

Forord

I USA dør det over 40 000 mennesker i trafikken årlig. Hvis dette tallet hadde vært knyttet til enkelthendelser, hadde vi snakket om katastrofer av dimensjoner. Det gjør vi imidlertid ikke. I Anton Meyers bok *The Last Convertible* blir historien til en amerikansk familie spunnet rundt fortellingen om en 1934 Packard Phaeton. Bilen blir dermed både en fryktet drapsmaskin og et elsket familiemedlem, avhengig av hvem som ser. Det er denne store spennvidden som har holdt min interesse for bilen oppe.

I 1995 skrev jeg boken *Norske Automobilister*. I 2000 ble den fulgt opp av *Langs Spor og Vei*. Selv om disse bøkene var skrevet med glød og entusiasme, savnet jeg et håndverksmessig historiefaglig grunnlag for bokskrivningen. Jeg savnet også kunnskap som ville gjøre det mulig å sette bilen som teknologisk objekt inn i en større samfunnsmessig sammenheng. Dette ønsket brakte meg i kontakt med professor Per Østby ved Senter for teknologi og samfunn. Han ble etter hvert min veileder, noe jeg er svært takknemlig for. Ikke bare har han vært konstruktiv, kreativ og svært inspirerende, han har også vært en kunnskapsrik samtalepartner innenfor andre fagområder som har interessert meg.

I forbindelse med avhandlingen har jeg vært en storforbruker av mikrofilm. De gamle avisene har vært en viktig kilde for min studie. I denne sammenheng vil jeg takke avdelingsbibliotekar Hilde Lyster ved HiNT for god støtte. Jeg vil også takke stortingsbibliotekar Marit Kleppa ved Stortingsbiblioteket for veiledning og råd i forbindelse med lovarbeidet. Hun har aldri sagt nei, selv om spørsmålene har vært finurlige.

Avhandlingen er blitt formet gjennom konstruktive råd fra en rekke personer. Her vil jeg spesielt takke Stig Kvaal og Yngve Skjæveland. Hanne E. Lilleberg har vært en viktig samtalepartner innenfor vitenskapsteori. Lars Einarsen har vært en god og nødvendig støttespiller i en rekke IT-sammenhenger. Asbjørn Kolberg og Knut Emilsen har bidratt til språklige forbedringer. Det som nå måtte være av feil og dårlige formuleringer, kan utelukkende tilbakeføres til meg.

Livet som forsker er på mange måter en reise inn i et lukket rom. Den faglige åpningen skjer først når resultatet skal publiseres. Denne reisen har vært viktig for meg. Jeg vil takke min nærmeste familie som har gitt meg både ro og tid til arbeidet med avhandlingen.

Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) 10. desember 2006

Bård Toldnes

Tidens Tempo

*Da de fleste av os blev født, var der ingen Jernbane her i Landet.
Man tog det med ro i Norge.
Livet krævede ikke særlig Hastværk.
Man lot sig skydse over Fjeldet fra den ene Landsdel til den anden, og det tog
mange Dage, før man kom frem.
Eller man gik paa sine veltrænede Ben, - og det tog Uger.
Saaledes var det med al Trafik i det hele.
Man regnede med Uger og Maaneder.
Men saa kom Jernbanen.
Den ændrede pludselig al Tidsberegning.
Ugerne blev til Dage.
Og Tiden fik større Verd.
Man hørte Bankernes Kampraab:
Tid er Pænge.
Der blev Liv og Fart i Folk.
Electriciteten puffede en yderligere fremover,
«Trikkene» susede i Gaderne,
Livet fik nye Pulsslag,
der kom Feber i Sindene.
Og Aarhundredet gik ud med ændrede Signaler.
I Døgnets evige Susen hørtes der en ny Lyd,
en ny Klang,
som hidsede Menneskene til nye Hastigheder.
Det var Automobilerne.
Dermed blev Tidens Tempo sat op i en ny Hastighed.
Jernbanen distanceredes.
Dagene blev til Timer, Timer til Minuter.
Det er dette, som er Løsenet i al international Trafik.
Vi har jo forlængst følt det blandt os:
Tiden ruller ikke mere paa tunge Jernbaneskiner,
men paa bløde Gummihjul.....*

(Aftenposten 21. mai 1909)

Innhold

Kapittel 1: Innledning

En Piccolo, en T-Ford og en landauer	1
Tidligere forskning	5
Perspektiver og problemstillinger	15
Teori og metode	17
Kilder	23
Avhandlingens oppbygging	24

Kapittel 2: Dampverdenen

Innledning	27
Jernbanen	28
Det politiske initiativet	31
Formannskapslovene og Veiloven av 1851	34
Den administrative oppfølgingen	35
Reglene for bruken av landeveislokomotivene	37
Landeveislokomotivene i bruk	42
Konklusjon	45

Kapittel 3: Østbyes «landeveistraver» – et forvarsel

Innledning	47
Østbyes Benz	48
Den norske veiadministrasjonen	50

Vei-ingeniørenes utdanning	52
Veidirektoratet henvender seg til Arbeidsdepartementet	53
Kristians amt henvender seg til Veidirektoratet	55
Amtsingeniør Auberts utkast til regelverk	57
«Ingeniør-bilen»	59
Konklusjon	63

***Kapittel 4:
Tertiære jernbaner eller omnibuss?***

Innledning	65
De tertiære jernbanene	66
Tertiære jernbaner eller biler?	69
Arbeidet med regelverkene for Kristians amt videreføres	71
Utbedring av veien	74
Dampvognene som et byalternativ	78
Usikkerheten øker	80
Konklusjon	83

***Kapittel 5:
Landeveisautomobilen***

Innledning	85
Med bil fra Otta til Åndalsnes i 1901	86
Reaksjonene på prøveturen	88
Ruta mellom Hjelset og Batnfjord	94
Posten med bil	97
Harmens initiativ	99
Konklusjon	102

***Kapittel 6:
Hovedstadsautomobilen***

Innledning	103
«Forskrifter for bruk av motorvogne»	104
Nye prøveturer i Kristiania	107
Vognparken i Kristiania	108
De elektriske vognenes sorti	112
Den korte damp-perioden	113
Holmenkollen skystasjon	118
Revisjonen av de amtsvise regelverkene	120

De private vognene kommer til småbyene på landet	122
Konklusjon	125

Kapittel 7:***Fra amtsvise regelverk til lovutvikling***

Innledning	127
Det innledende lovarbeidet	128
Den departementale veilovskomiteén	131
Mindretallets syn	134
Bilmøtet i Den Polytekniske Forening	137
Norsk Automobilklub (NAK)	141
NAKs engasjement under lovutviklingen	144
Konklusjon	146

Kapittel 8:***Amtmannen som mekler***

Innledning	149
Bertel O. Steens tur med automobil	150
Ønske om forbud	153
Lambrechts' reaksjon	156
Attentat mot Automobilerne?	157
Møtet mellom amtmannen og grasrota	158
Amtstingets behandling	162
Konklusjon	165

Kapittel 9:***Automobilen i amtsledelsens hender***

Innledning	167
Saken behandles i amtstinget	168
Møtet i amtstinget i 1908	172
Selskapet som et amtsforetak	176
Veiene og teknologivalget	178
Munchs nasjonale profilering	180
Konklusjon	185

Kapittel 10:

Automobilen møter skysskaffersystemet

Innledning	187
Skysskafferordningen	189
Det første forsøket på å etablere en bilrute	191
Hovedstadsinitiativet	192
Nordmenn mot utlendinger	196
Valg av teknologi	197
Lensmannsbetjentens roller	198
Ungdom mot hverandre	202
Lokal forankring presser seg fram	204
Konklusjon	207

Kapittel 11:

Veiloven av 1912

Innledning	209
Rutebiler, private biler– eller begge deler?	210
Jernbanemøtet på Vaagemo i 1910	215
Motorvognloven som bøndernes lov	218
Stortingets sluttbehandling av veiloven	220
Herredsstyrene, den reelle maktfaktoren	224
Veiloven som en temporær lov	226
Beslutningssystemet endres	227
Konklusjon	229

Kapittel 12:

Veiloven i praksis

Innledning	231
Lærer Øistein Austjord og motorvognloven i praksis	232
Amtsveistyrets vurderinger	233
Åpne eller stengte hovedveier	237
Det store bilmøtet i Kristiania i 1915	240
Konklusjon	251

Kapittel 13:***På terskelen til en «Bilverden»***

Innledning	253
Samferdselen i et krigsperspektiv	254
Krigen og landbruket	257
Statsfinanserte biler	261
Organiseringen av rutebilselskapene	265
Veidirektør Baalsrud: Rutebilen blir sidestilt jernbanen	267
Vognparken etter krigen	272
Motorvognloven av 1926	274
Konklusjon	278

Kapittel 14:***Konklusjon***

Innledning	281
Den eksotiske bilen, 1895 – 1904	282
Den påtrengende bilen, 1904 – 1912	284
Den tilpassede bilen, 1912 – 1926	286
By – land	288
Domestiseringen av bilen	290
Regelverkene i byene og på landsbygda	291
Tre ulike domestiseringsregimer	293
Veiloven av 1912 – et standardiseringsforsøk	297

Chapter 14:***Conclusion***

Introduction	303
The exotic automobile, 1895 – 1904	304
The importunate automobile, 1904 – 1912	306
The adapted automobile, 1912 – 1926	308
City – countryside	310
The domestication of the automobile	314
The rules in the cities and in the countryside	315
Three different regimes of domestication	317
The Road Law of 1912 – an attempt to standardize	321

<i>Litteraturliste</i>	327
-------------------------------	------------

Kapittel 1

Innledning

1957 *Jeg hadde fått lov til å gå inn i bakgården til min onkels snekkerverksted i Halsanveien i Levanger. Verkstedet lå tett inntil jernbanesporet. Her lagret han materialene som dannet grunnlaget for levebrødet. Det var imidlertid ikke stablene med furu, ask og bøk som fanget min oppmerksomhet. Under et blikktak sto min bestefars to gamle biler, en liten tysk Piccolo fra 1907, og en 1923 Ford T. De gamle bilene var ikke alene. Ved siden av Piccoloen sto byggmesterens nedstøvede brudevogn, en hestetrukket landauer, kledd innvendig i lys rosa silke med stoffknapper.*

1.1 En Piccolo, en T-Ford og en landauer

Bortsett fra størrelsen, var det ikke så mye som skilte disse tre kjøretøyene. Samtidig var de svært ulike: Den ene måtte trekkes av hester, de andre to var motoriserte og dermed hesteløse. Det ene kjøretøyet hadde på mange måter tapt, de to andre hadde vunnet. Sammen fortalte de om overgangen fra hest og vogn til bil. Hva dette innebar, var det ikke lett for en syvåring å danne seg noe bilde av.

Sett i ettertid ser jeg at Piccoloen var realiseringen av en drøm: Den var en lekebil i full skala. Noe å ha på barnerommet. Noe å drømme seg bort i. En fortelling om en tid som for lengst var borte. Bilen bar også med seg minner om min familie, samtidig som den fortalte om et samfunn som hadde gjennomgått omfattende endringer. Der den sto var den selve uttrykket for den store omskapingen som skjedde innen samferdselen etter at den første bilen kom til Norge i 1895.

T-Forden derimot, fortalte noe mer. Min bestefar hadde saget av trerammen på bilen bak førersetet. Til hverdags hadde bilen et lite lasteplan. På søndagen satte han tilbake setene. Når en skulle kjøre til kirka, skulle det være på skik-

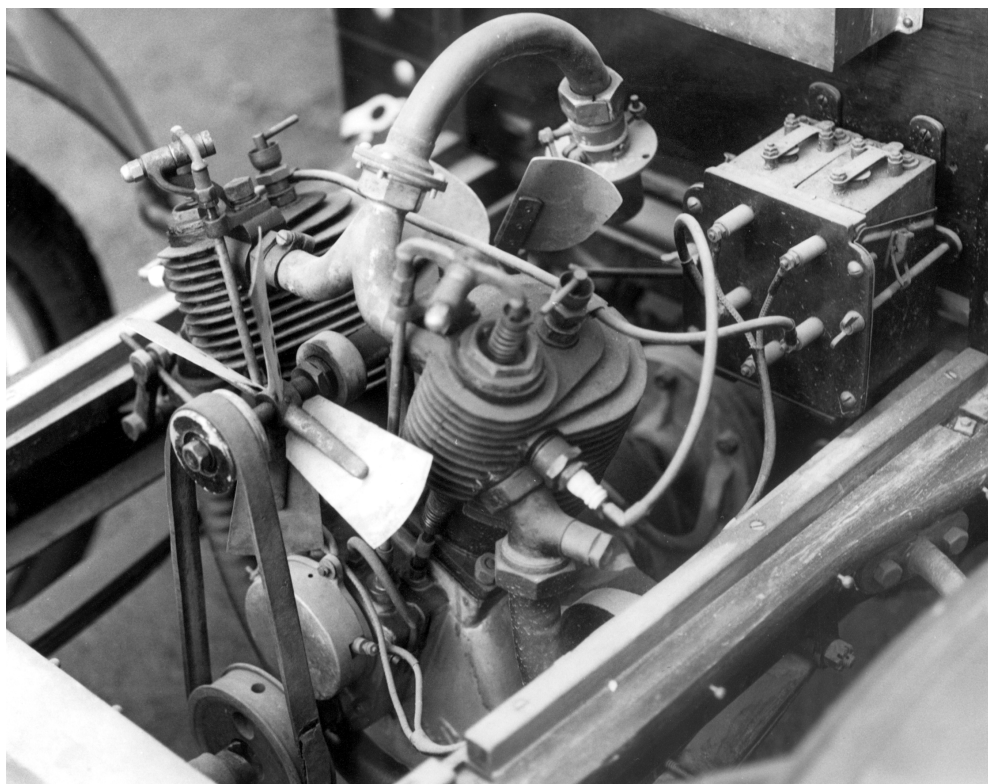
kelig vis, mente han. Selv om min bestefar var hesteentusiast, dro han ikke til kirke med hest og vogn. Bilen han brukte måtte imidlertid tilpasses de behov som han til enhver tid hadde.

Min bestefars kuriøse tilpasning forteller en annen historie. Bilen, det 20. århundres teknologi framfor noen, ble utvilsomt skapt av ingeniører, mekanikere, politikere og andre sentrale beslutningstakere, men tilpasningen skjedde lokalt. Valg av kjøretøy antyder også noe annet: Bilen kom til å forme sin samtid som neppe noen teknologi før den hadde gjort. Samtidig kom den til å bli formet av dem som tok den i bruk og de samfunn den kom til. Den ble en ledende teknologi innen samferdselen og et fenomen som kom til å trenge seg inn i og transformere eksisterende samfunnsmessige strukturer. Samtidig ble den selv fortolket, transformert og omskapt.



Piccoloen mange år senere. Vognen fikk skiltet V 13 da den nye veiloven ble iverksatt i 1913. Ut fra dagens registreringsordning kunne en være fristet til å tro at dette var den 13. bilen i Nordre Trondhjems amt. Så enkelt var det ikke. Bilene som ble innregistrert på Steinkjer fikk oddetall, mens vognene på Namsos fikk partall, en innregistreringsordning som varierte fra amt til amt. Selv om bilen ble innregistrert første gang i 1911, var likheten med hestekjøretøyene ennå godt synlig.

Etter å ha besøkt snekkerverkstedet, gikk jeg ut på gata. Vedhandler Hansen var i ferd med å bære ut sekker med koks. I bakgrunnen fylte toget vann fra den store vanntanken. Granlunds hest kom i lett trav oppover gata. Rundt hjørnet ved meieriet sto fiskehandlerens stinkende 1934 Chevrolet i den svale høstbriisen. Det var ikke mange biler å se. De få bilene delte gatebildet med bøndernes hester på vei inn til byen, en by som fremdeles var preget og farget av det gamle bondesamfunnet.



Piccoloens motor, en luftavkjølt bensindrevet V-2 som like gjerne kunne ha stått i en motorsykel fra den samme perioden. Dette forteller om uklare teknologiske skillelinjer. Samtidig peker teknologivalget i retning av at lav vekt var viktigere enn fart.

Idet jeg gikk over jernbanebrua på vei hjem, kom det store damplokomotivet. Jeg stoppet opp i den veldige dampskyen og kjente den underlige blandingen av kull og damp, den samme smaken som generasjoner hadde kjent før meg. Jernbanebrua og de mange skinnegangene forteller også en historie. De antyder at dette ikke bare var en omfattende og mangesidig omskapning slik jeg viste til over. De antyder at mye må ha fortsatt som før. Ulike samferdselsmidler kom til å leve side om side i en stadig konkurranse og utvikling. Trolig handlet dette like mye om forskyvinger og justeringer som dramatiske og raske forandringer.

Da de første bilene ble tatt i bruk rundt det forrige århundreskiftet, var trafikken på veiene ennå dominert av hest og vogn. Tjuvfem år senere fantes det 38 331 motordrevne kjøretøyer på de norske veiene.¹ Mens de første bilene ble sett på som eksotiske, var bilen på 1920-tallet et viktig, og i mange strøk et vanlig kjøretøy. Bilene var ikke lenger «leketøy i hendene på de rike», men ble i større grad sidestilt med annen samferdsel.

Selv om det i ettertid kan virke slik, representerte bilens inntog neppe noen rettlinjet eller ordnet utviklingsgang. Hendelsene og de samfunnsmessige endringene som fant sted i denne perioden, virker uryddige, konfliktfylte og danner et svært sammensatt bilde. Det ser ut til at bilens innføring og integrering skjedde på svært ulike måter og med forskjellig tempo. Tilfeldige hendelser og tunge strukturelle trekk møttes og nedfelte seg på forskjellige måter.

Bilens innføring og tilpasning synes å ha vært preget av både begeistring og bitre angrep. Mens enkelte tilsynelatende opplevde bilen som lovende og et symbol på den moderne tid, så andre på det nye kjøretøyet som en trussel mot eget livsgrunnlag og egen kultur. Disse prosessenes sammensatte og konfliktfulle karakter er det viktig å ha med seg i en studie av det som hendte.

De sier noe om det som skjedde, men også noe om hvilke alternativer man valgte bort og hvilke muligheter som ikke ble forløst. For meg har det vært viktig og et metodisk poeng å undersøke nærmere de mange konfliktene, kontroversene og diskusjonene som utspant seg rundt bilen. Det ser ut som det er her integrasjonsprosessens ulike aspekter tydeligst kan leses ut. Videre kan det synes som det var i stridens hete at ulike aktørgrupper, interesser og verdier ble mest synlig.

Bilen er sentral i dette, men som vi skal se, skjedde ikke bilens innføring og integrering i et samferdselsmessig vakuum. Bilen utfordret transporten med hest og vogn, skysskafferveesenet og til og med et så relativt utviklet transportmiddel som jernbanen. Mye av forskningen knyttet til bil og bilisme har dreid seg om bilen isolert sett og sett i relasjon til ulike politiske eller administrative regimer. For meg synes det viktig også å ta med bilens grenseflater mot de andre transportmidlene i denne perioden. Det kan i utgangspunktet virke som om bilens forming ble sterkt preget av dem.

Begeistring og motstand samt frykt og forandring antyder også noe om ansvar, kontroll og regulering. Det kan se ut som om bilen destabiliserte og forskjøv styring og ansvar der ulike instanser prøvde å skaffe seg kontroll over denne fremmede teknologien, eller bruke den til egen nytte. Satt på spissen kan vi kanskje kalle dette makt, selv om begrepet makt i denne sammenhengen synes å være sammensatt og mangetydig. I det legger jeg en glidende overgang fra ren maktutøvelse, via styring gjennom politiske og administrative beslutninger samt ulike regulerings- og kontrolloppgaver. Sist, men ikke minst,

1. *Statistisk årbok* for 1925 side 85.

handler innflytelse og med det makt om retten til å benevne og definere nye fenomener. Som jeg etter hvert skal komme til, var kanskje det å lage et bilde av hva bilen var og hva den skulle bli til, like viktig som de politiske og administrative beslutninger bilen ble gjenstand for. Vi står dermed trolig overfor strategiske handlinger, så vel som diskursive forskyvninger, tydelige valg og komplekse forhandlinger.

Denne mangesidige kampen om retten til å bestemme (i vid forstand) hva en bil var og hva den skulle bli, åpner også dører inn til noen av de samfunnsmessige forandringene som preget tiden. Kampen om bilen og de store endringene innen samferdselen er derfor også en viktig inngang til mer omfattende endringer som det norske samfunnet gjennomgikk i samme periode. Her tenker jeg på moderniseringsprosesser som omskapte både det politiske og det administrative terrenget så vel som folks levemåter og næringsveier. Selv om det er bilen og de samferdselsmessige endringene jeg vil fokusere på, vil den overgripende samfunnsmessige utviklingen utgjøre et viktig underliggende element i min analyse.

1.2 Tidligere forskning

Forholdene jeg har pekt på innledningsvis, innbefatter viktige og samfunnsformende prosesser. Hvordan har de blitt behandlet i tidligere forskning knyttet til dette fenomenet?

Forskning knyttet til bilen har i senere tid fått økt betydning og spenner over et vidt spekter av tema. I et makroperspektiv er bilen i dag en del av et globalt transportsystem der forflytting av folk og varer er viktig. I et mikroperspektiv er bilen en sentral del av folks fritids- og hobbyliv, ja nesten som et familie-medlem å regne. Bilen er blitt gjenstand for omfattende undersøkelser relatert til innovasjon og industriutvikling, så vel som nye boformer, levemåter eller trender. Videre har bilen vært en sentral faktor i spørsmålet om by- og regionforskning og dessuten knyttet til miljøspørsmål.² Det er imidlertid lite av denne forskningen som tematiserer det som skjedde i bilens første «leveår». På

2. Bilen i et mobilitetsperspektiv er bl.a. beskrevet av Nijkamp et al (1990), Hepworth & Ducatel (1992), og Dunn (1998). (I henhold til Dunn dreier dette seg om «a potensial for movement».) Den moderne bilen i et sosio-økonomisk perspektiv er analysert av bl.a Oum et al (1997), Cole (1998), og Button (1993). Bilen i et miljø- og forurensningsperspektiv er analysert av bl.a Kay (1997), Nadis & MacKenzie (1993) og Zuckerman (1991). Bilen i et kjønnsperspektiv er beskrevet av bl.a Scharff (1991), Tengström (1992) McShane (1994), Sørensen & Sørgaard (1994), Nauen (1996), Hubak (1996), Zurbrugg (1998) og Rice and Saunders (1998). Alternative løsninger til den bensindrevne bilen er analysert av flere, slik som Nadis & MacKenzie (1993), Hård & Jamison (1997), Schot et al. 1994, Kemp et al. (1998), Truffer & Dürrenberer (1997).

mange måter har mye av forskningen relatert seg til bilen i de siste femti år. Siden min studie er knyttet til perioden 1895 til 1926, vil jeg derfor konsentrere meg om tidligere forskning med tilknytning til denne perioden. I et påfølgende underkapittel vil jeg utdype de teoretiske og metodiske spørsmålene som mitt valg av tema innebærer.

Det finnes et stort tilfang av bøker som beskriver hvordan bilen har utviklet seg rent teknologisk fra dens «barndom» og fram til i dag. Denne litteraturen spenner fra enkelte bilmerkens utvikling, til fortellinger om hvordan de store selskapene ble etablert og utviklet seg. Som en fellesnevner beskriver disse bøkene i all hovedsak hva som kom av nye bilmodeller og hvilke teknologiske endringer som lå til grunn. Bøkene tar i mindre grad opp hvordan bilen påvirket eller ble tilpasset de samfunnsmessige forholdene i perioden. Videre relateres bilen i liten grad til andre samferdselsmidler.³ Selv om denne litteraturen ikke kan brukes direkte eller kaster nytt lys over mine problemstillinger, har den gitt meg et viktig underlagsmateriale samt at den belyser viktige utfordringer for en studie av denne typen.

Peer Gretlands *Bilens Historie* omtaler de første norske bilene og deres eiere.⁴ Selv om dette er et meget viktig arbeid når det gjelder å beskrive bilen i Norge, tar ikke Gretland for seg selve integreringsprosessen og samfunnsendringene som kom i forbindelse med de første bilene. Torleif Lindtveit og Finn P. Nyquist har skrevet *På Hjul i Norge*.⁵ Her diskuteres ikke bare bilen, men også jernbanen og bruken av hest og vogn i sammenheng. Boken blir imidlertid mer en systembeskrivelse enn en analyse av hvordan disse tre viktige samferdselsmidlene påvirket hverandre. Noe lignende ser vi i Gunnar Kristiansens *Bil, Vei og Meninger*.⁶ Kristiansens bok vektlegger Veidirektør Krag's rolle i forbindelse med integreringen av bilen. Kristiansens framstilling illustrerer, slik jeg ser det, et annet problem knyttet til studier av bilen i Norge. Boken blir en heltefortelling hvor veidirektøren tildeles en sentral rolle. Boken gir imidlertid en god kronologisk gjennomgang av bilismens barndom i Norge. Øistein Bertheau og Trygve Krogsæter har i boken *Bilen kommer til Norge - Bind I* tatt for seg bilen før forrige århundreskiftet. Dette dreier seg i all hovedsak om dampvognene. Forfatterne har imidlertid ikke fulgt opp dette arbeidet gjennom å se på bilen i Norge etter 1900.⁷

Kort oppsummert må en kunne hevde at disse forskjellige typer av bilhistorie gir et godt innblikk i ulike sider ved bilens rolle i Norge i den perioden jeg skal beskrive og analysere. Imidlertid blir de ofte for anekdotiske og snevre

3. Se f.eks. Hendry (1977), Lacey (1986), Kimes (2004).

4. Gretland (1951).

5. Lindtveit og Nyquist (1971).

6. Kristiansen (1975).

7. Bertheau og Krogsæter (1988). Bind II er så langt ikke utgitt.

eller uten den nødvendige sammenhengen til de samfunnsmessige forhold som bilens integrering inngikk i.

Hvis vi beveger oss fra mangfoldet i “bilbøkene” til norsk historieforskning generelt, ser vi et annet bilde. For det første må det være grunn til å hevde at bilen ikke har fått noen viktig plass når perioden beskrives. Bilene er enten usynlige og lite viktige, som vist til over, eller en drivkraft i utviklingen. Som et eksempel på det første kan vi nevne Bjarne Rogans *Mellom tradisjoner og modernisering*. Dette er en viktig bok som tar for seg 1800-tallets samferdsels-historie. Den omtaler imidlertid ikke de første bilene som kom på slutten av århundret. Heller ikke Jostein Nerbøvik *Norsk Historie 1870–1905 – Frå jordbrukssamfunn mot organisasjonssamfunn* vier bilen nevneverdig plass.

Bilen fremstilles også i et deterministisk perspektiv der bilen tilsynelatende har en iboende endringskraft. Et annet eksempel er at bilen brukes for å forkla-re overgangen fra et samfunn preget av naturalhushold til et mer markedsori-entert produksjonssystem. Dette kan illustreres med følgende sitat:

«Hesten og stolkjerren var fortsatt det vanligste befordringsmiddel i persontrafikken på sommerføre for den som selv ikke tok hesteryggen fatt. Var reiselivet besværlig og tidkrevende for den veifarende, var problemene ikke mindre for de næringsdrivende som var avhengige av transport i noe større omfang. Etter som industrialiseringen gikk sin gang og varehandelen ekspanderte, ble denne hemske for den økonomiske utbyggingen mer og mer følbare. Løsningen var imidlertid nærmere enn de fleste ventet: Automobilene gjorde sin tilsynekomst på de norske veier.»⁸

Slik det beskrives her, ble bilen et nødvendig middel for å nå overordnede politiske og økonomiske mål. I det samme perspektivet ble hesten en hemske både for reiselivet og industrialiseringen. Bilen inntok samfunnet i kraft av sin egen styrke: «På område etter område etablerte bilen seg i gjennombruddsårene før første verdenskrig.»⁹ Hvordan dette meget vidtspennende endringsforløpet foregikk, blir imidlertid ikke gjenstand for noen omfattende analyse. I dette forenklete bildet blir bilen både en drivkraft og usynlig på samme tid. Noe av det samme finner vi i Berge Furre's *Norsk historie 1905–1990*. Furre skriver:

«Ny teknikk endra arbeidslivet også på andre område. (...) Dei fyrste bilane kom – og bussrutene – og skauv etter kvart i gang meir vegutbygging. (...) Kring 10 000 (bilar) rulla på norske vegar i 1920, 46 000 i 1930, i 1939 nesten 100 000, og dermed trongs bilverkstader i Noreg, og bensinstasjonar, noko reservedelsproduksjon og ei storbedrift for bil-

8. Fuglum (1978) side 156.

9. Ibid. side 162.

gummi, som gav grunnlag for eit nytt industrisentrum, Askim. (...) Lenge hadde det vore slik at mjølk til konsum vart betre betalt enn mjølk som vart ysta eller kinna (produksjonsmjølk). Men no kom lastebilen: Mjølka kunne transporterast lange vegar utan å bli sur.»¹⁰

I dette perspektivet følger store endringer i samfunnet bilen som en skygge. Arbeidslivet, veiutbyggingen, infrastrukturen og markedet for landsbruksprodukter endret seg i takt med bilen. Slik jeg ser det, blir dette igjen i for stor grad preget av determinisme og manglende nyanser. Selv om dette bare er noen eksempler, illustrerer de noen av de problemer vi kan knytte til norsk historiskrivning. Bilen er enten usynlig eller en kraft i seg selv. De komplekse og mangesidige prosesser hvor bilen påvirket og presset på eller ble tilpasset og integrert, blir ikke vurdert eller analysert.

Innenfor internasjonal forskning finnes det en rekke tidlige studier som behandler min tematikk. Dette er arbeider hvor bilen analyseres i sammenheng med de sosiale, politiske og kulturelle forhold den var en del av. Forskere som Frank Ernest Hill, John B. Rae og James J. Flink har beskrevet bilens utvikling som utviklingen av en ny teknologi innenfor et samfunn i rask endring.¹¹ Et lignende perspektiv finner vi hos Peter J. Ling som analyserer bilens første 30 år i USA. Han tar utgangspunkt i den amerikanske bilindustrien og ser på hvordan bilen nådde stadig flere brukergrupper etter hvert som prisene sank og bilen ble opplevd som nyttig.¹² Disse studiene er viktige og angir mulige retninger for min studie. Problemet er at deres perspektiv mer er produsentenes enn brukernes. Dessuten vektlegges de økonomiske og politiske faktorene mer enn bruk og fortolkning. Bilene fikk en plass som et nyttekjøretøy i et økonomisk system der fordelene var åpenbare. Hvordan bilene ble sett, brukt og integrert, vektlegges i mindre grad.

Dette bringer oss over til Robert og Helen Lynds *Middeltown* og Carrs *How the Devil -wagon Came to Dexter*. Lynds analyse viser hvor viktig bilen ble i folks dagligliv. Bilen ble en nødvendighet for å holde familien samlet.¹³ Ifølge Carr utviklet bilen seg fra å være et kjøretøy for de rike til å bli både en trussel og mulighet for det lille lokalsamfunnet Dexter. «The automobile was escaping social control and mixed with this fear was not a little envy on the part of the farmers who sensed the automobile as a symbol of urban superiority.»¹⁴ Bøndernes holdning til bilen var åpenbart under endring i det lille lokalsamfunnet ifølge Carr. Joseph Interrante tar i *The Automobile and the American Culture* utgangspunkt i nettopp Lynd og viser til at bilen bidro til «å

10. Furre (1992) sidene 18, 92 og 94.

11. Hill (1967), Rae (1971), Flink (1975).

12. Ling (1990) side 171.

13. Lynd (1929) sidene 257-259.

14. Carr (1932) side 65.

åpne landsbygda». Han drøfter også bilens rolle for byenes utvikling.¹⁵ Velstandsøkningen, spesialiseringen av funksjoner og flytteboomen til forstadsområdene bidro til at trafikkbildet ble endret og at bilen fikk en mer fremtredene funksjon.¹⁶

Bilen representerte ikke bare muligheter og utvikling. Et litt annet perspektiv velger Wolfgang Sachs. Han skriver i *For Love of the Automobile* om den generelle motstanden som bilene møtte i Tyskland. Sentralt i hans beskrivelse står motsetningsforholdene mellom by og land, og mellom fattig og rik. Satt på spissen ble bilen på landsbygda sett på som en uønsket «moderniserings-agent». Sachs omtaler perioden 1890–1914 som en tid der bilene best kan beskrives som «Pleasures for the Wealthy».¹⁷ Det som kan anføres mot studien til Sachs, er at han beskriver motstanden mot bilen mer enn han undersøker bakgrunnen for konfliktene og hvordan bilen ble fortolket og formet gjennom tilhengers og motstandernes mangfoldige engasjement. Norman T. Moline beskriver i *Mobility and the small town* den samme perioden, men har valgt en litt annen tilnærming. Han viser hvordan bilen kom til småbyen Oregon i Illinois.¹⁸ Molines tilnærming er spennende fordi han undersøker et avgrenset område, et lite lokalsamfunn og ser på hvordan bilen ble integrert, nærmest på «grasrota». Dette nærmer seg den tilnærmingen jeg ønsker å følge i min avhandling.

Winfried Wolf sammenligner utviklingen av jernbanen og hva han omtaler som et «bilsystem».¹⁹ Han peker i likhet med Flink på at jernbanen tapte i forhold til bilen på grunn av politiske beslutninger som ble tatt allerede i bilens «barndom». I henhold til Wolf ble bilen foretrukket på grunn av større muligheter for profitt. Selv om politiske og økonomiske faktorer er viktige, vil jeg hevde at årsaken til dette må ligge i langt flere forhold enn økonomi og politikk. Det er grunn til å tro at bilen utfordret jernbanen i et større perspektiv både på et nasjonalt og et regionalt nivå allerede før 1920. Dette er en viktig problemstilling som inviterer til en nærmere analyse.

Hvis vi beveger oss videre i den internasjonale forskningen knyttet til mitt tema, er David E. Nyes beskrivelse av bilen et spor å følge. Han beskriver bilen slik:

«It is not a history of machines and structures from an engineering point of view. Rather it is concerned with the social context of technology, with how new objects are interpreted and integrated into the fabric of social life.»²⁰

15. I Lewis (1970), side 89.

16. Ibid. side 39.

17. Sachs (1992) side 3.

18. Moline (1971).

19. Wolf (1996).

Her nærmer vi oss innfallsvinkelen jeg ønsker å velge. Nyere analyser av teknologisk endring er i større grad enn før opptatt av hvordan teknologi blir fortolket og integrert i nye samfunnsmessige kontekster.²¹ Med det forflyttes fokuset fra produksjon og skaping av teknologier til «medskaping» og integrering. Dette poenget skal jeg utdype i den teoretiske delen av min innledning.

Når det gjelder europeisk litteratur, peker Uwe Fraunholz og Donald Weber seg ut. Uwe Fraunholz drøfter i sin bok *Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik* hvordan bilen ble møtt med både protester og fysiske angrep i Tyskland under de første tiårene av det tjuende århundre. Han beskriver hvordan den nye teknologien ble formet gjennom en rekke kompliserte sosiale og kulturelle prosesser. Et overraskende aspekt ved arbeidet til Fraunholz er kontroversenes form og omfang. I Tyskland ble møtet mellom motstandere og tilhengere av bilen ikke bare verbal, men fikk voldelige utslag med både angrep på bilene og drap på sjåførene. I byene dreide det seg oftest om en kamp mellom rike bilister og fattige arbeidere, en kamp som gradvis avtok etter hvert som byenes mange representanter for middelklassen tok de nye kjøretøyene i bruk. Konfliktene fulgte bilene ut på de tyske landeveiene. Fraunholz peker på at konfliktene ble store da bøndene følte at deres kultur og verdighet ble utfordret og krenket av de rike bilistene. Fraunholz sammenligner motstanden i Tyskland med integrasjonsprosessen i andre sentrale bilnasjoner som Frankrike, England og USA. Han peker på at Tyskland hadde en lengre periode med sterkere motstand enn i andre sammenlignbare land. Han bruker her uttrykket «Sonderweg» for å beskrive hvordan utviklingen i Tyskland på enkelte områder ble «særtysk».²² Et meget interessant og uavklart spørsmål er hvorvidt Norge fikk et endringsforløp som ble «særnorsk», og på hvilken måte dette eventuelt kom til uttrykk. Et interessant funn i Fraunholz arbeid er at ungdom og barn i mange sammenhenger var involvert i de voldelige konfliktene. Konfliktene gikk dermed ikke bare mellom rik og fattig og mellom by og land. De kunne også leses som en sterk og synlig generasjonskonflikt der ungdom ble aktive motstandere av den nye teknologien.²³ Finner vi noe tilsvarende i Norge?

Donald Weber har undersøkt hvordan bilen ble integrert i Belgia før andre verdenskrig. Weber har tatt utgangspunkt i lovgivingen og analyserer hvordan utviklingen av lovverket virket inn på spredningen av bilen. Belgia fikk sin nasjonale trafikklov så tidlig som i 1899. Dette lovverket som var av generell art, satte de lokale forskriftene til side. En følge ble at landets veier, både i by

20. Nye (1994), side xv.

21. Bijker and Law (1992), Latour (1996), (1999), (2004), Hård & Jamison (2005).

22. Uttrykket brukes nå internasjonalt i forbindelse med endringsprosesser som kan synes å ha en klar nasjonal forankring. I Norge bl.a. i F. Sejersted, Den norske «Sonderweg», i Sejersted (1993).

23. Fraunholz (2000) side 109.

og på landsbygda, ble åpnet for bilene. Loven førte til konflikter både innen byene og mellom by og land.²⁴ Webers arbeid er interessant i min sammenheng da også jeg vil analysere hvordan prosessene knyttet til lovutviklingen skapte viktige rammer for hvordan den nye teknologien ble forstått. Dette dreier seg derfor om sentrale læringsprosesser knyttet til reguleringen av ny teknologi.

Hvis vi flytter oss til Norden, finner vi tre interessante tilnærminger i arbeidene til Vendela Heurgren, Pär Blomkvist og Ulf Hamilton. Vendela Heurgrens studie *När bilen drabbade landsbygden* analyserer hvordan integreringen av bilen skjedde på de svenske landeveiene. Heurgrens innfallsvinkel er interessant og viser at bilen var svært kontroversiell også i Sverige, selv om motstanden ikke ble like omfattende som Fraunholz beskriver den i sin analyse av Tyskland.

Heurgren har pekt på at konfliktene rundt bilen kan sammenfattes gjennom en rekke motsetningsforhold: by-land, luksus-nytteverdi, modernitet-tradisjon, industri-jordbruk, ung-gammel, overklasse-arbeiderklasse og mann-kvinne.²⁵ Heurgrens koblinger blir på mange måter stikkord som belyser, men i mindre grad bidrar til en klarlegging av hva som skjedde. Hvis vi velger oss ett av parene, for eksempel forholdet mellom by og land, er dette en svært kompleks og sammensatt problemstilling som inviterer til en nærmere analyse. Heurgren tar ikke opp forholdet mellom bilene og alternative transportformer. Som jeg har vist til tidligere, er det all grunn til å tro at bilens innføring og integrering skjedde i et tett samspill med samtidens transportformer. I denne sammenheng er spesielt forholdet mellom bilen og jernbanen interessant.

Pär Blomkvist viser i sin analyse hvordan Svenska Vägforeningen og Kungliga Automobilklubbens (KAK) spilte en sentral rolle for bilens innføring i Sverige. Blomkvist skriver:

«För att sammanfatta kan man säga att från och med mitten av 10-talet hade KAK vunnit kampen om samhällets inställning till bilen såtillvida att den nya maskinen inte längre väckte så mycket uppseende og räds-la.»²⁶

Profesjonelle og organiserte aktører fikk med andre ord stor betydning for bilens integrering i Sverige. Det er imidlertid et åpent spørsmål om den norske automobilklubben, Norsk Automobilklub (NAK, senere KNA), spilte den samme sentrale rollen i Norge.

Blomkvist viser også til at de svenske vei-ingeniørene spilte en meget viktig rolle når det gjaldt integreringen av bilen i Sverige. Med klar referanse til

24. Weber (2006).

25. Heurgren (1995).

26. Blomkvist (2001) side 65.

Flink sine arbeider hevder han at «den goda vägens vänner» var sentrale da Svenska Vägforeningen ble stiftet i 1914. Noen tilsvarende formell organisasjon kan vi ikke vise til i Norge. Til tross for det er det all grunn til å spørre seg om profesjonelle og organiserte aktører spilte en tilsvarende rolle i Norge.

Blomkvist hevder videre at:

«Redan under de första tio åren på 1900-talet stängdes bilen och blev en stabil teknisk artefakt. De förändringar som skett har inte på något drastisk sätt förändrat vår uppfattning om vad en bil är.»²⁷

Det er grunn til å stille seg spørrende til Blomkvists påstand om bilen ble stabilisert alt på dette tidspunktet. Det kan hende at denne stabiliserings- eller lukningsprosessen, om en heller vil, var en langt mer omfattende og langvarig prosess.²⁸ Dette vil jeg undersøke nærmere i min avhandling.

Ulf Hamilton har i *Teknik på bönders villkår* analysert hvordan aktører med teknisk bakgrunn påvirket innføringen av ny teknologi i Sverige gjennom fire case-studier. I et av case-studiene tar han for seg biltrafikken i perioden 1900–1916. Hamilton har pekt på at byene fikk sine første drosjer og lastebiler rundt 1907.

«De närmare skälen till denna förändring och gradvisa acceptans av automobiler i samhället är svår att fastställa. Källor som samtida tidningsmaterial och memoarer eller bearbetningar ger ingen säker vägledning. En underliggande orsak kan ha varit automobilernas växande prestande och tillförlitlighet. Trots detta kvarstod aversioner mot motorfordon under lång tid bland landsortsbefolkningen och särskilt bland dess politiska företrädarna.»²⁹

I forbindelse med revisjonen av motortrafikkloven i 1916, skriver Hamilton:

«Automobiler är inte längre en fråga för en rik överklass och arga lantbrukare utan för betydligt fler strukturer i samhället som militären, taxirörelsen, sjukvården, automobilsfabrikanter m fl.»³⁰

Dette forteller at en utvidet og omfattende bilforståelse ble etablert i Sverige rundt 1916. Han skriver videre: «Reaktionen i riksdagen blir att lantbrukarna via motioner koncentrerar sig på den för dem viktigaste frågan; att hindra motortrafik på bygdeväg.» En interessant utfordring for meg blir å analysere hvorvidt bøndene i Norge hadde et tilsvarende ønske om vern av de norske

27. Ibid. side 60.

28. Bijker (1987), Latour (1987).

29. Hamilton (1997) side 97.

30. Ibid. side 124.

bygdeveiene. Om forholdet mellom bil og jernbane på begynnelsen av 1900-tallet skriver Hamilton:

«Medan kanaler och järnvägar kan ses som integrerade, 'avskilda', system är motordrivna landtransporter en nyordning inom ett transportsystem. Automobiler, motorcyklar, bussar och andra motorfordon kom att komplettera fordonsparken i ett redan existerande landtransportsystem bestående av grundelementen 'väg' och 'fordon'. Detta innebar att motorfordon kom att konkurrera med andra fordon inom systemet, medan konkurrenssituasjonen för kanalar och järnväg rörde slaget av samfärd-sel och därmed allmänt var mindre påtaglig.»³¹

Hamilton peker her på klare skillelinjer mellom jernbane på den ene siden og bil på den andre. Det er all grunn til å undersøke nærmere om en ser like klare skillelinjer også i Norge.

En annen måte å beskrive denne utviklingen på viser Dag Bjørnland i sin studie av samferdselsutviklingen i Norge. *Vegen og Samfunnet* analyserer bilen i et økonomisk perspektiv med utgangspunkt i strukturelle forhold. Veiene var lite funksjonelle og midlene til veiutbygging sterkt begrensede.

«I de første årene frem til verdenskrigen var det få biler i Norge. Dette kan ha flere årsaker enn at vegene var smale og lite egnet for bilkjøring. Før noen kunne kjøre, måtte fylkesmannen gi tillatelse. Bilen kostet så mye at de færreste hadde råd til å anskaffe seg den. Lite kunne de også bruke den til.»³²

I henhold til Bjørnland, var bilens begrensede muligheter i første rekke av økonomisk og strukturell art. Sett i ettertid passer de strukturelle og økonomiske forklaringene godt, da vi faktisk vet at integreringen av bilen førte til store endringer innen samferdselssektoren i Norge. Det er imidlertid all grunn til å reise spørsmålet om ikke det som skjedde, kan beskrives på andre og nye måter. Kanskje vil en bredere og mer nærgående analyse av denne utviklingen gi oss nye og andre svar, uten at det utelukker Bjørnlands beskrivelser. Hvordan ser disse endringene ut hvis vi beveger oss forbi de strukturelle og funksjonelle forklaringene, og ser på de mer avgrensede, regionale og lokale endringsforløpene? Hvordan ser bilens «innvandring» og integrering i denne perioden ut på nært hold?

Trond Bergh tar i *Jernbanen i Norge 1854–2004* opp noe av den samme problemstillingen, men skriver:

«Den gryende bilismen kom ganske bardus og uforberedt på de fleste. Før 1920 hadde biltrafikken vært ytterst beskjedne. Bilismen fikk en sen

31. Ibid. side 95.

32. Bjørnland: (1989) side 103.

og langsom start i Norge. Men i 1920-årene tok utviklingen av, tilsynelatende helt uavhengig av økonomisk krise og dårlige tider. På få år ble biltallet og bilbruken mangedoblet. Bilen ble raskt et synlig innslag og på mange områder en alternativ transportmåte, først kanskje mest til hesten, men tidlig også til dampbåten – og til jernbanen. Bilen ble en ny konkurrent som åpenbart utfordret enkelte av jernbanens viktigste opparbeidede posisjoner på transportmarkedet. Det ble raskt klart at den ville komme til å spille en viktig rolle, men uten at det var åpenbart hvor viktig eller hva konsekvensene for jernbanen kom til å bli.»³³

I henhold til Bergh kom denne store endringen på 1920-tallet. Han går imidlertid ikke dypere inn i hvordan bilen ble forhandlet i relasjon til jernbanen før denne endringen fant sted.

Per Østby har i *Flukten fra Detroit: Bilens integrasjon i det norske samfunnet* studert de politiske prosessene som bilen ble innvevd i på 1950- og 1960-tallet. Østby viser til en «bil» som er sammensatt, mangesidig og komplisert. Den er ikke bare en avgrenset teknologisk gjenstand, men tett integrert med andre deler av samfunnslivet. Østby viser også til et annet viktig forhold. Han skriver at de norske interessegruppene for den private bilen ikke fikk noen framgang for sin argumentasjon før de fikk formulert en forståelse av bilen som nyttig, en «samferdselsbil».³⁴ Her er bilens nytteverdi et sentralt tema. Hvordan dette forholdt seg før 1950 gir hans beskrivelse rimeligvis ikke svar på. Mens bilen på 1950- og 1960-tallet var kommet for å bli, synes perioden femti år tidligere å ha vært mer kaotisk og åpen.

Bilen var ikke bare et framkomstmiddel som åpnet muligheter for å løse nasjonale samferdselsproblemer. Da de første bilene kom rundt det forrige århundreskiftet, ble bilen sett på som rikfolks lek med teknologi, et kjøretøy for fritidsreiser og fornøyelse. Bilen ble også sett på som en dristig «sport», noe spennende og mandig. Mellom «privatbilen som et luksuskjøretøy for de aller rikeste» og «privatbilen som en viktig del av norsk samferdsel» ligger en periode med ny forståelse for hva bilen var og hva den kunne brukes til.

Hvis en ser på den tidligere forskningen under ett, vil jeg summere opp på følgende måte: Innen sjangeren vi kan kalle bilhistorier samt mye av den norske historieforskningen, finner vi elementer av teknologideterminisme. Her blir bilene enten presentert som en forklaring på andre samfunnsendringer, eller er usynlige. Et annet gjennomgående fenomen er at mange undersøkelser konsentrerer seg om det vi kan kalle produksjonssiden. Hva som skjedde i møtet mellom bilen og dem som så, opplevde eller brukte bilene og hvordan de ble integrert, er i mindre grad undersøkt. Vi finner også få nærstudier eller ana-

33. Bergh (2004) side 382.

34. Østby (1995).

lyser av lokale forhold. Det gjør bilens integrering nasjonal eller strukturell av karakter. Heller ikke de ulike former for tilpassing gjennom opplevelser, bruk eller regulering vies særlig oppmerksomhet. Et siste og viktig forhold er at forskningen preges av at bil og jernbane blir behandlet hver for seg. Satt på spissen kan en se trekk i retning av en «jernbanehistorie» og en «bilhistorie». Jeg velger imidlertid en tilnærming som ikke bare berører forholdet mellom bilen og hesten som transportmidler, men også forholdet mellom bilen og jernbanen. Samspillet mellom disse tre samferdselsmidlene vil være et gjennomgripende tema for analysen i min avhandling.

1.3 Perspektiver og problemstillinger

I min avhandling vil jeg analysere hvordan bilen ble sett, fortolket, forhandlet og formet. Samtidig vil jeg, men i mindre grad, beskrive hvordan samfunnet ble formet og omformet i samspill med samferdselsmessige endringer. Årene 1895 og 1926 representerer ytterpunktene i denne studien. I 1895 kom den første importerte bilen til Norge. I 1926 ble veiloven av 1912 revidert første gang. I løpet av disse årene foregikk det også en markant utbygging av den norske jernbanen. Perioden var preget av omfattende endringer og omstillinger både i arbeids- og næringslivet, i bosetting og levesett. Disse prosessene, både det som skjedde med bilen og de samfunnsmessige forandringene, fant sted på ulike nivå og i forskjellige situasjoner. I noen tilfeller handlet det om endringer som omfattet hele nasjonen. Andre ganger var det små, avgrensede lokale hendelser som fikk betydning. For å fange viktige aspekter ved den gjensidige omskapingen av teknologi og samfunn som fant sted, vil jeg undersøke hendelser og prosesser på litt ulike nivå. Hver for seg og samlet belyser de viktige sider ved bilens innføring, omforming og integrasjon i det norske samfunnet. Slik sett er avhandlingen både en undersøkelse av partikulære og unike hendelser, og samtidig en illustrasjon av mer generelle trekk ved teknologiers utvikling. Jeg ønsker å konsentrere meg om noen overordnede og sentrale tema som står fram i disse hendingene.

Det første forholdet jeg vil vektlegge, er det vi kan kalle *forhandlingene om bilen*. Bruno Latour skriver:

«the spread in time and space of anything- claims orders, artefacts, goods - is in the hands of people, each of these people may act in different ways, letting the token drop, or modifying it, or deflecting it, or betraying it, or appreciating it. (...) Each of the people in the chain is (...) doing something essential for the existence and maintenance of the token (...) everyone shapes it according to their different projects.»³⁵

35. Latour (1996) side 267, 268.

Hvis vi anvender Latours poeng, var det når bilen ble forflyttet, enten som idé eller som konkret gjenstand mellom land, institusjoner eller mennesker, at forestillinger og bruksmåter ble utfordret og endret. Ved hver forflytning ser det ut som bilen ble tillagt noe eller at noe ble tatt fra den. Dette kunne være både meningsmessig eller konkret.

Mer konkret innebærer dette at jeg vil undersøke ulike måter bilen kom til Norge på. Hvordan den bokstavelig talt beveget seg mellom ulike regioner, tradisjoner og grupper av mennesker. For mange var de første bilene illustrasjoner eller beskrivelser i et tidsskrift. For bilpionerene var det første møtet med bilen et regelverk som de ikke hadde noe forhold til. Noen fikk møte bilen ganske konkret ved at de ble presset av veien. De færreste var så heldige at de fikk sitte på, ja kanskje til og med kjøre bil. Etter hvert fikk de fleste muligheter til dette. Innføringen, tilpassingen og integreringen av bilene i det norske samfunnet synes derfor å handle om kjeder av hendelser og fortolkninger. Bilen ble formet i sin bevegelse i tid og rom, av ulike aktører med ulike meninger om og reaksjoner på den nye teknologien. På samme måte kom bilen til å forme sin samtid og sine omgivelser. *Det overordnede spørsmål for denne avhandlingen er derfor: Hvordan skjedde dette i Norge i perioden 1895 til 1926?*

Det andre temaet jeg vil forfølge er hva jeg har kalt *samferdselens triangel*. Hvis vi knytter an til poenget over, vil jeg hevde at bilen på mange måter var «en fremmed fugl». I Norge ble den videreutviklet i en annen kontekst enn i produsentlandene. Det kan synes som om bilen ble sett, brukt og regulert litt forskjellig på ulike steder og av ulike aktører og institusjoner. Mye tyder på at bilen ble definert og tilpasset i forhold til både fortidige og samtidige samferdselsteknologier. Ikke minst ble bilen formet ut fra hva den kunne bli, og betydning i sammenheng med annen transport. Bilen kom til et samfunn dominert av hest og vogn, men også av en jernbane i rask utvikling. Det kan synes som om bilen ble sett, regulert og omdannet i lys av både fortidens og samtidens heste- og jernbanesamfunn og det mulige framtidige bil- og jernbanesamfunnet. *Denne antagelsen gjør at mitt andre spørsmål er: Hvordan ble bilen sett, omformet, tilpasset og regulert i forhold til andre transportmidler?*

Dette leder oss over til mitt tredje hovedtema, nemlig *bilens makt og makt over bilen*. Som jeg har vist til i min gjennomgang av tidligere forskning knyttet til dette temaet, var bilens innføring og integrering en prosess preget av mange kontroverser og konflikter. Kontroversene synes å ha kommet i forbindelse med så vel enkeltsaker og individuelle forhold som på et nasjonalt plan. Bilen synes å ha påvirket og rokket ved tradisjonelle styrings- og maktforhold. Samtidig ble bilen forsøkt tilpasset, styrt og regulert. Dette skjedde både lokalt og nasjonalt. Det kan synes som om bilen utfordret balansen i forholdet mellom ulike institusjonsnivåer slik som stat, amt og herred. Viktige beslutningsveier og ansvarsforhold synes berørt og rokket ved.

Mitt tredje spørsmål er derfor: Hvordan virket bilens innføring og integrering inn på etablerte styrings- og maktforhold? På hvilken måte ble bilen forsøkt regulert og innpasset i relasjon til samtidens styringsstrukturer?

1.4 Teori og metode

Min undersøkelse har som utgangspunkt teoretiske tilnærminger hentet fra det internasjonale forskningsfeltet *Science, Technology and Society Studies (STS)*. STS er utviklet i skjæringsfeltet mellom ulike disipliner som historie, sosiologi og antropologi. Mange vil hevde at STS-feltet vel så mye åpner for nye måter å analysere og undersøke på, som teorier om samfunnsmessig endring eller stabilitet. Dette innebærer at det er en glidende overgang mellom å betrakte det påfølgende som teori og som metoder å studere disse endringene på.

Innenfor STS feltet finner vi flere hovedretninger. Disse retningene har litt ulikt ståsted, men felles for dem er at fenomener, enten det er ny kunnskap, vitenskapelige fakta, teknologier eller teknologiske systemer, skal studeres i sin tilblivelse.³⁶ En konsekvens av dette er at man velger å følge hvordan ulike aktører argumenterer for eller anvender strategier for å nå sine mål. Dette innebærer også at man tar utgangspunkt i en bred inngang mot det undersøkte materialet, i litteraturen omtalt som «tykke beskrivelser».³⁷ Mange studier innenfor dette feltet er derfor såkalte nær- eller mikrostudier. Et annet viktig kjennetegn ved denne typen tilnærminger er at man ikke skal skille mellom vellykkede og mislykkede konstruksjonsprosesser. Begge deler er nødvendig for å beskrive den mangesidige karakteren til samspillet mellom teknologi og samfunnsmessige endringer.³⁸ Et siste viktig poeng er at man skal rette forskningsblikket mot kontroverser. Med kontroverser menes alt fra divergerende syn og oppfatninger til åpne konflikter. Kontroverser er steder hvor strukturene «åpner seg» og de ulike aktørenes interesser, meninger, politikk eller verdier polariseres og synliggjøres. Det betyr at meninger, interesser, politikk og verdier relatert til det aktuelle fenomenet blir tilgjengelig for forskeren.³⁹

En hovedretning innenfor konstruktivismen er å betrakte integreringen av ny teknologi i et systemperspektiv. De viktigste arbeidene innenfor denne retningen er utført av den amerikanske teknologihistorikeren Thomas P. Hughes. Hans studier har særlig vært rettet mot teknologier som får systemkarakter.⁴⁰

36. Latour (1987) side 15.

37. Geertz (1973), Bijker, Hughes and Finch (1987).

38. Bijker and Law (1992), Law (1999), Latour (1996), (1999), (2004), Hård & Jamison (2005).

39. Latour (1987) sidene 4,22,32,59 og 77.

40. Hughes (1983).

Systemene bygges opp av ulike sosiale og materielle elementer, det være seg mennesker, maskiner eller institusjoner. I senere arbeider har Hughes anvendt metaforen «den sømløse veven» for å illustrere hvor tett sammenvevd de sosiale og materielle elementer blir.⁴¹

Teknologiske systemer gjennomgår ulike stadier. De er i utgangspunktet vanskelig å bygge, men når de blir «modne», får det en økende grad av hva Hughes kaller *momentum*. Hughes skriver:

«A technological system can be both a cause and an effect; it can shape or be shaped by society. As they grow larger and more complex, systems tend to be more shaping of society and less shaped by it.»⁴²

I henhold til Hughes oppstår det motstand, problemer og ulike typer hindringer for den videre bruken av ny teknologi. Han har innført begrepet «reverse salient» på områder hvor systemet møter motgang eller der hvor det oppstår problemer. Med det viser han til komponenter i systemet som har falt tilbake eller kommet ut av fase med de andre. «Reverse salient» er ifølge Hughes imidlertid noe mer enn en teknologisk «flaskehals». Det er mer det svakeste leddet i en større sammenheng der både teknologi og sosiale elementer inngår. Det er her de viktige initiativene og forhandlingene foregår. Ved å se nærmere på hvordan organisasjoner håndterer avdekkingen og utbedringen av de svakeste leddene, kan en også se hvordan teknologier blir gjenstand for forhandlinger og reforhandlinger inntil nye løsninger er etablert.⁴³

Innfallsvinkelen til Hughes er imidlertid problematisk på flere vis. For det første kan det teknologiske systemet lett oppfattes som konkret. For det andre har studier innenfor denne retningen ofte handlet om de store heltene og suksessrike teknologier. Hvis man tenker på integreringen av bilen som et voksende teknologisk system, er det vanskelig å peke på enkeltaktører som driver denne prosessen. En tredje innvending som ofte blir reist, er det funksjonelle aspektet. Systemkarakteren stenger for innblikk i det mangesidige og kaotiske som ofte preger teknologiske utviklingsprosesser.⁴⁴ Et fjerde forhold er at bruken av *momentum* grenser mot teknologideterminisme. Den teknologiske utviklingen går tilsynelatende sin gang og er vanskelig å endre etter hvert som systemene vokser.⁴⁵

Til tross for disse innvendingene, er Hughes' perspektiv interessant. Sett i sammenheng med min undersøkelse virker det opplagt at bilen på lengre sikt fikk systemkarakter. Jeg ønsker imidlertid ikke å skrive avhandlingen i et

41. Hughes (1986) sidene 281-292.

42. I Smith and Marx (1994), side 112.

43. Hughes (1983) sidene 14, 22, 79-80, 85-86, 90-91.

44. Summerton (1998).

45. Smith and Marx (1994).

systemperspektiv, men mener det er viktig å ha Hughes' perspektiv som et bakteppe.

En sentral retning innenfor STS-feltet er aktørnettverk-teorien (ANT). ANT ble utviklet på 1980-tallet av Michel Callon og Bruno Latour ved Ecole des Mines i Paris.⁴⁶ ANT ble senere videreutviklet ved at forskere som John Law, Arie Rip, Susan Leigh Star, Donna Haraway m.fl. kom til.⁴⁷

Samfunnet er ifølge ANT bygd opp av sosio-tekniske nettverk; det vil si relasjoner mellom mennesker og artefakter. Samtidig som nettverket eller relasjonene er et resultat av handlinger, tildeles aktører og artefakter egenskaper av nettverket de er en del av. Nettverkene skapes ved at ulike aktører konstruerer sammenhenger og dermed relasjoner mellom sosiale og materielle forhold. Forskjellige aktører forsøker å påvirke utviklingen av artefakter ved å framføre krav og dermed implementere sine verdier i teknologien. Innføringen, utviklingen og spredningen av artefakter skjer altså gjennom menneskelig handling og ikke via selve artefakten i kraft av sin egen styrke. En artefakts spredning beror dermed ikke på en iboende kraft som gjør at gjenstanden påvirker samfunnet isolert sett. Forskjellige aktører forhandler og forandrer, det vil si «oversetter» artefakten. Denne handlingen eller forflytningen i både tid og rom, påvirker artefakten og fører til at den er under kontinuerlig forandring.⁴⁸ Dette innebærer at utvikling av artefakter, i mitt tilfelle bilen, kan beskrives som forandringer og prioriteringer av verdier i form av forhandlinger fram mot en omforent forståelse.

Bilen kan betraktes som et fenomen som er skapt av ulike aktører og grupperinger over tid. Den er ikke bare et materielt fenomen, men er satt sammen av sosiale, politiske og kulturelle relasjoner. På samme måte som bilen har endret seg teknisk over tid, har de ulike andre relasjonene som skaper en bil, endret seg. Verken måten vi ser en bil på eller måten bilen brukes eller reguleres på, er den samme i 1895 som i dag.

Når aktører eller nettverk utvikler felles forestillinger om teknologi på grunnlag av felles interesser, verdier eller mål, omtales dette som en «translasjon». Translasjonene kan handle om å overtale andre, presse andre, reforhandle andres målsetninger eller om å framstille teknologien på en ny måte. Gjennom translasjonene etableres enten felles meninger, nye syn på eller «omforente» forståelse av teknologier. ANT utfordrer derfor den tradisjonelle deterministiske tilnærmingen hvor teknologi nærmest har en uforanderlig og overtalende karakter. ANT betrakter dermed utviklingen av teknologier som en serie forvandlinger og forflytninger som skaper så vel meninger som teknologier.⁴⁹

46. Callon and Latour (1981); Callon (1986); Latour (1987).

47. Law (1986), Rip (1986), Star (1989), Haraway (1991).

48. Latour (1987), (1996).

Gjennom at en artefakt oversettes og utvikles gjennom forhandlinger og kompromisser, etableres nye sosiale koblinger som tillater artefakten å stabiliseres. Når enighet mellom aktørene er oppnådd, virker dette konstituerende og dermed også forpliktende for aktørene. Denne felles forståelsen innskrives i det sosiale systemet. Inskripsjonsprosessen kan nettopp være å lage regelverk og lover. Teknologiske gjenstander innen et sosialt system representerer inskripsjoner for noen interessegrupper, og foreskriver et handlingsprogram for andre. Dette handlingsprogrammet kan de andre velge å følge eller boikotte. Denne utviklingsprosessen omtaler Latour gjennom «oversettingsmodellen». «Oversetting» refererer til forandring, fortolkning og prioritering av ulike aktørers iblant motstridende oppfatninger.⁵⁰

Arbeider innenfor STS-feltet viser hvordan overføring av kunnskap fra en kontekst til en annen impliserer og krever en mengde «oversettelsesarbeid». Å sette søkelyset på slike oversettelser eller translasjoner er én måte å analysere integreringen av bilen på. Hva slags meninger, definisjoner og kategorier utviklingen av samferdselen skulle bygges på, var ikke gitt. Hva som til syvende og sist ble utfallet, kan ha hatt sammenheng med hvilke sosiale grupper og profesjoner som lyktes best i sitt oversettelsesarbeid.

Grupper som vei-ingeniører og -administratorer er viktige oversettere og formidlere i feltet mellom teknologi og samfunn. En kan imidlertid få det inntrykk at disse profesjonene er nøytrale formidlere av teknologisk kunnskap og spiller en passiv politisk rolle. Hva vil skje dersom vi i stedet undersøker profesjonell kunnskap som produktiv makt og for eksempel studerer hvordan deres definisjonsmakt har bidratt til å forme relasjoner mellom teknologi og samfunn?⁵¹

Etableringen av nettverkene har også elementer av maktforskyving. Latour bruker «laboratoriet» som en felles metafor for teknovitenskapelige institusjoner. Transformasjonsprosessene innen laboratoriet utfordrer, beveger og forflytter etablerte forestillinger. Transformasjonsprosessene kan dermed også leses som en forskyving av makt og innflytelse gjennom endringer av forestillinger og en ny stabilisering av sosiale praksiser.⁵² I min sammenheng kan en også tenke seg at «laboratoriet» kan knyttes til reguleringsprosessen i forbindelse med utviklingen av regler og lover.

For meg blir et sentralt metodisk grep nettopp å følge kontroversene der aktørene framforhandler ny forståelse av artefakten, i mitt tilfelle bilen. Bilen formes imidlertid ikke bare i en prosess mellom «bilfolk», altså personer som

49. Callon (1986), Latour (1987), Law (1999).

50. Latour (1996).

51. Engelstad (1999) side 66, 67 og 70 med utgangspunkt i Bourdieu (1991, 1993). Se også Sandmo (1999) side 89 og 90.

52. Latour (1986), Latour (1999).

direkte eller indirekte har nytte av bilen, men også overfor andre forståelsesverdener der jernbane, hest og vogn er vitale elementer. Bilen forhandles dermed innenfor en rekke forskjellige diskurser der både økonomiske, politiske, teknologiske og kulturelle faktorer inngår.

Også ANT er blitt utsatt for kritikk. Det er særlig den sterke vektleggingen av «produsentsiden» som er blitt kritisert. En konsekvens av dette er dannelsen av alternative ANT- tilnærminger. Flere har tatt i bruk begrepet «domestisering».⁵³ «Domestisering» er opprinnelig hentet fra Silverstone et al. som har studert «the moral economy of the household». Begrepet viser til hvordan ville dyr blir temmet for å kunne leve sammen med mennesker. I denne prosessen omformes ikke bare dyret, men også den som temmer det. Situasjoner der teknologi anskaffes og tas i bruk, kan metaforisk betraktes som slike «temmingsprosesser». Domestiseringsbegrepet flytter dermed oppmerksomheten bort fra innovasjon, design, utvikling og produksjon til hvordan teknologier blir sett, brukt og kulturelt integrert.⁵⁴ Brukerne av teknologi er aktive. Brukerne gjør noe med teknologien samtidig som teknologien former dem.

Knut H. Sørensen har pekt på at domestisering kan betraktes som en måte å beskrive læring om teknologier på. Dette dreier seg om en interaktiv prosess der domestisering og læring går over i hverandre. Folk lærer og erfarer gjennom eksperimenter, forsøk og praktisk bruk på forskjellige nivåer i samfunnet. Gjennom nærstudier er det mulig å se hvordan teknologier blir tilpasset eller avvist.⁵⁵

De første bilene ble utprøvd og forsøkt implementert både i byene og på landet. Noen av forsøkene var vellykkede, andre førte til at teknologiske løsninger ble forlatt. I min sammenheng er erfaringene fra disse utprøvingene viktige, både i forhold til domestiseringsprosessen og utviklingen av regelverk og lover.

Sørensen skriver:

«In principle, regulatory activities are as much as any innovation effort embedded in learning about technology and the efficiency and nonefficiency of the efforts of regulation. They have to be added to the map. Thus learning by regulation represents another form of learning by using which we have to examine.»⁵⁶

Her pekes det på at reguleringsarbeidet er en viktig innfallspport for å se hvilke læringsprosesser som settes i drift. Reguleringsprosessene er derfor også vik-

53. Silverstone et al. (1992), Sørensen og Sørgaard (1993), Anderson (2002), Lethonen (2003), Berker et al. (2005).

54. Sørensen og Sørgaard (1993).

55. Sørensen (1996) side 14.

56. Ibid. side 15.

tige metodisk sett. De kan betraktes som «kikkehull» hvor forsøk og eksperimentering kan studeres nærmere.

Når en ser på hvordan reguleringer av aktiviteter iverksettes, blir det ofte vektlagt hvordan vedtak på et overordnet nivå, f.eks. gjennom utvikling av lover og regler, settes ut i livet og får konsekvenser for lokalsamfunn og enkeltpersoner. I slik forskning vektlegges makronivået, der overordnede politiske og administrative spørsmål på et statlig nivå blir gjenstand for analyse.⁵⁷ Oppmerksomheten rettes mot oppfinnere og politikere etc. som er synlige på et nasjonalt plan. En annen mulig innfallsvinkel er å se på utformingen av lover og regler som et resultat av press nedenifra, både fra enkeltgrupper, enkeltpersoner og beslutningsnivåer nærmere «grasrota».

Bruno Latour går så langt som å hevde at skillet mellom mikro og makro, aktører og institusjoner, politikk og vitenskap viskes bort.⁵⁸ Dette åpner for en metodisk tilnærming der makronivået formes på grunnlag av handlinger som skjer på mikronivået. En felles forståelse blir utfallet. En konsekvens av dette blir at en også må følge aktørene på individnivå når en skal se hvordan teknologi formes. I min sammenheng er disse perspektivene spesielt viktige, da bilen i pionertiden var under lovregulering på et overordnet nasjonalt plan med mange enkeltaktører. Samtidig ble det iverksatt høringsprosesser som omfattet landsbygdas opplevelse av bilen gjennom praktisk erfaring. Dermed fikk også «grasrota» i utgangspunktet innvirkning på lovutviklingen på et overordnet nasjonalt plan.

I min avhandling beveger jeg meg på flere nivå og undersøker nasjonale og statlige beslutninger der dette får betydning for institusjonelle endringer. For meg er imidlertid studiene av prosesser i det nære og lokale vel så viktige. I dette ligger en klar utfordring, nemlig å analysere hvordan forsøk og utprøving, nye erfaringer og informasjon om den nye teknologien, bilen, påvirket utformingen av regel- og lovverk. Jeg vil derfor undersøke hvordan brukerne gjennom egne handlinger og praksiser fikk innvirkning på politiske beslutninger eller administrative reguleringer på et overordnet nivå. Kan vi finne ulike strategier for læring og med det ulike former for domestisering?

Som vi ser, ligger disse teoretiske betraktningene i grenselandet mellom teori og metode. Hvis jeg skal sammenfatte de metodiske konsekvensene av disse teoriene, blir det som følger: Et sentralt poeng i min undersøkelse blir å nærme meg ulike kontroverser knyttet til bilen. Disse kontroversene vil jeg undersøke på forskjellige nivå. For det første handler dette om det nasjonale og statlige nivået hvor en felles politikk ble forsøkt utformet. Videre vil jeg se nærmere på ulike institusjonelle utviklingstrekk. Sist, men ikke minst, vil jeg

57. Bijker et al (1987) side 243-261.

58. Latour (1996).

fokusere på ulike konstroverser som synliggjør hvordan enkeltpersoner forholdt seg til, brukte og formet bilen.

1.5 Kilder

Bruken av sentrale arkiver og aviser har vært viktige i mitt arbeid. Når det gjelder det overordnede nasjonale nivået, har jeg brukt Riksarkivet og Statsarkivet i Oslo. I Riksarkivet finnes veidirektørens arkiv. Her har jeg gått igjennom sentrale dokumenter med hovedvekt på Kristians amt (Oppland). Bakgrunnen for dette valget er de sterke koblinger mellom Kristians amt og veidirektøren i den første fasen av bilens integrering.

Referater fra stortingsdebatter med utgangspunkt i stortingsproposisjoner og kgl. resolusjoner har vært sentrale for min undersøkelse. Jeg har spesielt analysert prosessene knyttet til lovarbeidet. Alle tre er viktige og nyttige som anvisninger for min studie. I denne sammenheng har jeg brukt *Stortingstidende* og Haffner (1925).

Statsarkivet i Trondheim, Hamar og Bergen har vært viktige i forbindelse med min undersøkelse på amtsnivået. I statsarkivene finnes arkivene etter amtmennene. I mange tilfeller er også søknadene fra bilpionerene til amtmennene om bruk av bilene arkivert her. Disse søknadene er i mange sammenhenger påtegnet amtsingeniørenes vurderinger. På amtsnivået har jeg også gått inn i amtsstyreprotokollene for de respektive amtene. For Nordre Trondhjems amt, Kristians amt og Søndre Bergenhus er disse arkivert ved Universitetsbiblioteket i Trondheim, Gunnerusbiblioteket. I tillegg har jeg lest herredsstyreprotokollene for herredsstyrene som har inngått i nærstudiene i avhandlingen. Disse finnes ved en rekke lokale biblioteker.

En meget viktig kilde har vært lokalavisene og da særlig *Lillehammer Tilskuer* som jeg har gått gjennom for perioden 1895–1926. Dette arbeidet har i stor grad kastet lys over de mange kontroversene som har vært sentrale for min undersøkelse. Jeg har også gått gjennom andre lokalaviser slik som *Romsdals Budstikke*, *Sundmørsposten*, *Nordre Trondhjems Amtstidende*, *Indtrøndelagen*, *Voss Avis*, *Hordaland* m.fl. Jeg har ikke foretatt en like detaljert gjennomgang av hovedstadsavisene. Her har jeg brukt de store avisene slik som *Verdens Gang*, *Aftenposten* og *Morgenbladet* i forbindelse med enkeltsaker knyttet til avgrensede perioder. Jeg har gjennomgått *Polyteknisk Tidsskrift*, senere *Teknisk Ugeblad*, og *Norsk Teknisk Tidsskrift* som alle var viktige publiseringssteder for artikler om ny teknologi. Disse tidsskriftene finnes bl.a. i Den Polytekniske Forening i Oslo. De første bilene og bilpionerene ble i mange sammenhenger omtalte i det norske bladet *Sport*. I Sverige finnes tilsvarende kilder, om enn i en annen form. *Ny tidning för idrott* tilsvarende på mange måter det norske *Sport*. I tillegg har jeg brukt *Nordisk Cykle-* og

Motorfagblad, et tidsskrift som også ble distribuert i Norge. Disse er innlånt fra Statsbiblioteket i Århus, Danmark.

Statens vegvesen har et sentralarkiv som inneholder registreringskort for biler som ble innregistrert etter at den nye veiloven kom i 1913. Det finnes også spredte opplysninger om kjøretøyer før denne perioden. Dette materialet ble opprinnelig lagret hos Vegdirektoratet i Oslo, men er nå overført til Statens vegvesen, Steinkjer. Jeg har gått gjennom registreringskortene for de av vognene som er omtalt i min avhandling.

Veidirektør Skougaard har skrevet *Det norske veivæsens historie*. I tillegg har veidirektøren sporadisk utgitt *Meddelelser fra veidirektøren*. Dette har vært sentrale kilder som jeg har i eget arkiv. Jeg har også brukt bøker av typen *Hvem eier bilen* som ble utgitt fra 1920 og utover. I tillegg ga KNA ut en oversikt over innregistrerte kjøretøyer i 1916. Disse kildene har jeg brukt for å kunne danne meg et inntrykk av hvem som eide de første bilene og hvilke grupper i samfunnet som var å regne blant bilpionerene.

Peer Gretland ga ut boken *Bilens Historie* i 1951. I denne sammenheng bygget han opp et stort privat arkiv bestående av bøker, originaldokumenter og bilder som har hatt stor betydning for mitt arbeid. Dette, sammen med flere andre private arkiv, har jeg kjøpt og brukt i forbindelse med avhandlingen.

1.6 Avhandlingens oppbygging

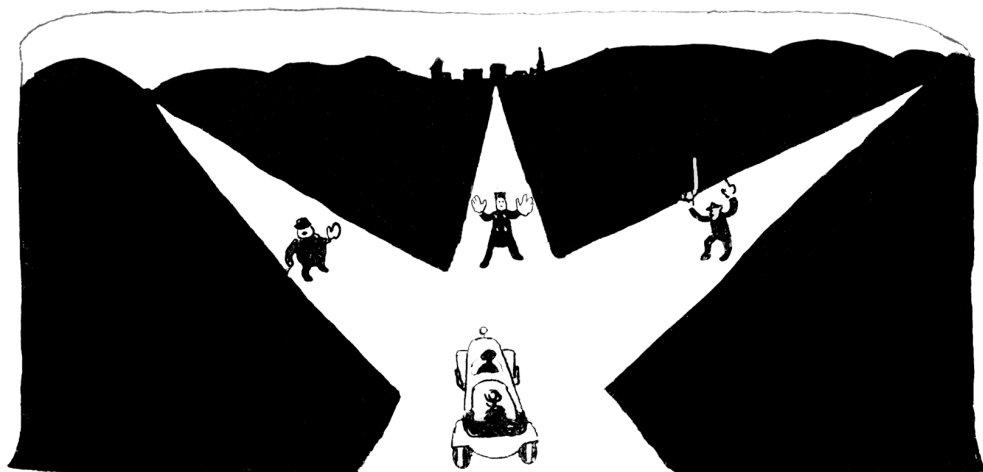
Jeg har valgt å dele undersøkelsen inn i tre faser. Den første fasen, som jeg har kalt *Den eksotiske bilen*, går fra 1895 fram til 1904. Den andre som jeg har gitt navnet *Den påtrengende bilen*, omhandler tiden mellom 1904 og 1912. Den siste fasen har jeg kalt *Den tilpassede bilen* og tar for seg årene mellom 1912 og 1926. Jeg har også foretatt tre ulike «dypdykk». Her har jeg spesielt undersøkt Lesja i Kristians amt, Voss i Søndre Bergenhus amt og Steinkjer i Nordre Trondhjems amt. Tidsmessig faller disse inn under perioden fra 1908–1912.

Den første fasen, *Den eksotiske bilen*, starter med en beskrivelse det politiske, kulturelle og teknologiske bakteppet for avhandlingen. Beskrivelsen blir foretatt med utgangspunkt i eksperimenterne med landeveislokomotivene på 1870-tallet. Kapittel 3 tematiserer hva som skjedde da den første importerte bilen kom til Norge i 1895. Jernbanen var viktig for Norge rundt forrige århundreskifte. Jernbanen fikk imidlertid også en utfordrer gjennom de store dampomnibussene. De første bilene ble dermed vurdert i lys av den mangeårige satsingen på jernbanen og erfaringene med dampvognene. Enda en samferdselsmessig variant var de tertiære jernbanene, små smalsporede jernbaner som kunne legges på vei. Landeveislokomotivene, de tertiære jernbanene og dampomnibussene var alle forsøk på å løse viktige dilemmaer knyttet til norsk samferdsel. I kapittel 4 viser jeg hvordan dette kom til å prege de første forsøkene

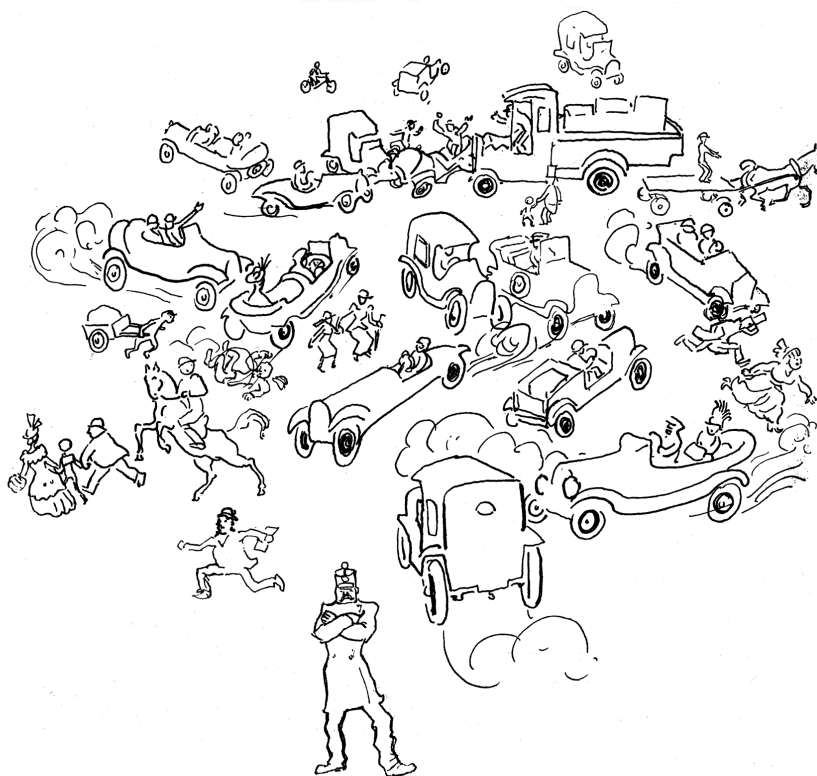
med bil i Norge. I kapittel 5 beskriver jeg ulike eksperimenter med bilene på landsbygda. Jeg følger en prøvetur som veidirektør Krag gjennomførte mellom Otta og Åndalsnes i 1901. Deretter analyserer jeg arbeidet med å etablere en bilrute mellom Hjelset og Batnfjord. Avslutningsvis ser jeg nærmere på hvordan Krag forsøkte å få realisert sine visjoner for bilen på tampen av sin karriere. I kapittel 6 tematiserer jeg bilens innføring i byene. Også her ble det gjennomført forsøk og utprøving av bilene. I dette kapitlet undersøker jeg nærmere hvordan bilen ble tatt i mot i Kristiania. Jeg ser innledningsvis på de elektriske vognene, noe som vi i ettertid vet ble et sidespor. Jeg forfølger også det vanskelige valget mellom bensin og damp.

I avhandlingens andre del, *Den påtrengende bilen*, undersøker jeg hva som skjedde da bilen gikk fra å være noe ukjent og eksotisk til et fenomen av økende betydning. Kapittel 7 tar utgangspunkt i de amtsvise regelverkene og revisjonen av dem. Deretter ser jeg på det innledende arbeidet med en nye veilov. Kapittel 8 er det første av tre nærstudier hvor jeg følger bilens integrasjon i større detalj. Fokus for disse nærstudiene er de roller amtmennene inntok da de første bilene kom. I dette kapitlet ser jeg nærmere på amtmannens rolle i forbindelse med de mange kontroversene som oppsto i Kristians amt da rutebilen kom til amtet. I kapittel 9 ser jeg på etableringen av «Stenkjær–Rødhammer-ruta» i Nordre Trondhjems amt. I dette kapitlet viser jeg hvordan amtsledelsen inntok en helt annen rolle når det gjaldt bilens innføring enn i Kristians amt. Her spilte også amtsingeniørene en sentral rolle, både i sammenheng med amtmannens og herredsstyrenes syn på bilruta som var ventet. Avhandlingens andre del avsluttes med kapittel 10 som er det tredje og siste nærstudiet. Her tar jeg for meg møtet mellom bilselskapene fra Kristiania og lokalsamfunnet på Voss. Hovedtema i dette kapitlet er forholdet mellom bilen og skysskafferordningen.

Avhandlingens tredje del, *Den tilpassede bilen*, går tidsmessig fra 1912 til 1926. Da ble Veiloven revidert første gang. Sentralt i denne sammenheng er forholdet mellom en nasjonal styring gjennom utviklingen av Veiloven av 1912 og herredenes ønske om større innflytelse over bilbruken. I kapittel 11 behandler jeg prosessene knyttet til sluttbehandlingen av den nye veiloven på Stortinget, videre hvordan dette ble oppfattet av bøndene gjennom herredsstyrenes behandling av samme sak. I kapittel 12 forlater jeg Stortinget og ser på følgene av veiloven. Her framstår det store bilmøtet som ble arrangert i 1915 som viktig. Det beskriver hvordan både loven ble sett og hva følgene av den ble. I kapittel 13 tar jeg for meg første verdenskrig og etterkrigsårene fram til 1926. I denne perioden går bilen fra å være relativt påtrengende og problematisk til i økende grad å bli sett på som nyttig. Bilen blir mer vanlig både på landsbygda og i byene. I kapittel 14 oppsummerer jeg hovedtrekkene i denne utviklingen og plasserer endringene inn i den bredere teoretiske rammen jeg presenterte i kapittel 1.



Illustrasjon tegnet av Per Krogh som en kunstnerisk kommentar til de første regelverkene som regulerte bilbruken på landet.. (Hentet fra jubileumsheftet *Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917*).



«Reguleringen av trafikken i Kristiania». (Hentet fra det samme heftet og med samme kunstner).

Kapittel 2

Dampverdenen

Det var for vort land en interessant og betydningsfull tid, da Krag ved midten af forrige århundredet begynte sin virksomhed i statens veivæsen. Den kulturbølge, som lokomotivet havde sat i bevægelse, var netop nået hid og havde begynt sin mægtige indflydelse omtrent samtidig på jernbanevæsenets og veivæsenets områder. Kommunikationsvæsenets udvikling også tillands blev snart tidens løsen; – en ny tidsalder havde begynt sit løb.¹

2.1 Innledning

Bilen som et nytt og fremmed samferdselsmiddel kom ikke til et teknologisk «tabula rasa». Innføringen av bilen på de norske landeveiene ble ikke bare preget av samtidige og framtidige ønsker og behov, men ble også farget av tidligere beslutninger innenfor samferdselen og samfunnet for øvrig.

Etter 1850 ble den norske landbaserte samferdselen preget av både jernbanen og bruken av hest og vogn. Et særtrekk ved dette var at mens jernbanen var et overordnet statlig anliggende, var bruken av hest og vogn forankret lokalt. Fram mot århundreskiftet ble jernbanen stadig viktigere. Vei og jernbane ble ofte sett i sammenheng. Rundt 1870 fikk jernbaneteknologien en tilpasning da de såkalte landveislokomotivene ble utprøvd på den norske landsbygda. På mange måter var disse store maskinene bilenes forløpere. De var tenkt brukt på vei og ikke langs spor. Prøvene med landveislokomotivene reiste en rekke problemstillinger som ble sentrale da de første bilene kom. I denne sammenheng er det viktig å se på hvordan de politiske og administrative beslutningssystemene innenfor den norske samferdselen, både sentralt og lokalt, forholdt seg til landveislokomotivene. Hvordan så de administrative, politiske og øko-

1. *Teknisk Ugeblad* Nr. 3, 21. januar 1904, side 31.

nomiske forholdene ut i Norge på denne tiden? Hvilken betydning fikk dette for forsøket med å innføre landeveislokomotivene i Norge?

I dette kapitlet vil jeg gi et kort riss av norsk historie i perioden fra 1850 til 1895, da de første bilene kom til Norge. Jeg vil foreta denne gjennomgangen med utgangspunkt i eksperimentene med landeveislokomotivene på 1870-tallet. Landeveislokomotivene var jernbaneteknologi tilpasset bruk på vei. Jeg vil derfor innledningsvis se på noen hovedtrekk ved jernbaneutbyggingen fram mot 1870-årene da de første landeveislokomotivene kom.

2.2 Jernbanen

I 1844 la Johan Georg Ræder fram idéen om en jernbane mellom Christiania og Eidsvoll.² I 1848 vedtok Stortinget at jernbaneutbyggerne skulle få tollfrihet, fritak for skatter og avgifter, rett til etablering av sidebaner etc.³ Stortinget så muligheter i den nye teknologien og la forholdene til rette gjennom lovgivingen. Det ble presisert at banen mellom «Christiania og Mjøsen bliver at istandbringe for Statskassens Regning».⁴ Den formelle beslutningen om å bygge denne jernbanen kom i 1851.

Det dreide seg ikke bare om jernbaneutbygging. Det fulgte ny og annen teknologi i tilknytning til jernbanesporene. Sammen med jernbanen skulle en bygge ut den «elektriske Telegraf» på samme strekning.⁵ Koblingen mellom jernbane og telegraf gjorde på mange måter jernbanestasjonene til lokale møtesteder for ny teknologi. Dette økte også betydningen av veinettet som tilførselsårer inn mot jernbanen. Begge deler fikk betydning for oppbyggingen av teknisk kompetanse.

Norge manglet et ingeniørkorps med høy formell kompetanse. Norge hadde rundt 1850 ingen sivil ingeniørstand av betydning. Dette var et åpenbart problem. Det var den militære ingeniørbrigaden som hadde ansvaret for samferdselen og veibyggingen. Når det gjaldt jernbaneteknologien, lå kunnskapen i England. Dette var et forhold som skulle forandre seg etter 1850. Nå skulle fysikeren og matematikeren Ole Jacob Broch spille en sentral rolle.

Embetsmannen Broch reiste mye, og i 1850 kom han hjem fra en lengre utenlandstur. Broch engasjerte seg sterkt i jernbanesaken. Vinteren og våren 1851 gikk Broch til felts mot svakhetene i tidligere beregninger og planer tilknyttet jernbaneutbyggingen. Broch så på samferdselen i et bredt perspektiv

2. Østvedt (1954) side 39.

3. Lov, indeholdende sæskilte Bestemmelser angaaende Anlæg af Jernveie til almindelig Benyttelse. Lov av 12. August 1848, § 1 c.

4. Kongeriget Norges tolvte ordentlige Storthings Comite-Indstillinger, Beslutninger til Love, m.V (1848), side 548, (Stortingsbiblioteket).

5. *Morgenbladet*, Tillegg til No. 75, 16. mars 1851.

og sto for nye nytt. Han skisserte planer for et sammenhengende, nasjonalt kommunikasjonssystem, en «gjennomgripende Forbedring av vore Kommunikationsmidler», med veier, kanaler, dampskipsruter og jernbane.⁶ Denne helhetstenkningen ble viktig da landeveislokomotivene kom tidlig på 1870-tallet.

I *Morgenbladet* våren 1851 konkluderte Broch med at

«Vi ere et fattigt Folk. Det er, for at spare paa vore Udgifter, at vi maa forbedre vore Kommunikationsmidler.

Vi ere et Folk med faa Næringsveier. Det er, for at udvide og mangfoldiggjøre disse, at vi maa forbedre vore Kommunikationsmidler.

Vi ere et lidet talrigt Folk. Det er, for at Landet kan ernæres et større Folketal, at vi maa forbedre vore Kommunikationsmidler.

Vi ere et lidet industrielt Folk. Det er, for at hæve vor Industri, at vi maa forbedre vore Kommunikationsmidler.

Og av alle Forbedringer er Mjøsbanen den viktigste».⁷

Dette var på mange måter et manifest som pekte i retning av en omfattende modernisering av det norske samfunnet. Norge hadde få næringsveier og hadde i henhold til Broch, et behov for en utvikling av industrien. Disse store endringsprosessen krevde også en ny måte å tenke både økonomi og samferdsel på.

Jens Arup Seip skriver i *Ole Jacob Broch og hans samtid* om «liberalistene» i embetsmannsstaten.⁸ Seip peker på at liberalistene ville bryte landets isolasjon og øke intensiteten i menneskenes «samliv». For liberalistene var det en grunnleggende motsetning mellom isolasjon og samkvem. I dette perspektivet var liberalistene opptatt av å utvikle samferdselen. Samferdselen representerte en viktig utfordring fordi Norge lå langt tilbake sammenlignet med mange andre europeiske land på det økonomiske området. For å kunne åpne opp for større salg av blant annet landbruksprodukter og trelast, ønsket liberalistene å satse på jernbanen.

Rundt 1850 var Norge fremdeles sterkt preget av primærnæringene. På mange måter sto en overfor et høydepunkt innen det å være selvforsynt innenfor rammen av det gården kunne gi. Det gamle jordbrukssamfunnet sto imidlertid overfor et metningspunkt. Landbruket kunne ikke ta opp den store befolkningsøkningen. Bondeøkonomien var tilpasset lokale forhold og ressur-

6. Slagstad (2001) side 77.

7. *Morgenbladet* nr 52, 21. februar 1851. (Inngikk i en artikkelserie på 10. Første artikkel sto i nummer 17, 17 januar. Den siste kom i nummer 71, 12. mars, umiddelbart før jernbanesaken kom opp i Stortinget).

8. Seip (1971).

ser tuftet på en kultur bøndene hadde utviklet gjennom svært mange år. Hvis bøndene skulle kunne nå markedene i byene med sine produkter, måtte det skje en radikal endring innen det norske kommunikasjonssystemet.

Brochs konklusjon ble på mange måter et politisk handlingsprogram. Han begrunnet utbyggingen av den norske samferdselen ut fra fire forhold: Økonomisering, utvikling av næringsliv, øking i folketallet og industrireiseing.

I 1851 skrev *Morgenbladet*:

«Til dem, der i Jernbanen alene ser en Begunstigelse for Østlandet og for Christiania i Særdeleshed, uden at tage dens Betydning som Dannelsesmiddel for det hele Land i Betragtning, have vi lidet at sige. Vi have nylig sagt, at Jernbanen vilde blive en praktisk polyteknisk Skole for hele Norge, og det kan ikke siges ofte nok. Jernbanen vilde blive en Vækker for slumrende Talenter, en Leder for det europæiske Kulturlivs Strøm ind i Hjertet af vort Land».⁹

Jernbanen var i henhold til *Morgenbladet* en levende kulturbærer i en «vekkelsesprosess» der både teknisk utdanning og de kulturelle strømningene fra Europa inngikk. Brochs budskap illustrerer den stemning og de strømninger som drev utviklingen av kommunikasjonen videre.

Den sterke nasjonale forankringen av jernbanen kan også leses gjennom Stortingets vurdering av hvordan jernbane- og veisektoren skulle administreres. Her lå det klare føringer for veidirektørens handlingsrom. I 1857 sendte Stortinget en anmodning til regjeringen om «at have for Øie, at ikke Veianlæg udføres i Strøg, hvor muligens Jernbaneanlegg i nærmere Fremtid maatte komme til at gjøre saadanne Veie mindre nødvendige».¹⁰ Stortinget hadde åpenbart en sterk tro på at jernbanen ville løse mange av de store utfordringene Norge sto overfor innen samferdselen. Derfor måtte man være tilbakeholden med vei-investeringer der det kunne komme jernbane. Stortingets vektlegging av jernbanen hadde også en annen side. Denne klare føringen fra Stortingets side førte veidirektøren inn i et tett samarbeid med jernbanedirektøren. Anmodningen vitner også om at norske politikere mente det ikke var mulig å satse både på jernbanen og en omfattende veiutbygging samtidig.

Trond Bergh peker i *Jernbanen i Norge 1840–2004* på at både jernbane- og veiutbyggingen var underlagt en «sparsommelighetsånd» som på mange måter var særnorsk. Som C.W. Bergh, sentral vei-ingeniør og engasjert jernbaneutbygger og senere Norges første veidirektør, sa det: «Hvad passer for de rigere Landes større Forholde, hvad Productivitet og concentreret Befolkning angaar, kan heller ikke ventes at passe for vore mindre». Trond Bergh peker på at «Jernbanebyggingen ikke var det eneste utslaget av denne ‘enkelt, billige og

9. *Morgenbladet* 1. mars 1851.

10. Sth. Prp. Nr. 10, ang. Bevilgning til Veivæsenet (1897).

mye'-tenkningen innenfor samferdselssektoren. Snarere er det nærliggende å se den som en nesten direkte overføring av en tilsvarende tenkning når det gjaldt veibyggingen».¹¹ Stortingets anmodning av 1857 ble dermed også nedfelt gjennom en politisk praksis knyttet til landets øverste veimyndighet, Veidirektoratet. Denne sparingslinjen er et viktig forhold som vi skal ta med oss videre.

Etter at hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll ble åpnet i 1854, reiste det seg etter hvert sterke røster på den norske landsbygda som etterlyste en bedre kommunikasjon også andre steder enn på Østlandet. Her sto en overfor to viktige utfordringer: Å bedre kommunikasjonen langs aksene Christiania–Trondhjem. Dessuten var det viktig å knytte kysten (Vestlandet) til denne hovedaksen (Østlandet). En videreføring av Hovedbanen ville imidlertid bli svært ressurskrevende. Dette førte til at en søkte etter alternative løsninger på transportbehovet. Behovet for bedre samferdsel kom til uttrykk på flere måter. En av dem var at liberalistene på Stortinget tok til orde for å utprøve ny teknologi. Nå framsto de såkalte landeveislokomotivene som et mulig alternativ. En sentral aktør i denne sammenheng ble Ole J. Richter. Før vi ser på landeveislokomotivet og forsøkene som ble gjennomført, skal vi kort se nærmere på Richters rolle.

2.3 Det politiske initiativet

Richter tok juridisk embetseksamen i 1852. Etter fullførte studier reiste Richter mye utenlands. I 1856 og 1860 var han blant annet i England, Frankrike og Sveits. Samme år ble han medredaktør i *Aftenbladet*. Under Richter fikk bladet en sterk nasjonal og europeisk profil og ble hovedorgan for en liberal framgangspolitikk.¹² Da Richter ble valgt inn på Stortinget i 1862, hadde han inngående kunnskap om hva som foregikk internasjonalt. Noe av det første Richter gjorde, var å fremme forslag om en lovregulering av landeveislokomotivene. Dette skjedde nesten ti år før de første landeveislokomotivene kom til Norge.

I oktober 1862 framsatte Richter og hytteskriver Aas et lovforslag i Odelstinget. De tok til orde for at landeveislokomotivene burde reguleres med utgangspunkt i den danske lovgivingen.¹³ Den norske lovgivingen ble altså inspirert av internasjonale forbilder, og i dette tilfellet Danmark. Teknologien bredte seg dermed fra utlandet gjennom de liberale politikerne. I sitt saksframlegg skrev Richter og Aas at så lenge lovverket manglet bestemmelser om

11. Bergh (2004) side 172.

12. Brøgger et al. (1952) side 417.

13. Odelstingsdokument No. 22 datert 28de Oktober 1862.

betingelsene for bruk av landeveislokomotivene, «vil der imidlertid heri ligge en bestemt Hindring for Forsøg i denne Retning. Denne Hindring forekommer det os burde fjernes, idet man da ialdfald vil have vundet Adgang til uden Forhaling at gjøre Opfindelsen nyttig saasnt den maatte erkjendes praktikal». ¹⁴ Richter så dermed en mulighet til å bedre Norges vanskelige kommunikasjonsforhold ved å prøve ut ny og ukjent teknologi og åpne for denne utprøvingen gjennom lovverket. Ved å vedta egne lover for landeveislokomotivene ble det også åpnet for innføring av og forsøk med dem.

Ole Jacob Broch hadde blitt valgt inn på Stortinget samtidig med Richter. Som vi har sett, ble Broch tidlig engasjert i den norske jernbaneutbyggingen. Han var allerede fra det andre driftsåret medlem av direksjonen for Hovedbanen til Eidsvoll, der han deltok i perioden 1855 til 1868. ¹⁵ Hans meget sterke engasjement i jernbaneutbyggingen bidro til at han i 1862-63 ble formann i den ekstraordinære jernbanekomiteén på Stortinget. ¹⁶ Umiddelbart før lovreguleringen av landeveislokomotivene kom opp på Stortinget i 1863, var Broch i London. ¹⁷ Her studerte han landeveislokomotivene nærmere, men pekte på at teknologien ikke hadde kommet langt nok til at den kunne være praktisk anvendbar. Veikomiteén på Stortinget så imidlertid ikke på landeveislokomotivenes umodne teknologi som så problematisk at en ikke kunne åpne for forsøk gjennom en liberal lovgiving, slik Richter nettopp ønsket. Komiteén pekte derimot på at Norge «ikke kunne vente fuldkommen Kommunikationsmidler i synderligt Omfang anlagte» og at bruk av landeveislokomotivene dermed ville kunne bidra til bedret kommunikasjon. ¹⁸ Veikomiteén hadde åpenbart en sterk tro på teknologisk framskritt innen den norske samferdselssektoren knyttet til utprøving av ny teknologi.

Richter ønsket altså å åpne for eksperimentering med landeveislokomotiver straks teknologien hadde utviklet seg i tilstrekkelig grad. Lovframlegget til Richter forteller klart at liberalistene på Stortinget så på landeveislokomotivene som interessante for Norge. Richters liberalistiske idealisme ble godt synlig da han i 1866 hevdet at «jernbanen mellom det norden- og sønnenfjeldske Norge måtte betraktes som et nasjonalt framtidsprogram». ¹⁹ Det var nettopp på denne strekningen forsøkene med de første landeveislokomotivene skulle komme.

I 1863 ble «Lov angaaende Benyttelse af Locomotiver paa Veie og Gader» vedtatt. På grunnlag av Stortingets beslutning av 12. mai dette året ble det gjennom kgl. resolusjon fastslått at:

14. Odelstingsdokument No. 22 datert 28de Oktober 1862.

15. Østvedt (1954), side 110.

16. Lindstøl (1914).

17. Indst. O.No.68 (1863), side 389.

18. Ibid.

19. Brøgger et al. (1952).

«Kongen kan, efterat Betænkning er indhentet fra vedkommende Amtsformandskab og Kjøbstads Communebestyrelse, meddele Tilladelse til Benyttelse af Locomotiver uden Andbringelse af Spor paa Veie og Gader, hvor Forholdene maatte tillade det, og under saadanne nærmere Bestemmelser, som af Hensyn til den Offentlige Sikkerhed og andre offentlige og private Interesser maatte paakræves».

Lovforslaget gikk gjennom på Stortinget. Som vi ser, var det Kongen som skulle fatte beslutning om hvorvidt landeveislokomotivene skulle tas i bruk. Kongen var etter Grunnloven av 1814 uavhengig av Stortinget innen sitt myndighetsområde.²⁰ I praksis var det Indre-Departementet som skulle gi en eventuell tillatelse. I denne sammenheng ville Veidirektoratets syn veie tungt. Som vi ser, skulle «Amtsformandskab og Kjøbstads Communebestyrelse» gis rett til å uttale seg. Vi ser også at en eventuell bruk av landeveislokomotivene involverte mange beslutningsledd og beslutningstakere. Her var amtmannen viktig. Hvordan en eventuell bruk skulle håndteres i praksis, var imidlertid uavklart.

Det faktum at denne loven faktisk kom, åpnet nettopp for at de som måtte være interessert, fritt kunne begynne å tenke i retning av å bruke landeveislokomotivene på de norske veiene. Loven var imidlertid svært generell. Den åpnet for utprøving, men sa lite om hvilke hensyn en skulle ta når det gjaldt den alminnelige ferdsel med hest og vogn. Som vi ser, hadde loven et viktig premiss. Det måtte utvikles nærmere bestemmelser som tok hensyn til «den offentlige Sikkerhed og andre offentlige og private Interesser». For dem som eventuelt måtte være skeptiske til Richters tanke om at det skulle åpnes for forsøk med landeveislokomotiver, hadde Stortinget sikret motstandernes interesser. Lokalsamfunnene skulle høres, og de nye kjøretøyene skulle ikke være en trussel for bøndernes bruk av veiene i forbindelse med det daglige virket på gårdene.

Lovgivning knyttet til ny teknologi var som vi har sett, ikke bare en regulering, men også en fortolkning som la premisser for hvordan samfunnet skulle se på, eller oppfatte den nye teknologien. Lovverket ga på mange måter en «bruksanvisning» som ikke bare var en bruksmessig fortolkning, men også omfattet viktige forhandlingsprosesser i tilknytning til utviklingen av lovverket. Loven om landeveislokomotivene var spesiell og snever. Vi skal kort se på de andre lovene som innbefattet samferdselen.

20. Castberg (1947) side 165.

2.4 Formannskapslovene og Veiloven av 1851

Embetsmannsstaten, et uttrykk som er lånt fra Jens Arup Seip, sier noe vesentlig om Norge midt på 1800-tallet. Embetsmennene bandt landet sammen. De administrerte staten og dominerte også det politiske liv gjennom tillitsposter i kongens råd og som folkevalgte ombud i storting og lokale organer.²¹ Embetsmennene bodde i byen og kontrollerte statsapparatet mens bøndene bodde på landet og hadde mindre innflytelse. Det var spesielt bøndene som så på embetsmennenes sterke dominans med argusøyne. Med den økte bonderepresentasjonen på Stortinget på 1830-tallet (Stortinget av 1833 er spesielt kjent for dette), fikk bøndene økt innflytelse på statsnivå og fikk gjennomført en rekke viktige reformer.²² En av disse reformene var etableringen av Formannskapslovene av 1837. Disse lovene kan sees på som et tidlig forsøk på å redusere embetsmannsstatens makt.

Formannskapslovene la grunnlaget for utviklingen av det kommunale selvstyret slik vi kjenner det i dag. Innbyggerne så vel på landet som i byene fikk større mulighet til å avgjøre lokale saker i formannskapene.²³ Formannskapslovene gikk ikke inn på hvilke oppgaver som skulle være kommunale og hvilke som fremdeles skulle være statlige. Herredenes oppgaver ble senere nærmere fastlagt ved særlover. Formannskapslovene antydte imidlertid hvilke virkeområder som herredene hadde ansvar for. Fram til århundreskiftet var de fire sentrale områdene: fattigvesenet, skolevesenet, kirken og veivesenet. Når det gjaldt veivesenet, var det vedlikeholdet av bygdeveiene det i all hovedsak dreide seg om. I vår sammenheng er nettopp bruken og vedlikeholdet av de lokale veiene viktig.

Allerede ved loven av 1837 fikk landkommunene sitt «amtsformannskap» bestående av ordførerne i landkommunene i amtet, amtmannen og fogdene.²⁴ Amtmennene hadde som kongens representanter en sentral rolle i amtsformannskapene. Formannskapslovene kan derfor også leses som et statlige overordnet ønske om styring og kontroll med aktiviteten i herreder og amt. Her hadde amtmennene nøkkelroller. På den ene side var de Kongens stedlige representant. På den andre siden måtte de ta hensyn til hva lokalbefolkningen faktisk mente i enkeltsaker som hadde betydning for lokalsamfunnene.

I 1824 vedtok Odelstinget at veivesenet skulle bestyres av amtmennene. Dette ble senere regulert gjennom Veiloven av 1851 som ga amtmennene vide fullmakter og i praksis beslutningsretten over landsbygdas veier.²⁵ Loven skil-

21. Seip (1987).

22. Lindstøl (1914).

23. Lov om Formandskaper paa Landet, samt om Bestyrelsen af Districternes almindelige Commune-anliggender av 22. november 1836, andre del.

24. Ibid. § 40.

25. Lov ang. Veivæsenet av 15. Sept 1851, § 1.

te mellom hovedveier og bygdeveier. Anlegg av nye bygdeveier og omlegging av gamle skulle «foranstaltet af amtmanden», mens herredsstyrene fortsatt skulle ta seg av vedlikeholdet av veiene som gikk gjennom de respektive herredene, «in natura».²⁶ Som vi skal se, ble denne problemstillingen svært sentral da de første bilene kom.

Et annet viktig forhold var at «Amtmændene kunne, forsaavidt Omstændighederne tillade det, forbyde Brugen paa offentlige Veie af saadanne Kjøredskaber, der beskadige Veiene».²⁷ Loven om landeveislokomotivene la som vi har sett, opp til at amtsformannskapene på landet og kommuneledelsen i byene skulle bli hørt. Det skulle utvikles egne regler som tok hensyn til både sikkerhet og bruken av veiene. Forholdet mellom det statlige og det lokale når det gjaldt regelutviklingen, er et viktig spørsmål vi straks skal komme tilbake til. Vi skal først se på hvordan bruken av landeveislokomotivene ble aktualisert gjennom Veidirektoratets engasjement.

2.5 Den administrative oppfølgingen

Parallelt med den politiske prosessen på Stortinget gjennomførte Veidirektoratet en rekke undersøkelser når det gjaldt bruken av landeveislokomotivene i utlandet. I 1862 foretok sivilingeniør Jan Gustav Blom i Statens veivesen en studiereise til verdensutstillingen i London.²⁸ Hensikten med besøket var å undersøke hvilke redskaper og maskiner en kunne bruke i forbindelse med veiarbeid. Da han kom tilbake, skrev han en rapport som beskrev det han hadde sett og erfart. Rapporten gir et bilde av hvordan Blom opplevde landeveislokomotivene.

De utstilte lokomotivene hadde ulike teknologiske løsninger og varierte mye produsentene mellom.²⁹ Det var på mange måter en umoden teknologi Blom møtte på sin studietur. Blom pekte på at landeveislokomotivene på dette tidspunkt ikke hadde fått noen stor «anvendelse ved Gods og endnu mindre ved Persontransport idet deres ringe Hastighed, Vanskeligheder ved Styringen og Fordringerne ved gode og jævne Baner».³⁰ I England ble landeveislokomotivene i første rekke brukt innen landbruket som stasjonære treskeverk, damppløger, gravemaskiner etc. Slik Blom så det, dreide det seg om landbruks-

26. Skougaard (1899) sidene 2 og 11, Lov ang. Veivæsenet av 15. Sept 1851, § 2 og §5.

27. Lov ang. Veivæsenet av 15. Sept 1851, § 58.

28. Rapport om en Reise gennem Schweiz af H.Krag, artillerikaptein, Tilægshäfte til *Polyteknisk Tidsskrift*, Christiania 1866, side 29 om «Landeveislomotiver og Sporveie».

29. *Norsk Folkeblad*, særtrykk «Om Landeveislomotiver», (1870).

30. Kladd til brev fra veidirektøren til Indre departementet vedr. landeveislokomotivene, udatert, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

maskiner og i mindre grad veigående kjøretøyer. Blom pekte i sin rapport på at landeveislokomotivene ikke hadde vunnet noen «almindelig Anerkjendelse», igjen et tegn på at en sto overfor en ny og lite utprøvd teknologi. Et annet sentralt poeng som Blom påpekte, var hastigheten. Skulle disse nye kjøretøyene få noen betydning, måtte bruken også representere en gevinst tidsmessig sammenlignet med hestene, hevdet han.³¹ I vår sammenheng er det viktig å legge merke til at de norske veimyndighetene ikke så på landeveislokomotivene som noe klart alternativ innenfor den lite utbygde norske samferdselen på dette tidspunktet.

I 1863 gjennomførte også senere veidirektør Hans H. Krag en studiereise til Sveits.³² Sveits sto på mange måter overfor de samme utfordringene som Norge, med en krevende natur som vanskeliggjorde utbyggingen av samferdselen. Sveits hadde imidlertid lyktes i å tiltrekke seg utenlandske turister. Viktige satsingsområder var jernbane og veiutbygging. I Sveits hadde «Post- og Diligencevæsenet» tilført staten store inntekter. Hvis en skulle oppnå noe lignende i Norge, mente Krag at samferdselen måtte forbedres, ikke bare når det gjaldt ønsket om økte inntekter, men også fordi «vort Land for sin egen indre Udviklings Skyld trænger til at ophjælpe sit Kommunikationsvæsen». I denne sammenheng undersøkte Krag om ny teknologi kunne brukes på de norske veiene. I Zürich fikk han se et landeveislokomotiv, men slo fast at «Flere av de Ingeniører, der havde overværet Forsøgene, betvilede høiligen nogen praktisk og gennemførlig Anvendelse, da de fordre en saa omhyggelig Veivedligeholdelse».³³ Den norske veiadministrasjonen hadde dermed ikke det samme positive syn som stortingsrepresentant Richter hadde på dette tidspunktet.

I juli 1869 sendte veidirektøren en rapport til Departementet. Her pekte han på at det var gjennomført forsøk med «Kautschukringe» på hjulene til noen Thomson-lokomotiv i England. Disse forsøkene hadde falt gunstig ut. På dette grunnlaget ble artilleriløytnant O. Krag sendt til England for å studere landeveislokomotivene nærmere med henblikk på en eventuell bruk i Norge. Dette resulterte i en meget detaljert rapport om Thomson-lokomotivene datert mars 1870 med tegninger og kataloger. I denne rapporten ga O. Krag uttrykk for at han «personlig har overbevist sig om de gjennom 'Reads' og Tidsskrifter givne særdeles gunstige Beretninger om det saaledes forbedrede Lokomotiv ikke er overdrevne».³⁴

31. Rapport om en Reise gennem Schweiz af H.Krag, artillerikaptein, Tilægshefte til *Polyteknisk Tidsskrift*, Christiania 1866.

32. Ibid.

33. Ibid.

34. Kladd til brev fra Veidirektøren til Indredepartementet om landeveislokomotivene med «Oversigt over Sagens dokumenter, udatert, men trolig fra 1869/70. Gjemmenummer 149, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

Veidirektoratet mente nå at landeveislokomotivene måtte kunne anvendes «saavel til almindelig Godstrafik som til Omnibuser paa alle Slags Veie og i Landbrukets Tjeneste». De var dermed tiltenkt oppgaver ikke ulikt det jernbanen hadde. Rapporten gjorde Veidirektoratet stemt for at en skulle forsøke de nye kjøretøyene også i Norge. Veidirektoratet konkluderte med at «Thomsons Landeveislokomotiv synes at ville blive af stor Interesse over den hele Verden».³⁵ Vi skal spesielt legge merke til at omnibusser ble nevnt, et mulig alternativ til jernbanen når det gjaldt frakt av folk og gods. Med utgangspunkt i de nye og positive erfaringene med landeveislokomotivene, holdt Hans H. Krag i 1870 et foredrag om disse kjøretøyene i Den Polytekniske Forening (PF) i Kristiania.³⁶ De nye erfaringene og kunnskapen om landeveislokomotivene ble spredt videre. I denne sammenheng var et PF viktig møtested.

PF ble stiftet 23. juni 1852 og fikk en rekke av landets mest sentrale ingeniører, teknikere og politikere som medlemmer. Blant medlemmene var professor Broch, jernbanedirektør Pihl, de kommende veidirektørene C. W. Bergh, og H. H. Krag, ingeniør Fenger-Krog, Kværners direktør G. Onsum og ingeniør William Ludvig Rode.³⁷ Ingeniør Rode skulle som vi snart skal se, gjennomføre de første prøvene med landeveislokomotivene i Norge. I 1872 ble også ingeniør Blom tatt opp.³⁸ Dermed var de mest sentrale aktørene som var eller ble knyttet til landeveislokomotivene, samlet i samme forening. Bak stiftelsen av PF lå et ønske om en modernisering gjennom fremme av ingeniørvesenet. Nøkkelen var «Udbredelsen af naturvitenskabelige Kundskaper» som ville være «et af de kraftigste Midler til at hæve vort Agerbrug og vor Industri op fra det lave Standpunkt, hvorpaa de befinde sig».³⁹ Som vi har sett, var PFs ønske i godt samsvar med det liberalistene på Stortinget forfektet. Kunnskapen om de nye kjøretøyene spredte seg videre gjennom *Polyteknisk Tidsskrift*, PFs organ. Slik jeg ser det, var PF på dette tidspunktet et viktig forum for innføring av ny samferdselsteknologi. PFs rolle skal vi følge senere.

Ved begynnelsen av 1870-årene hadde utviklingen av landeveislokomotivene kommet så langt at de framsto som et mulig alternativ til jernbanen. Vi skal nå først se på hvordan reguleringen skjedde gjennom lovverket.

2.6 Reglene for bruken av landeveislokomotivene

Ved overgangen til 1870-årene hadde Veidirektoratet som vi har sett, inngående kunnskap om landeveislokomotivene og hva de kunne brukes til. Mens

35. Ibid.

36. *Polyteknisk Tidsskrift*, 6. hefte 1870.

37. *Polyteknisk Tidsskrift*, 1. hefte 1868.

38. *Polyteknisk Tidsskrift*, 1. hefte 1872.

39. Slagstad (2001) side 44.

Stortinget på sin side regulerte bruken av landeveislokomotivene gjennom lovverket, skaffet Veidirektoratet seg kunnskap om den nye teknologien i utlandet.

Både stortingsrepresentanter og pressen tok nå opp betydningen av å gjennomføre forsøk med de nye veigående lokomotivene. Hvordan disse kjøretøyene skulle reguleres lokalt og hvordan de ville bli mottatt, var imidlertid uklart. Disse spørsmålene ble aktualisert da ingeniør William Ludvig Rode søkte om tillatelse til å bruke et landeveislokomotiv opp Gudbrandsdalen i retning «det Thronhjemske».⁴⁰



Bildet viser landeveislokomotivet «Hercules» som kom til Norge i 1871. Det var produsert av Thomson i England. Bildet er tatt i Kristiania under den første prøveturen. (Originalbilde i egen samling).

Søknaden var oppe til høring i Kristians Amtsformandskab den 25. juni 1870 og i Lillehammer Formandskap den 11. mars 1871. Som vi ser, ble saken vurdert separat av land og by i egne forhandlinger, noe som vitner om hvilken betydning det lokale selvstyret hadde. Det ligger et meget sentralt poeng her: Denne delte behandlingsformen kunne føre til at landeveislokomotivene ble tillatt i byen, men ikke utenfor bygrensene og vice versa. Denne problemstilling skal vi møte igjen i forbindelse med innføringen av bilen.

I forbindelsen med søknaden til Rode hadde veidirektøren og jernbandedirektøren i fellesskap utviklet et utkast til regler for bruken av landeveislokomotivet.⁴¹ Dette viser at landeveislokomotivene ble sett på som en blandingsteknologi som krevde en bred faglig vurdering. Samarbeidet om regelverket bekrefter også at vei og jernbane skulle sees i sammenheng. Loven om landeveislokomotivene ble initiert av de liberale politikerne på Stortinget.

40. Ingeniør Rode var ansatt som driftsbestyrer ved Kværner Brug fra 1868. Da Rode søkte om tillatelse til å bruke et landeveislokomotiv i Gudbrandsdalen var han altså ansatt i Kværner. Olsen (1953) side 50.

41. *Lillehammer Tilskuer* 4. mai 1871, (Innlegg av amtmann Meinich, datert Lillehammer 3. mai 1871).

Nå ble de underliggende regleverkene utviklet av jernbane- og veidirektøren. Landeveislokomotivet framsto dermed på mange måter som et «statskjørtøy».

Spørsmålet om egne regler ble deretter brakt inn for Indre-Departementet. Vei- og jernbanedirektøren uttalte i denne forbindelse at «det (...) her gjelder en Sag, hvor man i Mangel af tilstrækkelig Erfaring er nødt til at prøve sig frem.» I brevet til departementet ga de to direktørene uttrykk for at «Amtmanden i Kristians Amt ved hans tekniske Hjælp, der staar til hans Raadighet hos Amtsingeniøren, vil være i stand til at ønskelig Kontroll til Indvinding af Erfaring om, hvorvidt de af os i Forslag bragte Regler bør bibeholdes eller undergaa Modifikationer».⁴² I tillegg pekte to direktørene på at ingeniør Rode skulle føre lokomotivet selv. Amtmann Meinich på sin side hevdet at «Departementet i Jernbanedirektøren, Veidirektøren o.A. havde større Sagkyndighed at disponere over, end hos Amtmanden var at forudsætte».⁴³

Som vi ser, engasjerte både jernbanedirektøren og veidirektøren seg i utprøvingen av ny teknologi. Det var imidlertid tvil om ansvaret for den tekniske siden av forsøket. Vei- og jernbanedirektøren henviste til amtmannen ved amtsingeniøren, og amtet henviste til direktørene. Landeveislokomotivet ble forsøkt flyttet mellom det overordnede statlige beslutningsleddet og amtet, uten at ansvarsfordelingen og hvem som satt inne med den tekniske kompetansen, var klar. Vi skal spesielt legge merke til ingeniørenes betydning. Både de to direktørene og amtmannen hadde stor tro på ingeniørenes kompetanse. Rode var selv ingeniør. I tillegg var amtsingeniøren tiltenkt en viktig rolle i forbindelse med forsøkene. Det ble på mange måter som Jens Arup Seip beskriver det: «Fagmennes tid var kommet».⁴⁴ Dette er en problemstilling vi skal møte senere både i forbindelse med bilene og de tertiære jernbanene.

Reglene ble godkjent gjennom kgl. resolusjon av 29. april 1871. Dette var landets første regler for bruk av motoriserte kjøretøyer på vei. Om selve loven var positiv i sin form, var imidlertid regelverkene svært restriktive og tok mer sikte på å verne lokalbefolkningen enn å åpne for den nye teknologien.⁴⁵ Dette vitner om stor usikkerhet når det gjaldt bruken av landeveislokomotivene. Reglene tok spesielt hensyn til hest og vogn. For at det skulle være mulig å sikre «den alminnelige færdsel», ble det bestemt at all trafikk med lande-

42. «Jernbanedirektørens og Veidirektørens Betænkning til Indre-Departementet af 17de Februar 1871 angaaende Landeveislokomotivene J.nr 2066/71, Gjemmenummer 149, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

43. *Lillehammer Tilskuer* 4. mai 1871.

44. Seip (1971) side 260.

45. Regler for den ved Kgl. res av 29de April 1871 Ingenieur W. L. Rode tilladte Drift af Lokomotiver til Befordring af Personer og Gods gennem Kjøbstaden Lillehammer samt videre paa den thronhjemske Hovedvei gennem Gudbrandsdalen. (Originalplakat i eget eie).

veislokomotivene måtte foregå etter bestemte ruter. Rutene skulle offentliggjøres «paa alle Stationer, Hvilesteder og ved alle Sammenstødspunkter af Offentlige Veie». ⁴⁶ Kravet om faste avgangstider var viktige. Bøndene ville vite når landeveislokomotivene kom, slik at de kunne ta sine forholdsregler. Vi ser også hvilken sentral rolle skysstasjonene hadde som oppslagssteder for regler og avgangstider. Landeveislokomotivet skulle eventuelt brukes på skyskaffernes premisser. I denne sammenheng var trafikken med hest og vogn retningsgivende.

Landeveislokomotivet måtte ikke kjøre fortere enn 1 mil pr. time og hvis veien var uoversiktlige, måtte hastigheten ikke overstige det halve. Av dette kan vi igjen lese en motsetning mellom Stortingets optimistiske teknologisyntese og hvordan den nye teknologien rent praktisk skulle implementeres i forhold til bøndenes transport langs landeveiene. En annet interessant forhold var at

«I den Uge, Stavs Marked holdes, indstilles Ruten paa Gudbrandsdalen. Derimod bør Lokomotivet i den Tid af og til sættes i Gang paa et passende Sted i nærheten af Stav, for at de tilstedeværende Heste kunne vænnes til at se det i Gang». ⁴⁷

Denne noe kuriøse paragrafen forteller at innføringen av landeveislokomotivene åpenbart ville ta tid. Både bøndene og hestene skulle tilvennes de nye kjøretøyene. Det var nettopp denne meget sammensatte og tidkrevende bruks- og meningsmessige fortolkningsprosessen som skulle særprege innføringen av bilen på de norske landeveiene.

Ikke alle så på den nye transportformen med glede: «En Gaardbruger» tok i 1871 opp en rekke forhold ved landeveislokomotivet som bekymret ham. Han mente det var viktig at

«ikke den øvrige Færdsel skal komme til at udsættes for nogen Fare, Skade eller Tab. Det kan nemlig ikke ansees for noget underligt, om man her i Dalen imødeser disse nye Befordringsmidlers Komme med en viss Uvilje, da de utvilsomt ikke alene vil gribe forstyrrende ind i Stationsvæsenet, men de vil desligemed ogsaa blive en sand Skræk for hver den, som herefter nødes til at befare Hovedveien». ⁴⁸

Vi ser at landeveislokomotivene skapte både frykt og optimisme. To forhold nevnes spesielt i innlegget: skyssvesenet og «den øvrige færdsel». Både hensynet til hest og vogn og skyskaffersystemet skulle bli viktig i forbindelse med bruken av bilene. Vi ser også at optimismen på Stortinget og innen veiadministrasjonen ikke umiddelbart ble delt av bøndene.

46. Ibid.

47. Reglens § 11. Reglene ble trykt opp i form av plakater som kunne settes opp langs veiene.

48. *Lillehammer Tilskuer* 21. april 1871.

Selv om veiens brukere hadde uttrykt bekymring, var ikke dette et syn som ble delt av alle. Innlegget til gårdbrukeren i *Lillehammer Tilskuer* førte til at Amtmann Meinich tok saken opp i full bredde. Han hevdet at «Sagen synes at love saa meget, at et Forsøg bør gjøres», et syn som ble støttet av både amtsformannskapet og «Lillehammers Bybestyrelse». Amtmann Meinich pekte også på at «neppe nogen anden Vei i vort Land egner sig bedre hertil, end Hovedveien gjennom Gudbrandsdalen».⁴⁹ Både nasjonalt og regionalt var det viktig å bedre samferdselen i Gudbrandsdalen. Betydningen av en sentral ferdselsåre mellom det norden- og sønnenfjelske Norge ble for øvrig påpekt av Richter allerede i 1866.⁵⁰

Noen så med håp og forventning på at det nye kjøretøyet skulle komme.

«Med den ringe Udsigt vi i den første Fremtid har til at faa en Jernbane anlagt igjennem Gudbrandsdalen, kunne vi ikke andet end hilse med Glæde den Tidsindvinden og den Lettelse i Transport- og Fragtpriser som et Landeveislokomotivs Gang igjennem Dalen utvivlsomt vil forandle, saavel til Fordel for Byen som for Distrikterne, om end enkelte Særinteresser derigjennem for en kortere Tid vil komme til at Lide Noget».⁵¹

Sitatet illustrerer for det første det sprikende synet på landeveislokomotivene. For det andre viser det til et vel så viktig poeng: Landeveislokomotivet ble sett på som en mulig erstatting for togene inntil det kunne bygges en egen jernbane gjennom Gudbrandsdalen. Dette var et syn som hadde støtte blant liberalistene på Stortinget. En ville oppnå lettere transport og rimeligere frakt. Et annet poeng var tidsaspektet. Jernbanen bidro til at reisetiden gikk ned, et perspektiv som også ble svært viktig senere.

Trond Bergh peker i *Jernbanen i Norge 1840–2004* på at den norske jernbaneutbyggingen rundt 1870 fulgte «det norske system», et uttrykk som også er hentet fra Seip. Initiativene til nye jernbaneprosjekter skulle oppstå lokalt, men følges opp av staten.⁵² Tanken om å bruke landeveislokomotiver på de norske veiene, representerte en annen modell. Det var ikke lokalsamfunnet som tok initiativet, men derimot entreprenøren Rode med støtte av både jernbanedirektøren og veidirektøren. I tillegg hadde Stortinget lagt forholdene til rette gjennom lovgivingen. I dette ser vi trekk i retning av et skifte når det gjaldt det statlige engasjementet. Dette kom også fram i 1873 da Stortingets jernbanekomiteé slo fast at «Udviklingen formindsker (...) Vegten af de lokale Hensyn, der paakalde ethvert enkelt Baneanlæg, og forøger Betydningen af de mere almindelige Statsøiemed, der knytte sig til Kommunikationsvæsenet».⁵³

49. *Ibid.* 4. mai 1871.

50. Brøgger et al. (1952).

51. *Lillehammer Tilskuer* 7. juli 1871.

52. Bergh (2004) side 125.

Dette forteller oss at forsøkene med landeveislokomotivene i første rekke ble styrt fra sentralt hold. Landeveislokomotivene ble på mange måter «statskjøretøyer», preget av en «top-down» integreringsprosess. Det er viktig å ha med seg dette bildet videre.

2.7 Landeveislokomotivene i bruk

I 1871 fikk ingeniør Rode tillatelse til forsøk med landeveislokomotivet «Herkules» i Gudbrandsdalen. Det fikk fra starten store tekniske problemer. På høsten ble det sendt tilbake til Kristiania og reparert ved Aker mek. Verksted.⁵⁴ Rode ønsket deretter å sette inn kjøretøyet i varetransport mellom Kristiania og Sagene, men fant ut at fraktgrunnlaget var for lite. Politiet anbefalte for øvrig ikke at noen alminnelig tillatelse til å bruke landeveislokomotivet ble gitt.⁵⁵ Heller ikke Kristiania hadde et veinett som åpnet for en generell tillatelse. Etter dette var forsøkene med «Herkules» over.

Forsøk med landeveislokomotiver ble gjentatt flere ganger med forskjellige lokomotivtyper. Anders Olai Haneborg tok i bruk et landeveislokomotiv ved A/S Vittingfoss tresliperi i 1874. Ved kongelig resolusjon av 5. september 1874 fikk Severin P. Dahm tillatelse til å bruke et egenprodusert landeveislokomotiv i Kristiansandsområdet. Ingen av forsøkene ble vellykkede.

I 1875 gjennomførte grosserer Johan Heinrich Meyer et forsøk med et landeveislokomotiv produsert av den engelske Fowler-fabrikken på mellomriksveien mellom Levanger i retning Mæhlen på svensk side.⁵⁶ Dette var tenkt brukt til å frakte trelast, ikke ulikt fraktoppgavene jernbanen var tenkt å løse. Avisen *Nordenfjelsk Tidende* pekte på at «Mulig har den Slags Godsbeholdning stor Fremtid i vort Land, saa at de flotte Bevilgninger til de mange tvivlsomme Jernbaner kunne indskrænkes».⁵⁷ I dette lå det også indirekte en kritikk av de manglende bevilgningene til veiutbyggingen på den norske landsbygda. Et annet forhold var at satsingen på jernbanen var gått for langt.

53. Ibid. side 153.

54. *Lillehammer Tilskuer* 29. september 1871.

55. Gjenpart af Kristiania Politikammers Skrivelse til Ingeniør W.L.Rode af 19de September 1871, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

56. Sth. Prp. No. 69 (1874).

57. *Nordenfjeldske Tidende* 14. juli 1875.



Også Dahms landveisløkomotiv var et Thomson-lokomotiv, men lokalt fortolket og tilpasset der spesielt bruken av treverk er interessant, et synlig tegn på en internasjonal teknologi som ble tilpasset norske forhold. De tre lokomotivene som er avbildet i dette kapitlet, forteller om en sprikende teknologi. (Kopi av originaltegning, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet).

Også Meyer hadde en rekke problemer. Landveisløkomotivet var for tungt for de moderate veiene. Blant annet kjørte Meyer gjennom en bro på en av første turene.⁵⁸ Heller ikke Meyers forsøk var vellykket, til tross for Veidirektoratets entusiastiske holdning og en betydelig støtte til veitbygging der landveisløkomotivet skulle brukes. Meyers landveisløkomotiv ble for øvrig sendt tilbake til England etter at Meyer gikk konkurs som en følge av sviktende priser i trelastmarkedet.

Veidirektør Krag uttalte så sent som i 1876: «Som Departementet bekjent har jeg tidligere sterkt interessert mig for Landveisløkomotivdriften, og jeg har fremdeles den Tro, at den paa kortere Strækninger og for enkelte Ture vil kunne være meget lønnende».⁵⁹ Til trodd for erfaringene med landveisløkomotivene, hadde Krag tro på at de store dampvognene kunne brukes på de moderate landveiene. Dette er også et forhold vi skal komme tilbake til. Landveisløkomotivene ble ikke avløst av noen ny veibasert teknologi før idéen om tertiære jernbaner kom opp like før århundreskiftet. Perioden fram til de første bilene kom, ble derfor preget av videre jernbaneutbygging. Landveisløkomotivene hadde imidlertid satt spor etter seg: Det var viktig å lete etter billigere former for jernbane i områder med liten trafikk. Landveisløkomotivene ble som vi har sett, en foreløpig blindgate. Jernbaneutbyggingen

58. Toldnes (1995) side 4.

59. Sth. Prp. No 37 (1876) side 4.

fortsatte som før, men i et roligere tempo. Det skjedde imidlertid store forandringer i samfunnet for øvrig.



Landeveislokomotivene var til forveksling lik damplokomotivene vi kjenner fra de første jernbanene. Det var én åpenbar forskjell: Landeveislokomotivene hadde hjul som gjorde det mulig å kjøre på vanlig vei, mens jernbanelokomotivene var laget for skinner.

Såvidt en vet finnes det ikke noe originalbilde av Meyers landeveislokomotiv. På grunnlag av produktionsnumrene har det vært mulig å framskaffe et bilde av et tilsvarende Fowler-lokomotiv. Disse ble produsert i England og hadde den tradisjonelle horisontale fyrkjelen. (Bildet er hentet fra Fowler-samlingen ved The Rural History Centre, University of Reading, UK.)

Norge sto overfor store endringer innenfor den økonomiske sektoren. Overgangen fra naturalhusholdning til en mer markedsrettet økonomi ble ansett som viktig for å bringe Norge opp på et økonomisk nivå med de store europeiske «kulturnasjonene». Denne endringsprosessen la den norske samferdselen under press. Kravene til både en modernisering av veisektoren og en standardheving av de norske landeveiene ble sentralt. I denne sammenheng ble forsøkene med landeveislokomotivene et lite, men viktig tiltak. Fokuset var flyttet fra bøndenes bruk av veiene lokalt til et nasjonalt nivå, der en også tok sikte på å utnytte landeveiene i et større samferdselsmessig perspektiv. Et annet viktig poeng er at skillet mellom vei og bane på mange måter var i ferd med å reduseres. På det politiske planet skjedde det også store forandringer fram mot århundreskiftet. Embetsmannstaten var under press.

I 1884 kom gjennombruddet for parlamentarismen, da den gamle regjeringen ble tvunget til å gå av. Dette skjedde etter en langvarig politisk strid som var preget av bøndenes og den nye middelklassens kamp. Selv om maktskiftet i 1884 innebar en klar reduksjon i de gamle embetsmannslektenes makt, skjedde endringen av Stortingets sammensetning gradvis. Bøndene økte sin repre-

sentasjon fram mot århundreskiftet. Hvis vi som et eksempel ser på Stortinget for 1900–1901, besto Kristians amts gruppe på 10 representanter (inkl. vara) av 8 gårdbrukere, en overrettsakfører og en lensmann.⁶⁰ I et samferdselsperspektiv er dette svært interessant. Bøndene var landeveienes dominerende brukere. De hadde det direkte ansvaret for vedlikeholdet av bygdeveiene. Når bøndene fikk økt makt på Stortinget, fikk de også en langt sterkere innflytelse over egne veier. Det er særdeles viktig å ha dette for øye i forbindelse med at de første bilene kom inn på de norske landeveiene rundt forrige århundreskifte.

Da de første bilene kom, ble de møtt av en helt annen politisk struktur på det norske Stortinget. Bøndene hadde fått en langt sterkere innflytelse. Embetsmenneskets vektlegging av utviklingen internasjonalt ble på mange måter utfordret av en sterkere vektlegging av det lokale. I likhet med landeveislokomotivene, var bilen en teknologisk gjenstand utviklet i utlandet. Den skulle imidlertid forhandles og sees i sammenheng med de etablerte samferdselsmidlene: jernbanen, hest og vogn. Hvordan den nye politiske konstellasjonen skulle komme til å slå ut, var imidlertid ikke gitt.

2.8 Konklusjon

Forsøkene med landeveislokomotivene var initiert av og hadde støtte så vel på Stortinget som i Veidirektoratet. Teknologien bredte seg fra utlandet via de liberale politikerne på Stortinget og Veidirektoratet til den norske landsbygda. Den norske samferdselen ble utviklet gjennom impulser fra utlandet, men preget av et tett og stortingspålagt samarbeid mellom veidirektøren og jernbanedirektøren. Forsøkene med landeveislokomotivene ble også støttet av de lokale myndighetene innen amtene, men først etter at vei- og jernbanedirektøren hadde gitt uttrykk for hvordan de nye kjøretøyene skulle oppfattes. Dette synet ble nedfelt i lokale vedtekter for landeveislokomotivene som tok sikte på å ivareta hovedbrukerne av landeveiene, nemlig bøndene.

Selv om Formannskapslovene av 1837 hjemlet en betydelig lokal medbestemmelse når det gjaldt bruken av veiene, fikk ikke lokalsamfunnene noen stor påvirkning når det gjaldt landeveislokomotivene. Loven ble utviklet av liberalistene på Stortinget. Veidirektoratet hentet inn informasjon og fikk nye erfaringer fra utlandet. De underliggende regelverkene ble utviklet av jernbane- og veidirektøren som et samarbeidsprosjekt. Forsøkene ble gjennomført av privatpersoner som hadde både penger og bruk for de nye kjøretøyene. Prøvene ble deretter gjennomført på landsbygda. Både beslutningene og gjennomføringen var preget av en «top-down» prosess som ble startet av de

60. Lindstøl (1914).

liberale embetsmennene på Stortinget. I dette perspektivet ble landeveislokomotivene hva vi kan kalle for «statskjøretøyer», ikke ulikt jernbanen.

Norge hadde rundt 1870 ikke råd til å satse på både vei- og jernbaneutbygging. Stortinget ønsket at en skulle vise måtehold når det gjaldt veiutbygging i strøk hvor det var planlagt eller bygd jernbane. Dette synet skapte en polarisering mellom jernbane og vei. Veiene ble «tilstrekkelige, men ikke overdådige» for å bruke veidirektør Krag's ord. De ble tilstrekkelige for bruken av hest og vogn, men ikke for møtet mellom landeveislokomotivene og den hestebaserte trafikken.

På slutten av 1800-tallet skjedde det store forandringer i det norske samfunnet. Med ønsket om en mer markedsrettet økonomi ble samferdselen satt under press. Også innen politikken skjedde det store endringer. Embetsmannstaten ble gradvis erstattet av «Venstrestaten», noe som førte til at bøndene fikk en større representasjon på Stortinget. Dette er det viktig å ha med seg i forbindelse med at de første bilene kom til Norge.

Kapittel 3

Østbyes «landeveistraver» – et forvarsel

Den tidligere omtalte bensinmotor med tilhørende vogn, som af Gjøvik støberi & mek. værksted er indkjøbt i Tyskland, er nu ankommen hertil. Den har i nogle dage staaet nede paa bryggen vel forvaret i en vældig kasse. Nysgjerrige mennesker havde imidlertid slaat et hul i kassen paa den ene side, saa man kunde kige ind til raringen. Iforgaars kjørtes kassen og motoren og hele sulamitten i stort optog til fabrikken, hvor den vel forblir en hemmelighed, indtil den en vakker vaardag kommer agende opover landeveien til Odnæs.¹

3.1 Innledning

I forrige kapittel så vi at både de liberale politikerne på Stortinget, Veivesenets ingeniører og veidirektøren skaffet seg kunnskap og erfaring om landeveislokomotivene gjennom en omfattende reisevirksomhet. Videre så vi at selv om landeveislokomotivene var veigående, ble de sett på som jernbaneteknologi. Dette forholdet medførte at både jernbanedirektøren og veidirektøren ble involvert i saken. Samferdselen ble preget av et tett samarbeid mellom de to direktørene.

I 1895 kom Norges første importerte bil til landet. Brukseier Anders Østbye på Gjøvik tok inn en Benz fra Tyskland. I juni 1896 etablerte han «Aktieselskapet Norsk Motorvogn-Kompagni» som skulle stå for driften av automobilen.² I 1898 kom det nok en Benz til Norge som Stavanger-mannen og fabrikkeieren T. Rønneberg importerte.³ Etter dette fulgte en rekke importer av biler fra Europa og USA.

1. *Samhold* 4. januar 1896.

2. *Kundgjøringstidende* 23. juni 1896.

3. *Stavanger Avis* 6. oktober 1898.

Da bilen til Østbye kom til Norge, skulle beslutningstakerne innen samferdselen forholde seg til nok et samferdselsmiddel, bilen. Imidlertid var det en viktig forskjell mellom de to kjøretøystypene. Mens landeveislokomotivene representerte en «blandingsteknologi» sterkt preget av jernbanen, var bilene «hesteløse vogner» som skulle brukes på veiene.

Ikke uventet ble også bilen møtt med krav om regulering, noe vi også så i forbindelse med landeveislokomotivene. Kunnskapen om de nye kjøretøyene i Norge var liten, ikke ulikt situasjonen som oppsto i forbindelse med landeveislokomotivene. Det politiske landskapet var imidlertid endret. Bøndene hadde nå fått en sterkere innflytelse på bekostning av embetsmennene. Det var i første rekke «kulturnasjonene» Tyskland og Frankrike som hadde erfaring med bilene. Dette innebar at de norske myndighetene måtte skaffe seg oversikt og kunnskap om bilene fra disse landene. Hvordan skjedde dette?

I dette kapitlet vil jeg se nærmere på hva som skjedde da Østbye søkte om tillatelse til å bruke bil. Deretter vil jeg beskrive de ulike måtene kunnskap og erfaringer om de nye kjøretøyene ble etablert på. Avslutningsvis vil jeg se nærmere på hvordan bilen ble oppfattet innen Veidirektoratet på grunnlag av erfaringene man skaffet seg i utlandet.

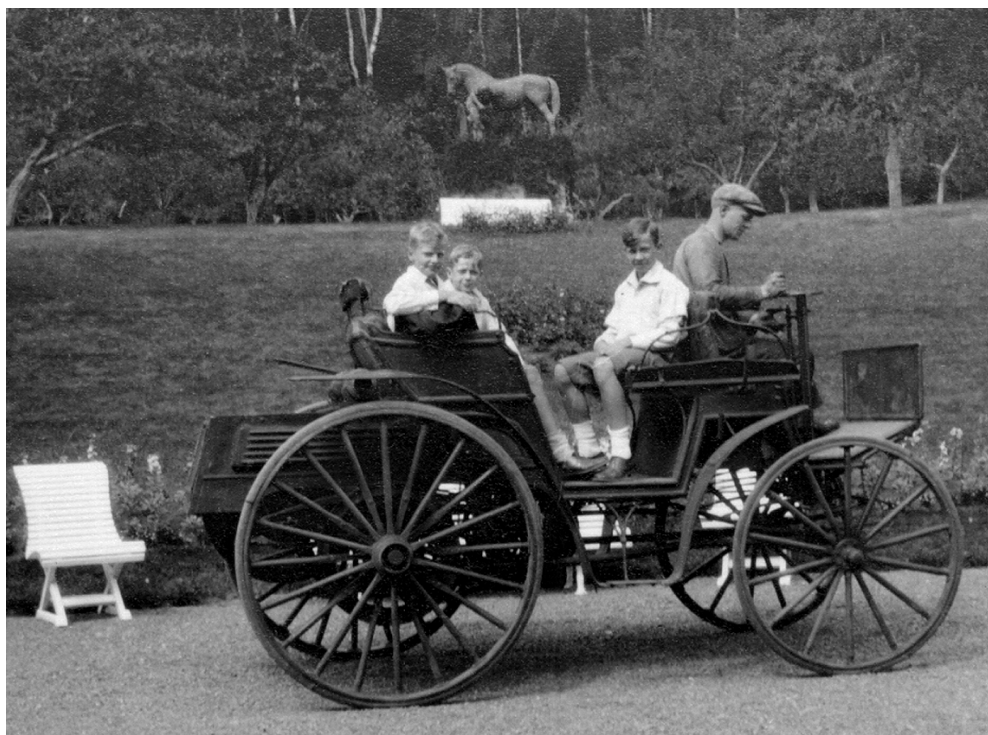
3.2 Østbyes Benz

I april 1895 henvendte Østbye seg til veidirektøren for å få rede på om det fantes noe hinder for å bruke en vogn med damp eller petroleumsmotor «på fart fra Hamar-Sellbanens Endepunkt til Romsdalsfjordens Bund».⁴ Bilen var tenkt brukt fra Gudbrandsdalen til Romsdalen, ikke ulikt vår tids busser, om enn i langt mindre målestokk.

På denne tiden var «motorvognen», det offisielle ordet for en automobil, en kuriositet som knapt var beskrevet i de norske avisene. Henvendelsen fra Østbye skapte stor usikkerhet hos veidirektør Krag og hans stab. De hadde ikke noe klart svar på hvordan en eventuell bruk av bil på de norske veiene skulle reguleres. De kunne heller ikke vise til noe regelverk for bruk av slike kjøretøyer. Veidirektør Krag delegerte saken til overingeniør Johan Skougaard i Veidirektoratet. Skougaard henvendte seg deretter til Indredepartementet. Her ble spesielt postbestyrelsen bedt om å vurdere saken.⁵ Vi ser at postombringelse med bil ble sett på som interessant helt fra starten av.

4. Gjenpart af Overingeniør Skougaards Skrivelse af 8de April 1895 til Brugseier And. Østbye, Gjøvik Støberi og mekaniske Værksted, Gjøvik, Gjømmentnummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

5. Ibid.



Benzen til Østbye etter at den ble kjøpt av familien Mustad. Vognen ble senere donert til Norsk Teknisk Museum der den står i dag. (Bildet er utlånt av familien Mustad).

I svaret til Østbye viste Skougaard til § 58 i «Loven om Veivæsenet av 15de september 1851» som sa at amtenes veibestyrelse kunne nedlegge forbud mot kjøretøyer som skadet landeveiene. Skougaard viste også til § 25 i Skysstloven av 1893 som sa at amtstinget kunne forby andre enn dem som hadde fått politiets tillatelse, til å trafikkere skysstrutene. Et eventuelt forbud skulle godkjennes av Kongen.⁶ I praksis skulle forbudet godkjennes av departementet. Som vi ser, var det mange beslutningsledd som var involvert. Saksgangen var mildt sagt uklar, og det fantes ingen regler for bruken av «automobiler» i disse loverkene.

Skougaard anbefalte Østbye å søke amtmennene i amtene hvor bruk av det nye kjøretøyet ville være aktuelt. Her er vi ved et meget viktig poeng. Ved at Skougaard henviste til amtsnivået, pekte han også på de sentrale lokale aktørene: amtmannen, amtstinget og lensmennene, alle viktige premissleverandører som skulle bli involvert da de første søknadene ble behandlet. Det er også verd å legge merke til at det var Veiloven av 1851 som ble lagt til grunn, en lov som regulerte et fortidig samferdselsbilde.

6. Lov ang. Veivæsenet av 15. Sept 1851, §58.

Spørsmålet om bruk av Norges første importerte bil ble dermed delegert videre ned til amtsnivået. For bedre å kunne skjønne bakgrunnen for dette, skal vi innledningsvis se på ansvarsfordelingen innen den norske veiadministrasjonen med utgangspunkt i Veiloven av 1851.

3.3 Den norske veiadministrasjonen

Veiloven av 1851 slo fast at det var amtmennene som hadde det daglige ansvaret for amtets hovedveier. Bygdeveiene var det herredsstyrene som skulle håndtere. Krag hadde som leder for Veidirektoratet et overordnet ansvar på vegne av departementet. Mellom Krag og amtmennene var amtsingeniørene bindeleddet. Formelt sett var de underlagt amtmannen. Som vi ser, hadde amtsingeniørene en viktig rolle innen veiadministrasjonen.

I 1893 vedtok Stortinget at en kunne etablere overenskomster mellom amtene og staten om felles styre av amtenes veivesen. Ved etablering av nye veiprojekter der pengene ikke fantes i distriktene, skulle amtmannen søke veidirektøren. Veidirektøren skulle instruere amtsingeniøren om hvilke tiltak som skulle iverksettes på grunnlag av beslutning i «Departementet for de offentlige Arbeider». Her står vi overfor en spennende maktfordeling mellom veidirektøren, amtmannen og amtsingeniøren. Veidirektørens stilling ved den nye ordningen var i hovedsak forutsatt å være kontrollerende. Denne kombinerte ledelsesformen ble innført i Kristians amt. I dette amtet var det dermed lagt opp til et tett samarbeid mellom veidirektør, amtsingeniør og amtmann.⁷ I denne sammenheng er det verd å legge merke til at det ikke var utarbeidet noen egen instruks for veidirektøren og at «Grændserne for hans Myndighed og Virksomhed efterhaanden har ordnet sig gennem Sædvane».⁸ Dette var slik jeg ser det, en utfordring for dem som skulle samarbeide med Krag, en person som brukte det meste av sitt liv på veispørsmål.

Mellom veidirektøren og amtmennene var det ingen formell kobling. Når det gjaldt amtsingeniørene, ble det forventet at de skulle være lojale overfor veidirektøren. Dette lojalitetskravet var det ikke vanskelig å fylle så lenge det dreide seg om veibygging. Når det var bevilget penger til et veiprojekt, hadde veidirektøren og amtene felles mål. Da de første bilene kom, ble det reist spørsmål om veiene var gode nok for de nye kjøretøyene, og hvem som skulle bestemme hvorvidt bilene skulle få bruke veiene. Da ble avstanden til Kristiania en beslutningsmessig utfordring. Den daglige kontakten med brukerne av veien, bøndene, ble slik jeg ser det, langt viktigere. Siden den nye teknologien skulle utprøves på den norske landsbygda, måtte gruppen av amtsingeniører

7. Skougaard (1899) side 20.

8. Ibid. side 19.

også ivareta lokalbefolkningens ønsker og rettigheter, et forhold som skulle slipes gjennom en komplisert beslutningsprosess der amtmennene var de formelle beslutningstakerne.

Da bilen til Østbye kom til Kristians amt, kom vognen billedlig sett til et lovfritt amt i den forstand at det ikke fantes regler for hvordan bruken av de nye kjøretøyene skulle reguleres. Både Veiloven av 1851 og Lov om Skyssvesenet av 1893 var basert på et «hestesamfunn». Slik det var nå, ville en eventuell bilkjøring i dette og andre amt bli en tur i «ingenmannsland». At det ikke fantes regelverk som regulerte bilene spesielt, åpnet for at amtene kunne legge høyst forskjellige fortolkninger til grunn. Som amtsingeniør J. Bassøe i Stavanger amt noe senere framstilte det: «For Stavanger amt eksisterer ingen regler for bruk av automobiler, hvorfor fabrikken (komm: søkeren) antagelig naarsomhelst kan begynde med sadanne, hvis den vil».⁹ Andre amt valgte å forby bilbruken.

Som vi har sett, ble bilen til Østbye en sak for amtmannen i Kristians amt, amtstinget og amtsingeniøren, Frans Henrik Aubert. Siden Skougaard hadde gitt Østbye beskjed om å henvende seg til amtmannen i det aktuelle amtet, var saken temporært ute av Krag's hender. Aubert hadde en meget sentral rolle som saksutreder i veisaker for amtstinget på vegne av amtmannen. Dermed fikk han to hatter å skifte mellom: én overfor amtmannen og den andre i relasjon til Krag.

Østbye var ordfører i Gjøvik.¹⁰ Han hadde fått beskjed om å reise saken overfor amtsledelsen, som for øvrig hadde tilhold på Lillehammer. Saken kom dermed inn i en tett lokaltpolitisk/administrativt gruppe av beslutningstakere der både ordføreren på Gjøvik og amtmannen inngikk. Bilen til «Aktieselskapet Norsk Motorvogn-Kompagni» var nasjonal i den forstand at den var Norges første importerte «motorvogn». Beslutningene vedrørende Østbyes Benz skulle i utgangspunktet tas på lokalplanet. Norges første importerte bil kunne dermed havne i hendene på det lokale beslutningsleddet og bli behandlet lokalt.

Det ville bli vanskelig å stoppe ordførerens bil, om dette var ønskelig. Bilen var på mange måter blitt offisiell, en «ordførervogn», selv om det var et konsortium rundt Østbye som skulle bruke det nye kjøretøyet. Uansett ville det være vanskelig å argumentere for at bilen var til skade for veiene, da det dreide seg om et relativt lett «hesteløst kjøretøy», til forveksling lik en vanlig hestevogn. Hvorvidt den nye vognen ville bli et problem for den øvrige ferdsel, ville en kunne finne ut ved prøving og feiling.

9. Brev til veidirektøren fra amtsingeniøren i Stavanger amt, datert 30. november 1901, Journalnummer 3184, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

10. Han var ordfører i periodene 1895–96, 1898–99 og i 1901.

Hvis vi nå hever blikket og ser på den ukjente teknologien, bilen, den manglende forståelsen når det gjaldt bruken, regelverkene som ikke fantes og de mange aktørene, tegnes det et kaotisk og uoversiktlig bilde. Det finnes imidlertid en fellesnevner: kunnskap og erfaringer med den nye teknologien manglet. I denne sammenheng var dermed kunnskap om den nye teknologien viktig. Vi skal nå se kort på vei-ingeniørenes utdanning.

3.4 Vei-ingeniørenes utdanning

Verken veidirektør Krag eller hans etterfølger Skougaard hadde sivil ingeniørbakgrunn. Begge tok sin utdanning ved den militære høyskolen. Det gjorde også amtsingeniør Aubert som ble tilsatt i Kristians amt i 1895, omtrent samtidig med at Benzen til Østbye kom til amtet. Dette betydde ikke at de manglet kompetanse innen veibyggning. En sto imidlertid ved et veiskille. Ingeniørene som hadde sivil utdanning ved utenlandske og spesielt tyske læresteder, skulle gradvis overta ledelsen av veiadministrasjonene i amtene. De hadde imidlertid sjefer med norsk militær utdanningsbakgrunn. Dette skiftet fra en militær til en sivil utdanning representerte også et generasjonsskifte der yngre ingeniører skaffet seg kunnskap om de nye kjøretøyene fra et moderne Europa.

Av de drøyt 50 norske vei-ingeniørene som fikk sitt virke i Veidirektoratet og amtene, var det under ti ingeniører som studerte utenfor Tyskland.¹¹ De mest populære lærestedene var Dresden og Hannover. I Sveits var det Zürich som pekte seg ut. Dette var imidlertid ikke et særtrekk for veisektoren. Trond Bergh peker på at en ser lignende trekk innenfor jernbanesektoren. Han skriver:

«Mangelen på utdanningstilbud hjemme gjorde at Norge fikk et stadig økende antall sivilingeniører som utdannet seg ved utenlandske tekniske høyskoler, særlig tyske, men også svenske, danske og sveitsiske. Så tidlig som i 1856 var det 50 norske sivilingeniører utdannet ved utenlandske skoler».¹²

En rekke av sivilingeniørene fikk ledende stillinger innen jernbaneutbyggingen. En kan derfor med rette hevde at ingeniørenes innflytelse og betydning innen samferdselen var økende. På mange måter sto en overfor en gryende profesjonalisering av samferdselssektoren.

Tyskland pekte seg på mange måter ut. Statsråd Nysom sa på Stortinget i 1895 som en kommentar til Gunnar Knudsens sammenligning mellom det tyske og det engelske utdanningssystemet:

11. Statistikk på grunnlag av Paus (1962).

12. Bergh (2004) side 107.

«Det er rett at man i England utdanner teknikere vesentlig ad praktisk vei. Men vi påtreffer en ganske merkverdig kjensgjerning, og det er at det neppe finnes noen større industriell bedrift uten at man finner tyske ingeniører på deres kontorer. Den tyske teoretiske utdannelse ligger over den engelske».¹³

Det var for øvrig nettopp i Tyskland at Østbye hadde kjøpt sin Benz. I vår sammenheng er det viktig å legge merke til at studiene i Tyskland åpnet for at de unge norske vei-ingeniørene fikk kunnskap om hvordan de tyske bilene utviklet seg. Behovet for å holde seg oppdatert innen samferdselssektoren ble forstått av veidirektør Krag. I et møte i Den Polytekniske Forening der Krag var medlem, ga han uttrykk for at han «hadde alltid, kanskje inntil kjedsommelighet sagt at kunnskap er makt, og det var kunnskap vi savnet».¹⁴ Kunnskapen om de nye kjøretøyene ga innflytelse og makt til dem som hadde den.

I tillegg til utdanningen i utlandet fikk mange av ingeniørene muligheter til å dra på stipendiereiser. I perioden 1886–1900 ble det gjennomført 24 studiereiser, et gjennomsnitt på to studiereiser pr. år.¹⁵ Dette vitner om en rask utvikling av samferdselen internasjonalt. I all hovedsak var det vei-ingeniørene ved Veidirektoratet og amtsingeniørene som dro ut. Søknadene om tilskudd til studiereiser til utlandet viser at målene i utgangspunktet var å studere teknologi og byggemetoder tilknyttet vei- og brobygging.¹⁶ Da Østbyes Benz kom, endret denne situasjonen seg. Bruken av bilene ble nå et nytt tema for disse studiereisene. Bilene førte indirekte til at vei-ingeniørene fikk en enda viktigere rolle i Veivesenet.

3.5 Veidirektoratet henvender seg til Arbeidsdepartementet

I januar 1896 dro overingeniør Skougaard til Frankrike og skulle i utgangspunktet studere «Veivæsenets Administration». I tillegg ble han anmodet av Krag om «ogsaa at have sin Opmerksomhed henvendt paa, hvorledes Konstruktionen og Brugen af Motorvogne for Landeveiene havde udviklet sig i Frankrige.»¹⁷ I forbindelse med studieturen til Skougaard henvendte Krag seg til departementet og pekte på at «det selvsagt vil være af meget stor betydning for vort Land, om saadanne Motorvogne med Fordel kunde anvendes paa Lan-

13. Fasting (1952) side 180.

14. Ibid. side 185.

15. «Oversigt over de af Veivæsenets Ingeniører foretagne Stipendiereiser», Gjemmenummer 306, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

16. Ibid.

17. Gjenpart af Veidirektørens Skrivelse af 22de Januar 1896 til Arbeidsdepartementet, R.No. 1874 og 2153, 1896, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

dets mere befærdede Veie og da specielt i Turisttrafikkens Tjeneste langs de store Hovedruter». ¹⁸ Her ser vi noe av den visjonære rollen som Krag i ettertid er blitt kjent for. Krag var spesielt opptatt av turisttrafikken og bilenes mulige bruk i «kollektivtrafikken». Valget av Frankrike var et godt valg. Det var her, og spesielt i Paris, at en kunne se de nye kjøretøyene i bruk.

Krag påpekte overfor departementet at «Efter Forlydende tænkes til Vaaren sat igang en Motorvogn mellem Gjøvik og Odnæs og i følge vedlagte *Ørebladet* No. 18/1896 vil ogsaa en saadan Vogn til Sommeren blive prøvet mellem Sell og Veblungsnes». Ordlyden var nesten ren avskrift etter det aktuelle nummeret av *Ørebladet* som omtalte Østbyes vogn. Avisen *Social-Demokraten* hadde allerede i november 1895 meldt at to vogner var bestilt. *Hamar Stiftstidende* kunne fortelle at hvis forsøket med den første vognen var vellykket, skulle ytterligere tre vogner anskaffes. ¹⁹

Slik jeg ser det, vitner Krags brev om liten eller ingen kontakt mellom Østbye og veidirektøren. Hvis kontakten hadde vært god, ville Krag ha kjent til at Østbyes Benz faktisk sto på brygga i Gjøvik. En annen fortolkning er at den sentrale veiadministrasjonen, i likhet med de fleste, så på bilen som en nyskaping som på dette tidspunktet ikke ville få noen umiddelbar betydning for den norske samferdselen. Omtalen i avisene fortalte imidlertid om en allmenn interesse for den nye teknologien, noe som krevde handling ettersom saken var kunngjort i pressen. Referansen til *Ørebladet* er isolert sett interessant. Veidirektoratet arkiverte avisutklipp fra en rekke aviser. ²⁰ Dette kan vitne om en generell interesse for de nye kjøretøyene. På en annen side forteller dette også at bilene ble sett på som kuriositeter.

Krag ba om departementets fullmakt til å undersøke bruken av motorvognene nærmere «efter en eventuell Indførsel av omhandlede Motorvogne». ²¹ Krag trengte i utgangspunktet ikke noen fullmakt fra departementet. Som veidirektør kunne han selvsagt undersøke alle forhold knyttet til de nye vognene. Når han ønsket departementets «bemyndigelse» til å undersøke forholdene rundt motorvognene, kan dette også leses som et forsøk på igjen å komme på banen og overta styringen. Det var samtidig et tegn på usikkerhet om hvem som skulle håndtere bilene, Veidirektoratet eller departementet.

Krag pekte videre på at siden saken var blitt aktuell, burde «autoritetene» engasjere seg «for i Tide at kunne faa fastslaaet Regler for de nye Voiturers

18. Ibid.

19. *Ørebladet* Onsdag 22. Januar 1896, *Social-Demokraten* 14. november 1895, *Hamar Stiftstidende* 21. januar 1896.

20. Det finnes en stor samling med avisutklipp om de første bilene i Veidirektørens arkiv, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

21. Gjenpart af Veidirektørens Skrivelse af 22. Januar 1896 til Arbeidsdepartementet R.No. 1874 og R.No 2153 1896, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

benyttelse paa Landeveiene og faa Sagen alsidig belyst».²² Krag tok altså initiativ til å få til en statlig regulering av de nye kjøretøyene. Slik jeg ser det, var utviklingen av et regelverk et sentralt virkemiddel både for å fjerne usikkerhet og fortolke den nye teknologien. Gjennom regelverket kunne Krag indirekte forsøke å «temme» bilene.

Ønsket om å være tidlig ute med en lovmessig regulering, gjenspeiler den tilsvarende prosessen knyttet til lovreguleringen av landeveislokomotivene. Det fantes imidlertid en viktig forskjell. Forsøkene med landeveislokomotivene ble regulert av liberalistene på Stortinget med Ole Richter som initiativtaker. Noe tilsvarende initiativ kom ikke fra Stortinget i forbindelse med bilene. Dette forteller om forskjellig teknologisyntese mellom de liberale embetsmennene og det bondedominerte Stortinget som hadde makten rundt forrige århundreskifte.

Krag påpekte at veislitasjen trolig ville gå ned fordi motorvognene hadde bedre hjul enn skysskjerrene.²³ Dette argumentet skulle bli bestridt av bøndene som hadde ansvaret for veivedlikeholdet. Krag mente også at skysstasjonene var kostbare å drive, og at den omfattende bruken av hest og vogn påførte veiene store vedlikeholdskostnader. Det siste forholdet er interessant. Her ble bilen sett i sammenheng med en omfattende endring av hele samferdselssektoren.

Her står vi overfor en nesten klassisk problemstilling: Det som er argumenter for, blir også argumenter mot, alt etter hvilken interessegruppe en tilhører. For staten ville det være viktig å få ned kostnadene med skyss, post og veivedlikehold. For lokalsamfunnene var inntektene av disse tjenestene kjærkomne og bidro til stabilitet, selv om ordningen var omstridt. Som vi ser, reiste innføringen av Østbyes Benz en rekke sentrale problemstillinger, langt flere enn Krag hadde svar på. Usikkerheten som bilen skapte, økte behovet for reguleringer og dermed også en formell fortolkning av bilen. Januar og februar 1896 ble to hektiske måneder i forbindelse med dette utviklingsarbeidet. Disse falt tidsmessig sammen med Skougaards studiereise til Frankrike. Vi skal se nærmere på dette.

3.6 Kristians amt henvender seg til Veidirektoratet

En uke etter at Krag hadde sendt sitt brev til departementet (i januar 1896), henvendte amtsingeniør Aubert i Kristians amt seg til Krag og spurte «om der er hr. direktøren bekjendt, om der skulde være paa tale at indarbeide - eller være indarbeidet forslag til regler eller vedtægter gjeldende for det hele land

22. Ibid.

23. Ibid.

for drift av saadanne voiturere».²⁴ I fall arbeidet med vedtekter ikke var startet, ønsket Aubert å få rede på hvem han skulle henvende seg til. Han ønsket å få rede på hvilke erfaringer man hadde i «de lande hvor motorvogne har været i drift, hvorvidt de skræmmer heste og hvilke forholdsregler er trufne for at forebygge ulykker». Aubert var i likhet med Krag usikker på hva bruken av bilene ville føre til på landsbygda. Uten vedtekter ville forholdene på landsbygda bli temmelig kaotiske. Aubert ønsket også å få rede på hvilke utenlandske erfaringer en kunne høste av angående bruken av de nye kjøretøyene. Dette forsterker inntrykket av at både den lokale og den sentrale veiadministrasjonen innså at svaret på hvordan de nye kjøretøyene skulle forstås, var å finne i utlandet. Satt på spissen sto en altså overfor et truende «lokalt» kjøretøy der kunnskapen var å finne internasjonalt. Usikkerheten var stor, og en visste ikke hvilken framgangsmåte en skulle velge for å møte utfordringene som bilen representerte. Dette var imidlertid et forhold som amtsledelsen i Kristians amt ønsket å rydde opp i.

Samme dag som Aubert henvendte seg til Krag vedrørende Østbyes søknad, sendte Kristians amtsting et brev til veidirektøren vedrørende samme sak. Verken amtsingeniør Aubert eller amtstinget hadde tydeligvis noen klar formening om hvordan søknaden skulle håndteres. Det hadde heller ikke veidirektør Krag som svarte at veidirektøren ikke ville uttale seg om kjørsel med biler, og at «opplysninger søkes innhentet i Udlandet».²⁵ Han hadde trolig Skougaards studietur til Paris i bakhodet. Slik jeg ser det, vitner også dette svaret om stor usikkerhet og en defensiv holdning til de nye kjøretøyene. Norge hadde fått sin første importerte bil og veidirektør Krag sto nærmest på sidelinjen som iakttaker. Innføringen av Østbyes Benz hadde åpenbart kommet brått på veidirektøren. Skougaard skulle skaffe tilveie nye opplysninger om de nye kjøretøyene i Frankrike, men inntil Skougaard kom tilbake til Norge og avla rapport, måtte saken bero. For veidirektør Krag og hans nære stab var bilen på dette tidspunktet et abstrakt teknologisk objekt som de ennå ikke hadde noen klar formening om. Aubert på sin side trengte bare å ta turen over fra Lillehammer til Gjøvik for å se det konkrete objektet, bilen, i bruk.

Som vi har sett, fikk ikke Kristians amt noen avklaring da amtet henvendte seg til Veidirektoratet. Amtet trengte en formell avklaring og gikk nå direkte til departementet for om mulig å bringe klarhet i saken.

24. Brev til veidirektøren fra amtsingeniøren i Christians amt, datert Lillehammer 29. januar 1896. R.No 343,2153 og 1874 1896, Gjemmenummer 140.Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

25. «Historikk ang. benyttelse af Motorvogne», brev datert 13.2.1896.Gjemmenummer 140.Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

3.7 Amtsingeniør Auberts utkast til regelverk

I mars 1896 rettet amtmannen i Kristians amt en henvendelse til Arbeidsdepartementet «angaaende Fart med de saakaldte Motorvogne». Departementet hadde ikke noe eget lovverk for automobilene å vise til, og henviste til Lov av 6. juli 1892. Denne loven inneholdt en revisjon av § 58 i Veiloven av 1851, loven som Skougaard hadde vist til i forbindelse med Østbyes henvendelse til Veidirektoratet.²⁶ I den aktuelle paragrafen sto det at «Amtmændene kunne, forsaavidt Omstændighederne tillade det, forbyde Brugen paa offentlige Veie af saadanne Kjøreredskeer, som beskadige Veiene». Som vi har sett, mente Skougaard at amtmennene kunne forby bruken av bilene. Departementet på sin side hadde en mer liberalt fortolkning. Departementet fortolket loven slik at amtmannen ikke kunne forby bruken av bilene med mindre de skadet veiene.²⁷ Signalene til Østbye fra Skougaard og fortolkningen til departementet vis a vis amtsledelsen var dermed forskjellig. På ett punkt var loven imidlertid klar:

«Amtformandskab kan gennem Vedtægter, der stadfæstes af Kongen, give saadanne nærmere Bestemmelser, som af Hensyn til den offentlige Sikkerhed og andre offentlige og private Interesser maatte paakræves, angaaende de offentlige Veies Benyttelse til anden Kjørsel eller Fremdrift end sædvanlig eller ovenfor nævnt samt Regler til Beskyttelse af Broer i offentlig Veie».

Lovverket ga dermed amtet myndighet til å utvikle vedtekter som regulerte bilbruken. Samtidig åpnet departementet for bruk av bilene på de norske landeveiene, gitt at de ikke var tunge og ødela veiene. Gjennom denne fortolkningen gled saken ut av departementets hender og havnet på amtmannens bord. Denne «vandringen» fra det overordnede statlige nivået til amtsnivået understreker det jeg har vist til før: Beslutningstakerne manglet en omforent forståelse når det gjaldt hva bilen var, og hva den kunne bli til. Departementets syn var klart nok: Papirene lå på veidirektør Krag's bord, men bilen sto i Gjøvik og ansvaret lå hos amtmannen. Den videre behandlingen skulle foregå i amtstinget. Her var amtsingeniøren saksbehandler i saker som angikk veiene. Østbyes Benz beveget seg nå mellom statlige og regionale beslutningsledd, billedlig beskrevet som en ping-pong-ball. Ett viktig forhold var klart: Amtsformannskapene hadde anledning til å utforme vedtekter som regulerte bruken av bilene.

26. Et annet interessant forhold var at Loven av 6. juni 1892 opphevet Loven om Landeveislokomotiver av 6. juni 1863. Den nye lovmessige presiseringen stengte dermed i realiteten for tunge kjøretøyer på linje med landeveislokomotivene.

27. «Extract- Gjenpart af Arbeidsdepartementets Skrivelse til Christians Amt, datert 27. mars 1896, ukjent gjemmenummer, kopi i egen samling.

Presset for å få utviklet et regelverk som kunne styre bruken av de nye kjøretøyene økte. For Krag oppsto det en meget viktig problemstilling. Som veidirektør hadde han det overordnede ansvaret for veiene. For ham var det viktig å få til en lovregulering som var enhetlig i den forstand at bilistene måtte kunne forutsi utfallet av sine søknader i fall de ønsket å krysse amtsgrensene. Hvis det skulle være opp til det enkelte amt å lage regler, ville en komme i den situasjon at amtmennenes personlige synspunkter kunne bli avgjørende for utfallet av den enkelte søknad. Krag hadde lenge hatt et fortrinn: Han hadde brukt sine vei-ingeniører i den sentrale veiadministrasjonen til å fremskaffe informasjon om bruken av bilene. Veidirektoratet hadde dermed godt kjennskap til hvordan bilene ble brukt i utlandet. Slik var det imidlertid ikke på amtsnivå.

Kristians amt ønsket åpenbart ikke å være avhengig av Veidirektoratet, og valgte å operere på egen hånd. I 1896 dro amtsingeniør Aubert dro til Italia, Sveits og Tyskland (Leipzig). Dette var ikke en stipendiereise i regi av Veidirektoratet, men av amtet.²⁸ Denne studieturen kan tolkes som et uttrykk for at amtet ikke ville la de sentrale beslutningstakerne få monopol på kunnskapen om bilene. Det var også nødvendig med førstehånds kunnskap fordi amtene faktisk hadde anledning til å regulere bruken.

Som vi har sett, fikk amtet anledning til å utarbeide egne regler for bilbruken. På grunnlag av studieturen utarbeidet Aubert et forslag til regler for motorvogner for Kristians amt, som «foreløpig af politimyndighetene i de forskjellige fogderier er gjort gjeldende».²⁹ Dette første lokale utkastet ble datert 20. juni 1896. Vi ser her at amtet med Aubert i spissen laget sin egen lokale fortolkningsramme for Østbyes Benz. Amtet hadde nå begynt å feste grepet om bilen. Utviklingen av dette første primitive regelverket var basert på på det Aubert hadde sett i utlandet og hans erfaringer lokalt. Dette ga Aubert en sentral posisjon i forbindelse med innføringen og bruken av bilene. Han ble en premissleverandør, noe som også ga han betydelig innflytelse. I dette kan vi se en utvikling i retning av at bilen var i ferd med å bli flyttet ned på amtsnivået. Med det kunne også makten over bilen forskyves.

Her står vi overfor en sentral problemstilling: Bilen kom inn i to viktige beslutningssystemer samtidig. Det gjorde at grensene mellom makt og innflytelse ble uklare. Bilen destabiliserte ikke bare maktforholdene mellom departement og Veidirektorat, men ble også en utfordring i forholdet mellom amtsledelsen og Veidirektoratet. Vi fikk ikke en kunnskapsflyt som utelukken- de gikk fra det internasjonale, gjennom det overordnede nasjonale ned til regionene og de lokale beslutningsleddene. Kunnskapen gikk også direkte fra det

28. *Lillehammer Tilskuer* 24. desember 1901, Teknisk Ukeblad nr 37 (1916).

29. Brev fra amtsingeniøren i Christians amt datert Lillehammer 27. mai 1898 adressert til veidirektøren. J.nr 2187 1898, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

internasjonale ned til det lokale. Bilen ble dermed sett gjennom to sett «briller», et overordnet sentralt og det lokale. I dette komplekse fortolkningsbildet lå det koblingspunkter og muligheter for forskjellige løsninger og konkrete forminger av det teknologiske objektet, bilen.

Høsten 1896 ble imidlertid forsøkene knyttet til Østbyes Benz avsluttet. Det lyktes ikke initiativtakerne å etablere noen fast rute i Gudbrandsdalen. Benzen ble fraktet til Gjøvik der den gjorde noen sporadiske turer i nærmiljøet, men dens praktiske betydning for samferdselen i Kristians amt var over. Amtet sto nå igjen med erfaringene fra landeveislokomotivene og en heller arkaisk «horseless carriage» som var regulert lokalt gjennom Auberts utkast til lokale vedtekter. Hva dette første lokale utkastet faktisk inneholdt, skulle komme fram senere under utviklingen av de amtsvise regelverkene.

Proessen var imidlertid ikke «nullstilt». Amtet hadde erfart at bilene på dette tidspunktet ikke representerte noe alternativ til den tradisjonelle samferdselen på den norske landsbygda. Transport av folk og varer var viktig. Amtet begynte nå å se etter alternative løsninger innen jernbanesektoren, noe som er svært viktig å ta med seg i det som skjedde videre.

3.8 «Ingeniør-bilen»

Etter at Østbyes bil ble stallsatt, falt Kristians amt på mange måter tilbake til gammelt gjenge med hesten og jernbanen. På det nasjonale planet fortsatte imidlertid undersøkelsene av hva bilene var og hva de kunne brukes til.

Som vi har sett, dro Skougaard til Frankrike i 1896. Samme år reiste ingeniør Bjarne Nicolaisen fra Veidirektoratet til Tyskland. I tillegg dro også ingeniør Thomas H. Riis dit.³⁰ I denne sammenheng besøkte Riis en del tyske motorfabrikker og kom tilbake med oppdaterte opplysninger om hvor langt utviklingen og bruken av bilen var kommet. I 1897 rapportene Skougaard, Nicolaisen og Riis fra sine reiser med en felles artikkel i *Norsk Teknisk Tidsskrift*.³¹ Bilen slik den ble erfart og fortolket i bilens to hjemland, Tyskland og Frankrike, ble viktig. Her ser vi bilen uttrykt i to ulike kulturer, den franske og den tyske. Begge skulle få betydning for den norske samferdselen, hver på sitt vis.

Dette var den første omfattende presentasjonen av de nye kjøretøyene i et norsk teknisk tidsskrift. Gjennom denne offentliggjøringen ble ingeniørenes forståelse av bilen gjort tilgjengelig for alle som måtte være interessert. Det ble også kjent hvilket syn veidirektørens nærmeste samarbeidspartnere hadde på

30. Brev fra ing. Riis datert Duisburg 4. november 1896, Gj.nr 246,307,162,140, Journalnummer 4606/96, Gjemmenummer 246, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

31. *Norsk Teknisk Tidsskrift*, 3die hefte 1897.

de nye motorvognene. Bilen ble dermed presentert slik Krag's nærmeste stab oppfattet den. Fordi *Norsk Teknisk Tidsskrift* var et landsdekkende tidsskrift, fikk denne fortolkningen et overordnet nasjonalt preg. For å kunne forstå hvordan disse norske vei-ingeniørene vurderte bilen, skal vi avslutningsvis se på hvordan de beskrev de nye kjøretøyene i 1897.

For det første sammenlignet ingeniørene de nye kjøretøyene med hesten. Nicolaisen hadde besøkt Benz-fabrikken. Der hadde han mottatt en «priskurant» som hevdet at det var lettere og sikrere å kjøre bil enn hest og vogn. Dette kunne ikke den norske ingeniøren forstå, da det var i alt seks spaker i tillegg til bremsen som måtte kontrolleres under kjøring med bilen. En hest ville ifølge Nicolaisen alltid finne sitt eget tempo og aldri svinge av veien om en ga «et litt for sterkt signal». Hvis en derimot «overstyrte» bilen, ville en havne i grøfta. En hest ville dessuten finne hjem, selv i mørke og overlatt til seg selv. «Noget lignende kan jo aldrig opnåes ved nogen mekanisk konstruktion, og det anser jeg netop for at være den største betænkelighed ved anvendelsen av motorvogne overhodet».³² Sammenligningen mellom bilen og dyret (hesten) gir et bilde av en teknologi som nesten var av animalsk opprinnelse. For ingeniørene var bilene «hesteløse vogner». Dette viser samtidig datidens forståelsesmessige ramme for bilen. Det var også slik de skulle bli vurdert langs de norske landeveiene den første tiden.

Til tross for en rekke svakheter mente Nicolaisen at vognene til Benz for tjente en videre utbredelse, men at «man bliver nødt til at tillemppe konstruktionen endel efter de lokale forhold».³³ Dette forteller at en sto overfor en teknologi under utvikling som måtte forhandles og tilpasses lokalt. En sto altså ikke overfor noe ferdig kjøretøy, eller «ready made technology», om en heller vil. Et meget sentralt poeng var hvordan denne lokale tilpasningen skulle skje. Benz sine biler var utviklet for de brede, flate tyske veiene, mens situasjonen ville bli en helt annen i Norge der veiene var både smale og bratte. Som vi skal se, skulle det å finne en felles forståelsesramme bli konfliktfylt.

Skougaard besøkte Paris i forbindelse med sin tur til Frankrike i 1896. Her fikk han anledning til å foreta en prøvetur i en Peugeot. Paris var på mange måter privatbilismens by. Dette kan vi få et inntrykk av ved å se på hva det amerikanske tidsskriftet *Munsley's Magazine* skrev omtrent samtidig:

«In Paris today the automobile is almost as conspicuous, though not as numerous, as the horse vehicle. Lines of voitures automobiles line up along the boulevards, and stand on an equal footing with the horse and victoria».³⁴

32. *Ibid.*

33. *Ibid.*

34. *Munsley's Magazine* (1899) side 712

I Paris var bilen en del av gatebildet og ble sidestilt med bruken av de flotteste hestekjøretøyene. Bileierne organiserte seg også gjennom interesseorganisasjoner som skulle ivareta deres rettigheter og kjempe for en større forståelse for de nye kjøretøyene.



«Den hesteløse Vogn vinder stadig videre Udbrændelse. Hidtil har den overvejende været prøvet og anvendt i Frankrige. Men nu er ogsaa England kommet med. Dette kunde først ske, efter at en gammel Lov, der forbød at kjøre med mekaniske fremdrevne Kjøretøjer i stærkere Fart end 6 Kilometer i Timen og uvægerlig forlangte, at Vognen foran sig skulde have en Mand med et rødt Flag, der til og med skulde vises paa en fremtredende Maade, var ophævet. Denne Bestemmelse hindrede fuldstændig Motorvognens Anvendelse i Landet, og da den kom paa Dagsordenen i Frankrige, hvor en stor og mægtig Forening nu virker for dens Indførelse, oprettedes der ogsaa en engelsk Motorvogn-Forening, hvis første Opgave blev at faa den besynderlige gamle Lov ophævet. Det lykkedes, og den 14. November var den første Dag, da de mekaniske drevne Vogne uhindret lod sig bruge.» (Hentet fra *Verdens Gang* 27. November 1896).

Allerede i 1895 ble Automobile Club de France etablert med greve De Dion som en av stifterne. Klubben ble fra første stund assosiert med de aller rikeste og sett på som en forkjemper for bruken av de private vognene. Det var i første rekke «bybilen» Skougaard så med sine franskvennlige øyne. Den var et kjøretøy med en sterk interesseorganisasjon bak. Det dreide seg om et hesteløst kjøretøy som kunne leve side om side med hest og vogn, om ikke annet i byene. Til tross for dette, var ikke Skougaard fjern for tanken om en utnyttelse av de nye kjøretøyene i en større sammenheng.

I Frankrike var transport av folk med biler over lengre strekninger lite utviklet. Dette skyldtes ifølge Skougaard to forhold: Frankrike hadde et meget godt utbygd jernbanenett. I tillegg fantes det en rekke «diligencer» med utenlandske entreprenører som eiere. Disse kunne ikke uten videre erstattes med biler. Norge hadde ingen slike diligence-ruter. Slik sett var samferdselen i Norge i større grad et nasjonalt anliggende. Skougaard pekte optimistisk på at det burde være mulig å «kunne skaffe motorvogne en forholdsvis større utbredelse i Norge end i Frankrike».³⁵ Denne optimismen var det ingen grunn til å tro at den jevne bonde på den norske landsbygda delte.

Skougaard vurderte også bilen opp mot annen samferdsel. På lengre strekninger burde de nye kjøretøyene kunne sees på som et alternativ til jernbanen, et system som ikke hadde funnet noen løsning i mindre befolkede strøk av Norge. Her så Skougaard og Krag mye av det samme. Det var nettopp på de lengre strekningene Krag så en mulighet for bilene og da spesielt for turismen. Bilen skulle i dette perspektivet være et kollektivt tilbud, for å si det med et moderne uttrykk. Men Skougaard så noe mer: Han så den franske bykulturen, automobilklubben og de små privatvognene som en langt mer sentral del av den gryende «automobilismen» enn det Krag gjorde.

Vei-ingeniørene fra Veidirektoratet pekte i sine rapporter på at bilen ikke hadde fått noen endelig form. De nye kjøretøyene var basert på en «individualisert» teknologi der produsentenes forskjellige løsninger ble omtalt som «systemer». Ingeniørene mente at det var mulig å skille mellom systemene til Benz, Lutzmann, Gerhard & Oehme og Daimler i Tyskland.³⁶ De pekte imidlertid på at en egentlig bare sto overfor to klart atskilte systemer, nemlig de som Benz og Daimler hadde foreslått. De andre systemene var etterligninger. Ordet «system» peker i retning av forskjellige måter å sette sammen teknologi på. Bilen var dermed på dette tidspunktet en konstruksjon bestående av forskjellige løsninger når det gjaldt drivverk, understell og styring. Dette understreker bilens heterogene karakter på denne tiden.

Ingeniørene hadde som jeg har vist, ingen klar forståelse av hva de nye motorvognene var, eller hva de kunne brukes til. De visste heller ikke om en skulle satse på damp, bensin eller elektrisitet. For å finne ut dette, måtte man i henhold til ingeniørene, prøve ut teknologien i praksis. En slik utprøving ville ikke bare avklare hvorvidt bilene var gode nok rent teknisk. En ville også kunne finne ut hvilke krav de norske brukerne eventuelt ville stille overfor produsentene før de vurderte å gå til bestilling. Krag's ingeniører endte opp med å foreslå overfor veidirektøren å sende en mann på en fire måneders studietur til Tyskland, Frankrike og Amerika for det offentliges regning. Målet var å studere bilbruken i utlandet nærmere. Hvis vedkommende endte opp med at bilen

35. *Norsk Teknisk Tidsskrift*, 3die hefte 1897.

36. *Ibid.*

kunne være aktuell for Norge, burde det kjøpes inn «for veivæsenets regning efter nærmere konferance med veidirektøren, en dampmotorvogn til brug som diligence, en mindre oljemotorvogn (for petroleum, benzin eller gasolin) og en elektrisk akkumulator-motorvogn».³⁷ Ingeniørene fra Veidirektoratet avsluttet med å peke på at «denne sags videre fremme tillader vi os at lægge hr. veidirektøren på hjertet».³⁸ Og veidirektøren var på dette tidspunktet Krag. Ved å foreslå et innkjøp av en bil for det offentliges regning, fikk bilen et forsterket statlig preg. Ingeniørene fra Veidirektoratet framsto samtidig som pådrivere når det gjaldt utprøvingen av den nye teknologien.

Det var imidlertid ikke mulig å få til et innkjøp av en motorvogn for det offentliges regning på dette tidspunktet. Stortinget så ikke noen åpenbar framtid for bilen som en avløser for hesten. Representantene visste vel knapt hva en bil var. Når det gjaldt rådet om en utprøving av bilen i Norge, ble dette en merkesak for Krag på tampen av sin karriere. I 1901 gjennomførte han en prøvetur med en innlånt tysk Wartburg-Wagen mellom Otta og Åndalsnes, også det et forhold vi skal komme tilbake til.

3.9 Konklusjon

Da Østbyes Benz kom til Norge, var den tenkt brukt som en forlenger av jernbanen fra Gudbrandsdalen til «Romsdalsfjordens Bund», noe som i praksis betydde Åndalsnes. Bilen var dermed i utgangspunktet tiltenkt en rolle i et større transportsystem på den norske landsbygda. Bilen hadde preg av en «rutebil», noe som umiddelbart engasjerte den lokale veiadministrasjonen. Spørsmålet om regulering ble sentralt fra første dag. Verken departementet, Veidirektoratet eller beslutningstakerne på det regionale/lokale nivået var forberedt. Ingen visste hvordan de skulle forholde seg til den nye teknologien. Det var heller ingen som tok styringen. Bilen ble en kasteball mellom de statlige og de regionale beslutningsleddene. Mangelen på kunnskap og erfaring med bilene ble godt synlig.

Maktforholdene mellom departement og Veidirektorat ble utfordret da den første bilen kom til Norge. Bilen representerte også en maktmessig utfordring i forholdet mellom amtsledelsen og Veidirektoratet. Ny kunnskap og nye erfaringer ble forflyttet. Denne forflytningen gikk ikke utelukkende fra det internasjonale, via Veidirektoratet og ned til de lokale beslutningsleddene. Forflytningen skjedde også direkte fra det internasjonale ned til det lokale. Bilen ble dermed sett og vurdert både på et overordnet sentralt nivå og på det

37. *Norsk Teknisk Tidsskrift*, 3die hefte 1897.

38. *Ibid.*

lokale. Mulighetene for forskjellige løsninger og konkrete forminger av det teknologiske objektet, bilen, kom som en følge av dette.

Som vi har sett, sendte veidirektøren sine unge ingeniører til utlandet, og fikk dermed oppdatert kunnskap om de nye kjøretøyene. Hvis vi ser på de norske vei-ingeniørene som gruppe uavhengig hvor de kom fra (Veidirektoratet eller amtet), var det denne gruppen som bidro til ny forståelse av bilene, veiledet veidirektøren og utviklet det første utkastet til regelverk for de nye kjøretøyene. Ingeniørene hadde i denne aller første pionertiden betydelig innflytelse gjennom denne prosessen. Slik sett var bilen medvirkende til å skape en ny og endret arena hvor kunnskap, autoritet og innflytelse ble forhandlet innen den norske veiadministrasjonen. Vi kan med rette kalle dette for en læringsprosess.

Mens den statlige bilen på mange måter ble en «papirbil», ble den lokale bilen konkret, nær og truende. Bilen ble oppfattet som en teknologi med rom for lokale forhandlinger og tilpasninger. Hvorvidt en skulle ende opp med en «statsbil» under kontroll av veidirektøren eller en «amtsbil» med amtmannen som den sterke aktøren, var imidlertid uklart. Det var heller ikke klart hvordan bilen skulle innplasseres i forhold til jernbanen på den ene siden og bruken av hest og vogn på den andre. Det er dette vi skal se nærmere på i de kommende kapitlene.



Reklamebrosjyre for Benz & Co. Både «Victoria» og «Phaeton» var betegnelser på hestekjøretøyer. (Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.)

Kapittel 4

Tertiære jernbaner eller omnibuss?

Hvor den tekniske Indsigt og administrative Oversigt over Distrikternes økonomiske Forhold mødes med Kommuners stærke Krav paa Kommunikationsvæsenets tidsmæssige Udvikling, behøver man ikke at tvivle om, at Resultatet vil være et storartet Opsving af vort Jernbanevæsen ved anvendelse af Tertiærbanesystemets store økonomiske Fordele. Det vil være en nærmere Fremtid forbeholdt at se den kommunale Selvstyrelse udfolde et Initiativ paa dette Omraade, som vil ende med ganske at forandre vore Bygders Udseende og give Landet et mægtigt økonomisk Fremstød.¹

4.1 Innledning

Vi så i forrige kapittel at Norges første importerte bil var tiltenkt en «kollektiv» oppgave. Som vi også har sett, ble bilen en kasteball mellom det statlige og det regionale beslutningsnivået. Behovet for å lære mer om bilen framsto som særs viktig. Her spilte vei-ingeniørene i Veidirektoratet en stadig viktigere rolle. Østbyes Benz var imidlertid bare begynnelsen på en svært turbulent periode preget av forsøk med ulike teknologier, slik som de tertiære jernbanene og dampomnibussene.

De neste motoriserte veigående kjøretøyene som ble prøvd på norske veier, kom til Norge sommeren 1899. Da importerte Ole O. Bull to store dampomnibusser fra England. Dampvognene ble betraktet som «automobiler». Damp ble sett på som et drivstoff på linje med bensin og elektrisitet. Disse vognene var ikke ulike landeveislokomotivene rent teknologisk, men hadde fått en annen

1. Dokument Nr. 153 (1894) Fra Jernbanekomiteen: Forslag til Lov om Smaabaner (Tertiærbaner, Lokalbaner, Chaussébaner) af Ingeniør Endre O. Johannesen og Bankdirektør H. E. Berner, side 78.

og mer moderne form. Mens Benzen til Østbye var en relativt liten bensindrevet vogn, var dampvognene til Bull store passasjervogner på hjul.

I årene før kjøretøyene til Bull ble importert, ble spørsmålet om bruk av tertiære jernbaner et stadig viktigere spørsmål. Stortinget ønsket økt utbygging av samferdselen. Svaret var jernbaneutbygging til lavest mulig kostnader. Jeg har innledningsvis pekt på at bilen ikke bare ble vurdert ut fra et ønske om å forbedre den norske samferdselen i et framtidig perspektiv. Like viktig er forholdet mellom den nye teknologien og samtidens forskjellige løsninger. Bilen ble som vi også skal se, regulert og vurdert opp mot samtidens jernbanesamfunn. Ble dampvognene et reelt alternativ til de tertiære jernbanene? I hvilken grad utfordret bilene forestillingen om at jernbanen kunne løse lokalsamfunnens samferdselsproblemer?

I dette kapitlet vil jeg ta for meg de store dampvognene til Bull. Jeg vil først se på dampbilene i forbindelse med satsingen på de tertiære (små, lokale) jernbanene. Deretter vil jeg gå inn i reguleringsarbeidet der utviklingen av de amtsvise regelverkene var viktig. Avslutningsvis vil jeg se på hvordan bilen ble forhandlet mellom Veidirektoratet, Stortinget og amtsledelsen på grunnlag av erfaringene med dampvognene til Bull.

4.2 De tertiære jernbanene

På begynnelsen av 1880-tallet ble det i en rekke sammenhenger reist spørsmål om en i stedet for å ruste opp veiene heller burde satse på tertiære jernbaner.² De tertiære jernbanene var lokale småjernbaner lagt i tilknytning til etablerte veiskjæringer, men kunne også legges direkte på vei. Ønsket var å nå områder med liten trafikk og samtidig holde kostnadene til transport nede. De tertiære banene var dermed en videreføring og videreutvikling av jernbanen, men i en langt rimeligere form. Vi ser her et annet alternativ til jernbanen enn landeveislokomotivene.

Veidirektoratet ble engasjert også i denne saken. I 1884 reiste Krag's kontorsjef i Veidirektoratet, A. Fenger-Krog, på en studiereise til Tyskland, Østerrike, Italia og Sveits for å studere denne typen jernbaner mer inngående. Stortinget hadde bevilget et stipend til formålet, noe som igjen forteller om Stortingets engasjement i jernbanesaken. De norske ingeniørene hadde tidligere undersøkt småjernbaner i Sverige, og utlandet for øvrig sto nå for tur.³ Få av jernbanene Fenger-Krog besøkte hadde en tillatt kjørehastighet på over 20 km/t. Sporvidden lå på mellom 0,75 m og 1 m. Fenger-Krog mente at valg av

2. Veidirektørens Skrivelse til Departementet for de offentlige Arbeider, datert 6de September 1898, Veidirektørens arkiv, Riksarkivet. Se også Bergh (2004) side 111.

3. Indberetning fra Kontorchef Fenger-Krog om hans Stipendiereise, Sommeren 1884, Bilag No. 14 til Sth. Prp. No.10 (1885).

0,75 m ville gjøre det mulig å bruke de tertiære jernbanene direkte på de norske landeveiene. Dette var smalsporede løsninger som kunne være egnet for strekninger med moderat eller liten trafikk, noe en fant i dalførene opp fra Gudbrandsdalen.

I 1894 fremmet jernbanekomiteén på Stortinget «Forslag til Lov om Smaabaner (Tertiærbaner, Lokalbaner, Chaussébaner)». I saksframlegget ble det pekt på at «De Anstrengelser, der for omtrent 10–12 Aar siden blev gjort for at gjøre Tertiærbanesystemet mere kjendt og anvendt ogsaa hos os, har nemlig ikke ført til noget større resultat». Det ble videre pekt på at en burde «tage under Overveielse den mindre heldige økonomiske Stilling vort Land er kommet til at indtage ved denne Forsømmelse af at følge med paa Jernbanevæsenets Omraade».⁴ I saksframlegget ble det videre vist til følgende forhold:

«Vort Land staar netop nu ved et betydningsfuldt Vendepunkt i Samfærdselens Udvikling. Paa indeværende Storthing er nemlig Hovedlinierne i vort Statsbanenet bleven ialdfald i enkelte Retninger fastslaaet, og det er derved bleven muligt delvis at opgjøre sig en nærmere Mening om de Lokalbaner, der maa komme til at slutte sig til Hovedbanerne. Dertil kommer ogsaa det Tryk, der hviler paa vort Landbrug og paa flere af vore Næringsveie, og den vaagnende Erkjendelse af, at vort Lands Naturrigdomme kan og maa udnyttes bedre, nu synes at have bragt flere og flere til at tænke paa de billige og for en mindre Trafik afpassende Tertiærbaner, som gjør det muligt selv for de mere afsidesliggende Distrikter at komme i Forbindelse med de Markeder, hvor de kan finde Afsætning for sine Produkter og forsyne sig med sine Fornødenheter».⁵

Dette manifestet illustrerer hvilke behov denne typen jernbane skulle dekke. Landsbygda hadde ikke fått løst sine kommunikasjonsproblemer sett opp mot de viktige markedene i byene. Som vi ser, lå det økonomiske vurderinger bak lovforslaget. Landets vanskelige økonomiske stilling skyldtes tilsynelatende manglende satsing på jernbanen. I denne sammenheng var de tertiære jernbanene tiltenkt en sentral rolle som tilførselsårer inn mot hovedbanene.

Utviklingen innen næringslivet ble også sett i sammenheng med befolkningsøkningen. «Landet har svigtet ligeoverfor de voxende Krav fra den stigende Befolkning, – eller om den økonomiske Udvikling paa Næringslivets Omraader ikke har funnet det rette Spor, og saaledes er bleven for svag til at bære den stigende Folkeforøgelse, navnlig i Sammenligning med Tidens

4. Dokument Nr. 153 (1894): «Fra Jernbanekomiteen: Forslag til Lov om Smaajernbaner (Tertiærbaner, Lokalbaner, Chaussébaner) af Ingeniør Endre O. Johannesen og Bankdirektør H. E. Berner».

5. Ibid.

Udvikling og Fremskrittet forøvrig omkring i landene».⁶ Veksten både i folketallet og i næringslivet falt sammen med

«det Tidspunkt, der i Medfør af hurtige voxende Fremskridt paa de tekniske Omraader rundt om i Kulturlande mere og mere fik Karakteren af «Dampens Tidsalder» med sin mægtige Indflytelse paa de fra ældre Tider bestaaende Kommunikations- og Produktionsforhold, Arbeidsforhold og Prisforhold».⁷

Innenfor hva vi kan kalle «dampverdenen», hadde det altså skjedd store samfunnsmessige endringer som en følge av dampteknologien. Norge sto tilbake sammenlignet med andre kulturnasjoner i Europa. Ved å ta i bruk de tertiære jernbanene så en for seg en samfunnsmessig vekst også i Norge.

I utvetydige og nesten deterministiske ordelag ble jernbanens betydning slått fast: «Og derfor vil Jernbanen ogsaa ifølge Udviklingens egen Lov efterhaanden i ikke ringe Udstrækning dethronisere Veiene og udnytte de sidstes Organer til sit eget Bedste».⁸ I dette dramatiske bildet fulgte jernbanen en nesten darwinistisk lovmessighet mot et stadig høyere nivå, et teknologisk dyr som ville redusere veibehovet til et minimum og øke behovet for jernbanen. Dette fikk tildels ekstreme uttrykk.

Sommeren 1897 utredet Krag og ingeniørene i Veidirektoratet hvorvidt en kunne etablere et enskinnesystem på veiene i Meldalen.⁹ Praktiske forsøk skulle finne sted i juni samme år. Enskinnesystemet hadde flere løsninger. I korthet dreide det seg om damplokomotiver som gikk på en enkelt skinne, men hadde et eller to «støttehjul» i form av drivhjul på vei. Dette var den mest ekstreme utgaven av de tertiære jernbanene der en ønsket så billige løsninger som overhodet mulig. Det handlet som vi ser, om en blandingsteknologi mellom de skinnegående jernbanene og de veigående landeveislokomotivene. Selv om forsøkene med landeveislokomotivene hadde blitt avsluttet 25 år tidligere, var de tilsynelatende igjen blitt aktuelle. I det hele tatt er det et slående trekk ved perioden rundt århundreskiftet hvor sterkt Veidirektoratet med Krag som innspiller og ingeniørene som utredere engasjerte seg i eksperimenter med ukjent teknologi. Som vi ser, forelå det ikke noe skille mellom vei og jernbane i Veidirektoratet på denne tiden. Vi ser igjen at løsningene lå innenfor det vi har omtalt som «dampverdenen».

I forbindelse med utarbeidelsen av en «Lov om Smaabaner» i 1894 hadde Veikomiteén på Stortinget pekt på at

6. Stortingsdokument Nr. 153 (1894).

7. Ibid. side 8.

8. Ibid. side 77.

9. «Historik ang. Benyttelse af Motorvogne», Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

«De heromhandlede Smaabaner eller Tertiærbaner antages efterhaanden i Større Udstrækning at ville indtage den Plads i Fremtidens Samfærdselssystem, som Hovedveiene i Henhold til Veiloven af 15de September 1851 var tænkt at skulle indtage og har indtaget i vort hidtidige Samfærdselssystem». ¹⁰

Stortingets veikomiteé hevdet også at hovedveiene fram til 1894 ikke var blitt brukt slik Veiloven av 1851 la opp til. I henhold til veiloven skulle hovedveiene være hovedtransportårer gjennom amtene, og dessuten binde byene sammen. ¹¹ Dette hadde en åpenbart ikke fått til. Selv om spørsmålet i utgangspunktet dreide seg om de tertiære jernbanene, var det bruken av hovedveiene som skulle endres. Denne saken ble fulgt opp i forbindelse med budsjettbehandlingen i 1898.

4.3 Tertiære jernbaner eller biler?

Stortingets veikomiteé tok opp spørsmålet om de tertiære jernbanene på nytt i forbindelse med den årlige budsjettbehandlingen i 1898. Komiteén pekte på at

«Naar Omlegging av ældre Veie melder sig i de større og stærkest trafikerede Ruter, at tage under Overveielse, om Anlæg af tertiære Jernveie ikke vilde være en heldigere anvendelse af Statsmidler, da det ikke er usandsynligt, at det er i den Retning, de fremtidige Krav kommer til at gaa. Der kunde da indtræffe Tilfælde, at der bygges en kostbar Vei og siden Jernvei, hvorved Spill af Statsmidler vil blive følgen». ¹²

Veikomiteén pekte indirekte på at når balanseringen av Statsbudsjettet skulle skje, var det veibudsjettet som var salderingsposten.

Som vi husker, sendte Stortinget i 1857 en anmodning til regjeringen om «at have for Øie, at ikke Veianlæg udføres i Strøg, hvor muligens Jernbaneanlegg i nærmere Fremtid maatte komme til at gjøre saadanne Veie mindre nødvendige». ¹³ Dette ønsket ble nå gjentatt, og etter at de første bilene hadde kommet. Slik sett var det fortsatt jernbanen som skulle prioriteres, og ikke bilene. I forbindelse med budsjettsaken ga Krag uttrykk for at en også måtte se veibudsjettet opp mot en eventuell bruk av biler. ¹⁴

10. Ibid. side 60.

11. Veiloven av 1851 § 1.

12. Stortingets Veikomiteés Indstilling S. VII angaaende Veivæsenet for indeværende Budgettermin (1898), side 4.

13. Sth. Prp. Nr 10, Angaaende Bevilgning til Veivæsenet (1897).

14. Ibid. side 10 og 11.

Stortingets veikomiteé vurderte hvorvidt en kunne senke bevilgningene til veisektoren, mens Krag's saksframlegg som dannet grunnlaget for Stortingets behandling av veibudsjettet, inneholdt noe langt mer. Krag hevdet at forholdet mellom vei og jernbane ikke var avklart, da «Spørsgsmaalet om Anvendelse af Spor paa vore Veie for almindelig Kjøretrafik og om Benyttelse af Motorvogne for Tiden er Gjenstand for Overveielse med Tilføiende, at Veidirektøren skal tillade sig at komme tilbake til samme i en senere Budgetfremstilling».¹⁵ Tertiære jernbaner og bil ble her omtalt i en og samme setning, med et ønske fra Krag's side om å komme tilbake til bilene senere.

Dette kan leses på forskjellige måter. Stortinget ville ha mer jernbane. Krag på sin side var avventende. Bilene representerte et mulig alternativ til de tertiære jernbanene, og Krag prøvde seg fram på ulike måter. Spørsmålet om bruk- en av de tertiære jernbanene ble fulgt opp av departementet.



I forhold til debatten som skulle komme, kunne en like gjerne ha byttet ut det veigående toget på karrikaturtegningen med en bil. Argumentene skulle også noe senere gå på at hestene ble skremt, selv om dette var et sammensatt saksanliggende. (Tegning fra *Vikingen* 25. april 1885)

I oktober 1898 sendte «Departementet for de offentlige Arbeider» brev til landets amtmenn. Departementet ønsket å få rede på hvilke ruter som spesielt ville være egnet for etablering av de billige småjernbanene i stedet for en mer

15. Ibid. side 11.

kostbar opprusting av veiene.¹⁶ Brevet tok utgangspunkt i et saksframlegg av Krag. I denne sammenheng hadde Krag pekt på at de tertiære jernbanene måtte vurderes i forhold til befolkningsgrunnlag, jordbrukets eventuelle overskudd til salg, krav til massetransport av varer slik som tre- og bergverksprodukter, skifer etc. På mange måter var ikke dette noe annet enn det markedsliberalistene hadde pekt på 30 år tidligere, nemlig et ønske om en overgang til en mer markedsorientert produksjon og distribusjon. Krag hadde som vi ser, en fot plassert i bilsaken og den andre i jernbanesaken. Et annet forhold vi kan lese ut av dette, er at spørsmålet om de tertiære jernbanene var i ferd med å bli overført til amtene.

Når Krag omtalte de tertiære jernbanene og bilene i én og samme setning, samtidig som Veikomiteén på Stortinget påpekte mulighetene for å redusere kostnadene med veiutbygging, var Veidirektoratet inne i et meget kaotisk farvann. På mange måter var både Stortinget og Veidirektoratet i villrede. Som vi har sett, var de tertiære jernbanene et nesten ekstremt uttrykk for sparsomlighet. De hadde enda smalere sporvidde enn de smalsporede jernbanene som så langt var blitt bygd. Det fantes en rekke politikere og viktige beslutningstakere som hevdet at en burde forlate tanken om å bygge smalsporede jernbanene og heller satse på brede spor. I denne sammenheng ble de tertiære jernbanene på mange måter et skritt i feil retning. Bilene på sin side representerte en ny, fremmed og uprøvd teknologi. Slik sett sto en på mange måter ved et krysningspunkt der to fremmede teknologier møttes. En mulighet for å bringe klarhet i dette vanskelige valget, var å vinne erfaringer med bilen. Krag fikk uventet hjelp fra entreprenøren Ole O. Bull som var villig til å satse.

4.4 Arbeidet med regelverkene for Kristians amt videreføres

Som vi så i forrige kapittel, skrev de norske vei-ingeniørene Nicolaisen, Riis og Skougaard om sine erfaringer med bilene sommeren 1897 i *Norsk Teknisk Tidsskrift*.¹⁷ Skougaard hevdet at det ikke var veiadministrasjonens oppgave å finne ut av økonomien ved en eventuell bruk av de nye kjøretøyene. Dette var noe som «alene praksis kan skaffe tilfredsstillende og pålitelig svar på». Administrasjonens hovedoppgave skulle ifølge Skougaard være å få klarhet i «hvorvidt, og i tilfælde under hvilke betingelser, kjørsel med motorvogne overhodet bør tillades her i landet». I denne sammenheng var både forsøk og utvikling av regler viktig. Forsøkene skulle gjennomføres av interesserte entreprenører, mens selve reguleringen var veiadministrasjonens oppgave.¹⁸

16. Brev fra Den Kongelige Norske Regjering Departement for de offentlige Arbeider, datert Christiania den 5. Oktober 1898, J.No 3953/1898, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

17. *Norsk Teknisk Tidsskrift*, 3die hefte 1897.

Allerede her ser vi byråkraten og lovutvikleren Skougaards innfallsvinkel. Erfaringer med den nye teknologien skulle vinnes gjennom private entreprenører, mens Veidirektoratet skulle konsentrere seg om lovgivingen.

Artikkelen i *Norsk Teknisk Tidsskrift* sommeren 1897 fant interesserte lesere. Agent Ole O. Bull fra Kristiania henvendte seg til amtsingeniør Aubert ved årsskiftet 1897/98 og ga uttrykk for at han ønsket å ta i bruk dampvogner med plass til 22 personer på veiene i Kristians amt.¹⁹ Den aktuelle artikkelen i *Norsk Teknisk Tidsskrift* hadde konkludert med at dampmotorvogner kunne være egnet som fraktvogner og omnibusser. Grovt sett var ikke vognene til Bull stort annet enn dampdrevne jernbanevogner tilpasset vei. Dette illustrerer nok en gang hvordan bilen i starten ble tenkt brukt innenfor «dampverdenen». Et annet viktig forhold er bruksområdet. Igjen ser vi at oppmerksomheten ble rettet mot landsbygda og at det var frakt av folk og gods som pekte seg ut som de viktigste oppgavene for en bil.

I januar 1898 kontaktet veidirektør Krag amtsingeniør Aubert og henviste til artikkelen i *Norsk Teknisk Tidsskrift*. Krag ville vite om slike vogner kunne brukes på veiene i Kristians amt. Krag ønsket at Aubert skulle vurdere bruken av biler på veiene i Valdres og i Gudbrandsdalen.²⁰ Kristians amt havnet dermed nok en gang i et nasjonalt søkelys og ble igjen tiltenkt oppgaven som et slags «laboratorium» for utprøving av ny teknologi. Viktige aktører denne gangen var Krag, Bull, Aubert og amtmann Jan Greve Skjoldborg. Skjoldborg hadde overtatt for amtmann Meinich i 1878. Svaret fra Aubert var temmelig nedslående. Han konfererte med amtmann Skjoldborg som ga uttrykk for at han «ikke var synderlig stemt for disse vogne inden amtet».

De drøyt 25 årene fra forsøkene med landeveislokomotivene i Norge på 1870-tallet var ingen lang tid, verken historisk eller reelt sett. Amtmann Skjoldborg hadde fungert som amtmann i 20 år da han i 1898 fikk forespørselen fra Krag. Skjoldborg satt dermed med førstehånds opplysninger om disse forsøkene, selv om han ikke var amtmann da Rodes forsøk med landeveislokomotivet i Gudbrandsdalen ble gjennomført. I Skjoldborgs øyne minnet trolig Bulls store dampomnibuss nettopp om et landeveislokomotiv, om enn noe mindre og i en mer moderne form. Et annet viktig poeng er at forsøkene med Østbyes Benz hadde mislyktes. Slik sett framsto ikke bilene som noe alternativ for Skjoldborg. Dette må også sees i sammenheng med at Skjoldborg var en sterkt pådriver i jernbanesaken.

18. *Ibid* side 71.

19. Brev fra amtsingeniøren i Kristians amt til veidirektøren datert 27. mai 1898, J.No 2187/1898, Gjemmenummer 14, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

20. Brev fra veidirektøren til amtsingeniørene i Kristians amt datert 17. januar 1898, Historikk ang. Benyttelse af Motorvogne, Gjemmenummer 140/96, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

Aubert hadde en annen oppfatning av bilene enn amtmann Skjoldborg. Aubert hadde sett vognene i bruk i utlandet og ga uttrykk for at «Amtsingeniøren meget interesserer sig for forsøg med motorvogners drift og vil der fra min side ikke blive lagt andre hindringer i veien for deres drift, end hva der maa ansees nødvendig for at deres brug kan blive mest mulig farefri».²¹ Det fantes dermed ikke noe enhetlig syn på bilene innen amtsledelsen i Kristians amt på dette tidspunktet. Amtmannen og amtsingeniøren så ulikt på saken.

Auberts entusiasme var imidlertid ikke uten forbehold. Han var skeptisk til å bruke så store vogner som Bull hadde antydnet, og mente at vogner med plass til «4-8 a 10 personer» ville være mer hensiktsmessig. Denne vurderingen ble gjort på grunnlag av veistandarden i Kristians amt.²² Det ligger et annet poeng her: Ved å prioritere de mindre bilene, ville de ikke bli brakt inn i noe direkte konkurranseforhold til jernbanen.

Krag var nå på hjemmebane rent teknologisk. Han hadde opplevd dampteknologien i hele sitt yrkesaktive liv, både i tilknytning til landeveislokomotivene og i jernbanespørsmålet. Det var nettopp dampvogner Bull hadde tenkt å anskaffe. Igjen ser vi at Krag vurderte ny teknologi med rot i det kjente, dampteknologien. For Krag var det dermed trolig ingen stor forskjell på de tertiære jernbanene og de store dampvognene til Bull.

I Kristians amt økte usikkerheten innen samferdselen. Veiene i Kristians amt hadde fått nye potensielle brukere. En eventuell bruk dreide seg om hvorvidt veiene var gode nok, men også om hvordan bilene skulle reguleres i forhold til den øvrige ferdsel. Henvendelsen fra Bull synliggjorde igjen behovet for å regulere bilbruken gjennom vedtekter.

Som vi har sett tidligere, utarbeidet amtsingeniør Aubert et første foreløpig regelverk i forbindelse med Østbyes Benz. På slutten av 1898 utarbeidet Aubert et nytt forslag til regler, et utkast han også sendte til veidirektør Krag.²³ Veidirektøren innkalte de av amtsingeniørene som hadde hatt befatning med bilene, om enn bare på papiret, til møte den 30. desember 1898. På dette møtet tok de utgangspunkt i Auberts utkast og utarbeidet et forslag til regelverk.²⁴ I §1 sto følgende: «Tillatelse til at benytte Motorvogne i Færdselen paa offentlige Veie i Kristians amt meddeles av Amtmanden». Amtmannen kunne i henhold til regelverket når som helst inndra tillatelsen. Her hadde verken Krag eller amtsingeniørene noe valg. Amtmannens rett til å bestemme over amtets veier var nedfelt i Veiloven av 1851. Et regelverk som gitt ut over Veiloven, måtte eventuelt behandles av Stortinget.

21. Brev til veidirektøren fra amtsingeniøren i Christians amt datert 27. mai 1898, Gjemmenummer 140, Journalnummer 2187/1898, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

22. Ibid.

23. Sag No. 48, Kristians amts forhandlinger 1899.

24. Ibid.

Vedtektene som skulle regulere bruken av de nye motoriserte kjøretøyene, ga amtmann Skjoldborg beslutningsretten over biler og motorsykler som eventuelt måtte komme. Når det gjaldt vurderingen av de tertiære jernbanene, hadde amtmannen også betydelig innflytelse, siden både Stortinget og departementet hadde bedt amtmennene om å utrede saken og gi tilbakemelding om hvilke traséer som kunne være aktuelle. Selv om beslutningene om nye jernbaner skulle tas på Stortinget, hadde amtmannen fått styrket sin beslutningsrett. Det var amtmannen som, satt på spissen, skulle velge mellom jernbane og bil. Dette synliggjør et svært omfattende og sammensatt sakskompleks. Ikke bare amtmannen, men også amtsingeniøren fikk økt innflytelse. Det var amtsingeniørene som skulle vurdere bilbruken i forhold til veistandarden i amtet. Slik sett ble amtsingeniørene både lovutviklere og advokater. De skulle også indirekte bidra til at reglene de selv hadde utviklet, ble overholdt.

Veienes standard var et problem. Som vi har sett tidligere, var både vei- og jernbaneutbyggingen i Norge preget av et ønske om å få mest mulig igjen for pengene. Tanken om å anlegge tertiære jernbaner i stedet for å ruste opp veiene, var et synlig tegn på denne sparepolitikken. Det er ikke vanskelig å vise at den omfattende satsingen på jernbanen i Norge dempet investeringene til veiutbygging.²⁵ Det virker som det rådde enighet om dette, både på Stortinget, innen landets jernbaneledelse og i Veidirektoratet. Veiene var ofte for smale og svingete til at et møte mellom bil og hest kunne skje på en forsvarlig måte sett med bøndernes øyne. Veidirektør Krag valgte nå å rette søkelyset mot nettopp veienes standard, dette til tross for at han tidligere hadde lagt seg på en svært nøktern linje. Denne holdningen var slik jeg ser det, ikke et resultat av ekstrem sparsommelighet fra Krags side, noe en lett kan få følelsen av. Det var rett og slett ikke plass til en nasjonal satsing både på jernbane og vei.

4.5 Utbedring av veien

I brev til amtsingeniør Aubert datert 11. februar 1899 pekte Krag på at han ville søke Stortinget om midler til å utbedre veiene i Kristians amt fordi «2 herverørende Selskaber saasart som muligt agter at søge indhentet Tilladelse til Igangsættelse af Deligencefart med saadanne Vogne i Christians Amt».²⁶ Krag mente at problematikken knyttet til mulig veiskade var sentral, siden de nye vognene kunne påføre amtene nye og store utgifter. Dette ville igjen føre til konflikter med bønderne som hadde ansvaret for veiene på herredsnivå.

25. Bergh (2004).

26. Brev fra Veidirektøren til amtsingeniøren i Christians amt, datert 11. februar 1899. Sag 48, 1899, Kristians amts forhandlinger.

De to selskapene var «Det Norske Motorvogn Compagnie» og «Automobil». Det var en vesentlig og interessant forskjell mellom de to selskapene. Mens «Det Norske Motorvogn Compagnie» i regi av Bull valgte å satse på dampvogner, hadde «Automobil» tenkt å bruke elektriske motorvogner.²⁷ Usikkerheten når det gjaldt valg av teknologi var godt synlig. Hva som ble valget, kjenner vi også. Mens «Det Norske Motorvogn Compagnie» gikk videre med planene, ble idéen om å sette elektriske vogner i drift lagt bort. Denne usikkerheten når det gjaldt teknologivalg skal vi også møte senere i beskrivelsen av utviklingen i byene. Uklarhetene når det gjaldt valg av teknologi synes imidlertid å være overskygget av hvilke roller bilene skulle ha og hvordan de skulle innplasseres i amtene.

I februar 1899 ga Bull uttrykk for et ønske om å starte kjøring med to dampomnibusser på Valdresruta (Odnos–Fagernes). For Bull var satsingen på strekningen Odnos–Fagernes riktig ettersom behovet for en forbedret kommunikasjon var stort her. På denne strekningen hadde imidlertid Kristians amt foreslått at det skulle etableres jernbane. Spørsmålet om å bygge en egen jernbane gjennom Valdres ble drøftet av den kongelige jernbanekommisjonen allerede i 1875 der Krag var medlem. Saken ble behandlet på nytt i 1899 av Stortingets jernbanekomiteé. Flertallet innstilte på at en tertiær jernbane kunne etableres, gitt at den ble privatfinansiert.²⁸

I brev til veidirektøren ba Bull om at «Veien maa blive eftersett, saa Trafikken kan foregaa».²⁹ Hvis veiene skulle ettersees, ville dette rimeligvis kreve penger. Disse pengene satt i utgangspunktet langt inne, siden Stortinget hadde argumentert for at en satsing på jernbanen ville redusere behovet for penger til veisektoren. Amtstinget i Kristians amt gikk ut fra at «Udgifterne ved eventuel Udbedring af Veie f. Motorvogntrafik utredes af Statskassen».³⁰ Dette var ikke noe uventet utspill vurdert i forhold til hva Krag hadde skrevet. Når amtstinget i Kristians amt forventet at statskassen skulle ta meromkostningene med å ruste opp veiene med henblikk på bruk av biler, ble det største hinderet, nemlig veienes «beskaffenhed» plassert direkte på veidirektør Krags bord. Her er vi vitne til nok et dristig utspill av Krag. Han ønsket å få prøvd ut bilen på amtets veier gjennom en veimessig oppgradering, og forskutterte at Stortinget ville

27. Afskrift av brev fra veidirektøren til Det Kongelige Departement for de offentlige Arbeider, datert Kristiania 24. Februar 1899, J-No-538 & 719/99, Arkivet etter amtmannen i Romsdals amt, Statsarkivet i Trondheim.

28. Østvedt (1954) side 276.

29. Brev fra Det Norske Motorvogn kompagni til veidirektøren, datert 8.2.1899, Motorvogne (Historik), Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

30. Historikk ang. benyttelse af Motorvogne, Gjemmenummer 140, Journalnummer 838, brev datert 2/3 1899, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

dele hans syn på at staten skulle dekke utgiftene. Som vi snart skal se, hadde han ingen grunn til å føle seg trygg.

I februar 1899 meldte veidirektør Krag også fra til departementet om at det hadde kommet inn søknader fra de to selskapene. Krag anbefalte overfor departementet at det ble søkt om 30 000 kroner for å gjøre de påtenkte rutene skikket for drift av dampvognene til Bull.³¹ Krag viste til veibevilgningene som hadde funnet sted i forbindelse med forsøkene med landeveislokomotivene 30 år tidligere. Den gang hadde de liberalistiske embetsmennene på Stortinget stor innflytelse. Nå var det bøndene på Stortinget som skulle vurdere søknaden. De hadde neppe glemt at forsøkene med landeveislokomotivene var mislykkede, og at de store kjøretøyene ødela veiene. Det er derfor høyst usikkert om henvisningen til prøvene med landeveislokomotivene var særlig lur.

Sakspapirene som departementet videresendte til Stortinget, var basert på veidirektør Krags egne vurderinger. Krag hevdet at «flere af de veistrækninger med tilhørende broer, hvor motorvognndrift er tænkt iverksat, er saa smale og tildels forsynet med saa svagt veidække, at motorvogne ikke kan antages at kunne tillades sat igang, uden at vedkommende veie paa enkelte steder udbedres og broer delvis forsterkes».³² Krag antydte at kjøreprisen ville ligge rundt halvparten av prisen ved de faste skysstasjonene, tilsvarende det en måtte betale for 1. klasse på tog. Krag pekte videre på at en ville komme raskere fram enn ved alminnelig skyssbefordring. Krag mente at bl.a. rutene Otta - Veblungsnes og Odnas - Fagernes var aktuelle for utbedring. Når det gjaldt disse rutene, begge i Kristians amt, var dette som vi har sett, strekninger som det også forelå jernbaneplaner for. Som vi ser, var det en svært sammensatt problemstilling Krag reiste, der modernisering av veiene, forholdet til skyskafferordningen, billettpriser og tidsbesparing inngikk. Departementet som utredet saken overfor Stortinget, ga uttrykk for at det neppe ville bli noen omfattende bruk av motorvogner med mindre en fikk penger.³³

Hvis Krag og departementet i utgangspunktet antok at Stortinget ville stille seg positiv til søknaden, ville denne argumentasjonen ha vært god. Hvis en derimot var mer usikker, var dette et svært høyt spill. Stortinget kunne jo faktisk komme til å avslå søknaden med den begrunnelse at veiene var for dårlige og kostnadene til utbedringer for store. Et annet sentralt poeng var at jernbanen og bilene skulle konkurrere på de samme strekningene, i hvert fall innen Kristians amt. Dette gjorde saken enda mer problematisk og sammensatt. Veikomitéen besluttet i første omgang ikke å ta saken opp til behandling.³⁴

31. Tillæg 2 til indst. S. VII-1898/99.

32. Ibid.

33. Ibid.

34. *Dagbladet* 6. april 1899.

Da saken kom opp på Stortinget, påpekte Veikomiteén at 5000 kroner fikk holde. Statsråd og arbeidsminister Nysom, Krag's overordnede, viste til at Stortinget gjennom denne tildelingen hadde akseptert «spørsmålets prinsipp», nemlig hvorvidt en prøvedrift overhodet skulle gjennomføres. Han pekte også på at «i hvor stor udstrækning saadanne forsøg skal gjøres, vil jo i alle tilfælde være en skjønssag».³⁵ Det var imidlertid stor avstand mellom å akseptere et prinsipp og støtte tiltaket med entusiasme.

Sett i sammenheng med Krag's behov for en opprusting av veiene for bilbruk, var 5000 kroner nesten som et avslag å regne. Som vi har sett tidligere, ønsket veikomiteén på Stortinget heller å satse på de tertiære jernbanene enn å ruste opp veiene. Slik sett var avslaget neppe overraskende. Samtidig står vi overfor et annet viktig poeng: Reduksjonen vitnet om en forskjellig oppfatning av bilen mellom Stortinget og Regjeringen på den ene siden og Veidirektoratet på den andre. Statsråden var dessuten departementets leder. Skillelinjene gikk dermed også mellom departementets sjef og veidirektøren. Hvis en skulle oppnå noen enhetlig oppfatning av bilene, måtte forskjellene utjevnes. Bilen kom dermed inn i en komplisert læringsprosess.

Som vi har sett, var veikomiteén på Stortinget skeptisk til bevilgningen. Veikomiteén hadde også fremmet saken om de tertiære jernbanene. Denne viktige komiteén hadde en overrepresentasjon av bønder. I perioden 1898-1900 var 8 av 10 representanter enten bønder eller hadde jordbruket som tilleggsnæring.³⁶ Verken Krag eller de som ønsket å starte bilruter, kunne slik jeg ser det, i utgangspunktet regne med noen omfattende støtte når saker vedrørende økt bilbruk kom opp til politisk behandling i Stortinget. Til det var Veikomiteéns oppmerksomhet i for stor grad rettet mot jernbanen. Noen støtte fikk de da heller ikke.

Siden Stortinget indirekte hevdet at veiene ikke var egnet for motorvogndrift, var Krag fanget av sin egen argumentasjon. Han hadde i alle år som veidirektør ført en sparepolitikk når det gjaldt veibyggingen. Det var ikke vanskelig å argumentere for måtehold, så lenge det nesten utelukkende var hest og vogn som skulle bruke veiene. Nå var situasjonen endret, og Krag sto overfor et betydelig investeringsbehov for å gjennomføre forsøket med Bulls dampvogn, men manglet pengene.

Jeg har pekt på at amtet hadde liten erfaringen med bilene. Dette forholdet ble nå bedret ved at amtsingeniør Aubert gjennomførte en studietur i regi av Veidirektoratet. Vi skal se nærmere på dette i forbindelse med Bulls ønske om å bruke dampomnibussene i Kristians amt.

35. Forhandlinger i Stortinget 1898/99, Del 7, nr 211, 23de mai 1899 «ang. bev. til drift af motorvogne».

36. Lindstøl (1914).

4.6 Dampvognene som et byalternativ

I april 1899 dro amtsingeniør Aubert til London på vegne av Veidirektoratet for å besøke en utstilling som ble avviklet i perioden 26. april til 6. mai. Hovedmålet var å studere forskjellige redskaper til veibygging og vedlikehold. Aubert var i tillegg «anmodet om at gjøre fornødne Observationer med hensyn til Benyttelse af Motorvogne». Han skulle deretter avgi en uttalelse om hvilke forbedringer en eventuelt måtte gjøre for at veiene skulle kunne brukes for «saadanne Voiturer». ³⁷

Det var for øvrig engelske dampomnibusser Bull hadde i tankene da han søkte om tillatelse til å bruke kjøretøyene innen Kristians amt. Erfaringene med motorvognene i England var heller nedslående sett med Auberts øyne. Han uttalte senere at «Af et Kompagnis 13 Vogne var stadig tre paa Reparationsværksted». ³⁸ Denne nye erfaringen bidro ikke til at Bulls ønske om å etablere en rute i Kristians amt sto sterkere, snarere tvert imot.

O.O. Bull valgte nå å skrinlegge tanken om å bruke de store vognene i Kristians amt. Årsakene til dette kan være flere. Både planene for de tertiære jernbanene, de små bevilgningene til en utbedring av veiene samt Auberts skepsis kan ha vært medvirkende til Bulls beslutning. I stedet ønsket Bull nå å bruke dampomnibussene i Kristiania. I juli 1899 etablerte han omnibussruta Stortorget-Grefsen. Kjøretøyene som ble tatt i bruk, var to engelske Lifu-busser med plass til 12 passasjerer, altså vesentlig mindre enn det Bull hadde gitt uttrykk for til Aubert. ³⁹ Dette kan bety at han faktisk hadde lyttet og lært av amtsingeniørens vurderinger.

Forsøkene med de to dampvognene i Kristiania ble imidlertid møtt med betydelig motstand. I alt 111 protestunderskrifter ble samlet inn før vognmann Carl Andersen skrev til amtmannen i Akershus og påpekte at

«Der går neppe nogen Dag undtagen at nævnte Vogn forårsager Ulykke på Heste og Vogne, der passerer Trondhjemsveien. Torsdag den 7. d.s. blev således et Par av mine Heste skræmt, så de løb ud, hvorved den ene Hest ble så fordærvet, at den efter Dyrlægens Ordre skal stå i 14 Dage. Da vi har flere Heste, som må stå inde på Grund af Motorvognen, og Føreren negter at stoppe på Signal, er det høist påkrevet at få den væk». ⁴⁰

37. Notat fra veidirektøren, J.nr 2382/99, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

38. *Lillehammer Tilskuer* 24. desember 1901.

39. *Morgenbladet* 18.juli 1899.

40. Dokumentsamling «Ang. motorvognen Kr.a-Grefsen-1899», Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

Saken ble brakt inn for «Kristiania Forligelseskommissjon» 9. oktober 1899. De 111 protestene fra hesteeierne ble bare møtt med skuldertrekninger da saken kom. Til tross for den massive protesten, ble motorvognkompaniet frifunnet. Myndighetene mente åpenbart at det ikke kunne være straffbart å bruke slike kjøretøyer selv om hestene ble skremt.

20. oktober 1899 skrev Bull til veidirektør Krag og fortalte at han måtte oppgi videre drift med vognene.⁴¹ De 111 vognmennene kunne dermed ta saken med ro. Dampvognene til Bull viste seg uegnet for denne typen trafikk, og hestekarene kunne drive på som før. Bull mente det var to hovedgrunner for at selskapet ikke lyktes med denne prøvedriften: Manglende kompetanse når det gjaldt vognenes konstruksjon og vedlikehold samt veienes dårlige «beskaffenhed».

Et viktig, men mislykket forsøk med store dampdrevne vogner var over. Dampomnibussene lot seg ikke integrere, verken på landet eller i byene.⁴² Det skulle imidlertid bli svært vanskelig å nekte andre og mindre motordrevne kjøretøyer adgang til storbyenes veier. Det er vanskelig å se dette på noen annen måte enn at byporten indirekte var åpnet for den nye teknologien. Det skulle ikke bli lett å argumentere med «skremte hester». Allerede da landveislokomotivet «Herkules» ble demonstrert i Kristiania i 1871, pekte avisene på at hestene så ut til å ta det nye kjøretøyet med ro. Byhestene var tilsynelatende i større utstrekning enn landveishestene vant til støy og relativt tett trafikk.

Verken bruken av de store dampvognene eller de tertiære jernbanene utviklet seg til noe annet enn en idé. De tertiære jernbanene var et uttrykk for en utpreget sparsommelighet. Norge trengte mer samferdsel, men svaret lå ikke her. De fikk ingen betydning for den norske jernbaneutbyggingen sett under ett. Etter 1890 ble det med noen få unntak ikke bygd smalsporede jernbaner i Norge.⁴³

Perioden fra 1890 til 1920 er av Trond Bergh beskrevet som «Jernbanens store tid». «8. juli 1890 begynte en ny epoke i de norske jernbaners historie. (...) Aldri, verken før eller senere, har det vært bygget så mye jernbane – og helt uten opphold – i Norge som i de 30–40 årene etter 1890. (...) Appetitten på jernbaner ble, om mulig, enda større enn før.»⁴⁴

41. J.Nr 1551, 1900, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

42. Sommeren 1899 ble dampomnibussen «Alpha» prøvekjørt i Bergen. Den var produsert av Jacob Irgens i Bergen og bestilt av «Trondhjems Omnibusaktieselskap». Sommeren 1900 ble samme vogn prøvekjørt i Trondheim. Ingen av forsøkene førte fram. (Toldnes 2000, sidene 48, 49).

43. Bergh (2004) side 177.

44. Ibid. side 239.

Det var i denne perioden bilene begynte å komme. Når det gjaldt spørsmålet om hvordan bilen skulle innplasseres i forhold til jernbanen, fortsatte diskusjonen mellom beslutningstakerne.

4.7 Usikkerheten øker

I 1890 vedtok Stortinget å bygge en jernbane mellom Hamar og Sel. I 1896 ble jernbanen ført fram til Otta. Dette fikk også følger for kommunikasjonen mellom Otta og Åndalsnes.

«Offentlig Diligencefart underholdes fra Begyndelsen af Juli til sidste Halvdel af August mellem Otta Jernbanestation og Nes i Romsdalen. Aabne, lette og bekvemmelige Vogne for 2,3 og 4 Personer. Billige Priser. Løse Ruf for Tilfælde af Regn. – Ekstra-Diligence kan erholdes fra 20. juni».⁴⁵

Dermed ble skysskaffersystemet utfordret av en direkte hesteforbindelse mellom Otta og Romsdalen. Samferdselen ble bedret. Samtidig kom det fram forsterkede ønsker om en jernbane på den samme strekningen.

I november 1899 skrev Krag et brev til Arbeidsdepartementet. På grunnlag av en reise til Skottland hevdet han at «en direkte Jernbane til Romsdalsfjordens Bund bør være blandt de første Jernbaneanlæg, der kommer til Udførelse, herunder er taget i særlig Betragtning de forventede Reisetrafik og Fiskeritransporten til Kristiania». I brevet til Arbeidsdepartementet pekte Krag på at han ville gjenoppta sitt tidligere forslag om å få bevilget penger til «Motorvogndrift paa bestemte nærmere angivne Ruter, bl.a. mellem Otta og Næs (Åndalsnes)».⁴⁶ Her står vi nok en gang overfor en situasjon der det ble sendt ut høyst uklare signaler om hvilken vei utviklingen skulle gå, jernbane eller bil. Veidirektør Krag ble nå på mange måter en samferdselens «Ole Brum» som takket ja til nye teknologiske løsninger uten å foreta en grundig analyse av hvordan forslagene ville slå ut lokalt.

På slutten av 1899 tok Krag saken opp med departementet på nytt. Da ga han utrykk for at

«Det fremgaar af forskjellige Meddelelser fra Udlandet, at Motorvogne stadig forbedres ved nye Opfindelser, og efter indløbne Udtalelser fra udenlandske Sakkyndige bliver Veidirektøren mere og mere bestyrket i sin Tro paa disse Vognes Anvendelse i større Udstrækning ogsaa hos os».⁴⁷

45. *Dagbladet* 6. juli 1897.

46. Gjenpart af Veidiretørens Skrivelse til Arbeidsdepartementet af 25. November 1899, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

Her ser vi hvor komplisert, sammensatt og skiftende situasjonen ble når den nye teknologi, bilen, møtte den gamle, jernbanen.

For amtmennene og amtsingeniørene skapte dette en vanskelig situasjon. De så en mulighet i å binde distriktene sammen ved hjelp av jernbanen, samtidig som Krag også ønsket å få midler til en forbedring av veiene med henblikk på bilbruk. Uklarhetene åpnet for en vanskelig avveining når det gjaldt hva en skulle gå inn for. Beslutningstakerne skulle altså velge mellom biler som sto for en på dette tidspunktet nesten ukjent og umoden teknologi, og jernbanen som var kjent og gjennomprøvd. Når det gjaldt bilene, fikk flere av veiingeniørene stifte bekjentskap med dem på Verdensutstillingen i Paris sommeren 1900. Vi skal kort se nærmere på dette.

Norge var representert med en stor delegasjon på i alt 35 ingeniører fra forskjellige faglige disipliner. Fra Statens Veivesen stilte bl.a. overingeniør Skougaard, amtsingeniør Aubert (Kristians amt), avdelingsingeniør Halfdan Pedersen (Kristians amt) og ingeniørassistent Nicolaisen (Jarlsberg og Larvik amt).⁴⁸ Som vi ser, var Kristians amt godt representert ved Verdensutstillingen. Paris-utstillingen var en viktig arena der tysk og fransk automobilindustri fikk vist seg fram. På utstillingen fikk de norske veiingeniørene se i alt 237 automobiler fra 91 forskjellige firmaer. Av disse var 21 dampvogner, 40 elvogner og 176 bensindrevne biler. Hvis en ser på bruksområdene, fantes det 17 lastevogner, 6 for omnibussdrift, mens resten, 214 kjøretøyer “reine Luxuswagen waren”.⁴⁹ Det fantes altså relativt få kommersielle kjøretøyer (lastebiler og busser) på utstillingen. Dette hadde trolig sammenheng med at Frankrike og Tyskland hadde et godt utbygget jernbanenett og i tillegg sporveier i de største byene. Hovedvekten lå som vi ser, på de private vognene.

Mens det i USA var en utstrakt bruk av både elektrisitet og damp, var de europeiske vognene som var utstilt, i hovedsak bensindrevne vogner. “Während Amerika nur durch Dampf- und Elektromobile vertreten war, hat der Continent fast nur Benzinwagen zur Schau gestellt”.⁵⁰ I Europa var som vi ser, de bensindrevne vognene i ferd med å utkrystallisere seg som det mest aktuelle alternativet.

Mens veiingeniørene besøkte Paris, valgte deres overordnede, veidirektør Krag, å reise til Sveits. Han overlot dermed til ingeniørene å representere Veidirektoratet på denne storslåtte mønstringen av ny teknologi. I forbindelse

47. Ibid.

48. «Oversigt over de af Veivæsenets Ingeniører foretagne Stipendiereiser», Stipendier 1890-1916, Gjemmenummer 306, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet, *Meddelelser fra Veidirektøren* nr 1. 1927, *Aftenposten* 13. juni 1900.

49. «Berichte über die Weltausstellung in Paris 1900», Achter Band. Wasserbau, Schifffahrt, ingenieurwesen, Automobile, Verlag von Carl Gerold's Sohn, Wien 1901, side 113.

50. Ibid.

med turen til Sveits sendte Krag en kort rapport «Ad Motorvogne» til Aubert, Pedersen og Nicolaisen. Krag fortalte at han hadde gått om kapp med Jungfraubanen og hadde kommet til stasjonen før toget. Krag skrev: «Faktisk kan vi hos os med motorvogn med lethed opnaa en hastighed på 15 km. pr. time og som jeg tidligere har paavist, kan der med ubetydeligt statsbidrag skaffes motordrift mellem Otta og Åndalsnes for 8 øre pr. km, der er meget billigere enn her.» Krag mente imidlertid at en burde videreføre eksperimentene med de store dampvognene:

«Med erfaringer fra motordriften paa strækningen Christiania-Grefsen kan jeg heller ikke lade være at lade komme i betragtning, at vognene ryster og der lugter ubehageligt af dem. Jeg antager derfor, at Ingeniør Rodes første forsøk gjennom Gudbrandsdalen bør gjentages med en egen tung motorvogn som trækraft og en tilhængervogn, eller drivkraften anbragt bag paa to høie hjul, saaledes at den foransiddende fører fuldstændig kan styre den. Derav vilde det støv, motorvognens frembringer og samtidig lugten fra Maskinen gjøres mindst mulig generende for den kjørende.»⁵¹

Krag skrev imidlertid at «Dette jo er konstruktionsdetalje, som ligger udenfor mit fag». Han ba Aubert, Pedersen og Nicolaisen å se nærmere på disse spørsmålene. Igjen ser vi at ingeniørene ble framstilt som en ekspertgruppe. Vi ser også et annet sentralt trekk hos Krag: han var en kreativ innspiller, men overlot til ingeniørene å finne ut hvorvidt forslagene var gjennomførbare.

Som vi ser, vurderte Krag bilene som et mulig alternativ til jernbanen, men ønsket fortsatt å satse på damp som drivstoff. «Motorvognen» som Krag beskrev, var til forveksling likt et landeveislokomotiv og virket nærmest antikvarisk sammenlignet med hvor langt utviklingen av bilene hadde kommet. Etter de mislykkede forsøkene med Bulls store dampdrevne vogner skulle en ha trodd at Krag nå bestemte seg for å se på alternative løsninger. Mens ingeniørene fikk se bilens mangfold i Paris, hadde Krag fortsatt blikket festet mot dampteknologien under sitt besøk i Sveits.

Forslaget om å prøve et nytt tungt dampkjøretøy på veiene i Gudbrandsdalen må Aubert ha opplevd som svært urovekkende, ja nærmest som en provokasjon. Auberts svar var krystallklart: «Efter de erfaringer, der foreligger fra prøvedrift med saadanne tunge vogne, (kan jeg) ikke anbefale deres anvendelse paa nogen del av Gudbrandsdalsruten fra Otta og oover». Aubert pekte videre på at verken veiene eller broene var i en slik forfatning at de kunne tåle slik trafikk. Det ville heller ikke være berettiget å bruke store summer på en opprustning.

51. Reisebrev fra Zürich, Oktober 1900, J.No 4386/1900, Gjemmenummer 140, Veidirektøren, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

På dette tidspunktet var Aubert sterkt presset. Slik jeg ser det, greide han neppe helt å ta Krag's mange sprikende utspill på alvor. Krag hadde åpenbart glemte at forsøket med Rodes landeveislokomotiv var mislykket. I denne sammenheng skal vi heller ikke glemme at Aubert i perioden 1876–78 dels var engasjert i Vegdirektoratet, dels i Nordre Trondhjems amt.⁵² I 1876 ble forsøket med landeveislokomotivet i Nordre Trondhjems amt gjennomført. Aubert satt derfor med førstehånds opplysninger om disse teknologiske monstrene. I mangel på klare signaler fra sin overordnede, veidirektør Krag, bestemte Aubert seg for ikke å håndtere bil og tog parallelt. Han engasjerte seg derfor sterkt i jernbaneutbyggingen i Gudbrandsdalen sammen med amtmanen.

De store dampvognenes tid var over, til tross for Krag's ønske om en ytterligere utprøving. Alternativet syntes å være at hvis veiene ikke kunne tilpasses bilene, måtte bilene tilpasses veiene. Svaret var nå å finne blant de mindre vognene, men valget av drivstoff: damp, elektrisitet eller bensin var ikke avklart.

4.8 Konklusjon

Vi har sett at de store dampvognene utfordret både nasjonale og lokale planer om å videreføre jernbanen i form av de tertiære banene. Dampvognene lot seg imidlertid ikke fortolke, tilpasse og innpasse slik at de ble et reelt alternativ til jernbanen. Dampvognene ble et nytt blindspor på samme måte som landeveislokomotivene ble det. Et viktig resultat var at bilen som ny teknologi ble mer synlig.

Mens dampvognene skulle brukes på vei, var de tertiære jernbanene noe mer. De kunne brukes både på vei eller i tilknytning til etablerte veiskjæringer. De to alternativene var å finne innenfor samtidens samferdselsmessige forståelse. De tilhørte begge hva jeg har valgt å omtale som «dampverdenen». Det var slik jeg ser det, ikke plass for begge løsninger, og en avskalling fant sted. Verken de tertiære jernbanene eller de store dampomnibussene fikk noen praktisk betydning for utviklingen av samferdselen i Norge. De vitner imidlertid om en periode som var sterkt preget av en søking etter alternative løsninger på hvordan samferdselen skulle kunne forbedres i områder med et beskjedent trafikkgrunnlag. Bilene åpnet for nye muligheter og løsninger. De presset på den etablerte forståelsen om at jernbanen representerte en totalløser av landets økende transportbehov. Slik sett sto en overfor et vendepunkt innen den norske samferdselen.

Vi har tidligere sett at makt og innflytelse ble forskjøvet under behandlingen av bilen. Vi har nå sett at denne forskyvingen ble forsterket da Bulls damp-

52. Paus (1962).

vogner utfordret planene om tertiære jernbanene i Kristians amt. Spørsmålet om lokale jernbaner eller dampomnibusser havnet i en og samme saksmappe på amtmannens bord. Slik sett skjedde det en gradvis forflytting av innflytelse og makt ved at amtmannen fikk større myndighet. Amtmennene ble dermed svært sentrale aktører når det gjaldt den videre utbredelsen av bilene.

Dampvognen til Bull var opprinnelig tiltenkt en oppgave på landet. Den havnet til syvende og sist i Kristiania og ble en «bybil», om enn bare som en idé. Det kan virke som at byen viste en større aksept for den nye teknologien enn det landsbygda gjorde, og at bilene ble forhandlet noe ulikt i byen og på landet. Hvilken «bil» det skulle dreie seg om, var imidlertid uklart, både når det gjaldt valg av drivstoff og hvor store bilene skulle være. Dette inviterer til å se nærmere på forholdet mellom by og land, noe vi skal gjøre i de kommende kapitlene.



Dampvognen «Alpha» som ble prøvekjørt i Bergen i 1899 og i Trondhjem i 1900. I Trondhjem strandet forsøkene på grunn av tekniske vanskeligheter når det gjaldt dampvognens konstruksjon. (Foto i egen samling).

Kapittel 5

Landeveisautomobilen

For at en motorvogn skal være et praktisk transportmiddel, må den kunne drives sikkert og økonomisk.- Skal man derfor undersøge, hvorvidt motorvogne delvis skal kunne afløse hestetransport på vore landeveie, melder sig først disse to hovedspøragsmaal: Kan man i alle henseende med tryghed betro sig til disse vogne, og kan de drives så økonomisk, at man har fordel af at benytte dem? ¹

5.1 Innledning

Som vi har sett, ble det før forrige århundreskifte gjennomført forsøk med noen store dampgående kjøretøyer. Forsøkene til Bull (og Irgens, som såvidt er nevnt), var imidlertid ikke bortkastet. Disse vognene anga en retning som en ikke skulle gå i: Store og tunge dampdrevne omnibusser passet ikke inn, verken i byene eller på landet. Hvilke vogner som var egnet til bruk på landsbygda, var fremdeles uklart. Gjennom de mislykkede forsøkene med å ta i bruk dampvognene, ble imidlertid omrisset av en «automobilverdenen» mer synlig. De store dampomnibussenes tid var over, men Veidirektoratet fortsatte å engasjere seg i utprøvingen av den nye teknologien.

I 1901 besluttet veidirektør Krag å gjennomføre et forsøk med bil på strekningen Otta–Åndalsnes. Rutevalget var nesten identisk med det Østbye hadde foreslått drøyt fem år tidligere. Forsøket ble referert og beskrevet i avisene og representerte derfor en viktig måte å prøve ut og synliggjøre den nye teknologien på. Etter prøveturen utredet Krag mulighetene for å etablere en bilrute mellom Hjelset utenfor Molde og Batnfjord. I ettertid vet vi at rutene mellom Otta og Åndalsnes og mellom Molde og Batnfjord ble viktige i forbindelse med innføringen av bilen på den norske landsbygda. Hvilken bil var det vei-

1. *Teknisk Ugeblad* 21. mars 1901.

direktør Krag søkte å fremme gjennom initiativer og prøveturer, og i hvilken grad lyktes han med det?

I dette kapitlet skal vi nå følge prøveturen til Krag mellom Otta og Åndalsnes og planleggingen av Hjelset–Batnfjorderuta. Jeg vil først se på samarbeidsforholdet mellom veidirektøren, amtsingeniøren og amtmannen. Deretter skal jeg analysere arbeidet med å etablere bilruta mellom Hjelset og Batnfjord, der spørsmålet om statlige subsidier ble sentralt. Avslutningsvis vil jeg se nærmere på hvordan Krag forsøkte å få realisert sine visjoner for bilen på tampen av sin karriere.

5.2 Med bil fra Otta til Åndalsnes i 1901

Som vi har sett, pekte veidirektør Krag i en rekke sammenhenger på betydningen av ruta mellom Otta og Åndalsnes, både for turismen og for frakt av varer. I utgangspunktet var det en jernbaneforbindelse han ville ha bygget. Etter at de første bilene kom, var ikke valget av teknologi like innlysende. Bilene framsto etter hvert som et mulig alternativ til jernbanen.

I august 1901 skrev Krag til amtsingeniør Aubert og informerte om at han ville foreta en prøvetur med bil fra Otta til Næs (Åndalsnes). I sitt svar til Krag pekte Aubert på at

«Som tidligere gjentagende fremholdt, finder jeg at motorvognkjørsel paa nævnte vei er forbundet med ikke liden fare, hvilken opfatning atter nu efter netop foretagen befarings af veien sammen med amtsingeniør Hovdenak (komm: fra Romsdals Amt) – specielt med motorvognkjørsel for øie- er bleven yderligere bestyrket».²

Både Aubert og Hovdenak tilhørte Krag's innerste sirkel av medarbeidere. Aubert synliggjorde dermed at veidirektøren og amtsingeniørene i de to amtene var uenige om hvilke utfordringer en sto overfor. Det var åpenbart at Aubert var meget lite stemt for denne prøvekjøringen. Han hevdet dessuten at

«De skarpe svinger og den tildels smale vei kræver, at der iagttages den største forsigtighed og at bremseapparatene er fuldt paalidelige, dette ikke alene for at forebygge at mødende kommer tilskade, men ogsaa for at de, der kjører motorvognen, kan komme fra det med liv og hele lemmer».³

2. Brev fra Amtsingeniøren i Christians amt til veidirektør Krag, datert 20.08.1901, Journalnummer 3181-190, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

3. Ibid.

Her forsterket Aubert poenget med at veiene var for dårlige og viste samtidig at han var usikker på om bilen var egnet for slike forhold. Aubert tok også opp et annet viktig forhold, nemlig sikkerheten for dem som brukte veiene til daglig. Hensynet til både den kjørende selv og andre trafikanter måtte stå sentralt, noe Aubert også senere skulle komme til å argumentere sterkt for.

Med unntak av Benzen til Østbye var Auberts erfaring basert på de store og tunge dampvognene til Bull. Selv om Aubert noen år tidligere hadde skrevet at han «meget interesserer sig for forsøg med motorvognenes drift» var hans holdning nå mildt sagt reservert.⁴ Motorvognene var ikke lengre noen illusjon fra et fjernt utland. Han hadde selv studert den nye teknologien i utlandet og hadde gode forutsetninger for å vurdere bilene opp mot veistandarden innen Kristians amt. Slik han så det, var ikke dette et kjøretøy for landsbygda.

I september 1901 henvendte *Lillehammer Tilskuer* seg til Krag. Veidirektøren kunne da fortelle at idéen om å bruke store motorvogner med plass til inntil 12 personer i «diligencefart» på strekningen Otta–Næs var skrinlagt. Nå var det et spørsmål om å få vogner med plass til 4-7 personer i drift på denne ruta.⁵ Krag hadde åpenbart høstet viktig lærdom av de mislykkede forsøkene med dampvognene til Bull. Hvis forsøk skulle gjennomføres, dreide det seg om en mindre vogn. Til tross for Auberts skepsis, bestemte Krag seg for å gjennomføre den påtenkte prøveturen.⁶

Mens Krag planla prøveturen, dukket hollenderen Petrus W. Scheltmer Beduin opp i Kristiania. Beduin hadde planlagt en reise til Lærdalsøren og ble dermed en av de aller første turistene som besøkte Norge med bil. Vognen til Beduin ble demonstrert i hovedstaden, og allesteds nærværende Krag fikk anledning til å være med på en prøvetur fra Majorstuen til Holmenkollen. Med på turen fulgte amtmann Furu i Akershus og amtsingeniør Hovdenak i Romsdals amt «der tilfældigvis opholdt sig i Byen».⁷ Tilfeldig var det neppe: Hovdenak tilhørte Krags krets av amtsingeniører. Amtmann Furu hadde en nøkkelrolle i Akershus amt når det gjaldt bilbruken.

For Krag kom denne prøveturen svært beleilig. Uansett utfallet av sitt eget forsøk mellom Otta og Åndalsnes, kunne han nå høste erfaringer sammen med Beduin. Beduin hadde søkt «Generalkonsulens Bistand» og fått «Autoriteternes Tilladelse til at gjøre en Fart gjennom Landet».⁸ Dette var som vi snart skal se, en sannhet med sterke modifikasjoner. Ifølge avisene ankom bilen til

4. Brev fra Amtsingeniøren i Christians amt til veidirektør Krag datert 27. mai 1898, Journalnummer 2187/1898, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

5. *Lillehammer Tilskuer* 5. september 1901.

6. Norges første salgskatalog for biler, utgitt i 1903 av F. Hiorth, Kristiania, original i eget eie.

7. *Lillehammer Tilskuer* 5. september 1901.

8. *Ibid.*

Beduin Holmenkollen før den «elektriske Bane». Sammenligningen viser at de nye motorvognene skulle måles opp mot en etablert samferdselsteknologi, sporveien, der tidsaspektet var sentralt.

Etter denne korte demonstrasjonen kjørte Beduin gjennom Kristians amt og videre til Lærdalsøren uten å søke amtmennene om tillatelse, noe enkelte amtmenn ikke unnlot å legge merke til.⁹ Da Beduin kom til Lærdal hadde Krag påbegynt sin tur til Åndalsnes.



Lærdal drøyt 10 år etter at Beduin besøkte stedet. Bilene hadde nå funnet sin plass, om enn som et sjeldent syn. (Postkort i egen samling).

5.3 Reaksjonene på prøveturen

Den 3. september 1901 startet Krag prøveturen fra Otta med en innlånt Wartburg. Bilen ble ført av en tysk sjåfør med arbeidsminister Jørgen Løvland, veidirektør Krag, amtsingeniør Hovdenak og amtsingeniør Aubert som passasjerer. Amtmennene Holst og Leth var også med på turen, men de ble bare med innenfor sine respektive amt, Kristians og Romsdals amt. De fikk

9. Brev fra amtmann Holst til veidirektøren datert 14. oktober 1901, J.nr. 3726/1901, Gjemmenummer 140, også brev fra det Nederlandske Generalkonsulat, datert 26. oktober 1901, J.nr 3968, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

ikke plass i vognen, men ble fraktet med hest og vogn.¹⁰ Kanskje den viktigste deltakeren på turens første del var statsråd Løvland. Som arbeidsminister hadde han også det overordnede ansvaret for samferdselen. Krag's tanke kan ha vært at det var viktig at nettopp Løvland ble overbevist. Lett var det ikke. Venstremannen Løvland hadde blant annet vært mangeårig formann i Stortingets jernbanekomité. I 1899 la Løvland for øvrig fram en landsplan for jernbaneutbyggingen i Norge.¹¹

Amtmann Holst var heller ingen «hvem som helst». Holst satt i en årrekke på Stortinget som representant for Nordre Trondhjems amt. Han var blant annet sjef for Forsvarsdepartementet (i det andre Steenske ministerium). Da han ble amtmann, hadde han generalmajors grad.¹² Mens både Krag og Aubert var kapteiner, var Holst en av landets høyest rangerte offiserer. Dette måtte i det minste representere en utfordring. Som politiker og tidligere statsråd var dette en mann å regne med når bilens framtidige rolle innen Kristians amt skulle vurderes. Gjennom den relativt tunge representasjonen av øvrighetsspersoner, ble denne prøveturen også en demonstrasjon for det offentlige Norge, noe som indirekte bidro til å forsterke inntrykket av bilen som et statlig anliggende. Krag's utgangspunkt for prøveturen var klart: Bilen skulle prøves for å avdekke om den var egnet for norske forhold, og på lengre strekninger.

Etter å ha kommet til Brennhaugen like sør for Dovre, ga amtmann Holst et intervju med *Aftenposten*. Han ga uttrykk for at «alt havde gaaet udmerket godt». Motorvognen hadde klart både de sterke stigningene og de krappe kurvene med letthet. «Hestene var forbausende lidet bange for den. Man mødte flere Heste med Vogne. Kuskene holdt dem godt an, hvorpaa alt forløb saa rolig, som man paa nogen Maade kunde ønske». Holst kunne ennå ikke si noe om hvilken betydning de nye kjøretøyene ville få, «men saa meget kunde man dog sige, at det var en lettvindt og billig Maade at komme frem paa».¹³

Holst hadde i en årrekke hatt tilhold på Stortinget og var derfor godt vant med å stå fram i hovedstadsavisene og avgi uttalelser penslet med politisk ferniss. Slik jeg ser det, kunne høytidsstunden lett prege gehalten i det han mente å si. *Aftenposten* var en hovedstadsavis som så på de nye kjøretøyene med velvilje, selv om heller ikke Kristiania hadde noen nevneverdig erfaring med bilene på dette tidspunktet. Avisomtalen var neppe den beste for Holst sett i forhold til bøndene. For mange bønder var bilen en potensiell trussel mot bruken av hest og vogn. For Krag var imidlertid Holst's uttalelse viktig. En tidligere statsråd hadde uttalt seg om bilen i positive ordelag. Løvland og Holst dro videre på en «inspektionsreise til Jerkin», noe som kan tolkes som en reservert

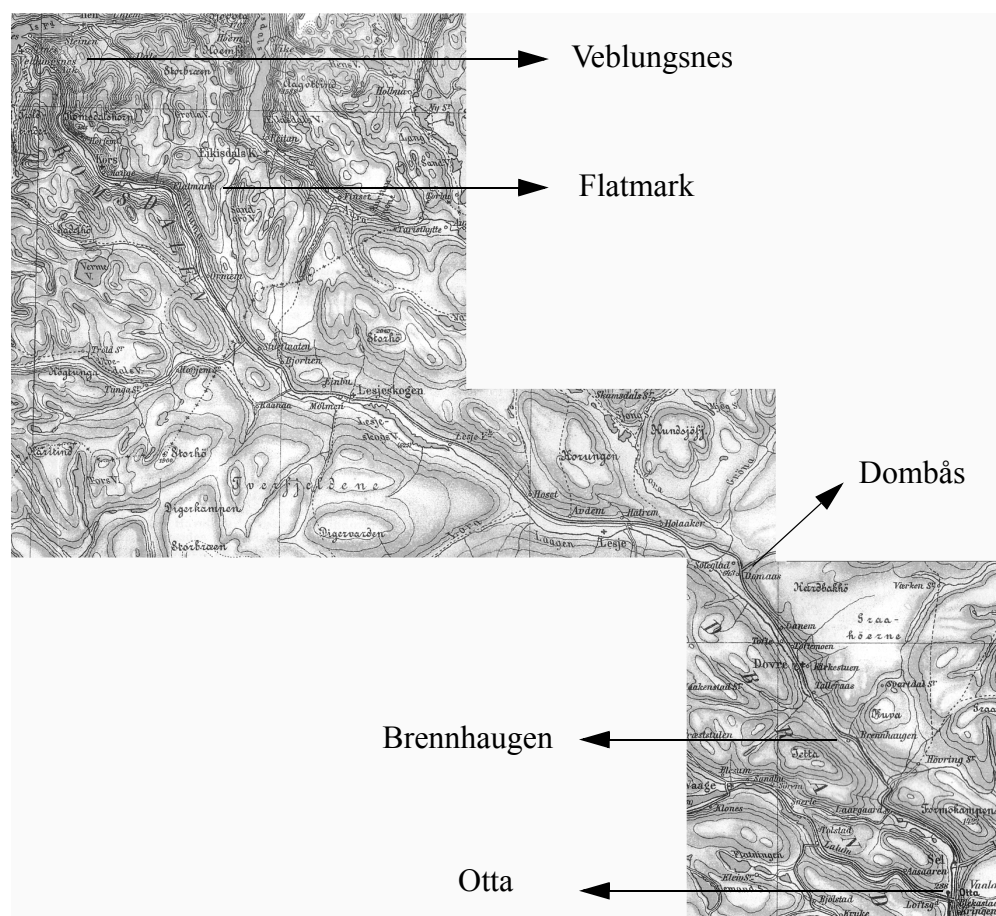
10. Gretland (1951) side 83.

11. Stortingets Forhandlinger 1899, Stort. Meld. nr 18, *Dagbladet* 21. april 1899

12. *Lillehammer Tilskuer* 10. nov 1900.

13. *Lillehammer Tilskuer* 5. september 1901. (Hentet fra *Aftenposten*).

interesse for de nye kjøretøyene, men tilstedeværelsen på den første delen av turen var av stor betydning for Krag.¹⁴



Kartet viser ruta mellom Otta og Åndalsnes. Kartet er hentet fra *Reisehaandbog over Norge*, 11. Udgave, del II Østenfjeldske Norge og del IV Nordenfjeldske Norge ved dr. Yngvar Nielsen, Christiania 1908, Alb. Cammermeyers Forlag.

La oss bruke noe Aubert skrev senere til å gi et inntrykk av turen:

«Det er betegnende for den frygt, man nærte for dette nye kjøretøy, at det ansaaes fornødent at sende en velocipedist- nuværende direktør Horn – i forveien for at varsku om vognens komme. Efter et par mindre maskinskader kom man om aftenen kl 8,30 til Brendhaugen – 26 km. Her sluttede arbeidsministeren turen. Neste morgen kl 5 1/2 (sic.) fortsattes til Aandalsnes, hvor man efter nogen smaa maskinskader kom frem på eftermiddagen. Samme eftermiddag kjørte vi op igjen til Flatmark, hvor vi kom kl 8,35 om aftenen efter at ha tilbakelagt 162 km, hvilket den

14. *Lillehammer Tilskuer* 3. september 1901.

gang – under hensyntagen til de bløte veier nede i Romsdalen – blev anset for en svær dagsreise med automobil. Den følgende dag fortsattes reisen kl. 7,35 fm. fra Flatmark med ankomst Dombaas 4,30 –96 km. En ring sprang paa turen og maatte utskiftes.

Kl 5,30 startedes fra Dombaas for at naa Otta om aftenen, men ca 1 km nedenfor Dombaas sprang automobilens bakaksel, og videre kjørsel var umulig, hvorfor automobilens pr hest blev nedkjørt til Otta, hvorfra den pr. jernbane blev sendt til Kristiania for at repareres.»¹⁵

Lokalavisen *Romsdals Budstikke* var også positiv til forsøket og mente at «Prøveturen er avsluttet med det heldigste Resultat. Bjørneklevens Slyngninger klaredes utmerket».¹⁶ Som vi ser, ble turen sett i sammenheng med veienes standard og vognens evne til å klare de bratte bakkene. «Hestene som mødte Automobilens på Reisen tog det med Ro. Paa enkelte flade Strækninger kjørt med en Fart af optil 35 Kilometer i Timen eller Jernbanefart».¹⁷ Bilen ble også vurdert opp mot jernbanen. Den kunne holde «jernbanefart» og var dermed hurtigere enn hest og vogn, noe *Lillehammer Tilskuer* åpenbart anså som viktig. Avisen mente videre at hvis en kunne oppnå et statsbidrag på 5000 kroner ved å frakte posten, ville kostnadene med å bruke de nye kjøretøyene komme «noget nær Middelpriisen paa Jernbanen».¹⁸ Bilen kunne åpenbart bli en konkurrent til jernbanen, noe som skulle bli en høyaktuell problemstilling i Kristians amt. Bilen var nå inne i en bruksmessig fortolkningsprosess. Det nye kjøretøyet ble ikke bare sammenlignet med veiens trafikanter, men også med eksisterende samferdselsmidler slik som jernbanen. Bilen skulle ikke bare frakte folk og reisegods. Den kunne også brukes i det offentlige tjeneste som et alternativ til jernbanen.

Da Holst kom hjem fra «inspektionsreisen til Jerkin», fikk han høre om Beduins tur gjennom Kristians amt. Den ble som tidligere nevnt, gjennomført uten Holsts velsignelse. Amtmannens autoritet ble dermed satt på prøve. Holst utba seg en forklaring fra Krag som han mente måtte være rette mann.¹⁹ Krag var tross alt veidirektør. Krag på sin side skjøv saken foran seg og tok den opp med det hollandske konsulat, uten å kunne gi noen god redegjørelse for at Holst ikke var blitt kontaktet.

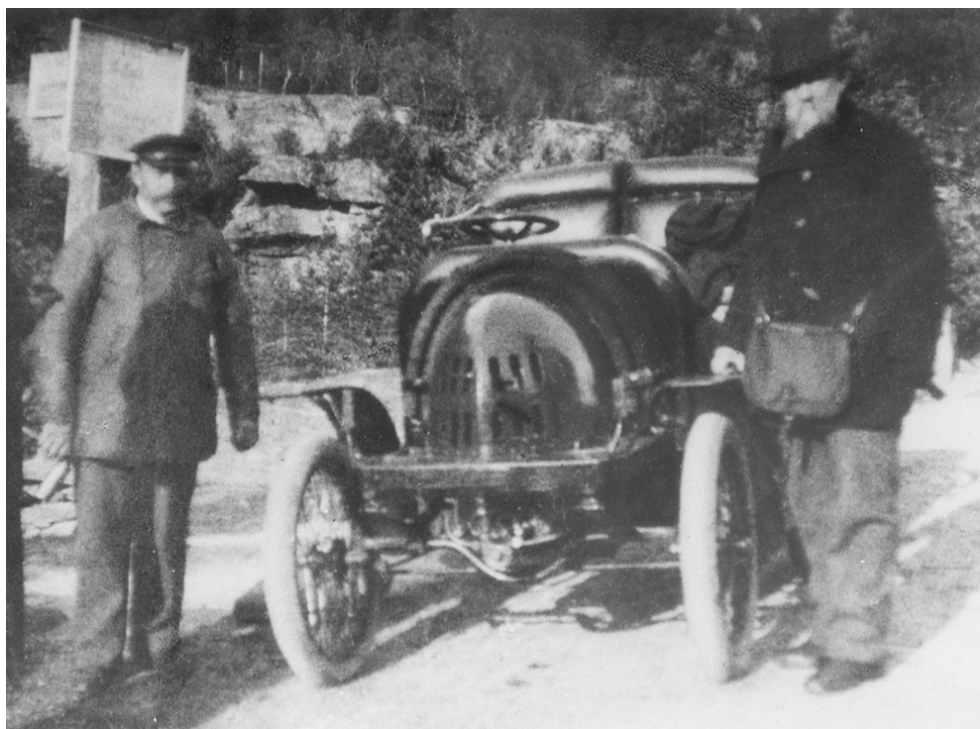
15. *Gudbrandsdølen* 19. november 1924, beretningen skrevet på grunnlag av et ikke-publisert manus av amtsingeniør Aubert.

16. *Romsdals Budstikke* 7. september 1901.

17. *Lillehammer Tilskuer* 5. september 1901.

18. *Ibid.*

19. Brev fra Amtmanden i Kristians Amt, datert Gjøvik 14. oktober 1901, J.No 3726, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.



Krag til høyre sammen med den tyske sjåføren Beireis til venstre. Bildet er tatt på prøveturen i 1901 og vognen er den aktuelle Wartburgen. (Originalbilde utlånt av Grand Hotel Bellevue, Åndalsnes).

Det vi kan lese ut av dette, var at Krag var kommet i forlegenhet, ikke bare overfor Holst, men også i forhold til Aubert som han var sjef for. I utgangspunktet var det veidirektøren som skulle ha rådgitt Beduin om alle problemene som kunne dukke opp hos amtmennene. Krag og flere andre autoriteter hadde dessuten vært med på prøveturen til Holmenkollen. Beduins prøvetur illustrerer «kollisjonen» mellom veidirektør Krag's entusiastiske holdning til den nye teknologien og amtmennenes ønske om å bestemme. Gjennom denne polariseringen lå det også en mulighet for at bilene kunne bli fortolket forskjellig på det nasjonale og det lokale nivået.

Bilen hadde imidlertid ikke noen innlysende plass innen den norske samferdselen. Petrus W.S. Beduin beskrev dette i sin dagbok slik: «Det er lett å forstå den interesse vi vakte når man husker at de indre deler av Norge, på grunn av det vanskelige terrenget ikke har noen jernbane, slik at all transport av personer og gods må foregå med hestevogner etter veiene».²⁰ Det var nettopp dette det skulle dreie seg om. Bilen skulle innplasseres i forhold til jernbane, hest og vogn. Norge var et land preget av fjell og daler. Ikke bare de samfunnsmessige strukturene strittet i mot, naturen var også en stor barriere.

20. Svenson et al. (2001) side 31.

Etter prøveturen beregnet Veidirektør Krag kostnadene ved å etablere en permanent rute på strekningen. I et møte i Den Polytekniske Forening i desember 1901 la Krag fram sitt regnestykke:

«Krag oplyste med hensyn til veibygning, at han havde beregnet de veie, som det resterede at bygge i vort land til at koste 75 millioner kroner. En jernbane Otta-Veblungsnes, hvilket i sin tid måtte bygges, vilde koste 10 mill. kr. Trafiken vilde antagelig forrente anlægget med 1 cCt. Staten måtte altså skyde ind 3 pCt., eller 300 000 kr. om året. Med et statbidrag af 10 000 kr. kunde man få igangsat trafik med motorvogn».²¹

Krag så altså bilen og jernbanen i sammenheng. Samtidig argumenterte han for en bilrute, gitt at en kunne få til statlige subsidier. Krag vurderte også vei-profiler, fundamentering, kjøretøyenes tyngde etc. i forbindelse med en eventuell bilbruk. Prøveturen representerte dermed ikke utelukkende en utprøving av ny teknologi til bruk på de norske landeveiene. Økonomien i forbindelse med den nye teknologien ble også undersøkt i et større perspektiv.

Etter prøveturen utarbeidet Krag fullstendige «Tabeller over Drift af Motorvogne» på ruta mellom Otta og Åndalsnes. *Lillehammer Tilskuer* skrev at det allerede i 1902 skulle være mulig å anvende biler på den nye ruta.²² Opplegget var beregnet på de tre sommermånedene juni, juli og august med en avgang daglig i hver retning. Det dreide seg dermed om en «sommerbil» med begrensede muligheter. Krag beskrev både vognstørrelsen og laget økonomiske oppsett som viste hva rutebilen ville koste. Han hadde dermed flyttet bilen inn i en utredningsprosess der han også vurderte lønnsomheten ved en eventuell drift. Det var imidlertid ikke gitt at amtsledelsen i Kristians amt ville akseptere denne forståelsesrammen, eller fortolkningen, om en heller vil.

For Aubert reiste prøveturen på mange måter langt flere spørsmål enn han hadde fått svar på. Selv om han hadde vært i England for å studere bilene i 1899, endret bilen seg mye de første årene. Etter prøveturen dro Aubert til Leipzig «for der at overvære en motorutstilling».²³ I en rapport etter studieturen redegjorde han for sine erfaringer. *Aftenposten* oppsummerte Auberts synspunkter slik: «Som man ser, er de resultater, amtsingeniør Aubert kommer frem til, ikke opmuntrende til anlæg af motorvognruter her i landet paa nuværende tidspunkt».²⁴ Aubert ga ifølge *Aftenposten* uttrykk for at «paa motorvognenes nuværende utviklingsstandpunkt anser han det ikke berettiget at anlægge ruter, der ikke specielt paa grund af trafikforholdene egner sig derfor». Som et eksempel på en egnet rute, pekte Aubert på ruta fra Molde over

21. *Teknisk Ugeblad* 3. januar 1902.

22. *Lillehammer Tilskuer* 9. november 1901.

23. Brev fra Den kongelige norske Regjerings dept. for de offentlige arbeider, J.no. 4078

1901, Gjemmenummer 140. Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

24. Referat fra *Aftenposten*, gjengitt i *Sundmørsposten* 17 januar 1902.

Batnfjordseidet. Aubert anså ikke ruta mellom Otta og Åndalsnes som egnet for rutevogntrafikk. Dermed var motorvognndrift på denne viktige strekningen svært usikker. Samtidig hadde han indirekte antydning en mulig etablering på ruta mellom Molde og Batnfjord.

Avisen konkluderte med at

«Med den hurtige utvikling, som motorvognteknikken undergår, faar man imidlertid haabe, at det ikke tager altfor lang tid, før de værste ulemper er fjernet, og vognene i det hele taget naar slig fuldkommenhed, at de med held kan optages i vort kommunikationsvæsens tjeneste».

For hovedstadsavisen *Aftenposten* var dette et økonomisk/teknisk anliggende. Vi ser også at hovedstadsavisen håpet at bilene snart kunne tas i bruk innen «kommunikationsvæsenet». I praksis betydde dette bilruter. I denne sammenheng hadde *Aftenposten* og Aubert ikke samme optimistiske syn. Som vi har sett, anså imidlertid Aubert ruta mellom Molde og Batnfjord som velegnet for en bilrute. Vi skal se nærmere på dette.

5.4 Ruta mellom Hjelset og Batnfjord

Etter at Krag hadde gjennomført prøveturen mellom Otta og Åndalsnes i 1901, fortsatte han arbeidet med en bilrute mellom Hjelset (utenfor Molde) og Batnfjord i Romsdals amt. Også andre personer begynte å prøve ut den nye teknologien og ønsket å etablere en bilrute her.

I 1902 gjennomførte bergenserens Christian Harmens forsøkskjøring på ruta mellom Eide–Voss–Stalheim. Ikke uventet var den aktuelle bilen en Wartburg, men den var noe lettere og mindre enn prøvevognen til Krag.²⁵ I forbindelse med forsøket til Harmens utarbeidet amtsingeniør Landmark i Søndre Bergenhus en oversikt over driftsresultatene for denne ruta og sendte disse inn til Veidirektoratet.²⁶ Som vi ser, fulgte Landmark opp veidirektør Krag's økonomiske analyser. To sentrale forhold ble vurdert: Prisen pr. km når hest og vogn ble brukt, og belastningen på veiene. Selv med bare 2 passasjerer pr. tur, ville den lette vognen kunne drives økonomisk forsvarlig. Forsøket til Harmens skapte en forskyving i forståelse av de nye kjøretøyene: Det var nå mulig å drive kommersiell drift også med små vogner. Vognenes bredde skulle for

25. Meddelelser vedkommende Motorvognndrift paa Routen Eide-Voss-Stalheim, vedlegg til brev til veidirektør Krag fra amtsingeniør Landmark, datert 18. August 1902, Papirene etter amtmannen i Romsdals amt, Journalsommer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdal, Statsarkivet i Trondheim.

26. Ibid.

øvrig tilpasses hest og vogn der en måtte velge kjøretøyer som passet til en veibredde på 2,5 m.²⁷



Kart som viser ruta mellom Hjelset og Batnfjord. Kartet er hentet fra *Reisehaandbog over Norge*, 11. Udgave, del III Vestenfeldske Norge ved dr. Yngvar Nielsen, Christiania 1908, Alb. Cammermeyers Forlag.

Krag hadde ikke oppnådd noen forståelse for å bruke penger på å tilpasse veiene til bilene. Harmens forsøk viste at hvis vognene kunne tilpasses rent fysisk til datidens veistandard, ville de også ha større muligheter for å bli kunne drives økonomisk. Dette perspektivet hadde Krag indirekte åpnet for gjennom sin prøvetur. Vi ser her at bilens innplassering ble forsøkt på ulike måter. Fikk man ikke gjort noe med veiene, tilpasset man bilene. Dette viser nok en gang hvor mangesidig og sammensatt bilens innføring var på dette tidspunktet.

27. Extractafskrift af Privatskrivelse fra Amtsingeniør Landmark til Veidirektør Krag af 18de August 1902, Journalnummer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdal, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

På grunnlag av de samlede data som forelå, utarbeidet Krag et «Prospektus for en eventuell Motorvogndrift over Batnfjordseidet, beregnet for Post- og Passagertrafik mellem Hjelset og Batnfjordsøren i Korrespondanse med nuværende Dampskibsruiter til og fra Molde og Kristiansund».²⁸ Dette var for øvrig i samsvar med det Hiorth hadde antydnet på det tidligere omtalte møtet i PF i 1901.²⁹ Slik sett dro Krag og Hiorth i tospann der grensen mellom det offentlige og det private var i ferd med å bli mer uklare.

Nå fulgte det økonomiske analyser med ønsket om utprøving. Dette var imidlertid ikke noe tilfeldig utredningsarbeid. Krag drev nå denne kartleggingen systematisk i forbindelse med bilenes muligheter på den norske landsbygda. Målet med dette utredningsarbeidet var i ferd med å bli konkretisert: «Der er nu planer oppe om en ny Motorvogn-Rute paa Vestlandet, nemlig over Batnfjordseidet mellem Hjelseth og Batnfjordsøren i Romsdals Amt, en Strækning paa 19 Kilometer».³⁰ Dette forteller nok en gang at Krag vurderte bilen som en rutebil, og i første rekke på veier med en akseptabel standard. Disse første utredningene var slik jeg ser det, noe mer enn en objektiv økonomisk analyse. Ved å presentere gunstige økonomiske analyser når det gjaldt bruken av kjøretøyene, kunne entreprenørene påvirke valget av teknologi. Krag på sin side brakte sin forståelse av den nye teknologien videre gjennom budsjettene. Slik jeg ser det, var det nettopp Krags teknologiske visjon av rutebilen som ble presentert i tidstabellene, de økonomiske analysene og vognenes størrelse. Kortere kjøretid, rimeligere frakt sammenlignet med skysskafferordningen og vogner tilpasset det norske veinettet, var sentrale poenger. Bilene ble dermed tilpasset på to måter. Rent teknisk dreide det seg om små kjøretøyer tilpasset de norske veiene. I et økonomisk perspektiv ble de vurdert i forhold til datidens samferdsel.

Våren 1902 skrev amtsingeniør Aubert en lang artikkel over flere nummer i det danske *Nordisk Cykle- og Motor-fagblad* som på dette tidspunktet var organ for den danske automobilklubben. Her presenterte han et omfattende budsjett for hva det ville koste å etablere omnibusstrafikk med biler av forskjellig størrelse.³¹ Aubert ble nå på mange måter betraktet som en ekspert på området i Skandinavia. Han gikk også inn i den samme diskursen som Krag hadde lagt opp til.

Krag valgte å sende den økonomiske utredningen fra Landmark når det gjaldt Harmens prøvetur mellom Voss og Stalheim over til Aubert for en vurdering. Krag viste til «Hr. amtsingeniørens spesielle Erfaring paa disse områ-

28. Brev fra veidirektøren til Hr. Amtsingeniør Hovdenak, datert Kristiania 29. august 1902, Journalnummer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdal, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

29. *Lillehammer Tilskuer* 24. desember 1901.

30. *Lillehammer Tilskuer* 2. september 1902 på grunnlag av en artikkel i *Aftenposten*.

31. *Nordisk Cykle- og Motor-Fagblad* nr 8 og 9, 1902.

der» og ba om Auberts kritiske bemerkninger. I sitt svar ga Aubert uttrykk for at «først vil jeg udtale min glede over, at der nu er udsigt til å faa etableret prøvedrift på ruta over Batnfjordseidet, hvilken rute jeg tidligere har fremhevet som passende for etableringen av saadan». ³² Ut fra Auberts kritikk av veidirektør Krag året før, var dette positive toner for Krag. Slik jeg ser det, hadde Aubert på mange måter oppnådd det han ønsket, nemlig å få forsøkene bort fra den lange ruta mellom Otta og Åndalsnes, et «minefelt» for jernbansaken. Aubert ga uttrykk for at det økonomiske overslaget var «nøakternt og korrekt opsat», men mente at det burde justeres i fall det kom til permanent drift. ³³

I et senere brev til amtsingeniør Hovdenak i Romsdals amt bemerket Krag lakonisk: «Da, som Dem bekjendt, Hr. Aubert tidligere har stillet sig meget tvivlsom overfor de opstillede Beregninger, synes det tilfredsstillende, at han nu slutter sig til det opgjorte overslag, som jeg derfor tør haabe maa kunne lægges til Grund for Sagens videre Behandling». ³⁴

Aubert hadde nå landet på samme argumentasjonsform som Krag. Sikkerhetsaspektet var ikke lenger like påtrengende siden ruta mellom Hjelset og Batnfjord gikk på veier med langt bedre veistandard enn mellom Otta og Åndalsnes. Amtseniør Hovednak i naboamtet hadde heller ikke i samme grad som Aubert vektlagt farene tilknyttet møtene med den daglige trafikken langs veiene.

Slik sett var både Krag, Aubert og Hovednak på vei mot en felles forståelse når det gjaldt arbeidet med å etablere en bilrute på strekningen over Batnfjordseidet. Motsetningene innen den norske veiadministrasjonen var i ferd med å utjevnes. Et mer omforent syn på rutebilene var i ferd med å utkrystallisere seg.

5.5 Posten med bil

Ruta over Batnfjordseidet var ikke noen utpreget turistrute med spektakulære naturopplevelser eller med overdådige overnattingsmuligheter. Posten ble fraktet over Batnfjordseidet i hovedsak fordi båtene skulle slippe å gå over Hustadvika mellom Molde og Kristiansund. Enkelte turister foretrakk imidlertid også denne avlastningsruta.

Krag hadde henvendt seg til «Expeditionsschefen i Poststyrelsen, Hr. Heyerdahl» som hadde stilt seg velvillig til en tanke om motorvogndrift på strek-

32. Brev til veidirektøren fra amtsingeniør Aubert datert Andvord i Lom, 2. september 1902, J.nr 3153/1902, Gjettenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

33. Ibid.

34. Følgrebrev med journalnummer 3153/02 datert Kristiania 10. september 1902.

ningen.³⁵ Et eventuelt interesseselskap som kunne ta seg av driften av bilene, kunne påregne seg et tilsvarende bidrag som postbefordringen krevde, 4500 kroner pr. år. Til sammenligning kostet Harmens lille Wartburg 3500 kroner.³⁶ I tillegg mente Krag det ville være mulig å få til et statsbidrag på 1000 kroner pr. år de første tre årene. Med et samlet beløp på 5500 kroner mente Krag det ville ligge tilrette for en lønnsom drift.³⁷

Krag hadde tenkt å be departementet om å føre opp et statsbidrag på 1000 kroner allerede for kommende budsjettsperiode, noe som krevde konkret handling innen 14 dager, nærmest som en aksjon å regne. Et annet og meget sentralt poeng var at «departementet maatte have en bestemt Autoritet, Korporasjon eller et Interessseselskab at forhandle med». Hovdenak ble bedt om «at søge dette Spørgsmaal løst snarest mulig». Krag mente at saken burde ha så stor betydning for Ålesund, Molde og Kristiansund at en burde kunne få tilstrekkelig støtte til «Dannelse af et Interessseselskab for Anskaffelse af 2 Motorvogne, som Veidirektøren tror bør anskaffes».³⁸

Her står vi overfor et meget interessant prosjekt. Veidirektør Krag engasjerte sine tre amtsingeniører Landmark, Hovdenak og Aubert i en aksjon som tok sikte på å etablere et bilselskap. Dette selskapet skulle drive med frakt av folk og post over Batnfjordseidet. Bilen skulle veves inn i et større teknologisk og økonomisk system. Selskapet skulle drives delvis med midler fra «poststyrelsen», delvis på statlige subsidier, i det minste i en overgangsperiode. Amtsingeniør Hovdenak skulle bidra til at etableringen kunne finne sted. Koblingen mellom et offentlig engasjement og bilbruk var noe helt nytt. En ny forståelsesramme var i ferd med å etableres. Rutebilen skulle nå kunne drives gjennom et initiativ fra veiadministrasjonen, delvis finansiert via offentlige midler (postgodtgjørelse og direkte årlige subsidier).

På dette grunnlaget tok amtsingeniør Hovdenak kontakt med Kristiansunds Damskibsselskab. Målet var at dette selskapet skulle sette seg i spissen for etableringen av et nytt selskap. Selskapet skulle ta det økonomiske ansvaret for driften av et bilselskap i forlengelsen av dampskipenes anløp. Hovdenak opptrådte her som en etablerer, eller endringsagent om en heller vil. Kristiansunds

35. Brev fra veidirektøren til Hr. Amtsingeniør Hovdenak, datert Kristiania 29. august 1902, Journalnummer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdal, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

36. Meddelelser vedkommende Motorvogndrift paa Routen Eide-Voss-Stalheim, Ekstraktafskrift af Privatskrivelse fra Amtsingeniør Landmark til Veidirektør Krag af 18de August 1902, Journalnummer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdal, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

37. Ibid.

38. Brev fra veidirektøren til Hr. Amtsingeniør Hovdenak, datert Kristiania 29. august 1902, Journalnummer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdal, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

Dampskibsselskab var imidlertid inne i en omorganiseringsprosess og selskapet kunne, til tross for direksjonens interesse, ikke ta standpunkt til saken.³⁹

Slik sett strandet dette interessante initiativet, men nye veier åpnet seg. Dampskipsnæringen i regionen hadde anbefalt det offentlige å ta seg av saken, noe også amtmannen og amtsingeniøren hadde stilt seg bak.⁴⁰ Ballen var dermed på mange måter kastet tilbake til landets øverste veiadministrasjon.

5.6 Harmens initiativ

Det faktum at Krag hadde åpnet for en statlig delfinansiering av ruta, førte til at Christian Harmens så en gylden mulighet til videre drift av Wartburg-vognen han opprinnelig hadde brukt på ruta mellom Eide og Stalheim. De statlige subsidiene var nettopp det han trengte for å få til en lønnsom drift. Amtsingeniør Landmark i Søndre Bergenhus hadde orientert Harmens om at veidirektør Krag var interessert i at det skulle opprettes en «hurtigrute med motorvogn» over Batnfjordseidet.

Harmens skrev at «Det er min Tanke og Hensigt at søge dannet et Interesseselskab til Drift med Motorvogne over Batnfjordseidet og isaafald at anskaffe 1 eller 2 moderne lukkede Motorvogner». De aktuelle vognene skulle ha plass til 8 til 10 personer med bagasje og ha tette vegger med vinduer. Da ruta skulle gå om natten, var det viktig at de reisende kunne sitte «lunt og tørt, beskyttet mod al slags Uveir og Kulde Vaar og Høst».⁴¹ Inntil han kunne anskaffe disse vognene, ville han bruke den lille Wartburg-vognen. En ny skisse for en postførende rutebil var skapt. Den skulle være innelukket, en ytterligere forming av bilen, og dessuten ha plass til 8-10 personer.

En attest fra amtsingeniør Landmark i Søndre Bergenhus var vedlagt brevet. Den bekreftet at «Automobilet gik under de Ture som jeg gjorde med samme paa de forannævnte Ruter, sikkert og godt».⁴² Her ble altså amtsingeniør Landmark brukt som vitne i en saksbehandling knyttet til amtmannen i Romsdals amt.

39. Afskrift af Kristiansunds Dampskibsselskabs Skrivelse af 7/10 02 til Amtsingeniøren i Kristians amt, Journalnummer 2225/03, Amtsingeniøren i Romsdals amt, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

40. Brev fra veidirektøren til Postbestyrelsen datert 28. Oktober 1903, Journalnummer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdal, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

41. Brev fra Christian Harmens til amtmannen i Romsdals Amt, datert Bergen 22. september 1902, Journalnummer 3388/1902, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

42. Ibid.

Som vi har sett, var det oppstått problemer med å koble bildriften opp mot Kristiansunds Dampskibsselskab. Dette førte til at Harmens gikk andre veier. Den 8. oktober 1902 søkte han på vegne av et aksjeselskap som var under dannelse, om å få drive biltrafikk på den aktuelle ruta. I brevet pekte Harmens på at grosserer og stortingsmann Arne Arnesen i Kristiansund hadde «paataget sig at forestaa Tegning af Aktier i ovennævnte Aktieselskap ligesom han selv har tegnet sig for flere Aktier.» Selskapet hadde sikret seg den nødvendige kapitalen og Arnesen skulle drøfte saken med veidirektør Krag.⁴³ Stortingsmann og grosserer Arnesen så åpenbart på initiativet som så viktig både for seg selv og for regionen at han kunne engasjere seg i saken. Hvis denne indirekte koblingen til Stortinget kunne føre fram, ville saken bli sterkere forankret i et politisk/administrativt system med vekt på en delfinansiering/subsidiering av det offentlige. Nok en gang ble en sentral beslutningstaker på høyt nasjonalt nivå dratt inn i bildiskursen.

Veidirektør Krag mente at et eventuelt privat selskap burde kunne ta seg av driften som en prøveordning mot et statsbidrag, men i november og etter at Krag formelt var gått av som veidirektør, forelå svaret. «Postbestyrelsen ser sig ikke istand til at foranledige noget forslag om statsbidrag til dette øiemed».⁴⁴ Uten statsstøtte ble det heller ikke noe selskap. Dermed falt grunnlaget for Harmens initiativ også bort.

Vi står overfor et meget viktig poeng her: Amtmannen, amtsingeniøren og veidirektøren gikk sammen og hevdet at det offentlige burde gå inn og støtte prøvedrift med biler. De forsøkte også å skape allianser med både øvrighetspersoner og et dampskipsselskap. Nettverket økte. Her ble det etablert et nytt «script» for hvordan bilene kunne sees: Hvis det var snakk om en postrute med offentlig delfinansiering, var det legitimt for både amtsingeniøren, amtmannen og landets sentrale veiadministrasjon å engasjere seg direkte.⁴⁵ «Statsbilen» fikk med dette på mange måter en ny form, men med amtmannen som en nøkkelperson.

Noe av det siste Krag gjorde som veidirektør var å fremme bevilgningskrav i forbindelse med statsbudsjettet for 1903–1904. I denne forbindelse tok veidirektøren opp bilspørsmålet på nytt overfor Stortinget og pekte innledningsvis på at Stortinget i 1899 hadde bevilget 5000 kroner til undersøkelser og forberedelser når det gjaldt bruk av biler på de norske landeveiene. Krag uttal-

43. Brev til veidirektøren fra Harmens Christiania datert Bergen 4. Oktober 1902, Journalnummer 3500, Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

44. Brev fra Den Kongelige Norske Regjerings Departement for de offentlige Arbeider, Postbestyrelsen datert Kristiania 30. Oktober 1902 til veidirektøren, Journalnummer 2458/1903, Amtsingeniøren i Romsdals Amt, Amtmannen i Romsdals Amt, Statsarkivet i Trondheim.

45. «Script»: Se Akrich (1992).

te: «Motorvogne i utlandet vinder mere og mere terræn, idet forbedringer i konstruktionen stadig gjøres, hvorfor veidirektøren fremdeles er af den sikre formening, at de ogsaa hertil i fremtiden vil blive et mere almindeligt benyttet befordringsmiddel end nu». ⁴⁶ Krag ønsket at bilen skulle brukes i offentlig tjeneste, som bl.a. ombringelse av posten unektelig var. Han mente videre at det offentlige burde støtte tiltaket økonomisk på lik linje med jernbanen og den private dampskipsfarten. Krag begynte nå å se samferdselen mer helhetlig der også bilene skulle inngå.

I veibudsjettproposisjonen for 1904–1905 uttrykte veidirektøren et håp om statsbidrag til motorvogndrift over Batnfjordseidet. Stortingets veikomite behandlet saken om statsfinansiering av rutebilene i 1904 og kom fram til at staten ikke kunne støtte biltrafikken. Spørsmålet var blitt aktualisert siden det forelå planer for en rute også mellom Notodden og Tinnoset. ⁴⁷ For Veikomiteen var bilen åpenbart mer et konsept enn en realitet. Det som var en mulighet for Krag, framsto som en kuriositet for politikerne på Stortinget.

Forskjellen i denne oppfattelsen av bilens muligheter kan beskrives ved følgende sitat fra *Morgenbladet*: «Det er noksaa mærkeligt, at man endnu ikke kan paavise en eneste regelmæssig Automobilrute i hele Norge, hvor sommertiden dog skulde byde andskillige Chanser for en saadan Befordring. Er da al Foretagsomhed ifærd med at dø i dette Land». ⁴⁸ Sett med hovedstadens teknologivennlige øyne kunne det virke slik.

Krag var i utgangspunktet glødende opptatt av samferdsel knyttet til både spor og vei. Krags engasjement i forbindelse med rutebilene førte til at veidirektørens rolle kom sterkere fram på et nasjonalt plan. Bilene ble et arbeidsområde som hørte inn under veidirektøren, men som samtidig var lagt til amtsledelsen gjennom de amtsvise regelverkene. Krags bil ble på mange måter en «statsbil» gjennom rutebilene, om enn kun på papiret i form av skisser og utredninger og gjennom praktiske forsøk. Hvordan denne «statlige papirbilen» skulle samordnes og forhandles i forhold til landsbygdas krav og behov, var imidlertid uklart. I denne sammenheng sto en på mange måter ved et veiskille.

Krags periode som veidirektør var over. Med han gikk også den eksperimentelle perioden i bilismens pionerår over i historien. Mens Krag engasjerte seg sterkt for bilen på landsbygda, fikk bilismen i hovedstaden andre aktører og da i første rekke Fredrik Hiorth. Her ble Krag mer en bisitter, om enn ikke

46. Ekstrakt-Gjenpart af Veidirektørens Budsjettfremstilling for Terminen 1904-1905 angaaende Motorvogndrift, Journalnummer 2225/03, Amtsingeniøren i Romsdals amt, papirene etter amtmannen i Romsdals amt, Statsarkivet i Trondheim.

47. Indst. S nr. 217 (1918), side 364.

48. *Morgenbladet* 17. august 1904.

passiv. Vi skal i neste kapittel gå litt tilbake og se nærmere på bilbruken i hovedstaden Kristiania.

5.7 Konklusjon

Dette kapitlet har synliggjort hvilken bil Krag søkte å forme på slutten av sin karriere. I perioden fram til Krag gikk av høsten 1903, har vi sett en klar tendens i retning av å satse på mindre vogner i stedet for store. Krag's landeveisbil framsto som en rutebil med mange av de samme bruksområdene som toget. Et annet viktig særtrekk var at Veidirektoratet i første rekke ønsket å prøve ut den nye teknologien på landsbygda. Prøveturene kan leses på mange måter. Et resultat ble at de mindre vognene pekte seg ut.

Rutebilene ble gjenstand for omfattende nasjonale utredninger der både vurderinger av veistandard og veiprofiler inngikk. Vi har også sett at veidirektøren ikke uventet la økonomiske analyser til grunn i sine vurderinger av bilens muligheter på de norske landeveiene. Et viktig forhold var at frakt av post også skulle inngå. Sett med veidirektørens øyne skulle bilen innplasseres i et større samferdselssystem. I dette perspektivet representerte bilen også en mulighet for modernisering av samferdselen knyttet til vei.

Gjennom prøveturene utviklet det seg en mer omforent holdning til de nye kjøretøyene også innen den norske veiadministrasjonen. Ved at veidirektøren og amtsingeniørene dro i tospann og hadde samme mål, skjøt det vi kan kalle bilsaken fart. Prosessen utkrystalliserte på mange måter en liten gruppe med bilpionerer knyttet til landets veiadministrasjon som hadde betydelig nasjonal og regional kompetanse og innflytelse. Dette var på mange måter et ekspertvelde, om enn i miniatyr.

I forbindelse med arbeidet med å etablere en bilrute over Batnfjordseidet fikk bilen en klarere kollektiv profil, men samtidig med elementer av statlig styring. På mange måter dannet utredningsarbeidet i forbindelse med Hjelset-Batnfjordsruta et forhandlingsrom der det ble utviklet en «prototyp» for hvordan bilruter med en sterkt statlig engasjement skulle etableres. Hvis ruta ble postførende, ville en kunne gå inn med statlige subsidier. Det kan se ut som at amtmennene og amtsingeniørene lettere kunne støtte implementeringen av bilen på landsbygda når det statlige nivået gikk inn med økonomisk støtte og synliggjorde bilen som et «kollektivt» transportmiddel. Slik sett var det ikke lenger noe spørsmål om hvorvidt bilen skulle komme. Det dreide seg mer om hvilken form den skulle få, og da sett med øvrighetspersonenes øyne. I denne sammenheng hadde amtmennene en nøkkelrolle.

Kapittel 6

Hovedstadsautomobilen

Den af Hr. Hiorth fremviste lille Luxusvogn er ialdfald den mest fuldkomne Maskine, som har været seet her i Byen, og selv den mest skeptiske vil vistnok – efter at have prøvet den – maatte indrømme, at før eller senere vil dette Transportmiddel ogsaa her i Landet komme til at bevirke en voldsom Omvæltning paa Kommunikationsvæsenets Omraade». ¹

6.1 Innledning

Vi så i forrige kapittel at veidirektør Krag prøvde ut bilen på de norske landeveiene. Et åpent spørsmål var hvilken form bilbruken skulle få på den norske landsbygda. Hvilken teknologi skulle en velge, hvor store skulle bilene være og hvordan skulle de brukes? Kanskje like viktig var det som skjedde i byene. Ikke uventet ble bilen i første rekke et hovedstadsfenomen også i Norge fra starten av. Dette var ikke ulikt det en så i de største byene i Europa. Det var hit de første bilene kom, om enn i et beskjedent omfang. Mange av de første vognene som kom til Norge, var enten innom Kristiania eller ble solgt der. Kristiania ble dermed på mange måter det første utstillingsvinduet for den nye teknologien i Norge.

Som vi har sett, var bilen under Krag et mangfoldig og eksotisk kjøretøy der valget mellom elektrisitet, damp og bensin ennå var uklart. I dag vet vi at det var bilene med forbrenningsmotor og ikke damp eller elektrisitet som skulle bli enerådende både i byene og på landsbygda. Hvordan skjedde denne teknologiske avklaringen?

I byene dreide det seg ikke lenger om «virtuelle» biler, men om konkrete gjenstander. Bileierne ønsket rimeligvis også å bruke bilene utenfor bygrensene. En rekke av bilpionerene pekte på at kjørehastigheten var for strengt regu-

1. *Morgenbladet* 25. september 1902.

lert i de amtsvise regelverkene. Med mindre de amtsvise regelverkene ble revidert og åpnet for en større kjørehastighet, var bilen på mange måter frarøvet sitt fortrinn, hevdet de. For mange var revisjonen av de amtsvise regelverkene et viktig skritt i retning av en mer utbredt bruk av bilene. Hvordan ble bruken av bilen regulert i byene sammenlignet med på landet? I hvilken grad ble det etablert en ny forståelse av bilen gjennom revisjonen av de amtsvise regelverkene?

Jeg vil i dette kapitlet undersøke nærmere hvem som engasjerte seg i integreringen av bilen i Kristiania. Vi skal innledningsvis se på hvordan bruken ble regulert gjennom lovverket. Jeg vil deretter forfølge valget mellom elektrisitet, bensin og damp. Avslutningsvis vil jeg se på revisjonen av de amtsvise regelverkene.

6.2 «Forskrifter for brug av motorvogne»

I 1899 ble det vedtatt forskrifter for bruken av motoriserte kjøretøyer i Kristiania. Dette skjedde omtrent samtidig med at de amtsvise vedtektene for «motorvognene» kom.² Forskriftene som regulerte bilbruken i hovedstaden, kom som et tillegg til et stort og omfattende regelverk, politivedtektene. Et interessant forhold er at politivedtektene for Kristiania også skulle gjelde for «Rigets øvrige Kjøbsteder». Dermed gjaldt forskriftene som regulerte bruken av bilene i hovedstaden, også for landets små og store byer. Politivedtektene for byer og «kjøbsteder» var svært detaljerte. Som et eksempel kan nevnes at «Kjælkeagning, Skøite- eller Skiløbning» på offentlig gate var forbudt.³ En tilsvarende bestemmelse på landet ville virke meningsløs. Bruken av det offentlige rom ble regulert helt ned på individnivå der også bilene skulle finne sin plass. Mens de amtsvise vedtektene varierte noe fra amt til amt, ble reguleringen av de motoriserte kjøretøyene i byene i større grad «standardisert».

Bilene måtte ikke benyttes på gater, veier eller plasser innen byens grenser før de var godkjente av politiet. Videre sto det at «den som ønsker godkjendelse av motorvogn, har derom at indgive skriftlig andragende til politiet.»⁴ Det finnes imidlertid eksempler på at søknadene også ble sendt til formannskapene i byene som på sin side henviste til politiet for videre behandling.⁵ I Kristiania skulle politiet formelt sett prøvekjøre bilene og bruke en «sagkyndig» til besiktigelsen. Av besiktigelsesprotokollen for de første innregistreringene i

2. Forskrifter for brug av motorvogne. Kristiania kommunestyres beslutning av 29de juni 1899, stadfæstet ved kgl. res. af 24de juli 1899.

3. Politivedtægter for Kjøbstaden Levanger, Nordenfjeldsk Tidendes Bogtrykkeri, Levanger 1897

4. Forskrifter for brug av motorvogne. Kristiania kommunestyres beslutning av 29de juni 1899, stadfæstet ved kgl. res. af 24de juli 1899, § 1 og 2.

Kristiania går det fram at det var den sakkyndige som sto for både besiktigelsen, prøvekjøringen og indirekte også godkjenningen av selve søknaden.⁶ Det var ingeniørene Salvesen, Conradi og Rotheim som fikk denne rollen i Kristiania. Som vi ser, fikk de «bilsakkyndige» ingeniørene en viktig rolle i hovedstaden fra første dag. Vi ser også at det var en vurdering av *bilens tekniske stand* som i første rekke skulle legges til grunn for søknaden.

De amtsvise regelverkene slo innledningsvis fast at tillatelse til bruk av biler på offentlige veier «meddeles av amtmanden». Selv om de amtsvise regelverkene også hadde regler som gikk på bilenes tekniske forfatning, var fokuset et annet. På landet skulle bilene kontrolleres «efter Amtmandens nærmere anordning».⁷ Her ble ikke ordet «sakkyndig» nevnt spesielt. Det var amtmanden som skulle vurdere både bruken og kjøretøyenes tekniske stand samt fatte beslutningene. Dette kan tolkes på flere måter. Slik jeg ser det, ville den som søkte i Kristiania få tillatelse, gitt at bilen var godkjent rent teknisk og at føreren var i stand til å kjøre bilen.

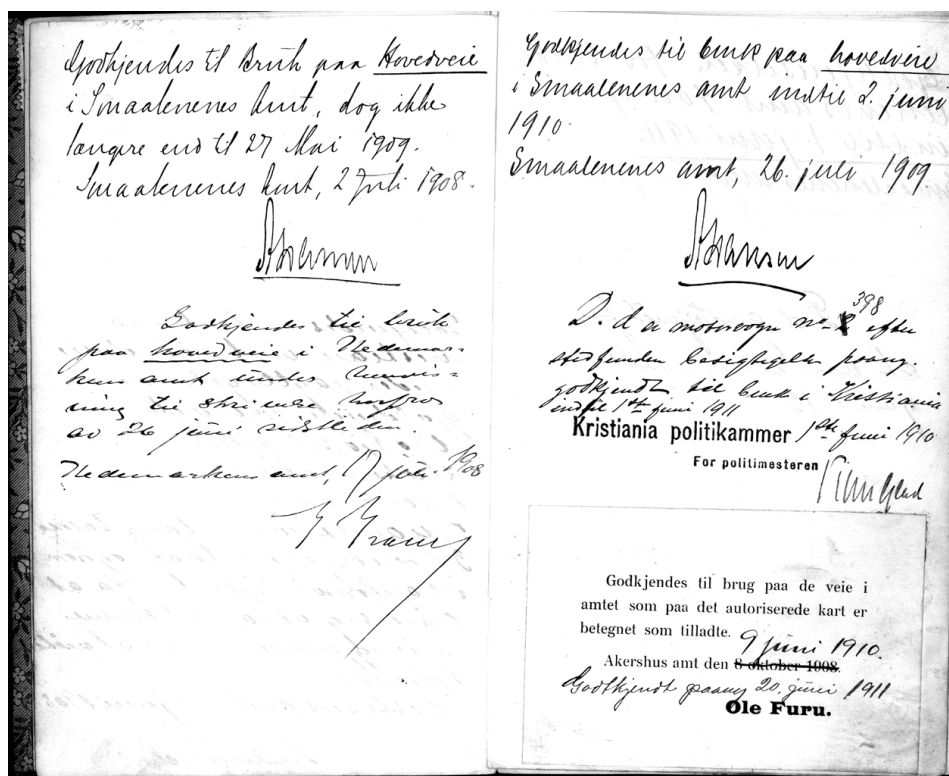
Den detaljerte reguleringen i byene kom også til uttrykk gjennom måten registreringen av kjøretøyene skulle skje på. I Kristiania skulle bilene innregistreres på fortløpende nummer og ha nummerskilt som kunne sees bakfra. I byen kunne en dermed lett finne ut hvem som var bilens eier. I amtene var det tilstrekkelig at navn og adresse til bilens eier ble synliggjort på bilens venstre side i form av en metallplate.⁸ På landet var det dermed ikke mulig å finne ut hvem som eide bilen, med mindre bilen sto stille eller at det var kjent hvem som eide den. Mens bilen i byene ble innplassert i et registreringssystem, framsto bilen på landet på mange måter som en kuriositet. Trolig var det dermed slik, at bilen i utgangspunktet ble sett på som et kjøretøy som i første rekke ville komme til byene i noe omfang.

Bestemmelsene var forskjellige på flere andre viktige områder. I byene kunne en bruke biler som «i regelen» hadde en bredde inntil 2 meter, mens i amtene måtte bilene «i intet Tilfælde» være bredere enn 1,85 meter.⁹ Det var dermed i utgangspunktet duket for en forskjellsbehandling når det gjaldt større

-
5. Som et eksempel kan nevnes søknad fra Søren Wiese Aktieselskab til Fredrikstad Magistrat og Formandsskap datert 13. august 1906, J.nr 302/1906, Fredrikstad kommune, formannskapet.
 6. *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet.
 7. Politivedtektenes § 3 og 5, De amtsvise regelverkene § 5
 8. Forskrifter for brug av motorvogne. Kristiania kommunestyres beslutning av 29de juni 1899, stadfæstet ved kgl. res. af 24de juli 1899, Vedtægter for Benyttelse av Motorvogne på offentlige veier innen Kristians amt, stadfæstet ved kgl. res av 2. September 1899
 9. Ibid. § 6, Vedtægter for Benyttelse af Motorvogne paa offentlige Veie i Kristians amt, Godkjent ved kgl.res av 2.sept. 1899, §11

kjøretøyer slik som omnibusser, varevogner, lastevogner og de mest luksuriøse private bilene.

Et annet viktig forhold var at politivedtektene for Kristiania ikke inneholdt noe eget punkt om kjørehastigheten. Bilene skulle tilpasse seg den øvrige ferdsele. På landet var situasjonen en annen. Her var det ikke tillatt å kjøre hurtigere enn 15 km/t.¹⁰ Bilene i byen kunne dermed både være større enn bilene på landet og kjøre hurtigere, noe som økte nytteverdien av «bybilen».



Utdrag fra «Kontrollbog for Motorvogne» for vogn nummer 2 i Kristiania, senere vogn nummer 398, innregistrert i mai 1908 samme sted. Kontrollbøkene var de første vognkortene og skulle følge automobilene. Eieren av bilen, fabrikkant O. Vestby på Kongsvinger, fikk anledning til å kjøre på hovedveiene i Smaalenes amt, men ikke på herredseiene. Han fikk også lov til å kjøre på nærmere angitte veier i Akershus amt «som paa det autoriserede kart er betegnet som tilladte». Ole Furu var som vi har sett tidligere, amtmann i Akershus amt. Mens det var amtmannen som fattet beslutningen om bilbruken i amtene, var det opp til politimesteren å vurdere bilbruken i byene. (Original i egen samling.)

I byen skulle biler og motorsykler følge reglene som var utviklet tidligere for «almindelige kjøretøier».¹¹ Disse reglene gjaldt «kjørende, ridende og velocipedryttere». Dermed ble biler og motorsykler straks innregulert på linje med samtidens framkomstmidler. Verken de amtsvise regelverkene eller poli-

10. Ibid. § 20

11. Ibid. § 17.

tivedtektene omtalte motorsyklene spesielt. Det er derfor grunn til å tro at motorsyklene kunne brukes langt friere enn bilene, både i by og på land.

Forskjellene på regelverkene mellom by og land kan leses på flere måter. Det kan virke som beslutningssystemet i byene var enklere enn på landet. Bykommunen hadde ansvaret for bygging og vedlikehold av veiene og politiet hadde ansvaret for å regulere trafikken. På landet hadde amtmannen dette ansvaret, noe som førte til at amtmannens virkeområde spente over et stort område. Dette er imidlertid et forhold vi skal komme tilbake til etter hvert.

Vi legger også merke til at forskriftene kom som et tillegg til et allerede etablert regelverk, mens det på landet ble utviklet egne regelverk for bilene. Ved at de amtsvise regelverkene ble utviklet av Veidirektoratet og amtsingeniørene og ikke som et initiativ fra amtmennenes side, kan det virke som amtmennene indirekte aksepterte at den faglige kompetansen når det gjaldt bilene var sviktende. Dette er interessant i et læringsperspektiv. Det var amtsingeniørene og ikke amtmannen som i første rekke var involvert i denne læringsprosessen, om enn i første rekke knyttet til reguleringen.

I Kristiania gikk forsøkene med bilene videre og da i tilknytning til miljøet rundt veidirektør Krag og Fredrik Hiorth. Vi skal se nærmere på hvordan bilene ble mottatt.

6.3 Nye prøveturer i Kristiania

Som vi så i forrige kapittel, ble Wartburgen fra prøveturen til Krag sendt tilbake til Kristiania med brukket bakaksel. Her ble vognen reparert og nye prøveturer ble gjennomført i og rundt Kristiania. *Morgenbladet* omtalte bilen slik: «Den ser nærmest ut som en af de gamle tosædede Sluffeslæder paa Hjul, gaar noksaa lydløst på sine Gummiringe og reguleres med Lethed af Vognstyreren i Gadekryds, eller hvor det ellers gjælder at sagtne Farten».¹² Også i hovedstaden ble bilen omtalt som en hesteløs vogn. Man fortolket en ny og litt uferdig teknologi med utgangspunkt i fortidens og samtidens transportteknologier. *Morgenbladet* presenterte en omfattende reportasje fra prøveturen:

«Her i Byen har vognen været prøvet af en Række Autoriteter, saaledes af Kommanderende General og Kommandanten, Generalintendanten, Generaldirektør Nysom (egen komm: for jernbanen) og Driftsbestyrer Jacobsen, af Amtmanden i Akershus og af Postmesteren i Christiania. Denne sidste foretog forleden Aften en Kjøretur til Ljan og holdt da paa Hjemveien Følge med Jernbanetoget lige til Grønlien, uagtet der mange Gange underveis maatte standses for møtende Heste. Tirsdag skal Felt-

12. *Morgenbladet* 27. september 1901.

tøimester, Oberst Krag, kjøre med Vognen til Hvalsmoen paa Ringerike». ¹³

Her er vi ved et sentralt poeng knyttet til bilens utbredelse. Som vi har sett, tok Krag med en rekke øvrighetspersoner på prøveturen mellom Otta og Åndalsnes. Det skjedde også under prøveturen i Kristiania med samme vogn. Som et direkte resultat av at Hiorth tok inn denne «demonstrasjonsvognen», fikk en rekke sentrale personer innen jernbane, post og forsvar anledning til å prøve kjøretøyet. Forsvaret på sin side hadde allerede sommeren 1900 gjennomført «Mitraljøseforsøg med Motorvogne» på Gardermoen. Selv om den motoriserte mitraljøsen var de hestetrukne overlegen, ville den «dog ialdfald i sin nuværende Form neppe være hensigtsmessig». ¹⁴ Som vi ser, valgte Forsvaret å følge bilens utvikling nøye. Det fikk også førstehånds kunnskap om «motorvognens» utvikling ved å prøvekjøre den på nytt.

Prøveturen hadde en tilleggseffekt. *Morgenbladet* skrev at «Der skal allerede være flere her i Byen, som tænker paa at anskaffe sig slige Ekvipager». ¹⁵ Ved at bilen ble demonstrert for ulike autoritetspersoner, fant den samtidig potensielle kjøpere i hovedstaden. Bilen ble på mange måter en akseptert nyhet i Kristiania. Med det åpnet et gryende marked seg. Vognparken i Kristiania vokste, men fort gikk det ikke. Fram til årsskiftet 1902/03 var det bare innregistrert 8 vogner. ¹⁶ Som vi ser, var antallet svært beskjedent.

6.4 Vognparken i Kristiania

Kristiania fikk sin første bil rundt forrige århundreskifte. I 1899 kjøpte Schous bryggerier inn en lastevogn fra engelske Daimler. Vognen ble den første innregistrerte bilen i hovedstaden. ¹⁷ For firmavognen til Schou var lastekapasiteten viktigere enn hastigheten. Schou hadde mange «bryggerigamper» på stallen, og bare en enkelt motorisert lastevogn kunne erstatte mange hestetrukne lass. Slik sett så bryggeriet muligheter for å erstatte hestetransport med biler. Et annet forhold er at lastevognen til Schou var et svært tidlig eksempel på rullende reklame. Dette forsterker inntrykket av bilen som et moderne kjøretøy, innvevd i storbyens handel og reklameverden.

13. *Ibid.*

14. *Aftenposten* 9. juli 1900

15. *Morgenbladet* 28. september 1901.

16. *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet.

17. *Ibid.*



Lastevognen til Schous bryggeri. (Originalfoto i egen samling).

Vogn nummer 2 i Kristiania var Wartburgen som ble brukt under prøveturen til Krag. Den ble for øvrig senere sendt tilbake til Tyskland. Vogn nummer 3 var et lite privat kjøretøy innregistrert av kaptein L. Torbjørnsen. Dette var trolig en liten trehjulet «bil» som i så fall nærmest var å betrakte som en motorsykkel.¹⁸ Vogn nummer 4 var en Wartburg kontraktør Sørensen kjøpte gjennom Hiorth. Denne vognen ble brukt i forbindelse med Sørensens arbeid på Valdresbanen. I 1902 innregistrerte Schou sin andre lastevogn på nummer 5.¹⁹ I likhet med den store lastevognen til bryggeriet, hadde også denne vognen kompakte hjul med et understell og lignet et hestekjøretøy. Vogn nummer 6 i Kristiania var den lille dampvognen til Hiorth som vi straks skal komme tilbake til. Nummer 7 var en liten Wartburg som artillerikaptein Berger tok med seg hjem fra Eisenach.²⁰ Denne var av samme typen som bilen til Sørensen. Bergers vogn ble for øvrig innregistrert i Nordre Trondhjems amt i 1905 som amtets første. Nummer 8 var en dampvogn som ble disponert av Holmenkollen skysselskap.²¹

18. Toldnes (2000) side 73.

19. *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet. Innregistrert som nummer 25 i Kristiania,

20. Toldnes (1995) side 30.



Fig. 2. En „Union“ Motor-Bryggervogn med Friksionsgear.

Den andre lastevognen til Schous bryggeri. De «kommersielle» vognene hadde en påfallende likhet med hestetrukne kjøretøyer. (Bildet er hentet fra *Nordisk Cykle og Motorfagblad* nr 18 1902).

Usikkerheten når det gjaldt teknologivalget for vognene i Kristiania var åpenbar. Ulike former for framdrift gikk om hverandre. Noen valgte dampdrevne vogner, andre bensindrevne. Hvis vi sammenligner de første vognene i Kristiania, ser vi et skille mellom «kommersielle kjøretøyer» i form av vare- og lastevognene til Schous bryggeri og de langt mindre private vognene. Hovedstadens brusteinsbelagte veier tålte for øvrig belastningen fra de store vognene med kompakte hjul godt, selv om dette ujevne underlaget var til stor belastning for de første bilene. Dette var biltyper som neppe var egnet for landsbygda. Et annet interessant forhold er de tekniske løsningene. Alle lastevognene var nært beslektet med hestekjøretøyene, mens de private vognene i større grad lignet dagens biler. De hadde riktig nok styrespaker og ikke ratt, men var utrustet med luftfylte dekk hentet fra sykkelteknologien. Dette forteller slik jeg ser det, at det var de private vognene som ledet an i den teknologiske utviklingen, og at det var lettere å finne gode konstruksjonsmessige løsninger hvis kjøretøyene var små og lette.

Et tredje interessant forhold er markedet. Det kan virke som det var et større marked for de private vognene den første tiden ut fra at disse var tiltenkt de aller rikeste. De små private vognene skulle også brukes utenfor Kristianias bygrenser. Hvis de var lette og tilstrekkelig små, var det trolig slik at de også i større grad ble akseptert. Antall kjøretøyer i hovedstaden de første årene var imidlertid svært begrenset. Fram til 1905 ble det bare innregistrerte 27 biler i Kristiania. To år senere var antallet fordoblet, men fremdeles lite.²²

21. *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet

Mens perioden før det forrige århundreskiftet var preget av vekst, ble tiden fram til 1905 preget av bankkrisen i Kristiania. Denne krisen, som på mange måter var særegen for Norge, kom i kjølvannet av den kraftige eiendomsboomen og det påfølgende krakket sommeren 1899.²³ Krisen påvirket både investeringsevnen og -viljen. Dette kan være en del av en større forklaring på hvorfor bilparken i Kristiania vokste lite de første årene. Et annet forhold var usikkerheten knyttet til hvilken biltype en skulle velge. Dette skal vi nå se nærmere på.



Bildet viser Albert Hiorth, sønn av direktør Fredrik Hiorth, bak rattet i Wartburgen som ble solgt til kontraktør Sørensen på Valdresbanen. Et interessant poeng er at ifølge teksten på bildet ble automobilen «forsynet med jernbanehjul og bruktes i mange år fra 1902 som Draisin på Gjøvikbanen». Dette forteller igjen om de svake skillene mellom jernbaneteknologien og de første bilene. Disse Wartburgvognene hadde styrespaken på høyre side, noe som fortalte at spørsmålet om høyre- eller venstretrafikk ikke var avklart. (Bildet er hentet fra et album som lenge var i familien Hiorths eie og da ved Erling Hiorth. Albumet eies i dag av Stein Tranvik, Tiller).

22. Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By, Statens vegvesen, Vegdiretoratet, Riksarkivet.

23. Vogt (1921) side 156.

6.5 De elektriske vognenes sorti

I 1899 søkte Kristiania-selskapet «Automobil Aktieselskab» veidirektøren om å få befordre passasjerer på en rekke ruter, blant annet Gjøvik–Odnos–Fagernes.²⁴ Bak selskapet sto M.A. Lea som var disponent for «Telefonkioskerne» i Kristiania.²⁵ Entreprenører innen telefon- og telegrafteknologien så nå muligheter i de nye kjøretøyene. For å undersøke innkjøp av biler nærmere ville Lea dra til Berlin. Lea ønsket «at anstille Undersøgelser angaaende en epokegjørende Opfindelse, hvorved det skal have lykkedes et Berlinerfirma at fjerne den væsentligste af de Ulemper, der hidtil har været Gjenstand for Elektroteknikernes Bestrebelse hele verden over». Det var biler i tilknytning til elektroteknologi Lea skulle se på.²⁶ Som vi har sett, mente de norske veidingeniørene at både damp, bensin og elektrisitet måtte vurderes parallelt.

Lea ga uttrykk for at «Jeg reiser med speciel Anbefaling fra Hr. Veidirektør Krag og tør derfor gjøre Regning paa Adgang til Udenlandets største og bedste Fabriker paa dette Omraadet».²⁷ Lea hadde åpenbart stor tillit til at Krags anbefaling skulle virke som en internasjonal døråpner, noe som understreker betydningen av Krags rolle den første tiden. Lea gjennomførte turen til Berlin, men kom av ukjente grunner ikke tilbake til Norge med noen motorvogn. Det var imidlertid interesse knyttet til de elektriske bilene i Norge, ikke minst fordi Norge hadde god tilgang på elektrisk kraft.

Samme år skrev ingeniør Einar Rasmussen en kritisk artikkel om elektriske vogner i *Teknisk Ugeblad*.²⁸ Konklusjonen til Rasmussen må ha vært temmelig nedslående for Lea og andre som ønsket å satse på elektriske vogner. «Når hensyn tages til vort kuperede terræng, den dårlige brolægging og den indskrænking vinteren medfører, tror jeg ikke at der er udsigt til med det første at kunne benytte elektriske motorvogne med nogen fordel hertilands».²⁹ Det er ikke noe som tyder på at «Aktieselskabet Automobil» kom i gang, verken med praktiske forsøk eller regulær drift på de norske landeveiene.

I desember 1901 drøftet Den Polytekniske Forening bruken av elektriske omnibusser. PF beskrev de elektriske bilene slik:

24. Brev fra Automobil Aktieselskab til veidirektøren datert 7. februar 1899, Journalnummer 497, Motorvogne (Historik), Gjemmenummer 140, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Riksarkivet.

25. Afskrift af brev fra veidirektøren til Det kongelige Departement for de offentlige arbeider, datert 24. februar 1899, J.nr 538 & 719/99, Arkivet etter amtmannen i Romsdals amt, Statsarkivet i Trondheim.

26. Dette selskapet var trolig Berliner Motorwagen-Fabrik G.m.b.H. Tempelhof-Berlin som produserte elektriske biler, en teknologi Lea nettopp hadde vektlagt.

27. Brev til amtsmennene i Romsdals og Kristians amter fra M.A. Lea, datert 27. februar 1899, Arkivet etter amtmannen i Romsdals amt, Statsarkivet i Trondheim.

28. *Teknisk Ugeblad* 13. april og 20. april 1899.

29. *Teknisk Ugeblad* 20. april 1899.

«I de senere år er der konstrueret flere elektriske omnibuser, saavel med akkumulatører, som med ydre strømtilførsel; men intet (sic.) av disse systemer kan siges at have bragt en tilfredsstillende løsning af problemet. Akkumulatordriften har saaledes den feil, at vognene bliver altfor tunge og kostbare; og de forhåndenværende systemer for ydre strømtilførsel er temmelig kompliserede».³⁰

Utviklingen av de elektriske vognene hadde altså ikke kommet langt nok. Problemene med akkulatorbatteriene var store den gang som nå. I tillegg manglet infrastrukturen med en akseptabel tilgang på ladesentraler.

Bruken av elektriske vogner kom riktignok opp igjen i 1902 da bergenseren Paul Hämel ønsket å ta i bruk en elektrisk vogn fra «Berliner Motorwagen-Fabrik» på de norske landeveiene.³¹ Heller ikke dette initiativet førte til konkrete forsøk og utprøving. Det finnes flere spredte eksempler på at elektriske vogner kom til Norge etter 1910, og at enkelte forhandlere forsøkte å etablere seg i markedet.³² De elektriske vognene fikk imidlertid ikke noen vesentlig betydning, verken nasjonalt eller internasjonalt. Gjennom denne teknologiske avskallingsprosessen var det bare de bensin- og dampdrevne vognene som var aktuelle på de norske veiene.

6.6 Den korte damp-perioden

Søndag 21. september 1902 gjennomførte Hiorth nok en demonstrasjonstur, denne gang i Kristiania med en liten dampvogn importert fra USA. Dette var vognen som ble innregistrert som nummer 6 i Kristiania. Også nå deltok Krag. Etter at turen var avsluttet, sendte Krag telegram til amtsingeniørene i Kristians og Romsdals amt:

«Med gjennomsnittsfart 24 km. timen middags heldigst muligt (sic.) Kristiania gader og Drammensveien under stor trafik kjørende, spadserende, velocipeder, langs sporveien med direktør Hiorth's nye amerikanske benzinfyrede dampautomobil. Momentan stansning, lydløs fart, blød gang, 2 m. kurveradius. Selv stigning 1:15 indtil 25 km. hastighed.

30. *Teknisk Ugeblad* 3. januar 1902.

31. Brev fra Paul Hämel til Molde Magistrat & Formandskap datert Bergen 25/9 1902, Journalnummer 2225/02, Amtsingeniøren i Romsdal amt, Arkivet etter amtmannen i Romsdals amt, Statsarkivet i Trondheim.

32. I 1916 ble det tatt initiativ til å etablere selskapet A/S Elektrobil. Selskapet skulle drive med «indførsel, salg og fabrikation av elektriske vogne i forbindelse med nyttiggjørelsen av elektrisk spildkraft for disse». Dette initiativet må sees i sammenheng med den dårlige tilgangen på bensin under første verdenskrig. (*Lillehammer Tilskuer* 27. oktober 1916).

Mere end nogensinde overbevist om automobilens fremtidsanvendelse i Norge. (sign) Veidirektøren».³³

Telegrammet utstrålte Krag's åpenbare entusiasme. Selv om dette var et telegram i stikkordsform, kom Krag's positive holdning til de nye kjøretøyene klart fram. Telegrammet synliggjorde Krag's overbevisning om at de nye kjøretøyene ville komme til å spille en sentral rolle på de norske veiene. Så viktig var dette for Krag at han valgte å sende dette telegrammet til sine amtsingeniører som på dette tidspunktet var engasjert i arbeidet med planleggingen av ruta mellom Hjelset og Batnfjord. Vi skal imidlertid merke oss at en gjennomsnittshastighet på 24 km/t var langt mer enn det de amtsvise regelverkene la opp til. I henhold til de disse regelverkene skulle ikke maksimalhastigheten overskride 15 km/t.

Av dette kan vi lese at lover og praksis i Kristiania og på landet var to forskjellige forhold. Uttalelsene fra Krag pekte for øvrig klart i retning av at kjørehastigheten var satt for lavt i forhold til hva vognene var gode for. Krag's syn kom også godt fram gjennom referatet fra et møte i Den Polytekniske Forening i desember 1901. Sommeren 1901 hadde Krag kjørt med en hastighet på «35 km. i timen (...) med automobil og enda havt lyst til at kjøre fortere.»³⁴ Dette vitner ikke bare om Krag's entusiasme for de nye kjøretøyene. Dette forteller også noe om at bilen fra starten av ble sett på som et kjøretøy med et fartspotensial ut over standarden satt av hest og vogn. Dette er noe vi skal forfølge senere.

Statsråd Wexelsen var også med på prøveturen. Etterpå sendte han et takkebrev til Fredrik Hiorth. Både dette takkebrevet og telegrammet fra Krag til amtsingeniørene ble trykt i Norges første salgskatalog for biler som Fredrik Hiorth fikk laget året etter.³⁵ Dermed ble både Krag og statsråd Wexelsen «sannhetsvitner» for de nye vognenes egenskaper og mottagelse. Wexelsen's takkebrev til Hiorth lød slik:

«Idet jeg takker for den adgang jeg fik til at deltage i prøvekjøringen af deres nye dampautomobil er mig en fornøielse at udtale, at jeg fandt den m.h.t. fart, øieblikkelig stansing, lydløs og sikker gang i høieste grad tilfredsstillende. Navnlig virkede vognens manøvreedyktighed i høi grad overraskende og gav et bestemt indtryk af sikkerhed. Dens udstyr var elegant og i enhver henseende tiltalende. Ærbødigst Wexelsen (statsraad, sign).»³⁶

33. Norges første salgskatalog for biler, utgitt i 1903 av F. Hiorth, Kristiania, original i eget eie.

34. *Teknisk Ugeblad* 3. januar 1902.

35. Norges første salgskatalog for biler, utgitt i 1903 av F. Hiorth, Kristiania, original i eget eie.

36. Ibid.

Hvilken rolle den ytterst fargerike kirkestatsråd Wexelsen hadde overfor Krag, har jeg ikke undersøkt nærmere. Brevet ble imidlertid brukt aktivt i markedsføringen av de nye kjøretøyene, og fortalte at autoritetspersoner innen regjeringen også begynte å se på den nye teknologien med både undring og spenning. Som vi ser, var ikke Wexelsen opptatt av bare de teknologiske løsningene, men så bilen også i et sikkerhetsperspektiv. I tillegg var bilen elegant utstyrt og på alle måter tiltalende, noe som ga bilen et synlig preg av luksus. Dette argumentet kjenner vi igjen fra ulike sammenhenger. Bilen ble i den første tiden særlig knyttet til overklasse og luksus.



Direktør Fredrik Hiorth bak rattet i dampbilen som ble innregistrert som nummer 6 i Kristiania 21. august 1902, umiddelbart før den aktuelle prøveturen. (Original fra familiealbum etter Erling Hiorth, nå eid av Stein Tranvik, Tiller)

Demonstrasjonsturen vitnet også om at interessen for den nye teknologien gikk langs uklare skillelinjer. Kirkestatsråd Wexelsen og veidirektør Krag hadde i utgangspunktet lite til felles rent faglig. Til tross for det, fant de sammen. Hvorvidt det var Krag og Hiorths evne til å involvere de rette personene, eller om det dreide seg om Wexelsens interesse for den nye teknologien, er det ikke godt å ha noen formening om. Koblingen styrket imidlertid forestillingen om automobilen som et offentlig anliggende.

Tirsdag 23. september ble det gjennomført nok en demonstrasjonstur med samme vogn på Akershus. Deltakerne var: «Arbeidsdepartementets Chef,

General Melbye, Pladsmajoren, Felttøimesteren, Veidirektøren og flere Ingeniører, der alle efter Tur havde anledning til at prøve Automobilen, der saavidt man kunde forstaa vandt alles fulde Bifald». ³⁷ Også her var altså Krag til stede, selv om det var Hiorths vogn som ble demonstrert.

Dette ser ut til å være et mønster når det gjelder de første prøveturene. Skillet mellom det offentlige og det private var uklart. Hiorth stilte vogner til disposisjon og «øvrigheten» ble med på demonstrasjonsturer. I spissen for denne promoteringen gikk Hiorth og Krag. For begge var bilen viktig. Krag hadde det overordnede ansvaret for bruken av veiene, mens Hiorth på sin side så et marked for de nye kjøretøyene. Utfallet av denne prøveturen ble det aller beste: Automobilen «vandt alles fulde Bifald» og fikk dermed en form for offisiell sertifisering.



Denne store dampvognen leverte Hiorth til ing. Furuholmen, Askim. I henhold til billedteksten var dette en «Dampmaskin for Bensinfyring», altså en løsning som kombinerte bensin og damp som drivstoff. (Bildet er hentet fra Erling Hiorths album, nå eid av Stein Tranvik, Tiller).

Som vi har sett, fikk «bybilen» en forankring hos landets øverste sjikt tilknyttet hovedstaden, en sterk og innflytelsesrik støttegruppe landsbygda ikke kunne vise til. Det synes som det var lettere å samle øvrigheten rundt den nye teknologien i hovedstaden enn på landsbygda. Som vi husker, greide ikke Krag å få med statsråd Løvland og amtmann Holst på mer enn den første og minst krevende delen av prøveturen mellom Otta og Åndalsnes. Selv om

37. *Morgenbladet* 15. September 1902.

«øvrigheten» i stor grad var å finne i Kristiania, kan dette også leses som at de sentrale beslutningstakerne i byene var mer positive til den nye og moderne teknologien enn myndighetspersonene på landet. Mens Krags prøvetur mellom Otta og Åndalsnes var viet bilens muligheter på landsbygda, fikk bybilen nå et mer variert teknologisk uttrykk.

I 1903 valgte Fredrik Hiorth å prioritere import av dampdrevne vogner, og ble samtidig Norges første bilforhandler. Gjennom det faktum at Hiorth importerte sine vogner selv, kunne han legge viktige premisser for hvilken type biler Norge skulle få. Hiorth valgte å importere sine dampvogner fra Amerika. Dette var noe helt nytt. Så langt hadde bilene kommet fra Europa. Amerikanerne greide i motsetning til europeerne, å lage mindre og lettere dampbiler, noe som gjorde vognene også egnet for private. Her var produsenten Stanley kommet langt. Interessen for Amerika kan ha økt som en følge av at Hiorths kollega i Den Polytekniske Forening, overingeniør Skougaard i Veidirektoratet, besøkte Amerika høsten 1901.³⁸



«4 seter «Locomobile» Dos a dos. Motorvogn No. 8 tilhørende F. Hiorth». Fører: E. Rotheim. De andre er ing. Furuholmen og ing. H. Braathen. (Opplysningene er hentet fra fam. Hiorths album). Ingeniørene hadde åpenbart stor interesse for den nye teknologien. Rotheim var for øvrig bilsakkyndig i Kristiania, selv om benevnelsen «bilsakkyndig» ennå ikke var i bruk.

Fredrik Hiorth leverte to dampvogner for 4 personer i 1902 og i 1903. Begge ble disponert av Holmenkollens skysstasjon. Vognene ble innregistrert på

38. Nogle Meddelelser om Veivæsenet i De Forenede Stater i Nord-Amerika (U.S.A) af Joh. Skougaard, Overingeniør, Kristiania, Nationaltrykkeriet 1903.

Kristiania-skiltene nummer 8 og 9.³⁹ Når det gjelder Kristiania nummer 8, står det i registreringspapirene at bilen var leid av skysstasjonen. Nummer 9 ble formelt sett overført til selskapet i 1906.⁴⁰ Leieforholdet kan muligens avspeile usikkerhet knyttet til hvorvidt vognene ville løse skysstasjonens behov. Uansett er dette svært interessant, da det er et meget tidlig, om ikke det første eksempel på at en skysstasjon tok i bruk den nye teknologien. Også dette ble omtalt i avisene, og fortalte en interessant historie om hvordan hovedstaden så på ny teknologi i forbindelse med trafikksikkerheten. Vi skal kort se på denne avisomtalen.

6.7 Holmenkollen skysstasjon

Sommeren 1903 var en av dampbilene til Holmenkollen skysstasjon utsatt for et uhell og noen hester ble skremt. *Morgenbladet* hadde en egen redaksjonell kommentar:

«Vi nytter Leiligheden til at advare mod enhver hysterisk Frygt for Automobilene, Fremtidens Transportmiddel. Som tidligere fremholdt gennem ledende Artikler i vort Blad, bør vi aldrig aabne vore Landeveie for den vanvittige Hurtigkjørsel, som har bidraget saa meget til at gjøre Automobilene upopulære. Men vi bør paa den anden Side ikke stænge os Udgangen til at udnytte det nye Befordringsmiddel. Alt nyt kræver lidt Tid for at blive tilvant. Vi erindrer Modstanden mod Sporvognene i sin Tid, og da Velocipeden holdt sit Indtog, var der ingen Ende paa Advarsler og Angstkrig. Men hvem vilde vel nu for Alvor ønske dem borte igjen?

Vi haaber, at Automobilene maa have en vakker Fremtid for sig i Norge. Der maa være Kontrol og Opsyn med den, men selv om den til en Begyndelse - som alt uvant - skulde skræmme nogle Heste, saa bør man ikke tabe Ligevækten af den Grund. Det vilde være molboisk at forbyde dens Drift, allermest i vort Land med de lange Afstande, hvor man har saa vel Behov for alt, som kan bringe Distrikterne og deres Beboere nærmere hinanden».⁴¹

Dette var nesten å betrakte som et festskrift for bilen. Artikkelen hadde mer preg av å være en konklusjon enn et innlegg. Sett med øynene til storbyavisen *Morgenbladet* hadde bilene en stor framtid i Norge. Den skulle binde distrik-

39. *Morgenbladet* 10. juli 1903.

40. *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet.

41. *Morgenbladet* 10. juli 1903.

tene sammen. Bruken av ordet «molboisk» forteller at denne sammenbindingen nok hadde sine motstandere.

Avisens vektlegging av ulykkene hadde indirekte sammenheng med spørsmålet om kjørehastigheten. Sommeren 1903 ble preget av avisenes omtale av dødsulykkene under billøpet mellom Paris og Madrid. 22 ble påkjørt og minst 8 døde. *Morgenbladet* omtalte av lett forståelige grunner disse ulykkene som «vanvittig Hurtigkjørsel».

«Ihvertfald kan man være sikker paa Automobilens Fremtidsseir. Trods al den Galskab og Overdrivelse, som hefter ved denne som ved saa mange andre af de store Opfindelser under deres Barndomsaar, trods alle de Døde og Saarede, der endnu betegner dens Vej, saa maa alligevel ethvert fornuftig Menneske forstaa, at Automobilens frembyder saa mange Fordele og et saa overordentligt Fremskridt inden Kommunikationsvæsenets Omraade, at der aldrig vil blive Tale om dens Afskaffelse».

Morgenbladets tilnærming er svært interessant nettopp når det gjelder koblingen mellom fart og ulykker. Det finnes en rekke eksempler på dødsulykker med sporveien og med sykler. I løpet av de to årene fram til høsten 1901 ble i alt 73 mennesker skadet i sporveisulykker i Kristiania og 7 fikk dødelig utgang.⁴² I oktober 1901 ble en dame påkjørt av en syklist utenfor Festningen i Kristiania, også denne ulykken med døden til følge.⁴³ I tillegg kom alle ulykkene med hest og vogn, der også togene var «hesteskremmere».⁴⁴ Ulykker i storbytrafikken var derfor vanlig. Den første tiden var det ingen dødsulykker i trafikken som direkte kunne tilbakeføres til bilene. Ulykkene ble derfor ikke noe sentralt poeng i den norske debatten, i motsetning til f.eks. Danmark som fikk sin første dødsulykke med bil i 1903.⁴⁵

Morgenbladet forfektet storbyens syn på den nye teknologien der trafikkulykker var en akseptert del av samferdselsbildet. Slik var det ikke på landet. Her ble de skremte hestene og faren for ulykker ved for høy kjørehastighet debattert i langt større grad. Mens hest og vogn hadde en sterk tilknytning til landet, var de bare en del av et større samferdselsmessig bilde i byene. Det er mot dette bakteppet «bybilen» må sees. En måtte regne med uhell på lik linje med sporvognene og syklene. I dette perspektivet var noen skremte hester mindre interessant. Slik jeg ser det, bidro slike avisomtaler til å berede grunnen for en langt mer liberal mottagelse av bilene i byene enn på landet.

Morgenbladet skrev i juni 1903 at store endringer var i vente: «Tvertimod behøver man aldeles ikke at være nogen Profet for at forudsige, at der med Automobilens indvarsles en ligefrem Omvæltning i Befordringsvæsenet og

42. *Morgenbladet* 1. november 1901.

43. *Morgenbladet* 25. oktober 1901.

44. *Ibid.*

45. Ibsen (1926).

dermed tildels i hele Samfundslivet». ⁴⁶ Bilene var budbringere av en ny tid. For Kristiania med sin mangfoldige bruk av teknologi, representerte de nye kjøretøyene ikke noe vesentlig nytt sett i forhold til jernbane og sporveier. Ifølge *Morgenbladet* ville de komme uansett og skape store endringer innen både skyssvesenet og i samfunnslivet generelt. Her skal vi imidlertid ikke glemme at skyssvesenet var av langt større betydning for landet enn for byene der avstandene var moderate og hvor skysskafferordningen var profesjonalisert gjennom vognmannsforretninger og faste skysskaffere.

Det kom ikke noen sinte «ordet fritt»-innlegg i *Morgenbladet* etter avisens omtale av uhellet til Holmenkollen skysstasjon. Eventuelle forargede skysskarer med hest og vogn hadde heller ingen solid sak. Det var en skysstasjon som hadde leid inn vognene fra Fredrik Hiorth, et selskap som i tillegg til bilene hadde mange hester både på stallen og langsetter de bratte bakkene opp til Holmenkollen. Automobilismen i Kristiania kunne slik sett knapt ha fått noen bedre start. Det var relativt små, stillegående vogner det skulle dreie seg om, og ingen svære omnibusser av typen som O.O. Bull hadde forsøkt i 1898.

Krag hadde nå dels bidratt til og dels deltatt i forsøk med bilen både på landet og i Kristiania. Et mer nyansert bilde av bilens bruksmuligheter var i ferd med å tegne seg. Som vi har sett, brøt Krag gjeldende bestemmelser for kjørehastigheten under disse prøveturene. Disse strenge hastighetsbestemmelsene var, som vi har sett, nedfelt i de amtsvise regelverkene av 1899. På grunnlag av de nye erfaringene med bilene tok Krag initiativ til en revisjon av regelverkene. Vi skal avslutningsvis se nærmere på dette.

6.8 Revisjonen av de amtsvise regelverkene

I april 1903 sendte veidirektør Krag et forslag til nye amtsvise regelverk inn til departementet. I forbindelse med saksframlegget til amtene pekte Krag på at etter at de amtsvise regelverkene kom i 1899, var «der fra flere Hold rettet Anmodninger til Veidirektøren om at søge modificeret disse regler, som i flere Henseende antages at ville virke hemmende på Brugen av Motorvogne». ⁴⁷ Som vi har sett tidligere, var det ikke tillatt å kjøre hurtigere enn 15 km/t på landet, mens byene ikke hadde noen slike restriksjoner. Krag ga uttrykk for at med så liten kjørehastighet som de amtsvise regelverkene la opp til, «vilde en motorvogn neppe komme hurtigere frem end et almindelig kjøretøi og dermed være frarøvet sit væsentligste fortrinn». ⁴⁸ De nye reglene skulle ta «Sigte paa

46. *Morgenbladet* 24. juni 1903.

47. Ibid.

48. Skougaard (1914) side XLII

Motorvognkjørelse i sin Alminnelighed, meddens det tidligere Udkast nærmest gjælder Motorvogntrafik i fast Rute». ⁴⁹

På dette tidspunktet var det kun utarbeidet planer for biler i fast rute. Det fantes ingen rutebiler i drift, verken i byene eller på landet, selv om de dampdrevne vognene til Holmenkollen Skysstasjon lå i et grenseland. Krag hadde gjennom sine eksperimenter sett bilen i bruk både på landet og i byene. Holdningene til bilen innen Veidirektoratet var i ferd med å endre seg. Bilen ble nå vurdert i et videre perspektiv. «Kragbilen» var ikke lenger synonymt med en rutebil, men hadde flere fasetter. Innbakt i Krags utsagn lå slik jeg ser det, en klar intensjon om at veiene nå i større grad måtte åpnes for private vogner, noe som ville bli svært problematisk i områder med stor motstand mot bilene.

Det reviderte utkastet til amtsvise vedtekter ble utviklet «etter Samraad med flere Amtsingeniører» og fulgte dermed samme samarbeidsmodell som en hadde valgt tidligere. ⁵⁰ Veidirektøren samarbeidet med amtsingeniørene og de lærte av hverandres erfaringer. De reviderte regelverkene var dermed ikke et uttrykk for veidirektørens personlige syn, men framsto som et læringsprosjekt der flere viktige beslutningstakere og fagfolk innen veivesenet var involvert. Siden amtsingeniørene deltok, fikk man også en vurdering av bilenes hastighet i forhold til den øvrige ferdsel og veienes standard.

Den viktigste endringen gikk nettopp på kjørehastigheten. «I det nye Udkast er derfor foreslaet en betydelig større Maksimalhastighed, dog kun for lettere Vogne og paa flade Veistrækninger med rummelige Kurver og lidet Trafik». Veidirektøren og amtsingeniørene mente at veiene nå var blitt så gode at en kunne akseptere en fordobling av kjørehastigheten på veier som tidligere var blitt godkjente som bilveier. ⁵¹ Det nye utkastet åpnet dermed for en betydelig økning av kjørehastigheten, fra 15 til 30 km/t for de mindre vognene. Oppjusteringen av kjørehastigheten var slett ikke overraskende sett i lys av det faktum at veidirektør Krag ved flere anledninger hadde kjørt langt raskere enn det de gamle maksimalhastighetene tilsa. Oppmerksomheten rundt vognenes størrelse ble nå forsterket. Hvis de skulle kunne kjøre raskere, måtte bilene være mindre. For dem som tenkte på å kjøpe bil, var rådet klart: Hvis de hadde tenkt å kjøre i 30 km/t, måtte de kjøpe små og lette vogner. Indirekte dreide det seg om mindre private vogner. En ny standard var dermed i ferd med å nedfelle seg gjennom de reviderte regelverkene, forskrifter som indirekte styrte valget av teknologi. Denne nye teknologiforståelsen ble styrt av Veidirektoratet gjennom revisjonen av de amtsvise regelverkene.

49. Brev fra veidirektør Skougaard til amtmannen i Kristians amt, datert 25. April 1904, Sak nummer 36, Kristians Amtstings forhandlinger 1905, side 168

50. De reviderte vedtektenes paragraf 18. Kristians amtstings forhandlinger, sak 36, 1905

51. Ibid.

De reviderte reglene ble godkjent av de fleste av amtene i 1905.⁵² Regelverket slo fast at «Kjørsel med Motorvogne paa offentlige Veie i ...amt er forbudt, saalenge ikke Tilladelse hertil er erhvervet».⁵³ Dette var en ryddig beskrivelse, men kunne ikke oppfattes som noe annet enn en forsterkning av amtmannens rett til å bestemme over veiene, der også de små private vognene skulle inngå.

Revisjonen av de amtsvise regelverkene var utvilsomt et skritt i riktig retning for dem som ønsket å ta bilen i bruk. Som vi har sett, ble de amtsvise vedtektene revidert i en langt mer liberal retning. Endringen tok slik jeg ser det, sikte på å skape en ny meningsmessig fortolkning av bilen. Veidirektøren tok selv initiativ til en refortolkning av hva «en automobil» skulle være. Bilen skulle ikke lenger være synonymt med «automobil i fast rute», men også forstås som en «liten automobil i privat eie». Målet var åpenbart å åpne for en større bilbruk på de norske veiene, deriblant de private vognene. På lokalplanet var imidlertid ikke viljen til noen enhetlig regulering stor. Til tross for Veidirektoratets ønske om en mer enslydende lovgiving, ble det fremdeles amtsvise forskjeller, ikke minst fordi amtmennene, de private vogneierne og herredsstyrene hadde forskjellig syn på bilens betydning.

Som vi har sett, åpnet de reviderte amtsvise regelverkene for en større bruk av de private bilene. Bilene kunne kjøre fortere, gitt at de var små og lette. Importen av små og lette biler økte.⁵⁴ Bilene bredte seg som vi nå skal se, også til småbyene utenfor Kristiania.

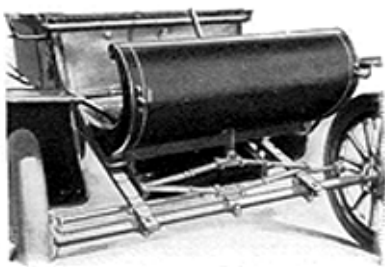
6.9 De private vognene kommer til småbyene på landet

Kristiania hadde som vi har sett, ingen stor vognpark å vise til de første årene etter århundreskiftet. Det kan vi også lese ut av det faktum at innregistreringsnummer 27 ble tatt i bruk i 1905. Bilene som ble anskaffet, var i all hovedsak mindre vogner til privat kjørsel med inntil 5 personer inklusive sjåfør.

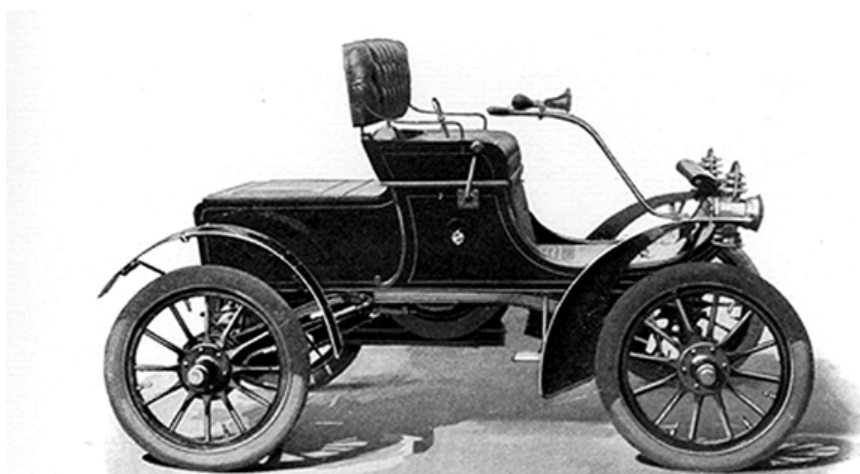
52. Kristians Amtstings forhandlinger 1905.

53. Ibid.

54. *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet).



I 1905 anskaffet Caspar Hennig på Gjøvik og Anders Skar på Lillehammer seg hver sin lille lette Oldsmobile. Vognene hadde plass til «2- på slet vei indtil 4 personer». Kristiania-firmaet E.C. Gjestvang importerte ikke mindre enn 12 Oldsmobiler fra USA rundt 1905.⁵⁵ De såkalte Curved Dash-vognene var enda mindre enn Wartburgen som ble brukt på prøveturen til Krag. .



THE OLDSMOBILE STANDARD RUNABOUT.
MODEL B.

Et interessant forhold som jeg ikke har gått grundigere inn i, er at Hennig hadde et annet motorisert kjøretøy før denne Oldsmobilen. Hennig uttalte:

«I 1903 fikk jeg det morsomste kjøretøi jeg noen sinne har hatt, en engelsk såkalt Tricycle. Det var en tre-hjulet motorsykkle på 2,5 hk. Motoren var plassert i forhjulet, setet mellom bakhjulene, og bak dette igjen en slags lenestol hvor en passasjer kunde kjøre baklengs».⁵⁶

55. *Motorliv* nummer 3, KNA Oslo (1942), side 51, *Register over Motorvogne godkjendte til Brug i Kristiania B*, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet, side 30, *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet, side 22, Se også Gretland (1951) side 103, *Morgenbladet* 2. juli 1905.

56. *Motorliv* nummer 3, KNA Oslo (1942), side 51.

Dette vitner om at motorsyklene kom til den norske landsbygda før bilene. De første motorsyklene var ikke stort mer enn vanlige sykler med motor, selv om trisyklene minnet om biler. Sykkelen hadde allerede funnet sin plass både i byene og på landet. Slik sett ble trolig motorsyklene i større grad sett på som «kjent» teknologi

Det ville ikke ha vært lett å finne argumenter for å forby verken de små bilene eller trisyklene. De ville ikke skade veiene i nevneverdig grad. Dessuten var veidekket generelt bedre i byer som Gjøvik og Lillehammer, enn på landet. Oldsmobile Curved Dash var ikke et kostbart kjøretøy sammenlignet med en rekke andre europeiske merker. Satt på spissen dreide det seg om «minimumsbiler» tilpasset «minimums veier», ikke ulikt veiene Krag hadde vært en talsmann for. De to vognene ble ikke anskaffet av personer som med rette kunne omtales som rikfolk, selv om mannen i gata trolig så på innkjøpene som en demonstrasjon på god personlig økonomi. På mange måter ser vi utviklings- trekk ikke ulikt de vi kunne se i storbyene, men i langt mindre målestokk.

De første private bilene i Kristians amt kom altså fra Kristiania til Gjøvik og Lillehammer, byene til henholdsvis amtmann Holst og amtsingeniør Aubert. Dette var ikke et fenomen som var isolert til Kristians amt. Det finnes en rekke eksempler på at de første bilene som kom småbyene rundt om i Norge, kom fra Kristiania, om enn noe senere enn i 1905. Det kunne dreie seg både om nye biler solgt gjennom hovedstadens voksende nett av forhandlere, og vogner som rikfolk brakte med seg og solgte i distriktene.⁵⁷ Hvis vi velger å se bort fra Benzen til Østbye, som i 1905 var å betrakte som et antikvarisk kjøretøy, var bilen i Kristians amt på dette tidspunkt ikke et kjøretøy i fast rute, men en privat vogn, om enn i et svært beskjedent antall.

Sett med datidens øyne hadde de to små Oldsmobilene til Hennig og Skar et begrenset bruksområde. Oldsmobilene var imidlertid både solide og pålitelige, og hvis en ønsket det, kunne en nå langt i løpet av en helg. Selv om de neppe ble observert ofte på landeveiene, representerte de en ny tid med store endringer. Bilen kom nå tettere inn på den norske landsbygda. De ble en del av bybildet i de to småbyene Gjøvik og Lillehammer. Denne forskyvingen kan leses som et resultat av at de amtsvise regelverkene ble revidert i en mer liberal retning. Synet på bilen i by og på land var imidlertid fremdeles noe forskjellig.

Gjennom forsøkene til Krag og Hiorth og revisjonen av de amtsvise regelverkene ble bilens framtid på mange måter åpnet opp. Lovverket, både det som gjaldt byene og de amtsvise regelverkene la grunnlaget for en større bruk av bilen. Beslutningssystemene var imidlertid forskjellige. Mens det var politiet som formelt sett skulle bestemme bilens framtid i byene, var det amtmennene som bestemte på landet. Disse to forskjellige beslutningskanalene åpnet derfor for at «bybilen» og «landsbygdas bil» kunne bli forskjellige. Reguleringen

57. Toldnes (1995) og (2000).

gjennom lovverket var imidlertid under press. I 1906 ble det nedsatt en departemental veilovskomite som skulle revidere veiloven og også utvikle et lovverk der dette manglet. Dette viktige arbeidet kom dermed til å omfatte bilbruken. Vi skal nå se nærmere på dette.



Telegraf og telefon, sporvei, en tidlig Adler-drosje (til venstre i bildet) samt hest og slede i Kristiania. Automobilene ble åpenbart brukt vinterstid i Kristiania og delte trafikkbildet med andre kommunikasjonsmidler. (Victoria Terrasse i bakgrunnen. Postkort i egen samling.)

6.10 Konklusjon

Vi så i forrige kapittel at bilen på landsbygda ble forsøkt formet som en rutebil. I Kristiania ble situasjonen en annen. Mens landsbygdas bil ble regulert og forsøkt innplassert i et nasjonalt/regionalt perspektiv, ble bybilen ikke underlagt den samme oppmerksomheten. Den var privat og individuell. Hva folk drev på med privat, var deres sak så lenge de ikke var til hinder for andre.

Vi har sett at bilbruken ble regulert forskjellig i byene og på landet. Mens bybilen ble regulert gjennom et tillegg til politivedtektene, ble det utarbeidet egne regelverk for bruken av bilen på landet. Bilene i byen kunne både være større og kjøre fortere enn bilene på landet. De ble innregulert i forhold til den øvrige ferdsel og fikk dermed sin plass i trafikkbildet.

På landsbygda ble bilen i større grad formet og sett i relasjon til jernbanen og skyssvesenet. Landsbygdas bil ble dermed i større grad sett på som et offentlig anliggende. I Kristiania var forhandlingsrommet bilen ble formet i, et annet. Verken jernbanen eller skysskaffersystemet var like viktige sammenlig-

net med landsbygda. Bilen fikk dermed flere «frihetsgrader». I hovedstaden ble bilen et moderne og bredspektret «konsept», der både private vogner, lastevogner og mindre skyssvogner inngikk, om enn i et sterkt begrenset antall. Satt på spissen ble det ikke stilt spørsmål om hvorvidt bilen ville komme, og hvilke bruksmessige forankringer den skulle få. Hovedstaden var på mange måter mer moden for den nye teknologien. Storbyen framsto som en teknologisk smeltedigel hvor ulike teknologier som jernbane, sporveier, skip, telegraf og telefon inngikk. Gjennom ytterligere utprøving, men nå lagt til hovedstaden, pekte bensinvognene seg etter hvert ut som det beste alternativet.

På slutten av Krag's virke som veidirektør sto en overfor et skifte der bilen i større grad framsto som et selvstendig kjøretøy. Den ble ikke lenger forhandlet innenfor Krag's «dampverden». Denne endringen kom godt til syne gjennom revisjonen av de amtsvise regelverkene. Gjennom de første amtsvise reguleringene mistet bilen sine fortrinn sammenlignet med bruken av hest og vogn. I denne sammenheng var kjørehastigheten viktig. Ajourføringen av de amtsvise regelverkene førte til en økning av kjørehastigheten. På dette tidspunktet var det ikke etablert noen rutebiler i Norge. Bilen var fremdeles i all hovedsak et hovedstadsfenomen, selv om enkelte private vogner kom til småbyene på landsbygda. Slik sett ble denne oppdateringen et gjennomslag for hovedstadens privatbilister som ønsket få kjøre hurtigere. Samtidig utfordret denne liberaliseringen bøndene som var skeptiske til en friere stilling for bilen.

I forrige kapittel så vi at Veidirektoratet og amtsledelsen samarbeidet i bilsaken når bilen ble vurdert som en rutebil med statlige subsidier. I dette kapitlet har vi sett at det hevet seg stadig sterkere røster fra byene om at bilene også måtte kunne brukes på landeveiene. Amtmannen kom dermed under ytterligere press, både fra byenes bilister og fra lokalsamfunnene som hadde et sterkt ønske om selv å fatte beslutning om hvordan bygdeveiene skulle brukes. Dette bidro også til at ønsket om en nasjonal overordnet motorlov ble forsterket. Vi skal nå se nærmere på det innledende arbeidet til den nye loven.

Kapittel 7

Fra amtsvise regelverk til lovutvikling

Saalænge publikum endnu ikke har faaet tid til at vænne sig til automobilerne, paaligger det førerne som en uafviselig pligt at tage dobbelt hensyn, istedetfor at irritere publikum ved aabenlyst at give bestemmelser og paabud en god dag. Men! Det er vel her som saa ofte ellers, at naturen gaar over optugtelsen. Det kan vel lidet nytte at forlange af en mand, som sidder i en vogn, der med lethed kan løbe sine 60 -70 km. i timen og derover, at han paa aaben vei uden nogensomhelst hindringer skal reducere hastigheden til under det halve. Sportsdjævelen farer i ham, og han giver sig modstandsløs den vilde glæde ivold at suse afsted uindskrænket af tid og rom.¹

7.1 Innledning

I forrige kapittel har vi sett hvordan bilene ble forsøkt formet og tilpasset i Kristiania. Dette var en periode med få, men sterke enkeltaktører. Veidirektør Krag var en av dem. Da Krag gikk av i 1903, ble bilsaken på mange måter fristilt. Perioden med overordnede statlige initiativ og forsøk syntes å være over.

Krags nærmeste medarbeider, overingeniør Joh. Skougaard, overtok som veidirektør i 1904. Bilen som Skougaard «arvet» fra Krag, var en liten bensindrevet vogn med et uklart bruksområde, men med trekk av å være en rutebil. Satt på spissen skulle Skougaard arbeide innen for «bensinverdenen», mens hans forgjenger Krag hadde beveget seg i «dampverdenen». Bilen var i ferd med å bli flyttet inn i en forestillingsverden der den i større grad framsto som et selvstendig bensindrevet kjøretøy.

Krags kollektive «statsbil» ble gradvis forflyttet ut av det overordnede statlige styringssystemet og inn på en arena med langt flere aktører, både i Kristiania og på landsbygda. Et annet viktig forhold synes å være at integreringen

1. *Teknisk Ugeblad* 8. november 1907.

gikk over fra å være en tilpasning av enkeltgjenstander til en regulering av en helt ny transportform gjennom en nasjonal lovgiving.

I 1906 ble det nedsatt en departemental veilovskomiteé som skulle revidere Veiloven av 1851. Det ble tidlig bestemt at revisjonsarbeidet også skulle omfatte bilbruken. Dette ble en svært omfattende prosess som involverte beslutningstakere innenfor både stat, amt og herred samt brukerne av veiene, deriblant bileierne. Under det innledende arbeidet med revisjonen av veiloven ser en trekk i retning av at interessegrupper rundt bilen posisjonerer seg og ivaretar bileiernes interesser.

Vi har vært innom Den Polytekniske Forening (PF) i en rekke sammenhenger. Det kan virke som denne foreningen også fikk betydning for hvordan bilen ble forstått og hvordan den var tenkt brukt. Et gjennomgående trekk internasjonalt var at bilistene organiserte seg i klubber som skulle ivareta deres interesser overfor besluttende instanser. Dette skjedde også i Norge. I 1907 ble Norsk Automobilklub (NAK) stiftet. En rekke av medlemmene i PF ble også medlemmer i NAK. Hvilken kobling var det mellom PF og NAK? Hvordan engasjerte NAK seg i lovutviklingsarbeidet?

Jeg vil nå følge reguleringsarbeidet videre på to plan: Det overordnede arbeidet med lovverket, og etableringen av NAK. Jeg vil innledningsvis beskrive overgangen fra veidirektør Krag til veidirektør Skougaard. Deretter vil jeg gå inn i det innledende arbeidet med veiloven og se nærmere på hvordan NAK ble etablert og hvordan klubben engasjerte seg i lovutviklingsprosessen.

7.2 Det innledende lovarbeidet

Overgangen fra Krag til Skougaard ble merkbar innen den norske veiadministrasjonen. Skougaards etterfølger, Andreas Baalsrud, skrev:

«Krag og Skougaard var i hele sin måte å virke så forskjellig som det kan være mulig. Mens Krag var et rastløst oppkomme av nye ideer, var Skougaard mer en systematiker som ønsket å arbeide i ro og fred med sine omgivelser. (...) Den første av de to var et rivjern som stadig utvidet sitt område, den annen holdt rolig den mest fullkomne orden på tingene».²

Krag likte seg godt i «rufset vær», også konkret fortolket. Han var nært knyttet til naturen og opptatt av turismen. Krag var blant annet sterkt involvert i stiftelsen av både Den Norske Turistforening i 1868 og Foreningen for Reiselivet i Norge i 1903. Skougaard på sin side var mer en strukturert byråkrat, knyttet

2. *Norsk Biografisk leksikon* Bind XIII, Omtale av Andreas Baalsrud, Aschehoug & CO, Oslo MCMLVIII, side 537.

til hovedstaden. Skougaard hadde i likhet med Krag en rekke gode hjelpere rundt seg, og gikk i mange sammenhenger i sin tidligere sjefs fotspor. Skougaard var formann i PF i perioden 1897–98.³ Han fortsatte i bestyrelsen av foreningen som direktør (styremedlem) da formannsvervet gikk over til Fredrik Hiorth i 1899.⁴ I 1904 ble også Skougaard valgt til æresmedlem, en hedersbevisning hans forgjenger Krag også hadde fått. Dermed ble Skougaard på mange måter en del av det samme miljøet som hadde Krag virket i. Dette omfattet ikke bare ingeniører og teknikere, men også flere av hovedstadens bilister.

Skougaard var både som formann i PF og som ordfører i Kristiania rotfestet i hovedstaden.⁵ Mens Krag hadde en praktisk orientering vis-à-vis landsbyg-
das transportbehov, var Skougaard en internasjonalist og skrivebords-
analytiker. Skougaard var på mange måter mer opptatt av rammevilkårene og det å legge forholdene til rette for bilene, enn å engasjere seg direkte i integreringsprosessen. Satt på spissen var Krag opptatt av praktisk utprøving av den teknologiske gjenstanden, bilen, mens Skougaard var opptatt av forståelsen av den gjennom regelverkene. Det var nettopp utviklingen av lovverket som skulle prege Skougaard-perioden.

I 1901 tok Odelstinget opp behovet for å endre Veiloven av 1851. Spørsmålet som lå til grunn for den aktuelle endringen gjaldt retten til å ekspropriere grunn til seterveier. Lovendringsforslaget ble behandlet av Stortingets veikomiteé 17. januar 1902 som inn for en lovendring. Da saken kom til Odelstinget, ble det påpekt at lovendringen også måtte omfatte ekspropriasjonsrett for andre veikategorier enn seterveier, slik som gårdsveier mellom inn- og utmark. Odelstinget vedtok den 18. februar 1902 å oversende saken til regjeringen som på sin side ga departementet i oppgave å utrede saken.⁶

Stortinget ønsket at amtmennene skulle avgi uttalelse. Da høringsuttalelsene kom inn til departementet, påpekte departementet at det fra amtmennenes side kunne «sees høist forskjellige anskuelser at være kommet til orde». Departementet mente også at de mange forskjellige ønskene pekte i retning av at Veiloven av 1851 burde gjennomgå en helhetlig revisjon.⁷ Det ble spesielt påpekt på behovet for å se nærmere på klasseinndelingen av veiene, siden seterveier og gårdsveier var nevnt. Klassifikasjonen av veiene hadde med standard, bygging, bruk, vedlikehold og bevilgninger å gjøre. Departementet vurderte i denne forbindelse å gjøre begrepet «hovedvei» mer omfattende enn tidligere.

3. Jansen et al. (1958) side 539, omtale ved veidirektør Baalsrud.

4. Opplysninger fra Den Polytekniske Forening (e-post).

5. Jansen et al. (1958) side 539.

6. St.prp. nr 1, Hovedpost VIII A., 1902-1903 kap 8, sidene 92-95

7. Ibid. side 94

I vår sammenheng var dette arbeidet viktig sett i forbindelse med bruken av bilene.

Departementet foreslo at en for terminen 1903–1904 skulle bevilge 5000 kroner til «en departemental komité til veilovgivningens revisjon».⁸ Veikomiteén på Stortinget uttalte imidlertid at en burde utsette bevilgningen ett år og henstilte til departementet om å bearbeide det foreliggende materialet. Det var ønskelig at det kunne fremlegges i en mer «præciceret form» for de lokale myndighetene, og da særlig amtsingeniørene og amtstinget.⁹ Veikomiteéns forslag om utsettelse gikk gjennom på Stortinget.¹⁰

Den 22. mars 1905 besluttet Odelstinget å sende et konkret forslag til endring av veiloven til Regjeringen. Det var representanten Lind Johansen med flere som framsatte et forslag der amtmennenes og lensmennenes befatning med veiadministrasjonen skulle bortfalle.¹¹ Det ble påpekt at «Amtmændenes befatning med veivæsenet er en levning fra den tid, veiinspectørstillingerne kunde besættes med hvilkenksomhelst voksen mand uden hensyn til teknisk uddannelse eller praxis».¹² Forslaget gikk i hovedtrekk ut på at de pliktene som i henhold til loven påhvilde lensmennene, veiinspectørene og amtmennene, skulle overtas av avdelingsingeniører og amtsingeniører. I tillegg skulle rodemestrenes oppgaver overføres til veivoktere i fall slike kunne tilsettes. Begrunnelsen for denne omfattende rasjonaliseringen var at både byggingen og vedlikeholdet av veiene ville bli billigere. Selv om forslaget om å sløyfe amtmennenes befatning med veisakene ble forsøkt framstilt som «kun et ønske om at undgaa journalisering, kopiering og omadressering af nogle tusinde skrivelser aarlig», dreide det seg om en omfattende endring av hele veisektoren.¹³

Veikomiteén på Stortinget foreslo overfor Odelstinget at Lind Johansens utarbeidede forslag til endring av veivesenet skulle oversendes Regjeringen.¹⁴ I tillegg ønsket Stortinget igjen at saken skulle høres av amtmennene. Uttalelsene fra amtmennene sprikte nok en gang i alle retninger og framsto på mange måter som en bekreftelse på påstanden til Lind Johansen om at amtmennene ikke var de rette til å håndtere veisakene.¹⁵ Slik jeg ser det, vitner de mange

8. Ibid side 95

9. Indst. S. XXXVI, 1902/1903, St. prp. nr 1, Hovedpost VIII A, 1905–1906

10. Sty. prp. nr 1 Hovedpost VIII A, 1905–1906

11. Ibid side 94, Lind Johansen (L) representerte Tromsø amt og var gårdbruker. Forslaget ble støttet av flere andre representanter.

12. Dokument nr. 31 (1904/05) fra veikomiteén: «Forslag til forandring i og tillæg til lov om veivæsenet».

13. Ibid.

14. Indst. O. nr 49, 1904/1905.

15. Indst. S. XXXVI, 1902/1903, side 8

høringene også om at veiutbyggingen i Norge i første rekke ble betraktet som et lokalt anliggende og ikke et statlig.

Forslaget til Lind Johansen kan leses på flere måter. Det kan virke som at både Stortinget og departementet lot seg irritere over amtsledelsenes uklare syn. Veiadministrasjonen var gammeldags, og amtmannen hadde trolig for stor makt sett på bakgrunn av hans faglige kompetanse. Svaret lå i å rasjonalisere og profesjonalisere det norske veivesenet. I henhold til Stortinget burde amtsingeniørene få en mer synlig rolle. Som vi ser, var det nå duket for store endringer innen den norske veiadministrasjonen. Makt og innflytelse var under forskyving. Det dreide seg ikke lenger om ekspropriasjon for gårds- og seterveier og vedlikehold av disse. Hovedspørsmålet var hvordan det norske veivesenet skulle administreres.

Saken ble oversendt Regjeringen med et ønske om at den departementale komitéen skulle nedsettes og utarbeide et forslag til ny veilov, noe som også skjedde.¹⁶ Et viktig premiss var at loven også skulle revideres for å ta opp forhold som ikke var regulert gjennom lovgivingen tidligere. Et slikt felt var bruken av bilene. Siden både veikategoriene, veivedlikeholdet og administrasjonen skulle gjennomgås, ville dette spørsmålet også omfatte hvor bilene eventuelt skulle brukes og hvem som skulle fatte beslutningene.

7.3 Den departementale veilovskomiteén

I 1906 ble den departemental utredningskomitéen nedsatt. Departementet anså det som viktig at «de forskjellige distrikter blev represæntert ved mænd specielt sagkyndige». Komiteén fikk en bred sammensetning. Den besto av amtmann Hroar Olsen (Søndre Bergenhus), lensmann N. Lima (Sandnes), handelsmann W.A.J. Martinussen (gårdbruker og handelsmann, Bø i Vestrålen), amtsingeniør J. Thoresen (Akershus Amt) og brukseier Bernh. Øverland (Nordre Trondhjems amt, brukseier i Nedre Stjørdal). Byråsjef A. Ihlen ved Veibygningskontoret i Departementet for de Offentlige Arbeider ble utvalgets sekretær.¹⁷ Alle de sentrale beslutningstakerne og brukerne av veiene var representert, men det var ingen dominans av gårdbrukere. Komiteén hadde imidlertid en sterk nok representasjon fra herredene til også å oppta lokalsamfunnenes syn på bruken av veiene.

Hroar Olsen var selv ansatt i departementet før han ble amtmann i Søndre Bergenhus i 1898. I hans departementstid var han blant annet formann i «Den departementale komité til omordning av den offentlige skogadministrasjon»

16. Ibid.

17. Utkast til lov om motorvogner, Instilling III fra den departementale veilovskomiteé, Steen'ske Bogtrykkeri, Kristiania 1907, §2 side 41.

(1890–91), formann i «Den departementale komité til omordning av den offentlige fiskeadministrasjon» samt medlem av «Den kgl. og parlamentariske kommisjon til omordning av Statens revisjonsvesen» (1896–99).¹⁸ Navnene på disse komitéene og kommisjonene er interessant isolert sett. De forteller om en statsadministrasjon under endring, eller modernisering om en heller vil.

Komitéen pekte i sin første innstilling som kom høsten 1907, ikke uventet på at «man har fundet det paakrævet at søke istandbragt lovregler angaaende bruk av motorvogner, hvorom der i vort land nu ikke haves nogen særskilt lov.»¹⁹ Selv om bruken av bilene var begrenset, mente komitéen at tiden var moden for å se nærmere på reguleringen. Komitéen pekte på at «naar man tar i betraktning den storartede utvikling, som paa dette omraadet har fundet sted i andre lande, er det vistnok ikke tvivlsomt, at dette befordringsmiddel ogsaa i vort land vil litt etter litt komme til at faa en fremtrædende betydning». Komitéen ønsket åpenbart en lovgiving som tok hensyn til en framtidig bruk av bilene. Hva den departementale veilovskomitéen og Stortingets veikomité mente om bilenes framtidige muligheter, trengte imidlertid på ingen måte å være sammenfallende.

Departementet valgte som vi har sett, en amtmann til å lede komitéen. Som jeg har pekt på tidligere, var ikke amtmennene noen homogen beslutningsgruppe, snarere tvert imot. Behandlingen av søknadene om bruk av biler i amtene synliggjorde dette godt. Amtmenneses fortolkninger av bilen sprikte i alle retninger. Amtmenneses makt var heller ikke udelt positiv for amtmennene selv. Hvis de var liberale under behandlingen av konkrete søknader om bilbruk, ville de måtte regne med stor motstand lokalt og da spesielt fra herredsstyrene. Hvis de var for restriktive, kunne de få kritikk fra Veidirektoratet og de private vogneierne. Amlsledelsen kom med dette under mangesidig press, noe som trolig forsterket behovet for en lovgjennomgang sett med amtmenneses øyne.

Behovet for en ny lovgiving var åpenbart stort, noe som kunne leses gjennom utredningstempoet. Det første forslaget til ny lov var som vi har sett, ferdig allerede høsten 1907. Forslaget slo fast at «Kjøring paa offentlige veier, gater og pladser med motorvogn er tillatt med de inskrænknings og under iagtagelse av de nærmere forskrifter, som indeholdes i denne lov eller i bestemmelser utfærdiget med hjemmel i loven».²⁰

18. Brøgger et al. (1952).

19. Utkast til lov om motorvogner, Instilling III fra den departementale veilovkomitee, Steen'ske Bogtrykkeri, Kristiania 1907, side 1 «Om nødvendigheten av lovbestemmelser».

20. Utkast til lov om motorvogner, Instilling III fra den departementale veilovkomitee, Steen'ske Bogtrykkeri, Kristiania 1907, §2 side 15.



«En gammel bilist forteller at da han i 1907 skulle kjøre med sin lille personbil fra Asker til Trondhjem og retur, måtte han på forhånd søke de forskjellige amtmennene om tillatelse til å kjøre en bestemt rute. I Søndre Trondhjems amt var det vanskelig å få tillatelse. På strekningen fra amtsgrensen, Trondhjem til Støren ble han pålagt å ha en tråsykkelist som forrider, men fra Støren til Bjerkaker, hvor veien var vel 5 m. bred, måtte han forplikte seg til å kjøre med forspent hest, til tross for at han på de ca. 33 km. bare møtte 4 a 5 kjørende». (Hentet fra heftet *Bruksbiler* utgitt av «Opplysningsrådet for Biltrafikken», Publ. nr. 7 1951, Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo 1951. Bilen er for øvrig en Oldsmobile Curved Dash).

De nye reglene sto i klar motsetning til de amtsvise regelverkene som slo fast at kjøring med motorvogn på landet var forbudt, med mindre amtmannen godkjente den aktuelle søknaden. Komitéen pekte spesielt på at «Reglerne ikke kommer til at avvige i altfor stor grad fra de tilsvarende forskrifter og bestemmelser i andre lande. Dette kan være av interesse, da Norge er et turistland og i fremtiden antagelig vil bli i enda høiere grad». ²¹ Komitéen ønsket altså å gjennomføre en modernisering av regelverket med utgangspunkt i tilsvarende arbeid i utlandet. Denne internasjonale vektleggingen kan også leses som et departementalt ønske om at bilen ikke skulle utvikle seg til å bli et særnorsk fenomen med sprikende lokale fortolkninger.

Den departementale veilovskomitéen hevdet at et overordnet mål med det nye lovverket var å få til en «fuldt objektiv og upartisk behandling». Det ble lagt opp til at bruken av bilene skulle avgjøres av de lovgivende myndighetene i stedet for «de stedlige myndigheter, som muligens vil la sig paavirke i mere eller mindre grad av personlige sympatier og antipatier». Komitéen pekte også på at det muligens ville være vanskelig for mange på lokalplanet å se denne saken fra mer enn én side. Komitéen mente tilsynelatende at bilen var i ferd med å bli «lokal», og at en sterkere nasjonal styring måtte iverksettes. Hvis en skulle kunne oppnå et mest mulig omforent resultat, måtte synspunktene til

21. Ibid. side 2.

både bilistene og dem som trafikkerte veier og gater med andre kjøretøyer bli tatt i betraktning.²² Dette kan også fortolkes i retning av at de private vognene måtte få en større plass.

Slik jeg ser det, gikk dette direkte på de mange konfliktene som oppsto mellom de første bilistene og bøndene på grasrota. Hvis herredsstyrene fikk for stor makt, ville nettopp «personlige sympatier og antipatier» råde, og en kunne få et enda større sprik i beslutningene enn det en hadde sett under amtmennene. Et meget kritisk spørsmål vedrørende den nye veiloven ville derfor bli hvordan makten skulle fordeles mellom stat og herred. Dette ville gå direkte på forholdet mellom hovedvei og bygdevei, og hvordan skillet mellom hovedvei og bygdevei skulle defineres. Skillet mellom hovedvei og bygdevei var imidlertid på ingen måte noen avklart problemstilling, siden bygdeveien en rekke steder var den eneste veien gjennom bygda og dermed hadde funksjon som en hovedvei. Den nasjonale forståelsen av hva bilen var og hvordan den kunne anvendes, var sprikende, noe som også kom fram i det første utkastet til ny lov.

7.4 Mindretallets syn

Veikomiteéns første utkast var ikke enstemmig. Mindretallet besto imidlertid av bare én person, lensmann Lima fra Sandnes. I utgangspunktet kan Limas synspunkter dermed virke mindre viktige. Som vi skal se i kapitel 11, kom imidlertid Lima til å få en sentral rolle under sluttbehandlingen av veiloven. Vi skal derfor kort se på noen av Limas argumenter.

Utkastet slo fast at hastigheten i tettbygd strøk ikke skulle være høyere enn «den fart en hest har i raskt trav, eller 15 km/t». Lima på sin side mente at «den fart, en hest har i almindelig trav eller 12 km/t» fikk holde i byene.²³ Limas forslag stred mot intensjonene i det nye lovutkastet. Hensikten med revisjonen var at bilene ikke skulle være fratatt sine fortrinn. Ett fortrinn var nettopp at bilene kunne kjøre minst like hurtig som hest og vogn. Som vi har sett tidligere, fantes det ingen fartsgrenser i byene. Sett med de private bileiernes øyne, ville 12 km/t bety en innskrenkning i kjørehastigheten. Allerede her ser vi trekk i retning av at den nye veiloven ble vurdert opp mot landsbygdas trafikk og ikke byenes.

Et annet viktig forhold var faren for ulykker. Lima pekte på at: «Mindretallet tror, naar det skal benyttes et i samtrafik med hester saapas farlig kjøretøi, som motorvogne har vist sig at være, da maa det være grund til for tilfældet at skjærpe reglerne for skadeerstatningspligten». Lima viste til en høyesteretts-

22. Ibid.

23. Utkast til Lov om bruk av Motorvogner, Innstilling III fra den departementale veilovskomiteé, Steenske Bogtrykkeri, Kristiania 1907, side 19.

dom av 20. desember 1904 som slo fast at «naar der anbringes en indretning, der i sig selv indebærer en stadig risiko for borgerne, bør den ansvarshavende erstatte forvoldt skade, selv om der ikke er utvist uagtsomhet fra dens side, der har forvoldt skaden».²⁴ Hvis dette ble utfallet, ville bøndene og andre som møtte en bil langs veiene, kunne kreve erstatning uavhengig av en nærmere granskning av skyldspørsmålet. Dette var for øvrig identisk med det som sto i den danske veiloven av 15. mai 1903, en paragraf den danske automobilklubben protesterte kraftig mot.²⁵ Lensmann Lima forsøkte dermed å legge den første og meget restriktive danske automobilloven til grunn for den kommende norske loven.

Ikke uventet tok Lima opp forholdet mellom bilene og jernbanen. Ifølge Lima gikk jernbanen i fast rute slik at «De, der har nervøse og frygtsomme hester, kan undgaa med disse at komme i umiddelbar nærhet av jernbanetog».²⁶ I Limas øyne framsto bilen som mer uregjerlig enn jernbanen. Bilen kom dessuten nærmere bøndene enn jernbanen. Limas syn var slik jeg ser det, i samsvar med det syn de mest restriktive bøndene hadde. Lima var slik sett indirekte advokat for bøndenes rettigheter og en representant for bøndenes syn. Uenigheten mellom Lima og flertallet i komitéen avspeilte på mange måter de samme konfliktene som tilhengerne av bilene fikk med bøndene. Limas sterke vektlegging av bøndenes rettigheter skapte også en polarisering i arbeidet med den nye veiloven. Lima ivaretok herredenes syn der bøndenes konservative syn på samferdselen ble lagt til grunn. Den andre fløyen ble representert av den departementale komitéens flertall som frontet Veidirektoratets syn.

Limas syn kan også leses som en motstand fra lensmennene som gruppe. I forbindelse med skysskafferordningen hadde lensmennene tilsynsmyndighet over veiene. Ett av målene med den nye veiloven var som vi har sett, å redusere lensmennes innflytelse innen den norske veiadministrasjonen. Forslaget til ny veilov kunne dermed også rokke ved lensmennes makt og innflytelse, noe Lima kanskje ikke ønsket.

Dette forlaget til ny veilov ble sendt ut til amtmennene. De skulle på sin side innhente uttalelser fra amtsutvalgene, amtsingeniørene, herredsstyrene, magistrater og kommunestyrene i byene samt politimestrene både i landdistriktene og i byene. I tillegg skulle veidirektøren, «bestyrelsen for den norske automobilklubben» samt forskjellige tekniske foreninger i Kristiania, Bergen, Trondhjem og Stavanger avgi erklæring. I Kristiania ble lovutkastet

24. Ibid. side 13.

25. Bilag 2 til den departementale veilovskomiteens innstilling, Steen'ske Bogtrykkeri Kristiania 1907, side 45.

26. Utkast til Lov om bruk av Motorvogner, Innstilling III fra den departementale veilovskomite, Steenske Bogtrykkeri, Kristiania 1907, side 13.

også sendt til Den Polytekniske Forening.²⁷ Vi legger spesielt merke til vektleggingen av at fagfolk med teknisk bakgrunn skulle uttale seg.

Veidirektoratet skulle som vi nettopp har sett, avgi uttalelse. Skougaard uttalte seg i første rekke om kjørehastigheten. Han viste til hva den første internasjonale veikongressen i Paris hadde uttalt. Han så dermed bilbruken igjen i et internasjonalt perspektiv. Kongressen mente at en for tunge kjøretøyer ikke burde akseptere en større gjennomsnittsfart enn 16–18 km/t. Veilovskomiteén på sin side påpekte at så tunge kjøretøyer «sandsynligvis ikke vil komme til anvendelse hos os i landdistrikterne, uten kanskje undtagelsesvis som lastevogner eller i umiddelbar nærhet av større byer».²⁸ Skougaard pekte på at bygatene var bredere enn på landet og dessuten hadde fortau. Det var derfor «langt mindre betænkelig ved at kjøre med stor hastighet under saadanne forhold end paa en almindelig landevei her i riket. Man maa ogsaa ta i betragtning, at byhestene ikke i særlig grad lar sig skræmme av motorvogne, mens landsens hester ofte er meget sky».²⁹ Igjen ser vi at by og land ble vurdert forskjellig. Skougaard mente at veiene i byene tålte større kjøretøyer, mens landsbygdas veinett ikke var bygd for annet enn lette vogner. Hestene i byene var i henhold til Skougaard i større grad vant til stor trafikk enn på landet. Skougaard talte i denne sammenheng byenes sak og ønsket en mer liberal lovgiving for byene.

Amtmenneses uttalelser er også interessante. Amtmannen i Akershus påpekte at mange herreder ønsket et forbud mot bilene, noe som enkelte amtmenn hadde tatt hensyn til gjennom sin «absolute veto». Han pekte på at det derfor var «paa tide, at lovreguleringen skrider ind med sin ordnede og regulerende haand».³⁰ Amtsutvalget i Søndre Trondhjems amt var av en annen oppfatning og viste til farene for ulykker som kunne oppstå: «Amtsutvalget antar derfor at lovens utgangspunkt bør være, at bruk av motorvogner paa vore landeveier er forbudt». Søndre Trondhjems amt var kanskje det mest restriktive i landet og nedla forbud mot bruk av bilene utenfor Trondhjem by. I naboamtet i nord var amtmannen av en helt annen oppfatning: «Jeg føler mig overbevist om, at motorvognene vil komme til at spille en stor rolle i vort kommunikationsvæsen. Jeg er derfor enig i utkastets hovedtanke: Kjøring paa offentlige veier med motorvogner er i almindelighet tilladt».³¹

Som vi ser varierte amtmenneses syn sterkt. Noen ønsket et frislipp, mens andre ønsket et forbud. Dette er noe vi skal komme tilbake til.

27. Ot. prp. nr 32 (1909).

28. Ibid. side 6

29. «Oversikt over erklæringer avgivne om veikomiteens utkast til lov om bruk av motorvogner av november 1907, side 54.

30. Ibid. side 34

31. Ibid. side 35

Den nye veiloven skulle også passere veikomiteén på Stortinget på sin vei gjennom Odelsting og Lagting til endelig lov. Stortinget var imidlertid ingen arena for bilentusiaster. Veikomiteén på Stortinget hadde også i perioden 1906 – 1912 da den nye veiloven ble sluttbehandlet, en klar overvekt av gårdbrukere.³² Det var også gårdbrukerne som dominerte i herredsstyrene. Vi skal kort se på én av uttalelsene som vitner om den negative holdningen til bilene på landet.

Feiring herredsstyre uttalte at bilbruken burde aksepteres «kun to eller høist tre dage i uken f.eks. lørdag, søndag og mandag til bestemte klokkeslett. Hvis ikke dette bestemmes, skal de motorkjørende tilpligtes at ha en cyklerytter til at reise foran paa de farlige steder for at varsle vognenes komme».³³ Som vi husker, hadde veidirektør Krag brukt ingeniør Horn i Veidirektoratet som «forridder» under prøveturen fra Otta til Åndalsnes i 1901. Det var denne noe arkaiske løsningen Feiring herredsstyre ønsket. Samtidig vitner herredsstyrets syn om stor frykt og usikkerhet. Når det gjaldt uttalelsene fra herredsstyrene generelt, gikk de i retning av strenge reguleringer av biltrafikken. En kunne til nød akseptere bruken av bil i fast rute, altså i form av en rutebil.

Gårdbrukerne som gruppe var ingen forkjempere av økt automobiltrafikk, snarere tvert imot. Dette var imidlertid ikke noe særnorsk fenomen. Hamilton peker i *Teknik på bönders villkor* på at «de flesta lantbrukare, som utgjorde en dominerande yrkesgrupp i riksdagen, också i allmänhet var motståndare till motortrafik och hade goda skäl till en restriktiv hållning».³⁴ I Norge hadde en dermed en situasjon ikke ulik den en så i Sverige.

Debatten rundt bilenes rammebetingelser engasjerte både privatpersoner og beslutningstakere innen veiadministrasjonen. I denne forbindelse ble det arrangert en rekke møter i Den Polytekniske Forening (PF) som var en av høringsinstansene i forbindelse med lovarbeidet. Vi skal nå se nærmere på hvordan PF engasjerte seg, både i forbindelse med bilens teknologiske utvikling, dens bruksområder og rammebetingelser.

7.5 Bilmøtet i Den Polytekniske Forening

16. november 1906 ble det avholdt et bilmøte i lokalene til PF i Kristiania. I bakgården til Rosenkrantzgate 7 der PF holdt til, hadde ingeniør K. Kolberg,

32. Sammensetningen av det 56de til det 58de ord. Storting (1906–1909) viser at 5 av 9 representanter var gårdbrukere. Tilsvarende tall for 59de, 60de og 6de ord. Storting (1910–1912) viser at 6 av 9 representanter var gårdbrukere. I den aktuelle perioden var 11 av 18 representanter gårdbrukere, altså drøyt 60%. 3 av 18 var lensmenn.

33. «Oversikt over erklæringer avgivne om veikomiteens utkast til lov om bruk av motorvogn av november 1907, side 43.

34. Hamilton (1997) side 119.

grosserer A.M. Gjestvang, Glommens Træsliperi og Grændsens Skotøimagasin arrangert en utstilling av biler. Fredrik Hiorth hadde overdratt sitt firma til Kolberg, Caspari A/S i november 1904. Kolberg og Caspari satset på bensindrevne vogner, og ikke damp.³⁵ Gjestvang tok i 1905/06 inn en rekke Oldsmobile, og var på dette tidspunktet hovedstadens ledende bilimportør. Glommens Træsliperi innregistrerte i januar 1906 en fransk Cotterau, en vogn for privat personbefordring.³⁶ Grændsens Skotøimagasin innregistrerte i 1904 en liten varevogn for bruk i magasinets tjeneste, for øvrig Norges første varebil hvis vi ser bort fra den store ølvognen til Schous bryggeri.³⁷ Utvalget av biler var lite, men varevognen til Grændsens Skotøimagasin fortalte om en ny vogn-type. Det dreide seg et lite, kommersielt kjøretøy som i likhet med ølvognene til Schou hadde firmareklame på sidene av varekassen.

Møtet samlet 80 av medlemmene i PF. Møtets hovedtaler var amtsingeniør Aubert fra Kristians amt som skulle holde foredrag om «Automobiler og automobilkjørsel på vore veie». Blant deltakerne var både bilforhandlere, brukere av bilene og en rekke sentrale beslutningstakere fra amtene. Inviterte gjester var grosserer Chr. Langaard, amtmennene Ole Andreas Furu (Akershus Amt), Theodor Chr.S. Platou (Buskeruds Amt) og Peter Theodor Holst (Kristians Amt).³⁸ Dette var amt med nærhet til Kristiania (Akershus og Buskerud) eller som tidlig fikk erfaringer med bilbruken (Kristians amt). Selv om bilen i all hovedsak var et hovedstadsfenomen, var det altså viktige beslutningstakere fra distriktene til stede. Slik sett kan møtet også leses som et forum for lobbyvirksomhet hvor hovedstadens bilforhandlere og de som brukte bilene, møtte beslutningstakerne i amtene.

«Efter at man havde beseet udstillingen, og det fælles aftensbord var særvert, åbnede formannen, ingeniør Leegaard mødet». Aubert gjennomgikk bilens tekniske løsninger og utvikling i detalj. Ikke uventet var det bilen sett med ingeniørens øyne som ble presentert. I møtet ble Aubert spurt om hvilket system: damp, elektrisitet eller bensin, en burde velge. Aubert påpekte at «erfaring endnu ikke har avgjort, hvad der må ansees som bedst, damp eller benzinautomobiler. Han selv antog, at dampen vilde blive benzinen overlegen».³⁹ Aubert ga uttrykk for at «de senere års store forbedringer kan berettigede det håb, at dampautomobilen med tiden kan blive ligeså god som den elektriske og benzin-automobilen». I ettertid virker det underlig at Aubert fortsatt hadde tro på dampvognene. Etter at Hiorth hadde tatt inn sine dampvogner i

35. Gretland (1951) side 114 -119

36. Innregistrert som vogn nummer 38 i Kristiania, *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdiretoratet, Riksarkivet

37. Innregistrert som nummer 25 i Kristiania, *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdiretoratet, Riksarkivet

38. *Teknisk Ugeblad* nr 47, 1906.

39. Ibid.

1903, var det de bensindrevne vognene det skulle dreie seg om. Når det gjaldt disse vognene, hadde møtedeltakerne allerede fått demonstrert hvordan de virket. De sto utstilt i bakgården til PF.

Aubert pekte på at «I utlandet har automobilen betydelig udbredelse, de konkurrerer i flere byer med hestetransporten». I Norge kunne bilene ifølge Aubert konkurrere med hest og vogn, gitt at bilene kunne brukes året rundt. Det kunne de ikke i Norge på dette tidspunktet. Når det gjaldt eventuell «automobildrift» i Norge, viste han til en rapport han selv hadde skrevet i 1900. Det var altså på grunnlag av en 6 år gammel rapport Aubert vurderte bilbruken i Norge, en referanse som neppe ble applaudert av bilimportørene som var til stede på møtet.

Som vi ser, var ikke amtsingeniør Aubert noen entusiastisk pådriver i spørsmålet om økt bruk av bilene i Norge. Det var heller ikke veidirektør Skougaard. Han kommenterte spørsmålet om en eventuell etablering av bilruter i Norge slik:

«Enkelte ruter er blevet trafikberegnet for passager- og posttrafik med automobiler. Man har dog ikke vovet at realisere forsøget, da driftskostningene viser sig at være for store. Veidirektør Krag har forespurgt, om man kunde få statsbidrag til automobildrift; men veikomiteén har oplyst, at dette ikke kan ventes».⁴⁰

Som vi ser, så også Skougaard rutebilbruken i et statlig perspektiv. Stortinget hadde imidlertid sagt nei til statlig støtte, og der sto saken. Heller ikke i byene var lønnsomheten ved å bruke bilene åpenbar. Skougaard «nærede tvil om, hvorvidt vognmandskjørsel med automobil i Kristiania vilde lønne sig, trafikken er for liden». Skougaards syn var at en ikke kunne påregne noen bildrift unntatt ved «store og jevne massetransporter». Verken Aubert eller Skougaard hadde noe klart svar på hvordan bilen skulle brukes på den norske landsbygda. Når det gjaldt bilbruken i byen, hadde møtedeltakerne indirekte fått demonstrert bilens muligheter gjennom utstillingen i bakgården til PF. Slik sett hadde bybilen på mange måter funnet sin første form, mens landsbygdas bil var mer uavklart.

Veidirektør Krags entusiasme og utprøvningsvilje var byttet ut med en «vente-og-se»-holdning. Synet til Aubert og Skougaard sto imidlertid i kontrast til hva flere av det de andre talerne ga uttrykk for. En av møtedeltakerne, driftsbestyrer Trygve Poppe, fortalte om en tur han og Ing. Clarin Mustad hadde gjennomført gjennom Frankrike, Tyskland og helt til Kristiania i 1906. Frankrike hadde i henhold til Poppe gode landeveier og et utmerket veivedlikehold. Han fortalte følgende fra turen:

40. *Teknisk Ugeblad* nr 47, 1906. Den tillatte maksimalhastigheten i de mest restriktive amtene var 30 km/t.

«Veidækket var af fortrinlig beskaffenhed, slet som et asfaltdække. Mange veie var meget brede og aldeles som gjort for automobilkjørsel. Under disse forhold kjørtes med voldsom fart, op til 100 km. pr time. De havde ialt kjørt 4000 km. uden uheld, motoren funktionerte utmerket. Hestene dernede tog ingen som helst notis af at møte en automobil. Det var talerens indtryk, at man på landeveiene så ligeså mange automobiler som heste.»

Poppes innlegg var langt mer optimistisk enn Auberts og Skougaards. Det var den private bilen Poppe gjorde seg til talmann for.

Poppes innlegg ble imidlertid mer en visjon om en fjern framtid enn en realitet. Norge hadde verken en veistandard eller et veivedlikehold som var i nærheten av det en så i Frankrike. Slik sett var innlegget neppe egnet til å få overbevist de tilstedeværende amtmennene om den private bilens berettigelse på den norske landsbygda. Trygve Poppe skulle for øvrig noen få år senere bli viseformann i Norsk Automobilklub.⁴¹

Ingeniør Kolberg på sin side uttrykte at hvis en bilist skulle ut på en lengre tur, måtte han «på grund av formalia begynde forberedelsene et par måneder i forveien». Kolberg mente at dette kunne forenkles ved at en innførte et felles regelverk for hele landet til erstatning for de amtsvise regelverkene.⁴² Kolberg påpekte som vi har sett tidligere, at disse regelverkens rammebetingelser representerte et problem. Dette handlet i all hovedsak om amtmennenes beslutningsrett over både hovedveiene og bygdeveiene på landet. Med de tre amtmennene til stede, var dette klar tale. Veiloven måtte endres.

Formann Leegaard sendte spørsmålet om et felles nasjonalt regelverk videre til amtsingeniør Thoresen som satt i den departementale veilovskomiteén, og spurte om ikke komitéén hadde behandlet spørsmålet. Thoresen svarte at komitééns syn «havde gået ud fra, at automobilkjørsel er tilladt, men at kjørereglene fastsettes af hvert amt». Som vi ser, var dette en langt mer liberal fortolkning enn hva en rekke amtmenn hadde. Det var heller ikke slik de private bilistene opplevde bestemmelsene.

I desember 1906 holdt Aubert det samme foredraget i Den Polytekniske Forening på Hamar. Igjen ser vi at PF spilte en viktig rolle som forum for bilistene. *Lillehammer Tilskuer* slo fast at «Hr. Aubert var i mange Henseender en varm Beundrer af Automobilerne; men han mente dog, at det var nødvendigt at omgjærde Brugen af dem paa vore Landeveie med noksaa skarpe Forsigtighetsregler».⁴³ Her står vi overfor et meget interessant poeng. Aubert var i henhold til avisen en beundrer av bilene, men mente at bruken av dem måtte reguleres strengt på landet. Slik jeg ser det, vitner dette igjen om at bilen på

41. *Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917*, Kristiania, KNA, side 10

42. *Teknisk Ugeblad* nr 47, 1906.

43. *Lillehammer Tilskuer* 5. desember 1906.

landsbygda ble behandlet forskjellig fra bilene i byene. Det var nettopp denne forskjellen mange bileiere ønsket å få bort. De ønsket like regler for by og for land. De ønsket også at bilen skulle mottas like positivt på landet som i byene.



«Den Røde Rogers» innregistrert på Kristiania-skiltet 24. Bildet er tatt på en tur mellom Kristiania og Gjøvik i 1905. Bak rattet sitter ing. Kolberg som var med på å stifte Norsk Automobilklub (NAK). Den andre er ifølge Peer Gretland, gårdbruker Sommerfeldt, en interessert representant fra bygdeveienes hovedbrukere, bøndene. (Bildet er hentet fra Erling Hiorths album, nå i eie av Stein Tranvik, Tiller.)

For de private bileierne og bilimportørene som var til stede på møtet i PF i Kristiania, må opplysningene som kom fram ha virket temmelig nedslående. Kort tid etter dette møtet ble Norsk Automobilklub (NAK) stiftet. Vi skal avslutningsvis se på hvordan NAK ble etablert og hvilket syn klubben hadde på den nye veiloven.

7.6 Norsk Automobilklub (NAK)

To måneder etter bilmøtet i Den Polytekniske Forening tok Gjestvang, Kolberg og Langaard initiativ til stiftelsen av NAK.⁴⁴ Stiftelsesmøtet kom som vi har sett, umiddelbart etter bilmøtet i PF i november 1906. Det er ingen overdrivelse å hevde at møtet i PF var et formøte til dannelsen av NAK, en klubb

44. *Kongelig Norsk Automobilklub 1907-1917*, jubileumshefte utgitt av KNA, Oslo 1917, side 3.

som indirekte sprang ut av PF med utgangspunkt i Norges første bilforhandlere og hovedstadens rike bilister. Kanskje var det nettopp beslutningstakernes manglende entusiasme for bilene som var katalysatoren i stiftelsesarbeidet. Stifterne hadde trolig forhåpninger om en liberalisering gjennom en ny veilov. Hvis en skulle oppnå noen fordeler, måtte det etableres en mer ensartet forståelse av bilen i forholdet mellom by og land. På mange måter var det motsatte i ferd med å skje.

De som var til stede på stiftelsesmøtet, var foruten Chr. Langaard, generaldirektør Sam. Eyde, grosserer Lauritz Robsahm, bilforhandlerne K. Kolberg, A.M. Gjestvang og C. O. Nielsen.⁴⁵ Blant initiativtakerne var altså flere av de første norske bilforhandlere. De så trolig en mulighet for økt omsetning gjennom å bruke NAK som et forum for å berede bilmarkedet.

Langaard ble formann, mens Robsahm og Eyde fikk de neste postene i styret. Ingeniør E.H. Rotheim kom raskt inn i ledelsen og ble sekretær. Dette var en strategisk viktig stilling. Rotheim var ingen hvem som helst. Han var som vi har sett tidligere, en av de «sagkyndige» ingeniørene som skulle godkjenne bilene i Kristiania. Rotheim hadde dermed sterk indirekte innflytelse på bilbruken i hovedstaden.

Lovene til Norsk Automobilklub fikk form som et handlingsprogram der klubben orienterte om hvilke tiltak den hadde tenkt å iverksette. Målet var å «føre automobilerne frem til seier og almen anerkjendelse som vor tids viktigste transportmiddel».⁴⁶ Stifterne mente at bilen i Norge var stemoderlig behandlet og ønsket å gjøre noe for å endre på dette. NAK ble dermed på mange måter en kamporganisasjon utsprunget fra hovedstaden der kontrasten til motstanderne av den nye teknologien ble godt synlig.

NAKs målsetting var å samle bilpionerene til kamp for de nye kjøretøyene. Som et ledd i denne strategien gikk NAK til felts mot regelverket. NAK skulle fremme «utbredelsen av motorkjøretøiers anvendelse i Norge». Klubben skulle videre arbeide for at «kjørsel med motorkjøretøier tillates i hele landet under ensartede kjørebestemmelser, der samtidig med at de beskytter andre veifarendes interesser ikke legger unødige hindringer iveien for en rationel bruk av motorkjøretøier».⁴⁷ På mange måter berørte NAK et kjernepunkt: Hva som var rasjonelt for hovedstadsklubben, behøvde på ingen måte å være rasjonelt for landsbygda. Et annet viktig poeng var nettopp mangelen på ensartede bestemmelser for hele landet.

Når det gjaldt synet på lovverket, var NAK på bølgelengde med veidirektoratet, om enn fra et noe annet ståsted. NAK sendte allerede i stiftelsesåret

45. Nielsen solgte den franske luksusvognen Lorraine-Dietrich.

46. *Kongelig Norsk Automobilklub 1907-1917*, jubileumsskrift, KNA Kristiania 1917 side 12.

47. *Ibid.* side 5

brev til samtlige amtmenn i landet. Klubben hevdet at de amtsvise regelverkene var til stort hinder for en «utbredelse af dette i enhver henseende utmerkede kommunikasjonsmiddel».⁴⁸ Klubben ble dermed straks en synlig motstander i relasjon til de mest restriktive amtmennene. NAK ble i denne sammenhengen også en motstander av bøndene som ønsket å bestemme over bygdeveiene, en gruppe som la amtmennene under press. Dette var imidlertid ikke noe særnorsk fenomen, men var tuftet på internasjonale strømninger. Også Svenska Automobilklubben (SAK) som ble stiftet i 1903, hadde en tilsvarende formulering. Klubben skulle arbeide for «erhållande af ett för hela landet gemensamt reglemente för körning med motorvagnar och motorcyklar».⁴⁹ Noe tilsvarende skjedde også i Danmark.

Dansk Automobil Klub (DAK) sendte i 1906 ut en henvendelse til samtlige landkommuner i Danmark. Klubben ønsket å få utrøkt landkommunenes syn på automobilen i et forsøk på å få til en ensartet lovgiving. Tilbakemeldingene var temmelig nedslående. Som et par eksempler kan vi se på svarene fra kommunene Søborg-Gilleleje og Sundby-Hvorup. Søborg-Gilleleje svarte: «For os Landboere havde det været ønskelig, om at al Automobilkørsel var blevet forbudt». Sundby-Hvorup svarte: «Her paa Egnen betragtes Automobiler og Motorcykler for en Landeplage».⁵⁰ Motstanden fra bøndenes side var åpenbart stor også i Danmark. Problemet med de lokale og sterkt sprikende regelverkene var dermed på mange måter et skandinavisk problem.

Medlemsregisteret til NAK for stiftelsesåret viser en klar overrepresentasjon av ingeniører, grosserere og godseiere. Nye medlemmer måtte foreslås av et tidligere medlem og dessuten innbetale «kr. 100 i indtrædelsespenger». Dette tilsvarte en månedslønn for svært mange familier på denne tiden. NAK ble dermed en klubb for de velstående og mest innflytelsesrike i samfunnet. I løpet av det første året fikk NAK i alt 37 medlemmer. Til sammenligning var det ved utgangen av 1907 innregistrert 79 biler i Kristiania.⁵¹

I 1912 hadde klubben ennå ikke mer enn 78 medlemmer. På dette tidspunktet var den norske bilparken anslagsvis 500.⁵² Dette gjorde klubben til en meget eksklusiv gruppe. At klubben hadde «sit sæte» i Kristiania, bidro også til at klubbens aktiviteter ble sett på som et storbyfenomen. For beslutningstakerne i amtene og herredene ble klubben et speilbilde av storbykulturen som

48. Brev fra Norsk Automobilklub til amtmannen i Nordre Trondhjems amt, datert 13. april 1907.

49. Lindorm (1953) side 12.

50. Ibsen (1926) side 27.

51. *Register over Motorvogne godkjente til brug i Kristiania By*, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Riksarkivet.

52. 1910 fantes det 320 biler i landet i henhold til Statistisk sentralbyrå. Eksakte tall for 1912 er ikke oppgitt. (Statistisk Sentralbyrå, Tabell 20.32 Motorkjøretøyer 1899–1949).

mange på landet hadde klare motforestillinger mot. Det er ingen overdrivelse å hevde at NAK ble en rikmannsklubb som i første rekke så bilen som et privat kjøretøy en kunne anvende i fritiden, eller som et objekt for salg. Her lå også slik jeg ser det, klubbens akilleshæl. Bilen ble på mange måter fastlåst og forstått som et leketøy for rikfolk med tilknytning til hovedstaden.

I likhet med sine søsterorganisasjoner i Sverige og Danmark engasjerte også NAK seg i lovutviklingsprosessen. Vi skal se nærmere på dette.

7.7 NAKs engasjement under lovutviklingen

Arbeidet med den nye norske «motorvognloven» som den ble hetende, ble på mange måter tuftet på et tilsvarende arbeid i Danmark. Her hadde Dansk Automobil Klub (DAK) prøvde å styre det danske lovarbeidet. Også DAK hadde sitt utspring i hovedstaden København der representanter fra samfunnets overklasse sto bak initiativet. DAK utarbeidet selv et forslag til Danmarks første automobillov våren 1902.⁵³ Dette er isolert sett meget interessant. En ny nasjonal lov som skulle regulere bruken av bilene, ville gi uttrykk for det offisielle danske synet på hvordan automobilen skulle kunne brukes og dermed bruksmessig fortolkes. DAK ønsket åpenbart selv å styre lovprosessen og dermed være premissleverandør for hvordan bilen på dette tidspunktet skulle oppfattes. Selv om klubbens lovutkast ble endret på en rekke sentrale punkter, fikk DAKs utkast indirekte betydning for det norske lovarbeidet, da dette ble tuftet på det danske. NAK på sin side fikk ikke denne muligheten, da klubben ble stiftet etter at den departementale komitéen var nedsatt. Klubben fikk imidlertid som vi har sett, uttalerett i forbindelse med høringen til det første lovutkastet. Klubbens innflytelse var imidlertid beskjeden.

Det kom inn flere hundre uttalelser. NAK ble referert to ganger.⁵⁴ Den ene uttalelsen gikk på behovet for ensartede regler for hele landet. Den andre gikk på erstatningsspørsmålet i fall bilene kom ut for ulykker.⁵⁵ Selv om dette isolert sett var viktige spørsmål, ble ikke NAKs uttalelser tillagt noen stor vekt under høringene. Til sammenligning ble Den Polytekniske Forenings uttalelser referert 10 ganger. Det synes åpenbart at PF ble ansett som et viktigere forum enn NAK.

Norsk Automobilklub så tidlig hvilken sentral rolle Stortingets veikomite hadde i forbindelse med å få endret rammevilkårene for bilbruken. To ganger, i 1908 og i 1911, arrangerte NAK demonstrasjonsturer for Veikomiteen og pressen «for at disse personlig kunde faa anledning til at sætte sig ind i for-

53. Ibid. side 15.

54. «Oversikt over erklæringer avgivne om veikomiteens utkast til lov om bruk av motorvogn av november 1907

55. Ibid. side 69

skjellige forhold vedkommende automobilen og dens bruk». ⁵⁶ NAK pekte på at «Disse utflugter var i enhver henseende vellykkede og bidrog sikkert i væsentlig grad til at øke forstaaelsen av automobilens betydning som kommunikationsmiddel». ⁵⁷ NAKs forsøk på å påvirke Stortingets veilovskomiteé var mer å regne som enkeltaksjoner enn en systematisk påvirkning. Vi ser imidlertid noe av det samme som vi så i forbindelse med Hiorths og delvis også Krag's forsøk på å promotere bilen overfor sentrale beslutningstakere. Bilen ble dermed gjenstand for en slags lobbyvirksomhet, om enn ut fra sprikende motiver. NAKs lobbyvirksomhet som læringsstrategi var imidlertid ikke enestående.



PAA BEFARING MED VEIKOMITEEN.

Bildet er hentet fra *Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917*, KNA 1917, side 15

Også den svenske søsterorganisasjonen KAK gjennomførte slike turer «att studera de förhållanden, hvarunder automobiltrafik f.n. försiggår i Sverige. Att utröna t.ex. i hvad mån landtbefolkningen och deras häster vant sig vid de nya fordonen, hvilken försiktighet som måste iakttagas, hur vägarna gestelta sig. hvilken hastighet som är tillrådlig m.m. sådant». ⁵⁸ Ifølge KAK hadde disse demonstrasjonsturene «lämnat mer reell och praktisk erfarenhet än något före-

56. *Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917*, KNA 1917, side 14.

57. Ibid. side 15.

58. Lindorm (1953) side 33. Svenska Automobilklubben (SAK) skiftet navn til Kongelige Automobilklubben (KAK) i 1908.

drag, hur allsidigt och belysande det än månde ha varit», altså ikke ulikt det NAK hevdet. Selv om både NAK og KAK mente at påvirkning og opplæring gjennom demonstrasjoner var viktig, var det vanskelig å overbevise beslutningstakerne om at «fri bruk» av bilen var riktig.

Slik jeg ser det, var det nettopp fri bruk av veiene som i første rekke opptok NAK. Når det gjaldt påvirkningen av lovverket, var NAK bundet opp av en rekke beslutningstakere som de hadde liten innflytelse over. Slik jeg ser det, dreide NAKs engasjement seg mer om en lobbyvirksomhet til støtte for den private bruken av bilene, enn å endre forståelsen av bilen i et større perspektiv. Når det gjaldt den nye veiloven, fikk klubben ingen sentral rolle, men ble en høringsinstans på linje med en rekke andre. Her ble høringsprosessen på landsbygda som kom senere i forbindelse med lovarbeidet, langt viktigere. Dette skal vi komme tilbake til i kapittel 11.

7.8 Konklusjon

Som vi har sett, pekte Veikomiteén på Stortinget på at administrasjonen av veivesenet både var «vidløftig og kostbar», og at amtmennenes befatning med veivesenet var en levning fra tidligere tider. I denne sammenheng ble det nedsett en departemental veilovskomiteé som skulle arbeide med en revisjon av veiloven. Den departementale veilovskomiteén pekte på behovet for en nasjonal lovgiving som også regulerte bilbruken. Hva Stortingets veikomiteé og den departementale veilovskomiteén måtte mene om bilens betydning, trengte imidlertid ikke å være en og samme sak. Her var utfallet ikke gitt. Et viktig poeng er at departementet la opp til at landsbygda skulle høres.

De amtsvise regelverkene var uegnet når det gjaldt å regulere bilens framtidige bruk. De hadde også strukturelle svakheter der amtmennenes innflytelse og manglende faglige kompetanse innen samferdselssektoren ble sett på som et problem. Presset mot amtmennene økte på to plan. Amtsledelsen kom i press mellom det nasjonale politiske beslutningsnivået og bilistene.

Bilen var i ferd med å få et mer systemisk trekk der lovverket ble påtrengende både for dem som ville at bilen skulle ha en friere stilling og for dem som ønsket å regulere bilbruken. Et av talerørene for de private bilistene ble Norsk Automobilklub (NAK) som hadde sitt utspring i Den Polytekniske Forening i Kristiania. Etableringen forteller om et økende trykk fra hovedstadens bilister i retning av å erobre landsbygdas veier. Dette skulle dreie seg om en kamp om å få makt over bilen og dermed også makt til å bestemme hvordan en bil skulle være. Selv om NAK prøvde å påvirke beslutningstakerne, fikk klubben liten innflytelse under lovutviklingens første fase.

Samtidig med det innledende lovarbeidet fortsatte integreringsprosessen på landsbygda. I utgangspunktet kan dette synes å være to atskilte prosesser. Som

vi snart skal se, påvirket de praktiske erfaringene med bilene langs landeveiene ikke bare høringsuttalelsene, men utfordret også amtmennene som beslutningstakere. Vi skal nå belyse dette nærmere ved å gå inn i tre nærstudier som berører amtmennenes roller. Den første nærstudien er lagt til Kristians amt.



NAK tok initiativet til den første norske automobilutstillingen som ble arrangert i 1909. Automobilutstillingen ble et viktig utstillingsvindu for den nye teknologien. I alt ble 65 biler utstilt sammen med bilrekvisita av forskjellig slag. Flere av disse vognene fant kjøpere i distriktene. Bilen fremst på bildet er en Humber som Bertel O. Steen solgte. Steen sitter i framsetet til høyre. (Originalfoto i egen samling).



Kart over Dovre-Opdal-Sundalen. På denne strekningen kom det planer både for en bilrute og en utvidelse av jernbanen. (Hentet fra *Reisehaandbog over Norge*, 11 Udgave, del II Østnfjelske Norge ved dr. Yngvar Nielsen, Christiania 1908, Alb. Cammermeyers Forlag.)

Kapittel 8

Amtmannen som mekler

Hvilken berettigelse har fremmede til at fornøie og more sig saa, at de skader og forulemper os i vort virke? Hvilken ret har fremmede – ofte udlændinger – til at jage bygdernes beboere ud af landeveien, som skal være en almanvei, og ned i grøften, til skogs som skabninger af en simple-re rase? Forbitrelsen er saa stor, som den ikke har været i mands minde, og det ikke mindst fordi man er henvist til en kostbar proces med en rig mand eller et større aktieselskab for at faa erstatning for at en verdifuld hest er bleven løbst og den halve verdi er gaaet tabt, en anden sprængt, en vogn ødelagt, en mand arbeidsudygtig i længere tid o.s.v. Bevisbyrden ligger paa den forulæmpede klager, der oftest er alene!¹

8.1 Innledning

Som vi så i forrige kapittel, ble det i 1906 nedsatt en departemental veilovs-komité som skulle revidere veiloven av 1851. Komitéen tok selv initiativ til å utarbeide et forslag til en landsdekkende motorvognlov som skulle regulere bilbruken. Departementet innså trolig at dette lovarbeidet var kontroversielt. Departementet ønsket at landsbygdas synspunkter skulle komme fram gjennom omfattende høringsrunder. Høringene i forbindelse med lovarbeidet falt sammen med at en rekke herreder stiftet det første bekjentskapet med bilene. Selv om bilene var få, ble de nå gradvis mer synlige på landeveien. Bøndene med hest og vogn måtte regne med å møte dem langs veiene. Det kan virke som disse opplevelsene ikke bare fikk innvirkning på utformingen av veiloven, men også på hvilken bil landsbygda kunne akseptere. Hvordan påvirket

1. *Gudbrandsdølen* 14. januar 1909, artikkel rettet til amtstinget i Kristians amt, skrevet av Jens Domaas, Dovre, datert 4. januar 1909.

møtet mellom bilene og lokalsamfunnene på landet formingen av bilen i Kristians amt?

De mange kontroversene som oppsto, kom tydelig til uttrykk gjennom en heftig debatt i avisene i Gudbrandsdalen. Innleggene var sprikende og fortalte om hvor mangesidig og sammensatt synet på bilene var. Saken kulminerte under et bilmøte på Holaker 3. desember 1908.² Her spilte amtmannen en sentral rolle. På hvilken måte engasjerte amtsledelsen seg i kontroversene som fulgte bilen?

Dette kapitlet er det første av tre nærstudier hvor jeg analyserer amtmenne-nes forskjellige roller. Jeg vil nå se på hvordan amtmann Lambrecht håndterte de mange problemstillingene som kom opp i Kristians amt under høringsperioden. Her vil jeg spesielt se på forholdet mellom bil og jernbane.



C.O. Nielsen drev «Aktieselskabet Auto» i Kristiania. Bildet av hans Lorraine-Dietrich fra en tur på den norske landsbygda er tatt omkring 1908 og er verd en studie. Dette utrolig store og flotte kjøretøyet er utrustet for langtur med ekstra dekk, bensinkanner på stigtrinnene og med passasjerer ikledd tidstypisk bekleddning. Karosseridesign var åpenbart ikke et ukjent fag på denne tiden, selv om vi ser klare trekk av de mest storslåtte hestekjøretøyene i automobilens linjer. (Originalfoto i egen samling).

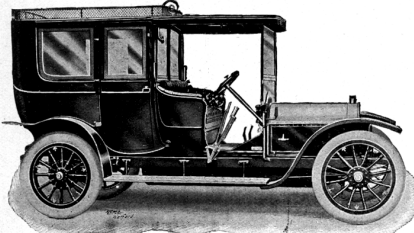
8.2 Bertel O. Steens tur med automobil

Under det innledende arbeidet med den nye veiloven kom et skifte innen amtsledelsen i Kristians amt. Våren 1908 overtok Sigurd Lambrechts etter amtmann Holst, et embete Lambrechts skulle inneha i 25 år. Lambrechts hadde en bred erfaring som blant annet ekspedisjonssjef i Justisdepartementet å vise til.

2. Se kartet på side 148. Holaker ligger like vest for Dombås i retning Lesja.

Som vi har sett, hadde amtmannen og kavalleristen Holst ikke vært noen tilhenger av de nye kjøretøyene. Mange hadde nok forhåpninger om at Lambrechts skulle videreføre denne linjen. Tidene hadde imidlertid endret seg, og antall biler var økende. Det var ikke lenger mulig å overse det faktum at både hovedstadens bilister og enkeltpersoner innen Kristians amt hadde tatt bilen i bruk.

I juni 1908 passerte antall innregistrerte biler i Kristiania 100.³ Disse ble i all hovedsak levert gjennom hovedstadens voksende forhandlernet. Agentene fra Kristiania så på landsbygda som et interessant nytt marked. Dette medførte også at trykket på den norske landsbygda økte. Firmaet Bertel O. Steen fikk i 1908 agenturet for det engelske merket Humber, og innehaveren gjennomførte en rekke prøveturer til amtene i håp om salg. Som et eksempel på denne typen salgsframstøt skal vi nevne en tur Steen gjennomførte i 1908. Turen ble beskrevet detaljert i lokalavisene.



Automobil-

**Droscher
Omnibusser
Laste- &
Luxusvogne**

Anbefales fra:
Humber Ltd., England.
Gebrüder Stoewer, Stettin.

Bertel O. Steen,
Kirkegaden 9 — Christiania.
Telefon: 39 95 — Telegram: Boss.

Den 8. juni kjørte Steen fra Kristiania til Vinstra.⁴ Målet var ikke tilfeldig valgt. Den «unge og driftige Hoteleier Chr. Hvattum paa Vinstra» aktet å sette i gang prøvekjørsel med biler i distriktet.⁵ På turen tilbake dro Steen innom amtmannen «for at tilby ham en Kjøretur som Oppmerksomhet for den Velvilje Amtmannen havde vist». Bertel O. Steen videreførte dermed den samme lobbyvirksomheten som NAK hadde startet overfor veikomiteén på Stortinget, men nå på landsbygda overfor amtmannen. Amtmannen var ikke til stede. I stedet fikk redaktøren i *Gudbrandsdølen* kjøre en runde gjennom byen. På denne prøveturen ble agent Steen spurt: «Hvordan klarer Dere Hestene i Gudbrandsdalen? Er de ikke rædde?» Til dette svarte Steen: «Hestene er ikke værste, men de, som kjører Hestene, er værre. De er ofte baade sinte og rædde».⁶

Isolert sett var ikke problemet med de skremte hestene noe nytt. Vi har sett dette i en rekke sammenhenger tidligere. Steens utsagn var imidlertid en klar

3. *Lillehammer Tilskuer* 6. juni 1908.

4. *Gudbrandsdølen* 9. juni 1908, (Gjennomsnittsfart på den ca. 125 km lange turen var 22 km/t).

5. *Gudbrandsdølen* 16. juni 1908.

6. *Gudbrandsdølen* 9. juni 1908.

indikasjon på at problemet faktisk ikke var hestene, men mer dem som brukte veiene til daglig og deres oppfatning av de nye kjøretøyene. Bilene kom dermed tettere inn på enkeltindividene som brukte landeveien. Uttalelsen bidro neppe til å redusere gapet mellom bilistene og veiens primærbrukere, bøndene. Reaksjonene på Steens promotering av bilene lot ikke vente på seg. En innskriver til *Gudbrandsdølen* kom med et direkte tilsvarende på Steens ytring:

«Bonden vert reint ut hyssja fraa sine Vegar. Ja, for kven er det, som nærmest eig Landevegarne? Høyrer dei desse rike Bymennerne til? Nei, det gjer dei ikkje. Dei høyrer Bonden sjølv til. Han hev kosta dei, og han held dei istand med mykje Stræv kvart år. Det er ikkje Meining i, at det er opna for Drift for Automobilar paa gamle, krokute og bakkute Vegar, enno allvisst, medan Automobilerna berre er Luksus for nokre Rikmänner i Byane. Det einaste kunde vera paa større, nye Vegar; og so med Rute». ⁷

Som vi ser var motsetningene mellom by og land og mellom fattig og rik godt synlige. Det var bøndene som «eide» landeveiene og de var de som skulle bestemme. Innskriveren kunne til nød akseptere rutebilen hvis veiene var gode nok.

Noen dager etter omtalen av Steens automobiltur skrev også kaptein J. Haave en artikkel i *Gudbrandsdølen*. Her påpekte han at det var ønskelig med en sterk begrensning av biltrafikken. Han mente det ikke kunne være noen urimelig ordning at «det med Heste kjørende Publikum, Mænd, Kvinder og Børn, faar Veiene to af Ugens Dage alene og de 5 andre sammen med Motormændene paa samme Vilkaar som hidtil». ⁸

Haave henvendte seg direkte til amtmannen i artikkelen, men understreket at det var «ingenlunde» hans mening at «Motorkjøring unødig bør søges vanskeliggjort». Ut fra det faktum at Gudbrandsdalen hadde en meget stor trafikk med hester, var problemet sterkt følt i dette dalføret. Kaptein Haave pekte imidlertid ikke bare på problemene, men hadde også en løsning. Kunne en få regulert trafikken slik at alle visste når bilene kom, kunne dette være en farbar vei å gå. Sett i ettertid ville en slik ordning nesten umuliggjøre bruken av privatbilen i tursammenheng i Gudbrandsdalen.

Noen dager senere tok O.T. Gillebo opp saken og støttet Haaves krav overfor «vor nye Amtmand». Gillebo mente at «Var der nogen Nødvendighed for at bruge dette Befordringsmiddel, fik vi finde os i det, men det er os ikke mulig at forstaa, at det skal være paakrævet at kjøre i Automobil ved Siden af en Normalsporet Jernbane, og det er da væsentlig for Distrikternes Skyld Veien er bygget?» ⁹ I sitt innlegg pekte Gillebo videre på at «vi holder fremforalt vort

7. *Gudbrandsdølen* 23. juni 1908.

8. *Gudbrandsdølen* 18. juni 1908.

eget, vore Sønners, og vore Arbeideres Liv for kjærtil at være villige til i Utrenksmaal at ofre det paa Rigdommens alter».¹⁰ Dette var et følelsesladet innlegg i Bjørnsonsk stil, også han bosatt i dalføret. Gillebo så ingen grunn til å bygge både bilveier og jernbane.

En annen innskriver til *Gudbrandsdølen* var mer konkret i sin kritikk:

«Dessuden kan disse Byfolk, som farter opover Bygderne under Navnet «Turister», godt nøie sig med de samme Befordringsmidler som enhver anden faar gjøre. Kan de ikke nøie sig med de almindelige Befordringsmidler, saa faar de koste sig egne Veie. Automobilen er og blir et Luxuskjøretøi. Det er ialdfald min Mening om den».¹¹

I dette innlegget ble rikfolkene fra byen, turistene og vedlikeholdet av veiene koblet i noen få uforsonlige setninger. Det var imidlertid ikke bare trafikken langs veiene som var truet. På mange måter var det bøndenes levemåter og tradisjoner som ble eksponert for forhandlerne og de rike bilistene fra Kristiania. Det de ikke visste, var hvilken holdning den nytilsatte amtmannen hadde.

Noen signaler hadde de imidlertid fått. I juni 1908 var det 9 bileiere som hadde fått tillatelse til å bruke hovedveiene i Kristians amt. Tillatelsene omfattet 8 private personbiler og en motorsykkel, for øvrig amtsdyrlegens.¹² Bak disse vurderingene sto også amtsingeniør Aubert som i overgangen mellom amtmann Holst og Lambrechts måtte ta beslutningene. Bilen var nå en virkelighet og ikke lenger en fjern mulighet. De nye brukerne av landeveiene var ingen stor gruppe, men tilstrekkelig nok til å skape økt usikkerhet. En av disse bilistene var garver Caspar Hennig på Gjøvik som i 1908 hadde solgt sin Oldsmobile Curved Dash og kjøpt en Rover.¹³ Hennig skulle bli omtalt i avisene på en lite fordelaktig måte fordi han hadde hatt et uhell med sin vogn i Kristiania.

8.3 Ønske om forbud

De kritiske omtalene vedrørende bilene spisset seg da avisene omtalte biluhellet Hennig hadde hatt i Kristiania der en gutt ble overkjørt. Hennig ble omtalt med navns nevning. Bilen ble dermed noe personlig og nært og ikke lenger bare et teknologisk objekt. Gutten hadde etter sigende fått «Brud paa Hjerne-skallen og et Ben ble brukket af».¹⁴ *Lillehammer Tilskuer* skrev at gutten ble

9. *Gudbrandsdølen* 20. juni 1908.

10. *Gudbrandsdølen* 20. juni 1908.

11. *Gudbrandsdølen* 7. juli 1908, Innlegg av T.B. Bøhn.

12. *Gudbrandsdølen* 23. juni 1908.

13. *Motorliv* nummer 3, 1942 side 51.

14. *Gudbrandsdølen* 30. juni 1908.

trukket «Bloddryppende og ille tilredt» fram fra automobilen og at Caspar Hennig hadde forlatt ham uten å hjelpe ham til sykehuset.¹⁵

Gudbrandsdølen skrev at «Begivenheten vakte megen Uvilje hos Publikum. Forhaapenligvis tar Politiet sig af Affæren, saa den, som har Skylden for Ulykken i Tilfælde kan stilles til Ansvar».¹⁶ Hennig rykket selv ut i *Lillehammer Tilskuer* og forklarte hendelsen ut fra svikt på bremsene og at han derfor ikke hadde ansett det som mulig å kjøre gutten til sykehuset.¹⁷ Avisene fortalte senere at «Gutten som ble overkjørt, er nu noksaa bra, men det er endnu ikke godt at sige, om han vil faa noget varig Mén efter Affæren».¹⁸ Hennig fikk ikke noen straff for selve uhellet, men ble ilagt en bot på 20 kroner for å ha kjørt uten tillatelse i Akershus amt.

Denne sjåføren var imidlertid ikke alene om å havne i den offentlige gapestokk. *Lillehammer Tilskuer* kunne melde at agent Bertel O. Steen som hadde reist med sin «Bil» rundt om i amtene, var ilagt en større bot i Buskerud. Straffen var ilagt for «uvorren Automobilkjørsel».¹⁹ Agentene fra Kristiania ble åpenbart fulgt med argusøyne av de lokale lensmennene som indirekte aksjonerte på vegne av lokalbefolkningen.

Omtalene bidro neppe til at bøndene fikk en mer positiv holdning til de nye kjøretøyene. Det var imidlertid langt større utfordringer på gang. Samme dag som uhellet til garver Hennig ble omtalt, kunne avisene melde at «I de nærmeste Dage sættes 2 Motorvogne i Drift i Ruten Otta–Veblungsnes. (...) Man venter sig adskillig Trafik med Vognene».²⁰ Dette var en klar endring i trafikkbildet, da bilene som så langt hadde blitt brukt i Gudbrandsdalen, var private vogner som ble brukt sporadisk til enkeltturer.

Reaksjonene uteble da heller ikke. Lesja Herredsstyre hadde den nye veiloven til behandling. Da de fikk høre om dette nye initiativet, handlet herredsstyret resolutt og vedtok å utsette behandlingen av saken. Herredsstyret uttalte: «Imidlertid vil Herredsstyret tillade sig paa det indstendigste at henstille til Hr. amtmanden at Brug af Motorvogne paa Herredets Vei ikke maa tillades».²¹ Som vi ser, var ikke dette bare en sterk kritikk av bilkjøringen. Mange ville gå så langt som å nekte bruk av bilene. Slik jeg ser det, viser dette at høringsuttalelsene og dermed herredets vurdering av den nye motorvognloven, ble farget av lokale hendelser. Et klarere tegn enn et forbud er det vanskelig å se. Samtidig er det verd å legge merke til at det var de private bilistenes kjøring som

15. *Lillehammer Tilskuer* 30. juni 1908.

16. *Gudbrandsdølen* 30. juni 1908.

17. *Lillehammer Tilskuer* 30. juni 1908.

18. *Gudbrandsdølen* 16. juni 1908.

19. *Lillehammer Tilskuer* 4. juli 1908. Se kart over den aktuelle strekningen i kap.5.

20. *Gudbrandsdølen* 30. juni 1908.

21. *Gudbrandsdølen* 9. juli 1908.

var foranledningen til herredsstyrets beslutning. Situasjonen tilspisset seg ytterligere.

Den 18. juli omtalte *Gudbrandsdølen* to biluhell på strekningen mellom Otta og Åndalsnes. To hester hadde løpt ut etter et møte med en automobil som kjørte «i rasende Fart». Ved det andre uhellet hadde en hest blitt skremt og «hvad der forlyder, kom Gutten (egen kamm: kusken) alvorlig tilskade under Affæren. Automobilens forsvandt i en vis Fart».²² I forbindelse med uroen som var skapt rundt bilene, rykket Lambrechts ut i avisene og offentliggjorde hvilke vedtekter som regulerte bruken av bilene i Kristians amt. Han håpet tydeligvis at bilførerene skulle lære av dette, og at gemyttene skulle roe seg noe.²³

22. juli 1908 startet «Automobilruten Otta–Romsdalen» kjøringen på den aktuelle ruta. Avisen *Gudbrandsdølen* omtalte den nye bilruta, og trøstet lokalbefolkningen med at «Nogen fast Rute er endnu ikke optat. Den vil komme efter nogle Ganges Kjøring, naar man faar Erfaring for, hvordan det gaar».²⁴ Det var i første rekke bøndene som skulle høste disse erfaringene, uten at det var noen grunn til å håpe på at eventuelle protester ville føre fram.

Bilene hadde imidlertid ikke bare motstandere. En innskriver (H.P.L., så langt ikke identifisert) i *Lillehammer Tilskuere* pekte den 25. juli 1908 på at de fleste av avisinnleggene «er vist skrevet i Sinne like efter at ens Hest er blir skræmt af et av 'Bæsterne'. For det tyder paa liten Overveielse at forlange Veierne stængt for Motorvogne». Han reiste spørsmålet om hvorvidt bilen fremdeles var å betrakte som «Sport og Fornøielse for de Rike», men konkluderte med at dette nok ikke var tilfellet. Riktignok var det de rike som først ønsket å prøve ut «alt Nyt» av teknikk, men straks patentene var utløpt og «systemerne» forbedret, lå det an for en masseproduksjon for det store publikum.

«Tænk bare paa Cycklernes Historie! Slik viser Historien det gaar med alle materielle Kulturgoder her i Verden. Hvad der idag er Luxus og for de Rike, hører i morgen med til Livsfornødenheterne hos den jevne Borger. Dessuten er Automobiltekniken nu saa langt kommen, at Motorvognene ikke er blot for de Rike. Motoromnibuser sættes og igang rundt omkring til Bedste for alle. Jeg går ut fra, at ethvert oplyst Menneske er paa det Rene med, at Automobileerne betegner et Kulturfremskridt i Likhed med Jernbane og Dampskip».²⁵

I henhold til innskriveren var bilen et «kulturgode» som var i ferd med å nå ut til de brede lag av folket. Rutebilene var til beste for alle, og en del av et «kulturfremskridt» på linje med jernbanen og dampbåtene. Rutebilene ble også framstilt som nyttekjøretøyer. Som vi snart skal se, ble ikke dette synet umid-

22. *Gudbrandsdølen* 18. juli 1908.

23. *Lillehammer Tilskuere* 18. juli 1908.

24. *Gudbrandsdølen* 21. juli 1908.

25. *Lillehammer Tilskuere* 25. juli 1908.

delbart delt av bøndene øverst i Gudbrandsdalen. De mange innleggene viser også at bilens innføring og tilpasning var et meget sammensatt sakskompleks. Det var koblet både til jernbanesaken, sikkerheten for dem som brukte hest langs veiene og til en omfattende regulering gjennom lovverket, en prosess som var påbegynt. Slik sett minnet dette om en samferdselsmessig krigføring med uklare og skiftende strategier der fellesnevneren syntes å være motstanden mot kulturelle endringer.

8.4 Lambrechts' reaksjon

Bare i juni og juli 1908 var det mer enn 20 artikler i *Lillehammer Tilskuer* og *Gudbrandsdølen* som rettet kritikk mot bilen eller myndighetene, eller omtalte bilen på en negativ måte gjennom beskrivelser av uhell eller bøtelegging.²⁶ Amtmann Lambrechts valgte nå å gå ut med et brev til lensmennene i amtet der han påpekte at «Vedtægternes Bestemmelser som de øvrige opstillede Betingelser [skal] strengt overholdes under Motorvognkjørselen».²⁷ Lambrechts forutsatte at alle klager skulle undersøkes av lensmennene, og at han skulle holdes fortløpende orientert om utviklingen. Lambrechts håpet trolig på at grasrotas voktere av loven skulle bli en gruppe han kunne bruke til å berolige bøndene. Samtidig var dette et forsøk på å temme bilistene i forhold til de restriktive bøndene, en vanskelig læringsprosess.

Protestene i avisene avtok imidlertid ikke. Selv om avisene hadde vært kritiske til Hennigs uhell, var omtalen av de nye rutebilene imidlertid stort sett positive redaksjonelt. *Gudbrandsdølen* overså uhellet med hestene, og viste til at «Folk er meget fornøiet med dem (automobilene). Hidtil er Driften foreløbet uden Uheld. De møtende Heste begynder at ta det med Ro og blir ikke skræmt». En tredje vogn skulle nå settes inn på ruta.²⁸

Avisene summerte opp tilstandene slik: Når det skjedde ulykker «tændes der ofte et dybd Had til Automobilerne og de, som eide dem; og det er ikke usandsynligt, at det er Stemningen fra Veigrøften, som ofte faar Udtryk i herredsstyrenes Beslutning».²⁹ Slik avisen så det, kunne herredsstyrene bli talerør for dem som måtte iaktta bilene fra grøftkanten, altså bøndene selv.

Bilene økte i antall, og det dreide seg som vi har sett, ikke lenger utelukkende om private vogner med eiere fra byene. Rutebilen var kommet til Kristians amt. Det dreide seg heller ikke lenger om usikkerhet og potensielle farer, men om konkrete ulykker. Med ulykkene kom også et uttrykt hat fram, både til

26. Egen statistikk basert på en gjennomgang av *Lillehammer Tilskuer* og *Gudbrandsdølen* for juni og juli 1908.

27. *Gudbrandsdølen* 18. juli 1908.

28. *Gudbrandsdølen* 4. august 1908.

29. *Lillehammer Tilskuer* 13. august 1908.

bilene og deres sjåførere. Som vi nå skal se, økte motstanden mot bilene ytterligere.

8.5 Attentat mot Automobilene?

Den 17. september 1908 kunne *Lillehammer Tilskuer* fortelle at bilene trolig var blitt utsatt for et attentatforsøk.

«En sterk explosiv Dynamitperle blev forleden fundet paa Landeveien lige søndenfor Hoset på Lesje, og det antages, at den var lagt der for at standse Automobilene i Ruten Otta–Aandalsnæs. Den blev opdaget paa den Maade, at en Mand af Bygden kom kjørende, da der pludselig hørtes et voldsomt Knald under det ene Hjul. Nogen Skade blev ikke anrettet; men Gummiringen paa et Automobilhjul vilde antagelig være blevet ødelagt ved Explosionen, meddens Karioihjulets Jernring holdt».

Lensmannen i Lesja hadde satt i gang etterforskning, og man håpet på at gjerningsmannen skulle bli tatt. Det var ikke bilene i og for seg som innbyggerne hadde noe i mot, men «Chaufførene beskyldes for at være uvørne til at skræmme Heste og Storfe i Landeveien». Det ble pekt på at det var en selvfølge at vedkommende «Slyngel i Tilfælde ville faa sin velfortjente Straf». Dette brakte igjen kritikken av bilene ned på individnivå, der sjåførene kom i søkelyset. *Lillehammer Tilskuer* slo fast at «Automobilkjørselen paa den faste Rute Otta - Aandalsnes har vakt megen Uvilje hos befolkningen navnlig i Lesje».

Selv om attentatet var både oppsiktsvekkende og dramatisk, var ikke dette noe særnorsk fenomen. Uwe Fraunholz har i boken *Motorphobia* pekt på at i Tyskland ble møtet mellom tilhengere og motstandere av bilene ikke bare verbalt, men fikk voldelige utfall, der sabotasje, angrep på bilene og drap inngikk.³⁰ Som vi har omtalt, så en lignende trekk i Norge på den samme tiden. De norske aksjonene mot bilene var imidlertid langt mer moderate.

For å bli kjent med hvilke klager som lå til grunn og for å roe gemyttene, ønsket Lambrechts å treffe lokalbefolkningen på Lesja i et åpent møte i forbindelse med Høsttinget på Holaker.³¹ *Lillehammer Tilskuer* skrev at «Paa Grund af de mange Skrivelser om Automobilkjørsel i Gudbrandsdalen, havde Amtmand Lambrechts ønsket at konferere personlig med Bønderne».³² Det var ønskelig at flest mulig av dem som hadde noe å utsette på biltrafikken møtte opp og framsa klagemålene. I vår sammenheng er det viktig å se at *Lillehammer Tilskuer* pekte på bøndene som gruppe i forbindelse med kritikken i avisene.

30. Fraunholz (2000).

31. *Lillehammer Tilskuer* 27. november 1908. Holaker ligger mellom Dombås og Lesja.

32. *Lillehammer Tilskuer* 7. desember 1908.

Slik jeg ser det, ser vi nå tegn som tyder på at en front var i ferd med å bygge seg opp; amtmannen og bilistene på en side og brukerne av veien, i all hovedsak representert ved bøndene, på den andre. Amtmann Lambrechts var nå under et betydelig press. Veivalget var egentlig klart: Enten kunne han gi etter for kritikken og velge en restriktiv linje i bilsaken, eller så måtte han finne et kompromiss som gjorde det mulig for både bilistene og bøndene å leve med beslutningen. Vi skal nå se nærmere på amtstingets høstmøte på Holaker der motstanden mot bilene og deres sjåfører skulle drøftes.

8.6 Møtet mellom amtmannen og grasrota

Den 3. desember 1908 ble amtstingets høstmøte arrangert. Fra ledelsen i Kristians amt møtte amtmann Lambrechts og amtsingeniør Aubert. Fra automobilselskapet som drev ruta, «A/S Romsdal Automobilselskab» fra Molde, møtte overrettsakfører Holm fra Molde og hotelleier Mjelva fra Romsdalen. Det meget tallrike publikum for øvrig kom fra «befolkningen på Lesje og Dovre», godt representert ved medlemmer av herredsstyrene. Amtsledelsen hadde bedt om møtedeltakernes synspunkter, noe som heller ikke lot vente på seg.

Kritikken var meget sterk, og de tilstedeværende ga uttrykk for en rekke av de forskjellige problemstillingene som de første bilene hadde skapt, men som ikke hadde blitt løst. Forskjellen lå i at lokalbefolkningen nå hadde høstet lærdom om bilene gjennom egne erfaringer. På den ene siden dreide debatten seg om strukturelle forhold, der jernbaneutbyggingen og bruken av veiene sto sentralt. På den andre siden framsto bilen som en nesten individuell teknologi der sjåførene kom i søkelyset. Vi skal først se på de strukturelle forholdene.

Representanten Holm fra bilselskapet mente at automobilen var velegnet for et land som Norge med store avstander. «Ruten var opprettet for at knytte Kristians amt og Romsdals amter sammen», hevdet han. Til dette bemerket en annen av møtedeltakerne at en ikke kunne vente noe annet utsagn fra Holm. Moldenserne forsvarte bilen, og nektet i tillegg å betale distriktsbidraget til Raumabanen.³³ Innlegget viser til flere forhold. I et møte mellom Lesja og Dovre herredsstyrer om Raumabanen i januar 1906, rettet herredsstyrene en «instændig Anmodning til Kristians Amtsting om at foretage, hvad der staar i dets Magt, for hurtigst at faa fremmet dette Jernbaneanlæg. Vi er villige til, saalangt vi finder, at vore Evne strækker, at bære de Byrder, som i den Anledning maatte paalægges os».³⁴ Amtstinget sto samlet bak kravet fra Lesja og Dovre og hadde uttalt så tidlig som i 1897:

33. *Lillehammer Tilskuer* 7. desember 1908.

34. *Lillehammer Tilskuer* 27. januar 1906.

«For Kristians Amt er det heletaget og spesielt for Gudbrandsdalen vil det være av overordentlig stor Betydning, om Gudbrandsdalsbanen føres frem over Dovre og Lesje til Romsdalsfjordens Bund, idet denne Linje danner den forreste, billigste og naturligste Forbindelse med Fjorddistrikterne».³⁵

Amtsledelsen sto dermed overfor en meget vanskelig oppgave. Rutebilen skulle forhandles opp mot et særdeles sterkt engasjement for Raumabanen.



Bil og jernbane i møte på Dovre. Opprinnelig var delingspunktet for Rauma- og Dovrebanen lagt til Tallerås bro mellom Brennhaug og Dovre kirke, men ble flyttet lenger nord til Dombås (Østvedt (1954), postkort i egen samling).

Moldenserne hadde imidlertid kjempet for at tilknytningen til Vestlandet skulle skje gjennom Sunndalen og ikke langs Rauma. De støttet dermed etableringen av Dovrebanen, men ikke Raumabanen. At de nektet å betale distriktsbidrag til Raumabanen, var slik jeg ser det, en protest mot beslutningen om at Vestlandet og Østlandet skulle knyttes sammen i retning Åndalsnes og ikke til Sunndalsøra.³⁶ Et annet poeng er at moldenserne var i ferd med å etablere en bilrute på strekningen Otta-Åndalsnes i direkte konkurranse med jernbanen. Dette var en jernbane som lokalbefolkningen på Lesja støttet.

Her ser vi hvor sammensatt synet på bilene var og hvilke fronter amtmannen skulle mekle mellom. Jernbanesaken sto sterkt i dette området, ikke ulikt

35. Ibid.

36. Raumabanen ble besluttet bygget gjennom stortingsvedtak 9. juli 1908.

det en så en rekke andre steder på den norske landsbygda. Mens jernbaneutbyggingen ble en distriktpolitisk kampsak, framsto kampen mot bilen på mange måter som en motaksjon. Debatten dreide seg imidlertid ikke bare om jernbanen. Bilen var som vi har sett, blitt konkret, nær og truende. Ikke uventet tok også enkelte av møtedeltakerne opp bruken av bygdeveiene. I møtet ble det pekt på at veiene ikke var egnet for biltrafikk, noe amtsingeniør Aubert benektet: «Veiene egner sig for Automobilkjørsel. Denne Vei er en af de bedste vi har i dette Amt, naar undtages Rosten og enkelte andre Steder. En tysk Chauffør havde sagt, at Veien over Lesje var god at kjøre paa».

Da prøveturen i regi av Krag ble gjennomført i 1901 var sjåføren nettopp tysk. Etter prøveturen var ikke strekningen gjenstand for noen omfattende opprustning. Andre veistrekninger var blitt prioritert, nettopp fordi en håpet på at jernbanen skulle komme på den aktuelle strekningen og dermed avlaste veiene. Som vi har omtalt tidligere, hadde Aubert i 1901 påpekt på at veiene mellom Otta og Åndalsnes var direkte uegnede for ferdsel med bil. I dette perspektivet var Auberts forsvar for veiene direkte oppsiktsvekkende. Han hadde åpenbart endret syn, ikke minst ut fra det faktum at han selv indirekte hadde godkjent bruken av de private bilene i Kristians amt. Amtsingeniør Aubert opptrådte nå som en forhandler sammen med amtmannen.

I det samme møtet pekte en møtedeltaker på at det ikke var vanskelig å se resultatet av bilenes ødeleggelser: «Det er os bønder som skal skaffe Veiene istand igjen. Vi bønder har ikke raad til at bruge Automobiler. Det har vært nævnt, at vi skulde bli fordragelige. Ja vi Bønder skal være fordragelige, men de der bruger Automobil skal ikke være det». Lambrechts svarte: «Dere skal hjælpe os, saa at de blir fordragelige». En annen møtedeltaker brøt inn og sa: «Nei, det skal sandelig dere gjøre».³⁷

Nok en gang ser vi hvordan bilen ble forhandlet og forsøkt formet på ulike nivå: Den skulle «temmes», men hvem som hadde ansvaret for temmingen, var det ingen felles oppfatning om. Amtmannen ba om bøndenes hjelp, men bøndene sendte ballen tilbake til amtmannen, og mente at dette var amtsledelsens oppgave. Det var amtsledelsen som skulle finne en form på bilen som gjorde bøndenes reaksjoner «fordragelige». Bøndene var sterke i enkeltsaker og brukte den lokale selvråderetten for det den var verd. Når dette ikke førte fram, ble det ropt på mer makt og styring fra leddet over.

En av møtedeltakerne ga ikke uventet uttrykk for at bilen var et luksus-kjøretøy som utelukkende var til skade for lokalbefolkningen og måtte fjernes slik at folk og fe ikke ble skremt.³⁸ Indirekte dreide også dette seg om veiene. De var etter manges mening for smale til at møtet mellom bil og hest kunne skje på en forsvarlig måte. Til dette bemerket Lambrechts «Var det igrunden

37. *Gudbrandsdølen* 11. desember 1908.

38. *Ibid.*

ikke lige galt med Cyclerne, da disse begyndte?» Sammenligningen med sykkelens var som vi har sett, ikke ny. Sykkelen hadde forlengst funnet sin plass på landet, selv om også den i sin tid ble sett på som et kjøretøy forbeholdt de rike. Indirekte pekte Lambrechts på at ny teknologi etter hvert ville bli akseptert, selv om motstanden var stor i starten.

Kritikken gikk helt ned på individnivå der sjåførene på bilrutene kom i gapestokken. Det ble også forlangt at selskapet ikke måtte bruke sjåføren Lundgren på ruta. Han hadde sammen med sin danske landsmann Hansen fått mye kjeft av bøndene for å ha ærekrenket dem med «Haan og Spot». Om skepsisen til hovedstadens bilister og bilselskapet var stor, kom utlendingene Lundgren og Hansen enda dårligere ut. Fremmedfrykten var tilsynelatende stor. For amtmannen må disse irrasjonelle elementene ha representert en stor utfordring som mekler.

Som vi har sett tidligere i kapitlet, kom sjåførenes oppførsel og handlinger stadig sterkere fram. Vi har tidligere i kapitlet sett at Bertel O. Steen ble omtalt med navns nevning i forbindelse med en bølgelegging, og at Caspar Hennings biluhell i Kristiania ble omtalt på en for ham uheldig måte. Mens man tidligere hadde debattert bilen kontra bruken av hest og vogn, snakket en nå stadig oftere om sjåførenes oppførsel overfor kuskene. På mange måter sto en overfor et nytt fenomen. Diskusjonen dreide seg ikke lenger om sak, men gikk direkte på person. Bilen ble nå påtrengende og personlig. Brukerne av bilen ble mer synlige og utsatt for både kritikk og restriksjoner. Dette skjedde også andre steder omtrent samtidig. Som et eksempel kan nevnes etableringen av «Stenkjær–Rødhammerruta» i 1908. I denne sammenhengen kunne avisene forsikre om at «Den mand som nu indtager pladsen som fører af denne automobil er trønder og har lang øvelse som automobilfører, hvilket jo er af megen viktighed».³⁹ Lokal tilhørighet var åpenbart viktig i arbeidet med å få aksept for de nye kjøretøyene.

I møtet ble det henstilt overfor amtmannen å nekte ruta å kjøre kommende sommer. Dette avslo Lambrechts spontant. En av møtedeltakerne foreslo at herredsstyret burde sende inn en ny henstilling til amtstinget om å nekte biltrafikk på ruta. Til dette svarte Lambrechts at en slik henvendelse ikke hadde noen hensikt. Han kom uansett til å akseptere videre drift. Denne beslutningen satte en sperre for herredsstyrets mulighet til å påvirke amtstinget og amtmannen i bilsaken. Bilen var kommet for å bli, og amtmann Lambrechts ble indirekte dens forsvarer. Spørsmålet ville nå være å finne en form for automobilisme som alle parter kunne leve med.

Ingen var i tvil om at Lambrechts hadde til hensikt å akseptere bilruta på strekningen Otta–Åndalsnes. Han sto imidlertid overfor en vanskelig beslutning. Han måtte finne en løsning som gjorde at de forskjellige samferdselsfor-

39. *Indtrøndelagen* 22. juli 1908.

mene kunne leve side om side. Dette syntes vanskelig all den tid frontene sto så steilt mot hverandre. Lambrechts hadde åpenbart ikke tenkt å pådra seg Lesja-befolkningens vrede i forbindelse med bilene. Da ny konsesjon på den aktuelle strekningen ble gitt i januar 1909, vurderte han nøye hvilke tiltak som var nødvendige, både for å få ro i amtet og akseptable tilstander for dem som ønsket å kjøre på amtets veier.

Lambrechts la sterke restriksjoner til grunn for etableringen av den nye ruta. For å skape likhet mellom bruken av skyssvognene og bilene, ble Romsdal Automobilselskap pålagt en avgift for vognene. Det mest oppsiktsvekkende kravet var at selskapet ikke fikk benytte «Chauffører af fremmed Nationalitet», med mindre disse var godkjent av amtmannen. Her gikk han lokalbefolkningen i møte som hadde klaget over de danske sjåførenes oppførsel.⁴⁰ Møtet med Lambrechts kunne umulig ha virket beroligende på befolkningen på Lesja. I februar 1909 besluttet Lesja Herredsstyre at det på neste amtsting skulle fremlegges forslag om at bruk av biler på strekningen Otta-Romsdals amtsgrense skulle bli forbudt.⁴¹ Dette til tross for amtmannens klare beskjed om at kravet ikke ville bli etterkommet. Vi skal nå se nærmere på den videre behandlingen av saken.

8.7 Amtstingets behandling

I mars 1909 kom Kristians amtsting sammen for å drøfte bilspørsmålet på nytt. Lesja Herredsstyre hadde som planlagt sendt amtstinget en anmodning om forbud mot bilkjøring på strekningen Otta–Romsdals amtsgrense. Herredstyret påpekte at «efter alt, som er foregaaet, talt og skrevet om denne sak, antas nogen nærmere motivering upaaakrævet». Herredstyret påpekte at «hele bygdens befolkning, maaske med undtagelse av 2 eller 3, staar bak denne henstilling».⁴² Det var åpenbart at mye sto på spill for herredstyret.

Lambrechts uttalte at man neppe hadde hjemmel i loven til å nekte bruk av biler på den aktuelle strekningen, en vurdering som også ble støttet av Arbeidsdepartementet. Veikomiteén i amtsstyret ønsket på sin side «å avvente begivenheternes gang», men anså det ønskelig at Lambrechts ikke tildelte noen ny bevilling før i 1910 etter at amtstinget hadde fått anledning til å se på saken på nytt. Dette vitner om stor usikkerhet om bilbruken. Forslaget synes også å være et kompromiss, påvirket av den steile holdningen til herredsstyret i Lesja. Et annet forhold var hensynet til skysskaffersystemet. I følge veikomiteén hadde det hadde oppstått et uheldig konkurranseforhold «mellem

40. *Lillehammer Tilskuer* 27. januar 1909.

41. Kristians amtstings forhandlinger, sak 5, 5. februar 1909.

42. Kristians amtstings forhandlinger, sak 69, 26. mars 1909.

Molde automobilselskap og stationsholderne langs ruten». Bilbruken rokket dermed ved et etablert system for transport som nå ble utfordret av bilene.

«Dette finder bygden uheldig. Først og fremst uheldig, fordi gamle, vel indarbeidede og vel kjendte stationer kan bli nedlagt og nye opprettet istedet, og dessuten de utgifter, bygden maa overta, fordi stationsbidraget ikke kan undgaas. Dette er noksaa påtagelige grunde for herredsstyrets henstilling». ⁴³

En sto dermed overfor store endringer på bygda. Skysskafferordningen ble ikke utelukkende opplevd som positiv, men nå sto en overfor et selskap som ikke var i bygdas hender. Det var et utenbygds selskap som utfordret skysskafferordningen lokalt. Selskapet var dessuten lokalisert i Molde der beslutningstakerne hadde gått mot etableringen av Raumabanen.



Gudbrandsdalen fikk en av de første bilrutene i Norge. Den ble senere etterfulgt av en rekke andre ruter i amtet, regulert på den samme restriktive måten. (Postkort i egen samling).

Amtmann Lambrechts kunne ikke etterkomme ønsket om ikke å tildele noen bevilling før i 1910. Han sa: «Bestemmelsen om hvorvidt ruten skal tillates trafikkert, maa tas tidligere av hensyn til den reklame, som maa gjøres fra turistbureauernes side, navnlig i utlandet». ⁴⁴ Her ble et nytt moment brakt inn, nemlig turisttrafikken fra utlandet og turistbyråene som i denne sammenheng

43. Kristians amtstings forhandlinger, sak 69, 26. mars 1909.

44. Ibid.

trolig dreide seg om Bennet og Narvesen. Dette viser nok et komplisert motsetningsforhold. Mens veikomiteén i amtstyret argumenterte for å verne om skysskafferordningen, talte Lambrechts indirekte bilruta sak.

Utfallet av behandlingen i amtstinget ble at Lambrechts gikk inn for at all biltrafikk på den aktuelle ruta skulle følge tabellen til bilruta, en ytterligere innskrenkning av den private bilbruken. Han pekte imidlertid på at «Jeg er mig vel bevisst, at jeg med dette paabud er paa lovlighetens ytterste grense, om denne ikke allerede er overskredet». Dette var i samsvar med amtstingets syn. Vedtaket ville hjelpe bøndene i Lesja når det gjaldt å kunne forutsi når bilene kom. Beslutningen ville imidlertid skape store problemer for dem som ønsket å bruke bilen i privat regi i Kristians amt. Dette ikke minst ut fra det faktum at det i samme periode ble etablert en rekke andre bilruter innen amtet som ble regulert på den samme måten. Satt på spissen ble den private bilen ofret for rutebilen.

Våren 1909 var bilen i Kristians amt mer enn noen gang en bil i fast rute. Den var på mange måter en «jernbanebil», men samtidig en del av et større kollektivt transportsystem. Bilruta korresponderte ikke bare med jernbanen, men også med dampskipsruta Ålesund–Molde–Åndalsnes og med bil- og dampskipsruta Molde–Batnfjord–Kristiansund. Den største delen av person- og posttrafikken fra Østlandet til Møre gikk langs denne ruta.⁴⁵

Etableringen av bilruta hadde en annen svært interessant effekt. NAK etablerte «benzindepoter» på Otta, Dombås og Åndalsnes der rutebilene hadde sine faste anløpssteder.⁴⁶ På Otta var det Grand Hotell ved Trond Lofsgaard som drev denne første primitive bensinstasjonen. Han var en av initiativtakerne til den første bilruta. På Dombås var det Ole Domaas, driveren av Domaas Hotel som sto for distribusjonen. Ole Domaas kjøpte sammen med bl.a. vognmann Iversen på Lillehammer egen bil i 1909 for å konkurrere med det første rutebilselskapet mellom Otta og Åndalsnes. For vognmann Iversen var dette en stor endring. Han uttalte selv at han ønsket å slutte med hester på den aktuelle ruta.⁴⁷

NAK og rutebilselskapene hadde sammenfallende interesser når det gjaldt bensindistribusjonen. Sett med lokalsamfunnenes øyne var initiativet til NAK neppe ønskelig, da de private bilene i det store og hele ble sett på som et problem. Bensinstasjonene økte bilenes aksjonsradius og gjorde det lettere for bilene å erobre landsbygda, billedlig beskrevet. Samtidig fikk både lokale hoteller, butikker og verksteder inntekter gjennom bilene. De små lokale bensinstasjonene var imidlertid viktige for utbredelsen av bilene. En liten, men

45. Meddelelser fra Veidirektøren, nr. 5 mai 1925. Bilruta mellom Molde og Batnfjord ble etablert i 1908.

46. *Sport* nummer 18, 1908 og nummer 20, 1909.

47. *Lillehammer Tilskuere* 23. april 1909, Ibid. 24, mai 1909.

sentral del av infrastrukturen var nå på plass. På mange måter var det nettopp rutebilene som åpnet for denne distribusjonsordningen.

Gjennom Lambrechts beslutning var bilen ført enda lengre bort fra intensjonen i den nye motorvognloven som la opp til en mer utstrakt bruk av de private vognene. Slik jeg ser det, forteller dette om en amtmann i klemme mellom det nasjonale, overordnede nivået representert ved den departementale veilovskomiteén og herredsstyrene øverst i Gudbrandsdalen. I denne prosessen ble hva vi kan kalle «amtsbilen» i Kristians amt formet, om enn i en annen retning enn veilovskomiteén ønsket. Rutebilen var i ferd med å finne sin form i Kristians amt, om ikke annet inntil den nye veiloven kom på plass.

Etter den omfattende høringsrunden ble lovutkastet forelagt Stortinget i form av Ot. prp. nr 32 for 1909. Departementets proposisjon sluttet seg i det all vesentlige til den departementale veilovskomiteéns utkast. Veikomiteén på Stortinget fikk saken, men valgte ikke å ta den under behandling. I likhet med hva som var tilfellet på den norske landsbygda, hersket det åpenbart stor usikkerhet også på Stortinget når det gjaldt bruken av de nye kjøretøyene. Storkomiteén ønsket at det skulle innhentes ytterligere uttalelser fra distriktene der bilkjøring pågikk.⁴⁸ Veilovsarbeidet var nå på mange måter flyttet tilbake til landsbygda og bort fra storbyen Kristiania. Dette skal vi følge senere.

8.8 Konklusjon

I dette kapitlet har vi sett at de første bilene i Kristians amt ble møtt med betydelig motstand, både verbalt og gjennom aksjoner med preg av sabotasje. Vi har sett at kontroversene var svært sammensatte og at store interesser sto mot hverandre. Bilene utfordret ikke bare bruken av hest og vogn. Den ble også innvevd i jernbanediskursen der valgene knyttet til jernbanens videreføring i retning Romsdalen var uklart. Vi har også sett at bilen ble nær og truende, og at motstanden mot den nye teknologien ble synlig helt ned på individnivå, der eierne og sjåførene ble godt synlige. Konfliktene toppet seg i forbindelse med amtstingets møte på Holaker senhøsten 1908. I denne sammenheng opptrådte amtmann Lambrechts som en mekler mellom herredsstyrene og «inntrengerne» – bileierne og driverne av den påtenkte ruta mellom Otta og Åndalsnes. Hva vi kan kalle for «amtsbilen» i Kristians amt, ble formet som et kompromiss.

Vi har sett at amtmannens beslutning bidro til at bilen ble fortolket som en strengt regulert rutebil. Den ble på mange måter en bil på skinner der det ble stilt strenge krav til regularitet. Dette bidro slik jeg ser det, til at herredsveiene i stor grad kunne brukes som før. Herredsstyrene fikk innflytelse på beslut-

48. Skougaard (1914) side XLIV.

ningsprosessene fordi amtmannen valgte å ta hensyn til deres synspunkter. Dermed ble herredsstyret godt synlig i forhandlingsrommet som bilen ble fortolket i.

Mens den departementale veilovskomiteén ønsket en ny veilov som i større grad åpnet for automobilisme på landets hovedveier, besluttet Kristians amt i realiteten å stenge veiene for andre enn de rutegående vognene og privatbilene som var villige til å følge rutas avgangstider. Amtets praktiske erfaringer med bilen under høringsrunden bidro indirekte til at bruken av bilene ble strengere fortolket enn hva den departementale veilovskomiteén hadde lagt opp til. En ny veilov syntes å ligge langt fram i tid. Gapet mellom departementet og herredsstyrene var stort. Mellom disse beslutningsleddene sto amtmennene og amtsingeniørene. Når det gjaldt den nye veiloven og dermed også en ny billov, var det lite de kunne gjøre.

For å få en bredere tilnærming til amtsledelsens holdninger og beslutninger i forbindelse med bilene, velger jeg nå å gå inn i et nytt amt der jeg også ønsker å gå tettere inn på amtsingeniørens rolle. Her ønsker jeg å ta utgangspunkt i landets første postførende bilrute som ble etablert på strekningen Steinkjer–Rødhammer i Nordre Trondhjems amt i 1908.

Kapittel 9

Automobilen i amtsledelsens hender

Automobilkjørsel utvikler sig nu med stor hurtighet over hele verden, og den vil i fremtiden visselig komme til at faa en betydning, som knapt nogen endnu kan ane. Den gang, cykelen kom, var der ingen som trodde, at den kunde ha saa stor fremtid for sig, som det senere har vist sig, den har faat. Man frygtet ogsaa for, at den vilde komme til at skræmme hestene, saa det blev umulig at kjøre med dem, om det blev tillatt at bruke den paa landeveiene. Men nu har man ingen videre ulemper av den i saa henseende, og ingen vil nu falde paa at kræve forbud mot cykelkjøring.

Akkurat likedan tror jeg ogsaa det vil gaa med automobilen. I utlandet er automobilerne snart sagt like saa almindelige som cyklerne er hos os og brukes der til befordring, ikke alene av post og passagerer, men ogsaa i stor utstrækning til varetransport. Og i Norge med vore store avstande, og hvor det ikke later sig gjøre at faa et saa vel utviklet jernbanenet som i mere tætbebyggede land, tror jeg, de snart vil faa særlig stor betydning som kommunikationsmiddel.¹

9.1 Innledning

I vårt første nærstudium så vi at amtmann Lambrechts i Kristians amt inntok en meklerrolle mellom driverne av bilruta på strekningen Otta–Åndalsnes og herredsstyrene. Selv om denne ruta bar preg av å være et «kollektivt» tiltak, dreide det seg ikke om et sterkt offentlig engasjement. Bilen som ble framforhandlet, ble en rutebil i fast rute, formet som et kompromiss mellom entreprenørens ønske om «fri kjørsel» og bøndernes krav om en streng regulering. Bilen ble imidlertid fortsatt sett på som en inntrenger og som unødvendig luksus. Det

1. Amtsingeniør Munchs innlegg under Amtstingets forhandlinger, 18. juni 1908, Nordre Trondhjems Amtstings Forhandlinger 1908.

kan virke som at bilene på landsbygda ikke ville få noen stor anvendelse før de ble opplevd som nyttige. I denne sammenheng var transporten av varer og tjenester, deriblant posten, viktig for å endre måten bilen ble sett og oppfattet på.

I 1908 ble «Stenkjær–Rødhammerruta» etablert som landets første postførende bilrute. Vi har sett at jernbanesaken var viktig for formingen av bilen i Kristians amt. Etableringen av postruta mellom Steinkjer og Rødhammer falt sammen med arbeidet med å videreføre jernbanen mellom Steinkjer og Namsos. Denne hendelsen åpner for vårt andre nærstudium hvor vi skal analysere amtsledelsens rolle i forbindelse med en etablering med klare offentlige oppgaver. Hvilken rolle inntok amtsledelsen når det gjaldt innføringen av bilene i Nordre Trondhjems amt? Hva innebar i så fall dette for amtsledelsens makt og innflytelse?

Jeg vil igjen ta utgangspunkt i jernbanesaken og følge integreringen av bilen med den som bakteppe. Jeg vil først ta for meg etableringen av den postførende bilruta i amtstinget. Deretter vil jeg følge herredsstyrenes reaksjoner da bilruta ble en realitet i 1908. Jeg ønsker avslutningsvis å beskrive hvordan selskapet ble organisert, noe som er viktig for å se hvordan makt og innflytelse ble regulert.

9.2 Saken behandles i amtstinget

Som vi har sett, var videreføringen av Dovrebanen en viktig sak i tiden etter forrige århundreskifte. Under planarbeidet med Sunnan stasjon like nord for Steinkjer i 1901 ble linjevalget for Nordlandsbanen tatt opp.² Sunnan stasjon dannet utgangspunktet for to mulige løsninger: Den ene var linjen fra Sunnan via Beitstaden til Namsos. Det andre alternativet var en videreføring av Nordlandsbanen i retning Grong med et sidespor til Namsos.

I sammenheng med dette arbeidet skrev konstituert amtmann Halvor Bache Guldahl i Nordre Trondhjems amt et brev til veidirektør Krag «i anledning af en paatænkt automobildrift over Namdalseidet».³ Guldahl vurderte å starte en bilrute fra Steinkjer til Rødhammer med båtforbindelse videre til Namsos. I dette brevet kom det fram at han hadde tenkt å sende amtsingeniør Munch på en studiereise til Københavnutstillingen. Her ser vi igjen at amtene sendte ut amtsingeniørene for å lære om bilen, ikke ulikt det vi så i Kristians amt.

Guldahls idé utfordret jernbanepanene. Her ser vi klare likhetstrekk med det som skjedde i Kristians amt. Vi finner også andre likhetstrekk. Siden bilruta skulle gå fra Steinkjer til Rødhammer gjennom Beitstaden, ville herredsstyrene spille en sentral rolle under planlegging og oppstarting. I denne

2. St. prp nr. 82 for 1901-1902 og Tilæg til indst. S. XIV for 1902 og 1903.

3. Brev av 1 mars 1902 fra H.B.Guldahl til veidirektør Krag, original i eget eie.

sammenheng hadde både amtmannen og amtsingeniørene framskutte roller. La oss ta en kort tilbakeblikk.

Som vi har sett, ble de første amtsvise regelverkene for bruk av bilene innført i en rekke amt rundt forrige århundreskifte. I 1902 tok Guldahl opp spørsmålet om bruk av biler i amtstinget.⁴ Han pekte på at «en engelskmand allerede har forespurgt om der maatte være adgang til at kjøre med motorvogn her i amtet, da han i saafald agtede at medbringe en saadan til Namdalen i indeværende sommer». Vedtektene ble godkjent med utgangspunkt i dette private initiativet og ikke i forbindelse med den påtenkte bilruta. I motsetning til en rekke andre amt var det altså ønsket om privat bilbruk som initierte regelverkene.⁵ Vitner dette om en mer liberal holdning til de nye kjøretøyene i Nordre Trondhjems amt enn andre steder?



Bildet viser engelskmannen Walkers «automobil», en trehjulet motorsykkkel av merket Phönix. Bak styret sitter Walkers kammertjener Collins. Mannen foran er en påæret bonde fra Bergsmo i Namdalen, der bildet er tatt. Med stor sannsynlighet er det nettopp dette kjøretøyet som indirekte dannet grunnlaget for at de amtsvise regelverkene for Nordre Trondhjems amt ble vedtatt. (Kopi i egen samling).

4. Halvor Bache Guldahl var amtmann i Nordre Trondhjems første gang i perioden 1898–1902. Han var i perioder konstituert amtmann under amtmann Torvald Løchen i perioden 1902–1916. Deretter ble Guldahl igjen amtmann.
5. Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger paabegyndt 14de og sluttede 22de Juni 1905, «Indherred-Postens»s Bogtrykkeri, Stenkjær 1905, side 637.

I 1905 var jernbanen ført fram til Steinkjer og den 15. november samme år åpnet amtmann Torvald Løchen strekningen fram til Sunnan, noe som skapte nye utfordringer.⁶ For amtsledelsen ble det nå en sentral oppgave å knytte en forbindelseslinje mellom jernbanen på Steinkjer og kystbyen Namsos. Verken linjevalget eller valget av teknologi var innlysende, en situasjon med klare likhetstrekk til etableringen av Raumabanen og bilruta mellom Otta og Åndalsnes.

Samme år tok Guldahl opp spørsmålet om etablering av en postførende bilrute i retning Namsos.⁷ Bilene skulle altså ta med posten på den aktuelle strekningen. Dette var en idé Krag hadde tatt i under arbeidet med ruta mellom Hjelset og Batnfjord i 1903. Krag's idé var nå i ferd med å bli konkretisert. I denne sammenheng ønsket amtmannen en bevilgning på 1000 kroner til utbedring av hovedveien på strekningen. Det ble pekt på at

«Disse udbedringsarbeider ansees fornøden for at lette fremkomsten for diligencefart med automobiler. Det fremhæves at saadan fart er betinget af, at der paa den nævnte veirute foretages udvidelse af veibredden samt at veidækket paa enkelte steder blir forbedret».⁸

Klarere kunne det neppe sies. Veiene på den aktuelle strekningen skulle tilpasses bilbruken. Amtstingets mange representanter fra herredene kunne i utgangspunktet ha avvist saken. De kunne ha begrunnet avslaget med at bilene var til hinder for den øvrige ferdsel, og at veiene ikke var tilpasset de nye vognene. Saken ble imidlertid ikke realitetsbehandlet i 1905, da «amtmanden er med veidirektøren enig i, at samme sag maatte kunne udstaa lidt, indtil nogen erfaring angaaende automobilfart kunde opnaas».⁹ Hvorvidt det offentlige skulle påkoste veiutbygging med tanke på automobilene, ble som vi har sett, også tatt opp i Krag's periode som veidirektør, men uten hell.¹⁰

Kst. amtmann Guldahl ønsket å få amtstinget med på at pengene «burde stilles i udsigt, at der, naar sikkerhed haves for, at automobilfart blir igangsat, vil bli ydet bevilgning til saadane udbedringsarbeider».¹¹ Dette var et forslag som også skeptikerne kunne leve med. Bilene var for de fleste en framtidsvisjon og ikke et kommunikasjonsmiddel de trengte å bekymre seg over.

6. Ole Anton Qvam døde i juli 1904 og ble etterfulgt av Løchen.

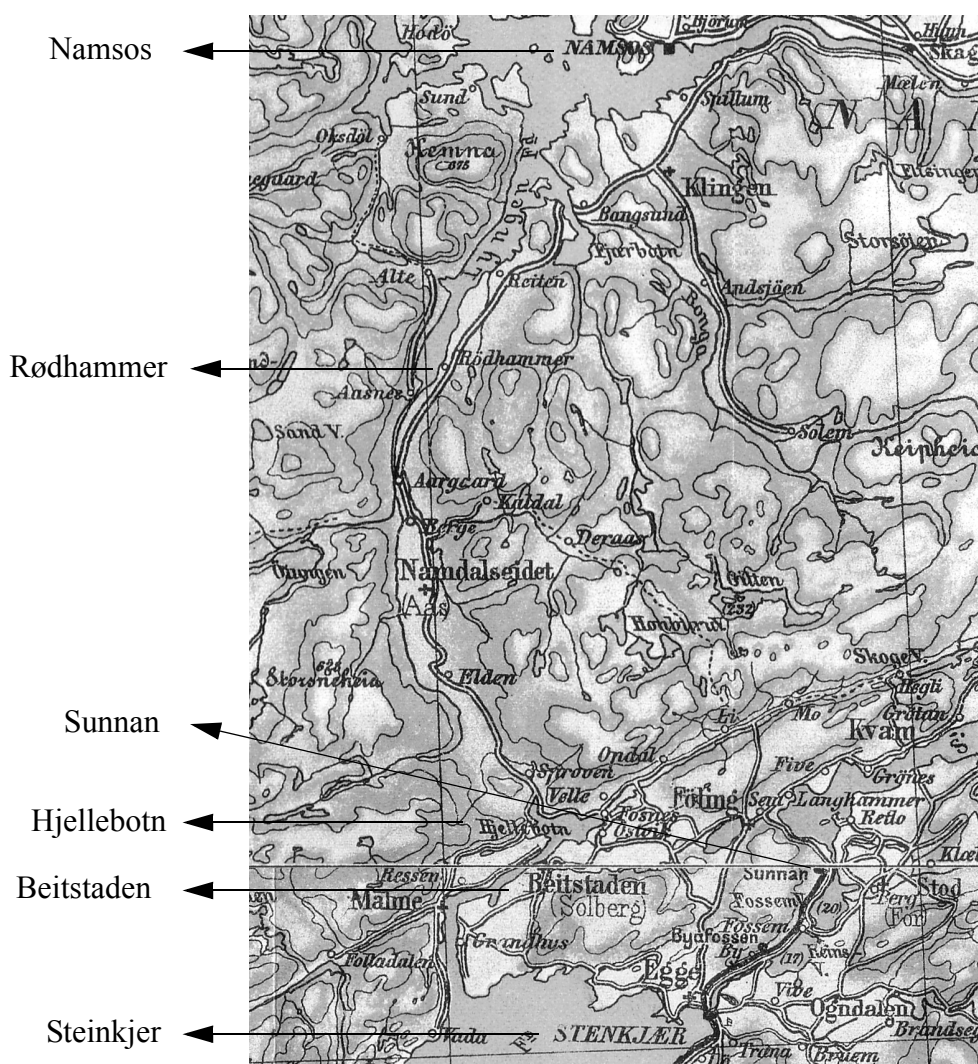
7. Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger paabegyndt 14de og sluttede 22de Juni 1905, «Indherred-Postens»s Bogtrykkeri, Stenkjær 1905, side 455.

8. Ibid. side 779.

9. Ibid.

10. Skougaard (1914) side LI.

11. Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger paabegyndt 14de og sluttede 22de Juni 1905, «Indherred-Postens»s Bogtrykkeri, Stenkjær 1905, side 779.



Kart som viser ruta mellom Steinkjer og Rødhammer. Kartet er hentet fra *Reisehaandbog over Norge*, 11 Udgave, del IV Det Nordenfjelske Norge ved dr. Yngvar Nielsen, Christiania 1908, Alb. Cammermeyers Forlag.

Veikomiteén i amtet ønsket ikke å gå nærmere inn på saken, men hevdet at «det kan jo være muligt, at der for alvor kunde bli spørgsmaal om saadan diligenciefart, og da vil det antagelig være nødvendig at gjøre noget med veibredden».¹² Det dreide seg altså ikke om hvorvidt en skulle akseptere bilene, men om en skulle bruke penger på bedre veier i fall de kom. Dette var noe en kunne samles om. Komiteén var derfor enig i at det nevnte beløpet kunne «optages i det principale forslag», hvilket også ble utfallet.

12. Ibid.

Gjennom dette vedtaket var amtstinget bundet opp. Tinget hadde akseptert å bruke 1000 kroner på en framtidig utbedring av veiene med henblikk på bil-drift. Dermed var det vanskelig, om i det hele tatt mulig, for herredsstyrene å gå imot etableringen av en bilrute på den aktuelle strekningen hvis en slik etablering skulle bli aktuell. Slik jeg ser det, hadde amtstinget indirekte åpnet for bilene, kjøretøyer som knapt eksisterte på papiret, men var i vekst som en mulighet i amtsledelsens hoder.

Rundt årsskiftet 1905/1906 ble det avholdt en rekke møter i herredsstyrene i Nordre Trondhjems amt i forbindelse med videreføringen av jernbanen mellom Steinkjer og Namsos. Et gjennomgående trekk var at herredene gikk inn for å forlenge jernbanen til Namsos via Beistaden. Dette ble omtalt som Beitstad-alternativet. Ikke uventet gikk Grong herred inn for Sunnan–Grong–Namsos. Namsos by støttet begge alternativer, men var villig til å betale mer i fall Beitstadlinjen ble valgt.¹³ Dermed kom en eventuell bilrute mellom Steinkjer og Rødhammer inn som et uroelement i jernbaneplanleggingen, ikke minst fordi bilruta nettopp skulle gå gjennom Beitstaden. Her som andre steder boret bilen seg bokstavelig talt inn i eksisterende strukturer og destabiliserte og rokket ved etablerte måter å planlegge og utvikle samferdselen på. Dette ble enda tydeligere i 1908 da høringsprosessen i forbindelse med den nye veiloven ble gjennomført. Som vi husker, var den nye motorvognloven en del av selve veiloven. Denne høringen falt for øvrig sammen med den formelle etableringen av «Steinkjer-Rødhammerruta».

9.3 Møtet i amtstinget i 1908

Spørsmålet om en bilrute i Nordre Trondhjems amt kom opp igjen i 1908, både i amtstinget og i herredsstyrene. Alle var høringsinstanser i forbindelse med veilovsarbeidet. Imidlertid kom saken til å rammes inn av nye nasjonale utviklingstrekk. Med regjeringsskiftet i 1908 og den nye Venstre-regjeringen med Gunnar Knudsen og Johan Castberg i spissen, fikk Norge en mer radikal og reformvennlig politikk. Den nye regjeringen var mindre innstilt på å føre en sparepolitikk enn den gamle samlingsregjeringen fra 1905, hvor Chr. Michelsen var statsminister. I denne Venstre-regjeringen satt for øvrig ordfører Hans K. Foosnæs fra Beitstaden som landbruksminister og hadde også normalt plass i amtstinget.

Selv om ordfører Foosnæs indirekte var bundet av regjeringens reformvennlige politikk, var hans eget herredsstyre av en mer nøktern oppfatning. I et møte i februar 1908 hadde Beitstaden herredsstyre pekt på at bilkjørsel på veien langs Hjellevotn måtte frarådes inntil veien hadde fått en bredde på mer enn

13. Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger, Stenkjær 1906, side 477.

2.4 meter på utsatte steder. Den aktuelle veien hadde på dette tidspunktet «lodret stup i sjøen paa den ene og brat fjeldvæg paa den anden side».¹⁴ Herredsstyret anmodet derfor de amtskommunale myndighetene om å se nærmere på saken. Dette førte til at spørsmålet om bevilgningen av de 1000 kronene til utbedring av veien igjen ble aktuelt.

Saken kom opp 18. juni 1908 og amtmannen kunne da fortelle at «Stenkjær og Namsos Automobilselskab A/S» allerede var blitt etablert, og at selskapet var gitt tillatelse til å trafikkere den aktuelle ruta. To vogner i fast rute skulle settes inn for å befordre post og passasjerer. Det var derfor aktuelt å se på utbedringen av veien langs Hjellebotn på nytt. Amtstinget skulle altså ikke vurdere hvorvidt en skulle gi det aktuelle bilselskapet tillatelse. Amtstinget skulle utelukkende vurdere utbedring av veiene med henblikk på bilbruken. Amtmann Guldhall pekte på at «særlig av hensyn til al anden trafik er det nødvendig at foreta en del utvidelser av veibredden i de bratteste fjeldpartier langs Hjellebotten», hvilket var i samsvar med Beitstaden herredsstyres ønske.¹⁵ Det var også i samsvar med intensjonene i de amtsvise regelverkene som spesielt pekte på at en skulle ta hensyn til den øvrige ferdsel.

Amtmannen pekte videre på at

«Det er uten tvil, at dette hurtiggaaende kommunikationsmiddel vil kunne bringe interesserte distrikter, særlig Namsos, store fordeler ikke mindst i postal henseende, hvorfor dette ved privat initiativ dannede aktieselskab bør støttes av det offentlige, om ikke paa anden maate, saa ved at der bevilges de nødvendige midler til veiens utvidelse og forbedring».¹⁶

Amtets veikomiteé støttet tiltaket og ga uttrykk for at «den planlagte automobilfart mellem Steinkjer og Rødhammer i forbindelse med daglig dampskibstrafik mellem Rødhammer og Namsos maa betegnes som et almenntilgitt foretagende, der fortjener støtte av det offentlige».¹⁷

Synet på den nye bilruta var ikke omforent. I debatten som fulgte hevdet en representant fra herredene at etableringen «maa vel nærmest betegnes som et forsøk», og at en neppe burde bevilge penger til eksperimentering. Dessuten var arbeidet med saken i 1905 «drevet med dampfart». Det ble den gang for liten tid til å se nærmere på konsekvensene, noe som amtmannen også hadde innrømmet.¹⁸ Til dette svarte amtsingeniør Jens Munch at selskapet allerede hadde anskaffet to vogner og at en regelmessig rute skulle etableres samme sommer. Munch argumenterte med at amtstinget i 1902 og 1903 hadde:

14. *Indtrøndelagen* 12. februar 1908.

15. Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger paabegyndt 10de og sluttede 18de Juni 1908, «Indherred-Postens»s Bogtrykkeri, Stenkjær 1908, side 317.

16. *Ibid.*

17. *Ibid.* side 690.

«Vedtatt regler for kjørsel med motorvogne paa amtets veie og besluttet at amtmannen kan give tilladelse til saadan kjørsel, naar disse regler overholdes. Det gaar saaledes ikke an at sætte sig imot automobilkjørselen. Men naar saa er tilfældet, da blir det neste spøragsmaal, hvad man kan gjøre for at lette den øvrige trafik og gjøre automobilkjørsel mindst mulig generende for al anden trafik».

Sammenlignet med tilsvarende debatter andre steder, var bilsaken på mange måter snudd på hodet. I Kristians amt kunne det gis tillatelse og i så fall skulle reglene følges. Amtsingeniør Munch mente åpenbart at hvis reglene ble overholdt, skulle amtmannen gi tillatelse til bilbruk. En viktig grunn til dette var at postombringelsen var et offentlig anliggende. «Rødhammerruta» ble dermed på mange måter en offentlig sak nettopp på grunn av postombringelsen, til tross for at det sto private interesser bak. Skillet mellom offentlige og private tiltak var imidlertid ikke entydig innen samferdselssektoren. Det fantes en rekke dampskipsselskaper og lokale jernbaner som hadde fått støtte fra det offentlige. Slik sett var ikke arbeidet med en bilrute med bidrag fra det offentlige kontroversielt.

Munch påpekte at amtmannen hadde godkjent planene, og viste til at bilene isolert sett greide seg med datidens veistandard. Munch uttrykte at «for automobilkjørsel i sig selv er det egentlig ikke nødvendig at utbedre veien saa svært meget. Det er netop av hensyn til den øvrige trafik, at der maa utbedringer til».¹⁹ Argumentasjonen var på mange måter igjen snudd på hodet, og hadde preg av en ren overkjøring. Det var av hensyn til trafikken med hest og vogn at veiene måtte utbedres og ikke bilene.

Munch slo også fast at «den slags utbedringer vil nok vise sig absolutt nødvendig paa mange steder, om man skal kunne benytte dette moderne kommunikationsmiddel». Munch som selv hadde vært på reise i Tyskland, sa at «det er forresten interessant at lægge merke til, hvor fort et saa nyt kommunikationsmiddel som automobilen nu vinder indgang overalt». Munch inntok her rollen som en talsmann for det moderne ut fra sine erfaringer fra utlandet. I dette kan vi se at Munch så datidens trafikkilde gjennom moderniseringsbriller der bilene tilsynelatende hadde byttet plass med hest og vogn.

Vi ser her at amtsingeniøren styrket veidirektørens bestrebelser gjennom sin utslørte entusiasme for de nye kjøretøyene. «At negte denne bevilgning vil dessuten ikke være i overensstemmende med, hvad amtstinget tidligere har besluttet i denne sak, og heller ikke for den interesse, veidirektøren har vist for

18. Ordfører Strand fra Leksvik, Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger paabegyndt 10de og sluttede 18de Juni 1908, «Indherred-Postens»s Bogtrykkeri, Stenkjær 1908 side 764.

19. Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger paabegyndt 10de og sluttede 18de Juni 1908, «Indherred-Postens»s Bogtrykkeri, Stenkjær 1908 side 767.

dette foretagende». Det var ikke et initiativ bøndene sto overfor; det var mer et vedtak der både amtmannen, amtsingeniøren og indirekte også veidirektør Skougaard sto bak. Amtsingeniør Munch brukte ordets makt for å oppnå sine mål.

Også amtmann Guldahl stilte seg bak amtsingeniørens vurderinger, og ga uttrykk for at: «Automobilerne gaar nu sin seiersgang gjennom verden». Guldahl mente at det dreide seg mer om hvorvidt

«vi skal ta ulemperne ved, at de tillates brukte, allerede nu, eller om vi skal overføre ulemperne paa efterkommerne. Men det er ikke lagt os nordmænd og specielt ikke til indvaanerne i Nordre Trondhjems amt at være i bakleksen, naar det gjaldt fremskridt. At følge med i tiden er en tradition her, og jeg tør tro, at man ogsaa denne gang vil ta ulemperne straks, hellere end at vælte dem over paa efterkommerne». ²⁰

Igjen var innleggene preget av koblinger til utvikling og modernisering. Hvis en skulle følge Guldahl, hadde Nordre Trondhjems amt tradisjoner i retning av å følge med i tiden og ta opp endringer. Om dette hadde rot i en omforent virkelighetsforståelse eller om argumentene var i hendene på to dynamiske aktører med sterke egeninteresser, er det ikke godt å ha noen klar formening om. Det var imidlertid neppe noen i forsamlingen som ønsket å bli stemplet som bakstreversk og føre problemene over på neste generasjon. Bilen var kommet for å bli. Den gikk «sin seiersgang gjennom verden». Det var på mange måter forutbestemt. Bilen framsto som en darwinistisk vinner. Den var nå i hendene på en talsmann for determinismen, kst. amtmann Guldahl i Nordre-Trondhjems amt.

Det kom ikke noen debatt etter dette. Ordføreren i Lierne fikk det siste ordet og påpekte at for hans bygd ville bilene kunne få stor betydning, og ønsket «saa varmt som mulig at gjøre, hvad den kan, for at fremme automobiltrafikken, og derfor vil jeg ogsaa haabe, at man vil stemme for denne indstilling». ²¹ Ordføreren hadde ingen grunn til å være skeptisk. Veidirektør Krag hadde selv tatt initiativ til å bygge Sandølaveien, noe som førte til en vesentlig forbedring av trafikken til og fra Lierne. ²² Herredene hadde dermed ikke noe likt syn på saken. Bilene ble vurdert ut fra herredenes egne lokale kommunikasjonsutfordringer.

Som vi ser, sto amtmannen og amtsingeniøren samlet og argumenterte overbevisende for sitt syn gjennom en svært liberal fortolkning av det amtsvise regelverket. Det var åpenbart at Guldahl og Munch hadde vunnet debatten. Hvorvidt de hadde vunnet automobilsaken, var det imidlertid all grunn til

20. Nordre Trondhjems Amtsthings Forhandlinger paabegyndt 10de og sluttede 18de Juni 1908, «Indherred-Postens»s Bogtrykkeri, Stenkjær 1908 side 768.

21. Ibid. side 773.

22. *Teknisk Ugeblad* 21. januar 1904 side 32.

å være tvilende til. Riktignok heter det at «den som tier, samtykker», men når overmakten blir for stor, velger også motstanderne å tie.

Debatten i amtstinget var preget av en sak som skulle tas til etterretning. Selv om herredene var representert gjennom sine ordførere, var amtstinget amtsledelsens domene. Ingen tok opp spørsmål om organisering av selskapet, eller hvordan det skulle drives. Organiseringen av selskapet var imidlertid ganske spesiell.

9.4 Selskapet som et amtsforetak

Rutebildriften i Nordre Trondhjems amt var nå på mange måter kontrollert av automobilselskapet selv. Kst. amtmann Halvor Bache Guldahl var selv en av aksjonærene i automobilselskapet.²³ I saksframlegget hadde han gitt uttrykk for at det på «privat initiativ dannede aktieselskab bør støttes av det offentlige», noe som satte Guldahls habilitet og integritet i et underlig lys. Det var imidlertid ikke bare Guldahl som hadde klare personlige interesser i selskapet. Amtsingeniør Munch ble det nystiftede selskapets administrerende direktør.²⁴ Hans sentrale rolle ble bekreftet gjennom avisenes omtaler. Bladet «Sport» som på dette tidspunktet fungerte som et talerør for NAK, omtalte amtsingeniør Munch som «sjelen i foretandet».²⁵

Så lenge de amtsvise regelverkene ble lagt til grunn, lå den formelle makten hos amtmannen. Gjennom at amtsingeniøren ble selskapets administrerende direktør, var makten samlet i amtsledelsen. Denne forankringen bidro på mange måter til at amtsingeniør Munch framsto som automobilismens talsmann i Nordre Trondhjems amt. Gjennom etableringen av «Rødhammerruta» var det Munch og ikke amtmannen som ble den sentrale. Mens Guldahl var konstituert amtmann når Løchen var engasjert i statlige oppdrag, sto Munch for kontinuiteten. Alliansene gikk i mange retninger med sterke aktører.

Det var ikke bare til utbedring av veiene selskapet skulle oppnå økonomisk støtte. Siden det skulle frakte posten på strekningen, fikk selskapet også støtte via det offentlige. I dette perspektivet er det ingen overdrivelse å hevde at «Stenkjær og Namsos Automobilselskab A/S» fra første dag var et amtsforetak og den postførende rutebilen en «amtsbil». Når amtsledelsen samlet seg om bilsaken, var det vanskelig, om i det hele tatt mulig, for herredsstyrene å vinne fram med et annet syn. Guldahl ble for øvrig selskapets styreformann da amtmann Løchen kom tilbake i amtmannssetet. Amtstilhørigheten ble nå ytterligere forsterket.²⁶

23. *Indtrøndelagen* 14. september 1908.

24. *Nordenfjelsk Tidende* 29. mai 1909.

25. *Sport* nummer 20, 1908.

Vi står overfor flere viktige poeng her. Etableringen kan leses som et initiativ fra kst. amtmann Guldahl med amtsingeniør Munch som støttespiller. Et annet viktig forhold er at amtsingeniørene satt på viktige erfaringer om bilene, både fra utlandet og gjennom det faktum at de i mange tilfeller gjennomførte prøveturer med bilene for å avklare hvorvidt veiene var egnet for bilkjørsel. Mens amtmannen hadde den formelle makten, var den tekniske kompetansen forankret hos amtsingeniørene. Samtidig forteller etableringen at driften av rutebilselskapet ble et offentlig anliggende på linje med jernbanen. Det dreide seg dermed ikke om jernbane eller bil, men mer et spørsmål om å utvikle samferdselen innen amtet helhetlig.

Vi ser også hvor mangfoldige amtsledelsens roller var innen samferdselen. Selv om både amtmannen og amtsingeniøren hadde klare oppgaver knyttet til vei, lå også jernbanesaken innenfor deres domene. Slik sett var de også aktører innenfor en samlet samferdselssektor og ikke bare «veifolk». Automobilsaken ble på mange måter løftet opp og i retning av et tiltak alle måtte støtte i utviklingens og fremskrittets ånd.

Det offentlige perspektivet ble ytterligere forsterket gjennom at veidirektør Skougaard førte opp 6000 kroner på veibudsjettet med henblikk på utbedring av veien mellom Steinkjer og Rødhammer. Stortingets veikomiteé viste til «at ved at faa saadanne enkelte Automobilruter, vil man vinde Erfaring baade med Hensyn til det økonomiske ved Driften og mulige Ulemper herved».²⁷ Som vi ser, betraktet Veikomiteéen den nye bilruta som et forsøk for å vinne erfaringer. Veikomiteéen hevdet at denne typen tildelinger ikke kunne betraktes som ekstraordinære og at distriktene selv måtte svare 1/2 dekning mot 1/3 ved ekstraordinære veiarbeider. Slik jeg ser det, viser dette at Stortingets veikomiteé hadde en annen forståelse av bilens muligheter enn Skougaard, Guldahl og Munch. Stortinget ønsket å skaffe seg mer erfaring med de nye kjøretøyene for å kunne vurdere fordeler og ulemper. Noen generell utbygging av veiene for Statens regning med henblikk på økt bruk av bilene, var det åpenbart ikke tale om. En slik kobling mellom bil og krav til veistandarden lå langt framme i tid, ikke minst ut fra det faktum at store bevilgninger var gått til jernbanen.

På grunnlag av St.prp. nummer 19 av 1908 besluttet Stortinget den 10. juli samme år å gå inn for å bygge Sunnan–Grongbanen. Vedtaket omfattet ikke bygging av noen jernbane til Namsos. Tre dager etter stortingsbehandlingen kom automobilselskapets to vogner til Steinkjer med jernbanen. Gjennom stortingsvedtaket hadde Beitstaden herred i realiteten mistet jernbanen som

26. Avskrift av kontrakt om postbefordring med automobil signert 22. september 1911 av H.B. Guldahl (uten journalnummer) samt brev til amtmannen i Nordre Trondhjems amt datert 8. mars 1913, Journalnummer 0419, Amtmannen i Nordre Trondhjems amt, Statsarkivet i Trondheim.

27. *Indtrøndelagen* 24. mai 1909.

herredet ønsket, og fått bilruta i bytte, et kommunikasjonsmiddel de ikke hadde noe forhold til, eller kunnskap om. Dette var ikke ulikt det vi så i Kristians amt, men der var forholdene noe annerledes: Ruta mellom Otta og Åndalsnes utfordret planene om en bygging av Raumabanen. I Nordre Trondhjems amt erstattet bilen jernbanen på den aktuelle ruta. For Beitstaden Herred var dette en meget frustrerende situasjon der det kjente og forutsigbare toget ble byttet ut med en ny og ukjent teknologi som ikke var tilpasset veiene gjennom bygda.

En kan knapt se for seg en vanskeligere situasjon for den nye postruta. Etableringen dreide seg ikke bare om «skremte hester», men også varierende lokale behov der jernbanesaken, veistandarden og lokalsamfunnets ønske om å bestemme over bygdeveiene endte i samme sakskompleks. Veiene ble heller ikke utbedret før bilruta kom, men skulle oppgraderes parallelt med at ruta etablerte seg. Dette stilte store krav til bilene som skulle brukes på ruta.

9.5 Veiene og teknologivalget

Amtsingeniør Munch benyttet enhver anledning til å framstille automobilselskapet så positivt som mulig. I et innlegg i *Morgenbladet* som ble referert i *Adresseavisen* i Trondhjem, pekte Munch på at

«Fra først af blev dette Befordringsmiddel mødt med Uvilje og tildels Modstand fra Befolkningens Side. Man nærede overdreven Frygt for, at Hestene ikke skulde tilvænnens med saadanne larmende «Uhyrer», at den øvrige Reisetrafik vilde blive i høi Grad generet herved. Erfaring viser imidlertid at al Frygt for Hestene var ugrundet. Med forsigtig og hensynsfuld Kjørsel i den første Tid fik man lidt efter lidt Hestene dresserede til at passere Automobilerne selv der, hvor Veien var forholdsvis smal og laa paa bratte Styrtninger».²⁸

Her tenkte Munch åpenbart på den konfliktfylte strekningen langs Hjellebotn som vi har sett hadde vært et av stridstemaene tidligere.

Munch hadde indirekte kommet lokalbefolkningen i møte. Han hadde valgt å bestille vognene så smale som mulig og dermed tilpasse vognene til herredsveiene:

«Av hensyn til de mange smale veipartier og til den øvrige trafik maatte automobilens *bredde* gjøres saa smal som overhodet forenelig med en hensiktsmessig ordning av sitteplassene. Heldigst vilde det ogsaa været, om hjulavstanden kunde været ikke større end for vanlige kjøretøier».²⁹

28. *Adresseavisen* 16. september 1908.

29. Automobilmart i 1908 mellem Stenkjær og Rødhammer i Nordre Trondhjems Amt av amtsingeniør Munch, vedlegg til *Teknisk Ugeblad*, 1909.

«Steinkjer-Rødhammerruta» fikk en vognbredde på 1,5 m, og fabrikken leverte bilene «på målsøm». ³⁰ Slik sett var Munch indirekte med på å forme den nye teknologien. Rutebilene kunne altså bestilles ut fra brukerens behov og ønsker. Dette var også i visse tilfeller mulig når det gjaldt de private vognene, men de ble i all hovedsak serieprodusert på det samme understellet. Hvis de skulle inn på veiene i noe omfang, måtte enten veiene utbedres eller så måtte vognene gradvis oppnå en større aksept.



Bildet viser hvor smal Rødhammerrutas Rex Simplex-vogner var. En lignende teknologisk målsøm så vi også på Voss, men her viste teknologivalget å slå feil ut. Tidaholmvogner på Voss ble for smal og ustabil og ble raskt satt ut av drift, noe vi skal se nærmere på i neste kapittel. (Utsnitt av prospektkort i egen samling.)

Munch valgte som vi har sett, å argumentere for at bruken av bilene gikk bra, til tross for de smale og bratte veiene. Selv om han hadde valgt å tilpasse vognbredden etter de smale veiene, var argumentasjonen rundt etableringen av

30. *Meddelelser fra veidirektøren* nr 13, Juni 1909, Forhandlinger paa amtsingeniørmøtet 29. mars – 3. april 1909, S. & Jul Sørensens boktrykkeri A/S, Kristiania 1909, side 45.

ruta med på å helle «benzin» på bålet i forholdet til Beitstaden herred. I et innlegg i *Adresseavisen* 7. oktober 1908 angrep sogneprest H. Støp i Beitstaden amtsingeniør Munch og skrev at «forsiktigheten som ingeniøren omtaler, udvises af Bygdefolket og ikke af Automobilselskapet, og denne Forsiktighed har man at takke for, at ikke flere har lidt Skade». I utgangspunktet kan en kanskje undre seg over at også presten engasjerte seg i debatten. Her skal vi imidlertid ikke glemme at prestene i mange tilfeller hadde egne prestegårder og dermed indirekte var å betrakte som bønder. Dessuten var presten sammen med lensmannen og læreren representanter for bygdas «maktsystem» og talerør i sentrale saker. En slik sak var åpenbart bruken av veiene. Slik sett møttes maktpersoner fra herred og amt til en spenningskapende debatt i avisene.



Den samme vognen som vist på forrige side, her ved endepunktet på kaia i Rødhammer. Fire samferdselsformer møttes på bryggekannten: Båt, sykkel og bil samt hest og vogn. Legg merke til at rutevognens registreringsnummeret er malt direkte på radiatoren. De to vognene til Rødhammerruta hadde ikke egne skilt som forskriftene krevde. (Prospektkort i egen samling)

9.6 Munchs nasjonale profilering

I forbindelse med en evaluering av bilruta mellom Steinkjer og Rødhammer i *Teknisk Ugeblad* i 1909, beskrev Munch etableringen i detalj. Her tok Munch et kraftig oppgjør med Beitstaden herredsstyre. «Man var med erfaring andetsteds fra i landet paa det rene med, at automobilfart over Namdalseidet ville vække motstand fra de hesteeiere og opsiddere, som har sin fordel efter denne vei». ³¹ Han pekte deretter direkte på det faktum at Beitstaden herredsstyre hadde uttalt seg kritisk til tiltaket med begrunnelse i veistandarden. Munch viste til at Nordre Trondhjems amtsting hadde uttalt seg i sakens sam-

menheng og pekt på at tiltaket «maatte betegnes som et almennyttig foretagende, der fortjener støtte fra det offentlige».

Amtstinget hadde som vi har sett før, gitt tilsagn om økonomisk støtte til å utbedre den aktuelle veistrekningen. Kravet var slik Munch så det, på ingen måte urimelig: På amtsingeniørmøtet i 1909 hadde han uttalt at «Automobilruten over Namdalseidet maa nærmest betragtes som en bygdevei». ³² Slik sett var det ikke vanskelig å forstå irritasjonen til Beitstaden herredsstyre. Ruta skulle ikke gå på hovedveiene, men på de smale og dårlige herredsveiene. Dermed utfordret rutebilene landsbygda på det mest sårbare punktet. Det var som vi også har sett tidligere, nettopp i forbindelse med bygdeveiene at «slaget» om bilen skulle stå.

Vedrørende de skremte hestene, var ikke Munch nådig:

«Det viste sig snart, at forestillingerne om hestens uovervindelige skræk for dette kjøretøi var i høi grad overdrevne. (...) Man kan selvfølgelig ikke regne med hester, der av naturen er saa sky, at de springer ut for hver en liten uregelmessighet, ei heller med folk, der røber saa overvættes klodsethet eller frygt, at de kjører hesten bent utover veiskraaningen for at komme unda - tiltrods for at hesten ikke viser nogen særlig tegn paa frygt, eller som endog kaster tømmerne og flygter fra det hele, overlattende hest og kjøretøi til sig selv - tilfælder som faktisk er indtrufne!»

Holdningen til lokalbefolkningen var klar og saklighetsnivået lavt, mente Munch. Bøndene som gruppe var både klossete og dumme ifølge Munch, et forhold som neppe skapte bedre relasjoner mellom amtsledelsen og «gras-rotta». Dette fortalte også om et klassesdelt samfunn der den mektige amtsingeniøren og bøndene sto mot hverandre, selv om Munchs holdning neppe var representativ for ingeniørene som klasse.

Selv om Munch var underlagt amtmannen, hadde han tillagt seg en maktposisjon som gikk ut over det en vanligvis ville tillegge en amtsingeniør. Han styrte veisektoren i Nordre Trondhjems amt på samme måte som han drev automobilselskapet. Slik jeg ser det, så han ikke noe klart skille mellom amtet som en offentlig institusjon, og automobilselskapet. Dette forsterker igjen bildet av at rutebilene var et offentlig anliggende, ikke ulikt synet som preget jernbanesaken.

Munch hadde nå brakt «Rødhammerruta» opp på et nasjonalt plan. Han forsvarte etableringen med alle midler og overfor et bredt lesende publikum. På mange måter var det lettere og mindre konfliktfylt å fronte automobilsaken i

31. *Teknisk Ugeblad*, april 1909: «Automobilfart i 1908 mellem Stenkjær og Rødhammer i Nordre Trondhjems Amt».

32. *Meddelelser fra veidirektøren* nr 13, Juni 1909, Forhandlinger paa amtsingeniørmøtet 29. mars – 3. april 1909, S. & Jul Sørensens boktrykkeri A/S, Kristiania 1909, side 42.

hovedstadstidsskriftene. Storbyens aksept for det moderne bidro på mange måter til å nøytralisere Munchs spissformuleringer, fjernt fra konfliktenes arnested og lokalavisene. Verken *Teknisk Ugeblad* eller *Morgenbladet* var fora for sinte bønder fra Beitstaden.



Med "Liden" - Rødhamm

Den andre vognen til Rødhammerruta, også den en Rex-Simplex. Bildet er tatt rundt 1912 og viser et tidlig eksempel på at ordet «bil» ble brukt, om enn i anførselstegn. Dette forteller at bilen var i ferd med å bli folkeligjort. Et annet interessant trekk er at «nummerskiltet» også her ble malt direkte på radiatoren. (Postkort i egen samling).

Overkjøringen av Beitstaden herredsstyre hadde imidlertid skapt vondt blod. Den 13. september 1911 kunne *Indtrøndelagen* fortelle om et «Overfald paa automobilen»:

«Da ruteautomobilen sidste lørdag passerede Beitstaden var den utsat for et ondskapsfuldt overfald. Bilen møtte to spadserende og da veien var svært sølet gik den med ganske sakte fart. I det samme den passerte de to veifarende slog den ene av disse til automobilen med en stok og traf kalesjen bakfra. Slaget var meget kraftigt, men til alt held hadde ingen av passagerene ryggen mot kalesjen, hvorfor alle kom fra det uten skade. Chauffeuren stoppede og spurte om overfaldsmandens navn, men han negtet aa svare. Saken er nu anmeldt og efterforskning iverksat».

Som vi så i forrige kapittel, ble også bilruta mellom Otta og Åndalsnes utsatt for et attentat. Dette kan leses som en generell motstand mot de motoriserte vognene. Slike aksjoner illustrerer imidlertid også det kaotiske i situasjonen, der rasjonelle argumenter ikke førte fram, og der lokalbefolkningen kom til

kort og følte seg maktesløse. Det vitner også om en forskjellig teknologiforståelse og ulikt syn på utvikling og modernisering i forholdet mellom amtsledelsen og «vanlig folk».

Et annet interessant forhold er at avisene omtalte bilen som en «bil». Bilen ble dermed på mange måter folkeliggjort gjennom språkbruken. Noe lignende skjedde også da ordet omnibuss ble erstattet med «buss» noe senere.

Det kollektivtilbud som rutebilen i Nordre Trondhjems amt var, ble altså ikke mottatt uten motstand, men amtsingeniør Munch hadde sammen med amtmannen makt nok til å få tiltaket gjennom. Det kostet imidlertid mye, ikke i kroner og øre, men i form av en langvarig konflikt med lokalbefolkningen på Beitstaden. Til tross for motstanden begynte rutebilen rundt 1910 å finne sin form som landsbygdas kjøretøy. Vi kan se trekk i retning av en stabilisering av situasjonen. Rutebilene var på mange måter kommet for å bli. Den fikk gradvis også en aksept i deler av landbefolkningen, selv om integreringen fremdeles var preget av kontroverser. Gjennom at rutebilene også etter hvert fraktet posten, ble de på mange måter veiens offentlige transportmiddel, ikke ulikt det jernbanen var.



En av dem som nøt godt av den liberale holdningen til amtsledelsen i Nordre Trondhjems amt, var godseier Knut C. Langaard. På dette bildet utfordrer Langaards Vivinus de dårlige nordtrønderske bygdeveiene til stor irritasjon for bøndene rundt Steinkjer. Denne bilen tok Langaard med seg fra Kristiania da han flyttet til Egge utenfor Steinkjer i 1910, 24 år gammel. (original i egen samling).

Like enkelt var det ikke når det gjaldt de private vognene. Amtsledelsen i Nordre Trondhjems amt ble indirekte bundet opp av sitt sterke engasjement i Rødhammerruta. Mange offentlige veier ble åpnet for de private vognene. Denne åpningen destabiliserte situasjonen på nytt. En rekke av de private bilistene respekterte ikke bøndernes bruk av landeveiene. Dette skapte ikke bare problemer for den daglige ferdsel, men også for amtsledelsen. De private bilistene på sin side påpekte med rette at de ble behandlet ulikt i de forskjellige amtene. De forskjellige amtmennene hadde forskjellig syn på de nye kjøretøyene og lot herredsstyrene i varierende grad påvirke beslutningene om hvorvidt tillatelse skulle bli gitt. Mens Nordre Trondshjems amt ble et av landets mest liberale, ble Søndre Trondhjems amt et av de mest restriktive, der bilbruk utenom de faste rutene var forbudt.³³ Dette økte presset på arbeidet med å få til en ny veilov som regulerte bilbruken inn i mer forutsigbare former.



Namdalens Automobilselskap ble etter hvert en del av Fylkesbilene i Nord-Trøndelag. Bildet forteller klart hvilke utfordringer en sto overfor når Namsen skulle krysses. Det er langt mellom disse kabelfergene og nåtidens løsninger. (Postkort i egen samling, poststempelt 1913).

33. *Trondhjems Adresseavis* 10. april 1909, *Nordre Trondhjems Amtstidende* 7. august 1913 samt *Lillehammer Tilskuer* 12. juni 1914.

Tilfeldighetene i slike beslutningsprosesser ble påpekt av blant annet av Norges første bilorganisasjon, NAK, senere KNA. I sitt 10-års jubileumstidskrift i 1917 fastslo KNA i et tilbakeblikk at «all makt var lagt i amtmennenes hender og som rimelig var utøvet de sin myndighet yderst forskjellig alt efter vedkommendes personlige opfatning av automobilismen og under større eller mindre paavirkning av stemningen i amterne».³⁴

Amtsledelsen var under dobbel ild. En rekke herredsstyrer mente amtsledelsen hadde for stor makt og ønsket en innskrenkning i denne makten. De private bilistene var av samme oppfatning, men ønsket en liberalisering. Det var dette meget vanskelige problemet arbeidet med en ny veilov skulle avklare. Dette skal vi se nærmere på senere.

9.7 Konklusjon

Mens Kristians amt var preget av at amtsledelsen påtok seg rollen som mekler, finner vi i Nordre Trondhjems amt på mange måter en motsatt holdning. Vi har sett at de amtsvise regelverkene hjemlet amtmennenes rett til å styre. Under etableringen av «Rødhammerruta» brukte amtsledelsen denne styringsretten fullt ut og ble pådrivere, ja neste diktatoriske. Rutebilen fikk en ny form som en postbil.

Selv om amtmannen som person hadde stor makt, var det amtmannen som institusjon og embete som håndterte bilsakene. Skillet mellom arbeidsoppgavene til amtmannen og amtsingeniøren var uklart. Amtmennene hadde det formelle ansvaret for veiene, men det var amtsingeniørene som vurderte bilbruken på et profesjonelt faglig grunnlag i forhold til veienes standard og trafikk. Hvis vi hever blikket og sammenligner Nordre Trondhjems amt med Kristians amt, ser vi også at amtsingeniørene igjen framstår som viktige innen samferdselssektoren.

Amtsingeniørene representerte kontinuiteten innen amtsledelsen. Dette ble spesielt synlig i Nordre Trondhjems amt hvor Guldahl og Løchen vekslet på å inneha amtmannsrollen. På mange måter ble forhandlingsrommet rundt bilen preget av hvordan amtmannen og amtsingeniøren fungerte som et samarbeidende team. I Nordre Trondhjems amt fikk dette samspillet to interessante utfall: «Rødhammerruta» ble et amtsforetak. Amtsledelsens positive holdning til bilene åpnet dessuten også opp for de private vognene. Prosessen i Nordre Trondhjems amt flyttet grenser. Skillelinjene mellom jernbane, hest og vogn og rutebiler ble mer uklare. Bilen ble brakt inn i en sammensatt diskurs der samferdselen ble mer synlig som en egen sektor. Bilen hadde ikke funnet noen

34. *Kongelig Norsk Automobilklubb 1907–1917*, side 13.

endelig form, men framsto som et mulig alternativ til den store jernbansatsingen. Rutebilen ble også teknologisk tilpasset de smale herredsveiene.

I andre deler av landet ble møtet mellom bilene og skysskafferne mer synlig. Vi skal nå se på hvordan bilene utfordret skysskaffersystemet, datidens «rutebilordning», men basert på hest og vogn. Jeg ønsker nå å forflytte meg til Voss. Jeg har valgt dette sentrale tettstedet fordi Voss hadde stor turisttrafikk både langs vei, jernbane og ikke minst når det gjaldt de «flytende hotellene» – cruiseskipene som ankret opp i Sognefjorden og Hardangerfjorden. På Voss inntok amtsledelsen i Søndre Bergenhus en avventende rolle, noe som åpnet for et sterkere lokalt engasjement.

Kapittel 10

Automobilen møter skysskaffersystemet

Efter vor Formening er det vel nærmest at beklage, om de som nu driver Skyds- og Vognmannstrafik blir staaende som ledige Tilskuere og lader denne Trafik slippe sig ut av Hændene – enten det skjer af Fordom eller af Mangel paa Initiativ er det like beklagelig. Den som tror at Menneskeslægten kommer til at kjøre i Stolkjerre til Verdens Ende, ja han bør selvfølgelig ikke ta Aktie i Automobil». ¹

10.1 Innledning

I de to foregående kapitlene har vi sett se at amtsledelsene fikk sentrale, om enn forskjellige roller når bilbruken skulle vurderes. I Kristians amt ble amtmannen på mange måter «bilens mekler». I Nordre Trondhjems amt ble amtsledelsen nesten diktatorisk. Her fikk amtsingeniør Munch en viktig rolle som pådriver og nasjonal ekspert. I begge amtene hadde de mange kontroversene en kobling til jernbanen. Bilene utfordret også etablerte og tradisjonelle leveveier landsbygda på mange måter var avhengige av. Hvis en skulle erstatte hestene med biler, ville det skape store samfunnsmessige endringer. Dette gjaldt blant annet skysskafferordningen. Vi skal nå gå inn i vårt tredje nærstudium og se nærmere på dette i forbindelse med bilens integrering på Voss.

Et slående trekk på Voss er at amtsledelsen ved amtmann Hroar Olsen var nesten fraværende i forbindelse med de mange kontroversene som oppsto. Vi skal ikke gå inn på en vurdering av årsakene til dette, men noe av forklaringen kan ligge i at han var leder for den departementale veilovskomiteén, et svært tidkrevende arbeid. Amtmann Olsens syn når det gjaldt bruken av bilene avvek neppe fra synet til den departementale veilovskomiteén. Som vi har sett, ønsket komiteén at alle offentlige veier skulle åpnes for bilene. Komiteén fore-

1. *Voss Avis* 30. juli 1910.

slo også som Stortinget hadde ønsket, å fjerne amtmannen som beslutnings-taker i alle saker som hadde med veiene å gjøre, herunder også bilbruken.² Kanskje Olsen tok konsekvensen av dette og overlot til lokalsamfunnet selv å håndtere bilene?

Selv om Voss også hadde jernbane (Bergensbanen), var trafikken med hest og vogn til Sognefjorden og Hardangerfjorden en viktig transportform. Fra omkring 1910 ble denne trafikken utfordret av bilene. Hvilke følger fikk biltrafikken for den lokale samferdselen med hest og vogn? Hvordan håndterte amtmannens stedlige representanter, det lokale politiet, utfordringene som oppsto?

I dette kapitlet vil jeg først beskrive skysskafferordningen. Deretter vil jeg se nærmere på hva som skjedde da de første bilene kom til Voss. Avslutningsvis vil jeg beskrive hvordan motsetningene ble søkt løst, og på hvilken måte prosessen medvirket til å innpasse bilen i lokalsamfunnet.



Gudvangen i Sogn, der turistskipene og de lokale skyssbåtene representerte et stort marked for skysskarene med hest og vogn. (Postkort i egen samling).

2. Utkast til lov om motorvogner, Instilling III fra den departementale veilovkomitee, Steen'ske Bogtrykkeri, Kristiania 1907, §2 side 15.

10.2 Skysskafferordningen

Fra gammelt av hadde bøndene plikt til å gi offentlige tjenestemenn skyss når de hadde behov for det. Gjennom Skyssloven av 1816 ble det bestemt at friskyssen som embetsmenn og andre øvrighetspersoner hadde rett til, skulle dekkes over statskassen. Dette førte til at bøndene som hadde de største skysspliktene, også fikk de største inntektene. Først i 1839 opphevet Stortinget denne ordningen, og vi fikk et system med direkte dekning av utgiftene.³

Skyssloven av 1816 bestemte også at det skulle finnes gjestgiverier og herberger for de reisende langs skyssrutene. Det var vanlig at en fant disse tilbudene nettopp ved skysstasjonene, som etter hvert utviklet seg til mindre hoteller. Systemet med skyssvesenet etablerte med andre ord en samferdselsmessig infrastruktur som gikk ut over selve skyssordningen.

For mange bønder var ikke ordningen med skyssplikten bare negativ. Jevnt over var skyssbyrden liten og ga en kjærkommen inntekt. For dem som bodde nær byene, var situasjonen rimeligvis en annen. Her kunne skyssplikten bli tyngende. For områder med stor turisttrafikk kunne ordningen gi plass for mange tilbydere av slike tjenester, som på ruta mellom Eide og Stalheim. Turisttrafikken her var vesentlig større enn det ordinære skyssvesenet kunne dekke. Dette åpnet for et drosjesystem basert på hest og vogn der en søkte om løyve for hver sesong. Turismen var for øvrig størst om sommeren da arbeidet på gårdene var mindre enn under vår- og skuronn, og kunne dermed tilpasses driften uten nevneverdige problemer.

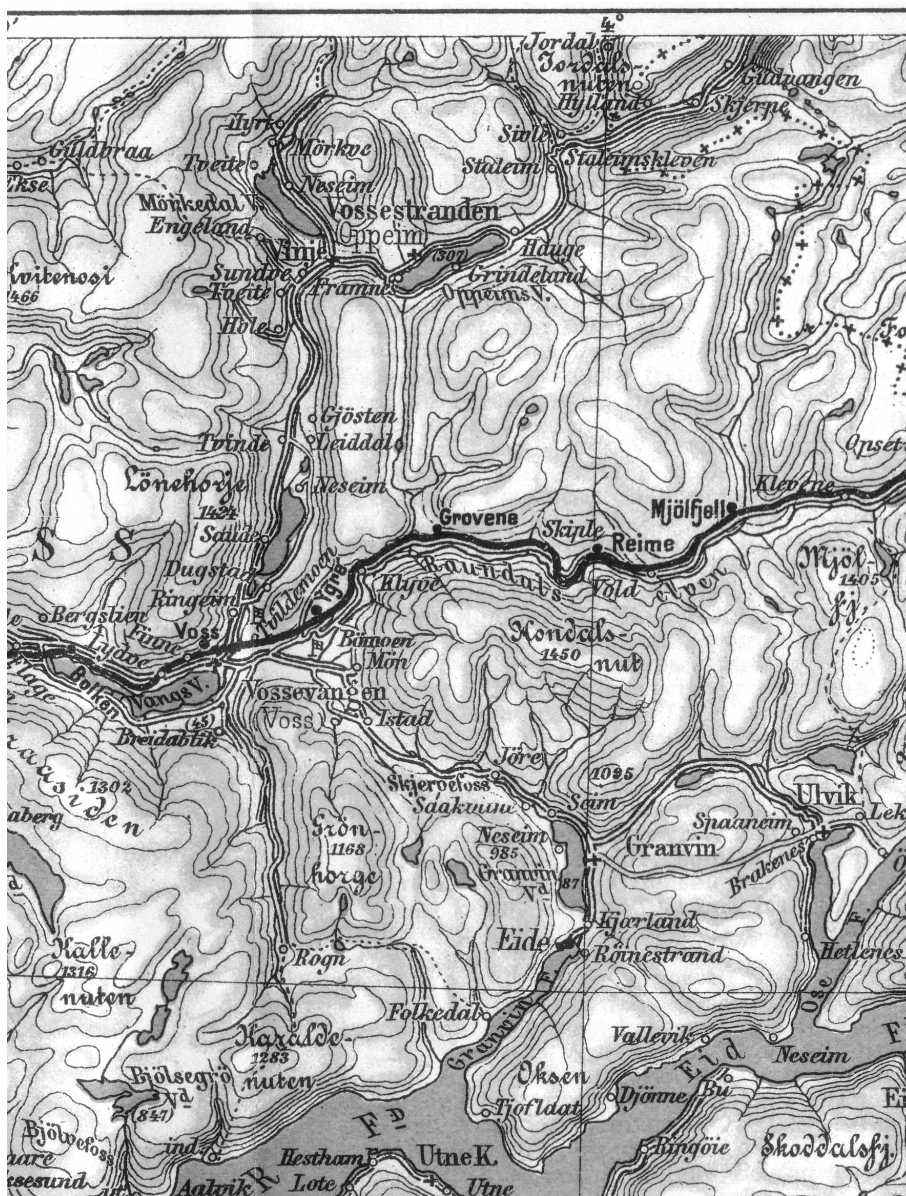
De fleste av skysstasjonene ble kalt tilsigelsestasjoner. Her skulle skysskaffer hjelpe de reisende med skyss både til lands og til vanns. Ordningen var lagt opp slik at til hvert skysskaffersted, eller skysskifte som stedene også ble kalt, ble det utpekt et visst antall gårder som hadde plikt til å stille med hest når det var behov for det. Disse dannet et skysslag som i fellesskap hadde det nødvendige utstyret i form av hester og vogner. På de mest trafikkerte strekningene lå skysstasjonene med en avstand av 10-15 km. På mindre befolkede steder kunne avstanden være betydelig lengre. Bonden eller skysskaren fulgte med til neste skysstasjon for deretter å dra tilbake til utgangsstedet.⁴

Faste skysstasjoner var det imidlertid bare aktuelt å etablere ved hovedveiene og bare når de skysspliktige selv ønsket det. De faste skysstasjonene mottok ikke tilskudd fra det offentlige. De skysspliktige bøndene kunne kjøpe seg fri fra forpliktelsene ved å yte stasjonsholderen en viss mengde korn og høy til hestene. I enkelte tilfeller kunne det også være aktuelt med en kontantstøtte. Stasjonsholderen på sin side holdt hester, kjøretøy og utstyr.

3. Jaabæk (1860).

4. Ibid.

I 1870 kom en ny forordning om at hvert enkelt herred skulle ha ansvaret for frakt av folk og gods gjennom at «Skysskaffervæsenet» ble innført. Fra 1893 ble skysstasjonenes oppgaver regulert gjennom «Lov om Skydsvæsenet». Da de første bilene kom, ble dette tradisjonsrike systemet utfordret.



Kart over Voss hentet fra *Reisehaandbog over Norge*, 11. Udgave, del III Det Vestenfjeldske Norge ved dr. Yngvar Nielsen, Christiania 1908, Alb. Cammermeyers Forlag.

10.3 Det første forsøket på å etablere en bilrute

Bare ett år etter at veidirektør Krag gjennomførte sin prøvetur i 1901 med den innlånte Wartburgen på strekningen Otta–Åndalsnes, stiftet Voss bekjentskap med den nye teknologien. Som vi så i kapittel 5, fikk bergensmannen Christian Harmes tillatelse til å bruke en bil mellom Voss og Eide.⁵ Møtet med den nye og fremmede teknologien vakte som rimelig var, stor oppsikt.

«Eit Automobil (sjølvgangande vogn), det fyrste paa desse kantar, kom mandags kvelden til Voss med toge fraa Bergen og gjorde straks eit renn oppetter bygdi, og alle stader der denne trollskapen fór framum sette det folk og fæ i undring. Det skal vera tanken aa setja det igang i ruten millom Voss og Stalheim. Tysdag gjorde det prøveferd til Ullvik med lensmann og amtsingeniør som passasjerar».⁶

Den første bilen på Voss ble som vi ser, mottatt med undring og nysgjerrighet. Omtalen var nesten som hentet ut fra eventyrtradisjonen: Vognen var «sjølvgangande» og var rene «trollskapen». Amtsingeniør Johan Petter Berg Landmark var med på prøveturen for å vurdere veiens «beskaffenhet», mens lensmannen var lokalbefolkningens representant, en tur med både lokale og sentrale myndighetspersoner. På dette tidspunktet representerte dette første hesteløse kjøretøyet et nesten uvirkelig møte med en ny og fremmed verden.

Avisen *Hordaland* skrev at det var meningen å sette vognen inn i rute mellom Voss og Stalheim «hvis det viser sig ikke at genere den øvrige trafik; men det er vel at frygte, at hestene vil ‘steile’ over en saa ulig konkurrance».⁷ Tydeligere kunne det ikke sies. Avisen pekte på den mulig interessekonflikten som kunne oppstå i forhold til skysstrafikken. Frykten kom fram gjennom flere avisinnlegg:

«Automobilkjøringen her paa Voss er vistnok af de fleste kjørende ikke videre velseet. Særlig de skydsende skal være meget misfornøiede. Dette kan vel for en del, som rimeligt er, have sin grund i, at man ikke liker konkurransen.(...) Særlig vil dette blive uhyggeligt, hvis kjøringen med automobil skal fortsættes, som det nu er begyndt, om kveldene, efter at det er blevet mørkt. Herover klages der sterkt, og ikke mindst af folk, der intet har med skydstrafikken at gjøre, og hvor det altsaa ikke er brødnibbet som dikterer klagerne».⁸

5. Brev fra Christian Harmens til amtmanden i Romsdals Amt, datert Bergen 6. Oktober 1902, Journalnummer 2225/1903, Amtsingeniøren i Romsdals amt, Amtmannen i Romsdals amt, Statsarkivet i Trondheim .

6. *Unglyden* 24. juli 1902.

7. *Hordaland* 23. juli 1902.

8. *Hordaland* 23. august 1902.

Her ser vi to forskjellige forståelser av den nye teknologien. Den første var konkret og økonomisk, den andre mer følelsesladet. Skysskafferne fryktet som vi ser, økt konkurranse fra dette nye transportmidlet. Dette ble koblet til en annen trussel. Bilen kunne også dukke opp i mørket, «lige foran eller bag en» og skape uhygge, nesten som en vilt og skremmende dyr.⁹ Dette hadde ikke noe med «brødnibbet», altså livsgrunlaget å gjøre, men var mer et uttrykk for generell usikkerhet og frykt for bilen. Dette er «kjente toner» som vi har hørt i flere sammenhenger tidligere. Bilen var på den ene siden en trussel mot samtidens transportmiddel. Den var også et uttrykk for noe fremmed, ja kanskje en utvikling man fryktet.

1902 brant hotellet på Stalheim ned.¹⁰ På grunn av denne brannen ble turisttrafikken mellom Eide og Stalheim satt mye tilbake. Grunlaget for bilruta ble dermed sterkt redusert. Forsøket til Harmens ble derfor bare en episode, men problemene som oppsto skulle bli typiske for det som skjedde senere. Skysskaffersystemet ble utfordret og satt under et betydelig press. Hvis bilen skulle erstatte hesten, ville kanskje mye av grunlaget for hele dette hestebaserte kommunikasjonssystemet falle bort.

10.4 Hovedstadsinitiativet

Neste forsøk på å etablere en bilrute på Voss kom i 1910. Da etablerte de to Kristiania-selskapene «Automobilstalden A/S» og «Annonce-tavlerne», senere «Automobilselskapet Voss–Stalheim», bilruter mellom Voss–Stalheim og Voss–Eide med i alt fire vogner.¹¹ La oss kort se på bakgrunnen til disse firmaene.

I 1908 etablerte Gerhard C. Kallevig, «Automobil Compagniet Ltd» i Kristiania, som dermed ble et av landets første firmaer for salg av biler. I 1909 satt han i arrangementskomitéen for den første norske bilutstillingen som ble arrangert dette året.¹² Da han overlot ansvaret for firmaet til sin bror Arthur i 1911, konsentrerte han seg om «Automobilstalden A/S» som sto bak etableringen på Voss.¹³ Det andre firmaet, «Annoncetavlerne», var det Alma Grøtschier, dansken Karl Nordby og tyskeren Weinholdt som sto bak. Om dette firmaet er langt mindre kjent, noe som tyder på at selskapets levetid var relativt kort. Begge selskapene hadde rot i Kristiania, men «Annoncetavlerne» var som vi ser, i større grad et utenlandsk initiativ. De to Kristiania-firmaene hadde anskaffet relativt store biler. De kunne dermed erstatte flere hestetrukne

9. *Hordaland* 23. august 1902.

10. *Hordaland* 5. november 1902.

11. *Hordaland* 30. juli 1910.

12. KNA 1907–1957, spesialutgave av *Motorliv*, nummer 1 1957, side 21.

13. Gretland (1951).

vogner bare med et enkelt kjøretøy. Som vi ser, var dette en mer omfattende og «tyngre» satsing enn det Harmens hadde stått for i 1902.



Den første bilen på Voss, en Wartburg, var åpenbart produsert i bilens barndom. Å ha radiatoren foran som en «støtfanger» gjorde denne vognen svært utsatt på datidens dårlige veier. En skal også legge merke til den smekre rammekonstruksjonen og alle de utsatte stagene på bilens underside. Bilen var levert av Fahrzeugfabrik Eisenach som også leverte vognen til Krag's prøvetur i 1901. (Originalbilde i egen samling).

I forbindelse med etableringen av bilruta mellom Voss og Stalheim i 1910 tok en innskriver til avisen *Hordaland* opp initiativet. Han pekte på at «d'hrre amtmanden og amtsingeniøren har ikke villet høre paa de øre; de har troet at det saavel her som andre steder uden ulemper vil kunne kjøres med automobiler». ¹⁴ Amtsledelsen hadde åpenbart godkjent bilruta uten å lytte til hva lokalbefolkningen mente om tiltaket.

14. *Hordaland* 9. mars 1910.

Umiddelbart før vognene kom til Voss, pekte avisen *Voss Avis* på at «Formodentlig vil Automobilkjørselen til en Begyndelse møte stærk Oposition blandt Skydsende og Bygdebefolkningen». Avisen ga imidlertid uttrykk for at på Voss som på andre steder ville uroen legge seg etter hvert som lokalbefolkningen ble vant til den nye teknologien. Avisen tok også til orde for at det ikke gikk an å «utestænge dette moderne Befordringsmiddel for at saa stort Turiststrøk som Stalheim–Voss–Eide». ¹⁵ Det «å venne seg til» er ett forhold, det å akseptere samfunnsendringene var noe annet.

Voss Avis vektla de mulige økonomiske fordelene etableringen kunne ha for bygda, og hevdet at det var flere fra Voss som hadde økonomiske interesser i «Annoncetavlerne». ¹⁶ Avisen så det trolig slik at kritikken og dermed motstanden mot tiltaket ville bli mindre, hvis selskapene hadde en lokal tilhørighet. Noen dager senere dementerte avisene forholdet knyttet til det lokale engasjementet. ¹⁷ Spørsmålet om lokal forankring skulle imidlertid komme opp igjen senere.

Bilene kom til Voss og tok plass på det som ble sett på som skysskarenes enemerker. På jernbanestasjonen sto de nye, skinnende kjøretøyene sammen med bygdas skysshester og framsto som fremmedelementer i lokalsamfunnet. Konkurransen fra bilselskapene dreide seg ikke bare om en ren kapasitetsøkning med flere passasjerplasser pr. kjøretøy og høyere kjørehastighet. Bilene fikk også stoppesteder ved hotellene, områder som skysskarene med rette hadde betraktet som sine. Her hadde de stått gjennom tiår; de hadde nesten hevd på plassene, følte mange. En av skysskarene påsto at han ikke bare var fortrent fra skyssmarkedet, men regelrett fysisk bortvist fra Voss stasjon der de nye bilene hadde tatt plass. ¹⁸ Det at bilen kom til Voss, ble dermed også et spørsmål om tilgjengelighet i et marked med en overkapasitet på kjøretøyer, skapt av bilene. Dette skapte en ulik konkurransesituasjon både når det gjaldt fart og dermed tid, komfort, og ikke minst status.

Opprinnelig hadde gårdbrukerne på Voss hatt hesteskyssen som «attåtnæring». Etter hvert som konkurransen ble større, måtte trafikken reguleres gjennom individuelle løyver. Som et eksempel kan nevnes at for ruta Eide–Vossevangen–Vossastranden ble det i 1901 gitt skyssløyve til ikke mindre enn 211 mann og 275 hester. ¹⁹ Dette var med andre ord en næring med stort omfang. I 1910 ble det gitt løyve for 256 hester og 4 biler. Allerede på dette tidspunktet var bilen en konkurrent skysskarene måtte forholde seg til. ²⁰ I tillegg var det stor konkurranse mellom utøverne. Disse forholdene er slik jeg ser

15. *Voss Avis* 12. mars 1910.

16. *Ibid.*

17. *Hordaland* 27. juni 1910.

18. *Hordaland* 3. august 1910.

19. Fretheim (1977) side 30.

20. *Ibid.*

det, viktige for å forstå konfliktene som oppsto ved etableringen av de nye bilrutene. Vi skal også legge merke til hvordan et så pass begrenset antall biler kom til å skape store konflikter.



Bildet viser vognen til «Annoncetavlerne», den såkalte «Røde Automobil», innkjøpt fra den svenske Tidaholmfabrikken. Dette var en av de første «bussene» på de norske landeveiene, et teknologivalg som vi skal se, viste seg uegnet for bygdeveiene. (Foto utlånt av Tidaholmmuseet, Tidaholm, Sverige).

Skysskaffersystemet var sammensatt og tilbød de reisende både skyss, overnatting og mat. På strekningen Voss–Stalheim var det etablert en rekke hoteller. Det store turisthotellet på Stalheim var trolig det mest kjente. På Opheim fantes det også et hotell. På Vinje og Tvinde likeså. Fleischers hotell på Voss var kanskje det aller flotteste, om enn i sterk konkurranse med hotellet på Stalheim. På veien fra Voss til Gudvangen var det skysstasjoner både på Tvinde, Vinje og Stalheim i tilknytning til hotellene. Det var dermed flere ulike næringsveier som ble destabilisert gjennom bilene.

Hotellene ville uten tvil være tjent med at turisttrafikken økte, selv om dette skulle føre til at bilruter ble satt i drift. For de mindre hotellene og pensjonatene var situasjonen en annen. Bilene hadde større hastighet enn hestene og kunne også ta flere passasjerer. Dette skapte ytterligere motsetningsforhold. En rekke skysstasjoner med småhoteller og pensjonater kunne dermed bli passert uten at turistene la igjen penger for overnatting, mat og drikke. De store hotellene så på biltrafikken som en fordel, de små som en trussel der de store

hotellenes vekst gikk på bekostning av de små. De mindre hotellene i tilknytning til skystasjonene så med uro på en overgang fra fast og solid inntekt gjennom skyssordningen til en usikker økonomisk situasjon for videre drift, skapt av bilene. En sto dermed overfor et press mot etablerte strukturer der de sentralt plasserte og store hotellene med tilknytning til biltrafikken truet de små. Vi ser også trekk i retning av en sentralisering innen skyssvesenet, der de store hotellene vokste på bekostning av de små.

For dem som hadde satset på et yrke innen skysstrafikken, kunne situasjonen bli svært vanskelig. For de fleste ville det være umulig å bytte ut hesten med bil av økonomiske grunner. Til det kostet en bil alt for mye. Det var altså ikke duket for noen rask overgang fra hest til bil. Bilen ble dermed en trussel som måtte bekjempes hvis næringsgrunnlaget skulle opprettholdes.



Stolkjerrerne venter på turistbåtene på Gudvangen. (Prospektkort i egen samling).

10.5 Nordmenn mot utlendinger

Motstanden mot bilen fikk ulike uttrykksformer. Sommeren 1910 samlet de skyssinteresserte på Voss seg til møte for å drøfte de nylig pålagte kravene om bremses på de hestetrukne vognene. Umiddelbart etter at møtet kom i gang, kom det inn en person som antydte at han var «journalist i *Verdens Gang*» og ønsket å lage et referat fra møtet.²¹ Han fikk beskjed om at møtet utelukkende

21. *Hordaland* 18. juni 1910.

var for dem som skulle drive med skyss den kommende sommeren. Da personen ikke ville forlate lokalet, ble møtet oppløst. I avisene kom det fram at denne personen var identisk med Karl Nordby, og «var en av dem der agter at drive automobiltrafik i skydsruterne hersteds og at han troede, at vort møte gjaldt en protest imod automobiltrafiken».²² Møtet sendte en skriftlig klage til *Verdens Gang* og pekte på at «Her paa Voss hersker stor harme over at amtmanden har givet en danske og en tysker tilladelse til at komme ind i bygden og konkurrere om vigtige indtægter, som ellers vilde komme bygdens folk tilgode».²³

Den aktuelle tyskeren var trolig Hr. Weinholt som sammen med Nordby hadde søkt om konsesjon. Skysskarene pekte her nettopp på en av de sentrale problemstillingene knyttet til bilruta, nemlig faren for at inntektene fra skyssrutene skulle gå ut av bygda. Det var dermed ikke bare snakk om en rent teknologisk endring, lokalsamfunnet på Voss måtte se på at andre tjente på en turistnæring de selv hadde bygd opp gjennom mange tiår. Ikke bare skulle pengene gå til de to selskapene fra Kristiania, de skulle også gå til to utlendinger.

Med dette ble nordmenn stående mot utlendingene i kampen mot bilen på Voss, en kamp med lokalpatriotiske undertoner. Dette var imidlertid ikke et fenomen som bare var koblet til bilene. Under debatten på Stortinget i forbindelse med konsesjonsspørsmålet i 1909 uttrykte høyrelederen Fredrik Stang: «Det som har været den gamle traad i denne sag, det er, at man skal bevare landets naturlige herligheder for landets egne indbyggere og værne dem mot udlændingerne».²⁴ Selv om dimensjonen var forskjellig, var det mange likhetstrekk mellom den store konsesjonssaken og næringsgrunnlaget for en liten bygd på Vestlandet.

Næringsinteresser utenfra ble som vi ser, en trussel mot det etablerte næringsgrunnlaget på Voss. Møtet med de utenlandske investorene ble imidlertid kort. Dette hadde med teknologivalget å gjøre.

10.6 Valg av teknologi

«Annoncetavlerne» hadde store problemer med selskapets Tidaholmvogn, også kalt «Den røde automobil». Denne bilen var som vi har sett, et tidlig eksempel på en buss på de norske landeveiene, en ny og uprøvd teknologiform. Avisen *Hordaland* skrev i 1910:

«Den røde automobil» som dei sjølve kallar han paa plakatarne, er visst lite høvelig til bruk paa vegarne her. Han er stor og høg og ser ikkje ut til aa vera stød. Daa han sundag kom køyrande upp Vinjedalen, var det ein

22. *Ibid.*

23. *Ibid.*

24. St. forh. 8A (1909).

hest som vart skræmd, og det bar utfor vegkanten. Det var nokso høgt og elvi renn tett attmed nedenfor, so det saag stygt ut og hadde nær gjenge reint gale. Dei som sat i kjerra, eit par utlendingar, slapp daa ifraa det utan nokon større skade».²⁵

Som vi har sett i forbindelse med «Rødhammerruta», var det ikke uvanlig at de første rutebilene ble tilpasset de smale veiene. Det at Tidaholm-vognen var ustødig, kom trolig av at vognbredden var for liten i forhold til høyden, et eksempel på at den teknologiske «målsømmen» hadde gått for langt. I tillegg hadde vognen fra Tidaholm en rekke tekniske problemer. Dette førte til at den allerede i august 1910 ble sendt tilbake til Kristiania for andre oppdrag.²⁶ Tilbake sto Gerhard C. Kallevig alene i konkurransen med de lokale skysskarene og deres kamp for levebrødet. Han hadde valgt å bruke syvsetere i stedet for lukkede busslignende kjøretøyer som Tidaholmvognen var.

Sommeren 1911 sto en overfor en tilspissing av konfliktene mellom driverne av bilruta og bygdefolket på Voss. Denne saken som jeg vil presentere, illustrerer en rekke interessante elementer som belyser noen av problemene både skyssnæringen og lokalbefolkningen sto overfor. Vi skal nå se nærmere på denne saken som et eksempel på hvordan ny teknologi ble sett og forhandlet helt ned på individnivå.

10.7 Lensmannsbetjentens roller

Som vi har sett innledningsvis, hadde både amtmannen og amtsingeniøren akseptert kjøring med biler i områdene rundt Voss. De nye vognene ble imidlertid på mange måter overlatt til lokalsamfunnet der lensmannen og politibetjentene representerte myndighetene. Denne delegeringen av makt og styring ble ikke fri for kontroverser.

Den 19. juli 1911 skrev politibetjent Knut Lydvo et brev til lensmannen på Voss. Gårdbruker Holger Skulestad hadde klaget over at sjåfør Dæhlin på bilruta hadde oppført seg brutalt overfor ham når de møttes langs veiene. Lydvo skrev:

«Skulestad gjør derfor alltid tegn til at automobilen skal stanse naar de mødes. Dæhlin vil nødig stoppe, idet han paastaar at Skulestads hest ikke er ræd. For dette udtaler Dæhlin at han skal lære Skulestad at kjøre paa en anden maade og lover 'juling' og lignende.»

Dæhlin hadde ikke bare kjeftet opp Skulestad. Ifølge vitner hadde Dæhlin tenkt å gi «Storeskomakeren», han «Gunbjørnslars» en flaske brennevin for å

25. *Hordaland* 3. august 1910.

26. *Hordaland* 17. august 1910, *Voss* 31. august 1910.

banke opp Skulestad.²⁷ Poenget med å «kjøpe» Storeskomakeren med en flaske brennevin hadde et eventyrlig preg over seg, nesten som tatt ut av folketradisjonen. For Skulestad var imidlertid dette blodig alvor. «Gunbjørnslars» var en av bygdas egne. Han kunne kjøpes for en flaske brennevin og brukes som «agent» i inntrengernes kamp mot en sambygding, et tegn på at bygda ikke sto samlet mot bilene.

Saken hadde også en annen interessant side. I den aktuelle anmeldelsen påpekte Lydvo bittert at Dæhlin hadde nektet å ta ham med på en tur til Stalheim. Lydvo hadde vært en tur til Vinje, og hadde spurt Dæhlin om å få sitte på bilen til Stalheim.²⁸ Han fikk da til svar at det ikke var plass. Lydvo var i ferd med å tape ansikt, både som politibetjent og på det personlige plan. Han fikk ikke den respekt han mente å ha krav på. Lydvo hevdet han tok avslaget til etterretning, men benyttet anledningen til å irettesette Dæhlin på grunnlag av flere klager om hensynsløs kjøring. Etter denne korreksjonen spurte han igjen Dæhlin om å få sitte på. Utgangspunktet var nok ikke noe bedre nå, for Dæhlin skulle ha sagt «at han ikke kjørte paa politi mer. Han havde nu kjørt baade amtmand og politimester, og med det fik det være nok».²⁹ Kallevig, Dæhlins sjef, pekte i brev til Søndre Bergenhus amts politikammer på at Lydvo hadde en «støl» ved Stalheim, og at bilene dermed var «let Skyds for ham».³⁰ Lydvo hadde altså personlige interesser i å kunne bruke bilen til og fra stølen med utgangspunkt i sin formelle rolle som politibetjent.

Et interessant poeng var at politiet skulle godkjenne både hest og vogn i skysstrafikken, ikke ulikt kontrollordningen som gjaldt for bilene. Kusken skulle være over 18 år. Han skulle ha med seg en «skudsmaalsbok» der de reisende kunne føre inn «bemerkninger om befordringen eller den kjørendes oppførsel».³¹ I § 7 sto det presisert at «kusken skal være ordentlig antrukket og vise en høflig og sømmelig adfærd». Når Lydvo tok opp sjåførenes ordbruk, var det altså med hjemmel i reglementet for dem som skulle drive med hesteskys. Noen tilsvarende paragraf fantes det ikke i de amtsvise regelverkene som gjaldt bilbruken.

27. Rapport fra avhør datert 26. juli 1911, S.B.A.J.No.3326/3733 1911, Arkivet til Amtmannen i Søndre Bergenhus XIII D1, legg nr 3, Statsarkivet i Bergen.

28. Brev fra politibetjent Knut Lydvo til lensmann Lillegraven, Voss, datert 28. august 1911, Journalnummer ikke påført, Arkivet til Amtmannen i Søndre Bergenhus XIII D1, legg nr 3, Statsarkivet i Bergen.

29. Ibid.

30. Brev fra Gerhard C. Kallevig til Søndre Bergenhus Amts Politikammer, datert Christiania 3. august 1911, Journalnummer 561/11, Arkivet til Amtmannen i Søndre Bergenhus XIII D1, legg nr 3, Statsarkivet i Bergen.

31. Forskrifter angaaende bevilling til at søke erhverv ved reisendes skyssbefordring, Søndre Bergenhus amt, 4. mai 1911 (Hroar Olsen). Arkivet til Amtmannen i Søndre Bergenhus, Statsarkivet i Bergen.

Politibetjent Lydvo hadde altså formell rett til å kontrollere Dæhlin for å undersøke om han hadde med seg datidens vognkort, den såkalte «kontrollboken». Amtmannen, eller den han måtte gi bemyndigelse, kunne også når som helst kontrollere vognen rent teknisk. Det er ingen grunn til å tro at en politibetjent som var tilsatt for turistsesongen for å ha oppsyn med skysstrafikken, hadde slik myndighet. Lydvo hadde dermed neppe noe formelt krav på å bli med ruta Voss–Stalheim som en del av en teknisk kontroll.

Som vi ser, var politibetjentens rolle i samband med skysskafferordningen klar. Når det gjaldt bilbruken, var den uklar. Mens det var politiet i byene som hadde ansvaret for bilbruken, var det som vi husker, amtmennene som hadde den tilsvarende oppgaven på landet. Som vi ser, var det en lang og kronglete vei fra den lokale politibetjenten, via politimesteren og opp til amtmannen. Amtmannen skulle bestemme hvem som skulle få kjøre bil, men hadde mindre innflytelse på selve bilbruken lokalt. Som vi har sett tidligere, var denne kronglete tjenesteveien og de mange beslutningsnivåene en av problemstillingene som Stortinget reiste i forbindelse med revisjonen av veiloven.

Et annet interessant poeng ligger skjult i ansettelsen av Lydvo. Avisene omtalte ansettelsen av Lydvo slik: «Til Politimand i Skyssruterne paa Vossevangen under Turisttrafikken og Skyssingen i Sommer er antat Gbr. og Agonom Knut Lydvo, Voss».³² Politiet på landet var underlagt amtmannen. Selv om det var han som skulle stå for tilsettingene, hadde herredsstyrene stor innflytelse. I fall det rådde uenighet mellom amtmannen og herredsstyrene, kunne herredsstyrene overprøve amtmannen. Hvis minst 2/3 av de avgitte stemmene i herredsstyret støttet to av søkerne, måtte amtmannen velge blant disse.³³ Det er neppe noen overdrivelse å hevde at den lokale politimannen var herredsstyrets mann. Lydvo var altså selv fra Voss. Han var gårdbruker og agronom. Som gårdbruker var han indirekte part i saken. Som de andre gårdbrukerne hadde han plikter og rettigheter knyttet til veiene. Som politimann hadde han en kontrollposisjon; neppe noen lett grensegang. Lydvo hadde problemer med å se hvilke formelle rettigheter han hadde, og hvilke personlige muligheter som åpnet seg i forbindelse med bilrutene. Da Lydvo ble nektet å være med ruta, ble hans makt og posisjon i forhold til både lokalbefolkningen og «inntrengerne» redusert.

Dæhlin på sin side tok i bruk sterkere lut ved neste korsvei som faktisk lå rett rundt hjørnet. 27. juli 1911 skrev politibetjent Knut Lydvo et nytt brev til lensmannen på Voss. I brevet fortalte han at det hadde skjedd et biluhell mellom Opheim og Vossevangen. Lydvo skrev følgende:

«Paa tilbageturen med den beskadigede automobil paa sleb skal det være kjørt noksaa grasat saa flere veifarende nærpaa blev overkjørt. Det

32. *Hordaland* 6. mai 1911.

33. Lov om Lensmænds Ansættelse av 30. juni 1884.

paastaas at automobilførerne var beruset. Et skud blev avfyret idet de passerte en kalesjevogn, og vedkommendes heste (...) løb løbsk».³⁴

Saken ble sendt til politimesteren i Søndre Bergenhus som tok opp vitneforklaringer. Det ble avdekket at sjåførene ikke hadde vært beruset under kjøringen selv om de hadde delt en flaske vin i løpet av dagen. Skuddet var bare ment som et skremmeskudd i løse luften og var ifølge sjåførene ikke beregnet på skysskarene. For skysskarene var imidlertid dette skuddet en sjokkartet opplevelse.

Opplysningene om kjørefarten var nok med vår fortolkning av «grassat», betydelig overdrevet. Ikke desto mindre forteller dette også sin historie. Farten ble opplevd som stor sammenlignet med den hestene kunne oppnå. Et temposkifte var på gang langs de norske landeveiene. Dette skiftet skulle komme til å påvirke folks hverdag på en rekke områder.

I forbindelse med avhørene fortalte Knut Olsen Saue at han som vognmann brukte veien i yrkessammenheng. Han var 54 år gammel og forklarte at han om kvelden den 25. juli ved 12-tiden passerte Tvinde på vei til Gudvangen.³⁵ Like ved oppkjørselen til Tvinde sto det to biler og til sammen fire sjåførere. Saue spurte da om de kjørte i rute om natten også og om skysskarene dermed aldri kunne føle seg trygge. Da fikk han til svar av den av sjåførene som kjørte Eideruta: «Du kan holde kjæften din og dra hjem med drosjen din du», idet han tilføyde at de kjørte når de ville.

Sjåførene fra Kristiania kom fra en stor gruppe med unge som hadde valgt bilen som levebrød. Den ene, Amund Dæhlin, kjørte opp som 21-åring i august 1909. Før 29. mai 1911 var det i alt 588 personer som fikk kjøretillatelse i Kristiania. Av disse var 59% under 30 år. 47% var mellom 20 og 27 år gamle. Det var fleste 21-åringer i fordelingen, hele 55%.³⁶ Det var disse ungdommene som utfordret det tradisjonelle skysskaffersystemet på Voss.

Det å bli bedt om å holde kjeft og pelle seg hjem med hestedrosjen, var som et slag i ansiktet, ikke bare fra en som i utgangspunktet var innenfor samme bransje, men også fra en som var langt yngre. Vendela Heurgren har beskrevet tilsvarende forhold i Sverige i den samme perioden: «Bilen blev en tydeligt generationsfråga, där de äldre hade en djupt rotad misstro mot bilen medan de unge fascinerades av bilen och allt det den symboliserade».³⁷

34. Brev fra politibetjent Knut Lydvo til lensmann Lillegraven, Voss, datert 27. juli 1911, Journalnummer S.B.A.J. No 3325/3451 1911, Arkivet til Amtmannen i Søndre Bergenhus XIII D1, legg nr 3, Statsarkivet i Bergen.

35. Rapport etter forhør datert 7. august 1911 signert Th. Hellesund, Arkivet til Amtmannen i Søndre Bergenhus XIII D1, legg nr 3, Statsarkivet i Bergen.

36. Egen statistikk utarbeidet på grunnlag av *Protokoll over Personer godkjente som førere av Motorvogne i Kristiania by*, Christiania Politikammer, Forvaltningen, Bevillinger og tillatelser. Protokoll i Statsarkivet i Oslo.

37. Heurgren (1995) side 24.

Dette spesielle og sammensatte hendingsforløpet illustrerer hvordan bilen indirekte bidro til ulike konflikter. Her sto en overfor et møte mellom øvrighet og enkeltpersoner, mellom gammel og ung, og mellom bygdas egne og fremmede. La oss følge dette litt videre.

10.8 Ungdom mot hverandre

Vi har sett at hestekarene og sjåførene gikk i tottene på hverandre der kampen om skyssmarkedet var bakgrunnen for konflikten. Bilen utfordret ikke bare levebrødet for den enkelte skysskar, men flyttet også grenser på det personlige, følelsesmessige plan. Dette skal vi se nærmere på.

Hesteeierne på Voss hadde gjennom mange år oppnådd lokal status for sin gruppe. Det å ha egen hest og drive med skyss på heltid ble betraktet som viktigere enn å delta i tradisjonelt gårdsarbeid. Etableringen av de mange turisthotellene bidro til å gjøre skyssen lønnsom. Samtidig var turisthotellene en indirekte belastning for jordbruksnæringen. Hotellene trakk ungdommen bort fra landbruket og over til hotell- og skyssarbeid. Eller som ordføreren i Vestre Slidre omtalte flukten fra landbruket: «Jenterne ved hotellet og gutterne med skyss. Har en gut kunnet skrape sammen saa mange penger, at han har funnet sig en hest og kjerre saa har det været det gildet». ³⁸ Slik sett åpnet skyssordningen opp etablerte familiestrukturer og skapte større avstand. Ungdom på Voss hadde spart penger, kjøpt seg hest og vogn og etablert seg i et yrke med høyere status enn det de kom fra (gårdsdriften). Nå sto de overfor en utfordrer med en prestisje klart over deres egen. Forskjellene ble ikke bare synliggjort gjennom de blankpolerte bilene og de flotte uniformene. De ble også gjort oppmerksom på dem gjennom sjåførenes nedlatende holdning.

Her sto altså ikke bare gammel mot ung. Ungdommen sto også mot hverandre. På det personlige plan rådde følelsene av å tilhøre en mindreverdige gruppe, noe gammeldags knyttet til hestene. Dette ble også et møte mellom ungdommer på landet med gammel teknologi og ungdommer fra byen med noe nytt og moderne. Det var personlige grenser som ble flyttet, for i denne konflikten ble ungdommene på landet indirekte presset til å foreta et personlig veivalg. De måtte vurdere hvilken ungdomsgruppe de skulle tilhøre. Slik sett dreide det seg om å velge tilhørighet, eller identitet om en heller vil.

For ungdommen fra Kristiania var heller ikke situasjonen enkel. De ble på mange måter «teknologiske imperialister» da de kom til Voss. De hadde neppe noe valg: enten «vinn» eller «forsvinn». Hvis de ikke greide å etablere seg på

38. *Indtrøndelagen* 26. august 1910: «Er Turisttrafiken gavnlige for landet?» Ordfører A. Grøndahl, Vestre Slidre, Valdres, uttalelse i intervju.

Voss, ville nye mulige jobbmarkeder gå tapt. Trolig ville turen tilbake til Kristianias konkurransefylte sjåførmarked være den eneste muligheten.

Ungdommen hadde ikke økonomi til å kjøpe bil selv, verken i Kristiania eller på Voss, med mindre de var rikmannssønner eller -døtre. Det var som sjåfører på bilrutene ungdommen hadde sin sjanse til å bli bilførere. Bilen ble slik sett tidlig en del av det å være ung, om enn i begrenset omfang. Sjåførene fra Kristiania viste vei og pekte ut retningen for ungdommen på landet som i utgangspunktet så for seg prestisje i bygdesamfunnet som skysskar. Ungdommen fra landsbygda ble på mange måter innhentet av bykulturen som gjennom den nye teknologien viste hva som var å betrakte som moderne. En ny list var lagt for anerkjennelse, men stillingene som sjåfører på Voss var blokkerte, i hvert fall på dette tidspunktet.

Her ser vi nok et eksempel på hvordan bilen trengte seg inn og bidro til å omskape personlig status og prestisje. I et siste eksempel skal vi se at dette ikke bare handlet om status og yrkesutøvelse, men også tette og nære personlige relasjoner.

Langs skyssruta fantes det en rekke hoteller som var naturlige stoppesteder for sjåførene når de trengte et avbrekk på turen. På Tvinde hotell var det to unge damer som bestyrte: 19-åringen Brita D. Hustvedt, og Ingrid Tronsen som var tre år eldre. Den aktuelle kvelden hadde de vært en tur til Vinje og kjørte nedover til Tvinde igjen med de to bilene.³⁹ For disse unge jentene var bilturen noe mer enn et spennende møte med ny teknologi. Det var ungdom fra hovedstaden som kjørte vognene. De unge kvinnene fra Voss kunne få et nytt og spennende liv i den pulserende hovedstaden, hvis de ble med til Kristiania.

Bygdas gutter så neppe på dette med særlig blide øyne. Hotelljentene på Tvinde var rimeligvis attraktive mål for gifteferdige ungdommer fra bygda. Jentene som før fulgte med på turer sammen med skysskarene, tok nå bilen sammen med inntrengerne. Inntrengere som snakket «fint» og som «stjal» jentene fra dem, ville aldri bli særlig populære. Her møttes bykulturen og landsbygdas kultur til konfrontasjon også mellom unge gutter på samme alder. Med bilen kom en ny type ungdom til Voss og skapte et skille mellom dem som hadde tilgang på bil og dem som måtte nøye seg med hest og vogn. Jentene samlet seg rundt sjåførene. Det var ikke lenger det samme med de gamle kjøretøyene. Grensene var flyttet og det var de nye grensene ungdommen måtte forholde seg til.

Hvis lokalsamfunnet skulle kunne gjenvinne sin tapte prestisje, måtte det åpnes for en lokal tilpasning der inntektene av bildriften forble i distriktet og sjåførene ble rekruttert lokalt. Vi skal se nærmere på dette.

39. Rapport etter forhør datert 7. august 1911 signert Th. Hellesund, Arkivet til Amtmannen i Søndre Bergenhus XIII D1, legg nr 3, Statsarkivet i Bergen.

10.9 Lokal forankring presser seg fram

Vi ser en rekke likhetstrekk mellom det som skjedde på Voss og det som hendte i Kristians amt og i Nordre Trondhjems amt. Samtidig var situasjonen noe annerledes. Et godt eksempel på det er hvordan lokalsamfunnet håndterte utfordringen med at fremmede entreprenører forsøkte å etablere seg på Voss.

Sommeren 1910 pekte *Voss Avis* på betydningen av at bygdas egne burde ta initiativ til å få biltrafikken over på lokale hender. De som var engasjert i skyss- og vognmannsyrket, måtte i henhold til avisen innse at tiden var kommet for å gå over til biler.⁴⁰ Høsten 1910 tok *Voss Avis* opp temaet på nytt, og skrev at «Endel Gaardbrukere i Valdres vil til neste Sommer sætte igang 3 Automobiler, en for Last og to for Passasjerer».⁴¹ Dette er isolert sett interessant og vitner om at bøndene ikke i alle sammenhenger var motstandere av bilen. Det forteller også at sterk lokal forankring var viktig også andre steder. *Voss Avis* pekte her på en mulig utviklingsretning. Kanskje burde lokale interesser engasjere seg etter en modell utprøvd i andre bygdesamfunn? Det å få bilen over på lokale hender ville imidlertid kreve både kapital og rette kontakter.

Sommeren 1911 gjennomførte Fleischers Hotel på Voss prøver med en egen vogn på strekningen Voss–Stalheim. Bilen var en spesialbygget Opel med plass for 8 personer inklusive sjåføren, levert av Kristiania-firmaet Bertel O. Steen (BOS).⁴² BOS forpliktet seg til å «skaffe kjøber en fuldt habil og godkjendt chauffør og til gratis at opplære en av kjøberens folk i dens brug og skjødse». Den nye bilen var ikke bare teknologisk tilpasset veiene på Voss, men det fulgte også opplæring med på kjøpet. Slik jeg ser det, var dette helt i Bertel O. Steens ånd. Da de første Humberdrosjene kom til Trondhjem i 1909, sendte han med to av sine egne sjåførere for å lære opp lokale sjåførere. Dette var et meget viktig trekk: Lokale sjåførere i vogner kjøpt av lokale interessenter var et helt annet konsept enn det Kallevig sto bak. BOS skulle etter hvert utvikle dette videre ved å etablere lokale agenturer både i Geiranger og i Trondhjem der driverne var fra de aktuelle stedene.

40. *Voss Avis* 30. juli 1910.

41. *Voss Avis* 29. oktober 1910.

42. *Bestillingsbog for Automobiler (1911–1913)*, side 16, Bertel O. Steens firmaarkiv, Lørenskog.



Bildet er tatt i 1910 ved Heggernes Hotel. Merk de sorte skiltene med hvit skrift som ble brukt før veiloven av 1912 ble iverksatt 1. april 1913. Skiltet «88» er et Kristiania-nummer som på dette tidspunkt var brukt av Gerhard C. Kallevig. Det andre skiltet som er delvis skjult, har underskriften «Kristiania», noe som gjorde det lettere å se hvor vognen kom fra. Begge skilttypene var i bruk samtidig.

En mer omfattende satsing på bilen som framkomstmiddel ville kreve at folk flest i det minste fikk et indirekte eierforhold til de nye kjøretøyene. Nå engasjerte lokalbefolkningen seg. Under overskriften «Skip lutlag» pekte signaturen A.U (A.Ullestad?) den 5. august 1911 på følgende i *Hordaland*:

«Det eg no vil nemna er, at automobiltrafikken ikkje vil lata seg stogga. Det torer eg segja visst. Og dei som fær tak i denne trafikken, dei vil faa store innkomor. Eg skulde difor ynskja, at folket på Voss ikkje heilt let denne innkoma ganga ifraa seg. Lat ikkje einskildmenn og aller minst framande og kanskje utlendingar reisa med denne innkoma. Dei store hotelli kan gjerne ganga i brodden. Det vil høva best. Men lata folket i bygdi ogso faa høve til aa vera med. Skip derfor eit stort lutlag baade for Voss, Vossestrandi og Granvin. Eg meiner at dette ikkje skal vera for innkoma si skuld, men ogso for samarbeidet si skuld. Eg vonar difor at upptaket vert gjort i tide, so det ikkje vert for seint. Daa vilde me eingong koma til aa angra det».⁴³

Dette var et sterkt innlegg som bidro til at nye initiativ ble tatt. I desember 1911 bestemte en rekke personer på Voss seg for gå inn i rutebiltrafikken. Vognmann I. Farestveit tok kontakt med BOS og bestilte en Opel som skulle

43. *Hordaland* 5. august 1911.

brukes på rutene Voss–Stalheim og Voss–Eide. I tillegg ble det stiftet et aksjeselskap. I følge *Voss Avis* ville det etter hvert komme minst fem vogner.⁴⁴ Dette lokale initiativet med indirekte støtte av BOS kan ha vært medvirkende årsak til at Kallevigs aksjeselskap «Automobilstalden» valgte å innstille.



En N.A.G med Kristianskiltet 104 på tur mellom Stalheim og Voss. På reklameskiltet står følgende: «Benyt Bennetts Billetter». Bennetts Reisebureau hadde etablert seg som en av de store aktørene i det nasjonale turistmarkedet. Bildet forteller en klar historie om veistandarden på den aktuelle strekningen.

Med utgangspunkt i Fleischers forsøk ble aksjeselskapet «A/S Voss Automobilselskap» stiftet. Her sto hotelleierne Fleischer (Voss), Mæland (Eide) og Walther (Stalheim) bak. De bestilte tre vogner for levering sommeren 1912, alle levert av BOS.⁴⁵ Gjennom en etterbestilling ble det levert ytterligere en vogn, slik at det totalt befant seg fem vogner på Voss i regi av lokale befraktere. Det var Heffermehl i Kristiania som sto for karosseriene.⁴⁶ Bilene hadde

44. *Voss Avis* 6. desember 1911.

45. *Voss Avis* 9. desember 1911.

altså norske spesialkarosserier på chassis fra Opelfabrikken, noe som bidro til at det tradisjonsrike karosserifirmaet fra Kristiania kunne endre produksjonen fra hestekjoretøyer til biler. Her ser vi nok en gang en tilpasning for at bilene skulle tilfredsstillende lokale krav.

De store, sentrale hotellene sikret seg nå bilen i sitt eie, og fikk dermed også indirekte kontroll over turisttrafikken til og fra hotellene. Bilen var nå i ferd med å erstatte hesten på de mest populære skyssrutene, en meget stor endring i lokalsamfunnet. I 1916 ble amtmann Christensen i Nordre Bergenhus spurt om hvordan biltrafikken ble organisert innen hans amt. Han svarte:

«Jo, vi har indrettet os paa det Vis, at vi gir Bygdeselskaper Monopol på Rutetrafikken. (...) Denne Ordningen har vi allerede Erfaring for er særdeles heldig i flere Henseender; mange Konfliktspørsmål, som ellers saa let skaper Vanskeligheter – f. Eks Hesteskyss contra Automobil – er vi gledet forholdsvis let over, idet Bygderne selv blir interessert i Automobiltrafikken».⁴⁷

Som vi ser, fikk bilen en sterk lokal forankring også i Nordre Bergenhus. Når «bygdeselskapene» fikk monopol på rutebiltrafikken, ble konfliktene mellom skysskaffersystemet og bilselskapene færre. Vi ser nok et trekk i retning av en «lokal» bil. Den lokale bilen fikk både en fysisk og samfunnsmessig tilpasning. Dette er et forhold vi skal komme tilbake til.

Som en kuriositet kan det avslutningsvis nevnes at gårdbruker Knut Lydvo kom ut av konflikten med Kallevigs sjåfører uten større personlige skrammer. Han ble også for sesongen 1912 «tekn til politimann i turistruta» på Voss.⁴⁸ Dæhlin gikk det verre med. Under konflikten ble det avdekket at han var for ung til å kjøre bil i rute. Han ble sendt tilbake til Kristiania, der han senere fortsatte i sjåføryrket.

10.10 Konklusjon

Under forsøkene med å etablere bilrutene på Voss ser vi et påfallende fravær av styring fra amtsledelsens side. Møtet mellom bilene fra Kristiania og skysskafferne fikk et nesten anarkistisk preg. Det vi har sett her, er interessant. For det første ser vi at kampen om bilen forflytter seg fra amtmannen og amtsingeniøren ned til den enkelte i lokalsamfunnet. Det andre er at ved å følge denne forflyttingen finner vi andre og nye måter bilen ble forhandlet på.

46. *Bestillingsbog for Automobiler (1911-1913)*, side 21, Bertel O.Steens firmaarkiv, Lørenskog.

47. *Lillehammer Tilskuer* 5. april 1916,

48. *Hordaland* 1. mai 1912.

Bilen ble lokal, og på mange måter gjenstand for individuell fortolkning. Ved at amtmannen og amtsingeniøren ikke inntok noen sentrale roller på Voss, ble kontroversene mellom lensmann, bilagenter og lokalbefolkningen godt synlig. I fravær av amtsledelsen forsøkte det lokale politiet å håndtere de mange problemstillingene som oppsto. Vi har sett at politiets oppgaver var uklare i forhold til lovverket, og at tjenesteveien fra det lokale politiet via politimesteren til amtmannen var komplisert.

Bilen ble ikke bare lokal, men også individuell, og utfordret lokalnivået helt ned på det personlige plan. Unge, uniformerte sjåfører i skinnende biler kom til Voss og grenser ble flyttet. Mens guttene på Voss søkte seg over fra landbruket til skysskaffersystemet og kjøpte seg egen hest, kom ungdommen fra Kristiania i biler og endret forståelsen av hva som var å regne som moderne og dermed statusbelagt. For jentene var en kjøretur med Kristiania-ungdommen i de nye bilene noe helt annet enn en tur med hest og vogn. Fundamentet for å erobre attraktive og gifteferdige ungmøer fra landsbygda ble endret. Bilene ble dermed brakt inn i ungdommenes tetteste relasjoner der også kjærlighetslivet ble utfordret. For en stakket stund var dette et problem. I løpet av kort tid ble bilene en mulighet. Ved å bli sjåfører på bilene i stedet for å sitte bak hesten, ble balansen gjenopprettet. Bilene ble dermed koblet til ungdommen tidlig.

Biltrafikken fikk en sterk lokal forankring på Voss. En tilsvarende organisering fant også sted i naboamtet. Et meget interessant forhold er at amtmannen i Nordre Bergenhus ga konsesjon til lokale entreprenører og etablerte en monopolordning som førte til at lokale «lutlag» fikk kontrollen over det nye bilbaserte markedet for skyss. I dette kan vi også se trekk i retning av at en «lokal» bil var i ferd med å bli formet, eller en «herredsbil» om en heller vil. Slik sett ble biltrafikken i både Nordre- og Søndre Bergenhus kontrollert av lokale institusjoner, en annen ordning enn i Kristians amt der eksterne aktører i større grad fikk innflytelse. Denne løsningen var også forskjellig fra den vi så i Nordre Trondhjems amt, der rutebiltrafikken ble kontrollert av amtsledelsen gjennom «Stenkjær og Namsos Automobilselskap».

Som vi har sett i de tre nærstudiene, ble bilsaken behandlet på en svært uforutsigbar måte av amtsledelsene. Selv om bilene fikk en fellesnevner i rutebilene, ble de håndtert forskjellig fra amt til amt. Gjennom amtsledelsens sprikende tilnærming til de nye kjøretøyene ble samferdselssektoren på mange måter delt opp i «enevelder», der det var vanskelig, om i det hele tatt mulig, å krysse grensene mellom amtene. Dette forsterket behovet for en ny landsdekkende veilov som også regulerte bilene. Vi skal i neste kapittel følge den viktige sluttbehandlingen av veiloven der også de private vognene skulle innplasseres.

Kapittel 11

Veiloven av 1912

En Automobil er da ikke en Mordermaskine, som har til Hensigt at mase sønder og sammen Dyr og Mennesker paa Veiene; men den er et moderne Kjøretøi som beherskes af Kjørefarten ligesaameget som et hvilket som helst andet Kjøretøi – det viser da tydeligt nok bare det lille for ikke at sige store Exempel man har fra Hovedstaden, med de mange Automobilerne paa kryds og tvers gennem Menneskemylderet. Man ser paa Automobilen som et Luxuskjøretøi; - med den er ikke blot det længer, og den bør blive et af vort Lands vigtigste Trafikmidler for Transport af Personer og lettere Gods.¹

11.1 Innledning

Som vi har sett av de tre nærstudiene, var bilismens første år i Norge preget av tildels sterke kontroverser mellom bøndene på den ene siden og brukerne av bilen på den andre. I tillegg spilte amtsledelsene sentrale, om enn mangfoldige og omstridte roller. I denne sammenheng satt amtsingeniørene på en fagkompetanse som var viktig da de første bilene kom.

I kapittel 7 viste jeg hvordan arbeidet med den nye veiloven tok til. Lovarbeidet hadde som vi har sett, to uttrykte mål: For det første forelå det et ønske fra Stortingets side om at amtmennenes formelle innflytelse innen veivesenet måtte reduseres. Stortinget hevdet som vi har sett, at «amtmanden faktisk kun er blitt en proformainstans» i forhold til amtsingeniørene. Det ble framholdt at amtsingeniørene i større grad måtte overta oppgavene som tidligere var lagt under amtmennene.² For det andre ga den departementale veilovskomiteén uttrykk for at «den alminnelige færdsel» måtte sikres. Lovutviklingen dreide

1. *Trondhjems Adresseavis* 2. mai 1909.

2. Indst. O. nr 49 – 1904/1905.

seg dermed ikke bare om maktrelasjoner mellom stat, amt og herred, men også om bruk, utbygging og vedlikehold av veiene.

Det innledende arbeidet med den nye veiloven innbefattet også en ny motorvognlov. Målsetningen var at alle landets offentlige veier skulle åpnes for biltrafikk, og dermed indirekte bidra til en økt bruk av bilene også på landet. Intensjonen var at den nye veiloven skulle iverksettes allerede i januar 1908.³ Slik gikk det imidlertid ikke.

Jeg har pekt på at lokaldemokratiet sto sterkt i Norge. Herredsstyrene hadde beslutningsretten i en rekke saker som angikk lokalsamfunnene. De hadde også viktige posisjoner når det gjaldt valget mellom rutebil og jernbane. Som vi har sett, valgte departementet derfor å gjennomføre en omfattende høringsprosess. Dette var et tegn på at lovutkastet var omstridt, og at det neppe ville gå gjennom på Stortinget uten videre. Rutebilene hadde fått en viss form for aksept, men de private vognene var det generelt svært liten forståelse for på landsbygda.

Mens herredsstyrene var bøndenes nærmeste beslutningsorgan, var det Stortinget som skulle sluttbehandle den nye veiloven. I hvilken grad ivaretok Stortinget herredenes interesser i det videre lovarbeidet og hvordan ble integreringen av bilen på landsbygda eventuelt påvirket av dette forholdet?

I dette kapitlet vil jeg følge arbeidet med veiloven videre, men mer i bredden. Jeg vil først se på hvordan synet på de private vognene preget høringene. Deretter vil jeg se nærmere på hvordan bøndene håndterte det vanskelige valget mellom bil og jernbane i praksis. Avslutningsvis vil jeg følge sluttbehandlingen av veiloven på grunnlag av herredsstyrenes oppfatning av bilen.

11.2 Rutebiler, private biler– eller begge deler?

Den departementale veilovkomitéens utkast til lov om bruk av motorvogner, ble som vi har sett, forelagt Stortinget i 1909.⁴ Proposisjonen sluttet seg i det alt vesentligste til den departementale veilovskomiteens forslag. Dette åpnet for at bilene skulle kunne brukes på alle offentlige veier, med mindre de representerte en åpenbar sikkerhetsrisiko. Med offentlige veier mentes både hovedveier og herredsveier. Selv om lovens intensjon var klar, var det ikke selvsagt at det ville bli slik.

Forslaget fra departementet var liberalt, da en i utgangspunktet ønsket å åpne alle veier for bilkjøring. Mange veier, både hovedveier og bygdeveier, spesielt på Vestlandet, var imidlertid uegnet for bilene. Et annet forhold var at

3. III. Oversigt over erklæringer avgivne om veilovskomiteens utkast til lov om bruk av motorvogner av november 1907, §41 side 71.

4. Ot. Prp. Nr 32 gitt ved kgl. res av 23. mars 1909.

en rekke amt ikke hadde høstet noen erfaring med de nye kjøretøyene. Dette forslaget tok med andre ord mer hensyn til en framtidig bruk av bilene enn til samtidens trafikk med hest og vogn. Veikomiteén på Stortinget må åpenbart ha sett dette og benyttet sin rett til å foreslå at saken skulle utsettes. Videre skulle det innhentes ytterligere uttalelser fra amtsingeniørene, herredsstyrene og lensmennene i de distrikter som hadde *motorvogner i drift* (egen utheving).⁵ Stortingets veikomite erkjente at prosessen knyttet til lovarbeidet i alt for liten grad var tuftet på erfaring med de nye kjøretøyene. Slik veikomiteén så det, var amtsingeniørene, herredsstyrene og lensmennene så nært grasrota en kunne komme. Det var disse gruppene som eventuelt hadde høstet erfaring med de nye kjøretøyene. Nå skulle landsbygda høres.

Arbeidsdepartementet fikk i oppdrag å innhente høringsuttalelsene. Høringen var basert på konkrete spørsmål fra Veikomiteén. Høringsinstansene kunne slutte seg til eller ta avstand fra konkrete utsagn, slik som: «Motorvognkjøring antages ikke at kunne bli til nogen nytte, likesom den vil være til fare for den øvrige færdsel». Et annet eksempel kan være: «Hestene har efter kort tids forløp vænnet sig til motorvognene».⁶ Det var spesielt forholdet til den øvrige ferdsl og nytteverdien som skulle avdekkes gjennom spørreundersøkelsen. Dette var kompliserte problemstillinger som gikk direkte på bondenes bruk av veiene. Spørsmålet om nytteverdien var også sammensatt. Det dreide seg ikke bare om bruken av rutebilen.

Spørreundersøkelsen tok sikte på å kartlegge landsbygdas generelle syn på bilene. Her kom også vurderingen av de private bilene inn, kjøretøy som kanskje utfordret landsbygda i enda større grad enn rutebilene. De fleste høringsuttalelsene kom ikke uventet via amtsingeniørene. Veikomiteén på Stortinget hadde spesielt etterlyst denne gruppens synspunkter. Amtsingeniørene reiste mye og hadde dessuten en sentral posisjon både i forhold til amtmannen og til amtstinget. La oss se på noen av uttalelsene, og starte i Kristians amt.

Amtsingeniør Aubert i Kristians amt hevdet at «der blir mindre og mindre uvilje mot kjørsel med biler i fast rute, naar kjørehastigheten er sat lavt (15-30 km. i timen).» Slitasjen på veiene var da ifølge Aubert ikke større enn ved alminnelig ferdsl. Aubert konkluderte med at «hvad landbefolkningen imidlertid ikke kan forsone sig med, er at der ved almindelig automobilkjørsel, forinden hesten blir vant til dette nye befordringsmiddel, paa vore smale veier, ikke kjøres hensynsfuldt. Og det maa indrømmes, at der meget taler herfor».⁷

5. Skougaard (1914) side XLIV.

6. «Oversigt over erklæringer angaaende **bruken av motorvogner**, som er avgitt paa foranledningen av indstilling fra Stortingets veikomite i 1909». (Indst. O. nr. 73 for 1909)

7. Ot. prp. nr 36 (1910), side 17.

Når det gjaldt «fri automobilkjørsel» var det i henhold til Aubert «liten stemning». Han pekte også på at «der hvor rutekjørsel er tilladt her i amtet blir, naar tilladelse gives til 'friløpere', er disse paalagt at skare sig ind i ruten. Dette har vist sig at være en rimelig foranstaltning». Dermed ble de private vognene like strengt fortolket som rutebilene, noe Aubert betraktet som rimelig.

Bøndene kunne til nød akseptere de rutegående bilene, men «fri automobilkjøring» som også innebar fri bruk av private vogner, var det liten stemning for. Dette førte som vi har sett, til at de private bilistene måtte innrette seg etter rutebilenes rutetabeller. Denne strenge reguleringen sto i kontrast til storbyens bilforståelse. Slik sett sto «lystkjøring» og «nyttekjøring» mot hverandre på samme måten som «frikjøring» og «regulert bruk» sto som motsatser i arbeidet med å utvikle en ny motorvognlov.



En av Langaardfamiliens flotte vogner, en Benz som ble innregistrert i 1909, en bil eierne sikkert ønsket å bruke til «frikjøring» på de norske landeveiene. (Kopi i eget arkiv).

Som vi har sett, ønsket Stortingets veikomité blant annet å få avklart hvordan landsbygda så på bilens nytteverdi. Når det gjaldt herredenes synspunkter i Kristians amt, mente 6 lensmenn og 19 av i alt 26 herredsstyrer at bilen ikke ville være til nevneverdig nytte for distriktene, og var en ulempe for den øvrige trafikk.⁸ Ikke uventet pekte 14 lensmenn og 18 herredsstyrer på at bilene var til

8. Ot. prp. nr 36 (1910) side 19.

skade for veiene. Bare to lensmenn mente at bilen kunne antas å bli til nytte.⁹ Ingen herredsstyrer i Kristians amt kom med uttalelser som var til støtte for bilen. La oss se på noen av de andre amtene i høringen.

I Nordre Trondhjems amt var stemningen litt mer positiv. To lensmenn, to herredsstyrer, ett bystyre og ett formannskap mente at motorvognene ville bli til atskillig nytte til befordring av så vel post som personer. To lensmenn mente at «motorvogner antages ikke at medføre nogen egentlig fare for den øvrige trafik, naar kun forsigtighet iagttages».¹⁰ Et herredsstyre mente sågar at motorvognkjøring måtte ansees som så tidsmessig og fordelaktig at «de med kjøringen forbundne ulemper maa vike tilbake for de store goder, som saadan kjøring vil medføre».¹¹ Også her var erfaringene basert på biler i fast rute. Amtets viktigste rute var den postførende ruta mellom Steinkjer og Rødhammer. Som vi ser ble postombringelsen med bil sett på som positivt. Postdistribusjonen var et offentlig anliggende. Når det gjaldt «frikjøring» derimot, var situasjonen en annen.

Amtsingeniøren i Buskerud var kanskje den som greide å fange opp holdningen til dette best. Han påpekte at den store motstanden «var næret ved den hensynsløshet der særlig i den første tid, utvist av enkelte chauffører og automobileiere. (...) Man ansaa desuten motorvognene som kun luksusvogner, der kun hadde sin berettigelse i sportslig henseende».¹² Dette var spesielt rettet mot de private vognene. Han pekte videre på at «Særlig har faste ruter bevirket omslaget i stemningen». Det var ifølge amtmannen innlysende at dette hurtige og bekvemme befordringsmiddelet ville «trænge seirende igjennem likeoverfor den som oftest langsomme og ubekvemme hesteskys» Dessuten var de faste bilrutene til stor hjelp for distrikter som savnet jernbane.

Klarere kan det neppe sies. Enkelte bilpionerer kjørte hensynsløst og bekreftet oppfatningen av bilen som et sportspreget luksuskjøretøy for de rike. Gjennom de faste bilrutene på landsbygda skjedde det imidlertid gradvis en ny fortolkning av bilen. Lokalbefolkningen begynte å se nytteverdi i de nye kjøretøyene, spesielt i strøk som manglet jernbane.

Amtsingeniøren i Bratsberg uttalte at «Størst fare for den øvrige trafik foranlediger selvfølgelig private automobiler, der ikke gaar i fast rute, idet man naar- og hvorsomhelst kan møte disse; men ogsaa rutegaaende automobiler, der ikke holder den i ruten fastsatte tid, er generende for andre mere ængstelige trafikanter».¹³ Rutebilene og de private vognene ble sett forskjellig. En bil var ikke bare en bil. Den var et objekt for fortolkning, men bundet til regularitets-

9. Ibid.

10. Ibid. side 37.

11. Ibid. side 33.

12. Ibid. side 19.

13. Ibid. side 22.

kravet. Amtmannen i Lister og Mandal uttalte at «den letteste maate at skaffe landbefolkningen adgang til at vænne hestene til motorvogner, vil være om der i distrikterne kommer faste motorruter». Det fantes flere ruter innen amtet som kunne være egnet for ruteautomobiler til erstatning for en «meget slet diligensebefordring. (...) Men først da vil landbefolkningen kunne faa nogen nytte av motorvogner».¹⁴ Rutebilen var som vi ser, en døråpner for andre biler, billedlig beskrevet, og den norske landsbygda trengte tid på integreringen.

Nytteverdien av de nye kjøretøyene var viktig. «Nyttebilen» var imidlertid ikke noe avklart begrep. På landet ble den som vi har sett, i stor grad forbundet med rutebilen. I hovedstaden hadde «nyttebilen» fått en utvidet betydning, noe *Morgenbladet* påpekte og tok samtidig til orde for en sluttbehandling av veiloven:

«2/3 av alle de Automobiler, som indføres her i Landet er Nytteautomobiler. Det er Lasteautomobiler, Vareautomobiler, Drosker og Rutevogne, som fragter Allemand for en billig Penge. Det er derfor ikke av Hensyn til en liden Kreds av private Luksusautomobiler, at vi tar til Orde for en behandling av Veiloven».¹⁵

Selv om importen av biler i 1910 var svært beskjeden, vitner dette nok en gang om at Kristiania hadde en variert vognpark.¹⁶ Noen lignende bredde så vi ikke på landsbygda. Nyttebilen var nesten ensbetydende med rutebilen. Igjen kom motsetningene mellom by og land godt til syne. De forhandlet rett og slett ikke den samme bilen. De var heller ikke innenfor den samme forhandlingsprosessen. Det var landsbygda som skulle høres i denne utredningsfasen, og ikke byene.

Hvis vi løfter blikket, ser vi trekk i retning av flere forhandlingsrom. De private vognene ble forhandlet i forhold til bøndernes bruk av hest og vogn, både privat og gjennom gårdsdriften. Rutebilen på sin side ble vurdert både i forhold til skysskaffersystemet og jernbanen. Bøndene måtte dermed oppfatte bilene både som en god erstatter for hest og vogn og som et akseptert alternativ til jernbanen. Først da ville de finne sin plass. Som vi skal se, var det langt igjen til en slik generell aksept. For å illustrere hvor sterkt jernbanesaken sto på den norske landsbygda, skal vi se på synspunktene som kom opp på jernbanemøtet på Vaagemo i 1910, altså under arbeidet med veiloven.

14. Ibid. side 25.

15. *Morgenbladet* 3. juni 1910.

16. I 1910 ble det importert 126 biler til Norge (Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917, Kristiania: KNA 1917).

11.3 Jernbanemøtet på Vaagemo i 1910

Som vi nå har sett en rekke ganger, ble fortolknings- og reguleringsprosessen som bilen gikk gjennom, vevet sammen med diskusjonene rundt jernbanens videre utvikling. Ett forhold var at bilen ble ført inn i jernbanens regularitetsmønster, et annet at bilen framsto som et alternativ til lokale jernbaner.

I februar 1910 ble det arrangert et «jernbanemøte» på Vaagemo i regi av Lillehammer-Gudbrandsdalens Turistforening. Til stede på møtet var amtmannen og amtsingeniøren samt en rekke sentrale representanter fra reiselivet slik som Bennett og Narvesen. Fra «Reiseforeningen» møtte adm. dir. H. Malling. Videre var amtets jernbanekomite representert med medlemmene fra Vaage, Lom og Skiaaker (Sjåk).

Utgangspunktet for møtet var at reiselivsnæringen hadde registrert at «reisetrafikken» i distriktet hadde gått tilbake, og at det var nødvendig å se på kommunikasjonene i Ottadalen. Narvesen rettet oppmerksomheten mot jernbanen og sa at «Det man mangler er Jernbane. Veiene er saa dårlige, at Autoriteterne ikke kan tillade Automobiltrafik».¹⁷ Som vi har sett tidligere, var det en uskreven lov at en ikke skulle ruste opp veiene i distrikter der det forelå jernbaneplaner. Ottadalen var nettopp et slikt område. Nå så man følgene av de tidligere prioriteringene med hensyn til jernbane og vei.

Jernbanen var viktig for bøndene. «Bøndene her fører en haard kamp for Tilværelsen – og Banen er nødvendig», hevdet en av møtedeltagerne. «Der er av myndighetene slaaet paa en Automobilrute over Rusten til at begynde med. Bygdenes ordførere vilde ikke være med herpaa - og Tanken maa avvises. En Automobilrute kan ikke erstatte Banen idet de største Fordele vilde udebli».¹⁸ Også her sto bilen i direkte opposisjon til jernbaneplanene.

Dette sitatet som er hentet fra det aktuelle møtet, illustrerer hvordan bilen var en del av en større problematikk. Dels handlet det om en samferdselssektor under press, dels om forholdet mellom rutebil og jernbane. Reiselivsnæringen ønsket seg bedre kommunikasjon, men bilen ble ikke sett på som en aktuell løsning på dette tidspunktet.

Ringvirkningen av en jernbaneutbygging var mange. Både i kulturell sammenheng og innen «den almindelige Almenoplysning» ville jernbanen ha stor betydning. «Skal nu Gutter eller Piger fra disse Distrikter gaa videre paa Middelskolen o.s.v., da maa enten Familien flytte til Byen, eller Gutterne maa sendes ud til Fremmede».¹⁹ Dette kunne løses ved å bygge en middelskole på et sentralt sted i dalføret, og bruke jernbanen til å frakte ungdommen fra hele dis-

17. *Lillehammer Tilskuer* 23.februar 1910.

18. *Ibid.*

19. *Ibid.*

triktet dit. Jernbanen åpnet dermed for en sentralisering ikke ulikt det mange amerikanske stater fikk i forbindelse med bilen.

For ungdommen ville jernbanen uansett være et gode:

«Ungdommens tradisjonelle og ukontrollerte Spadseren i store Flokke og Følger langs Landeveien Lørdags- og Helligdagsafterne og Nætter er nu betydelig mindre, idet Stationsbesøgene er traadt isteden. Paa Stationerne træffes saa Ungdommen til Udvexling av Meninger og til uskyldig Kurtise».²⁰

Jernbanestasjonen var dermed et møtested der mer «høykulturell» aktivitet foregikk, mens landeveien var åsted for ukontrollerte sysler. Mens jernbanen representerte noe positivt for bøndene hvor også de kulturelle sidene var ivare tatt, sto landeveien for noe annet. Jernbanen ble både et teknologisk og kulturelt sentrum, men mellom stasjonene gikk livet sin tradisjonsbundne gang. Veien mellom stasjonene var usikker og førte lite godt med seg. Slik sett ble bilene, veiens nye brukere, noe negativt ladet. Slik jeg ser det, forteller dette også noe om graden av usikkerhet og frykt. Den kjente jernbanen ga stabilitet, mens den ukjente bilen skapte uro. Her ser vi noe av den samme problematikken som jeg viste i sammenheng med bilens innføring på Voss. Samferdselsmidlenes rolle var ikke bare av funksjonell karakter. Deres betydning kunne registreres i sammenheng med både dagligliv og fritid.

Møtet tok opp flere saker som inneholdt overordnede statlige problemstillinger. Investeringen fra statlig side hadde nådd et metningspunkt, og det var lite realistisk å tro at det ville kunne etableres en jernbane på den aktuelle strekningen som en statsjernbane med full dekning. Et slikt prosjekt ville eventuelt ligge langt inn i framtiden. Dessuten ville kostnadene bli betydelig større enn det som var utredet tidligere, da det ikke var hensiktsmessig å etablere en smalsporet jernbane så lenge togene opp gjennom Gudbrandsdalen gikk på et bredere spor.

Amtmannen og amtsingeniøren mente det ville være langt mer hensiktsmessig å etablere en vei fra Laurgaard i retning Vaagemo som var dimensjonert for å tåle biltrafikk. Selv om både Lambrechts og Aubert tidligere hadde engasjert seg sterkt i arbeidet med å få etablert Valdresbanen, så begge klart at en jernbane inn i den norske fjellheimen i retning Vaagemo ikke var realistisk. Slik sett hadde bilen etablert seg som et alternativ til jernbanen innen amtsledelsen. Hvis en skulle kunne bedre kommunikasjonen i distriktet, måtte dette skje ved å ta bilen i bruk. Lambrechts pekte på at «en førsteklasses vei over til Laurgaard er dog et saa stort Gode, at man burde betænke sig paa at si: «Den vil vi ikke ha!» Vi ser omrisset av tre grupper her. For det første reiselivs-næringen som ville ha transport, for det andre bøndene som ville ha jernbane,

20. *Lillehammer Tilskuer* 23.februar 1910.

og for det tredje amtmannen og amtsingeniøren som mente at bilen var det eneste realistiske.

De mange jernbaneforkjemperne hevdet at en heller måtte legge disse pengene i en jernbane. I møtet ble det opplyst at det ville gå minst 10 år før en eventuelt kunne få en jernbane. Gårdbruker Knud Fladmo sa at «Ingen tviler paa Valget her. Vi har valgt Jernbane». Ingen av de aktuelle herredene ville bevilge penger til en vei fra Laurgaard over Rusten i retning Vaagemo. På et direkte spørsmål fra Lambrechts: «Jernbane om 10 eller 12 Aar – eller Vei strax?», var svaret fra ordfører Aukrust (Lom): «Vi vil heller vente».

Det ble også hevdet at hvis en valgte å ruste opp veien over Laurgaard, ville det «muligens betyde, at vi derved kaster Jernbanen fra os».²¹ Heller ikke dette var skremsel god nok. Dermed var det etablert en direkte kobling mellom valg av bil og jernbane. Var en for jernbanen, var en dermed også på mange måter en motstander av bilen. Stortingsmann Axel Thallhaug kunne i et senere avisintervju slå fast at «befolkningen i Ottadalen staar enig og samlet om at kræve jernbane fra Otta til Vaagemo».²² I Thallhaugs forestillingsverden hadde ikke bilen noen sterk posisjon. Det hadde den heller ikke på det norske Stortinget.

Slik jeg ser det, forteller dette møtet klart hvor sterkt jernbanesaken sto i Gudbrandsdalen. Bilene var kommet, men bøndene i Ottadalen ønsket jernbane og ikke bil. Holdningen til bilene hadde ikke endret seg mye. Som vi husker, var bøndene på Lesja svært negative da den første bilruta ble etablert fra Otta til Åndalsnes et par år tidligere. Også her sto bil mot jernbane. Gjennom det meget sterke engasjementet for jernbanen ble bøndene også indirekte en motstander av bilene. Ordførerne i Vaagemo og Skiaaker var villige til å vente i 10 år på en jernbane og bruke eventuelle frie midler til dette, og ikke til en opprustning av veiene med henblikk på bilkjørsel.

Amtmann Lambrechts pekte under den avsluttende festmiddagen på at selv om meningene hadde vært delte «havde man dog opnaaet det væsentligste, at man var kommet til et Resultat – til fuld Klarhed over Situasjonen. Det var Jernbane, Distrikterne vilde have».²³ «Distrikterne» var i denne sammenheng nesten ensbetydende med bøndene. Bøndene ble dermed en støttegruppe for jernbanen og det med amtmannens bifall: «Taleren vilde gjøre alt, hvad der stod i hans Magt, for at Foretagendet kunde fremmes paa bedste og hurtigste Maade». Lambrechts hadde dermed til hensikt å forholde seg lojalt til herredenes syn på valget mellom bilvei og jernbane. Det fantes på mange måter ikke noe alternativ. Dette betydde ikke at Lambrechts gikk inn for jernbaneutbyggingen med stor tyngde. Han valgte imidlertid heller ikke å forsere arbeidet

21. *Lillehammer Tilskuer* 2. mars 1910 (referatet fra møtet gikk over flere påfølgende utgaver av avisen).

22. *Lillehammer Tilskuer* 23. mars 1910.

23. *Lillehammer Tilskuer* 25. februar 1910.

med en bilrute i retning Stryn. Lambrechts framsto igjen som en mekler innen samferdselssektoren, og ikke som en beslutningstaker med klare synspunkter.

Kampen om veiene var ikke ulik kampen om havet. I 1910 ble det nedsatt en «Lofotkommisjon» som skulle undersøke om motorbåtene skremte fisken i havet.²⁴ I 1911 protesterte 1000 fiskere mot bruken av damp- og motorbåter under torskefisket i Lofoten.²⁵ En tradisjonell næring var utsatt for forandringer på grunn av ønsket om å ta i bruk ny teknologi. Også her engasjerte herredsstyrene seg. I et masse møte på Ørlandet i Søndre Trondhjems amt vedtok herredsstyret i Skjørn og Ørlandet:

«Efter de vundnes erfaringer tiltrær herredsstyret fuldt ut komitéens rundskrivelse om, at bruken av motorbaater paa fjordene virker helt ødeleggende. Likeledes anbefales, at en eventuell lov gis en saadan form, at det overlates de lokale myndigheter med amtets approbation at fatte bestemmelser for sit distrikt».²⁶

Slik jeg ser det, viser også dette eksemplet at den lokale selvråderetten sto sterkt. Det forteller også at moderniseringen av tradisjonelle næringsveier ikke alltid ble sett på som ønskelig. Et tredje forhold er troen på at reguleringer gjennom egne lover ville rydde opp i uklarhetene. Dette gjaldt også arbeidet med veiloven som på mange måter hadde strandet på Stortinget i 1910

11.4 Motorvognloven som bøndernes lov

Som vi har sett, mente ikke herredsstyrene at den nye motorvognloven skulle åpne landeveiene for de private vognene, men var mer fokusert på frakt av folk og gods. Som vi også har sett, stred dette på mange måter mot intensjonen i lovarbeidet. Veidirektoratet ønsket noen år tidligere en oppdatering av de amtsvise regelverkene med «Sigte paa Motorvognkjørsel i sin Alminnedighed, meddens det tidligere Udkast nærmest gjælder Motorvogntrafik i fast Rute».²⁷ Det som nå var i ferd med å skje, var nettopp det veidirektoratet og NAK indirekte hadde fryktet: Bilen som ble framforhandlet på grunnlag av høringene, var den rutegående bilen. Denne reformuleringen av lovarbeidets intensjon er interessant. Bilen i fast rute var et minste felles multiplum som landsbygda kunne akseptere. Høringsuttalelsene pekte klart i retning av at landsbygdas interesser måtte sikres. «Nyttebilen» i form av rutebilen kunne man leve med, mens «luksusbilen» ville landsbygda skjermes mot.

24. *Sundmørsposten* 22. april 1911.

25. *Sundmørsposten* 21. mars 1911.

26. *Sundmørsposten* 9. februar 1911.

27. Brev fra veidirektør Skougaard til amtmanden i Kristians amt, datert 25. April 1904, Sak nummer 36, Kristians Amtstings forhandlinger 1905, side 168.

Etter at de aktuelle høringsuttalelsene var innhentet, kom saken opp på nytt i Odelstinget i form av Ot.prp. nr 36 for 1910. Bortsett fra noen mindre detaljer var denne proposisjonen lik den forrige.²⁸ Departementet sto dermed på sitt opprinnelige forslag. Forholdet mellom departementet og Stortinget er spennende. Mens departementet ønsket en generell åpning av de offentlige veiene, pekte Stortingets veikomiteé i sin innstilling til Odelstinget på at ordet «offentlig vei» burde erstattes med «hovedvei».²⁹ Dette var en klar innskrenkning sammenlignet med selve proposisjonen. Det var også indirekte et vern av herredsveiene. .



En svensk Tidaholmvogn som ble brukt av Roverud-Grue Finskog Automobillag. Bildet er tatt i 1911 og viser sjåfør Lars Sæterbakken (Borg) og passasjerene Ole Furuberg med sine barn Helga, Petter og Berit. (Ref: Asbjørn Rolseth, bilde i egen samling).

Stortingets veikomiteé hadde altså et annet syn enn departementet. Departementet ønsket en mer generell bruk av bilene, en bruk som så langt hadde ført til mange kontroverser mellom bilister og bøndene på den norske landsbygda. Slik jeg ser det, var departementet på linje med Veidirektoratet som også ønsket en mer generell aksept for de nye kjøretøyene gjennom lovgivningen. Her skal vi ikke glemme hva som var premisene for arbeidet med den nye veiloven. En skulle utvikle en lov for hele landet der bilistene kunne kjøre mellom

28. Skougaard (1914) side XLIV om «Automobiltrafikken».

29. Indst. O. XVIII (1911), side 2.

amtene uten hindringer, og ikke være prisgitt amtmennenes individuelle fortolkninger.

Et gjennomgripende trekk ved høringene var at de lokale myndighetene ønsket å ha beslutningsretten over veiene. I forbindelse med Ot. prp. nr. 32 (1909) hadde departementet pekt på at lokal styringsrett ikke kunne aksepteres da «man vilde paa den maate let kunne faa meget forskjelligartede avgjørelser».³⁰ Slik jeg ser det, stred dette mot intensjonene i Formannskapslovene av 1837, og rokket dermed ved den lokale styringsretten. Selv om lovarbeidet hadde et ideelt mål, nemlig å skape et felles lovverk for hele landet, dreide arbeidet seg indirekte om hvor sterk den lokale selvråderetten skulle være. I denne sammenheng hadde departementet og landets øverste politiske organ, Stortinget, forskjellig oppfatning. Lovarbeidet handlet også om en regulering av bøndernes nedfelte rettigheter til å styre over landsbygdas veier. Makt og kontroll var synlig innen bondestanden, der det å eie jord og dermed også eiendomsretten, sto sentralt. I et omfattende lovverk fra bygslingslov til odelsrett fant en indirekte et ønske om regularitet, eller forutsigbarhet, om en heller vil.

Denne rettighetskampen ble på mange måter en del av et større maktmessig bilde, der reguleringer og fortolkning av ny teknologi var sentralt. Lovarbeidet var nå ute av høringsprosessen og var lokalisert til Stortinget og departementet. Vi skal nå se nærmere på sluttbehandlingen på Stortinget.

11.5 Stortingets sluttbehandling av veiloven

Mens en på landsbygda tviholdt på jernbanen, var man i byene mer opptatt av hvordan bilkjøringen kunne lettes. Ikke minst var bilens talsmenn i NAK og andre bilentusiaster i byene opptatt av dette. Skuffelsen over at motorvognloven ikke kom til sluttbehandling i 1910 ble uttrykt både av NAK og hovedstadsavisene. *Morgenbladet* hadde i likhet med NAK tro på at loven ville skape en omforent holdning til bilene.

«Ved en Lov opnaar man ogsaa præsumptivt ialdfald Regler som gir Uttryk for det Landets almindelige sundt tænkende Mennesker gjennemsnitlig mener. Og disse Regler gjælder overalt, uanset lokale Fordomme. Saasnart man faar en Automobillov vil man slippe den Slags reaksjonære Skridt, som man nu ret som det er oplever».³¹

Igjen ser vi to sider av samme sak. *Morgenbladet* mente at straks en fikk en lov, ville en slippe motstanden mot bilene. Bøndene på Stortinget så det slik at en først måtte komme fram til en omforent forståelse av de nye kjøretøyene blant brukerne av veiene og bygge loven på den. Først da ville kjøretøyene bli

30. Ot. prp. nr. 32 (1909) side 4, kommentar til § 3.

31. *Morgenbladet* 3. juni 1910.

godtatt. Disse to helt forskjellige tilnærmingene mellom by og land skulle også prege saken da den kom opp i Stortinget.

Vi har tidligere sett at lensmann N.L. Lima alene representerte mindretallet i den departementale veilovskomiteén. I 1910 ble han valgt inn på Stortinget og fikk plass i Stortingets veikomiteé.³² I februar/mars 1912 kom motorvognloven til sluttbehandling på Stortinget. Lima ble nå saksordfører for Veikomiteén. Vi ser her et godt eksempel på at Stortinget ikke var spesielt opptatt av «hatter». Saken ble viderebehandlet av en som hadde deltatt i saksbehandlingen tidligere, men da som medlem av en komité utenfor Stortinget, den departementale veilovskomiteén. Lensmann Lima var landsbygdas mann og ønsket som vi skal se, en lov som ivaretok landsbygda i størst mulig grad. Innstillingen fra Stortingets veikomiteé ble behandlet i Odelstinget i februar 1912 før den ble oversendt Lagtinget.³³ Da president Lindvig åpnet debatten i Odelstinget, tok høyesterettsadvokat C.F. Michelet som representerte Akershus for Høire, ordet. Han pekte innledningsvis på at det ikke kunne nektes for at bilene var til sjenanse for de øvrige veifarende, men advarte sterkt mot at veiloven skulle farges av dette. «Ogsaa Norge vil bli automobilisert, det kan man være viss på, trods al motstand».³⁴

Det var ingen hvem som helst som uttalte dette. Michelet var medlem av Norsk Automobilklub allerede fra stiftelsesåret 1907 og var slik jeg ser det, like mye en talsmann for NAK som stortingsmann fra Akershus. Ikke uventet pekte Michelet på at «automobilen forkorter tiden, forkorter avstande og bringer distrikter og landsdele nærmere hinanden». Michelet hevdet også at automobilen på mange steder ville være et «udmerket surrogat for jernbaner» der posten kunne føres med biler i stedet for langs spor. Dette var positivt sett med Michelets «byøyne». Som vi har sett, sto dette i sterk kontrast til synet på landsbygda der mange lokalsamfunn i en årrekke hadde kjempet med nebb og klør for å oppnå jernbaneforbindelse. Sett fra hovedstadens nærområde var dette innlysende fordeler. Sett fra landsbygda var det ikke like klart.

Ifølge Michelet var Norge i ferd med å «faa en lov, som er strengere end noget andet lands lov paa dette området». Unntaket var Danmark som på enkelte punkter hadde en strengere lov. Også i Danmark hadde man bestemmelser om hvor kjøretøyene kunne brukes. Alle landeveier (amtsveier) var i utgangspunktet åpne, men også «biveie» kunne åpnes for ferdsel, gitt at amtsrådene hadde gitt tiltalelse til det og at justisministeriet hadde gitt sitt samtykke.³⁵ Man ønsket i denne sammenheng å få vurdert hvorvidt kjøringen kunne

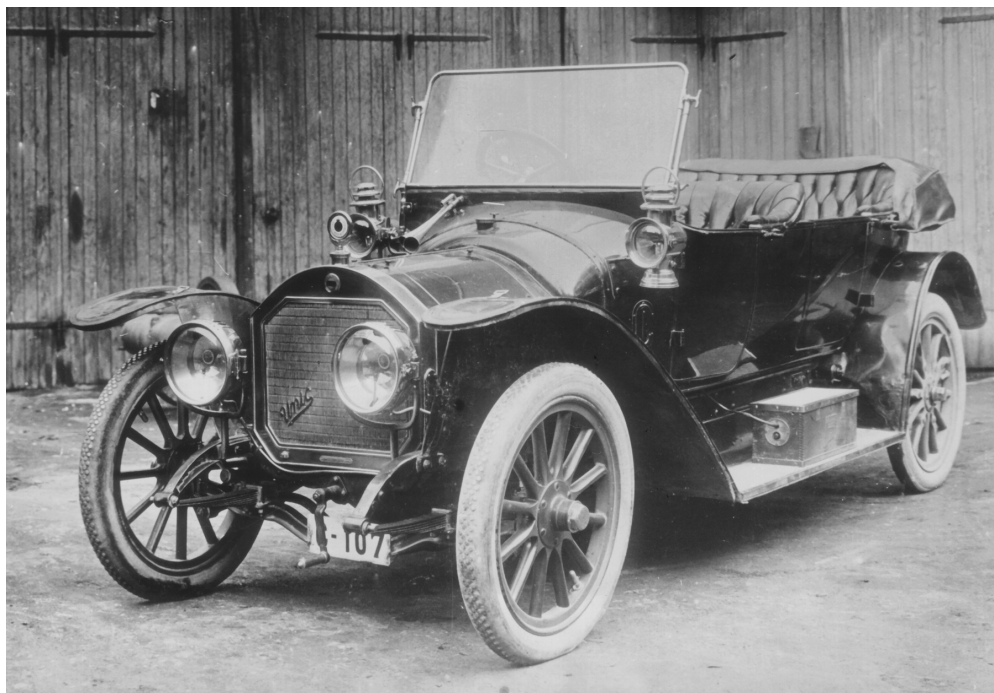
32. *Sammensetningen av 59de, 60de og 61de ord. Storting 1910, 1911, 1912*, Stortingsbiblioteket.

33. *Stortingets forhandlinger for 1912*, Efterm. 7. februar – Lov om bruk av motorvogner side 284, (basert på Indst. O. XVIII for 1911).

34. Ibid.

35. Den danske automobilloven av 1906, § 16.

gjennomføres uten problemer for «færdselens betryggelse». Vi skal ikke glemme at den aktuelle loven fra Danmark var fra 1906. Den ble riktignok revidert i 1908, men da faktisk i skjerpene retning når det gjaldt hensynet til bruken av hest og vogn. Herredene i Danmark hadde indirekte kontroll når det gjaldt «biveie» relativt lenge. I «Lov om Motorkjøretøyer av 20. mars 1918» hadde kommunene fremdeles adgang til å lukke en sidevei for biler, gitt at de hadde amtsrådets samtykke og hadde gitt en rimelig begrunnelse for ønsket. Også her sto lokaldemokratiet sterkt.



Denne private vognen av merket Unic ble solgt til avd redaktør Dr. Philos Rolf Thommesen i Kristiania i 1913. Bildet er tatt i garasjebygningen til Kolberg, Caspari & Co i Christian Augusts gr. 15. Vi skal legge merke til at NAKs (KNAs) vognmerke er montert på vognens radiator. Disse merkene var nummererte og skulle følge eierne og ikke bilene. Vognmerkene fortalte entydig at eieren var medlem av den norske automobilklubben. (Foto i egen samling).

At diskusjonene rundt veiloven gikk helt ned til grunnfjellet for politiske og kulturelle skillelinjer, viser et annet innlegg. N. Hestnes, gårdbruker fra Romsdals amt og representant for Venstre, viste til den klare lokale forankringen i lovutkastet:

«Det er noksaa betegnende at erfare, hvor motstanden mot dette forslag kommer fra. Det kommer fra byenes repræsentanter og fra de repræsentanter som bor nærmest storbyerne. Advokat Michelet fra Akershus og likesaa repræsentanten Sælen fra Fane ved Bergen synes at ha ganske

andre interesser at gjøre gjældende i dette spørsmåal end vi andre landmænd har». ³⁶

Skillet mellom by og land gikk ikke bare langs bilsporene. I språkdebatten på Stortinget i 1910 hadde Leegaard og Michelet frontet riksmålet, mens Hestnes og Lima forsvarte landsmålet. ³⁷ Beskrivelsen av bilistene fra hovedstaden var kompromissløs:

«Det hænder ikke saa sjelden, at de kjører ihjel vore husdyr paa veiene med automobilerne. Vi er næsten, kan jeg sige, utsat for noget lignende som med disse streifhundene som kommer ut fra byerne og jager ihjel bufeet. Automobilkjørsel paa landeveiene er betydelig til gene for vore husdyr. Dette gjør, at bønderne ser paa denne sak med ganske andre øine, end byrepresentantene gjør, som bare vil, at dette nye maskinkjørereds-
skap skal faa tumle sig paa vore landeveier saa meget som mulig under saa litet betryggende garantier som mulig». ³⁸

Storbyens rikfolk med biler var «streifhunder» i husdyrflokken, et nesten religiøst bilde på forholdet mellom by og land. Bilen symboliserte krefter som truet landsbygdas levesett og næringer.

I 1912 var det neppe noen som mente at automobilene kunne stoppes. Uenigheten gikk på hvor de nye kjøretøyene skulle brukes og hvilken form bruken skulle få. I den opprinnelige proposisjonen fra departementet sto det i § 2 at bilen skulle kunne brukes på «alle offentlige veier». ³⁹ Veikomiteén på Stortinget foreslo som vi har sett, en endring av § 2 der en skulle skille mellom hovedveier og bygdeveier. Veikomiteén ønsket dermed ingen generell åpning av de norske veiene for bilene. Det faktum at ordet «offentlig» var byttet ut med «hovedvei» og «bygdevei» var ikke noe Stortingets veikomite hadde tatt fra løse luften. Den nye veiloven, motorvognlovens overbygning, hadde tatt inn denne presiseringen for blant annet å komme fram til en bedre fordeling av vedlikeholdsbyrdene. En åpning av alle offentlige veier for bilbruk ville føre til økte kostnader for herredene. Gjennom presiseringen av at bare hovedveiene skulle åpnes, ville kostnadsøkningen med å tilpasse hovedveiene til bilene falle på staten og dermed bli et statsanliggende. Dette ville føre til at herredene stort sett kunne leve det livet de var vant til, også rent økonomisk.

For Vestlandet og en rekke andre områder med begrenset veinett ville ikke loven bli avklarende da det var liten forskjell mellom bygdevei og hovedvei.

36. *Stortingets forhandlinger for 1912*, Efterm. 9. februar – Lov om bruk av motorvogner, side 318.

37. *Nordenfjeldsk Tidende* 21. april 1910.

38. *Stortingets forhandlinger for 1912*, Efterm. 9. februar – Lov om bruk av motorvogner, side 318.

39. *Stortingets forhandlinger for 1912*, Efterm. 7. februar – Lov om bruk av motorvogner, side 286.

Representanten Thune (lensmann, Frisinnede Venstre, Kristians amt) sa under debatten i Odelstinget at

«Naar man har set igjennem loven, og man alsaar vet, hvorledes vore veier, særlig paa Vestlandet og i fjeldbygderne, er bygget og utstyrt, og man har kjendskap til, hvorledes motorvogntrafikken arter sig, saa kan jeg ikke sige andet, end at det er med mismod, at landbefolkningen imøteser og mottar en slik lovbestemmelse som den, der her er foreslaaet».⁴⁰

Dette mismotet delte landbefolkningen på Vestlandet med medlemmene av NAK, men av motsatt grunn: NAK mente motorvognloven var blitt alt for streng når det gjaldt klubbens ønske om å ta i bruk de private vognene på landeveiene.

Mens bilene i utgangspunktet skulle kunne benytte hovedveiene mer eller mindre fritt, ble bygdeveiene i utgangspunktet stengt for bilbruk hvis proposisjonen til ny veilov gikk gjennom. En eventuell åpning av bygdeveiene lå i henhold til lovforslaget, i amtsveistyreneres makt. Amtsveistyret skulle bestå av amtmannen som formann med «to av amtstinget valgte mænd». Amtingeniøren hadde også betydelig innflytelse på amtsveistyrets arbeid. «I saker hvis avgjørelse henhører under amtsveistyret eller amtmanden, skal amtsingeniøren gives anledning til at uttale sig».⁴¹ Samtidig la den nye loven opp til at herredsstyrene skulle høres før amtsveistyret gikk til en eventuell åpning av bygdeveiene. Den nye veiloven la dermed ikke bare opp til en sterkere innflytelse fra amtsingeniørens side. Dette dreide seg også om herredsstyrenes makt i forhold til amtsveistyrene, noe vi nå skal se nærmere på.

11.6 Herredsstyrene, den reelle maktfaktoren

Debatten rundt herredsstyrenes makt og innflytelse spisset seg til da saken kom opp i Lagtinget. På et direkte spørsmål fra Nordre Trondhjems representant Hagerup (gårdbruker, Venstre) om høringsretten, sa Veikomiteéns mangeårige formann Foss (gårdbruker, Venstre) at en antok at amtsveistyret besto av fornuftige folk som ville legge vekt på herredsstyrets uttalelser: «I de aller fleste tilfælde antar jeg, at det vil gaa slik, at amtsveistyret vil følge herredsstyrets uttalelse, men nogen pligt for amtsveistyret til at gjøre dette, er der ikke i loven».⁴² Til dette repliserte Hagerup at herredenes rett til uttalelse «ikke bare maa være en saadan talefigur, men det maa indeholde en realitet, en realitet, som er av den kaliber, at som regel vil et herredsstyres beslutning være

40. Ibid. side 289.

41. Lov om veivæsenet (Lov av 21. juni 1912) § 12.

42. Stortingets forhandlinger for 1912, Lagtinget 20. mars – Lov om bruk av motorvogner, side 90.

det avgjørende». Klarere kunne det neppe sies. Det var herredsstyrenes syn som skulle veie tyngst.

Hagerup pekte videre på at «motorkjørsel som liebhaberi, som lystkjørsel paa veiene er jeg selvsagt en hader av, og jeg mener, at landrepræsentantene ved behandlingen av denne lov bør ha lov til at fremholde, at automobilkjørsel som lystkjørsel paa bygdeveien er noget, som de vil holde sig fra livet længst mulig». Bygdeveiene hørte landsbygda til og «skal være først og fremst for færdselen inden bygden». ⁴³ Utsagnet gikk nesten i retning av et forsvar for bygda som en egen enhet, isolert fra resten av det norske samfunnet, ikke ulikt det bondelederen Gjermund Grivi uttalte i Stortinget omtrent samtidig: «Det vilde være det bedste for Norges land, at det er et bondeland, og at bondenæringen (...) er det fremherskende her i landet (...), saaledes som det har vært». ⁴⁴ Landsbygdas kultur skulle legges til grunn, sterkt preget av bondestanden.

Debatten viser at Høyres representanter var talsmenn for en radikal bymessig fortolkning av bilen, mens Venstres mange bønder var skeptiske til den nye teknologien og framsto som forsvarere av det bestående samfunnet. Slik sett ble det politiske landskapet snudd på hodet når det gjaldt bilen. Det sentrale spørsmålet var hvem som tjente på, eller mer presist hvem som hadde nytte av den nye teknologien. Denne politiske kontroversen viste også at storbyen var en introduksjonsarena for ny teknologi. Landsbygda sto som vi har sett tidligere, for et annet syn der det moderne livet og verdiene i storbyen ikke nødvendigvis var det beste. Kanskje avspeilte dette en mer generell motstand fra den norske landbefolkningen mot moderniseringen som det norske samfunnet gjennomgikk, representert ved kanskje dens ypperste objekt og symbol, bilen.

Representanten Wright (Fabrikkeier fra Porsgrund for Høyre) hevdet at

«Det viser sig nu, som saa ofte ellers, at enhver ny opfindelse i begyndelsen vækker motstand; den vækker menneskene til en slags reaktion. Det har ofte været tilfældet ved opfindelsen av nye maskiner, og det vil ganske visst bli saa senere ogsaa. Men foruten den naturlige reaktion, som ligger hos mennesket likeoverfor alt nyt, kommer dertil noget andet, nemlig en frygt, for at automobilerne kan bevirke skade, være et slags skadedyr, som kan ødelægge både dyr og mennesker». ⁴⁵

Motstanden mot bilene kunne dermed leses som en naturlig reaksjon mot alt som var moderne og ukjent. Det var dette fremmede, problematiske og paradoksale skadedyret som skulle temmes gjennom den nye lovgivingen.

Innføringen av ny teknologi var en sammensatt prosess. Folk måtte være endringsvillige, ha penger og ikke minst vilje til å ta den nye teknologien i

43. Ibid. side 91.

44. Castberg (1947).

45. *Stortingets forhandlinger for 1912*, 20 mars – Lov om bruk av motorvogner, side 88

bruk. Bøndene visste hva de hadde, men var sterkt i tvil om hva de ville få. Slik sett ble ikke bilen noe særskilt og unikt. Bilene var egentlig bare maskiner med bruksområder som utfordret en etablert måte å tenke på. Disse maskinene skulle imidlertid tilpasses samfunnet og finne sin form i samband med både veivedlikehold og gårdsdrift. Denne tilpasningen var en omfattende prosess der teknologisk utvikling og sosiale relasjoner gikk inn i hverandre. Sett under ett var det bøndenes måte å tenke landbruk på, og dermed også kultur, som ble utfordret av den økte maskinbruken.

11.7 Veiloven som en temporær lov

Lovutkastet med det klare skillet mellom hovedvei og herredsvei ble sluttbehandlet av Stortinget i 1912. Den endelige loven ble svært restriktiv når det gjaldt bruken av bilen på herredsveiene. Slik jeg ser det, kom dette blant annet av at verken Stortinget eller den norske landsbygda kunne vise til tilstrekkelig erfaring med de nye kjøretøyene. En rekke av Storingsrepresentantene ønsket derfor en forsøkslov som kunne bli gjort gjeldende for en kort periode og deretter revidert.⁴⁶ Byrepresentantene ønsket en snarlig revisjon fordi loven ikke gikk langt nok i retning av en åpning av alle offentlige veier. Landsbygdas representanter ønsket å revidere loven fordi de manglet erfaring med de nye kjøretøyene. For saksordfører Lima var også Stortingets behandling bare en prosess i retning av en framtidig motorvognlov: «Det vil bli en forsøkslov, dette, enten man skriver det i loven eller ei, det kan man være sikker paa».⁴⁷ Hvis det ikke hadde vært slik, ville nok kritikken mot loven ifølge Lima ha blitt betydelig sterkere. Her var det åpenbart enighet om veien, men uenighet om premissene.

Det norske lovutkastet var tilpasset norske forhold, men hadde et internasjonalt islett. Lima viste til at «dette lovstof er hentet fra motorvognlove, som man har i andre europæiske land. (...) Ut av disse love har man tat det, som man fandt bedst og mest tjenlig til vort bruk. Denne lov ligner i betydelig utstrækning den danske motorlov».⁴⁸ Som vi ser, lærte de norske beslutningstakerne av danskene. Den danske loven ivaretok som vi har sett, i stor grad bøndenes ønske om å bestemme over bygdeveiene. Det skjedde også i Norge. Et viktig skritt for bilens tilpasning i Norge var tatt.

Den danske motorvognloven ble revidert etter bare kort tid, men uten at denne ajourføringen åpnet for en mer omfattende bilbruk på de danske landeveiene. Lima antok at en etter bare et par år, høyst tre måtte revidere den nor-

46. *Stortingets forhandlinger for 1912*, Efterm. 7. februar – Lov om bruk av motorvogner, side 286.

47. *Ibid.* side 287.

48. *Ibid.* side 286.

ske loven. Igjen ser vi det meget sentrale poenget: Lima ønsket at loven skulle regulere bruken av bilen slik den ble opplevd i øyeblikket. Leegaard som kom fra Kristiania, ønsket derimot en mer liberal lovgivingen som åpnet for en mer utstrakt framtidig bruk av bilene. Lima var klar i sin vurdering av hva som ville bli utviklingen på landeveiene: «For bygdeveiernes vedkommende derimot gaar man ut fra at der blir undtagelsen, at automobilkjøring blir tillat, og hovedregelen, at det ikke er tillat».⁴⁹

Verken debatten i Odelstinget eller Lagtinget førte til viktige endringer av Veikomiteéns proposisjon. I prinsippet ble hovedveiene åpnet for bilbruk, mens bruken av landeveiene ble strengt regulert. I den forbindelse ble det bestemt at amtsveistyrene og herredsstyrene skulle ha ansvaret for bruken av bygdeveiene.

11.8 Beslutningssystemet endres

Den nye veiloven la grunnlag for en demokratisering av veivesenet der ytterligere en bit av det gamle embetsmannsveldet ble fjernet. For det første mistet amtmannen mye av sin makt til herredsstyrene. Herredsstyrene skulle nå selv vurdere hvorvidt bygdeveiene skulle åpnes for biltrafikk. For det andre ble amtsveistyret med sine valgte representanter en besluttende vei-instans når det gjaldt bruken av amtenes veier. Selv om hovedveiene generelt var åpnet for biltrafikk, kunne amtsveistyret også ta initiativ til å stenge enkelte hovedveier som de mente var uegnet for biltrafikken.

Veiloven av 1912 åpnet for en annen interessant forskyving og da i forbindelse med amtsingeniørenes nye roller. Mens amtmannen tidligere hadde ansvaret for amtets veiadministrasjon, fikk amtsingeniørene nå ansvaret for den tekniske ledelsen av veivesenet innen de respektive amtene. Veivesenet sto dermed overfor en ytterligere profesjonalisering. Systematikk og faglig kunnskap erstattet dugnadsånden fra gamle dager. Amtsingeniørene hadde plass i amtsveistyrene og ble dermed premissleverandører når det gjaldt amtets veiutbygging og vedlikehold. Slik sett overtok amtsingeniørene på mange måter oppgaver som tidligere formelt sett var lagt til amtmannen. Dette var for øvrig helt i samsvar med intensjonene bak utviklingen av den nye veiloven.

Den nye motorvognloven slo fast at det nå var politiet og ikke amtmannen som skulle utstede sertifikater. Politiet skulle også stå for registrering og kontroll. Slik sett åpnet den nye loven for en styrking av politietaten, der saksbehandlingen av bilene ble ytterligere profesjonalisert. Bilistene ble pålagt årlige avgifter og bøndene skulle også sikres gjennom strenge forsikrings-

49. *Stortingets forhandlinger for 1912*, Efterm. 7. februar – Lov om bruk av motorvogner, side 287.

regler. Slik sett ble også «avgiftsbilen», for å bruke Per Østbys metafor, født under behandlingen av den nye motorvognloven.⁵⁰

Loven åpnet indirekte for en særbehandling av leger. «Endvidere kan lægers motorvogner fritages for garanti, naar de utelukkende brukes til syke-reiser».⁵¹ Under debatten kom flere talere inn på at dette også burde gjelde dyrleger, jordmødre etc. Siden loven var ment å være en forsøkslov, ble ikke dette tatt inn. Debatten skapte imidlertid en forståelse for disse gruppenes sær-behov.

Det hadde skjedd et maktskifte på de norske veiene. På den andre turistkongressen i Trondhjem i oktober 1912 uttalte amtmann Bothner i Søndre Trondhjems amt: «Imidlertid staar vi nu overfor den nye lov hvorefter automobilkjørsel regelmæssig vil være tillatt paa hovedveie og min stilling som selvheriker i Søndre Trondhjems amt vil da ophøre».⁵² Eneherskerens tid var åpenbart over når det gjaldt bilbruken. Bøndene fikk indirekte kontrollen over bygdeveiene, noe NAK ikke unnlot å bemerke:

«Efter lovens § 2 har fremdeles amtsveistyrene haand og hals over auto-mobiltrafikken paa bygdeveiene og de har ogsaa øvet stor indflytelse paa de innskærnkninger som har været fastsat for flere hovedveiers vedkom-mende. Amtsveistyreneres utøven av sin myndighet paa dette omraade har i høi grad været preget av den i distriktene raadende opfatning av auto-mobilsaken».⁵³

Åpningen av bygdeveiene gikk imidlertid sent, noe som gjorde amtsveistyrene og herredsstyrene til beslutningsmessige flaskehalser når det gjaldt bilentusi-astenes ønske om økt utbredelse av bilen. NAK uttalte:

«Omend tendensen stadig gaar i den retning, at flere og flere veier aap-nes for automobilkjørsel, mangler det dog endnu adskillig paa, at trafik-ken kan foregaa uhindret i den utstrækning, som ønskelig kunde være. (...) I sit arbeid i denne sak har man til enhver tid faat god støtte av vei-direktør og departement».⁵⁴

Skillet mellom hovedvei og herredsvei skulle skape betydelige problemer for brukerne av bilene på den norske landsbygda. Loven erstattet både politived-tektene og de amtsvise regelverkene, noe som også førte til at de som allerede hadde anskaffet seg bil, møtte en ny og i mange tilfeller endret hverdag etter at

50. Østby (1995) side 203.

51. Stortingets forhandlinger for 1912, Efterm.20, mars – Lov om bruk av motorvogner, behandlingen i Lagtinget, side 115.

52. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1912*, side 146, trykt hos Marius Starnes, Kristiania.

53. *Kongelig Norsk Automobilklubb 1907-1917*, side 16, KNA, Kristiania 1917.

54. *Ibid.* side 18 og 19.

den nye motorvognloven trådte i kraft 1. april 1913. Vi skal se nærmere på dette i neste kapittel.

11.9 Konklusjon

Vi har sett at forhandlingene om bilen gikk langs mange spor. På den ene siden representerte bilene en modernisering av samferdselen mange på landet var skeptiske til. På den andre siden ble bilenes nytteverdi veid opp mot samtidens samferdsel. Vi har sett at jernbanesaken sto sterkt på den norske landsbygda, og at rutebilen på mange måter ble et minste felles multiplum en kunne enes om. Vi har også sett at motstanden mot de private vognene var stor. Denne motstanden kom godt fram under sluttbehandlingen av veiloven på Stortinget, Byrepresentantene forsvarte de private vognene, mens landsbygdas representanter i det store og hele verken så hensikt eller noen nytteverdi i disse vognene. Denne holdningen ble også gjenspeilt i Veiloven av 1912.

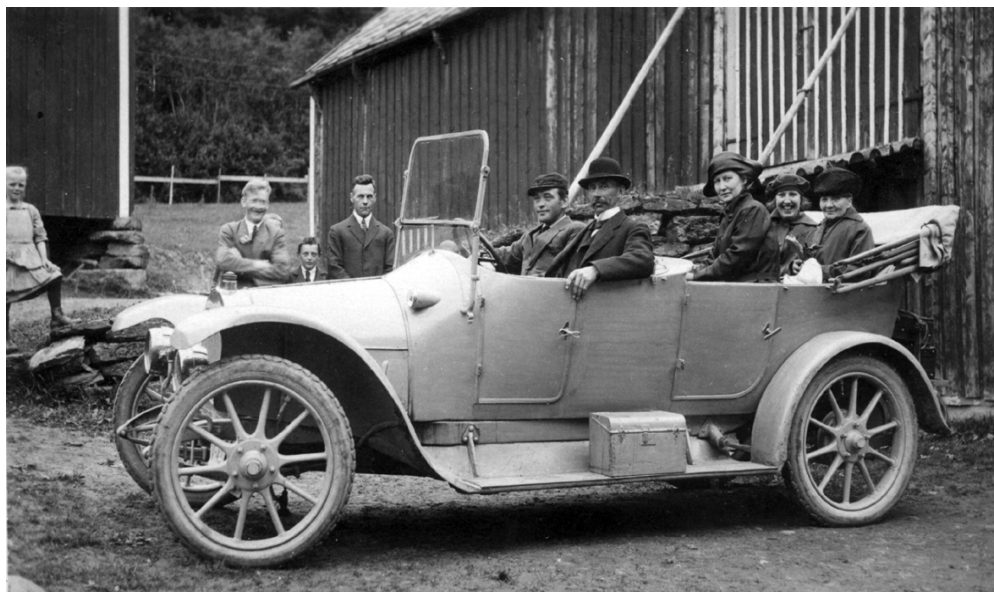
Veiloven av 1912 åpnet landets hovedveier for bilene. Loven åpnet også for at herredsstyrene sammen med amtsveistyret kunne nekte å åpne bygdeveiene i fall de mente at veiene ikke hadde tilstrekkelig standard. I en presset situasjon kunne de også stenge hovedveien hvis skillet mellom en hovedvei og en bygdevei var uklart, eller at biltrafikken ble sett på som spesielt farefull. Slik sett hadde lokalsamfunnene også innflytelse på bruken av hovedveiene. Gjennom at herredene skulle høres via amtsveistyrene, var også bøndenes råderett over bygdeveiene på mange måter sikret. Herredsstyrene fikk økt innflytelse, noe som på mange måter revitaliserte Formannskapslovene av 1837.

Etter at Veiloven av 1912 kom, ble makten fordelt mellom flere beslutningsgrupper i en demokratiseringsprosess aktørene kunne slå seg til ro med. Amtsingeniørene overtok nå ansvaret for den tekniske ledelsen av veivesenet innen amtene. En sto dermed overfor en ytterligere profesjonalisering av veivesenet. Amtsingeniørene hadde plass i amtsveistyrene og fikk økt innflytelse når det gjaldt amtets veiutbygging og vedlikehold. Amtsingeniørene overtok dermed en rekke oppgaver innen veisektoren som tidligere var lagt til amtmannen. Dette var i samsvar med intensjonen bak utviklingen av den nye veiloven. Denne demokratiseringsprosessen innen det norske veivesenet reflekterte på mange måter en generell prosess i det norske samfunnet der sporene etter det gamle embetsmannsveldet i stadig større grad ble visket ut.

Den nye motorvognloven forskjøv maktfordelingen i forholdet mellom departement, amt og herred. Når det gjaldt hovedveiene, ble beslutningsretten flyttet i retning av departementet der Veidirektoratet sto sentralt. Når det gjaldt herredsveiene ble innflytelsen over veiene flyttet ned til herredene. Herredsstyrenes restriktive holdning til bruken av de private bilene begrenset også i utgangspunktet utbredelsen av privatbilen. Gjennom den nye veiloven ble

bygdeveiene stengt for biltrafikk med mindre amtsveistyrene ville det annerledes. Her inntok rutebilene en særstilling der «nytteperspektivet» ble godt synlig. Det var i første rekke de private bilene som fikk merke herredsstyrenes restriktive holdninger.

Veiloven av 1912 ble på mange måter en temporær lov som skulle revideres etter hvert som en fikk erfaringer med bilbruken. Dette fortalte at Stortinget ikke hadde noen omforent forståelse av hva en bil var. Gjennom praktiske erfaringer skulle veiloven tilpasses det økende antallet kjøretøyer og de nye erfaringene en gjorde seg. Dette vitner om fortsatt usikkerhet når det gjaldt hvilken anvendelse bilene ville få på de norske landeveiene. Dette spørsmålet skal vi nå forfølge gjennom å se på hvordan Veiloven av 1912 slo ut i praksis.



Denne 7-seters Opelen fra før første verdenskrig hadde tilhold på Frosta i Nord-Trøndelag. Bildet er tatt i 1922 i forbindelse med et bryllup. Bilen framsto på mange måter som en «festbil» som ble brukt ved spesielle anledninger. Både barn og voksne samlet seg rundt den. Bilen var fremdeles sjelden på landsbygda, men var i ferd med å finne sin form. (Bildet eies av Gerd Lian Kjønstad, Levanger).

Kapittel 12

Veiloven i praksis

Man kan ikke negte for at automobilloven, saaledes som den blev endelig utformet, er delvis præget av en frygt for den ulempe som automobilerne mentes at skulde bli for trafikken. I og for sig er det ikke saa rart, at landbefolkningen er ængstelig for denne trafik – der skal selvfølgelig en tid til at indarbejde et saa nyt befordringsmiddel. Det er ganske det samme op igjen som da cyklerne begyndte, den samme frygt – og man ser nu, iethvert fald paa mine kanter, at andenhvert menneske har cykel utover landdistrikterne og bruker den i sin daglige geschæft. Saa vil det ogsaa gaa med bilerne. Jeg synes derfor man burde vente indtil automobilerne har gaat sin rolige men sikre seiersgang fremover og indtil publikum utover landdistrikterne selv har faaet overbevisning om at dette er et befordringsmiddel, som man bør hjælpe frem paa alle mulige maater». ¹

12.1 Innledning

Som vi har sett i forrige kapittel, skapte den nye veiloven betydelige endringer når det gjaldt beslutningsretten over bilen. Mens amtsledelsen opprinnelig hadde stor innflytelse og makt formalisert gjennom de amtsvise regleverkene, fikk bøndene nå styrket sin posisjon i herredsstyrene og da spesielt overfor amtmennene.

Proessen med utviklingen av den nye veiloven hadde startet i 1906, men til tross for ønsket om en hurtig saksbehandling, bidro spesielt den norske landsbygdas sprikende oppfatning av bilenes muligheter til at arbeidet tok seks år. Lovarbeidet var preget av et ønske om å gå forsiktig fram i en prosess som ble preget av tilpasninger også på det kulturelle plan. Arbeidet avdekket ikke bare

1. Landslaget for Reiselivet i Norge, *Aarbok for 1915*, side 121 (Stiftamtmand Koren [Kristiansand S], innlegg på automobilmøtet i Kristiania, 26. november 1915).

tvil og delvis også frykt for den nye teknologien. Den fortalte om en prosess der bruken av de nye kjøretøyene skulle innplasseres i forhold til datidens samferdsel, hest og vogn og jernbane.

Motorvognloven av 1912 ble iverksatt 1. april 1913. I all hovedsak var den utviklet på grunnlag av høringsuttalelsene som kom i 1909, og preget av hvordan brukerne av landeveiene oppfattet de første bilene. En rekke bileiere mente at loven som regulerte bilbruken var gått ut på dato allerede da den ble iverksatt. «Det tok 5 aar fra den tid komitéens lovutkast forelaa færdig og til loven blev vedtat av Stortinget, og i disse 5 aar gjennemgik automobilen en saa rask utvikling, at loven i enkelte paragrafer blev strengere end komitéen hadde tilsigtet».²

I 1915 inviterte «Landsforeningen for Reiselivet i Norge» til et stort møte i Kristiania der «automobiltrafikkens utvikling i Norge» var temaet. Et viktig spørsmål som ble drøftet, var behovet for å revidere den nye veiloven. Hva var det som lå bak dette ønsket? Hvordan opplevde brukerne av veien, og spesielt de private bilistene, den nye veiloven ut fra sitt uttrykte ønske om å få bruke landeveiene fritt?

Jeg ønsker å gå inn i disse problemstillingene fra to sider. Først vil jeg illustrere hvordan en av brukerne, lærer Øistein Austjord, opplevde Veiloven av 1912 i praksis. Deretter ønsker jeg å se nærmere på hvordan spørsmålet om en eventuell revisjon av veiloven ble behandlet på det store bilmøtet i Kristiania i 1915. I denne sammenheng vil jeg spesielt se på hvordan turistnæringen oppfattet bilen og dens muligheter.

12.2 Lærer Øistein Austjord og motorvognloven i praksis

Sensommeren 1912 søkte lærer Øistein Austjord fra Levanger om tillatelse til å bruke bil i Nordre Trondhjems amt. Det aktuelle kjøretøyet var en liten Ford T som han hadde kjøpt i Kristiania.³ Austjord fikk tillatelse til å kjøre på de av veiene som så langt var blitt åpnet for bilbruk i amtet. Nå skulle man tro at alt var såre vel. Austjord var «motorisert» og burde se lyst på tilværelsen. Det var imidlertid ikke så mange veistumper som var åpnet for biler i 1912.

For de rutegående kjøretøyene ville en tillatelse til å ta i bruk hovedveiene i mange tilfeller være tilstrekkelig. De private vogneierne sto imidlertid overfor et helt annet problem. De ønsket rimeligvis å kunne kjøre på alle veier som var åpnet for den alminnelige ferdsel. Austjord var emissær, og representerte

2. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, trykt hos Marius Stamnes, Kristiania, side 25.

3. Brev fra Øistein Austjord til amtmannen i Nordre Trondhjems amt, datert 29. august 1912, journalnummer N.T.A 3650/12 og 3729/12, papirene etter amtmannen i Nordre Trondhjems amt, Statsarkivet i Trondhjem.

dermed en gruppe privatbilister bøndene på mange måter kunne leve med, om enn bare dem som var troende eller på annen måte så nytte i lekpredikantenes tjenester.

Før den nye veiloven kom, bestemte amtmannen formelt sett over herredsveiene. En rekke tillatelser for bilbruk på bygdeveiene ble gitt, men først etter at de aktuelle veistrekningene var befart sammen med amtsingeniøren. Etter at den nye veiloven trådte i kraft, søkte Austjord om tillatelse til å kjøre på en del bygdeveier i Levanger som han tidligere hadde fått amtmannens tillatelse til å kjøre på. Levanger herredsstyre uttalte at siden herredets bygdeveier var så smale og med skarpe kurver, kunne herredsstyret ikke anbefale kjøring med motorvogn.⁴ Austjord fikk dermed ikke innvilget denne søknaden. Han pekte da på at amtmannen burde «lægge merke til at jeg har direkte tap med automobillovens ikrafttræden baade med at hindres i at kjøre, og salg av den til fuld pris umuliggjøres med alle hindringer denne lov lægger for brukere av motorvogn». Dette var imidlertid argumenter som ikke fant gehør.

For Austjord representerte den nye veiloven en innstramming sammenlignet med tidligere. «Ofte er jeg omkring og holder smaa foredrag og maa da enten gaa tilfots eller leie skyss, mens min 'hest' staar ubrukt».⁵ I Austjords øyne var bilen i ferd med å overta hestens rolle. Austjord betraktet imidlertid den nye motorvognloven som et skritt tilbake, en lov som vanskeliggjorde utbredelsen av de private vognene. Den var en «herredslov» som ivaretok bøndenes hevdvunne rettigheter.

12.3 Amtsveistyrets vurderinger

I mai 1913 gikk det ut en pressemelding som sa at Nordre Trondhjems amtsutvalg i egenskap av midlertidig amtsveistyre hadde bestemt at kjøring med motorvogn bare skulle være tillatt på et fåtall nærmere angitte bygdeveier. Betingelsen for en slik tillatelse var at motorvognens totalvekt ikke måtte være over 2 200 kg, og sporvidden ikke mer enn 1,40 meter. Vektbestemmelsen var til å leve med, men en sporvidde på 1,40 meter var på mange måter en standard som var satt av «Stenkjær–Rødhammerruta» og tilpasset de smale bygdeveiene. Amtmannen kunne imidlertid gi tillatelse til kjøring med større vogner som allerede var anskaffet.⁶ Når det gjaldt andre bygdeveier, kunne bilkjøring

4. Brev til amtmannen i Nordre Trondhjems amt datert 27. mai 1913, N.T.A J.nr 2235/13 og 2255/13, Statsarkivet i Trondhjem, papirene etter amtmannen i Nordre Trondhjems amt, Statsarkivet i Trondhjem.

5. Brev fra Austjord til amtsutvalget i Nordre Trondhjems amt, datert 10. juni 1913, N.T.A J.nr 2859/13 og 3750/13, Statsarkivet i Trondhjem, papirene etter amtmannen i Nordre Trondhjems amt..

ikke finne sted, med mindre særskilt tillatelse var gitt. Her skulle herredsstyrene høres.

De private vognene var med få unntak lokalisert til småbyene i amtet og en videre utbredelse lå nå i hendene på herredsstyrene. Når sporvidden ikke skulle være over 1,40 meter, førte dette til at bare særdeles lette og små private kjøretøyer kom i betraktning. Austjords Ford T som hadde en sporvidde på 1,45 meter kunne dermed ikke brukes. En Ford T var en liten bil som dermed i utgangspunktet ikke ble tillatt brukt på bygdeveiene i Nordre Trondhjems amt. Slik sett ble ikke T-Forden «the farmer's automobile» på linje med det man så i USA, i hvert fall ikke i Nordre Trondhjems amt før første verdenskrig.

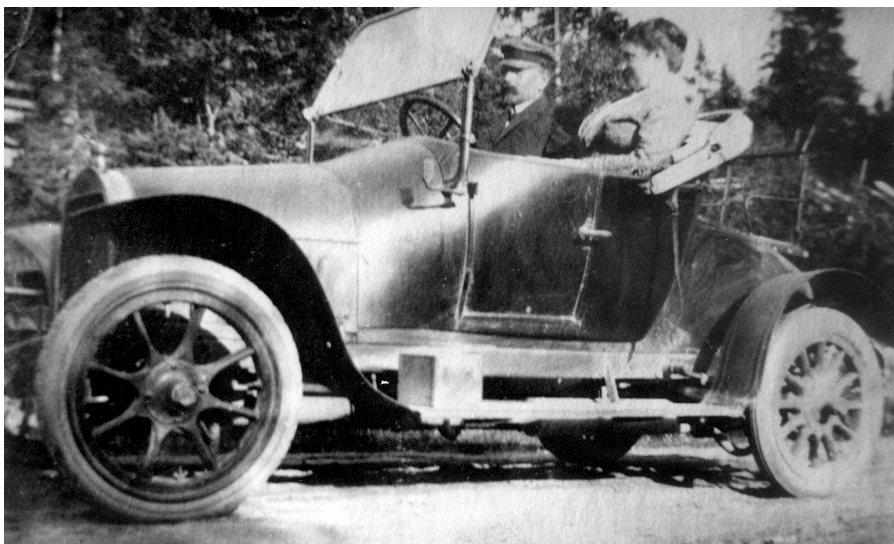
I 1913 ble det i alt behandlet 14 saker i amtsveistyret. Av disse var det bare fire saker som ikke tok opp kjøring med bil. I samtlige saker ble herredsstyrene hørt, og det ble tatt hensyn til deres ønske om ikke å åpne herredsveiene for biler.⁷ I vår sammenheng er det viktig å se at herredsstyrene reelt sett hadde sterk styring med biltrafikken, og at amtsveistyret faktisk hørte på hva herredene hadde å si. Dette viser at makten også reelt sett var flyttet ned på «gras-rotta». De private bileierne kunne ikke oppleve dette som noe annet enn en problematisk innskrenkning. Det var jo nettopp på herredsveiene de ønsket å kjøre, den gang som nå. I dette perspektivet var den nye veiloven strengere overfor privatbilistene enn de gamle regelverkene. Slik sett ble bilen som privatvogn også umiddelbart etter 1913 i stor grad et byfenomen, da nytteverdien av det å ha privatbil på landet fortsatt var svært liten. Hovedveiene var riktignok åpnet, men så lenge en ikke fikk anledning til selv den minste avstikker fra hovedveien, var bruksmulighetene for de private vognene sterkt begrenset. Mens det forelå et indirekte krav om at hovedveiene måtte rustes opp i statlig regi for bilbruk, var et tilsvarende krav flyttet ned på bygdeveiene der herredsstyrene verken hadde penger eller vilje til noen standardøkning. Det norske veisystemet var slik sett fremdeles begrenset med hensyn til bilbruken og spesielt når det gjaldt de private vognene.

Synet på de små vognene var langt mer positivt enn for de større, spesielt når leger og dyrleger brukte dem. Denne velvillige holdningen benyttet amtsdyrlege Rodum på Steinkjer seg av og gikk til anskaffelse av en Phenomenobil, egentlig en lett trehjulet bil, men som i mange sammenhenger ble sett på som en trehjulet motorsykkel.⁸ Når det gjaldt kjøring med to og trehjulede motorsykler, var herredsstyrene generelt mer positive. Røra herredsstyre

6. Vedlegg til brev fra Austjord til amtmannen i Nordre Trondhjems amt, datert 15. mai 1913, N.T.A J.nr 2324/13 og 2381/13, Statsarkivet i Trondhem, papirene etter amtmannen i Nordre Trondhjems amt, Statsarkivet i Trondheim.

7. Forhandlingsprotokoll for Fylkesvegstyret 1913–1925, Nord-Trøndelag Vegvesen, Arkivet, Steinkjer.

besluttet at «Læger og dyrleger samt lensmand gives tilladelse til aa kjøre med motorcykle i bestillings medfør»⁹ Amtsveistyret bidro også til at enkelte bygdeveier ble åpnet for leger og dyrleger: «Nordre Trondhjems amts veistyre har i siste møte git doktor Brun og amtsdyrlege Flønes tilladelse indtil videre at kjøre med motorcykkel eller en mindre motorvogn paa samtlige bygdeveier i Stjørdalen, Skatval og Laanke. Amtsdyrlege Flønes er ogsaa git tilladelse til aa kjøre paa samtlige bygdeveier i Hegre og Meraker».¹⁰



Tannlege Bragstad med frue fotografert i familiens Opel «Doktorwagen». Den tyske motorindustrien hadde åpenbart funnet en nisje for sine produkter. (Bilde utlånt av Bragstadfamilien, Steinkjer).

Den positive holdningen til motorsyklene var ikke noe særskilt fenomen knyttet til Nordre Trondhjems amt. I løpet av 1913 ble det i Vestoppland politikammer på Gjøvik innregistrert 76 motorkjøretøyer. Av disse var det hele 33 motorsykler.¹¹ I motsetning til bilene var det få avisinnlegg i lokalavisene som argumenterte mot bruken av motorsyklene. De var små og langt bedre tilpasset de smale veiene enn bilene. Dette store antallet motorsykler peker i retning av at motorsyklene ble akseptert og brukt på den norske landsbygda i minst like stort omfang som bilene.¹²

8. Brev til amtmannen i Nordre Trondhjems amt fra amtsdyrlege Rodum, datert 3. mai 1912, Journalnummer 1861/12, 2814/12 og 5293/12, Statsarkivet i Trondhjem, papirene etter amtmannen i Nordre Trondhjems amt. «Phenomenobil» var et eget bilmerke

9. *Indtrøndelagen* 11. april 1913.

10. *Indtrøndelagen* 2. mai 1914.

11. *Register over Motorvogne og -sykler 1913–1919*, Vestoppland Politikammer, Gjøvik, Statsarkivet på Hamar.

Det positive synet når det gjaldt små biler, påvirket vognparken i Nordre Trondhjems amt. Tannlege Bragstad på Steinkjer kjøpte den 5. april 1913 en liten Opel «Doktorwagen» fra AS Maskinagentur i Trondhjem, altså fire dager etter at den nye veiloven ble satt i drift.¹³ I 1914 kjøpte legene Bruun på Stjørdal og Swendsen på Verdal hver sin Opel, også dette små og lette vogner.¹⁴



Eneautomobil

Nyhed !

Neckarsulmer,
3-Hjul Cycle, 6½ H.K., anbefales
Læger, Bestillingsmænd og Private.
Prøvemaskine kommer.

Bestillinger paa **Automobiler**
modtages. Eneudsalg.
Reparation af alle Sorter Mo-
torcykler og Automobiler udføres.

P. T. Helleberg.

Vi ser nå at nye brukere, nemlig leger, tannleger og dyrleger, tok mindre biler og motorsykler i bruk og forholdt seg til kravene fra amt-sveistyret om at kjøretøyene skulle være små og lette for ikke å skade herredsveiene unødvendig. I byene og på hovedveiene var ikke dette noe krav. Der kunne også større vogner kjøre.

Dette nye markedssegmentet ble interessant også for forhandlerne. Avisene kunne melde om at en «ny automobiltipe» var kommet på markedet: «Den heter Wanderer Automobil og skal være særlig hensigtsmæssig for Læger, Dyr-læger, Lensmænd og andre, som i Stillings Medfør maa foreta hyppige Reiser. Automobilten har Plads

for 2 Personer, og Pladsene er opsat efter hinanden. Bilens ringe Bredde gjør den særlig skikket til Brug paa Landeveiene».¹⁵ Slik sett ble bilen på den norske landsbygda også formet gjennom herredsstyrenes vedtak. Som vi ser, åpnet dette for de små vognene.

Et synligere og endret bilde var i ferd med å bli tegnet: Bilen skulle være et lite kjøretøy tilpasset veistandarden der den skulle brukes, både for privatpersoner og andre som hadde spesielle behov i yrkessammenheng. *Lillehammer Tilskuer* brukte «automobil» og «bil» i én og samme artikkel. «Automobil» skulle snart bli til «bil» i de fleste aviser, bortsett fra de mest konservative hovedstadsavisene.

12. For dem som er interessert i forholdet mellom biler og motorsykler kan nevnes at Steve Koerner (1998) har skrevet en interessant artikkel om hvem som valgte motorsykler og hvem som kjøpte bil i England.

13. *Automobiler solgt 1912–1927*, Protokoll, arkivet til A/S Maskinagentur, Trondheim.

14. Ibid.

15. *Lillehammer Tilskuer* 24. september 1913.

Selv om det som regel bare var hovedveiene som var åpne for biltrafikk, kunne amtsveistyrene også åpne herredsveiene hvis de hadde en tilstrekkelig standard. Vi skal se nærmere på dette.

12.4 Åpne eller stengte hovedveier

Selv om definisjonen på en hovedvei i utgangspunktet var klar, nemlig en «mellemamtvei», fantes det en rekke hovedveier som også kunne sees på som bygdeveier. Som jeg har pekt på tidligere, kunne hovedveien være den eneste veien gjennom bygda. Da fungerte den som en herredsvei, selv om den formelt sett var å betrakte som en hovedvei.

Når det gjaldt herredsveiene, var loven klarere. Her skulle bygdeveiene åpnes bare hvis herredsstyrene og de tilhørende amtveistyrene ønsket det. I denne sammenheng hadde amtsveistyret «haand og hals over bygdeveiene».¹⁶ Loven var i utgangspunktet også klar når det gjaldt hovedveiene. Her skulle det foreligge særlige omstendigheter og spesielt farlige forhold eller åpenbare ulemper for den øvrige ferdsel i fall de skulle stenges.¹⁷

En bil kunne som vi har sett, være både en rutebil eller en privat vogn. Loven kunne dermed ikke forhindre at enkelte amt åpnet en veistrekning for rutebilene, men regulerte bruken av de private vognene like strengt som rutebilene. Som et eksempel kan nevnes at strekningen Aune–Støren i Søndre Trondhjems amt bare var åpen for rutebiler, mens fortsettelsen av veien i Romsdals amt var åpen for all biltrafikk.

Selv om dette var unntakene mer enn en hovedregel, var det altså mulig i de mest restriktive amtene, f.eks. Søndre Trondhjems amt å videreføre amtmannens innflytelse over biltrafikken. Indirekte var disse strenge reguleringene bare maskerte forbud. Dette rammet i første rekke de private vognene. Av de 10 000 km med hovedveier i Sør-Norge var 7 800 km helt åpne for biltrafikk, mens 1 775 km var åpne med visse innskrenkninger. Resten, 425 km, var stengt.¹⁸ Da disse innskrenkningene kom på viktige gjennomgangsårer, var det fortsatt ikke uproblematisk å krysse Norge med privatbil.

Den nye veiloven fikk også en annen effekt. Veilovens § 30 påla amtene å sette opp grensemerker og kilometermerker, mens det var opp til amtveistyrene å sette opp veivisere.¹⁹ Det var den første internasjonale veikongress i 1908 som først tok opp spørsmålet. Norge var representert med veidirektør Skougaard. Skougaard uttalte i sakens sammenheng at «da det imidlertid synes at man endnu ikke kan paaregne den samme opmerksomhet inden vort

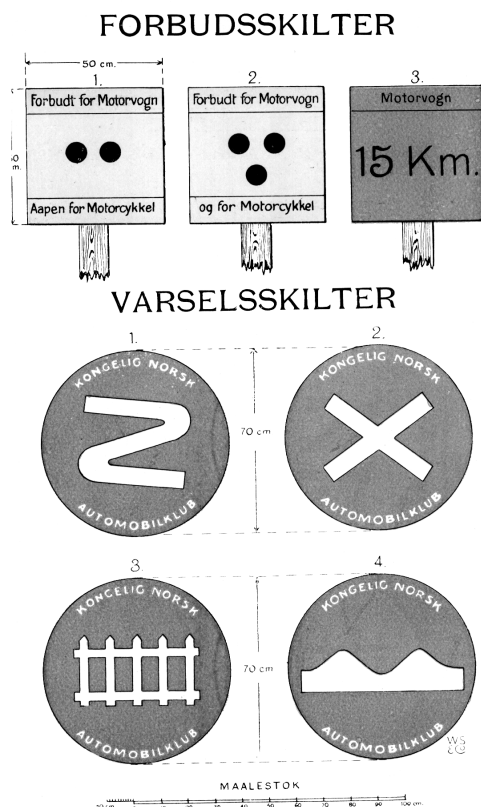
16. Ibid. side 92.

17. Ibid. side 92 og side 93.

18. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 94

19. Veiloven av 1912, §30.

land, har jeg trodd at kunne innskærpe mig til at referere de i sakens anledning vedtagne uttalelser».²⁰ Her ble det anbefalt å sette opp grensemerker, kilometermerker og fire forskjellige fareskilt. Skougaards manglende interesse hadde trolig å gjøre med at biltrafikken i Norge var særdeles moderat.



Skiltene anga øverst fra venstre: «Forbudt for Motorvogn, men aapen for Motorcykkel, Forbudt for Motorvogn og Motorcykkel, Hastighetsbegrensning 15 km/t for Motorvogn, Skarp Sving, Veikryds, Jernbaneovergang i plan, Aapen rende på tvers over veien». Det er all grunn til å legge merke til at skiltene var merket «Kongelig Norsk Automobilklub». Et annet interessant forhold er at det vi i dag forbinder med «ujevn vei», den gang var en åpen stikkrenne på tvers av veibanen. Skiltene var en synliggjøring av, eller et «script» for hvordan bilistene opplevde veiene og de viktigste problemene som kunne oppstå. De representerte også et forsøk på temning av de minst ansvarsfulle bilistene.

Etter at veiloven kom, pekte KNA på at når det i henhold til veilovens § 2 lå i «amtsveistyrener og herredsstyrener magt at innskærpe motorvognkjøring paa visse strækninger, bør det ogsaa være de samme myndigheters pligt at kundgjøre disse forbud paa den maate, som er den eneste praktiske og mulige, nemlig ved anbringelse av «forbudsskilter». KNA på sin side ba veidirektøren ta initiativ overfor Arbeidsdepartementet om å ta i bruk internasjonale varsels-

20. Skougaard (1909) side 25.

skilte og da på strekninger der «særlig forsigtighed maa iagttages».²¹ KNA tilbød seg å stille en del skilte pr. amt til gratis disposisjon.

Dette initiativet kan tolkes på flere måter. Det kan leses som et innledende tiltak for å hindre ulykker på veiene. For de mest restriktive herredsstyrene kunne det også oppleves som en provokasjon. Skiltene merket «Kongelig Norsk Automobilklub» var fremmedelementer og tegn på klubbens ønske om å regulere trafikken på landeveiene. Slik jeg ser det, var det også et tiltak som indirekte kunne tolkes i retning av å forhindre stengning av utsatte veistreknin-ger. Det primære målet var trolig å forhindre at KNAs medlemmer forvillet seg inn på de stengte veiene. Skiltingen fikk imidlertid liten utbredelse.

I dag tar vi høyreregelen for gitt. Her var imidlertid den nye veiloven tve-tydig.

«Møter motorvogn kjørende eller ridende, skal føreren holde saa langt som mulig til gatens eller veiens høire side og derhos straks stanse vognen og maskinen, naar møtende varsler eller gjør tegn til ham, eller han selv ser, at hesten er red eller urolig. Den kjørende eller ridende har da ret til at vælge hvilken side av gaten eller veien han vil benytte».²²

Usikkerheten om hvilken side av veien en skulle velge, skapte rimeligvis en rekke farlige situasjoner og spesielt i svinger der en hadde redusert sikt. Ikke uventet kom det et ønske om en presisering av nettopp dette punktet:

«Det maa komme ind i bevisstheten at alle veifarende skal være underkastet den regel at holde til høire. Vore love maa nok forresten forandres, saa at der kommer en absolut bestemmelse herom baade i veiloven og automobilloven».²³

Dette ble endret i forbindelse med revisjonen som ble gjennomført i 1926. Her ble det i form av egne trafikkregler slått fast at høyre side skulle benyttes.²⁴

Hvordan veiloven hadde slått ut i praksis ble også et viktig spørsmål på det store bilmøtet som ble arrangert i Kristiania i 1915. Vi skal nå gå inn i dette møtet og se på hvordan de praktiske følgene av veiloven ble behandlet. Et sentralt spørsmål var hvorvidt man skulle revidere den nye veiloven på grunnlag av disse erfaringene.

21. *Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917*. KNA Kristiania 1917, side 27.

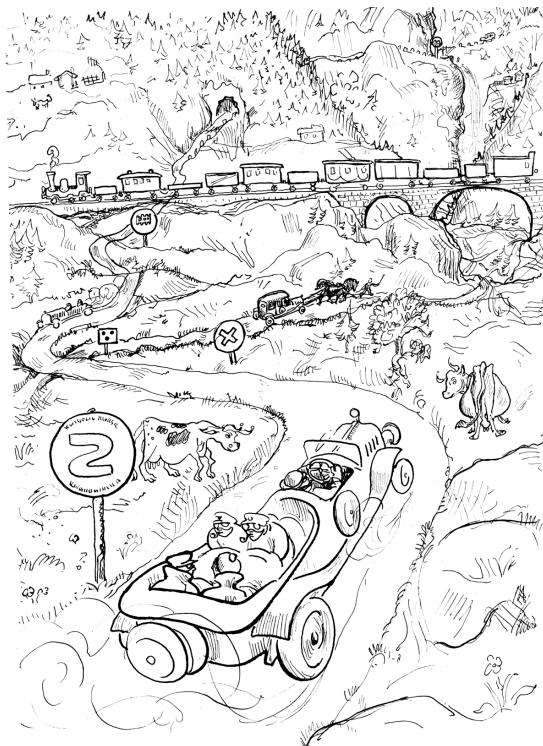
22. Veiloven av 1912, §20.

23. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 104.

24. Trafikkregler gjeldende for hele riket fra 1. januar 1927 (Kgl. res av 17. desember 1926) §§10,11.

12.5 Det store bilmøtet i Kristiania i 1915

Det var «Landsforeningen for Reiselivet i Norge» som inviterte til dette møtet. Møtet behandlet «automobiltrafikkens utvikling i Norge» der spesielt erfaringene med veiloven av 1912 sto sentralt. En ønsket å «komme til en ensartet forstaaelse og haandhævelse av automobilloven og et bedre samarbeide mellem autoriteterne og de interesserte institutioner paa samfærdselsmidlenes område på den ene side og ruteautomobilselskapene på den andre».²⁵



Denne tegningen er hentet fra jubileumboken *Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917*, KNA Kristiania 1917. Det er interessant å legge merke til hvordan KNA mente en bil skulle se ut. Et annet interessant fenomen er at bilen som har passert forbudsskiltet «Forbudt for Motorvogn og for Motorsykkkel», ble tatt under slep av en hest. Selv om bildet er en karikatur, var det nettopp det som skjedde på hovedveier der deler av veiene var stengt for de private vognene. Tegningen var signert tegneren og illustratøren Per Krogh, sønn av Chr. Krogh

Amtmenn, amtsingeniører og veidirektøren ble invitert sammen med Postbestyrelsen, Generalstaben, Armeens Flyvevæsen og Norges Statsbaner samt representanter for privatbanene. I tillegg deltok amtsstyremedlemmer, styret for «Norske Rutebilers Landsforening», frittstående rutebilselskaper, turistby-

25. Foreningen for Reiselivet i Norge skiftet navn til Landsforeningen for Reiselivet i Norge i 1914/15.

råer, dampskipsselskaper, KNA (tidligere NAK), Norsk Hotellforening, turistforeninger, Handelsreisendes Forenings Fællesutvalg, politimesteren i Kristiania samt bilkontrollører og flere privatpersoner. Denne brede og svært sammensatte deltakergruppen avspeilte at bilen nå var en del av et stort heterogent nettverk.

Problematikken vedrørende bilene var nå en del av et langt mer sammensatt fagfelt enn da den lå på veidirektør Krags bord i form av søknaden fra verksmester Østbye 20 år tidligere. Slik jeg ser det, var dette det første store møtet som tok opp problemene med bilene i et videre perspektiv. Møtet var også et politisk forum der de sentrale beslutningstakerne var samlet. Bilpionerene var nå erstattet med en stor brukergruppe som så fordeler i økt bruk av bilene, om enn i forskjellig grad og form. Man kunne se trekk i retning av at en «bilbevegelse» med en felles forståelse var i ferd med å etablere seg. Bilene skulle ikke lenger tolkes på grunnlag av jernbanens regularitetskrav, men skulle sees i et videre perspektiv. Foreninger som KNA, Landsforeningen for Reiselivet i Norge og andre tilsvarende interesseorganisasjoner stadfestet på mange måter at bilen var kommet for å bli. Det dreide seg nå mer om hvordan man mest praktisk skulle ordne seg, både i forhold til bøndene, rutebilselskapene og myndighetene.

Direktør T.A. Heiberg i «Reiseforeningen» omtalte bilene i sitt foredrag på bilmøtet slik:

«Om automobilerne og den seiersgang som de har hatt over hele verden, skal jeg overlate til de efterfølgende sakkyndige foredragsholdere at berette. For vort lands vedkommende har de revolutioneret vort turist- og reiseliv og har paa utrolig kort tid faat en utbredelse og anvendelse som var uanet, da vore offentlige myndigheter for ikke mere end 6-8 aar side begyndte at befatte sig med dem».²⁶

Bilens «seiersgang over den hele verden» var en beskrivelse i rendyrket deterministisk ånd, der Heiberg sto fram som en visjonær folketaler fra storbyen. Svaret var gitt; de nye kjøretøyene kunne ikke stoppes. Bilene hadde tilsynelatende revolusjonert turist- og reiselivet. Språkbruken er viktig i denne sammenheng. Ord som «seiersgang» og «revolusjon» var ikke hentet fra nasjonalromantikken, men var mer maktmessige uttrykk for modernismen der endringsprosessene gikk raskt. Slik sett ble bilen innpakket i modernismens språkdrakt. Språket ga teknologien legitimitet og innrammet debatten som fulgte. Språket skapte også en forståelsesramme for hvordan bilene skulle oppfattes.

Pr. 15. oktober 1915, altså umiddelbart før det aktuelle møtet, var det i Norge innregistrert 2 033 motorvogner (inklusive 552 motorsykler). I alt fantes det

26. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 22.

218 rutebiler fordelt på 95 ruter.²⁷ Det måtte i så fall dreie seg om en begrenset revolusjon, for å bruke Heibergs terminologi. Selv om Heiberg brukte «turist- og reiselivet» som et samlet uttrykk, var dette slik jeg ser det, et svært sammensatt og komplekst område der skillelinjene mellom turister og privatbilister var uklare. Vi skal se nærmere på dette.

Turismen og privatbilismen

Turistene og eierne av de private vognene hadde på mange måter de samme behovene. De ønsket å stoppe der de selv måtte ønske det og se på naturattraksjonene der de fantes. Ofte lå disse severdighetene mellom skysstasjonene og dermed også mellom stoppestedene for rutebilene.

Hotelleier Karl Mjelva ga uttrykk for at «indignasjonen er sterk blandt bøndene over at alle disse private biler skal faa lov til at benytte veiene. Vi hotell- eiere ser anderledes paa det. De som kjører i private biler er jo folk som gjerne ligger over paa hotellerne et par dager og dette er selvfølgelig i vor interesse – det er vor forretning.(...) Fra turiststandpunkt set kan der ikke være tvil om at fri kjøring er det ideelle».²⁸

Hotelleierne hadde imidlertid ikke noen felles forståelse av dette. Hotelleier Marcus Loen hevdet at «Jeg har alltid været en ynder av automobiltrafikken, men har ment at bilerne bør treffes mindst mulig på landeveiene». Hotelleier Tenden på sin side sa at slik forholdene artet seg på Vestlandet, der veiene var både smale og lite oversiktlige, «mener jeg det er ganske ret som myndighe- terne har gjort, at innskranke automobilkjørsel til rutetrafik».²⁹ Det paradok- sale var at de mest kjente turistrutene med de dårligste veiene også var de mest attraktive.

Problemstillingene knyttet til hovedveiene var mangfoldige. Ingeniør Hiorth hevdet at «næsten al gjennomgang her i landet maa utelukkes paa grund av forbud. Naar saa mange kilometer er tillatt, kommer det av at man maa kjø- re paa kryds og tvers her paa Østlandet, men paa Vestlandet og i dalførene er der overalt forbud».³⁰ Slik sett åpnet Veiloven av 1912 for mulighetene, men ikke gjennomføringene. Dette gikk spesielt ut over de meste attraktive turist- rutene. Veiloven åpnet også i større grad for bilene i de sentrale strøkene på Østlandet enn i utkantstrøk.

Direktør Heiberg i Reisesforeningen var av den oppfatning at mange strek- ninger kunne åpnes for de private vognene, men «Samtidig er det nogen av de vakreste turistruter, hvor man maa være forsigtige med at la kjøringen være fri,

27. *Statistisk Aarbok for Kongeriket Norge for 1915*, side 67.

28. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 82.

29. *Ibid.* side 90.

30. *Ibid.* side 91.

for der foregaar trafikken dels med hesteskyss, dels med automobiler».³¹ Veiene på de mest spektakulære rutene var alt for dårlige til å takle trafikk der rutebiler, hest og vogn og private vogner skulle kjøre om hverandre. Slik jeg ser det, bidro den lave veistandarden til å begrense utbredelsen av både den private bilen og turistbilen på disse rutene.

Som vi har sett, ble det i flere amt lagt strenge restriksjoner på privatbilismen. Dette rammet også turistnæringen. Turistene ønsket i likhet med de private automobilene å stoppe hvor de selv måtte ønske det. Ikke uventet tok dir. Wisbech i KNA opp dette spørsmålet også. Henvendt til amtmann Lambrechts i Kristians amt pekte Wisbech på at når turister og privatbilister måtte følge rutebilen,

«saa renoncerer de som regel paa at lægge sin reise gjennem de distrikter, hvor denne regel gjelder. For det første av den grund at de da ikke har den glæde av automobilen man bør ha, nemlig at man er fri og uavhengig, og kan reise naar man vil, og man har ikke den fordel at kunne kjøre uhindret av støv og andre ubehageligheter som opstaar naar man skal følge rutebilen».³²

Som vi husker, var dette en beslutning Lambrechts hadde fattet under sterk tvil. Han hadde landet på et kompromiss når det gjaldt kravene om å stenge veiene for bilene. Lambrechts svarte:

«Man kan ikke se bort fra at befolkningen maa ha ret til at benytte veiene nogenlunde uhindret av dem som kjører automobiler. Jeg har gjort den erfaring i mit amt, at de som har skapt den største opinion mot automobiltrafikken, er dem, der reiser som lystreisende - navnlig fra Kristiania».

Lambrechts viste for øvrig til at det sikkert fantes eksempler på at de private vognene kunne trafikkere veiene med hell, men i Kristians amt var det kvinner og barn som førte hestene i de mest travle tidene på gårdene. «I et amt som Kristians amt, hvor man vil faa stadig automobilkjøring fra Kristiania og andre kanter, vilde det være galt at slippe denne kjøring løs paa alle veier til hvilken-somhelst tider av døgnet».

Klarere kunne det neppe sies. Privatbilistene ønsket å være «fri og uavhengig» på veier som landsbygda opplevde som sine egne. Mens KNA ønsket en generell åpning av veiene, ønsket amtmann Lambrechts å ivareta lokalbefolkningens ønske om å bruke veiene på samme måte som tidligere. Motsetningen mellom by og land, og da spesielt i forholdet mellom hovedstaden og bygde-Norge, ble synlig og utvetydig. Det var privatbilistene fra Kristiania som var synderne. Sett med KNAs øyne sto imidlertid både amtmannens syn og den

31. Ibid. side 83.

32. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 86.

nye motorvognloven som en motsats til både oppfatningen av bilen som «fri og uavhengig» og ønsket om «lystreiser». Dette var et saksforhold som var videreført fra de amtsvise regelverkene og som ikke støttet privatbilismen, snarere tvert i mot. Dette hadde i henhold til Lambrechts lite med de utenlandske turistene å gjøre:

«I den tid da alle tilladelser til at kjøre passerte amtskontoret, var det meget faa utlændinger som søkte om tilladelse. De fleste som fik tilladelse var Kristianiafolk, som ringte op i telefonen lørdag eftermiddag og som skulde gjøre en søndagstur til Bygdin, Tyin eller i Gudbrandsdalen. Jeg mener, at det ikke er saa galt, at saadanne lystreisende er nødt til av hensyn til landbefolkningen at lægge sin reise saaledes, at den falder ind i en av ruterne».³³

Av dette kan vi lese at bilturismen fra utlandet var moderat. I Lambrechts' øyne dreide turistene seg om de «lystreisende fra Kristiania» og ikke utlendinger. Lambrechts' syn vitner igjen om hvor steil bøndene og amtsledelsen var i Gudbrandsdalen når det gjaldt de private bilene, og da spesielt overfor «kulturbærerne» fra Kristiania. Kulturkollisjon er et for sterkt ord, men forskjellen mellom dem som hadde penger og fritid og kom fra Kristiania og dem som var bundet til gårdsdriften og knapt hadde vært utenfor bygdegrensene, var stor. Den var for stor til at tiden var moden for noen brobygging mellom aktørene.

Turistene, det være seg lystreisende fra Kristiania eller eventuelle turister, var ingen homogen gruppe, men de hadde et felles trekk: fritid. En gammel husmann fortalte at mens han arbeidet og sleit

«so Sveiten rainn, so gjekk Byfolke i Skokkevis umkring og spaserte uten aa ta Hand i nokon Ting. Det er fælt kor stor Forskjel der skal vera paa Menniskja - nokon maa slite sig næsten ihæl for Levebrødet, mens andre inkje gjere. Eg trur at oss, som slit so her, maa faa det bære enn hine (Byfolke) i eit anna Rikje».³⁴

Det gikk dermed et skille mellom dem som hadde fritid og dem som ikke hadde det. Denne kontrasten ble godt synlig da «fritidsinnehaverne» fra utlandet og fra storbyen kom til landsbygda i bil. Fritid var også koblet til det å ha penger. Dermed gikk skillelinjene også mellom fattig og rik. Turistene havnet dermed i samme kategori som byfolkene, personer med tid til å reise og med penger til å gjennomføre turene.

33. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 87.

34. *Lillehammer Tilskuer* 23. mai 1910 («Af Beretningen om J. Sælands Undersøgelsesreise»).

Bøndene hadde som vi har sett, på mange måter full kontroll over landeveiene. Dette begrenset bilbruken på landet, noe som nettopp rammet privatbilistene. Vi skal se nærmere på dette.



Dette prospektkortet er poststempelt i Kristiansand i 1910. Bilene hadde funnet sin plass i bybildet sammen med sykkel og handvogn. Noe lignende var et svært sjeldent skue på den norske landsbygda. (Postkort i egen samling).

Restriksjonene på bygdeveiene

Hva var statusen for bilbruken i 1915? Det vi kan si er at restriksjonene på landeveiene var svært strenge. Av de ca. 20 000 km bygdevei som fantes i det sydlige Norge, var bare ca. 1 100 km, eller 5,5% åpnet for motorvogntrafikk, ca. 3700 km kunne trafikkeres med visse innskrenkninger og ca. 16 300 km eller 81,5% var helt stengt.³⁵ Avdelingsingeniør H. Horn i Veidirektoratet uttrykte det slik:

«Disse tal synes i høi grad egnet til at bekræfte den opfatning at landdistriktene stiller sig fiendtlig til automobilsaken; men det maa da atter erindres, at naar motorvognkjøring efter loven er forbudt paa bygdeveier, kan det neppe med rimelighet ventes at forbudet skal hæves uten at det foreligger et virkelig behov derfor. Og som saadant regner i almindelighet ikke den omstændighet at privatmænd ønsker at kjøre paa bygdeveiene for sin fornøielses skyld».³⁶

35. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 35.

36. Ibid. side 36.

Dette forsterker inntrykket av at bilen på dette tidspunktet var i herredsstyrenes hender. Bruken av uttrykket «et virkelig behov» forteller også at bilen skulle vurderes i et nytte- og bruksperspektiv og ikke ut fra byturistenes «lükskjøring». Dette nytteperspektivet var ikke avklart på landsbygda i 1915.



For dem som hadde råd og møtte åpne bygdeveier, ble bilen etter hvert også et kjøretøyr for utflukter i helgene. Bilen ble nesten som et familiemedlem å regne. (Foto i egen samling)

Bygdeveiene var i henhold til Horn «saa tarvelig bygd» at de sjelden var utrustet for automobiltrafikken. Det vanlige var derfor at bilene sjenerte «den alminnelige ferdsel» og at «saalænge automobilene er i saa avgjort minoritet, være forberedt paa at det kommer til at ta tid førend automobilkjøring blir almindelig tillatt paa bygdeveiene».

Sett med Veidirektoratets øyne var åpningen av bygdeveiene en svært sammensatt problemstilling. For det første hadde dette med landsbygdas kulturelle forståelse å gjøre. Dessuten hadde det også med økonomi å gjøre, da en opprustning av bygdeveiene ville koste store summer. I tillegg dreide det seg også om hvordan Stortinget oppfattet disse behovene. Før første verdenskrig fantes det liten vilje til å bære disse kostnadene. Dette hadde som jeg har pekt på tidligere, nær sammenheng med den svært kostbare utbyggingen av det norske jernbanenettet.

Rutebilene hadde nå fått aksept hos store deler av landbefolkningen. «Rute- trafikken i løpet av ganske faa aar har lagt beslag paa ca. 40% av hovedveinet- tet i det sydlige Norge». Det ble pekt på at det ikke ville vare lenge før

rutetrafikken blir å finne på de aller fleste hovedveiene og de viktigste bygdeveiene».³⁷ Slik jeg ser det, fungerte rutebilene indirekte som veiåpnere i Norge også i turistsammenheng, selv om noen stor strøm av turister i egne biler lå langt fram i tid.

Et interessant forhold er at begrepet «tid» stadig kom sterkere inn i bildet. Dette var et uttrykk som knapt ble brukt i bilens pionertid.

Tidsbegrepet

Selv om situasjonen rundt 1915 var preget av sterk polarisering i synet på bilen, der lystreiser sto mot kravet om regularitet og byfolk sto mot folket på landet, var det også tegn som tydet på at noe var i endring. En av de sentrale norske bilforhandlerne, Bertel O. Steen, uttrykte i 1912:

«Jeg tror automobilerne her i landet har større betydning end man egentlig gjør sig nogen tanke om. Det er umaadelig kostbart at bygge jernbaner og vi trenger desuten et bindeled mellem disse. Vi vil befordres fortere end med hest og kjerre, for nu gjælder det mere end tidligere at tid er penge».³⁸

Ifølge Steen var jernbanen for kostbar og skysskaffersystemet for tidkrevende. Slik jeg oppfatter det, argumenterte Steen for en mer markedsorientert økonomistyring. At «tid var penger», preget denne tenkningen. Bøndene fikk imidlertid etter hvert et mer nyansert syn. Direktør Heiberg uttrykte dette slik på det store automobilmøtet:

«I begyndelsen saa man i automobilerne et rikmannsbefordringsmiddel og selv de første rutebilerne blev set paa som stadsgreier, for fine for vor landbefolkning, men da prisen pr. km for bygdefolk blev lavere end de almindelige skysstakster, da saa man ikke andet end at landbefolkningen mere og mere benyttet sig av bilerne, baade fordi kjøringen var behageligere og i forstaaelse av at tid er penger ogsaa paa landet».³⁹

Tid var penger også innen drosjenæringen. «Hvis vi tænker os en aftenstund her i Kristiania efter en teaterpremiere eller efter møter - da kjører de paa livet for at kunne tjene flest mulig penger».⁴⁰ Det var i all hovedsak menn som sto for denne kjøringen.

Argumentasjonen rundt det å spare tid, fikk en litt uventet vridning: «Det viser sig forresten, at det er kanske de folk, hvis tid er mindst kostbar, som kjører mest uvorrent. Det er sagt på dette møtet at det er unge damer som kjører

37. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 44.

38. Foreningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok for 1912*, side 144.

39. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 24.

40. Ibid. side 100.

mest uvorrent, og det er visstnok riktig».⁴¹ Det var direktør Wisbech i KNA, som først hadde uttalt dette i møtet, men i sammenheng med føreropplæringen. Wisbech påpekte:

«Jeg har set eksempler paa at man har sluppet løs, som jeg vil kalde det, damer - ganske unge damer - som aldri har kunnet kjøre en hest, aldrig har lært hvad et kjørereglement er for noget, men som kun har lært de haand- og fotgrep, som er nødvendig for at betjene en bil. Man slipper dem løs med et certifikat, og de fylder saa vognen med en hel del godtroende folk og kjører ut paa landeveiene. Da kan naturligvis de værste ulykker foraarsages».⁴²

Vi ser av dette at fordømmene mot kvinner i trafikken var et tidlig fenomen som på mange måter reflekterte datidens kvinnesyn. Bilen trengte seg nok en gang inn i forholdet mellom kvinner og menn, ikke ulikt det vi så i kapittel 10. Vi legger også merke til at det var KNA som reiste denne problemstillingen og fastla dermed også klubben som et mannsdomene. Det er svært vanskelig, om i det hele tatt mulig å finne eksempler på at kvinner var mer utsatt for trafikkuhell den første tiden, spesielt hvis en legger den lave kvinneandelen når det gjaldt bilkjøring til grunn.

Fordømmene mot kvinnelige sjåførere skulle vare lenge. Så sent som i 1927 skrev Christian Gierløff i boken *Om kunsten å reise*:

«Fordringene til kjørekyndighet har hittil været minimale. Selv små damer på 18-20 år har uten større vanskelighet fått certifikat. Fritt for ikke å møte dem mer i bil! En nydelig ung, men noget skjeløiet dame styrende en bil i rasende fart, er av de møter man ikke lett glemmer. For det er de møtende man er avhengig av. Det nytter lite om man kjører forsiktig selv, hvis man møter farlige bilister. Slike finnes unektelig, fremførende sin bil i utvungen frihet på våre landeveier.»⁴³

For noen representerte bilen «utvungen frihet», for andre en teknologi som krevde opplæring og regulering.

Som vi har sett, tok det store bilmøtet opp en rekke problemstillinger som hadde med bruken av bilen å gjøre. Et kanskje like viktig spørsmål var hvorvidt bilbruken var regulert i samsvar med samfunnets transportbehov. Vi skal se nærmere på dette.

41. Ibid. side 101.

42. Ibid. side 67.

43. Gierløff (1927) side 108.



«Millionær» Rasmus Lien med sin Cadillac fra 1911 etter at den ble omregistrert da Veiloven av 1912 trådte i kraft. Selv om Lien ikke ble omtalt som noen hensynsløs bilist, var nok Lien en representant for de rike, en gruppe bønderne på landsbygda ikke hadde noen stor sans for. (Foto i egen samling).

Ønsket om revisjon av motorvognloven

Da den departementale veilovskomiteén ble nedsatt, ble som vi har sett, det innledende arbeidet med den nye motorvognloven i stor grad basert på tilsvarende lover fra utlandet og spesielt den danske.⁴⁴ I 1908 ble den danske automobilloven revidert etter bare to års virke. Komiteén var dermed klar over at hvis lovutkastet ble godkjent av Stortinget, måtte det trolig revideres etter kort tids bruk. Dette ble for øvrig både poengtert og støttet av lensmann Lima som var saksordfører på vegne av Veikomiteén på Stortinget.

Lederen for den departementale veilovskomiteén, amtmann Hroar Olsen, uttrykte på det store bilmøtet at

«Mine kolleger og jeg i denne komité hadde virkelig den tanke, at dette redskap - automobilen - var fremtidens befordringsmiddel, og vi saa noksaa lyst på disse ting. Vi mente, at vi her stod likeoverfor noget nyt,

44. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 117.

som vilde bli til stor ophjælp og stor fremgang for vore kommunikasjonsmidler i det hele tat». ⁴⁵

Komitéen foreslo derfor at bilbruken skulle være fri på alle veier. Som vi har sett, ble ikke dette utfallet, men det forteller om den store optimismen komitéens leder hadde når det gjaldt bilbruken. Olsen pekte i sitt innlegg videre på at han hadde fått erfaringer med den nye loven i praksis. Han hadde kommet fram til at tiden ikke var moden for noen gjennomgripende revisjon av loven. ⁴⁶ Hvis en skulle ta hensyn til «alle sider», ville det være vanskelig å oppnå en lov, som «indeholder nye eller andre prinsipper end de, hvorpaa den nuværende lov er bygget». Amtmann Vik som hadde vært med på å behandle loven på Stortinget, gikk opprinnelig inn for en mer «radikal lov», men pekte i likhet med Olsen på at loven ikke burde forandres: «Man er ikke kommet langt med at aapne bygdeveiene, men det kommer smaat om senn - veiene vil bli aapne efterhvert som folk skjønner at det behøves, og man vil litt efter litt naa frem til hvad man har tænkt sig». Som vi har sett, lå mye av amtmennenes bekymring i datidens veistandard. Dette hadde rimeligvis også noe med økonomi å gjøre, da en generell opprustning av det norske veisystemet med henblikk på en mer generell bruk av bilen, ville bli svært kostbar. Dette var en sak som bare delvis hadde funnet sin løsning i Veiloven av 1912.

Veiloven åpnet for å ilegge brukerne av motorvogn en årlig veiavgift. ⁴⁷ Dette bidro til at veiene gradvis kunne utbedres for økt bilbruk. Gjennom midlertidig lov av juli 1917 ble det også åpnet for luksusskatt på private biler og motorsykler, men med unntak av kjøretøyer som ble brukt til leiekjøring. ⁴⁸ Også leger, dyrleger og statlige tjenestemenn kunne oppnå fritak, noe som forsterket disse brukernes posisjon. Bilenes nytteverdi kom også sterkere fram. Vi fikk dermed et forsterket skille mellom private vogner og nyttekjøretøyene, noe som også indirekte sementerte oppfatningen av privatbilen som luksus. Dette luksusstemplet skulle følge privatbilene lenge.

Nytteperspektivet kom som vi har sett, klart fram i debatten i 1915. Stiftamtmann Koren pekte på at motorvognloven på mange måter reflekterte frykten landbefolkningen følte, og hevdet som vi har sett i ingressen til dette kapitlet, at man skulle vise tålmod og vente «indtil automobilerne har gaat sin rolige men sikre seiersgang fremover og indtil publikum utover landdistrikterne selv har faat overbevisning om at dette er et befordringsmiddel, som man bør hjelpe frem paa alle mulige maater». ⁴⁹ En sto imidlertid på terskelen til første verdenskrig. Noen rolig seiersgang ble det ikke, og krigen åpnet som vi

45. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 118.

46. Ibid.

47. Veiloven av 1912, § 22.1.

48. Den midlertidige lov av 18. juli 1917 med tilleggslov av 29. juni 1920.

49. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, side 121.

snart skal se, for nye bruksområder for bilene. Landsbygdas syn på den nye teknologien forandret seg også.

Veiloven stabiliserte på mange måter rutebilen som landsbygdas bil, et kjøretøy de norske bygdesamfunnene hadde nytte av. De private bilistene var rimeligvis ikke fornøyd med restriksjonene på landeveiene. Restriksjonene ble en bremse når det gjaldt økt bilbruk. Slik sett virket den nye veiloven stabiliserende innad i amtene, mens skillet mellom by og land ble mer synlig.

Slik jeg ser det, la Veiloven av 1912 mer opp til en evolusjon enn en revolusjon når det gjaldt bilbruken på de norske landeveiene. «Automobiliseringen» av de norske landeveiene måtte derfor ta tid.

12.6 Konklusjon

I perioden fra forrige århundreskifte fram til første verdenskrig skjedde det store og omfattende endringer innen samferdselen. Disse endringene avspeilte på mange måter omfattende endringsprosesser innen det norske samfunnet. Begrepene «tid» og «penger» gikk stadig oftere igjen også i samferdselsdebatten, noe som vitnet om både rasjonalisering, modernisering og en økt vektlegging av produksjon. Et felles multiplum for «tid» og «penger» var «nytte». Man hadde nytte av bilen når den kunne bidra til økt produktivitet og dermed også tidsbesparelse, ikke ulikt det en så i forbindelse med jernbanen. Slik sett ble hest og vogn representanter for det gamle systemet og var i ferd med å bli utfordret og utkonkurrert av både jernbane og bil i et nytteperspektiv.

Det klare skillet mellom nyttebil og luksusbil var mest synlig på den norske landsbygda. Det var her «slaget om automobilen» på mange måter sto. Det praktiske utfallet ble at Veiloven av 1912 på mange måter ble herredenes lov der de private bilistene fikk strengere kår på den norske landsbygda. Mens amtmennene hadde kontroll over bilen før veiloven ble satt i verk, var det herredene som nå hadde makten på bygdeveiene. En kan med rette hevde at «amtsbilen» ble erstattet med en «herredsbil» preget av sterkere lokal styring.

I byene var situasjonen en helt annen. Det er vanskelig, om i det hele tatt mulig, å finne brukergrupper i byene som satte seg imot bilene i samme grad som bøndene på landet. Som en følge av denne manglende motstanden fikk byene som vi har sett, et langt mer bredspektret utvalg av kjøretøyer enn på landsbygda. Samtidig ble «luksus» også i større grad forbundet med byene. Slik sett gikk det også et økonomisk skille mellom by og land knyttet til samferdselssektoren.

Veiloven av 1912 ble som vi har sett, på mange måter en «temporær» lov. I forbindelse med det store bilmøtet i Kristiania i 1915 ble spørsmålet om en revisjon av veiloven tatt opp. Bilen var kommet for å bli, men usikkerheten knyttet til den nye teknologien var for stor både nasjonalt og regionalt til at

loven ble revidert. Internasjonalt var det imidlertid store endringer på gang. Jeg har brukt uttrykket «slaget om bilen» som en spissformulering. Større og langt mer omfattende slag var under utvikling i forbindelse med første verdenskrig. Krigen påvirket synet på bilene i stor grad. Dette skal vi nå se nærmere på.



KNA hadde et eget kapittel om «Automobilene og Krigen» i sitt jubileumstidsskrift i 1917. Her ble det fremholdt at bilen var viktig for krigføringen.

Kapittel 13

På terskelen til en «Bilverden»

De første automobilruter i Norge skyldtes som bekjendt spredte og mere tilfældige private tiltak og indskrænket sig til strøk som kunde gi et rimelig økonomisk utbytte. Man blev snart klar over at rutebilen var et kommunikationsmiddel som særlig egnet sig for vort vidstrakte og tyndt befolkede land, og at det gjaldt at utnytte den og organisere trafikken og søke bilrutene tilknyttet rikets hovedkommunikasjonslinjer – jernbanen og dampskipene. Allerede paa et tidlig tidspunkt blev der tat skridt i denne retning. Veidirektøren fremholdt saaledes for ca 20 aar siden at staten burde træ støttende til ved utviklingen av dette befordringsmiddel. Denne opfatning vandt efterhaanden stadig større tilslutning, bl.a. ogsaa i Stortinget, men først i 1918 bevilgedes kr. 60.000 som statsbidrag til automobilruter.¹

13.1 Innledning

Som vi har sett, var perioden før første verdenskrig sterkt preget av å tilpasse landsbygdas bil til datidens samferdsel. Den ble langt på vei en rutebil. Selv om enkelte busslignende kjøretøyer ble prøvd, var rutebilen oftest en storvokst personbil i form av en 7-seter. Rutebilen ble opplevd som nyttig. Etter hvert fikk den norske landsbygda også øynene opp for at bilen kunne være et praktisk kjøretøy i flere andre sammenhenger, ikke ulik måten folk i byene så bilen på. Som vi har sett, begynte leger, dyrleger og prester å ta bilen i bruk. Gjennom dette så vi en glidende overgang i retning av større aksept for også de private vognene.

Første verdenskrig skapte store endringer der også utvikling og bruk av ny teknologi ble viktig. Dette gjaldt ikke bare våpen, men hadde i stor grad også

1. *Meddelelser fra veidirektøren* nr 2, februar 1925, «Foredrag av overingeniør Korsbrekke ved veivæsenets jubilæum 10. desember 1924».

med bruken av motoriserte kjøretøy å gjøre. Selv om perioden før første verdenskrig var preget av en gjennomgripende uenighet om bilens framtid, gikk utviklingen gradvis framover. Det kan virke som det nå mer var et spørsmål om hvordan bilen i større grad skulle tilpasses jernbanen, og ikke hvorvidt bilen skulle komme. Bilens mange muligheter og bruksmåter ble etter hvert mer synlig. Ikke uventet endret første verdenskrig mye på forestillingene om hva bilen kunne brukes til. At bilen kunne erstatte bruken av hest og vogn som transportmiddel langs veiene, ble gradvis klart for de fleste. Når det gjaldt jernbanen, var spørsmålet mer åpent. Hvordan ble biltrafikken tilpasset bruken av jernbanen etter første verdenskrig? I hvilken grad ble biltrafikken sett på som en egen samferdselsmessig sektor på linje med jernbanen i de første etterkrigsårene?

Jeg vil innledningsvis se på bilen i et større nasjonalt og internasjonalt perspektiv for å undersøke om erfaringene med bilene i krig påvirket integreringstakten på den norske landsbygda. Jeg ønsker deretter å se nærmere på hvordan veidirektør Baalsrud, som overtok etter Skougaard ved årsskiftet 1918/19, vurderte bilen opp mot jernbanen i planleggingsammenheng. Jeg vil avslutningsvis se kort på revisjonen av veiloven i 1926. Jeg vil spesielt se på endringene i rammevilkårene for bilene som fulgte revisjonsarbeidet.

13.2 Samferdselen i et krigsperspektiv

Ved inngangen til første verdenskrig fantes det relativt få biler i Norge. I 1914 var det bare 1 588 motorkjøretøyer i landet. Drøyt 25% av disse hadde tilhold i Kristiania, en relativt stor konsentrasjon.² I 1918 var antallet 4 806, altså over tre ganger så stort, men fremdeles beskjedent.³ Krigen bidro til å skape endringer i forståelsen av bilens muligheter innen norsk samferdsel, selv om forholdet mellom by og land ikke hadde endret seg så mye i løpet av krigsårene.

Første verdenskrig ble ikke uventet preget av en sterk opprustning. Partene tok i bruk nye våpen slik som flammekastere, gass, fly og stridsvogner. Krigsmaskinen krevde et helt annet produksjonstempo enn tidligere. Standardiseringen av utskiftbare deler innen bilproduksjonen gikk videre, noe som Ford i stor grad hadde bidratt til gjennom samlebåndsteknologien. Produksjonen måtte dessuten skje raskt. Krigen åpnet dermed opp for en teknologisk moderniseringsprosess som også kom bilindustrien til gode..

2. St. prp. nr 1 Hovedpost X (1017) side 18, *Statistisk Aarbok for 1916*, tabell 54, side 67.

3. *Statistisk Aarbok for 1918*, tabell 55, side 66.



En kortesje med Fiat-drosjer fra Trondheim. Bildet er tatt ved Bauckhaugen i Selbu 30. juni 1917. De tre første vognene medbragte i alt 8 slitte reservehjul. Dette forteller både om dårlige veier og vanskelig tilgang på dekk under krigen. Til tross for dette økte bilparken og dermed også bilbruken. (Postkort fra egen samling).

På mange måter ble første verdenskrig forbrenningsmotorens krig, fellesnevneren for krigens mange fly og landgående kjøretøyer. Slik sett var krigen flyttet opp på et høyere teknologisk nivå der hestene måtte vike for de hesteløse motoriserte kjøretøyene. Slik jeg ser det, dannet dette nye teknologiske bildet en ny basis for hvordan samfunnet skulle forstås. Bilene var en del av dette krigsmodernistiske scenariet og ville også bli et viktig element etter at krigen var over. Slagmarkene i Europa ble på mange måter et teknologisk laboratorium der bilene ble testet i et svært krevende miljø. Krigen var ikke bare et dramatisk skuespill med raske og blodige sceneskifter. Den fortalte også om en tid med sterke endringer i måten å tenke på. Dette hadde ikke minst betydning for hesteholdet. Hva det skulle få å bety for bilbruken, vil jeg se nærmere på i det påfølgende.

Krigen skapte stor usikkerhet innen hestenæringen. «Det er ingen tvil om at Hestene om en Tid vil gaa op i uhørte Priser, da saa mange av dem blir ødelagt i Krigen».⁴ Dette bildet var imidlertid skapt ut fra tanken om at krigshandlingene i Europa skulle utvikle seg i tradisjonell retning der hestene spilte den samme sentrale rollen i denne krigen som i tidligere konflikter. Slik ble det imidlertid ikke. En sto overfor store endringer innen hesteholdet. Bilene ble viktige i krigføringen.

4. *Lillehammer Tilskuer* 18. november 1914.

«Automobilerne har fullstendig omskapt arméernes trænvæsen. Før var det uendelige kolonner av hestekjøretøier som møisommelig og langsomt førte frem alt som trængtes: ammunition, proviant, materiel, og som tok de saarede og andet av kampens «slagge» med tilbake. Krigen er en vældig forbrændingsprocess. Nu er det væsentlig automobilerne som føder den uhyre Moloch».⁵

Dette groteske bildet der bilen ga føde i en ofringsprosess til solguden Moloch, var nok satt på spissen, men var svært reelt. Forsvarsdepartementet innså etter hvert at bilene hadde stor betydning for krigføringen.

I 1916 nedsatte Forsvarsdepartementet den såkalte «trenkommissjonen» for å utrede spørsmålet om «utnyttelse av motorkjøretøier og jernbaner for våre hæravdelingers forsyning og for transporttjenesten i det hele under pågående operasjoner». I denne forbindelse skulle en vurdere hvorvidt det var mulig å kunne innskrenke bruken av hester i forsvaret.⁶ Forsvarsdepartementet begynte å se på bilen og motorsykkelen som vel så viktig. Ikke minst ble de ulike transportmidlene sett i sammenheng. Trykket mot det hestebaserte samfunnet økte og det var bare et spørsmål om tid før en ville se en reduksjon i hesteholdet, både innen skysskaffersystemet og innen forsvaret. Som en fransk kaptein uttrykte det allerede i 1907: «Nu at opstille nye kavaleriregimenter vilde være jevngodt med at søge krigsflådens magt øget ved tildeling af sejlskibe».⁷

Hestene ble fortrenget i tilførselslinjene inn mot krigsskueplassen. Bilene gikk på mange måter i rute med faste regulerte oppdrag, ikke ulikt det en så i forbindelse med jernbanen og bilrutene. At krigen var en «vældig forbrenningsprocess» hadde klare paralleller til bilmotoren som eksplosivt omdannet drivstoffet til avgasser. At krigen var medvirkende til å skape en ny forståelse for hvordan bilene kunne brukes i en krigssituasjon, kan vi lese ut av følgende forhold: I 1918 uttalte forsvarsdepartementet at «det ansees at være av megen betydning at ruteautomobiltrafikken støttes, fordi erfaringsmæssig vedkommende biler er kraftige og derfor som regel vel skikket til tjeneste ved hærens automobiltræn i krigstilfælde».⁸

Her er vi nok en gang vitne til et teknologisk skifte. Tidligere skulle bilene tilpasses de dårlige landeveiene. Gjennom forsvarets krav om at bilene skulle være «kraftige», sto en på terskelen til store endringer i veibygging og veivedlikehold, noe som nødvendigvis også måtte involvere veidirektøren. Dersom det norske veisystemet skulle moderniseres for tilpasning til tyngre biler, ville veisektoren få mer penger til rådighet, og veidirektøren dermed også større innflytelse.

5. *Kongelig Norsk Automobilklub 1907–1917*, Jubileumstidsskrift, KNA 1917, side 64.

6. Haffner (1925) side 654.

7. Kristiania Militære Samfund: *Norsk Militært Tidsskrift*, 70. Bind, Kristiania 1907.

8. Indst. S. nr. 217 (1918) side 366.

Et gjennomslag for forsvarets ønske om større vogner krevde både holdningsendringer og store investeringer. Bilene måtte i så fall sees i en større planmessig sammenheng. Jernbane, båt og bil måtte inngå i et helhetlig perspektiv. Krigen hadde imidlertid skapt store endringer også innen folks dagligliv. Selvforsyningsbehovet kom i første omgang foran eventuelle ønsker om en overordnet nasjonal samferdselsplan.

13.3 Krigen og landbruket

Krigen vanskeliggjorde import av alle produkter, også innen landbruket. Senhøsten 1917 ble det reist spørsmål i avisene om hva hestene skulle leve av fordi det var knapphet på både høy og kraftfôr.⁹

«Vore Husdyr er sat paa Ration, hvad Melet angaar. Hesterne ogsaa. Denne Indskrænkning i Forbruget av Mel til vore Trækdyr har selvsagt ikke hat til Hensigt, at de skulde sultes. Det vilde da ogsaa være Stik i Strid med dagens Løsen; en øket Matproduktion».¹⁰

I bygdene ble det nedsatt næringsnemnder som skulle overvåke både førsituasjonen og selve matproduksjonen. Sommeren 1918 ble det anmodet om å ta et krafttak for landbruket. I denne sammenheng ble det arrangert et stort «matøkingsmøte» på Lillehammer. Samtlige næringsnemnder i Gudbrandsdalen var representert. Amtmann Lambrechts viste til at mangelen på arbeidskraft og hester innen landbruket måtte føre til at «visse Luxusarbeider som anlegg av Luxushaver, Planeringer etc. skal forbydes for ikke at trække Arbeidskraften bort fra Landbruket». Lambrechts mente at en burde sende en henstilling til regjeringen som tok til orde for et forbud mot

«at anvende Folk og Hester til Befordring av Turister, Sommergjester og deres Bagage. Skal Kravet om Økning i Akerarealet kunne opfyldes, maa både Folk og Hester i kommende Vaar, Sommer og Høst under de vanskelige Arbeids- og Foringsforhold anvendes ikke til Kjøring av Luxusreisende, men i Landbrukets tjeneste».¹¹

Indirekte hevdet Lambrechts at turismen måtte betraktes som luksus og ikke en kilde for inntekt. Utsagnet var imidlertid preget av tiden en levde i. Krigen var ikke en tid for turisme.

Ikke uventet kom det en rekke protester, selv om krigen hadde redusert turiststrømmen i betydelig grad. «Landslaget for Reiselivet i Norge» påpekte at «Alle de Hoteller, Sanatorier, Sommerpensionater o.lign. som ikke ligger i

9. *Lillehammer Tilskuer* 26. november 1917.

10. *Lillehammer Tilskuer* 11. mars 1918.

11. *Lillehammer Tilskuer* 30. januar. 1918.

umiddelbar Nærhet av Jernbanestationer eller Dampskibsanløpssteder, er avhengige av Heste- og Automobilbefordring».¹² «Reiseforeningen» viste til at «Den private Vognmandstrafik i Landdistrikterne spiller nu en meget liten Rolle i Reisetrafikken etter at Rutebilerne kom igang og der ikke længer kommer nogen av de store utenlandske Selskaper, flytende Hoteller o. lign». Dette siste argumentet kunne virke som en selvmotsigelse i forholdet til kravet om at skysshestene måtte skånes, men «Reiseforeningen» hevdet at hotellnæringen var utsatt. Det var lite å spare på forbudet mot skysstrafikken, men mye å vinne for en hardt presset næring. Det dreide seg også om forholdet mellom utkantstrøkene og de sentrale tettstedene som hadde jernbane. Slik sett ble det indirekte argumentert for en større bilbruk i områder som ikke hadde jernbane.

Hesteholdet i Norge var stabilt. Mens det i 1910 var drøyt 175 000 hester i Norge, fantes det i 1916 ca. 190 000. 10% av disse hadde tilhold i Kristians amt.¹³ Økningen i hesteholdet kan komme av at det rådde eksportforbud når det gjaldt hester under krigen.¹⁴ Verken krigshandlingene eller bruken av biler i skyssnæringen påvirket altså hesteholdet i nevneverdig grad. Til tross for dette mente myndighetene at antall hester var for lite til å dekke kravet om økt matvareproduksjon.

I mars 1918 ble det fremsatt en egen proposisjon i Stortinget til midlertidig lov om jordbruksproduksjonen. Departementet uttalte i premissene at situasjonen hadde utviklet seg slik at en ikke lenger kunne regne med sikker tilførsel fra utlandet. Det var derfor viktig å øke åkerarealet for å oppnå størst mulig produksjon av korn og poteter.¹⁵ Dette fikk også følger for samferdselen.

«Da den økede Jordbruksproduksjon ikke kan iværksættes med de Hester Gardbrukerne selv har, vil der, meddeler Landbruksdepartementet i en rundskrivelse til Næringsnæmnderne, bli Spørsmål om at maatte utskrive til Vaaronarbeidet alle de Hester, som Byerne, Industribedrifter og lignende kan undvære. En Lov om dette er under utarbeidelse. (...) Foruten samtlige Byhester og Hester ved industrielle Anlæg og lignende maa her ogsaa medtas Skysshester, Luxushester og lignende, selv om disse tilhører Gaardbrukere, dersom man antar, at Hestene ikke blir helt optat med Vaaronarbeidet».¹⁶

Slik jeg ser det, viste denne forskyvingen av hester både fra by til land og fra landevei til innmark, hvor sårbar den norske samferdselen var når det gjaldt hesteholdet. Indirekte bidro styringen fra Næringsdepartementet til en polarisering. Hestene skulle brukes i gårdsdriften, mens både byene og landeveiene

12. *Lillehammer Tilskuer* 22. februar 1918.

13. *Lillehammer Tilskuer* 11. april 1919.

14. *Ibid.*

15. *Lillehammer Tilskuer* 15. mars 1918.

16. *Lillehammer Tilskuer* 11. mars 1918.

nå var åpne for en differensiert bruk der også bilen fikk større plass. Hestene i byene var i all hovedsak engasjert i frakt av varer og gods. Slik sett åpnet denne forflytningen av hester fra by til land for lastebilen som transportmiddel.

Det var imidlertid ikke bare byene som sto overfor endringer innen samferdselssektoren. I februar 1919 ble bilsakkyndig Skar på Lillehammer spurt om bilismens utvikling i regionen:

«Vi spurte Hr. Skar, der som Certifikatør er særlig godt orientert i Motorbranschen, om Automobilselskaperne endnu har begyndt at ruste sig for Sommeren.

Ikke nevneværdig, svarte Hr. Skar. Med Udsigterne er jo ogsaa saapas gode nu, at man neppe behøver at forhaste sig. Baade av Benzin og Gummi skal der bli tilstrækkelig. End nye Vognner? Noget kjøp har, saavidt mig bekjendt, endnu ikke funnet Sted. Dertil er Vognene fremdeles for dyre, og de faa, som kommer til Kristiania, blir revet væk paa Dagen. Men av Motorcykler ser det ut til at bli en sand Sværm. Jeg talte forleden Dag med en Agent i Gudbrandsdalen, og han fortalte, at der fra en liten Bygd var kommet Bestilling paa 10 Motorcykler. Det er Bondegutterne, som har faat Smak paa de moderne Befordringsmidler».¹⁷

Som vi ser, var Kristiania viktig når det gjaldt salg av biler til distriktene. Vi ser også nok et eksempel på at ny teknologi ble interessant for ungdommen. Mens storbyens unge ofte ble å finne som sjåførere på de etter hvert mange bilene som fantes i byene, fant landsbyungdommen en egen nisje for teknologisk utfoldelse. Motorsyklene ble sett på som spesielt egnet for landsbygdas veier og tenkesett. Som vi så i forrige kapittel, ble denne interessen trolig skapt av legene og dyrlegene, som på mange måter ble de første brukerne av motorsykler på landsbygda.

I 1916 var drøyt 10% av dem som hadde motorsykler i Norge, bønder. Dette var den største enkeltgruppen av brukere. I tillegg fikk bøndene som nevnt besøk av dyrleger og leger, en annen stor gruppe som brukte motorsykler.¹⁸ Av dette kan vi lese at den store motstanden mot de motordrevne kjøretøyene var i ferd med å forsvinne. Dette gjaldt ikke bare veigående motorkjøretøyer. Den pressede situasjonen når det gjaldt hesteholdet i landsbruket, åpnet for alternative måter å tenke landbruk på.

17. *Lillehammer Tilskuer* 21. februar 1919.

18. Egen statistikk basert på de 573 innregistrerte motorsyklene pr. 1. mai 1916, basert på *Fortegnelse over de i Norge indregistrerte Motorvogner og Motorcykler pr. 1. Mai 1916 – utarbeidet ved Kongelig Norsk Automobilklub*, J.Chr. Gundersens boktrykkeri, Kristiania 1916.



Et tidlig bilde av en motorsykkkel med sidevogn på veien mellom Hemsedal og Tuv. Bildet illustrerer de smale bygdeveiene godt. Sidevognen fikk for øvrig den samme skilttypen som bilene brukte. (Originalfoto fra egen samling.)

Det endrede internasjonale markedet for hester hadde en annen spennende effekt:

«Da Krigen brøt ut og der litt efter litt tyndedes ut i Danmarks Hestebesætning, blev Spørgsmaalet om yderligere mekanisk Kraft til Landbruksarbeidet aktuelt, og Maskinfabriken Tuxham gav sig straks ikast med den opgave at konstruere en Motorplog, som var egnet til anvendelse paa de danske Marker».¹⁹

Mangelen på hester og mangelen på skysskarer som var villige til å ta på seg skyss i konkurranse med bilene, var forhold som var med på å øke mekaniseringen innen landbruket og «automobiliseringen» av skyssvesenet.

Krisen innen landbruksnæringen var som vi har sett, et nasjonalt anliggende der Stortinget og amtmennene engasjerte seg direkte. Ønsket om økt produksjon hadde ikke bare tilknytning til bruken av hest som arbeidskraft, men dreide seg også om rasjonalisering og modernisering gjennom økt bruk av maskinelt utstyr. Ønsket om økt matvareproduksjon og det faktum at det eksisterte mangel på hester og folk innen landbruket, åpnet for en større grad av mekanisering også innen det norske landbruket.

Våren 1918 meldte landbruksdepartementet fra om at «det endda ikke er lykkedes at faa frigitt de Motorploge, som staten har kjøpt i Amerika, og da Tiden nu er langt fremskredet, er det desværre liten Utsigt til at Plogene kan

19. *Lillehammer Tilskuer* 18. juni 1915.

komme tidsnok til Vaaronnen». Staten hadde kjøpt 150 motorploger og i tillegg var «et betragtelig Antal kjøpt privat». De aktuelle motorplogene, datidens traktorer, var bestilt for bruk gjennom lokale næringsnemnder rundt om i herredene. Totalt dreide det seg om henimot 200 bestillinger.²⁰ Staten tok altså initiativ til en økt mekanisering av landbruket og ønsket at bygdesamfunnene rundt om i Norge skulle ta i bruk ny teknologi. Staten ville dekke utgiftene for et bestemt antall ploger «som da maatte benyttes paa de Steder hvor Hestespørsmålet ligger særlig uheldig an».²¹

Det økte trykket på hesteholdet var på mange måter blitt en akilleshæl. I en krisesituasjon var ikke antallet tilstrekkelig for å dekke behovene, og det måtte settes inn maskinelt utstyr for å løse oppgavene. Et uventet forhold var at hestene ikke ble bundet direkte opp i selve krigssituasjonen, men ble forbeholdt landbruket gjennom ønsket om større matvareproduksjon. Indirekte fikk denne prioriteringen store følger for bilens videre integreringsprosess.

13.4 Statsfinanserte biler

Som vi har sett, skapte krigen en sterkere regulering av det norske landbruket, der også økt bruk av maskinelt utstyr ble aktuelt. Innenfor samferdselssektoren var det statlige blikket i utgangspunktet rettet mot jernbanen og dampskipsnæringen langs kysten. Veidirektøren hadde imidlertid lenge arbeidet for et sterkere statlig engasjement knyttet til rutebilbruken.

Som vi så i forrige kapittel, sendte «Landsrådet for Reiselivet i Norge» i 1915 en henvendelse til departementet for å få vurdert statsstøtte til rutebiler. Dette hadde veidirektøren tatt opp ved en rekke anledninger, første gang så tidlig som i 1903.²² I 1916 kom det inn en konkret søknad til departementet om støtte til en lastebilrute i Nordre Bergenhus. Departementet uttalte da at søknaden ikke kunne anbefales uten at saken ble utredet.²³ Departementet anmodet veidirektøren om å reise saken gjennom en høringsrunde til amtmennene for å få rede på deres syn på statsstøttede bilruter. Den rutegående bilen var nå på mange måter kommet tilbake til det overordnede statlige nivået for en reforolkning. Amtmennenes støtte var overveldende. Tidligere hadde de representert en svært heterogen gruppe når det gjaldt bilbruken. Nå sto amtmennene samlet i kravet om en støtte til rutebiltrafikken i statlig regi og da basert på statlige midler.

20. *Lillehammer Tilskuer* 27. mars 1918.

21. *Ibid.*

22. Indst. S nr. 217 (1918), side 364.

23. St. prp. nr 90 (1918), side 3.

En av amtmennene uttalte:

«Men nu blir forskjellen mellem bygderne saa overvældende netop paa grund av kommunikationernes udvikling, og underlegenheten i konkurransen for de avsidesliggende saa iøinefaldende at de gir op. Der paagaar av denne grund en forskyvning av befolkningen og av økonomisk magt, som ikke er uten betænkelighet».²⁴

Det vi ser her, er ikke bare at bilene nå var i ferd med å bli mer alminnelige. Rutebilen var rett og slett ønsket. Siden staten allerede hadde støttet enkelte dampskipsruter og «motorbaatfart» økonomisk, mente veidirektøren at bruken av bilene måtte behandles på samme måte.²⁵ Veidirektøren betraktet rutebiltrafikken som et statlig anliggende, og mente at bruken av den nye teknologien måtte behandles tilsvarende annen kollektivtrafikk, noe dampskipsrutene unektelig var.

Jeg har tidligere pekt på at nettopp amtmennene var med på å forme bilen som et rutegående kjøretøy. Den økonomiske støtten ble av noen amtmenn forsvart som ren subsidiering. En amtmann hevdet at

«Skal billett- og fragtpriiserne sættes saa lave, at bilruter kan bli almindelig anvendt av landbefolkningen, kan bilerne vanskelig bære sig. Men det er netop de ruter, som igangsættes av hensyn til distriktets egen befolkning, som efter min opfatning bør støttes med statsbidrag. Faste bilruter maa søkes som erstatning for jernbanen først og fremst i distrikter som ingen jernbane har, men dernæst som kommunikationsmidler for at tilføre jernbanerne trafik. De bør fungere saa at sige som sidelinjer til jernbanerne».²⁶

Dette viser til et annet viktig poeng. Rutebilen ble nå sett på som et allsidig alternativ til de lokale jernbanene. Rutebilen ble på mange måter akseptert som en statlig «jernbanebil» og sett på grunnlag av det teknologiske forståelsesbildet jernbanen hadde skapt på den norske landsbygda. Rutebilene var ikke lenger en kuriositet, men ble indirekte framført som et krav fra landsbygda som en del av en generell bedring av kommunikasjonsforholdene.

Også på Stortinget hadde det skjedd en klar endring i holdningen til biltrafikken. Jeg har tidligere pekt på at veikomiteén på Stortinget hadde en overrepresentasjon av bønder. Det samme var tilfellet under saksbehandlingen av et eventuelt statstilskudd for rutebilene, der 6 av 9 representanter i veikomiteén var bønder.²⁷ Veikomiteén på Stortinget var enig med departementet i at staten burde strekke seg så langt som mulig når det gjaldt å fremme «ruteautomobil-

24. Ibid.

25. St. prp. nr 90 (1918), side 2.

26. Ibid. side 3, Amtmanden i Lister og Mandals amt.

27. Haffner (1925).

kjørselen». Det hadde skjedd en holdningsendring. «Ved en saa væsentlig forbedring i landets kommunikationsvæsen maa det være berettiget at kræve noksaa store bidrag fra staten».²⁸



Forskjellige samferdselsformer møttes rundt 1920. «Skibladner» la til ved «Jernbanens Pakhus» ikke langt fra Lillehammer, mens syvseterne ventet, en scene som ville ha vært utenkelig ti år tidligere. (Postkort fra egen samling).

Som vi ser, hadde denne holdningsendringen til bilene, og da spesielt når det gjaldt rutebilene, kommet i løpet av noen få år. Rutebilene skulle indirekte bidra til en innsparring sett i forhold til lokalsamfunnenes ønske om forbedret kommunikasjon. På mange måter sto en ved et vendepunkt: «Bevilgningen av statstilskudd til automobileruter vil formentlig ha tilfølge, at statens utgifter til skyssvæsenet etterhvert vil kunne formindskes». Veikomiteén på Stortinget aksepterte nå et premiss som tidligere var påpekt av både veidirektøren og departementet.²⁹ Skysskaffersystemet sto foran en nedbygging. Slik sett var Stortingets veikomiteé, departementet og veidirektøren nå på bølgelengde.

Forståelsen av bilen som samferdselsmiddel var i ferd med å bli mer differensiert. Nå var det lokalsamfunnene som hevet sin røst. Den lite tidsmessige kommunikasjonen var et problem for landbruket:

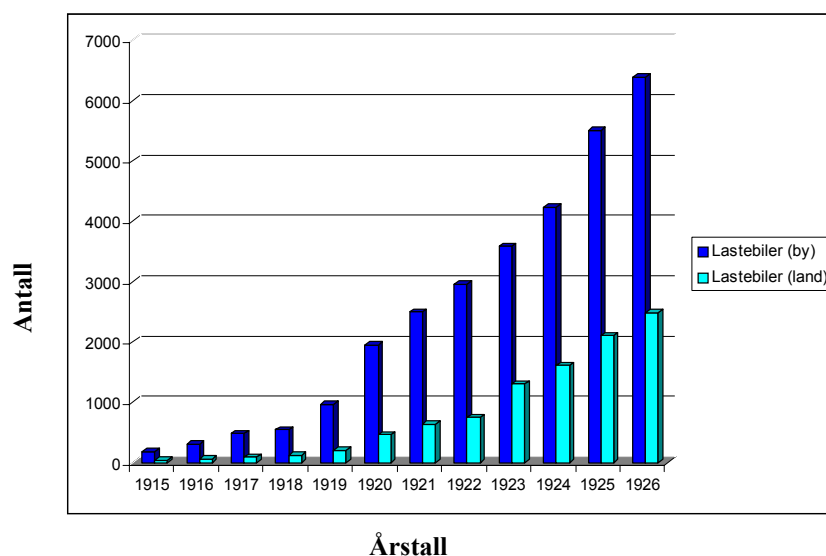
«Ikke bare deri at transportutgifterne blir saa altfor store, men hovedsagelig deri, at en saa stor del av jordbrukernes kostbare tid medgaar til transporten. Denne kjendsgjerning har i længere tid staat klar ogsaa for

28. Indst. S nr. 217 (1918), side 370.

29. Ibid. side 363.

dette herreds jordbrukere, og det var netop under trykket av dette forhold, at en stor del av dem i avvigte vaar sluttet sig sammen om det fælles foretagende at anskaffe sig en lasteautomobil for godstransporten til og fra bygden».³⁰

Som vi har sett tidligere, ble tid nå sett på som penger. Uttrykket «jordbrukernes kostbare tid» var hentet ut av en markedsøkonomisk tenkning der rimelig frakt til de viktigste markedene var viktig. Så langt hadde lastebilene ikke hatt noen synlig plass i bildebatten. Et viktig poeng er at det i første rekke var krigshandlingene som både synliggjorde og utviklet lastebilene rent teknologisk. Dette kobler seg til det vi har sett foran, bilen var ikke lenger påtrengende og truende, men også ønsket som en lastebil.



Se fotnoten for egne kommentarer når det gjelder statistikken i dette kapitlet.³¹

Lastebilene hadde som vi har sett, hatt mange viktige oppgaver under første verdenskrig. På den norske landsbygda ble de etter hvert brukt i bøndenes «trænlinjer» fram til jernbanestasjonene for videre frakt til markedene. Mens rutebilene fraktet folk og gods i faste ruter, var ikke lastebilene i samme grad bundet opp av faste avgangstider. De var også i større grad en indikator på overgangen til en markedsorientert produksjon. Til tross for denne markedsmessige tilnærmingen, økte antall lastebiler i byene i større grad enn på landsbygda. Dette kan som vi har sett, ha hatt noe å gjøre med ønsket om å flytte

30. St. prp. nr 90 (1918) side 4, uttalelse fra Bjerkreim formandskap.

31. Av ukjente grunner finnes det ikke egen statistikk for året 1920 som skiller mellom by og land. Jeg har brukt fordelingene for 1919 og 1921 som utgangspunkt for søylene for 1920. Søylene for 1920 er angitt som et gjennomsnitt av verdiene for 1919 og 1921.

hestene fra byene til landsbygda for å sikre matvareproduksjonen. Samtidig hadde den generelle innplasseringen av bilene kommet lengre i byene enn på landet. Lastebilene økte som vi snart skal se, i samme takt som personvognene i byene. Dette bidro til at byene ble «automobilisert» i langt raskere takt enn på landsbygda. Slik sett bidro bilene til å skape et klarere skille mellom by og land enn tidligere.

Mens rutebilselskapene så langt hadde 7-setere og mindre busser i sin stall, anskaffet en rekke rutebilselskaper seg nå også lastebiler. Dette kunne dreie seg om biler beregnet på transport av varer, men også såkalte «kombinerte» biler som kunne frakte både folk og gods.³² I mange tilfeller ble dette løst ved å sette løse benker på lasteplanet. Dette økte kapasiteten når det gjaldt frakt av folk, om enn med en svært moderat komfort. Kapasitetsøkningen pekte imidlertid i retning av større kjøretøyer. Slik sett ble de kombinerte bilene de store bussenes forløpere. Både rutebilene og lastebilene inngikk nå i den lokale samferdselen, noe som også aktualiserte spørsmålet om hvordan selskapene skulle organiseres.

13.5 Organiseringen av rutebilselskapene

Tanken om statsstøtte til rutebiltrafikken påvirket også arbeidet med hvordan rutebiltrafikken skulle organiseres. «Forsaavidt der som her foreslaat maatte ydes statsbidrag til ruteautomobilkjørsel, finder man at det offentlige paa sin side bør ha ret til at øve en kontrollerende og regulerende indflydelse».³³ Dette åpnet for en organisering der både statlige, kommunale og interkommunale selskaper kunne etableres.

Skyssingen langs de norske landeveiene var preget av «anarki». I områder med stor turisttrafikk kom det ofte til konfrontasjoner mellom dem som hadde skyss som eneste inntektskilde og skysskarer som skummet markedet når turistsesongen var på sitt høyeste. I tillegg hadde hotellene ofte egne skysshester, noe som gjorde skyssmarkedet særdeles uoversiktlig. Dette systemet, eller kanskje like gjerne mangelen på system, var nå under endring. Bilmøtet i Kristiania hadde pekt på at «De aller fleste automobilruter her i landet er startet av interesserte i distriktene, og i enkelte tilfælder drives rutene for vedkommende herreds regning».³⁴ Det var derfor av betydning at også kontrollen med den nye teknologien hadde rot i lokalsamfunnene.

Bilene hadde ikke bare fått flere bruksmåter. Vi sto nå overfor en periode der organiseringen av skysselskapene skulle få forskjellige former. Denne

32. Landsforeningen for Reiselivet i Norge, *Aarbok 1915*, trykt hos Marius Stamnes, Kristiania side 26.

33. St.prp. nr 90 (1918), side 34.

34. Landslaget for reiselivet i Norge, *Aarbok for 1915*, side 43.

aktiviteten knyttet aktører, styringsnivåer og geografiske områder sammen. Rutebilselskapene var i ferd med å finne sin plass i en større sammenheng. Biler, organisasjoner og aktører dannet et større komplekst hele. Nå ble nå stadig vanskeligere, om i det hele tatt mulig, for enkeltpersoner å stå fram med kritikk av den stadig økende bilbruken hvis ønsket var å bli hørt og skape endringer tilbake til det gamle systemet basert på hest og vogn. Dette kunne en også se av måten samferdselssakene ble håndtert på. I Indst. S. nr. 217 påpekte veikomiteén på Stortinget at

«Den er av samme mening som departementet at automobilruterne best bør istandbringes ved kommunale foranstaltninger. I tilfælde, hvor kommunen intet foretar, men der ved privat initiativ kan sættes ruter igang, bør dog statstilskudd tilstaas, når betingelserne for øvrig er til stede».³⁵

Kravene var blant annet at posten skulle kunne medbringes, og at kjøretøyene hadde en tilstrekkelig størrelse i forhold til forsvarets ønsker. Også her var Stortinget og departementet på bølgelenge angående forståelsen av rutebilen.

Ønsket om å bruke større vogner skapte imidlertid et press på Stortinget når det gjaldt bevilgninger til veisektoren, og da spesielt til distrikter med relativt dårlig veistandard. Komiteén ga uttrykk for at «den finder at utviklingen av ruteautomobilkjørsel til befordring av passagerer, gods og post i de dele av landet, hvor man ikke har jernbane, vil være av den aller største betydning».³⁶ Disse statlige styringssignalene fikk følger for organiseringen av rutebilselskapene.

I 1918 pekte daværende overingeniør Emil Astrup i Nordre Trondhjems amt på at rutebiltrafikken burde reorganiseres, og at amtet burde overta ansvaret for driften av bilrutene, deriblant «Stenkjær og Namsos Automobilselskap». «Nord-Trøndelag skysskafferforening» stilte seg negativ til tanken, men idéen ble realisert i 1920 gjennom etableringen av Fylkesbilene i Nord-Trøndelag.³⁷ Første styreformann ble fylkesmann H.B. Guldahl som sammen med amtsingeniør Munch allerede i 1901 hadde tatt det første spede initiativet til å etablere «Rødhammerruta», et forhold vi har behandlet tidligere. Mens jernbanen ble styrt fra et overordnet nasjonalt styringsnivå, skulle rutebilene i større grad håndteres regionalt. Slik sett ble rutebilen som et amtsforetak forsterket, men nå med betydelig statlig finansiering.

I 1918 gikk veidirektør Joh. Skougaard av. Skougaard-perioden hadde vært preget av et uavklart valg mellom bil og jernbane, et forhold som hans etterfølger Andreas Baalsrud tok tak i. Vi ser nå trekk i retning av at staten i stadig

35. Indst. S. nr 217 (1918), side 369.

36. Ibid.

37. Gullvåg (1950). (Bruken av fylke i stedet for amt kom pr. 1. januar 1919.)

økende grad så på rutebilen som et alternativ til jernbanen. Vi skal se nærmere på dette.

13.6 Veidirektør Baalsrud: Rutebilen blir sidestilt jernbanen

Ved årsskiftet 1918/19 overtok veidirektør Baalsrud etter Joh. Skougaard. Han ble samtidig den første sivilingeniøren som ble veidirektør. Baalsrud var født i 1872. Han var bare 28 år da han ble tilsatt i Veidirektoratet.³⁸ Med Baalsrud kom et generasjonskifte i den norske veiadministrasjonen. Han tilhørte gruppen av unge norske vei-ingeniører som ble utdannet i utlandet, i hans tilfelle i Zürich, Sveits. På mange måter representerte dette skiftet en konsekvens av en større endring. Som vi har sett, hadde ingeniørene fått en stadig viktigere rolle i både planleggingen og utformingen av samferdselen. Samtidig hadde konfliktenes intensitet avtatt. Verdi- og interessekampen knyttet til bilen ble i stadig økende grad erstattet med fagkunnskap og byråkrati. Bilens eksperter, ingeniørene, kom derfor også til å prege ledelsen av samferdselssektoren.

Baalsrud var sjef for veidirektørkontorets ingeniørvdeling i perioden 1900 til 1912. Han arbeidet dermed under både Krag og Skougaard i en tid preget av store endringer innen samferdselen. I denne perioden foregikk en omfattende praktisk utprøving av bilene på norsk jord. Samtidig ble lovverket utviklet. Baalsrud ble tilsatt som amtsingeniør i Lister og Mandals amt (nå Vest-Agder) i 1912. I perioden fra 1913 til 1916 var Baalsrud også bilsakkyndig, noe som brakte han så nært brukerne som det var mulig.³⁹ Det var «krigsbilen» som på mange måter dannet grunnlaget for Baalsruds teknologiforståelse. Mens bilen i mange tilfeller representerte et problem før første verdenskrig, endret bilens karakter seg i løpet av krigsårene og sto mer fram som en løsning enn et problem i kommunikasjonsmessig sammenheng.

Baalsrud så på den norske samferdselen i et bredt perspektiv. Under sin periode i Lister og Mandals amt arbeidet han ikke utelukkende med veisaker. I likhet med en rekke av amtsingeniørene var han engasjert i jernbanesaken. Som medlem i amtets jernbanekomitee arbeidet han spesielt med Sørlandsbanen. Han var også sekretær i Hirtshalskomiteen som arbeidet med fergeruta mellom Kristiansand og Hirtshals. Baalsrud var i likhet med Krag og Skougaard medlem av bestyrelsen av Den Polytekniske Forening og var redaktør for *Teknisk Ugeblad* i perioden fra 1907 til 1909.⁴⁰

Baalsrud ble en forkjemper for bruken av biler på strekninger som var ulønnsomme for jernbanen. Dette tok han opp i en rekke innlegg, både i tek-

38. Bull et al. (1923) side 333.

39. Paus (1962) side 37.

40. Ibid.

niske tidsskrifter og i aviser. Han ble dermed på mange måter en teknologisk integrator som ønsket å se jernbane-, bil- og fergetrafikken i et helhetlig perspektiv. Baalsrud tok også opp spørsmålet om å utbedre eldre veianlegg for økt bruk av bilen der spesielt utprøvingen av nye veidekktyper sto sentralt.⁴¹ Han bidro dermed til en ytterligere modernisering av det norske veinettet.

Tanken om å se jernbane og bil som et samlet felt innen samferdselen, hadde kommet opp allerede på det store bilmøtet i Kristiania i 1915. Selv om rutebilene på mange måter var landsbygdas bil, var det allerde den gang ønskelig å se den i en større sammenheng. «Ruteautomobiltrafikken er imidlertid ikke bare en lokal affære. Og jo mere utviklingen skrider frem, vil den mere og mere gaa ind som et led i et stort sammenhengende kommunikasjonssystem for det hele land».⁴² Det var dette Baalsrud tok tak i; rutebilen skulle ikke lenger sees på som lokale enkelttiltak, men mer som et ledd i stort nasjonalt system.

Med utgangspunkt i at bilen stadig oftere ble nevnt i forbindelse med jernbanen, ville det neppe være verken ønskelig eller mulig å etablere en jernbaneplan uten at bruken av bilene ble berørt. Skulle en tro amtsingeniørene, hadde bilen en funksjon i denne sammenheng: «Automobilen kan til en viss grad erstatte jernbanene i strøk, hvor trafikken ikke er stor nok til å berettigg saadanne».⁴³ Det var nå blitt legitimt å snakke om bilen som en erstatter for ulønnsomme jernbaner, et syn som hadde skapt store kontroverser bare noen få år tidligere.

Den industrielle ekspansjon og den allmenne utvikling førte med seg et stigende krav til transportmidler, både krav til ombygging av gamle baner og anlegg av nye baner i et sammenhengende riksbanenett. I 1916 ba Arbeidsdepartementet NSBs hovedstyre om å utarbeide en byggeplan der både krav om ombygging av gamle baner og anlegg av nye baner til et sammenhengende riksbanenett skulle inngå. Ønsket var å se på både en eventuell ombygging av gamle baner og anlegg av nye. Dette arbeidet skulle munne ut i «Den Holtfodtske landsplan», oppkalt etter NSBs generaldirektør Christian Holtfodt. I denne byggeplanskomitéen satt også veidirektør Baalsrud.

På grunn av første verdenskrig og regjeringsskiftet i 1920 ble arbeidet noe utsatt, men fra 1920 av gikk planarbeidet raskere. Våren 1921 forelå det første forslaget i form av «Innstilling fra Komitéen til revisjon av prinsippene for vår jernbanebygging». I denne innstillingen pekte komitéen på:

«De siste års rivende utvikling av automobiltrafikken er iferd med å revolusjonere de tilvante begreper om nyttevirkingen av en landevei i forhold til en jernbane». (...) I Danmark synes endog konkurransen fra

41. Bull et al. (1923) side 334.

42. Landslaget for Reiselivet i Norge, *Aarbok for 1915*, side 113.

43. St. prp. nr 90 (1918), side 5, uttalelse fra amtsingeniøren i Søndre Trondhjems amt.

bilene å skulle bli sjenerende for statsbanenes økonomi, idet det siste fraktpålegg - som var ment å skulle bringe balanse i budgettet - har medvirket en sterk nedgang i jernbanetrafikken til fordel for automobilerne.»⁴⁴

Komitéen anbefalte overfor statsmyndighetene at hvis man vurderte å anlegge sidebaner eller lokale baner, måtte det foreligge økonomiske beregninger som dokumenterte at et jernbaneanlegg, både teknisk og økonomisk, var mer lønnsomt enn etableringen av en bilrute, «hvis opprettelse og drift staten i tilfelle kunde yte støtte».⁴⁵

Disse lønnsomhetsvurderingene gjaldt ikke bare rutebiltrafikken der folk og mindre gods ble fraktet. Veidirektør Baalsrud hadde foretatt økonomiske analyser som viste at frakt av varer med lastebiler også kunne være mer lønnsomt enn frakt på skinner.⁴⁶ Et interessant forhold er at Baalsrud også omtalte lastebilene som rutebiler, og utvidet med dette forståelsen av hva en rutebil på landet kunne være. Den kunne frakte folk, gods eller en kombinasjon. Rutebilen på landet kunne dermed være både en buss, en buss med et mindre lasteplan, en lastebil med passasjerplasser på planet, men også rene lastebiler. I tillegg ble rutebilene i mange distrikter forstått som 7-seters personbiler med både åpne og lukkede karosserier.

Rutebilen var nå flyttet over fra en diskurs sterkt preget av mange og sprikende holdninger, til i større grad å bli vurdert i en økonomisk sammenheng. Komitéen pekte på at «bilene i så stor utstrekning har evnet å konkurrere med de allerede bestående jernbaner selv i den sterkeste trafikk, skyldes hovedsakelig at bilene kan besørge hele transporten fra avsender til mottager».⁴⁷ Prinsippet «fra avsender til mottaker», eller «fra dør til dør» om en heller vil, fortalte om en ny tenkning, der tid, økonomi og komfort smeltet sammen. Samfunnet kunne spare tid og penger gjennom å gjøre bestilling og frakt av varer lettere for mottakeren. Bilen skulle ikke lenger bare fungere som en tilbringer inn mot jernbanen, men som en totalløser i fraktsammenheng fram til kundens dørstokk. Slik sett sto en også på terskelen til en forbrukertenkning med et sterkere søkelys på omsetting av varer enn på produksjonen av dem.

Ettersom bilbruken etter hvert hadde fått et betydelig omfang, kunne man ikke lenger se bort fra det nye transportmiddelet. Det viktigste med denne pla-

44. *Innstilling fra Komitéen til revisjon av prinsippene for vår jernbaneutbygging*, Avsnitt IV «Om opprettelse av bilruter istedfor bygging av sidebaner og lokalbaner», Steenske boktrykkeri Johannes Bjørnstad, Kristiania 1921 side 38.

45. *Innstilling fra Komitéen til revisjon av prinsippene for vår jernbaneutbygging*, Avsnitt IV «Om opprettelse av bilruter istedfor bygging av sidebaner og lokalbaner», Steenske boktrykkeri Johannes Bjørnstad, Kristiania 1921 side 98.

46. *Ibid.* side 72.

47. *Ibid.* side 38.

nen må derfor sies å være at den åpnet for bilen som et akseptert transportmiddel. Fra å være en ren jernbaneplan ble «Den Holtfodtske landsplan» tilnærmet en samferdselsplan hvor jernbanen ble vurdert i samband med bilens muligheter. I dette perspektivet skulle distriktene bindes sammen.

Ikke uventet skulle man prioritere distrikter med utbyggingsmuligheter og med stor fraflytting. Slik sett ble planen også et ledd i en distriktsutbygging, selv om det ble valgt andre formuleringer. På mange måter var dette nok et oppgjør med sektortenkningen der jernbane og bil sto mot hverandre. Et annet sentralt forhold var at hvis man skulle få nytte av bilen som et transportmiddel for både folk og gods, måtte en åpne for større kjøretøyer; både lastebiler og busser. Dette økte presset på veiutbyggingen i Norge. Slik sett ble jernbaneplanen av 1923 indirekte et formalisert krav om opprustning av veinettet. Slik jeg ser det, bidro også dette kravet til en overgang fra en sektortenkning til en mer overordnet nasjonal samferdselsforståelse.

Dette kravet var imidlertid ikke noe nytt. Hvis vi går tilbake til tiden etter 1850, var denne tenkningen nettopp grunnlaget for det tette samarbeidet mellom veidirektør Krag og jernbanedirektør Pihl. En eventuell opprustning av veiene skulle som vi har sett, sees i relasjon til utbyggingen av jernbanen. Den gang ble imidlertid jernbanen prioritert foran en utbygging av veinettet. Under Skougaard-perioden var det mer et spørsmål om jernbane eller bil på et tidspunkt der det verken fantes økonomi eller politisk vilje til å satse på begge kommunikasjonsformer. Slik sett virket bilen polariserende på samferdselssektoren under Skougaard. Da Baalsrud tok over, kom veidirektøren og jernbanedirektøren igjen inn i et tettere samarbeid. Nå var situasjonen endret, der bilen og jernbanen i langt større grad ble sidestilt. Av dette kan vi også lese at Norge sto overfor forsterkede krav til kommunikasjon. Distriktene skulle bindes sammen med de sentrale markedene i byene. Overgangen fra naturalhusholdning til markedsøkonomi var nå godt synlig nettopp innen samferdselssektoren. Ikke minst sier dette noe om bilens endrede stilling, ikke bare innen samferdselen, men også i samfunnet som helhet.

Den utvidede forståelsen av rutebilen kan også leses som et lite, men viktig skritt i denne endringsprosessen der nye finansieringsformer ble utprøvd. I 1923 nedsatte generaldirektøren for Norges Statsbaner og veidirektøren et utvalg som besto av overingeniør Tor Olsen og avdelingsingeniør F. Lyng fra veivesenet samt kontorsjef L. Foss og trafikkinspektør Bech fra statsbanene. Utvalget foreslo å sette i gang statsdrevne bilruter. De ble omtalt som «forsøksruter», ikke ulikt veidirektør Krags innfallsvinkel da han gjennomførte prøveturen i 1901 med bil fra Otta til Åndalsnes. Målet var «å vinne erfaring for automobilens anvendelighet».⁴⁸ Middelet var rutetraffic i tilknytning til

48. St. prp. nr 103 (1923), «Om igangsettelse av forsøk med statsdrevne automobilruter», (bilag), side 11.

eksisterende kommunikasjon som en erstatning for lokale jernbaner og lettere trafikk. Ved planleggingen skulle man ta sikte på en enkel og billig driftsordning og etablere samtrafikk med jernbane og dampskip. I tillegg skulle en bruke store biltyper «under hensyntaking til veienes bæreevne og til den påregnelige trafikk - for derigjennom å få den mest økonomiske drift».⁴⁹

Representantene Foss og Bech fra statsbanene sa at

«Det er også innlysende at rutebilenes nytteverdi ikke kan komme til sin rett med mindre de får en organisk tilknytning og sammenheng med jernbanenettet. Det er gjennom bilrutene jernbanen foreløpig skal nå frem til de bygdelag som ennå ingen bane har, og for å minske savnet i disse bygdelag bør det tilstrebes å gjøre begge kommunikasjonsmidler til et sammenhengende hele i trafikkteknisk henseende».⁵⁰



Lillehammer jernbanestasjon i 1925 der både personbiler og lastevogner ventet på toget for å bringe folk og varer ut i distriktene.

Bruken av ordet «organisk» gir assosiasjoner til rutebilen som en teknologisk temmet gjenstand som hadde funnet sin plass i forhold til jernbanenettet. Dette nettet besto ikke bare av biler og tog, men også av folk, fagkunnskap, penger og fremtidsplaner der de enkelte bestanddelene i stor grad var avhengige av hverandre. Skillelinjene mellom selve teknologien og brukerne ble dermed visket ut. En kan med rette hevde at bilen nå inngikk i det Hughes kaller «et stort teknologisk system».⁵¹

49. Ibid.

50. Ibid. side 12.

51. Hughes (1989).

Om forholdet mellom jernbane og bil skrev veidirektør Baalsrud: «Saavidt forstaaes begynder en mere objektiv anskuelse at vinde terræng, idet det mere og mere forfektes, at det er de store stambaner og de mangfoldige større eller mindre automobilruter som til sammen vil bli vore kommunikasjonsmidler paa landjorden i den nærmeste fremtid».⁵² Dette var en tenkning som støttet en samlet plan for bil og jernbane i Norge. Den reduserte samtidig kravene om små lokale jernbaner på den norske landsbygda.

Rutebilene var nå på mange måter sidestilt jernbanen. Bilene skulle erstatte lokale jernbaner og støttes finansielt av staten. Bilrutene ble med dette et mer synlig statlig anliggende, prosjektert og finansiert med statlig støtte. Nå sto man overfor endringer i retning av det forfatteren Inge Krokan beskriver som et «hamskifte», men nå knyttet til samferdselssektoren. Rutebilen hadde nå preg av å være en «nasjonal bil», et samferdselsmiddel som var sidestilt jernbanen.

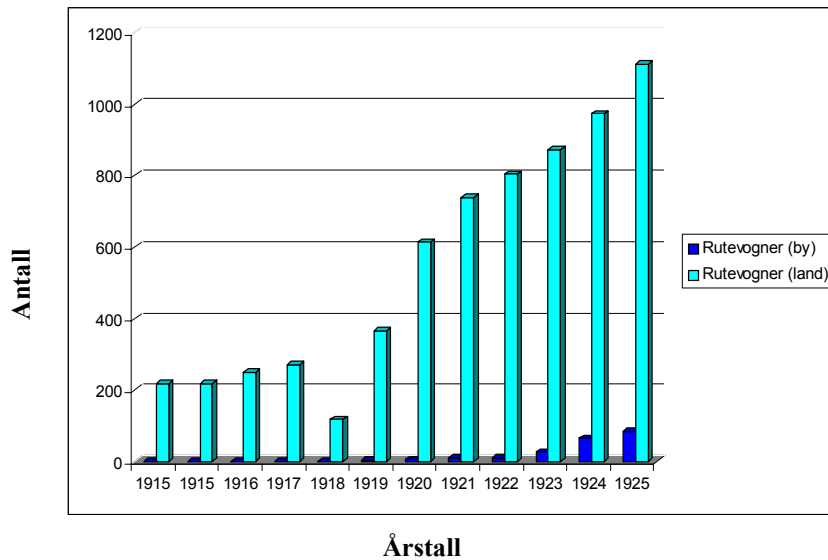
For å kunne forstå de store endringene som skjedde under og etter krigen, skal vi kort se på hvordan vognparken utviklet seg.

13.7 Vognparken etter krigen

På slutten av 1926 var det 38 331 motorkjøretøyer i Norge, en dramatisk økning fra perioden før krigen.⁵³ Samme statistikk viser at det var 21 483 private vogner, men bare 8 869 av dem fantes spredt rundt om på den norske landsbygda. Landsbygda hadde 1 395 rutebiler som trafikkerte 17 609 km landevei, mens det tilsvarende tallet i byene var 128. Rutene i byene var rimeligvis langt kortere, men overraskende nok til sammen bare 160 km. Faktisk var det slik at rutebilen var nesten fraværende i byene før første verdenskrig. Forholdet mellom by og land når det gjaldt rutebilene, ble trolig forsterket på grunn av ordningen med statsfinansiering. Satt på spissen fikk rutebilene i all hovedsak betydning på og for landsbygda. De dekket samferdselsoppgaver som i utgangspunktet var tiltenkt jernbanen. Slik sett ble rutebilene de mindre befolkede områdenes «småjernbaner» og finansiert som vi har sett, delvis med statlige subsidier. Rutebilen spilte som vi ser, en langt viktigere rolle på landsbygda enn i byene. Mens landsbygda hadde relativt få lastebiler (se grafen på side 264), var disse kjøretøyene mer vanlige i byene der de ble brukt innen industri og næringsliv.

52. «Veiene i forhold til trafikkravene», Veidirektør Baalsruds foredrag ved N.I.Fs og Veivæsenets jubiléer 9. desember 1924, *Meddelelser fra Veidirektøren* Nr. 54, des. 1924, side 225.

53. *Statistisk Aarbok for 1926*, tabell 87, side 85.



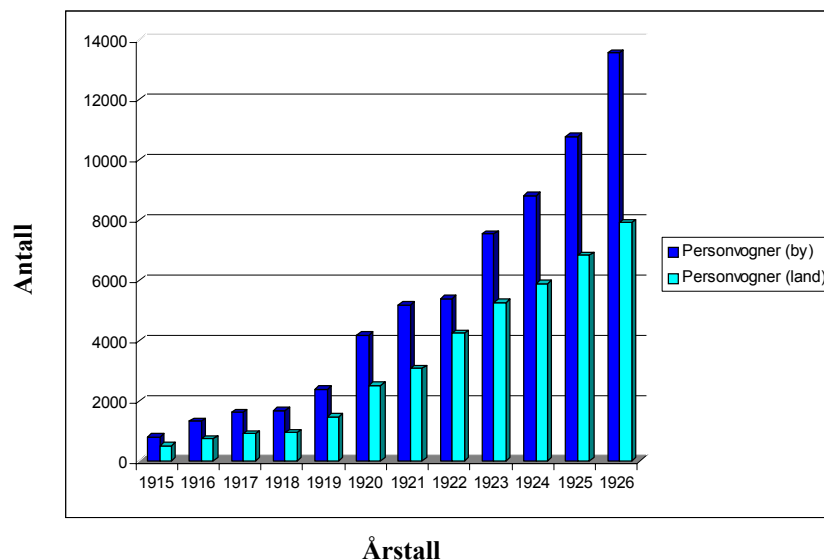
Lastebilene er skilt ut i en egen statistikk på side 264.

Noe av forklaringen når det gjelder det manglende «kollektive» tilbudet i byene, er å finne i fordelingen av personvognene (se grafen på neste side). I statistikken for personvognene var det ikke noe skille mellom privatbiler og drosjer. Det er imidlertid all grunn til å tro at en betydelig del av personvognene var drosjer, spesielt i de store byene. Et annet forhold er sporveiene i de store byene. Drosjene og sporveiene spilte på mange måter den samme rollen som rutebilene på landsbygda. Avstandene var overkommelige og takstene akseptable. Slik sett var behovet for buss mindre, noe som også kommer fram gjennom «bybussenes» moderate rutelengder.

Når det gjaldt personvognene var situasjonen på mange måter snudd på hodet. Mens det i 1915 fantes 794 personbiler i byene, var det 486 slike kjøretøyer på landet. I 1926 var tallene henholdsvis 13 563 og 7 920 personbiler. Grafene viser imidlertid at økningen i antall kjøretøyer var størst i byene.

Norge var på mange måter «automobilisert», men med klare skillelinjer mellom by og land. Hvis en tar byenes begrensede utstrekning og den sterke befolkingskonsentrasjonen i betraktning, er det ingen overdrivelse å hevde at personbilene i all hovedsak var et byfenomen. I tillegg kom det faktum at småbyer og tettsteder var inkludert i tallene fra landsbygda. Hvis vi ser spesielt på Kristians amt, er det mulig å se et mer detaljert bilde. I 1922 fantes det 605 biler i dette amtet. Av disse var bare 50 privatbiler innregistrert på gårdbrukere. Fire bønder drev med drosjekjøring og hadde egen bil. En drev med rutebil, mens to bønder hadde anskaffet seg henholdsvis en varebil og en lastebil.⁵⁴ Til sammenligning fantes det i underkant av 20 000 hester i Kristi-

ans amt på samme tidspunkt.⁵⁵ Amtet sto imidlertid på terskelen til store endringer innen samferdselen. I 1926 var antallet biler mer enn fordoblet.⁵⁶



Bilbruken i Norge hadde økt markant. Norge begynte å se de samme utviklingstrekkene som en kunne se ellers i Europa. Tidene hadde endret seg, og motstanden på landsbygda var i ferd med å avta. I 1924 sa veidirektør Baalsrud: «De hundreder av forbud og vanskeligheter ændres eller ryddes saktelig av veien. Landbefolkningens sympati som længe manglet, synes at være kommet for alvor».⁵⁷ Den nye måten å se samferdselen på, både nasjonalt og internasjonalt, presset også på en revisjon av veiloven. Det var på dette grunnlaget veiloven ble revidert i 1926. Vi skal avslutningsvis se nærmere på dette.

13.8 Motorvognloven av 1926

I forbindelse med Veikongressen i Sevilla i 1923 tok overingeniør J. Munch initiativ til opprettelsen av «Den skandinaviske veikomite».⁵⁸ Målet var å opprette enhetlig i saker som angikk veisektoren. Det ble spesielt pekt på betydningen av å etablere et felles internasjonalt trafikkreglement og en internasjonal

54. *Bilboken for Norge 1922*, redigert av Løitnant Frithjof Lange, Grafisk Institut, Kristiania.

55. Anslag basert på statistikk i *Lillehammer Tilskuer* 11. april 1919.

56. Statistisk årbok for 1926. Antallet biler var 1442 i 1926.

57. Veidirektør Baalsruds foredrag ved N.I.Fs og Veivæsenets jubiléer 9. desember 1924, referat i *Meddelelser fra Veidirektøren* nr 54, des 1924, side 218.

konvensjon for veitrafikken. I hvert av de skandinaviske landene ble det etablert egne veikomiteer som skulle behandle sakene på et nasjonalt nivå. Den norske komiteen besto av representanter for KNA, representanter fra Norges kommunale ingeniørvæseners forening og fra Veiingeniørenes avdeling av Den norske ingeniørforening. Veidirektør Baalsrud ble valgt til formann, mens overingeniør Munch ble viseformann. Både på et nasjonalt og et internasjonalt plan fikk ingeniørene en mer synlig rolle i forbindelse med lovarbeidet. Et annet viktig forhold var at biltrafikken nå skulle sees i et internasjonalt perspektiv. Denne nasjonale veikomiteen brakte også en viktig del av samferdselsdebatten inn i sentrale beslutningsorgan utenfor Stortinget og departementet. Etableringen kan også leses som en generell økning i betydningen av biltrafikken.

Den mer bredspektrede interessen for bilene kan også leses gjennom stiftelsen av Norges Automobil-forbund (N.A.F) i 1924. I et opprop i Norsk Motorblad ble det pekt på at «I N.A.F kan folk av alle samfunnslag møtes i felles interesse, nemlig til arbeid for motorsporten og motorfolket som sådant».⁵⁹ Forbundet skulle samarbeide med allerede etablerte klubber. Initiativet kan dermed også tolkes som en demokratisering og folkeligjøring av «bilismen». Samtidig kan dette også leses som et tilsvar til KNA som hadde utviklet seg til en interesseorganisasjon for de bedrestilte og ikke for «motorfolket som sådant». Den økte bilbruken og de nye samarbeidsrelasjonene både nasjonalt og internasjonalt, presset på en revisjon av veiloven. Revisjonen kom i 1926.

Mens motorvognloven av 1912 var kortfattet, ble den reviderte motorvognloven langt mer detaljert. Dette fortalte ikke bare om en mer sammensatt og kompleks forståelse av bilene. Trafikken hadde i tillegg økt sterkt, noe som krevde en helt annen form for regulering. Som vi har sett, fantes det 38 331 motorkjøretøyer i Norge i 1926, en dramatisk økning fra perioden før krigen.⁶⁰ Denne økningen kan ikke utelukkende leses som en større generell aksept for bilene. Da den sivile produksjonen kom i gang etter krigen og konkurransen på bilmarkedet økte, falt prisene på bilene til det halve. Prisen på bilene var viktig, da mange brukere, blant annet bøndene, var avhengig av hesten, og kunne dermed ikke erstatte hesten med bil. Bilen kom dermed i mange sammenhenger som et kostbart tillegg som ikke bare var koblet til nytteverdi og vilje til å kjøpe bil, men også til lønnsomheten ved å drive landbruk. Dette endret seg etter hvert som det kom bruktbiler på markedet. Et annet forhold er at lukkede biler kom som et alternativ til de åpne kalesjevognene, noe som bidro til at kjø-

58. *Meddelelser fra veidirektøren*, Utgitt av Teknisk Ukeblad, Kristiania 1924, side 40. (Jens Munch som tidligere hadde vært amtsingeniør i Nordre Trondhjems amt, var på dette tidspunktet ansatt som overingeniør i Østfold fylkes veivesen.

59. *Norges Automobil-Forbund gjennom 25 år, 1924–1948*, Haraldson A.S, Oslo 1949, side 26.

60. *Statistisk Aarbok for 1926*, tabell 87, side 85.

resesongen kunne utvides.⁶¹ Et tredje forhold er at de mest sentrale vinterveiene gradvis ble brøytet.



De snødekte veiene åpnet for ytterligere forsøk og teknologisk tilpasning. Øveråsen på Gjøvik laget disse «motorsledene». Chassisene til de to kjøretøyene ser ut til å være bygd rundt en Harley Davidson motorsykkelmotor. Disse meget smale kjøretøyene var velegnet både når det gjaldt snøforet og møtet med hest og vogn. Bilet er tatt på Mjøs-isen rundt 1917. (Foto i egen samling).

Mens amtsstyrene tidligere kunne innskrenke retten til å bruke hovedveiene, ble dette nå overført til departementet når «sådan kjøring ansees som farlig eller til særlig ulempe for den offentlige ferdsel».⁶² Hovedveiene var ikke lenger et amtsanliggende, men ble brakt opp på et nasjonalt nivå. Slik sett skapte veiloven av 1926 et klarere skille mellom amt og departement.

Når det gjaldt bygdeveiene, skulle disse fortsatt kunne åpnes av amtsveistyret etter at herredsstyrene hadde uttalt seg. Det var nok noe optimistisk å hevde at publikum utover landdistriktene hadde «faaet overbevisning om at dette er et befordringsmiddel, som man bør hjelpe frem paa alle mulige maa-ter».⁶³ Noen betydelig hjelp fikk de heller ikke gjennom revisjonen av veiloven. I forbindelse med Veiloven av 1912 ble det som vi har sett, innført avgifter på bilene. For de rutegående vognene skulle inntektene fra avgiftene gå tilbake til distriktene der rutebiltrafikken foregikk. For bilene som ikke gikk i fast rute, skulle inntektene fordeles av departementet i forhold til trafikkgrunnlaget. I forbindelse med revisjonen i 1926 ble det slått fast at «avgiftene skal

61. *Norges Automobil-Forbund gjennom 25 år, 1924–1948*, Haraldson A.S, Oslo 1949, side 13.

62. Veiloven av 1926, §19.

63. Landslaget for Reiselivet i Norge, *Aarbok for 1915*, side 121 (Stiftamtmand Koren [Kristiansand S], innlegg på automobilmøtet i Kristiania, 26. november 1915).

brukes til vedlikehold, forsterkninger og ombygning av veidekket på veier (gater) med stor automobiltrafikk». ⁶⁴ Slik jeg ser det, favoriserte denne bestemmelsen byene. Slik sett skapte ikke Veiloven av 1926 noen umiddelbar økonomisk bedring for landsbygda når det gjaldt utbyggingen og vedlikehold av veiene. Dette ble imidlertid endret av Stortinget i 1928 da det ble besluttet at avgiftene fra landets 18 landfylker skulle tilbakeføres til fylkene mot at de selv svarte for 1/3 av veikostnadene. ⁶⁵ Dermed ble også veiutbyggingen og med det også veienes tilpasning til biltrafikken gradvis bedret.

Veiloven av 1926 utvidet også dispensasjonsretten når det gjaldt retten til å stenge veiene. ⁶⁶ Loven slo fast at «For en enkelt gang skal fylkesmannen, overingeniør for veitilsynet (den tidligere amtsingeniøren), tilsynsmann og lensmann – hver innen sitt distrikt – gi tillatelse til å kjøre med motorvogn på veier hvor sådan kjøring ellers er forbudt». ⁶⁷ De underordnede beslutningsleddene kunne imidlertid ikke overprøve fylkesmannen. Gjennom denne beslutningen var det åpnet for langt flere unntak enn tidligere. Slik sett kan dette tolkes som nok et skritt i retning av en mer generell åpning også av bygdeveiene. Demokratiseringsprosessen gikk dermed videre, preget av et mer liberalt syn på bilene. Samtidig ble lover og regler langt mer detaljerte, og formet indirekte både bilen og brukerne.

Dette kan vi se av det omfattende settet av forskrifter som ble laget. Det ble utviklet egne trafikkregler for hvordan trafikantene skulle opptre i trafikken. Mens veiloven av 1912 skulle temme bilene, skulle trafikkreglene temme trafikantene. Motorvognloven og forskriftene med trafikkreglene framsto som omfattende «bruksanvisninger» for hvordan bilene skulle oppfattes. Sikkerhetsforhold, økonomiske aspekter som avgiftsberegning og luksusskatt ble innvevd i en kompleks og sammensatt regulering av menneskelig atferd. I denne reguleringen inngikk en beskrivelse av hvordan sosialt samvirke skulle utfoldes på de norske veiene. Skillelinjene mellom bilen som teknologisk objekt og brukerne ble enda mer usynlige. Samlet styrte disse forordningene trafikken og bilbruken i en langt større grad enn tidligere. Det offisielle synet på hva en bil skulle være og hvordan den skulle brukes, ble samtidig også klarere. Bilen ble synlig som en «offisiell» bil, mens den tidligere i langt større grad var gjenstand for en individuell fortolkning. Slik sett sto man på terskelen til en «bilverden».

64. Veiloven av 1926, § 26.

65. *Meddelelser fra Veidirektøren* nr 4, 1928.

66. Veiloven av 1912 hjemlet denne dispensasjonsretten. I § 2 sto følgende: «For enkelt gang kan lensmanden – i tilfælde paa nærmere angivne vilkaar – gi tillatelse til kjøring med motorvogn paa veier, hvor saadan kjøring ellers ikke er tillatt».

67. Lov om motorvogner av 20. februar 1926, §19.



A/S Rauma Automobilselskaps Cadillac på vinterklede veier. Med kjettinger kom vognene seg fram også om vinteren. Selskapet hadde for øvrig seks Cadillacer på «stallen». (*Bilboken for Norge 1922*). (Postkort i egen samling).

Et annet interessant poeng var at den reviderte motorvognloven nå slo fast at «innehavere av automobilruter, personer i offentlig tjeneste, læger, jordmødre, dyrlæger og i særlige tilfelle også andre kan få tillatelse til å bruke motorkjøretøi på veier som ellers ikke er åpne for automobiltrafikk».⁶⁸ Unntakene kunne altså gis når lokalsamfunnene hadde spesiell nytte av bilbruken. Dette lovtillegget kom på grunnlag av en sedvane etablert gjennom amtsveistyrener og lensmennes fortolkning av § 2 i den gamle veiloven som nettopp åpnet for dispensasjon i enkelte tilfeller.

Motstanden mot bilene på landet, og da spesielt de private vognene, var fortsatt stor, men fallende. Bilene kunne ikke lenger oversees. De var en del av trafikkbildet, både i byene og på landet, selv om bilen på landsbygda lenge skulle være et kollektivt kjøretøyet i form av rutebilen. Noen generell bruk av privatbilen var det ikke åpnet for.

13.9 Konklusjon

Første verdenskrig skapte store og uforutsatte endringer innen måten å tenke samferdsel på. Slagmarkene ble et teknologisk utviklingslaboratorium hvor forbrenningsmotoren ble utprøvd under svært krevende forhold. Lastebilene

68. *KNAs rutebok og årbok for 1938*, side 63.

erstattet i stor utstrekning hestene i trenlinjene inn til fronten. Den teknologiske utviklingen av lastebilene gikk raskt og de viste seg å ha klare fortinn ikke bare sammenlignet med hestetransport, men også i forhold til jernbanen som var svært sårbar under de mange bombeangrepene som preget krigføringen. Krigen ble på mange måter en irreversibel prosess der det ble umulig igjen å legge opp krigføring med utgangspunkt i bruk av hest og vogn. Dette kom også til å prege utviklingen av samferdselssektoren, ikke bare internasjonalt, men også nasjonalt.

Bilen kom gradvis inn i et mer demokratisk system med flere og flere aktører. «Eneveldet» som var representert ved amtmennene og delvis veidirektøren før veiloven trådte i kraft i 1913, ble erstattet av en bredere beslutnings-gruppe der Stortinget, departementet, amtsveistyrene og herredsstyrene i større grad delte på makt og innflytelse. Man kan imidlertid med rette hevde at «eneveldet» fikk en lokal videreføring gjennom herredsstyrenes økte innflytelse over bygdeveiene. Til tross for dette synes beslutningene over de norske veiene, og da spesielt hovedveiene, å være gjenstand for mer åpne beslutningsprosesser. Dette var imidlertid ikke et isolert fenomen knyttet til samferdselen. Innen det norske politiske beslutningssystemet vokste de politiske partiene fram og dannede grunnlaget for vår tids parlamentarisme. I denne sammenheng styrket bondene som gruppe sine posisjoner. Norge sto dessuten overfor forsterkede krav til kommunikasjon. Distrikt og by skulle bindes sammen med de sentrale markedene i byene gjennom samferdselssektoren og valg av teknologi.

På slutten av krigen gikk veidirektør Skougaard av, og ble erstattet med veidirektør Andreas Baalsrud. Han ble en forkjemper for bruken av rutebiler på strekninger som var ulønnsomme for jernbanen. Han ble en integrator som ønsket å se både jernbane, rutebil og båttrafikken i et helhetlig perspektiv. Gjennom dette engasjementet framsto samferdselssektoren mer samlet, og var ikke lenger knyttet til sektorene hest og vogn, jernbane eller bil. Veidirektøren og jernbanedirektøren kom igjen inn i et tettere samarbeid, men nå var situasjonen endret. Bil og jernbane ble i langt større grad sidestilt. Rutebilene ble nå subsidiert gjennom statlige tildelinger. Vi har også sett at staten etablerte egne bilruter som en forsøksordning.

Jeg har tidligere pekt på at rutebilen på mange måter ble en «herredsbil» i forbindelse med utviklingen av veiloven av 1912. Etter første verdenskrig ble rutebilen som begrep mer nyansert. Bilen fikk en bredere teknologisk fortolkningsramme og ble fysisk generelt større. På de beste veiene ble den et busslignende kjøretøy ikke ulikt det vi ser i dag. I tillegg kom lastebilene i større grad inn på veiene, indirekte støttet av Forsvarsdepartementet. Vi har tidligere sett at bilene ble tilpasset veiene. Nå sto en overfor et veiskille der bevilgningene til veisektoren økte. Veiene ble gradvis bedre og med det økte også antall kjøretøyer på de norske landeveiene. Selv om bilparken ikke ble like bredspektret som i byene, var det ikke mye som manglet. Småbyene fikk sine

drosjer, gjerne i form av 7-setere. De mindre skysselskapene valgte samme biltype, mens de kommunale og interkommunale selskapene fikk busser, lastebiler og kombinerte vogner (lastebiler som også hadde plass til noen få passasjerer).

Herredsstyrene skulle ha kontroll med bygdeveiene lenge, også etter at den reviderte motorvognloven av 20. februar 1926 ble iverksatt 1. januar 1927. Noen bedring når det gjaldt regelverket, lå langt inn i fremtiden. De strenge restriksjonene knyttet til bruken av herredsveiene ble heller ikke fjernet ved revisjonen av motorvognloven i 1938.⁶⁹

Så sent som i 1949 skrev Norges Automobil-Forbund:

«N.A.F arbeidet også stadig for å få åpnet flere veier over høyfjellet og på Vestlandet for biltrafikk utenom rutebilenes tider, og etter hvert kom det stadig meldinger om at veier ble åpnet helt for trafikken, så erobringen av veiene foregikk jevnt og sikkert».⁷⁰

Denne «erobringen» var knyttet til en utvidet forståelse av bilen som et nyttekjøretøy der også de private vognene måtte inngå. Dette forutsatte at også privatbilen ble sett i et nytteperspektiv og ikke som «rikfolks leketøy». Denne endringen i forståelsen av den private bilen måtte ta tid og kom ikke før etter andre verdenskrig, et forhold som er analysert av Per Østby.⁷¹

69. *KNAs rutebok og årbok for 1938*, side 54.

70. *Norges Automobil-Forbund gjennom 25 år, 1924–1949* ved direktør F. Naggel Erichsen, Haraldsson A.S. Oslo 1949, side 53.

71. Per Østby (1995).

Kapittel 14

Konklusjon

En automobil maa behandles med omhu, ja, man kan næsten si kjærlighet, hvis man skal faa den rette glæde av den. Kan man ikke tænke sig at kunne nære disse følelser for automobilen, bør man betænke sig flere ganger paa at kjøpe bil.¹

14.1 Innledning

I denne studien har jeg undersøkt og analysert viktige sider ved bilens innføring og integrering i Norge i perioden 1895–1926. Gjennom å belyse disse prosessene har jeg også beskrevet endringer som det norske samfunnet gjennomgikk i samme periode. De hendinger og endringer som jeg har beskrevet, er omfattende og sammensatte. De besto av ulike hendelser og tiltak som vanskelig lar seg generalisere, samt mer kjente og generelle endringsprosesser relatert til innføring av nye teknologier.

I dette avsluttende kapitlet vil jeg gi et sammendrag av de tre fasene i bilens innføring, omforming og integrering. Her vil jeg trekke fram noen hovedtrekk og overordnede endringer. To forhold er sentrale i denne sammenhengen: Reguleringen gjennom lovutviklingen og det jeg innledningsvis kalte «samferdselens triangel» – forholdet mellom bil, hest og vogn, og jernbane. Deretter vil jeg se mer inngående på de tre forholdene som jeg antydte i innledningen. Først vil jeg si noe om denne prosessens karakter. Deretter vil jeg peke på noen sider ved bilens rolle når det gjelder forholdet mellom by og land. Sist, men ikke minst, vil jeg trekke ut noen særtrekk ved det jeg har kalt for «bilens domestisering».

1. Arentz (1924) side 3

14.2 Den eksotiske bilen, 1895 – 1904

Denne korte perioden var preget av følgende forhold: Det var bare et fåtall biler i Norge. Ved utgangen av 1904 var antallet neppe mer enn 30. Selv om bilen internasjonalt sett hadde begynt å få en viss utbredelse og bruk, var det svært ulike meninger om hva en bil skulle være og hvilken rolle den skulle ha. Sist, men ikke minst, var teknologien lite utprøvd og ustabil. Det var denne teknologiske og samfunnsmessig uferdige og uformede bilen som fra 1895 begynte å komme til Norge. På samme måte som bilen var uferdig og uformet, var det norske samfunnet i denne perioden under sterk omdanning. Byene vokste, industrien fikk større betydning og jordbruket var under omdanning.

I mitt tilbakeblikk på de føringer som lå til grunn da bilen kom, har jeg beskrevet hvordan veidirektør Krag engasjerte seg i eksperimentene med landeveislokomotivene på 1870-tallet. Erfaringene fra disse forsøkene ble viktige da bilen kom til Norge mange år senere. Også jernbanens utbygging og de senere forsøkene med tertiære jernbaner påvirket innføringen av bilen. Løsningene på landets samferdselsutfordringer innenfor transport av folk og gods på landjorda lå i jernbanen, hevdet mange. Langs veiene var det hest og vogn som skulle bidra til tilførselen inn mot jernbanesporene.

Denne måten å tenke og planlegge samferdsel på ble utfordret da bilene kom på slutten av 1800-tallet. Da hadde også de samferdselsmessige rammene endret seg mye. En viktig faktor synes å være at embetsmannsstandens innflytelse var blitt sterkt svekket og at bøndene hadde fått mer politisk makt på Stortinget. Dessuten hadde det samfunnsmessige rammeverket, dvs. industrialiseringen, urbaniseringen og omlegging til det som mange kalte salgsjordbruk, fått enda større betydning. En konsekvens av det var at byenes økonomi, levesett og kultur ble tydeligere og synligere, noe som igjen ga landsbygda og de som bodde der en følelse av å være presset og truet av ytre krefter. Dette presset var ikke bare av økonomisk karakter, men ble også sett på som en utfordring når det gjaldt landsbygdas levesett og tradisjoner. I denne sammensatte og konfliktfylte situasjonen ble altså et nytt transportmiddel introdusert. Bilen kom ikke bare til å true eksisterende måter å drive transport på. Den ble et symbol på bykulturen og kanskje også på moderniseringens «ubønnhørlige» framsteg. Slik var det mange på landsbygda som så det.

Selv om det var få biler de første årene, fikk de stor betydning ved at de antydte nye muligheter og andre samferdselsløsninger enn dem man allerede hadde. Et fåtall entreprenører kjøpte og tok bilen i bruk. En sentral person i denne første fasen var, som vi har sett, veidirektør Krag. Krag engasjerte seg sterkt i både jernbane- og automobilsaken. Når det gjaldt bilene, hadde Krag en utprøvende tilnærming der forsøk og enkle utredninger dannet grunnlaget for å skape en forståelse for denne nye samferdselsteknologien i Norge.

De første bilene som ble prøvd ut, hadde forskjellige løsninger for framdrift. Lenge var valget mellom damp, elektrisitet og bensin uklart. Det er kanskje ikke så påfallende at Krag engasjerte seg først med utprøving av de store dampvognene. Disse var basert på en kjent og gjennomprøvd teknologi. Ikke bare når det gjaldt det teknologiske, men også de samfunnsmessige valgene var preget av at man ennå befant seg i en «dampverden». Som vi så, ville Krag at de store vognene skulle inngå i den norske samferdselen som en slags vei-gående «jernbane».

Dette kan vi også relatere til det forhold at mens jernbaneutbyggingen var preget av nasjonal legitimitet, finansiering og styring, var bilene private, og som mange så det, fremmede og uønsket. Til tross for Krags initiativer hadde Stortinget verken vilje eller ønske om å engasjere seg i utprøving av den nye teknologien. Mens landeveislokomotivene hadde fått en positiv mottakelse av embetsmennene rundt 1870, viste bøndene på Stortinget rundt århundreskiftet liten forståelse for de nye kjøretøyenes muligheter. Automobilsaken ble derfor i det store og hele overlatt til Veidirektoratet, men uten at det fulgte penger med.

Til tross for liten politisk vilje til å satse på bilen, ble de ført til landet i et begrenset antall. Det betydde at selv om den politiske viljen manglet, måtte de administreres og tilpasses der de skulle brukes. Krag, som mente å se et stort potensial i bilen, initierte derfor en rekke tiltak som dels skulle fremme bilens sak, dels ha som mål å regulere bruken av bilen i et større samferdselsmessig bilde. Slik Krag så det, skulle automobilene i likhet med jernbanen, inngå i et kollektivt samferdselssystem og frakte varer, gods og folk over lengre strekninger. Krag ønsket derfor et eget regelverk for bruken av bilene.

Under Krag ble de første amtsvise regelverkene for bilene utviklet som et samarbeidsprosjekt mellom amtsingeniørene og veidirektøren. Disse regelverkene tok utgangspunkt i Veiloven av 1851 som også hadde vært lagt til grunn da landeveislokomotivene kom. En viktig konsekvens av dette var at amtmennene fikk beslutningsretten over de nye kjøretøyene på landsbygda. Vi ser her at Krags ønske om å regulere bruken av bilene med et felles nasjonalt regelverk, ikke vant fram. Som den pragmatiker han var, valgte han det nest beste, amtsvise regler.

Det er et paradoks at mens beslutningsmyndigheten ble delegert til amtsnivået, fantes det et fåtall kjøretøy utenfor hovedstaden. På mange måter regulerte derfor amtenes regelverk en tenkt bil. Paradoksalt nok var det også på landsbygda striden om bilens rolle og regulering kom sterkest til uttrykk. Allerede her ser vi en polarisering mellom det tenkte og det reelle kjøretøyet, og mellom by og land.

Videre avtegner perioden et bilde av en dynamisk og optimistisk veidirektør som ville eksperimentere og prøve ut bilen. Til tross for denne optimismen var problemene for mange. Teknologien var lite utprøvd og usikker. Naturfor-

holdene og med det veiene, var svært lite gunstige. Kanskje viktigst var den utbredte skepsisen som bilen ble møtt med, og da særlig i de rurale delene av landet. I denne perioden forble også bilen som jeg har antydnet i overskriften, fremmed, sjelden og eksotisk. Ikke minst ble den en potensiell utfordring for landsbygda.

14.3 Den påtrengende bilen, 1904 – 1912

Perioden fra 1904 til 1912 ble preget av flere forhold. For det første økte antallet biler fra ca. 30 i 1904 til omkring 800 i 1912. Dette betydde at man ikke lenger kunne snakke om en ukjent og mulig bil, men en stadig mer nær, utfordrende og påtrengende bil. Bilen var ikke lenger noe man snakket om, leste om i avisene eller fikk et tilfeldig glimt av. Bilen kom både til byene og til landsbygda.

Under Krag så vi et gryende skille mellom offentlig og privat bruk av bilen. Dette skillet ble spesielt godt synlig under veidirektør Skougaard som overtok etter Krag i 1904. Mens Krag var en «feltherre», var Skougaard en skrivebordsbyråkrat med sterk forankring til hovedstaden Kristiania. Det var også hit de første bilene kom. Det var her et voksende nettverk av private entreprenører og eksperter knyttet til Den Polytekniske Forening (PF) og Norsk Automobilklub (NAK) kom til å arbeide for økt utbredelse og en friere bilbruk. Disse organisasjonene ser ikke ut til å ha fått samme innflytelse og makt som tilsvarende organisasjoner i Sverige, noe Pär Blomkvist viser i sin studie av den svenske utviklingen.

Under Skougaard ble automobilen forsøkt “byråkratisert” gjennom en videre utvikling av regler og lover. Spesielt var arbeidet med Veiloven av 1912 viktig. Arbeidet med denne loven brakte bilen inn i en administrativ og politisk «runddans» mellom Stortinget, departementet, Veidirektoratet, amtsstyrene og herredsstyrene. Disse forhandlerne må sees i lys av at forholdet mellom de motoriserte kjøretøyene og bruken av hest og vogn ikke var avklart. Bilen ble derfor også forhandlet innen en samferdselspolitisk diskurs der planene for en utbygging av jernbanen, både nasjonalt og regionalt, inngikk. Mens den første perioden var preget av eksotiske forsøk og utprøving, ble denne perioden kaotisk, men med et økende press i retning av sterkere regulering. Fra flere hold ble det krevd mer overordnet styring og et bedre tilpasset lovverk. Både de som skulle kjøre med bilene og de som møtte dem langs veikanten, krevde mer ordnede former på bilbruken. Siden synet på bilen var så forskjellig, og ikke minst hvordan dette skulle ordnes, var det ikke uten videre gitt hvordan lovverket skulle være. Mens noen så for seg en felles lov for hele landet, hadde herredsstyrene et ønske om lokal regulering.

Vi har sett at de første bilene på landsbygda ble preget av amtenes sprikende teknologiforståelse. Amtmannens virkeområde innen samferdselen regionalt omfattet både lokale jernbaner, hest og vogn og biler. Amtmennene sto dermed midt i et samferdselsmessig triangel omgitt av de tre sentrale landbaserte kommunikasjonsformene. På et overordnet nasjonalt plan var det veidirektøren og jernbanedirektøren som skulle håndtere forholdet mellom disse transportmidlene. Nå ble amtmennene på mange måter jernbanedirektører og veidirektører på en gang, om enn på amtsnivået. Slik sett ble Norge delt inn i «småkongevelder» der amtmennene fikk økt innflytelse. Dette skiftet førte til en polarisering mellom stat og amt, der det var vanskelig, om i det hele tatt mulig, å styre utviklingen av den norske samferdselen fra et statlig nivå. Slik sett førte bilene til en destabilisering av samferdselssektoren, preget av stor usikkerhet og liten grad av nasjonal styring.

Vi har sett at bil og jernbane ble satt opp mot hverandre, men at skillelinjene var uklare. Som jeg viste i kapittel 8, ble jernbanen i stor utstrekning et distriktsanliggende der amtene engasjerte seg sterkt i å få lokale jernbaner. Her finner vi et interessant forhold som illustrerer det sammensatte i moderniseringsprosessen bilen ble vevet inn i. Det er lett å se på byene som fremskrittvennlige og moderne, og landsbygda som teknologi- og utviklingsfiendtlig. Men da landsbygda fikk sine flotte jernbanestasjoner, var dette også et symbol på en deltagelse i en mer omfattende utvikling som jernbanen representerte. Rent praktisk handlet dette om at landsbygda ble innlemmet i et nasjonalt landbasert transportsystem, det eneste man hadde i innlandet. Etter hvert var jernbanen noe alle ville ha. Dette kom også til å prege landsbygdas bil. Det at man la et nytt og utilpasset transportmiddel så nært opp til et annet akseptert og ønsket transportmiddel, handlet om to ting. For det første var det slik man tenkte bil den første tiden, som et transportmiddel man kjente fra før. For det andre dreide det seg om et strategisk valg. De første entreprenørene så at for å få aksept for bilen, måtte de legge seg inntil noe etablert og kjent.

Veiloven av 1912 fjernet mye av usikkerheten knyttet til bilene, men fikk store følger for den private bilbruken. Bilene fikk adgang til landets hovedveier, mens bygdeveiene ble «stengt». Også det avgjørende konfliktspørsmålet, bil eller jernbane, forble uavklart. Det at herredsstyrene fikk kontroll over bygdeveiene, bremsset spredningen og bruken av de private vognene. Veiloven av 1912 etablerte et synlig skille mellom nyttebilen og de private vognene, og etablerte samtidig en rigid forståelse av hva et nyttekjøretøy var. Som vi har sett, ble den påtrengende bilen for en periode begrenset og regulert på måter som tilfredsstilte landsbygda. Bilistene fikk et klarere regelverk, men måtte fortsatt leve med en begrenset adgang til veinettet.

14.4 Den tilpassede bilen, 1912 – 1926

Perioden mellom 1912 og 1926 er preget av flere forhold: Den reelle beslutningsretten over bygdeveiene lå nå i herredsstyrenes hender. Samferdselssektoren ble i økende grad koordinert og modernisert, og skillet mellom jernbane og vei ble mindre synlig. Antall kjøretøyer økte raskt, til tross for første verdenskrig.

Krigen førte med seg en modernisering av både bilen og produksjonsmetodene. Bilene framsto derfor som et godt alternativ til jernbanen. Krigshandlingene bidro dermed også til at «nyttebilen» kom bedre fram. Dette førte til at både forsvaret og den norske veiadministrasjonen forsøkte å se samferdselssektoren mer helhetlig. Bilen og jernbanen skulle nå sees samlet.

Konkurransen mellom jernbanen og bilen ble også tydeligere. På 1920-tallet begynte jernbanen å gå med underskudd. Dette kan ikke utelukkende forklares ut fra at antallet biler økte, men konkurransen ble synbar, spesielt innen frakt av gods. Dette førte til at staten etablerte egne bilruter som skulle korrespondere med jernbanen. Rutebilene ble også i mange tilfeller organisert som offentlige selskaper under fylkeskommunene. Slik sett fikk rutebilen et offentlig preg ikke ulikt intensjonene til veidirektør Krag 20 år tidligere.

Perioden før forrige århundreskifte var preget av et tett samarbeid mellom veidirektøren og jernbanedirektøren. Under veidirektør Skougaard løste dette samarbeidet seg på mange måter opp. Da veidirektør Baalsrud overtok etter Skougaard i 1919, kom jernbanesektoren og veisektoren nærmere hverandre igjen, selv om beslutningssystemene var atskilte. Samferdselen framsto mer og mer som en samlet sektor. De ulike forhandlingene relatert til bilen var en viktig del av denne prosessen.

På 1920-tallet vokste samferdselssystemet både i omfang og kompleksitet. Det ble utfordret, formet og utviklet gjennom bilene, men stabiliserte seg etter hvert. Bilene ble inkludert som et akseptert alternativ til jernbanen. Samferdselen ble etter hvert preget av overordnede planverk og en langt mer homogen teknologiforståelse. Bilen på landet fikk igjen et sterkere preg av å være en «statsbil», om enn knyttet til nyttekjøretøyene: bussene og lastebilene. Herredsstyrenes kontroll over landeveien, og dermed også de private bilenes bruk utenfor hovedveiene, skulle det imidlertid ta lang tid å rokke ved.

Til tross for at de private bilene ble mer vanlige, fikk de ikke noen sentral plass i samferdselsbildet fram mot revisjonen av veiloven i 1926. Årsakene til det kjenner vi: Veiloven av 1912 hadde gitt herredsstyrene stor innflytelse over bruken av bygdeveiene. I denne sammenheng skjedde det ingen store endringer i 1926. De norske landeveiene hadde lav standard, preget av en innsparingspolitikk der jernbanen var blitt prioritert. En tredje viktig faktor som jeg i liten grad har vektlagt i avhandlingen, er at de færreste, verken i byene eller på landsbygda, hadde råd til å skaffe seg bil.

Hvis vi betrakter måten bilen ble sett på, er det bildet av den nyttige og mer aksepterte bilen de fleste etter hvert satt igjen med. Etter som veiene ble litt bedre, det eksotiske og skremmende ved bilen litt mindre framtrædende, og nytten ved mer fleksibel småskalatransport viste seg, ble bilen både i byene og på landet gradvis en del av hverdagslivet.

Hvis vi beveger oss enda litt lenger fram i tid, ser vi at veistandarden ble bedre på slutten av 1920- og begynnelsen av 1930-tallet. Det kom også en rekke bruktbiler på markedet. Det var imidlertid først på slutten av trettiårene at man fikk noen betydelig økning av bilparken. Noen privatbilisme slik vi opplever den i dag, fikk vi ikke før på 1960-tallet da importrestriksjonene som ble innført for biler i 1932, ble opphevet.

Det som skjedde i de tre fasene kan altså oppsummeres slik: I den første fasen var bilen ukjent, eksotisk, spennende eller truende. Den var så sjelden at folk flest bare tidvis måtte forholde seg til den. For de involverte var dette annerledes. Hos dem satte bilen i gang både visjonsproduksjon og reguleringsbestrebelsler. Selv om bilen nesten bare fantes på papiret, var både de muligheter som den signaliserte og de potensielle problemer den ville kunne skape, nok til at mange så med bekymring på utviklingen. Forskjellige aktører prøvde ut ulike og ofte motstridende definisjoner av bilen. På samme måte ble det prøvd ut ulike bruksmåter og muligheter. Sist, men ikke minst ble den en kamp mellom ulike politiske og administrative nivåer om hvem som skulle styre bilbruken. I den første fasen finner vi ingen klar konsensus når det gjelder bilen.

I den neste fasen, i tiden mellom 1904 og 1912 ble bilen mer nær, konkret og utfordrende. Uviljen var fortsatt stor blant både beslutningstakere, administratorer, de som skulle bruke bilen, og de som skulle «utsettes» for bilen. Imidlertid ble problemene og behovet for løsninger mer påtrengende gjennom det økende antallet biler. På mange måter kan vi si at bilen gikk fra å være enkeltgjenstander til gradvis å bli en del av et større system. Denne teknologien som på den ene siden kunne være privat og uberørt, ble gradvis mer systemisk og innbefattende. Det økende antallet biler førte til at bilen ble noe langt mer enn en gjenstand som hver og en kunne forholde seg til. Mangelen på et regelverk ble derfor påtrengende. Ulike løsninger ble prøvd ut. De amtsvise regelverkene fra 1899 var ett forsøk. Et nytt kom i forbindelse med Veiloven av 1912. Den løste noen problemer, men opprettholdt eller skapte nye. Loven ble på mange måter en lov for dem som ikke hadde bil.

I den siste fasen, i årene fram til 1926, så vi at bilen gradvis ble opplevd som mindre problematisk, ja tildels vanlig og nyttig. Der hvor det før ble skreket opp om for mye eller uhøvelig bilbruk, opplevde man nå at biltransport ble etterspurt, ja nesten krevd. Dette hadde dels sammenheng med den konkrete opplevelsen av bilens nytte, men kan også knyttes til den tilsynelatende konsensus som var nedfelt i regelverket. Bilen var for en tid temmet, og en temmet

bil kunne og ville man ha. Slik reglene og lovene var blitt utformet, hadde landsbygda fått sitt. Den hadde fått kontroll over bilen.

14.5 By – land

Som vi så innledningsvis, ble bilene forhandlet noe forskjellig i byene og på landet. Mens bilen på landsbygda ble møtt med betydelig motstand og konflikter på mange plan, ble debatten rundt bilens integrering i byene langt mer fåmælt. Satt på spissen ble bilene godkjent for bruk i byene, gitt at de var i god teknisk stand og at førerne var i stand til å kjøre dem.

Vi har også sett at forsøk med den nye teknologien fikk en mer positiv motakelse i byene enn på landsbygda. I byene ble ny teknologi utprøvd, det være seg landeveisløkomotiver, store dampvogner eller private biler uten at de møtte stor motstand. På landsbygda var integreringen preget av konflikter. Noe av forklaringen på forskjellene mellom by og land kan ligge i bruken av ny teknologi. Byene hadde hva vi kan kalle et «teknologisk mangfold» innen kommunikasjon og samferdsel, der telegraf, telefon, havner, jernbane og sporvei inngikk. Her må vi skille mellom de små og de store byene, med Kristiania som et eget tilfelle. Jernbanen var ikke det eneste mulige alternative transportmidlet til hest og vogn. I tillegg ble storbyene på mange måter endestasjoner. De største byene og spesielt Kristiania, fikk fra første dag av et variert utvalg av biler, der både lastebiler, varebiler, drosjer og private vogner inngikk. Dette hadde indirekte noe med bruken av hest og vogn å gjøre.

I byene spilte ikke bruken av hest og vogn den samme rollen som på landet. Transportsystemet var i større grad preget av mangfold. Det hadde også med nytte og bruk å gjøre. I byene reduserte de private bilene den private bruken av hest og vogn. Bilbruken i byene førte også til at folk kunne bosette seg utenfor bygrensene. Bruken av bilene bidro dermed indirekte til at byene bredte seg utover. Kristiania er et godt eksempel på dette. Avstandene økte og med det også behovet for motoriserte framkomstmidler. Sett med storbyen som ståsted er det dermed ikke vanskelig å argumentere for at bilen var nyttig for dem som hadde råd til å bruke den.

På landsbygda var situasjonen en annen. Hesten ble brukt både på åker og eng og langs veiene som transportmiddel. Bøndene brukte hesten når de skulle gjør nødvendige ærender. Hestene ble brukt mellom gårdene, fra gårdene til jernbanen og mellom gårdene og tettsteder/småbyer. Hestene løste dermed bøndenes daglige transportbehov. Et annet viktig poeng var at skysskafferordningen var viktig på landet. Mens skysskafferordningen på mange måter var landsbygdas jernbane, om enn knyttet til vei, var skysskaffersystemet uten nevneverdig betydning innenfor bygrensene. Her var det vognmannsforretningene som rådde grunnen. Vi har sett trekk i retning av en større vilje

hos vognmennene til å ta bilene i bruk, enn hos skysskarene på landet som var forankret i skysskaffersystemet.

Det er ikke vanskelig å finne eksempler på at det var de svært rike i Kristiania som kjøpte de første bilene i Norge. Dette dreide seg om store og tunge vogner. Vi har sett at bilene bredte seg fra Kristiania til småbyene Gjøvik og Lillehammer. Dette var ikke et særtrekk for Kristians amt. Noe av det samme skjedde i en rekke småbyer rundt om i landet. Det dreide seg imidlertid i all hovedsak om relativt små og lette biler. Disse vognene var også billige sett i forhold til de største private vognene i hovedstaden. De ble heller ikke anskaffet av rikfolk, selv om bilen nok ble sett på som et velstandstegn. Når bøndene argumenterte med «rikfolks lek med luksus», gikk dette i første rekke på den klare forskjellen mellom rikfolk fra hovedstaden og bøndene på landsbygda. Disse skillelinjene var imidlertid ikke entydige. Det finnes flere eksempler på at rike godseiere på landet anskaffet seg biler, selv om dette skjedde noe senere enn den første pionerperioden med utgangspunkt i Kristiania. Det er ikke vanskelig å se at det var forskjell mellom rik og fattig i denne sammenhengen. Samtidig kan dette igjen leses som et skille mellom bilen som et fritidskjøretøy og bilen som et nyttig transportmiddel.

Vi har sett at de private vogneierne ønsket å bruke bilene på turer i fritiden. Fritid var imidlertid en knapphet på landet, spesielt om sommeren og under onnene. Det var særlig i sommerhalvåret og i helgene at Kristianias bileiere ønsket å ta seg en biltur på landet. Det var også da møtene mellom bilene og hest og vogn skjedde. Forståelsen av bilen handlet dermed også om forskjellige levesett og tradisjoner, eller kulturelle forskjeller mellom by og land, om man heller vil. Dette hadde ikke bare med fritid å gjøre, men kunne også relateres til forskjeller når det gjaldt personlig økonomi. På landsbygda var viljen og de økonomiske forutsetningene for å ta i bruk den nye teknologien mindre.

Det blir for unyansert å hevde at motstanden mot bilene på landet hadde med en manglende moderniseringsvilje å gjøre. Vi vet at en rekke tettsteder på landet fikk jernbanestasjoner som ble små teknologiske «sentra» der det var mulig både å ringe, sende telegrammer og hente post. Jernbanen ble imidlertid en synlig, akseptert og forstått forbedring av landsbygdas kommunikasjon. Bilen framsto på mange måter som en utfordring landsbygda ikke kunne håndtere. Et annet viktig forhold var de praktiske mulighetene til å ta bilen i bruk. I denne sammenheng var den manglende infrastrukturen et problem.

På landet fantes det i utgangspunktet verken bensin eller verksteder som kunne håndtere bilene. Byene fikk relativt tidlig både bensinstasjoner og verksteder som kunne reparere dem. NAK, senere KNA, så dette problemet når det gjaldt medlemmenes mulighet til å «innta» landsbygda. NAK etablerte «benzindepoter» i distriktene. Et interessant trekk er at disse første primitive bensinstasjonene ble lagt i tilknytning til stoppestedene for de etablerte bilrutene, til hoteller som hadde tatt bilen i bruk i skyssammenheng eller hos sykkel-

reparatører og andre teknisk kyndige. Slik sett bidro NAK til en forbedret infrastruktur på landet. Samtidig førte dette til at bilene også etter hvert kunne repareres, om enn i hendene på smeder og sykkelreparatører. Mulighetene for å bruke bilen i nyttesammenheng endret seg også gradvis.

Før første verdenskrig kjøpte en rekke leger, dyrleger, tannleger, prester og emissærer seg bil. Dette var yrkesgrupper landsbygda hadde nytte av. På mange måter ble disse yrkeskategoriene «veiåpnere» for den private bilen på landet. Dette var imidlertid ikke noen rask prosess. Holdningsendringene tok tid. Det hadde også med pris å gjøre. Da bruktbilene etter hvert kom på markedet, tok også enkelte bønder bilen i bruk. Et annet interessant fenomen er at bøndene tok i bruk motorsyklene både med og uten sidevogn. Det kan virke som denne teknologien lettere ble akseptert gjennom sin nærhet til sykkelen og den langt mer liberale lovgivingen. Andre forhold er at motorsyklene var langt billigere, både i bruk og anskaffelse. De tok dessuten mindre plass på veiene.

Vi har også sett at bilen på landsbygda i det store og hele ble en «sommerbil» i de første tiårene. Mens hest og slede krevde et visst minimum av snø for å komme seg fram, ønsket bileierne så lite snø som mulig. Vinterveiene på landet var i realiteten stengt for bilene fram til midten av 1920-tallet. Når det gjaldt motorsyklene, var situasjonen en annen. Det finnes flere eksempler på at de ble utrustet med ski for vinterbruk.

Hvis vi skal oppsummere de fire siste underkapitlene i konklusjonen, må det bli slik: Bilen ble oppfattet forskjellig i byene og på landsbygda. Mens byene fikk et bredspektret utvalg av biler, ble bilen på landsbygda i all hovedsak en rutebil. Veiloven av 1912 befestet på mange måter dette skillet. Hovedveiene ble riktig nok åpnet for alle typer biler, men så lenge herredsstyrene hadde kontrollen med bygdeveiene, gikk utbredelsen av de private bilene sent. Slik sett gikk det et skille mellom de private bilene og rutebilen. Vi har også sett et skille mellom det private og det offentlig, mellom jernbane og bil, mellom rik og fattig og ikke minst mellom nytte og «lek». Noe bilsamfunn med «fri kjøring» slik vi kjenner det i dag, var imidlertid langt unna.

14.6 Domestiseringen av bilen

Som sammendraget over viser, gikk bilene fra å være eksotiske og skremmende, til nyttige og nesten alminnelige. En annen måte å beskrive dette på, er å betrakte hvordan en fremmed, umoden og uferdig teknologi gradvis ble vevet inn i, tilpasset og omformet til de omliggende sosiale, politiske og økonomiske forholdene. Vi har også sett at dette omskapingsarbeidet skapte kontroverser av både teknologisk og samfunnsmessig karakter. Disse kontroversene fikk stor oppmerksomhet, og ble løst eller reforhandlet som nye utfordringer. Hvis vi knytter an til innledningen, handlet dette om bilens domestisering.

Domestiseringen av bilen foregikk som jeg har vist, på litt ulike måter, avhengig av tid, sted, aktivitet og styringsnivå. Bilen ble innlemmet og tilpasset gjennom konkret bruk eller opplevelse av bruken. Dette skjedde via ulike former for kunnskapsspredning som tidsskrifter og aviser, ved de ulike politiske beslutningene, og sist, men ikke minst gjennom arbeidet regel- og lovverket. I disse prosessene ble bilen tilpasset og temmet. Samtidig kom de som involverte seg i diskusjons-, bruks- eller reguleringsforsøkene inn i ulike læringsprosesser. De erfarte, fant løsninger og utformet strategier for å håndtere utfordringene bilen representerte.

I avhandlingen har arbeidet med regler og lovverket fått en sentral plass. Reglene og lovene fikk mange ulike funksjoner og forskjellige læringsmessige utfall. På den ene siden var de et forsøk på å liberalisere bilbruken, gjennom lovarbeidet ønsket tilhengerne av bilen å skape et enhetlig og mer bilvennlig regelverk. På den andre siden ville de som anså bilen som et problem og en trussel, bruke lovene til å begrense bilbruken mest mulig. De amtsvise regelverkene, politivedtektene i byene, Veiloven av 1912 og revisjonen i 1926 var alle preget av denne kampen.

Lovene ble videre et «språk» hvor kunnskap og erfaringer, motstand og entusiasme kunne prøves ut, forhandles, kodifiseres og fastlåses. De kunne fremme, lette eller berede, men de kunne også hindre, begrense eller forsinke bruk og spredning av bilen. Lovene anga på den ene siden konkrete bruksmåter og anvendelser, på den andre rene fortellinger om bilen, dens form og dens bruk. På samme måte som bilen ble prøvd ut, ble lovverket prøvd ut. Slik jeg ser det, kan dermed lovutviklingsarbeidet også leses i et domestiserings- og læringsperspektiv. Man tilpasset eller hindret gjennom lovene. Lovene ble anvisninger på hvordan bilen kunne fremmes eller stoppes. I de fleste tilfellene ble lovene rene konsensusprodukter, hvor tilhengere og motstandere fant hverandre i et slags “minste felles multiplum”.

Domestiseringen gjennom regel og lovverk kan leses ut på flere måter: For det første har vi sett vi at det var forskjell mellom by og land. Dessuten ble regelverket praktisert forskjellig i de ulike amtene. La oss igjen se nærmere på forskjellen mellom by og land.

14.7 Regelverkene i byene og på landsbygda

Vi har sett at biltrafikken i amtene fra 1899 ble regulert gjennom de amtsvise regelverkene. Her var amtmannen den sentrale beslutningstakeren. Samme år ble det også vedtatt forskrifter for bruken av motoriserte kjøretøyer i Kristiania. Forskriftene for byene kom som et tillegg til et stort og omfattende regelverk, politivedtektene. I hovedstaden var det politimesteren som skulle beslutte hvorvidt bilene kunne tas i bruk. Dette viser at bilene rundt 1900 kom

inn i to beslutningssystemer. I byene bestemte politiet, og på landet amtmannen. Denne forskjellen hadde praktiske konsekvenser ved at bilen kunne brukes på ulike måter. Dessuten betydde forskjellene at det ble skapt ulike forestillinger om hva bilen var og ikke minst skulle være.

To eksempler illustrerer dette: I 1899 ble den første bilen innregistrert i Kristiania. Før dette hadde flere motoriserte kjøretøyer fått tillatelse til å kjøre i hovedstaden. Utenfor bygrensene var det amtmennene som styrte. Bilene fra Kristiania kom ikke langt ut på landsbygda før de møtte motstand og restriksjoner. I Trondheim kom det første motoriserte kjøretøyet i 1900. I det omliggende amtet rådde det totalforbud mot å bruke biler. Vi ser dermed en klar forskjellsbehandling mellom by og amt med utgangspunkt i hvem som var satt til å bestemme og hvilke regelverk som ble håndhevet.

Mens de amtsvise regelverkene framsto som et nytt regelverk, kom reguleringene av motorkjøretøyene i byene som et tillegg til politivedtektene som regulerte samferdselen. Mens amtmennene fikk nye og fremmede oppgaver, ble bilbruken i byene på mange måter bare en utvidelse av oppgaver politiet hadde løst tidligere. Bilen i byene ble dermed ført inn et etablert og utprøvd beslutningssystem, mens bilen på landet mer framsto som et beslutningsmessig fremmedelement.

En viktig forskjell var hvem skulle sertifisere bilene og godkjenne bruken av dem. I Kristiania, som ble en modell for andre byer, måtte bilen godkjennes av politiet. Videre skulle bilene rent teknisk godkjennes av en «sagkyndig». De sakkyndige skulle også undersøke om vognførerne var i stand til å kjøre bilen på en forsvarlig måte. I Kristiania var det ingeniører som fikk denne oppgaven.

De amtsvise regelverkene på sin side slo innledningsvis fast at tillatelse til bruk av biler på offentlige veier «meddeles av amtmanden». Selv om de amtsvise regelverkene også hadde regler som gikk på bilenes tekniske forfatning, var fokuset her et annet. På landet skulle bilene kontrolleres «efter Amtmandens nærmere anordning». Her ble ikke ordet «sagkyndig» nevnt spesielt. Det var amtmannen som skulle vurdere bruken. Mens byene vektla den tekniske godkjenningen og prosedyrer i forbindelse med registreringen, var det sikkerheten vurdert i forhold til den øvrige ferdsel som var det sentrale spørsmålet på landet. Her var bruken av hest og vogn viktig. Veiene på landet var dessuten smale. Det var dermed viktig at møtet mellom hest og vogn og bil skjedde på en så sikker måte som mulig.

Rent konkret ga dette følgende utslag: I byene kunne man i henhold til vedtektene bruke biler som «i regelen» hadde en bredde inntil 2 meter, mens i amtene måtte bilene «i intet Tilfælde» være bredere enn 1,85 meter. Det var dermed i utgangspunktet duket for en forskjellsbehandling når det gjaldt større kjøretøyer slik som omnibusser, varevogner, lastevogner og de mest luksuriøse private bilene. Mens godkjenning av bilene var rettet mot bilens tekniske

stand i byene, var det altså bilens forhold til omgivelsene som preget det som skjedde i amtene.

Forskriftene i byene hadde et tillegg: Biler og motorsykler skulle følge reglene som var utviklet tidligere for «almindelige kjøretøier». Dermed ble biler og motorsykler straks innregulert og vurdert opp mot tidligere framkomstmidler. Disse reglene gjaldt «kjørende, ridende og velocipedryttere». På landsbygda var «den øvrige ferdsel» i all hovedsak synonymt med bruken av hest og vogn. I tillegg var jernbaneutbyggingen svært viktig på landet. Som vi har sett, var bilens innplassering i forhold til disse to samferdselsmidlene preget av store kontroverser på landet, noe vi straks skal komme tilbake til.

Et konkret eksempel på denne forskjellen er måtene bilene ble systematisert på. I Kristiania ble bilene innregistrert på fortløpende nummer og skulle ha nummerskilt som kunne sees bakfra. I amtene var det tilstrekkelig at navn og adresse på bilens eier ble montert på bilens venstre side i form av en metallplate. Dette forteller slik jeg ser det, også at bilen i utgangspunktet ble sett på som et kjøretøy som i første rekke ville komme til byene i noe omfang. Videre at bilen her ble sett mer som en del av et hele, enn som et tilfeldig fremmedelement, som tilfellet var på landsbygda.

De amtsvise regelverkene og politivedtektene i byen var et tidlig forsøk på å regulere bilen i Norge. Vi har sett at måten dette skjedde på var ulik i byene og på landet. På mange måter ble bybilens reguleringer preget av status quo, mens bilen på landsbygda kom inn i en svært turbulent lovmessig formingsprosess med amtsledelsene som svært viktige aktører. Alt tyder også på at landsbygda ikke representerte noe enhetlig hele. For i større grad å fange opp variasjonene og de ulike domestiseringsmåtene, utførte jeg nærstudier av tre ulike amt.

14.8 Tre ulike domestiseringsregimer

I innledningen trakk jeg en utviklingsrekke fra å studere hva domestiseringen innebar og hvilke virkninger den hadde i et læringsperspektiv. I denne delen skal jeg se på hvilke virkninger de amtsvise reglene fikk og på hvilke måter amtsledelsen forholdt seg til muligheten som lå i regelverket. Med det vil jeg antyde ulike domestiseringsregimer som ble valgt av amtene.

Amtsledelsen i Kristians amt – meklerne

I Kristians amt har vi sett at amtmannen gikk inn som mekler da bilene begynte å komme til amtet. De private vognene kom først, både sporadisk og gjennom at småbyene Lillehammer og Gjøvik fikk sine første biler i 1905. Disse første møtene med den nye teknologien skapte mange kontroverser og store debatter i lokalavisene. Motsetningene toppet seg på høstparten i 1908 da et

selskap fra Molde forsøkte å etablerte en bilrute mellom Otta og Åndalsnes. Automobilselskapet ønsket fri tilgang til bygdeveiene, mens herredsstyrene ønsket et forbud. Selv om motstanden mot bilene var mangfoldig, var det jernbaneutbyggingen som var det sentrale ankepunktet mot bilene. Bilruta rokket ikke bare ved videreføring av jernbanen over Dovre, men også hvorvidt Raumbanen skulle bygges. Herredene ønsket i det store og hele jernbanen velkommen. Herredenes motstand mot bilen kan dermed også leses som en protest mot en overprøving fra amtets side samt et ønske om selv å bestemme over egne veier.

Jernbanetenkningen kom med andre ord til å påvirke formingen av bilene. Et interessant forhold som illustrerer dette, var landsbygdas regularitetskrav. Togene kom til faste tider og bøndene kunne holde de mest lettskremte hestene borte fra jernbanen når togene kom. Mens togene var «temmet», kunne bilene i prinsippet komme til alle døgnets tider. Bilen var dermed i utgangspunktet utenfor landsbygdas kontroll. I denne låste situasjonen forhandlet amtmannen i Kristians amt fram bilen som et kompromiss i form av en strengt regulert rutebil, ja nærmest som en jernbanebil på gummihjul. Rutebilen ble regulert med faste avgangstider. Et annet interessant forhold var at amtmannen nedla forbud mot at rutebilselskapet fikk bruke de danske sjåførene som ble brukt under den turbulente prøveperioden. Dette forteller ikke bare om fremmedfrykt, men også et ønske om lokal forankring.

Et svært interessant forhold er at de private vognene måtte følge rutebilenes oppsatte kjøreplaner. Slik sett var også den private bilen en strengt regulert bil, ikke ulik rutebilen. Dette førte indirekte til at de private vognene ble oppfattet og fortolket lokalt som «jernbanebiler». Slik sett minnet bilen i Kristians amt om bilen veidirektør Krag forsøkte å innforhandle på slutten av sin karriere. Bilen fikk preg av å være et offentlig nyttekjøretøy og ikke et privat kjøretøy for «frikjøring». I denne sammenheng gikk det også et skille mellom hva som skulle oppfattes som et nyttig transportmiddel og bilen som et kjøretøy en kunne dra på tur i. Som vi ser, var det gjennomgangstrafikken som ble vektlagt og ikke turkjøringen.

Bilruta mellom Otta og Åndalsnes fikk snart lokale drivere. Vi har også sett at vognmenn som tidligere brukte hest og vogn på ruta, gikk over til bilene. Slik sett skapte rutebilen i Kristians amt også strukturelle endringer. Flere private rutebilselskaper ble etablert. De konkurrerte innbyrdes om skyssmarkedet. Slik sett ble rutebilen i Kristians amt fristilt og «privatisert». Som vi snart skal se, ble dette en annen organisering av rutebiltrafikken enn de vi så i Nordre Trondhjems amt og i Søndre Bergenhus amt.

Amtsledelsen i Nordre Trondhjems amt – de autoritære

I Nordre Trondhjems amt spilte amtsledelsen en helt annen rolle. Der tok amtsledelsen selv initiativ til etableringen av «Stenkjær–Rødhammerruten». Etableringsprosessen ble styrt av amtsledelsen. I likhet med det vi har sett i Kristians amt, kom etableringen inn i en diskurs som var sterkt preget av jernbanen. Diskusjonene om en videreføring av jernbanen fra Steinkjer og nordover åpnet for to alternativer. Jernbanen kunne enten føres gjennom Beitstaden til Namsos og videre nordover. Et annet alternativ var å videreføre jernbanen til Grong med et sidespor til Namsos. Det er ingen overdrivelse å hevde at bilruta mellom Steinkjer og Rødhammer bidro til at det såkalte «Beitstaden-alternativet» ble skrinlagt. Den nye automobilruta erstattet dermed jernbanen, en situasjon noe ulikt det vi så i Kristians amt da ruta mellom Otta og Åndalsenes kom i gang.

Da ruta mellom Steinkjer og Rødhammer ble etablert i 1908, gikk amtsledelsen inn i automobilselskapets administrasjon og styre. Også her ble «amtsbilen» en rutebil, men ble samtidig et offentlig tiltak gjennom at ruta fraktet post. Det dreide seg heller ikke her om store busser slik vi kjenner dem i dag, men om personbiler med plass til 7- 10 personer, tilpasset standarden på landsbygdas moderate veinett, et interessant domestiseringsfenomen.

Amtsingeniør Munch forsvarte etableringen både lokalt og nasjonalt og ble sett på som en liberal talsmann for den nye teknologien. På mange måter ble Munchs håndtering av bilsaken nasjonalt en synliggjøring av at amtsingeniørenes innflytelse innen veisektoren var økende. Amtsledelsens håndtering fikk også følger for integreringen av den private bilen. Amtets veier ble åpnet for de private vognene, både på hovedveiene og de av bygdeveiene som amtsingeniørene mente hadde en tilstrekkelig standard. I denne sammenheng fikk herredsstyrene liten innflytelse.

Utad og sett med de private automobilistenes øyne, framsto Nordre Trondhjems amt som et liberalt «bil-amt». Amtet ble sett på som et foregangsamt av bl.a. Norsk Automobilklub (NAK) som i flere sammenhenger pekte på at dette var veien å gå. Denne liberale holdningen hadde imidlertid et annet interessant utfall. Herredsstyrenes høringsuttalelser i forbindelse med veiløvsarbeidet ble sterkt preget av de mange kontroversene med amtsledelsen. Herredsstyrene opponerte mot bruken av de private vognene. Slik sett kan det virke som at amtsledelsens autoritære innføring av bilen bidro til at Veiloven av 1912 ble strengere enn opprinnelig tenkt. Selv om den private og den offentlige bilen levde side om side innen amtet, kan det virke om at amtsledelsens håndtering indirekte bidro til at skillet mellom bilen som et offentlig samferdselsmiddel og bilen som et privat kjøretøy økte i forbindelse med lovarbeidet.

Mens amtmannen i Kristians amt hadde valgt en meklerrolle, framsto amtsledelsen i Nordre Trondhjems amt som et autoritært regime. I Nordre Trond-

hjemms amt fikk amtsledelsens syn på bilen også organisatoriske følger. Gjennom sammenslåing med flere mindre rutebilselskaper ble Fylkesbilene i Nord-Trøndelag etablert. Dette store foretaket kom til å prege den offentlig skyssen med buss lenge.

Amtsledelsen i Søndre Bergenhus – bisitterne

På Voss var amtsledelsen knapt synlig. Dette kan ha sammenheng med at amtmann Hroar Olsen i Søndre Bergenhus var leder for den departementale vei-lovskomiteén. Vi har sett at komitéén gikk inn for at alle offentlige veier skulle åpnes for bilene. Denne liberale holdningen dannet også rammen for bilens integrering på Voss. Fraværet av sentral styring førte til at lokalsamfunnet selv måtte håndtere kontroversene som oppsto. Vi har sett at bilsaken ble delegert til politimesteren og lensmennene, en forskyving som åpnet for sterkere lokal innflytelse og forming.

På Voss ga amtmannen to entreprenører fra Kristiania anledning til å etablere bilruter. Disse vognene kom i direkte konkurranse med skysskafferordningen på Voss som kunne vise til en mangeårig tradisjon når det gjaldt frakt og turister mellom Sognefjorden og Hardangerfjorden. Hvordan automobilen skulle innplasseres i samband med skysskarenes daglige virke langs veiene, ble i stor grad overlatt til lokalsamfunnet selv å finne ut av. Bilen ble nær og truende med kontroverser helt ned på individnivå. De mange kontroversene viste også bilens mangfold. De to automobilselskapene fra Kristiania hadde med seg egne sjåfører. Sjåførene var unge og snakket «fint». Bykulturen kom tett innpå landsbygdas levesett og tradisjoner. Bilen ble nær og truende. Bilen boret seg inn i de tette relasjonene mellom ungdom med hest og vogn og dem som kjørte bil. Det var ikke bare forholdet mellom gutter på samme alder som ble utfordret. Jentene på bygda så med spenning på sjåførene fra Kristiania og ble med bilene på turer i bygda. Bilene utfordret dermed også nære og tette personlige relasjoner mellom gutter og jenter som gikk på det å skaffe seg en livsledsager. Vi har sett trekk av «fremmedfrykt» også på Voss. Dette dreide seg ikke utelukkende om forholdet mellom by og land, men også mellom nordmenn og utlendinger.

På Voss har vi sett at lokalsamfunnet selv tok styringen over rutebiltrafikken. Vi har også sett at denne lokale styringen ble nedfelt som en sedvane der flere lokale driftsselskaper fikk monopol på disse rutene. Som vi ser, ble dette en noe annen organiseringsform enn i Nordre Trondhjems amt, som hadde et stort fylkeseid selskap med tilnærmet kontroll over det tidligere skyssmarkedet.

Vi kan oppsummere dette slik: Bilen ble forstått, forhandlet og regulert forskjellig gjennom amtmennenes ulike tilnærming til den nye teknologien. Amtmannen kunne være synlig og drivende, eller som på Voss, fraværende. Ved å

undersøke det som skjedde ser vi omrisset av litt ulike “domestiseringsregimer” som så, forhandlet og regulerte bilen på ulike måter. Disse forskjellige regimene og deres måter å forholde seg til bilen på, førte til at ulike «biler» kom til uttrykk. På Lesja ble bilen strengt regulert i form av en «jernbanebil». På Steinkjer ble den en «postbil» under kontroll av amtsledelsen, men som også åpnet for bruken av de private vognene. På Voss fikk rutebilen en friere rolle der lokalsamfunnet fikk stor innflytelse over de nye kjøretøyene.

Amtmenneses daglige arbeid med integreringen av bilen gikk parallelt med utviklingen av Veiloven av 1912. Vi skal nå heve blikket og se reguleringsprosessene knyttet til dette viktige lovarbeidet.

14.9 Veiloven av 1912 – et standardiseringsforsøk

Selv om etableringen av de første regelverkene kan leses som et forsøk på å «temme» bilen og forhindre anarki, var den manglende enhetlige fortolkningen og dermed også den uforutsigbare saksbehandlingen, et problem for de første brukerne av bilen. Mens bilen under Krag på mange måter framsto som en visjon på et nasjonalt nivå, ble den konkret og tildels truende under Skougaard. Nå presset det seg fram en forståelse av at bilen måtte håndteres pragmatisk i forbindelse med de praktiske problemene som oppsto. Trykket økte og behovet for en nasjonal veilov som også regulerte bruken av bilene, ble etter hvert godt synlig.

Veiloven av 1912 tok utgangspunkt i en revisjon av Veiloven av 1851. Initiativet kom fra Stortinget som ønsket en rasjonalisering av veisektoren. Stortinget foreslo «at sløife amtmændenes og lensmændenes befatning med veiadministrasjonen». Det ble spesielt pekt på betydningen av å styrke amtsingeniørenes roller. I dette ser vi trekk i retning av både en profesjonalisering og en modernisering av det norske veivesenet. Mens de amtsvise regelverkene ble utviklet av ingeniørene i Veidirektoratet, nedsatte Departementet en bredspektret komité for å lede arbeidet med den nye veiloven. Stortinget på sin side pekte på sakens kompleksitet og betydningen av at distriktene skulle få uttale seg.

Komitéen foreslo tidlig å åpne alle offentlige veier for bilene. Det ville i så fall forenkle saksbehandlingen og føre til at bilene ble behandlet uavhengig av amtmenneses individuelle syn. Forslaget var imidlertid kontroversielt og ble sendt på høring i to omganger. Den nye veiloven ble forhandlet mellom Stortinget, departementet, amtene og herredene. Disse høringene falt sammen med at antall biler økte og at en rekke amt fikk møte bilene i praksis.

Landsbygda ble på mange måter et forsøkslaboratorium der møtene mellom bilene og landeveiens hovedbrukere, bøndene, bidro til en forming av bilen gjennom høringsuttalelsene, og dermed også selve veiloven. Utviklingen

av veiloven ble dermed preget av landsbygdas første møter med den nye teknologien. I denne domestiseringsprosessen kom både frykt, usikkerhet og et ønske om vern fram.

Veiloven av 1912 erstattet både de amtsvise regelverkene og forskriftene til politivedtektene som regulerte bilbruken i byene. Veiloven av 1912 skulle være en nasjonal lov, men ble samtidig preget av kampen mellom beslutningsnivåene og uenigheten mellom motstanderne og tilhengerne av den nye teknologien. Veiloven ble på mange måter et kompromiss og en manifestasjon av denne kampens mange sprikende oppfatninger. Veiloven ble langt mer detaljert enn de tidligere reglene, og styrte bilen bort fra individuelle beslutningstakere (amtmennene og politimestrene i byene) og inn i et system preget av byråkrati på den ene siden (Veidirektoratet) og lokale politiske beslutningstakere (herredsstyrene) på den andre. Slik sett virket Veiloven av 1912 både stabiliserende og polariserende. Veidirektoratet fikk tilbake kontrollen med hovedveiene, men tapte samtidig kampen om herredsveiene der den private bilens framtid på mange måter var forankret.

Gjennom den nye nasjonale veiloven ble bilen dermed delvis ført tilbake til det statlige nivået gjennom at hovedveiene ble åpnet. Samtidig framsto den som en «herredsbil», forankret i herredsstyrenes ønske om å bestemme over egne veier. Følgen ble at bygdeveiene i all hovedsak ble stengt for bilene, med mindre herredsstyrene tok initiativ til å åpne dem. Den nye veiloven representerte dermed ikke noe endelig svar på hvordan bilen skulle forstås i et nasjonalt perspektiv. Mens skillelinjene tidligere gikk mellom by og land, gikk skillet nå mellom hovedvei og bygdevei. Forholdet mellom bilbruken og jernbanen var også uavklart. Vi har sett at jernbanen var å betrakte som et offentlig anliggende. Bilen var imidlertid en «privat» teknologi som ikke lot seg styre av det offentlige. «Rutebilen» ble et forsøk, men løste ikke de private bileiernes ønske om «fri kjøring».

Vi har sett at etableringen av Formannskapslovene av 1837 var et første viktig steg i retning av å redusere embetsmennes makt. I dette perspektivet førte Veiloven av 1912 til en revitalisering av Formandskapslovene der lokaldemokratiet ble styrket, om enn knyttet til veisektoren. Mens de første regelverkene hadde vært forankret i byråkratiet med amtmennene og politimestrene som beslutningstakere, ble Veiloven av 1912 i større grad en «politisk» lov, der herredsstyrene fikk økt innflytelse over egne veier. Veiloven av 1912 åpnet også for en regionalisering der distriktene fikk større innflytelse over amtenes veier. Slik sett fikk man opprettholdt de mange «småkongeveldene» som tidligere lå i hendene på amtmennene, om enn med en forsterket innflytelse av amtsingeniørene og herredsstyrene.

Stortinget hadde indirekte pekt på behovet for en rasjonalisering og profesjonalisering av veietaten. Dette skjedde i forbindelse med amtsingeniørenes roller. Mens amtsingeniørene tidligere hadde fått delegert sine oppgaver fra

veidirektøren, fikk de nå ansvaret for den tekniske ledelsen av veivesenet innen de respektive amtene. Amtsingeniørene hadde plass i amtsveistyrene og ble dermed premissleverandører når det gjaldt amtenes veiutbygging og -vedlikehold. Slik sett overtok amtsingeniørene på mange måter oppgaver som tidligere formelt sett var lagt til amtmannen.

Pär Blomkvist har pekt på at de svenske vei-ingeniørene spilte en meget sentral rolle når det gjaldt integreringen av bilen i Sverige. De var «den goda vägens vänner» og var en viktig gruppe da Svenska Vägforeningen ble stiftet i 1914. Noen tilsvarende formell organisasjon kan vi ikke vise til i Norge. Det er imidlertid ikke vanskelig å peke på at de norske vei-ingeniørene fikk økt innflytelse og en klarere og mer synlig rolle i forbindelse med lovreguleringen. Man kan med rette hevde at bilene indirekte bidro til å forsterke ingeniørenes makt, både gjennom kunnskap og direkte innflytelse på beslutningsprosesser.

Første verdenskrig brakte bilen inn i en internasjonal forming som de norske aktørene hadde liten eller ingen mulighet til å påvirke. Slik sett ble bilen igjen utviklet i et internasjonalt perspektiv. Mens den første internasjonale «bølgen» kom rundt århundreskiftet, ble verdenskrigen mer som en bråttjø å regne. Bilens teknologisk utvikling gikk raskt. Som vi har sett, utkonkurrerte bilene jernbanen i krigens trenlinjer og brakte debatten om forholdet mellom bil og jernbane opp på dagsordenen. Nytteperspektivet var viktig, noe som også kom til å prege samferdselssektoren.

Første verdenskrig forsterket skillet mellom nytte og luksus. Selv om en rekke private biler ble innkalt og brukt i krigen av de krigførende partene, var det nyttekjøretøyene som var i fokus under krigshandlingene. Jeg har tidligere pekt på at samferdselen knyttet til nyttekjøretøyene ble koordinert gjennom nasjonale planverk etter første verdenskrig. Disse planene omfattet bruken av lastebiler og busser i forhold til jernbanen, og innbefattet ikke de private vognene. Man kan derfor med rette hevde at disse nasjonale handlingsprogrammene forsterket inntrykket av at «nyttebilen» var et nasjonalt anliggende, mens forståelsen av den private vognen som en nyttebil manglet. De nye erfaringene presset også på behovet for en revisjon av veiloven.

Politikerne på Stortinget hadde både under saksbehandlingen av veiloven og under sluttbehandlingen pekt på at loven var å betrakte som «forsøkslov». Intensjonen var at loven skulle revideres jevnlig for å kunne ta opp de store endringene innenfor samferdselssektoren. Dette skjedde imidlertid ikke før i 1926. Det kan virke som at den omfattende prosessen og aktørenes kamp hadde tappet all energi ut av lovutviklerne, både høringsinstansene og beslutningstakerne.

I tiden fram mot den første omfattende revisjonen av veiloven i 1926 gikk utviklingen videre i retning av en koordinering av samferdselen langs vei og bane. Sektorene vokste sammen. Vei og jernbane inngikk i større grad i en

samferdselsmessig helhetlig tenkning, ikke ulikt det man så i tiden før 1895. Revisjonen i 1926 åpnet for en mer allmenn bruk av de norske landeveiene. Mens beslutningene om å stenge hovedveiene tidligere var overlatt «kongen» på grunnlag av amtsstyrenes initiativ, ble dette nå sett på som et administrativt anliggende gjennom at departementet skulle fatte beslutningene. I praksis var departementet veidirektørens kontor. Her var viljen til å stenge hovedveiene svært liten. Hovedveiene var ikke lenger et amtsanliggende, men ble brakt opp på et nasjonalt nivå. Slik sett skapte Veiloven av 1926 et klarere skille mellom amt og departement. Gjennom revisjonen ble lover og regler langt mer detaljerte og formet indirekte både bilen og brukerne.

I forbindelse med lovrevisjonen ble det laget et omfattende sett av forskrifter. Det ble også utviklet egne trafikkregler for hvordan trafikantene skulle opptre i trafikken. Mens Veiloven av 1912 skulle temme bilene, skulle trafikkreglene temme trafikantene. Skillelinjene mellom bilen som teknologisk objekt og brukerne ble mer uklare. Samlet styrte disse forordningene trafikken og bilbruken i langt større grad enn tidligere. Satt på spissen representerte de «lærebøker» for hvordan bilen og bilbruken skulle forstås.

På midten av 1920-tallet ble bygdeveiene gradvis åpnet, noe som gjorde at herredenes grep om de private vognene ble svekket. Man kan imidlertid hevde at perioden fram til revisjonen av veiloven i 1926 var herredsstyrene maktpolitiske gullalder, hvis en holder seg til samferdselssektoren. Når det gjaldt herredsveiene, var en forbedring av regelverket langt unna. De strenge restriksjonene knyttet til bruken av bygdeveiene ble heller ikke fjernet ved revisjonen av motorvognloven i 1938. Motstanden mot bilene på landet, og da spesielt de private vognene, var fortsatt til stede, men fallende. Bilene kunne ikke lenger oversees. De var blitt en del av trafikkbildet, både i byene og på landet. Noen generell bruk av privatbilen var det imidlertid ikke åpnet for.

I 1926 var det 38 331 motorkjøretøyer i Norge, en dramatisk økning fra perioden før krigen, da det tilsvarende antallet var drøyt 1 500. Statistikken for 1926 viser at det fantes 21 483 private vogner, men bare 8 869 av dem befant seg på den norske landsbygda. Landsbygda hadde 1 395 rutebiler som trafikerte 17 609 km landevei, mens det tilsvarende tallet i byene var 128. Rutene i byene var rimeligvis langt kortere, men overraskende nok bare på til sammen 160 km. Når en tar i betraktning befolkningskonsentrasjonen i byene, forsterkes inntrykket av at den private bilen var et byfenomen og at rutebilen var landsbygdas bil.

Vi kan oppsummere dette slik: Veiloven av 1912 ble en felles lov for landet, og erstattet både politivedtektene i byene og de amtsvise regelverkene. Den reduserte amtmennenes innflytelse innen samferdselssektoren og styrket amtsingeniørenes posisjon. Dette var i samsvar med Stortingets ønske. Hovedveiene ble åpnet, men så lenge herredsstyrene kunne bestemme over bygdeveiene, ble ikke Norge åpnet for en enhetlig bruk av bilen.

Slik sett kan man med rette hevde at ulikhetene som ble skapt gjennom politivedtektene og de amtsvise regelverkene forskjøv og endret seg gjennom Veiloven av 1912. Bilen ble domestisert på noe ulike måter ved at nye grupper kom til og ble premissleverandører for hvordan bilene skulle forstås. I denne sammenheng sto «grasrota» representert ved herredstyrene sterkt. Skillet som ble skapt gjennom politivedtektene og de amtsvise regelverkene når det gjaldt forholdet mellom by og land, endret seg ikke mye. Mens bybilen ble «bredspektret», ble landsbygdas bil i det store og hele en «kollektiv» bil i form av rutebilen.

Jeg har ikke foretatt noen nærmere undersøkelse av mellomkrigsårene etter 1926. Slik jeg ser det, ble denne perioden mer preget av hva jeg vil kalle «systemenes vekst» enn av «grasrotas» bilforståelse, sterkt preget av herredsstyrenes innflytelse. Mens tiden før 1926 ble preget av at bilen ble tilpasset veiene, ble veiene nå i stadig større grad ble tilpasset den økende bilbruken. Denne omleggingen kunne bl.a. skje fordi landsbygda fikk en større andel av avgiftene som ble pålagt bilene i forbindelse med Veiloven av 1912. Et annet forhold er at ny teknologi slik som veiskraper og forbedrede snøploger ble tatt i bruk. Man ser dermed også trekk i retning av en ytterligere modernisering av veisektoren. Omleggingen tok imidlertid lang tid og bileierne måtte forholde seg til det moderate norske veinettet i mange år framover.

Bilen var ikke lenger bare et «hesteløst kjøretøy», men det var langt fram til «bilsamfunnet» av i dag. Norge hadde fått bilen, men var ikke «automobilisert».

En vise om egg og lastebil

I attehundred seks og tres
drog bonden Perkins rolig
med sine egg – tre, fire snes –
hver dag til kundens bolig
Og egg nød baade læg og lærd,
et snes for hver en krone
de friske egg var prisen værd,
fandt min og Deres kone.

Men nu er det ei mer som før,
det lønner sig ei mere
at kjøre egg til kundens dør,
thi toget kan ta flere.
Og toget bringer egg og alt
til byen ind fra landet,
men tar sig hvergang slik betalt,
at det er rent forbandet

Og ikke bare, kjære ven,
er eggene blit dyre,
men kjøtt og grønt, poteter, melk
det koster alt uhyre.
Thi mellem producent og by
er skapt et farlig beite
av frakt, profitt og mellemmænd,
saa vognen snart maa velte.

Men hvorfor, kjære ven, skal vi
vel finde os i dette?
Det rent ut sagt er dumhet, thi
den sak er let at rette.
La bonden faa en bedre vei,
og lastebil paa veien,
saa skal De se, at De og jeg
faar skik paa hele greien!²

2. Hentet fra «Meddelelser fra Veidirektøren», 1924 side 199.

Chapter 14 Conclusion

An automobile must be treated with care, yes, you can almost say love if you are to get the right pleasure out of it. If you cannot imagine establishing these kinds of close feelings for the automobile, you should hesitate buying a car.¹

15.10 Introduction

In this study I have examined and analysed important aspects concerning the introduction and integration of the automobile in Norway during the period 1895–1926. By enlightening the processes of integration I have also described changes in the Norwegian society during the same period. The events and changes I have analysed are extensive and complex. They consist of different actions and initiatives which are hard to generalize, and more well-known and general processes of change related to the introduction of new technologies.

In this concluding chapter I will summarize and describe what I have called «the three phases» of the automobile's introduction, adoption and integration in Norway. I will emphasize some main features and overall changes. Two aspects are central in this connection: The regulation through the development of laws and what I have called «The triangle of communication» – the relations between the automobile, horse and carriage, and the railway. I will then take a closer look at the character of the process. Next I will emphasize some of the roles of automobiles when the relationship between the cities and the countryside is considered. Last, but not least, I will point to some distinctive features related to what I have called «The domestication of the automobile».

1. Arentz (1924) page 3

15.11 The exotic automobile, 1895 – 1904

This short period was characterized by the following aspects. Very few cars were seen in Norway. At the end of 1904 the number of cars was approximately 30. Even if automobiles had gained both acceptance and use at an international level, very different points of view of what an automobile was and which role it should have, were seen in Norway. Last, but not least, the new technology was inexperienced and unstable. It was this socially premature and technologically unshaped automobile which came to Norway in 1895. In the same way as the automobile was premature and unshaped, the Norwegian society was under great change during the same period. The cities grew in size, industry played a more important role than earlier and agriculture was adapting to a new market situation.

In my retrospective glance at the different terms which made the basis of the integration of the automobile, I have described how road director Krag engaged himself in experiments with the road locomotives around 1870. What he experienced through these experiments became important when the first automobiles came to Norway much later. The expansion of the railway system and the attempts to use tertiary railways in the Norwegian countryside also affected the introduction and use of the automobile. The solution to Norway's communication challenges where transport of people and goods was concerned, was found in the railway, many people claimed. Along the roads the use of the horse and wagon was looked upon as the natural link between the railway and the surrounding countryside.

This way of thinking about and planning of communication was challenged when the automobiles came. By then the way of solving the problems connected with transportation had changed much. An important factor seems to be that the influence from the officers of the Crown was reduced, and that the farmers gained more political power in the Norwegian Parliament. Besides that, industrialization, urbanization and a change to market economy in farming had a greater importance. A consequence was that the cities' economy, way of living and culture became more visible and clear. In many ways the countryside and the people who lived there had a feeling of being under pressure and threatened by forces they could not control. This pressure was not only of an economic nature, but was also seen in connection with the farmers' way of living and established traditions. In this complicated situation, filled with conflicts, the new means of transportation, the automobile, was introduced.

The automobile did not only turn out to be a threat to existing ways of providing transport. It became a symbol of the «city-culture» and perhaps even for the «inexorable progress» of modernization. Many farmers in the countryside saw it this way.

Even if few cars were seen on the roads during the first years, they were important since they represented new possibilities and new transport solutions compared to those already in use. A few pioneers bought and started using the automobile. A central actor during the pioneer years was, as we have seen, road director Krag. Krag engaged himself strongly in both the automobile and the railway issue. Where the automobiles were concerned, Krag had an experimental approach where testing and simple reports created the foundation for his understanding for this new transport technology in Norway.

The very first cars which were tested had different engine solutions. For a considerable amount of time the choice between steam, electricity and petrol was unclear. Perhaps it is not so striking that Krag first and foremost engaged himself in testing the large steam omnibuses. These were based on a well know and familiar technology. Both the technological and the social choices were influenced by the fact that Norway was still in what I have called the «Steam world». As we have seen, Krag wanted the large steam wagons to be included in the transport system as a kind of road-going railway.

While the expansion of the railway was regarded as legitimate, financed and controlled on a national level, the automobiles were private and as many saw them, unfamiliar and unwanted. In spite of Krag's initiatives the politicians in the Norwegian Parliament had neither the wish nor determination to engage themselves in testing the new technology. While the road locomotives had received enthusiastic acceptance among the officers of the Crown around 1870, the farmers in the Parliament showed no enthusiasm for the new vehicles' possibilities around the turn of the century. The automobiles were at large left to the Road Directorate, but with no voted sums of money from the Parliament.

In spite of lacking political will to promote them, automobiles came to Norway in a limited number. Even if the political support was lacking, they had to be administrated and adapted to local use and demands. Road director Krag saw a potential in the automobile and initiated measures which on one hand were meant to promote the automobile, on the other to regulate the use of the new vehicle as a part of a larger transport system. The way Krag saw this, the automobiles were meant to be a part of a «collective» transport system where freighting of goods and people over larger distances was important. Because of that Krag wanted to develop a set of regulations for the use of the automobile.

During Krag's period as road director the regulations for the use of the automobiles in the counties were established. Both the road director and the county road engineers were involved in this cooperative effort. These rules were based on the Road Law of 1851 which also had been applied when the road locomotives came to Norway. An important consequence of this was that the county chief administrative officers were given the right to determine the use

of the automobiles in the counties. Although Krag first and foremost wanted national laws to regulate the automobiles, he ended up with a set of rules at county level. Pragmatic as he was, he accepted the second best, county rules in the hands of the county chief administrative officers.

It is a paradox that while the right to decide was delegated to the counties, there were very few automobiles outside the capital. Most of them were found in Kristiania (now Oslo). In many ways the county rules regulated an imaginary car. It is also a paradox that it was in the counties that the controversies about the role of the car and its use were seen most clearly. Already at this stage we see a polarization between the «imaginary» and the «real» vehicle and between the city and the countryside.

This period is also marked by a dynamic and optimistic road director who wanted to test the automobile. In spite of this optimism there were many problems. The technology was premature and uncertain. The natural conditions and the standard of the roads were not favourable for the automobile. The wide spread scepticism which met the automobile, especially in the rural areas, was perhaps most important. In this period the automobile became, as I have suggested in the heading: strange, rare and exotic. First and foremost it challenged the countryside's way of life.

15.12 The importunate automobile, 1904 – 1912

The period from 1904 to 1912 was important in several respects. The number of automobiles increased from about 30 to around 800 in 1912. The automobile was no longer regarded as exotic and strange, but became more close and importunate. The automobiles were no longer vehicles that were just talked about, read about in the newspapers or rarely glimpsed. The automobiles came to both the cities and the countryside.

During the «Krag period» we saw a growing boundary between public and private use of the automobile. This boundary became clearly visible when road director Skougaard took over after Krag retired in 1904. While Krag was a «field commander», Skougaard was a bureaucrat who spent most of his time at his desk, influenced by the daily life in Kristiania. It was to Kristiania the first automobiles came. It was also in Kristiania the growing network of experts connected to The Polytechnic Society (PF) and The Norwegian Automobile Club (NAK) came to work for an increased and more liberal use of the automobile. It seems that these organizations did not have the same influence and power compared to similar organizations in Sweden, which Pär Blomkvist has shown in his study.

During Skougaard's period as road director the automobile became an object for bureaucracy where further development of rules and laws was

regarded as important. Especially the process leading to the new national road law of 1912 was crucial. The law development brought the automobile into a complicated administrative and political process where the Parliament, the department, the road directorate, the county councils and the local councils wanted to negotiate the use of the automobile. These negotiations must be seen in the light of the fact that the use of the automobiles compared to the use of the horse and carriage was unclear. The negotiations around the automobiles also brought them into a transport-political discourse where the future plans for the expansion of the railway, both on a national and a local level, were included. While the first period was coloured by exotic experiments and testing, the second period became chaotic with a stronger demand for regulations. From different interested groups a demand for overall control through a new and better set of laws emerged. Both the users and those who met the new vehicles asked for more settled conditions for the use of the automobile. Since the attitude toward the automobile varied so much, there were different views on how the automobiles should be regulated. Some regarded a common law for the whole nation as the best solution, while most of the local councils argued that the decisions were to be taken locally.

We have seen that the use of the first automobiles were influenced by the rather heterogeneous attitude towards the automobile on a county level. The chief administrative officer of the county was in charge of both the railway, the use of the horse and carriage in the conveyancing system and the automobiles. The chief administrative officer was therefore, literary speaking, in the middle of a triangle, surrounded by the three main forms of communication on land. On a national level the road- and the railway director were in charge. On a regional level the chief administrative officers in many ways became road- and railway directors at the same time, although at a county level. In this perspective Norway was divided into small «kingdoms» where the chief administrative officers of the counties gained increased influence. This shift contributed to a polarization between the state and the counties where it was difficult, if at all possible, to control the development of the Norwegian transport and communication system on a national level. In this context the automobiles contributed to a destabilised transport sector with less national control.

We have also seen that the automobile and the railway were pitted against the other, but with unclear borderlines. As I have shown in Chapter 8 the expansion of the railway was to a large extent viewed as a task for the districts where the counties strongly engaged themselves in gaining local railways. Here we find an interesting situation which illustrates the complex process of modernization that the automobile became a part of. It is easy to jump to the conclusion that the cities were in favour of progress and modernism and that the countryside was an opponent to technology and development. But when the small local communities got their impressive railway stations in many

ways they represented a participation in a more comprehensive development than what the railway represented in itself.

The countryside was gradually included in a national transport system, It did not take long before the authorities had to face a growing demand for new railways. The countryside wanted this traditional means of transportation. This would also influence the shaping of the automobile in the counties. The automobile was viewed in the light of a well known technology, the railway. The automobile pioneers realized that the new vehicles probably would be more easily accepted as long as they were negotiated in relation to something known and familiar.

The Road Law of 1912 removed much of the uncertainty concerning the use of the automobile, but at the same time it had serious consequences for the private automobile. The automobiles were accepted on the main roads, but the local roads in the countryside were «closed». The local councils were to decide if the local roads should be opened for the automobiles. As a rule they did not. The local councils controlled the use of the roads which also limited the use and the number of private automobiles in the countryside. The Road Law of 1912 established a clear boundary between the «utilitarian automobile» and the private automobiles and at the same time led to a rigid understanding of what *utility* was in this context. As we have seen, for a period «the importunate automobile» was regulated and controlled by measures to protect and satisfy the countryside. The users of the automobiles had a clearer set of rules, but had to live with a restricted access to the roads.

15.13 The adapted automobile, 1912 – 1926

The period between 1912 and 1926 can be described by the following: The right to determine how the local roads in the countryside should be used was in the hands of the local councils. The transportation sector was to an increasing degree coordinated and modernized and the line of demarcation between the railway and the roads became less distinctive. The number of automobiles increased rapidly, in spite of the First World War.

The war brought a modernization of both the automobiles and the methods of production. The automobile turned out to be a good alternative to the railway. The war efforts also contributed to the «utilitarian automobile» being more easily seen. Both the Norwegian defence and the road administration now looked upon the sector of transportation in an overall picture. The automobile and the railway were to be seen in the same context.

The competition between the railway and the automobiles also became more visible. Early in the 1920s the railway started to lose money. This cannot be explained by the growing number of automobiles alone, but the competition

especially in freight of goods, became important. The Norwegian government established automobile routes on their own, corresponding with the railway. The automobile routes were in many cases now organized as public companies in the hands of the counties. In this respect the automobile routes became «public affairs» not unlike what road director Krag advocated 20 years earlier.

The period before the turn of the last century was marked by a close cooperation between the road- and the railway director. When road director Skougaard took over from Krag, the cooperation loosened up. When Baalsrud replaced Skougaard, the railway- and the road sector came closer again, even if the systems of decision-making were separate. In many respects the sector of transportation became one sector. The different negotiations related to the automobile were important parts of this process.

In the 1920s the sector of transportation grew both in size and complexity. It was challenged, shaped and developed through the automobiles, but was stabilized after a while. The automobiles were included as an accepted alternative to the railway. The sector of transportation was regulated through overall national plans and a far more homogeneous understanding of technology. The automobiles in the countryside were looked upon as utilitarian vehicles in the shape of buses and lorries.

The strong influence in the hands of the local councils over the local roads and by this also the private automobiles, was an issue that would take a long time to settle. In spite of the fact that private automobiles became more common, they did not have any central position in the communication picture towards the revision of the road law in 1926. We know the reasons for that. The road law of 1912 had given the local councils great influence over the use of the local roads. In this connection there were no great changes in 1926. The local roads had a low standard, influenced by a savings policy where the railway had priority. A third important factor is that very few people, either in the cities or in the countryside could afford to buy a car.

If we regard the way the automobile was seen, it was the picture of the useful automobile most people saw. After a while the roads became better and the exotic and frightening aspects of the automobile became less prominent and the advantages of a more flexible small scale transport system appeared. Both in the cities and in the countryside the automobile gradually became a part of daily life.

If we move a bit further in time, we see that the standard of the roads improved towards the end of the 1920s and in the beginning of the 1930s. The second-hand cars also came on the market. It was, however, just before WW2 that a considerable increase in the number of automobiles came. A society with a large extent of private motoring was not seen until after 1960 when the import restrictions of 1932 were removed.

What happened during the three phases can be summed up in this way: During the first phase the automobile was unknown, exotic, exciting and threatening. They were so rare that most people only once in a while had to relate themselves to the new vehicles. For the involved parties the situation was different. The automobile created both visions for the future and efforts to regulate the use of the cars. Even if the automobile almost only existed on the paper, both the possibilities and the potential problems they could create, were sufficient for the development of worries. Different interested groups tried out different and often contradictory definitions of the automobile. At the same time various means and possibilities of use were examined. Last, but not least, the automobile contributed to a dispute between different political and administrative levels about who should be in charge of the future use of the automobile. In the first phase no consensus about the automobile was seen.

During the next phase, the period from 1904 to 1912, the automobile became more close, real and challenging. The opposition among both decision-makers, administrative officers and the users of the automobiles was still large. The problems and the need for solutions became more tangible when the number of cars increased. In many ways we may say that the automobile changed from being «individual» to being part of a larger system. This kind of technology, which on one hand could be private and untouched, became gradually more systemic and inclusive. The growing number of automobiles led to the automobiles becoming more than an object each and every person could relate to. The lack of regulations became a problem. Different solutions were tried out. The county rules of 1899 was one attempt. Another came in connection with the Road Law of 1912. This law solved some problems, but upheld others and even created new ones. The Road Law in many respects became a law for those who did not own an automobile.

During the last phase, in the years before 1926, we have seen that the automobile gradually became less problematic, even common and useful. In districts with large oppositions against the automobile, a growing demand for the new kind of transportation was gradually seen. This had partly to do with the fact that the automobile was regarded as useful, but can also be looked upon as a consensus found in the revised road law. The automobile was for the time being, «tamed». Through the way the rules and the laws had been developed the countryside had got what it wanted: control over the automobile.

15.14 City – countryside

As we have seen, the automobiles were negotiated slightly differently in the cities compared to the countryside. While the automobile in the countryside was met with considerable resistance and conflicts on many different levels,

the debate around the automobiles in the cities became more silent. In many cases the automobiles were authorized for use in the cities as long as they were in good technical condition and that the drivers were able to control the vehicles.

We have also seen that tests with the new technology got a more positive reception in the cities than in the countryside. In the cities new technology was tried out, whether it was road locomotives, large steam omnibuses or private automobiles, without much resistance. In the countryside the integration was characterized by conflicts. A part of the explanation can be found in the general use of new technology. The largest cities had what we might call «a technological multitude» of communication and transport, where telegraph, telephone, harbours, railway and trams were included. In the larger cities the railway was not the only possible alternative means of transportation compared to the horse and carriage. The cities became in many cases «end stations» for the railway. The largest cities and especially Kristiania, had from the very beginning a broad range of automobiles, where lorries, delivery vans, taxi cabs and private automobiles were included. This had indirectly to do with the use of the horse and carriage.

In the cities the use of the horse and carriage did not play the same important role as seen in the countryside. The transport system was more complex. It had also something to do with usefulness. In the cities the use of the private automobiles reduced the private use of the horse and carriage. The use of the automobile also made it possible to settle outside the city centres. In this respect the use of the automobiles indirectly contributed to the growth of the cities. In this context Kristiania is a good example. The distance to the city centre increased and by this also the needs for motorized transportation. Viewed from the large cities it is not difficult to argue that the automobiles were useful to those who could afford to buy them.

In the countryside the situation was different. The horse was used both in the fields and on the roads as means of transportation. The farmers used the horse when they had important errands to do. The horse was used between the farms, from the farms to the railway and to the nearest town. The horse in many ways solved the daily need for transportation. Another important point is that the conveying system was important to the countryside. While the conveying system in many respects was the countryside's railway, the same system was almost without importance in the cities. Here the haulage contracting business dominated. We have seen a greater will among the hauliers to use automobiles than among the farmers in the countryside who were engaged in the conveying system.

It is not hard to find examples that it was the very rich people of Kristiania who bought the first cars in Norway. The automobiles were often large and heavy. We have seen that the automobiles were spread from Kristiania to the

small towns of Gjøvik and Lillehammer. This was not a unique situation for the county of Kristian where Gjøvik and Lillehammer were situated. Much of the same was seen in the rest of Norway. The automobiles concerned were, however, relatively small and light vehicles. These automobiles were also cheap compared to the largest private automobiles in the capital, Kristiania. They were not bought by people who were looked upon as rich, even if the automobiles in many respect were tokens of wealth. When the farmers claimed that the automobiles were «rich peoples' luxury toys», this was first and foremost directed towards the rich people of Kristiania and not the farmers in the countryside. The border lines were, however, unclear. Quite a few rich landowners bought automobiles, although this happened a bit later than what I have called «the pioneer period» in Kristiania. It is not hard to see that there was a gap between rich and poor in this connection. At the same time this situation can be read as a distinction between the automobile as a vehicle of leisure and as a utilitarian means of transportation.

We have seen that the private automobile owners also wanted to use their vehicles in their leisure time. Spare time was scarce in the countryside, especially during the seasons on the farms. It was particularly during summer and in the week-ends Kristiania's automobile owners wanted to go into the countryside. Thus most incidents between the automobiles and the horse and wagons were seen then. The understanding of what an automobile was and its use then became focused on different ways of living and different traditions or, with other words, cultural differences between the city and the countryside. This understanding was not only related to leisure time but also to differences in personal economy. In the countryside both the will and the economical suppositions to start using the new technology were weaker.

To claim that the resistance against the automobiles can be explained by the farmers' lacking the wish to modernize society would be an over-simplification. We know that a lot of small communities in the countryside got railway-stations which became small technological centres where it was possible to make a call, send telegrams and get the daily mail. The railway became a visible, accepted and understood improvement of the countryside's communication. The automobile on the other hand, became in many respects a challenger the countryside could not deal with. Another important factor was the practical possibilities to use the automobile. In this connection the lack of infrastructure was an important issue.

In the countryside at the beginning there were neither petrol stations nor workshops which could repair the automobiles. The cities relatively early got both petrol stations and garages which could support the automobile owners. The Norwegian Automobile Club (NAK) realized the necessity of improving the automobile owners' possibilities to «conquer» the countryside. NAK established what the club called «petrol depots» in the districts. An interesting

feature is that these first primitive petrol stations were established at the stations on the established automobile routes, at hotels which had start using the automobiles or at workshops which repaired the farmers' bicycles. In this context NAK contributed to an improved infrastructure in the districts. At the same time this led to the automobiles gradually being able to be repaired, though in the hands of blacksmiths or bicycle repairers. The possibilities of using the automobile in a practical and useful context also gradually changed.

Before WW1 quite a few doctors, vets, dentists, clergymen and emissaries bought themselves automobiles. They represented occupational groups which were useful to the farmers. In many respects these groups became «road openers» for the private automobile in the countryside. This process of integration was, however, not rapid. This change of attitude towards the automobiles took time. It had also something to do with the prices of the automobiles. When the second-hand automobiles came on the market some farmers started to use the automobiles on their farms. Another interesting phenomena is that the farmers started using motorcycles, with or without a sidecar. It seems that this technology was more easily accepted through its relationship to the bicycle and more liberal regulations. Another point is that the motorcycle was cheaper, both to purchase and to use. Furthermore they occupied less space on the roads compared to the automobiles.

We have also seen that the automobiles in the countryside at large became a «summer automobile» during the first decades. While the winter use of the horse and carriage required snow and ice on the roads, the automobile owners wanted as little snow as possible. In reality the winter roads were closed for the automobiles up to the middle of the 1920s. Where the motorcycles were concerned, the situation was different. We find several examples of motorcycles equipped with skis for winter use.

To sum up the last four sections in conclusion the automobile were treated differently in the cities and in the countryside. While the cities could present a broad range of different automobiles, the automobile in the countryside first and foremost became an automobile in strictly scheduled routes. The Road Law of 1912 in many respects manifested this difference. The main roads were opened for all kinds of automobiles, but as long as the local councils had their control over the local roads, the process of integration of the private automobiles was slow. In this respect there was a borderline between the route-going automobiles and the private motorized vehicles. We have also seen a demarcation between the private and the public, between the railway and the automobile, between rich and poor and between utility and «play». A society with liberal and free use of the automobile as we know today, was well into the future.

15.15 The domestication of the automobile

As we have seen so far, the automobile changed from being exotic and frightening to be regarded as useful and almost common. Another way to describe this process is to analyse how this strange and immature technology was gradually interweaved, changed and adapted to surrounding social, political and economical contexts. We have also seen that these processes of change contained controversies of both a technological and social character. These controversies received large publicity and were resolved or re-negotiated as new challenges. If we go back to the introduction, this deals with the domestication of the automobile.

The domestication of the automobile took place, as I have shown, in different ways depending on time, place, activity and level of administration. The automobile was incorporated and adapted through concrete use or through ideas of use. This occurred through different learning processes where articles in the newspapers, different political decisions and last, but not least, the development of rules and laws were important. In this process the automobile was integrated and «tamed». At the same time, for those who involved themselves in the discussions, the regulation processes and the experiments with the new technology became part of a learning process on different levels. They experienced, found solutions and developed strategies to deal with the challenges the automobile represented.

In my thesis the processes connected to the development of rules and laws have a central place. The rules and laws had many different functions and outcomes in a learning context. On one hand they represented an attempt to liberalize the use of the automobile. Through the legislation the defenders of the automobile wanted to create a more homogeneous and liberal set of laws. On the other hand those who regarded the automobile as a problem and a threat, wanted to use the laws to restrict the use of the automobile as much as possible. The county rules, the police regulations in the cities, the Road Law of 1912 and the revision of the law in 1926 were all marked by this «battle».

Furthermore the law became a «language» where knowledge and experience, resistance and enthusiasm could be tested out, negotiated, coded and locked. They could encourage and promote, enlighten and facilitate, but also restrict, limit and delay the use of the automobile. On one hand the laws prescribed concrete use of and applications for the automobiles. On the other hand they presented suggestions for a possible use, depending on who read the laws. In much the same way as the automobiles, so the set of rules and the laws tested out. The way I see this, the development of the rules and laws can also be seen in a learning- and domestication perspective. Through the laws the automobile was both adapted and restricted. The laws became instructions for how the automobile could be promoted or stopped. In most cases the laws became

products of consensus, where protagonist and antagonist found each other in a understanding of the automobiles as a «lowest common multiple».

The domestication through rules and laws can read in many different ways. As we have seen there was a difference between the cities and the countryside in the understanding of the automobile. Furthermore the rules were put into practice differently in the various counties. Let us once again take a closer look at the differences between the cities and the countryside.

15.16 The rules in the cities and in the countryside

We have seen that automobile traffic in the counties from 1899 was regulated through the county rules. In this connection the chief administrative officer of the county was the central decision-maker. In 1899 rules for the use of motorized vehicles in Kristiania were also approved. These rules came as a supplement to a large and comprehensive set of rules, the police regulations. In the capital the chief constable had the right to decide whether the automobiles were to be accepted in the streets or not. As we see, around 1900 the automobiles entered two different systems of decision-making. In the cities the police made the decisions and in the counties the chief administrative officer of the county. This difference had practical consequences since the automobiles could be used differently in the city and in the countryside. Furthermore the two systems led to different conceptions of what an automobile was and what it should be in the future.

Two examples illustrate this: In 1899 the first automobile was registered in Kristiania. Earlier several automobiles were given permission to use the roads in the capital. Outside the city border the chief administrative officers of the counties ruled. The automobiles from Kristiania did not get far into the countryside before they were met by resistance and restrictions. In the city of Trondheim the first motorized vehicle came in 1900. In the surrounding county the use of automobiles were totally forbidden. We see a clear difference between city and county when we look at the different sets of rules, and how the decision makers interpreted them.

While the county rules which regulated the use of the automobiles emerged as a new set of regulations, the corresponding rules in the city came as an addition to the police regulations which regulated the over-all transport in the city. While the chief administrative officers in the counties got new and demanding problems to solve, the use of the automobiles in the cities represented in many respects tasks the police constables had dealt with earlier. In the cities the automobiles were brought into a well established and tested system of decision-

making, while the automobile in the counties became an alien element for the decision-making bodies.

An important difference was the system of certification. In Kristiania, which became a model for most Norwegian cities, the automobiles had to be controlled and officially approved by the police. The control was to be conducted by an officially appointed examiner. They should also check if drivers were capable of driving the automobiles. In Kristiania a group of engineers had the job of official examiners.

Even if the county rules also said that the automobiles had to be in good technical order, the focus was a bit different. In the countryside the automobiles should be controlled according to the chief administrative officer's request. In this connection no officially appointed examiner was mentioned. While the cities focused on the technical control of the automobiles, the countryside was more concerned with safety in relation to the use of the horse and carriage. The roads in the countryside were narrow. Because of this it was important that the physical encounter between the horse and the automobile could be as safe as possible.

As a result the automobiles could, according to the regulations in the cities, have a width of 2 m, while the automobiles in the counties «under no circumstances» should be more than 1.85 m. As we see, from the very beginning the automobiles were treated differently in the cities and in the countryside where larger vehicles like omnibuses, vans, lorries and the most luxurious private automobiles were concerned. While the approval of the automobiles in the cities as a whole had to deal with their technical condition, it was the challenges and the danger the automobiles created for the use of the horse and carriage that concerned the countryside.

The rules in the cities had paragraphs of their own which said that both automobiles and motorcycles were to follow the same rules that had been developed for «common traffic» earlier. Both the automobiles and the motorcycles were, as we see, regulated and seen in the light of earlier means of transportation. These rules were meant for «drivers, riders and velocipedists». In the countryside «earlier transportation» was synonymous with the use of the horse and carriage.

A concrete example of the difference between the city and the countryside is the way the new vehicles were systematized. In Kristiania the automobiles were registered on running numbers and should have a number plate which could be seen from behind. In the counties it was accepted that the name and the address of the owner should be found on the vehicle's left side in form of a metal plate. The way I see this is that the number of automobiles in the countryside was not expected to be high. The automobiles in the cities became a part of a system of transportation, not as an «alien» which often was the case in the countryside.

Both the county rules and the rules in the cities were early attempts to regulate the automobile in Norway. We have seen that this was arranged in a different way in the cities and in the countryside. In many ways the regulation of the automobile in the cities was on a «status quo» basis, while the automobile in the counties had to face a very turbulent process of regulation where the chief administrative officers played important roles. Much of this points to the counties not having a homogeneous view about the use of the automobile. To catch the variations and the different ways the domestication took place, I have conducted three case-studies from three different counties.

15.17 Three different regimes of domestication

In the introduction I outlined what domestication is all about and also that domestication can be seen in a learning perspective. In this connection I have analysed the consequences of the county rules and seen how the chief administrative officers used the possibilities that were embedded in the regulations. By doing this I have suggested different regimes of domestications which were seen in the counties.

The county leaders in Kristian's county – the negotiators

In Kristian's county we have seen that the chief administrative officer became a negotiator when the automobiles came to the county. The private automobiles came first, both sporadically and later, when the small towns of Gjøvik and Lillehammer got their first automobiles in 1905. The first encounters with the new technology created many controversies and debates in the local newspapers. The conflicts came to a climax in the autumn of 1908 when a company from Molde wanted to establish an automobile route between Otta and Åndalsnes. The automobile company wanted free access to the county roads, while the local councils wanted to forbid the automobiles. Even if the resistance against the automobiles was multiple, it was the expansion of the railway net which became the central issue in the process against the automobiles. The automobile route did not only challenge the plans to build the new railway line across Dovre to Trondheim. It also challenged the plans for the new line along the river Rauma in Kristian's county. The local councils all together welcomed the railway. The local councils' opposition against the automobiles can also be read as a protest against the county councils together with a wish to have the disposal of the local roads.

The railway, in other words, influenced the shaping of the automobile. An interesting point which illustrates this, is the countryside's demand for regularity. The trains were strictly scheduled and the farmers could keep the most

frightened horses off the roads when the trains arrived. While the trains were «tamed» the cars could in principle arrive at any time. In this respect the automobiles were out of control. In this deadlocked situation the chief administrative officer of Kristian's county negotiated the automobile as a compromise in form of a strictly regulated route automobile, almost an automobile on rails. Another interesting point is that the chief administrative officer prohibited the use of the Danish drivers who were used during the first turbulent introduction of the automobile route. This does not only tell a story about hostility to strangers, but also a wish for local control.

A very interesting point is that the private automobiles had to follow the strict schedule of the automobile route. In this respect the private automobile also turned out to be strictly regulated, not unlike the automobile route. Indirectly this led to that the private automobiles being regarded as «railway cars», not unlike what road director Krag had tried to negotiate at the end of his career. The automobile was in many respects seen as an official «utilitarian automobile» and not a private vehicle for use in leisure time. In this respect a borderline was established between what was to be regarded as a useful means of transportation and a private car for tours in the countryside. As we see, the through-traffic got priority at the expense of touring.

After some time the route between Otta and Åndalsnes was run by local firms. We have also seen that hauliers who earlier had used the horse and wagon gradually started using the automobile. In this respect the route automobiles also became a part of significant structural changes. More private automobile companies were established. They competed against each other in the hauling and conveying market. In this respect the route automobile became a part of a private market and was given new degrees of freedom. As we soon shall see, this was a different way of organizing the route traffic than were seen in the counties of Nordre Trondhjem and Søndre Bergenhús.

The leaders of Nordre Trondhjem's county – the authoritarians

In Nordre Trondhjem's county the county leaders played different roles compared to Kristian's county. In connection with the establishment of the automobile route between Steinkjer and Rødhammer the county leaders engaged themselves directly in the process. Not unlike what we have seen in Kristian's county, the establishment of the automobile route interfered with the railway plans. In the discussions around the continuation of the railway line north of Steinkjer two alternatives were seen. One solution was to continue the line to Grong with a side-track to Namsos. Another alternative was to build the new track directly in the direction of Namsos and later further north. It is not an

exaggeration to claim that the automobile route between Steinkjer and Rødhammer put an end to the plans of a direct line to Namsos. In this respect the automobile route replaced the railway, a situation somewhat unlike what we witnessed in the Kristian's county when the automobile route between Otta and Åndalsnes was established.

When the automobile route between Steinkjer and Rødhammer came in 1908, the county leaders became part of the company's administration and even the executive board. In this county the automobile first and foremost became a vehicle in regular service, but was in many respect «official» since the automobiles distributed the mail. The automobiles were not shaped into what we today call a bus, but were in most cases automobiles which could carry 7-10 passengers, technically «handmade» and adjusted to the standard of the moderate local roads, another interesting phenomena of domestication.

County engineer Munch defended the establishment of the automobile route both locally and on a national level, and became in many respects a liberal spokesman for the new technology. In many ways Munch's initiatives showed that the influence of the road engineers at a national level was increasing. The way the county leaders, both the chief county administrative officer and the county engineer, handled the situation also affected the use of the private automobiles, both on the main roads and on the local roads. As long as the road engineer found the roads to be of a sufficient standard, the private automobiles were accepted. In this connection the local councils had little influence.

Seen with the eyes of the private automobile owners the county of Nordre Trondhjem stood out as liberal. The Norwegian Automobile Club (NAK) in many connections pointed out that this was the road to follow. The liberal attitude also had another interesting outcome. In connection with the hearings of the new road of 1912 the attitudes and the statements from of the local councils were influenced by the many controversies with the county council. In this respect the rather authoritarian way of introducing the automobile to the local council indirectly led to a more restrictive automobile law of 1912 than was planned by the national committee in charge of this complicated process. Even if the private and the «official» automobile lived side by side in the county, it seems that the way the county leaders handled the situation contributed to a more strict borderline between the automobile as an official means of transportation and the automobile as a private and «free» vehicle in connection with the law process.

While the chief administrative officer of Kristian's county had chosen to negotiate, the leaders of Nordre Trondhjem's county became a part of a more authoritarian regime. In the county of Nordre Trondhjem the county leaders' view of the automobile also influenced the administration of the route companies. Through a merger between several small automobile companies the

Automobile Company of Nordre Trondhjem's County (Fylkesbilene) was established. This large company was in many respects in charge of the automobile routes in the county for decades.

The county leaders of Søndre Bergenhus – the observers

At the small community of Voss the county leaders were hardly visible. One explanation may be that the chief county administrative officer of Søndre Bergenhus, Hroar Olsen, was chairman of the departmental road committee which coordinated the process leading to the new road law of 1912. We have seen that the committee wanted an opening of all public roads in Norway for the automobiles. This liberal attitude was also seen in the integration process of the automobile at Voss. The absence of central control meant that the local community itself had to settle the controversies that occurred. We have seen that the applications for using the automobiles were delegated to the police constable and the country policemen, a situation which opened up a stronger local influence.

At Voss the chief administrative officer of the county gave two companies from Kristiania (Oslo) permission to establish automobile routes. These automobiles came in direct competition with the conveyors who could look back on a long tradition of conveying tourists and goods between the Sognefjord and the Hardangerfjord. How the automobiles were to be implemented in relation to the conveyors' daily work along the roads was to a great degree left to the local community to sort out. The automobile became «close» and threatening with conflicts down to the personal level. The many controversies also showed the multiplicity of the automobiles. The two automobile companies brought their own drivers. The culture of the city challenged the culture and traditions of the countryside. The threatening automobiles literally speaking squeezed themselves between the youth driving the horse and carriages and the drivers of the automobiles. It was not only the relationship between boys of the same age that was challenged. The girls in the small community of Voss looked with excitement at the drivers from Kristiania and joined them on automobile tours in the countryside. The automobiles challenged intimate and close personal relations between boys and girls when dating was concerned. We have seen signs of hostility to strangers in Voss as well. It was not only a question of the relationship between the city and the countryside but also between Norwegians and foreigners.

At Voss we have seen that the local community itself took over control of the route automobile traffic. We have also seen that the local community in many respects monopolized the automobile routes where local companies controlled the automobile traffic. As we see, this was an alternative way of

organizing the automobile routes compared to the county of Nordre Trondhjem where a large company was owned by the county itself and controlled most of the earlier market for conveyancing.

We can now make the following summary: The automobile was understood, negotiated and regulated differently through the different approaches of the chief administrative officers to the new technology. The chief administrative officer could be visible and enterprising, or as we have seen at Voss, absent. By analysing what happened we see the outline of different «regimes» of domestication which viewed, negotiated and regulated the automobile in different ways. These different regimes and their way of dealing with the automobile meant that different «automobiles» were expressed. At Lesja the automobile was strictly regulated in form of a «railway automobile». At Steinkjer it became a «mail automobile» under control of the county leaders, who also were open for the use of the private automobile. At Voss the route automobile got a more free role where the local community obtained great influence over the use of the automobile.

The integration of the automobiles in the hands of the chief county administrative officers was in many respects a parallel process to the development of the Road Law of 1912. We shall now take a closer look at the process of regulation connected to this important law.

15.18 The Road Law of 1912 – an attempt to standardize

The first automobile rules can be read as an attempt to «tame» the automobile and to prevent anarchy. It was, however, the different interpretations of the rules and the unpredictable results of the applications to use the roads which were the greatest problems for the automobile pioneers. While the automobile during Krag's regime in many ways became a vision at a national level, it became concrete and in a sense threatening when Skougaard became road director. An understanding that the automobile had to be dealt with in a pragmatic manner when and where the problems occurred became apparent. The pressure increased and the need for a national road law which also regulated the use of the automobile, became clear.

The Road Law of 1912 was based on a revision of the Road Law of 1851. The initiative came from the Norwegian Parliament which wanted a rationalization of the road sector. The Parliament suggested removing both the chief administrative officers of the counties and the local police from the road administration. It was regarded as important to strengthen the roles of the county engineers. In this we see both a will to modernize and to make the Norwegian road administration more professional. While the county rules were developed by the engineers in the central road administration, the department

now appointed a committee with a varied professional background. The Parliament said that because of the complexity of this process it was important that the local communities were heard.

The committee suggested, as mentioned earlier, to open all public roads for the automobiles. If that were the case the dealing with the applications would be more straight forward and would mean that the automobiles were treated without the chief administrative officers' different individual points of view. This proposal was as a matter of fact, regarded as controversial and was sent for hearing twice. The new road law was negotiated between the Parliament, the department, the counties and the local councils. The hearings came at a time when the number of automobiles had increased and when some counties were experiencing the automobile for the first time.

The country areas became in many respects test laboratories for the automobiles where the encounter between the automobiles and the main users of the country roads, the farmers, contributed to a shaping of the hearings and subsequently, the new road law. The development of the road law was influenced by the countryside's first encounters with the new technology. In this process of domestication both fear, uncertainty and a wish for protection became visible.

The Road Law of 1912 replaced both the county rules and police regulations in the cities. The law was meant to be a national law, but became at the same time influenced by the disputes between the different levels of decision-making and the disagreements between those who were in favour of the new technology and those who were against it. The Road Law became in many respects a compromise and a manifestation of the many different points of view in this struggle. The new law became far more detailed than the former rules and took the automobile away from the individual decision-makers (the county chief administrative officers and the police) and into a system characterized by bureaucracy (the road directorate) on one hand and the local decision-makers (the local councils) on the other. In this respect the Road Law of 1912 became both stabilizing and polarizing. The road directorate regained much of the control over the main roads, but at the same time lost the battle of the country roads where the future of the private automobile in many respects was rooted.

Through the new national road law the automobiles were brought up to a national level where the use of the main roads was concerned. At the same time the automobile became a «local» automobile, dependant on the local councils' different points of view. As a result most country roads were closed for the automobiles unless the local boards decided to open them. Because of that the new road law did not represent a final answer to the future of the automobile in a national perspective. While a borderline between the city and the countryside was seen earlier, the line of demarcation now was seen between

the main roads and the local roads in the countryside. The relationship between the railway and the automobile was also unclear. We have seen that the railway was a subject for the state and the counties. The automobile was, however, in many respects regarded as a «private» technology which was not easily controlled through public administration. The route automobile became one attempt, but did not meet the private automobile owners' wishes to use the automobile whenever they wanted to.

We have seen that the laws regulating the executive committees of the local councils of 1837 was a first important step to reduce the influence of the officers of the Crown. In this respect the Road Law of 1912 revitalized the laws regulating the executive committees of the local councils where the local democracy was strengthened, although in connection with the use of the roads. While the first set of rules had been attached to the bureaucracy with the chief county administrative officers and the police as the decision-makers, the Road law of 1912 to a greater extent became a «political» law where the local councils gained control over their own roads. The districts as a whole also got more influence, opening for a higher degree of regionalism. In this respect we still had the small «kingdoms» which earlier were in the hands of the chief county administrative officers, but now with a stronger influence by the road engineers and the local councils.

The Parliament had indirectly asked for a rationalization and a more professional road sector. This was clearly seen through the new position of the county engineers. While the county engineers earlier had their tasks through delegation from the road director, they now were in charge of the technical side of the road administration within the respective counties. The county engineer had a seat at the county's road administration board and gave important premises for the development and the maintenance of the roads. In this respect the county engineers in many ways replaced the position of the chief administrative officers.

Pär Blomkvist (Sweden) has pointed out that the Swedish road engineers played a significant role in connection with the integration of the automobile in Sweden. They were «the good roads' friends» («den goda vägens vänner») and became an important group when the Swedish Road Association (Svenska Vägforeningen) was established. We do not find an equivalent organisation in Norway. It is, however, easy to show that the Norwegian road engineers improved their influence and gained a stronger position in connection with the Road Law of 1912. We can with good reason say that the automobile indirectly contributed to improve the road engineers' influence, and that they became more important in connection with the development of the new road law, both through their knowledge and their influence in the process of decision-making.

The First World War contributed to a shaping of the automobile in an international process which the Norwegian decision-makers had little or no influence over. In this respect the automobile was developed in an international perspective. The technical development of the automobile now moved rapidly. As we have seen, the automobile ousted the use of the railway in the war zones and brought the debate about the use of the automobile and the railway once again on the agenda. The perspective of utility was important, something which was to dominate the debate about transport and communication for a long time.

The First World War reinforced the distinction between usefulness and luxury. Even if quite a few private automobiles were used by the warring parties, the use of lorries and buses were more important, or the use of utility vehicles if preferred. I have mentioned earlier that transport with utility vehicles after WW1 was regulated through national plans. These plans coordinated the use of both lorries and buses in relation to the railway, but did not include the private automobiles. These national plans emphasized the impression of that the utility automobile was a national task, while the understanding of the private automobile lacked the status of utility. The new experience from the war also contributed to a wish for a revision of the Road Law of 1912.

The politicians in the Norwegian Parliament had both during the development of the law, and in connection with its being passed, stated that the law was temporary. The intention was that the law should be revised regularly to include changes in the transport sector. This revision did not, however, take place before 1926. It seems that the involved parties had lost all their energy during the complex process leading to the Road Law of 1912.

During the years just before 1926 the coordination of the transport sector along rails and roads continued. In many respects the two sectors grew together. Both the road- and railgoing traffic were now parts of a unified strategy not unlike what was seen before 1895. The revision of 1926 opened for a more common use of the Norwegian country roads. While the decisions to close the main roads earlier were in the hands of the «King» on the initiative of the county road committee, this was now seen as an administrative task where the department should decide. In practice this was the office of the road director. In his office the will to close the main roads was very low. The main roads were no longer a case for the counties but were brought up on a national level. In this context the revised Road Law of 1926 created a more visible borderline between the county and the department. Through the revision process a more detailed regulation of the use of the automobile became the result which indirectly shaped both the automobile and its users.

In connection with the revision of the road law a comprehensive set of traffic rules for the road-users was developed. While the Road Law of 1912 was an attempt to «tame» the automobiles, it was now time for taming the road-

users. The border lines between the automobile as a technological object and the users of the roads became diffuse. Altogether this set of rules regulated both the traffic on the roads and the use of the automobile to a much greater extent than earlier.

In the middle of the 1920s the country roads were gradually opened and the grip on the local roads from the local boards' side became weaker. The period before 1926 was in many respects the golden age for the significant influence of the local boards, especially in the transport sector. A permanent improvement with a more extensive use of the local roads was, however, way into the future. The strict country road restrictions were not removed in the future revision of the road law which took place in 1938. The resistance against the automobiles in the countryside, and especially against the private vehicles, was still present, although falling. The automobiles could no longer be overlooked. They had become a part of the communication system, both in the cities and in the countryside. A more general use of the private automobiles was, however, yet to come.

In 1926 there were 38,331 «motorcars» in Norway, a dramatic increase from the period before WW1 when the corresponding number was approaching 1500. The statistics from 1926 show that there were 21,483 private automobiles, but only 8,869 of them were found in the countryside. The countryside had 1,395 route automobiles on a road length of 17,609 km. The number of routes in the cities was 128. The routes in the cities were shorter, but surprisingly just 160 km altogether. When we take the density of the population in the cities into consideration, the impression of the private automobile as a phenomenon found in the cities and the route automobile as the countryside's motorized vehicle is strengthened.

We can conclude this in the following way: The Road Law of 1912 became a general law for the whole nation and replaced both the county rules and the police regulations in the cities. The formal position of the county engineers became more important at the expense of the county chief administrative officers. This was in accordance with the wish of the Norwegian Parliament. The main roads were opened for the automobiles, but as long as the local boards were in charge of the country roads, Norway was not opened for a more general use of the automobile.

The differences which were created through the county rules and the police regulations were displaced and changed through the Road Law of 1912. The automobile was domesticated in different ways since new interested groups and decision-makers appeared and in many ways set a new agenda. In this context the «grass roots» represented by the local councils was important. The borderline which was created between the city and the countryside through the county rules and the police regulations did not change much. While the cars in

the cities were seen in a greater variety, the automobile of the countryside at large was a «collective» vehicle shaped as the route automobile.

I have not analysed the period between the two great wars in detail. It seems that this period can be characterized by «the growth of the system» of communication more than a local and individual understanding of the automobile where the grass roots played an important role. Before 1926 the automobile in many respects was adapted to the moderate Norwegian road system. After 1926 the roads were to a greater extent adapted to the increasing use of the automobile. This alteration was possible because the local councils got a greater share of the growing duties put on the motor cars through the Road Law of 1912. Another point is that new technology such as road scrapers and improved snow-plows came into general use. We also see that a more extensive modernization of the road sector took place. The reorganization, however, took time and the car owners had to relate themselves to the moderate network of roads for many years to come.

The automobile was no longer a horseless carriage, but the «car society» which we see today was far into the future. Norway now had the automobile, but was not yet «automobilized».

Litteraturliste

- Akrich, Madeleine (1992): «The de-scription of technical objects» in *Shaping Technology/Building Society – Studies in Sociotechnical Change*, edited by Bijker & Law, Cambridge, MA: MIT Press.
- Allen, Francis R et al. (1957): *Technology and Social Change*, New York: Appleton-Century-Crofts.
- Andersen, Håkon With (1994): «Mennesker, meninger og medlemmer – en skisse av nye muligheter for en kulturhistorie», i Andersen et al: *Clios tro tjener*, festskrift til Per Fuglum, Trondheim, *Historisk Instituttets skriftserie* nr 1.
- Anderson, B. (2002): «The Domestication of Information and Communication Technologies», Chimera Working Paper 2002–03, Colchester; University of Essex.
- Angell, Svein Ivar (2002): *Den svenske modellen og det norske systemet – Tilhøvet mellom moderniseringen og identitetsdanning i Sverige og Norge ved overgangen til det 20. århundret*. Oslo: Det Norske Samlaget.
- Arentz, Herman F (1924) *Bil og Bilkjøring*, Kristiania: Grøndahl & Søns Forlag.
- Aune, Margrethe (2002): «Users versus Utilities – The Domestication of an Energy Controlling Technology», in Jamison A and H Rohrarcher (eds), *Technology Studies & Sustainable Development*, Profil Verlag, 2002
- Bergh, Trond (2004): *Jernbanen i Norge 1854–2004*, Bergen: Vigmostad Bjørke.
- Bertheau, Øistein (1981): *Biler i Norge 1920–1940 (from Detroit with love)*, Oslo: Eget forlag.
- Bertheau, Øistein og Trygve Krogsæter (1988): *Bilen kommer til Norge– Bind 1*, Oslo: Norsk Teknisk Museum.

-
- Bertheau, Øistein og Christian Stokke (1991): *Made in Norway*, Oslo: Norsk Teknisk Museum.
- Bjørnland, Dag (1989): *Vegen og Samfunnet, En oversiktig fremstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-årsjubileum 1864–1989*, Oslo: Vegdirektoratet.
- Berker, Thomas and Maren Hartmann, Yves Punie, Katie Ward (2005): *Domestication of Media and Technology*, Open University Press.
- Bijker, Hughes and Pinch (1987): *The Social Construction of Technological Systems*, Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Bijker, Wiebe E. and John Law (1992): *Shaping technology/Building Society*, Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Blomkvist, Pär (2001): *Den goda vägens vänner*, Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.
- Bloor, D (1976): *Knowledge and Social Imagery*. Chicago, IL, U.S.A.: University of Chicago Press.
- Bourdieu, Pierre (1991): *Language and Symbolic Power*. Cambridge: Policy Press.
- Bourdieu, Pierre (1993 [1984]): *Sociology in Question*, London: Sage
- Brown, John Seely og Paul Duguid (2000): *The Social Life of Information*, Harvard Business School Press.
- Brøgger, A.W. og E. Jansen (1952): *Norsk biografisk leksikon*, Oslo: H. Aschehoug & Co (W. Nygaard).
- Buch, Anders (2002): *Social læringsteori*, Roskilde Universitetsforlag.
- Bull, Edv, Anders Krogvig og Gerhard Gran (1923) *Norsk Biografisk leksikon*, Kristiania: H.Aschehoug & Co (W. Nygaard).
- Button, K.J (1993): *Transport economics* (2 ed), Aldershot: Edward Elgar.
- Bush, V. (1946): *Endless Horizons*. Washinton D.C: Public Affairs Press. Reprint 1975. New York: Arno Press .
- Callon, Michel and John Law (1982): *On Interests and Their Transformation: Enrolment and Counter-Enrolment*. Social Studies of Science, Sage Publications.
- Callon, Michel (1986): *Mapping the dynamics of science and technology : sociology of science in the real world / edited by Michel Callon, John Law, Arie Rip*. Basingstoke : Macmillan.
- Callon, Michel. (1986b): Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay. In Law, John (ed.), *Power, Action, and Belief: A New Sociology of Knowledge*, Sociological Review Monograph 32. Routledge and Kegan Paul.
- Callon, M (1991): Techno-economic networks and irreversibility. In *A Sociology of Monsters*, Edited by John Law, Sociological Review Monograph 38, Routledge.

-
- Callon, M (1993): «Variety and irreversibility in networks of technique conception and adoption». In *Technology and the Wealth of Nations. The Dynamics of Constructed Advantage*. Edited by D. Foray and C. Freeman. London: Pinter.
- Carr, Lowell Juilliard (1932): *How the devil-wagon came to Dexter– a study of diffusional change in an American community*, University of Michigan.
- Cole, S (1998): *Applied transport economics. Policy, management and decision making*, London: Kogan Page.
- Dunn, J.A (1998): *Driving forces. The automobile, its enemies and the politics of mobility*. Washington DC: Brookings Institution Press.
- Edwards, P. N. (1995): «From 'Impact' to Social Process: Computers in Society and Culture», in Jasanoff, S. Markle, G.E., Petersen, J.C., & T. Pinch. *Handbook of Science, Technology and Society*. Newbury Park, CA: Sage Publications.
- Engelstad, Fredrik (red) (1999), *Om makt –Teori og kritikk*. Oslo: Ad Notam Gyldendal.
- Ellul, Jacques (1980): *The technological society*, New York ,Vintage Books.
- Fasting, Kåre(1952): *Teknikk og Samfunn, (1852–1952)*. Oslo: Den Polytekniske Forening.
- Feenberg, Andrew (1999) : *Teknikk og modernitet*, Oslo, Universitetsforlaget.
- Flink, James J. (1970): *America Adpots the Automobile, 1895–1910* Cambridge, Massachusetts, and London, England, The MIT Press.
- Foucault, Michel (1983): «The Subject and Power». I: Hubert Dreyfus og Paul Rabinow, *Michel Foucault: Beyond Structuralism and Hermeneutics*. New York: Harvester Wheatsheaf.
- Foucault, Michel. ([1970] (1999), *Diskursens orden*. Oslo: Spartacus.
- Fraunholz, Uwe (2000): *Motorphobia– Anti-automobiler Protes im Kaiserreich und Weimarer Republik*, Berlin: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Fuglum, Per (1978): *Norge i Støpeskjeen 1884–1920*. I: *Norges Historie*, Redaktør Knut Mykland, Bind 12 , Oslo: J.W.Cappelens Forlag.
- Geertz, Clifford (1973): *Thick Description: Toward an Interpretative Theory of Culture*. In *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books,
- Gierløff, Christian (1927): *Om kunsten å reise*, Oslo: Gyldendal Norsk Forlag
- Gretland, Peer (1951): *Bilens historie*, Oslo: KNA.
- Grint, Keith and Steve Woolgar (1997): *The machine at work : technology, work and organization*. Cambridge : Polity Press.
- Gullvåg, Olav S. (1950): *Fylkesbilene i Nord-Trøndelag*, Steinkjer: Fylkesbilene.
- Haffner, Vilhelm (1925): *Innstillinger og betenkninger fra kongelige og parlamentariske kommisjoner, departementale komiteer m.m 1814–1924*. Oslo: Fabritius & Sønners Boktrykkeri.

-
- Hamilton, Ulf (1997): *Teknik på bönders villkor*, Stockholm: Almqvist og Wiksell Internasjonal, Stockholm.
- Haraway, Donna (1991) *A Cyborg Manifesto: Science, Technology, and Socialist-Feminism in the Late Twentieth Century*, in Simians, Cyborgs and Women: The Reinvention of Nature. New York; Routledge.
- Haraway, Donna (1994) *A Game of Cat's Cradle: Science Studies, Feminist Theory, Cultural Studies*. Configurations 2, no. 1, The John Hopkins University press.
- Hard, Mikael and Andrew Jamison (2005): *Hubris and Hybrids – A Cultural History of Technology and Science*, New York and London: Routledge.
- Hendry, Maurice D (1977): *Cadillac – The Complete History*. New Jersey: Automobile Quarterly Publications.
- Hepworth, M and K. Ducatel (1992): *Transport in the information age. Wheels and wires*. London: Belhaven Press.
- Heurgren, Vendela (1995): *När bilen drabbade landsbygden– Om den svenska landsbygdens motstånd och inkorporering av bilen under 1900-talets första decennier*, Stockholm :Nordiska Museet.
- Hill, Frank Ernest Hill (1967) *The Automobile- How it came, grew and has changed our lives*, New York: Dodd, Mead & Company.
- Hubak, M (1996): «The car as a cultural statement: Car advertising as gendered socio-technical scripts», in Lie and Sørensen, (eds.) (1996).
- Hughes, Thomas Parker (1973): *Elmer Sperry: Inventor and Engineering*, Baltimore: The John Hopkins Press.
- Hughes, Thomas Parker (1983): *Networks of Power – The Electrification in Western Societies 1870 – 1930*, Baltimore: The John Hopkins Press.
- Hughes, Thomas Parker (1986): «The Seamless Web: Technology, Science, Etcetera, Etcetera», *Social Studies of Science*, Vol. 16, No. 2 (May, 1986), pp. 281-292.
- Hughes, Thomas Parker (1989): *American Genesis– A century of invention and technological enthusiasm*, New York, Penguin Books.
- Hughes, Thomas Parker (1998): *Rescuring Prometheus*, New York, Pantheon Books.
- Horn, H (1918): *Festskrift i anledning Den Norske Turistforenings 50 Aars Jubilæum 1918*, Kristiania: Grøndahl & Søns Boktrykkeri.
- Hård, Mikael and Andrew Jamison (1997): «Alternative cars: The constraining stories of steam and diesel automotive engines», *Technology in society*, 19 (2), 145-160.
- Hård, Mikael and Andrew Jamison (2005): *Hubris and Hybrids- A Cultural History of Technology and Science*, New York and London: Routledge.
- Ibsen, E.J (1926): *Kongelig dansk automobil klubs historie gennem 25 aar, 1901–1926*, København: Egmont H. Petersen– Kgl. Hof-Bogtrykkeri.

-
- Jansen, Einar, Paulus Svendsen, Jonas Jansen og Øyvind Anker (1958): *Norsk Biografisk leksikon*, Oslo: H. Aschehoug & Co (W. Nygaard).
- Jørgensen, Marianne Winther og Louise Phillips (1999): *Diskursanalyse som teori og metode*, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg.
- Jaabæk, S (1860): *Skydsvæsen – Med Grundtræk for en vordende hensigtsmæssigere Ordning af det norske Skydsvæsen*, Kristiania: A.C. Rolstad.
- Kaijser, Arne (1994): *I Fädrens Spår; Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*, Stockholm: Carsons.
- Kemp, R, J. Schot and R. Hoogma (1998): «Regime shifts to sustainability through process of niche formation: The approach of strategic niche management», *Technology analysis and strategic management*, 10 (2), 175-195.
- Kimes, Beverly Rae and Henry Austin Clark Jr.(1988): *Standard Catalog of American Cars 1805–1942*, Iola: Krause Publications.
- Kimes, Beverly Rae (2004): *Packard: A History of the Motor Car and the Company*, Princeton: Automobile Quarterly Publications.
- Koerner, Steve (1998) in David Thoms, Len Holden and Tim Claydon, (eds.) (1998): *The Motor Car and Popular Culture in the Twentieth Century*, Aldershot: Ashgate.
- Kristiansen, Gunnar (1975): *Bil, vei og meninger*. Oslo/Gjøvik: AS Norbok.
- Kuhn, T.S (1962): *The Structure of Scientific Revolutions*. Chicago: University of Chicago Press, Ltd.
- Lacey, Robert (1986): *Ford – The Men and the Machine*, Boston – Toronto: Little, Brown and Company.
- Latour, Bruno and Steven Woolgar (1979): *Laboratory Life – The Social Construction of Scientific Facts*, Sage.
- Latour, Bruno (1983): Give Me a Laboratory and I Will Raise the World. I: Knorr, Karin and Michael Mulkay (eds.), *Science Observed: Perspectives on the Social Study of Science*. Sage.
- Latour, Bruno (1986): The powers of association. I John Law (Ed.) *Power, Action and Belief*, London, UK; Routledge.
- Latour, Bruno (1987): *Science in action*, Milton Keynes: Open University Press, 1987.
- Latour, Bruno (1991): Technology is society made durable. I: John Law (red.) *A sociology of monsters. essays on power, technology and domination*. London: Routledge.
- Latour, Bruno (1996): *Aramis or the love of technology*. Cambridge, Massachusetts; Harvard University Press.
- Latour, Bruno (1999): *Pandura's Hope*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, London.
- Latour, Bruno (2004): *Polytics of Nature*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, London.

-
- Latour, Bruno (2005): *Reassembling the Social*, Oxford: Oxford University Press.
- Law, John and Michel Callon (1992): The Life and Death of an Aircraft: A Network Analysis of Technological Change. In Bijker, Weibe and John Law (eds.), *Shaping Technology, Building Society*. MIT Press.
- Law, John (1999): After ANT: Complexity, Naming and Topology. I: John Law and John Hassard (ed) *Actor Network Theory and after*. Oxford, Blackwell.
- Lethonen, Turo-Kimmo (2003): «The Domestication of New Technologies as a set of Trials» in *Journal of Consumer Culture*, Vol 3(3), 363-385, London: SAGE Publications,
- Lie, M and K.H. Sørensen, (eds.) (1996): *Making technology our own? Domesticating technology into everyday life*, Oslo: Scandinavian University Press.
- Lindorm, Per-Erik (1953): *Bilen går vidare–50 år med KAK i motorismens tjänst*, Stockholm: Kungliga Automobil Klubben.
- Lindstøl, Tallak (1914): *Stortinget og Statsraadet 1814–1914*. Efter offentlig foranstaltning. De enkelte Storting og Statsraader. Oslo: Det norske Storting.
- Ling, Peter J. (1990): *America and the automobile: technology, reform and social change, 1893–1923*, Manchester and New York: Manchester University Press.
- Lorentzen, Trude og Karin Beate Nøsterud, (2005): *E6 – En reise gjennom nordmenns liv*. Oslo: Kagge Forlag.
- Lynd, Robert S and Helen Merrel Lynd (1929): *Middletown*, New York: Harcourt, Brace and Company.
- MacKenzie, Donald and Judy Wajcman (1992): *The Social shaping of technology : how the refrigerator got its hum* ,Cambridge, Mass. : MIT Press, c1992.
- McShane, C (1994): *Down the asphalt path. The automobile and the American city*, New York: Columbia University Press.
- Misa, Thomas J (1990): «Technological risk, technology dynamics, engineering ethics: applied themes for technology studies in the 1990s». Arbeidsnotat, Senter for teknologi og menneskelige verdier, FOSFOR, Universitetet i Oslo, TMV-senteret.
- Moline, Norman T (1971): *Mobility and the small town*, Chicago: The University of Chicago.
- Munsleys's Magazine* (1899), New York: Munsley.
- Nadis, S and J.J. MacKenzie, (1993): *Car Trouble*, Boston: World resources/ Beacon Press.
- Nauen, Elinor (1996): *Ladies, start your engines, Women writers on cars and the road*, Boston: Faber and Faber.

-
- Lewis, David L. and Laurence Goldstein, (1980): *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor, The University of Michigan Press.
- Nelson, Richard R, and Sidney G. Winter, (1982): *An evolutionary theory of economic change*, Cambridge, Mass. : Belknap Press.
- Nerén, John (1937): *Automobilens Historia*. Stockholm: Motor-Byråns Förlag
- Nielsen, Yngvar (1908): *Reisehaandbog over Norge*, Cristiania:Alb. Cammermeyers Forlag.
- Nijkamp, P, S. Reichman and M. Wegener, M, (eds.) (1990): *Euromobile: Transport, communications and mobility in Europe. A cross-national overview*. Aldershot: Averbury.
- Nye, David E. (1994): *American Technological Sublime*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- O'Connell, Sean (1998): *The Car in British Society: class, gender and motoring, 1896-1939*, Manchester: Manchester University Press.
- Olsen, Kr. Anker (1953): *Kværner Brug gjennom 100 år*, Oslo: Kværner Brug, Gunnerus forlag.
- Oum, T.H et al., (eds.) (1997): *Transport economics. Selected readings*. Amsterdam: Harwood Academic Publishers.
- Paus, H.W. (1962): *Norges vegdirektører og vegsjefer*, Oslo: A/S Nationaltrykkeriet & Forlagsbokbinderiet.
- Rae, John B. (1971): *The Road and the Car in American Life*, Cambridge Mass: MIT Press.
- Rice, Jenny and Carol Saunders, (1998) «Mini loves Dressing up: Selling Cars to Women» in Thoms, David, Holden, Len and Claydon, Tim, ed (1998): *The Motor Car and Popular Culture in the Twentieth Century*, Aldershot: Ashgate.
- Rip, Arie, Michel Callon and John Law, (1986): *Mapping the Dynamics of Science and Technology: Sociology of Science in the Real World*, Basingstoke: Macmillan.
- Rip, Arie, Thomas J. Misa and Johan Schot (1995): *Managing technology in society : The approach of constructive technology assessment*. London : Pinter Publishers.
- Rolseth, Asbjørn (2001): *Håndverk på hjul*, Oslo: Transportreportasje.
- Rørslett, Dag (1978): *Veteranbiler i Norge*, Oslo: Bjarne H. Reenskaug.
- Sachs, Wolfgang (1992): *For Love of the Automobile*, Berkeley Los Angeles: University of California Press.
- Sandmo, Erling (1999): «Michel Foucault som maktteoretiker» i Engelstad, Fredrik (red) (1999), *Om makt –Teori og kritikk*. Oslo: Ad Notam Gyldendal.
- Schildrop Edgar B. (1934): *Teknikkens Vidundere*, første bind side 332, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.

-
- Schot, J.R., R. Hoogma and B. Elzen (1994): Strategies for shifting technological systems- the case of automobile system, *Futures* 26 (10), 1060-1076.
- Seip, Jens Arup (1987): *To linjer i norsk historie: Fra embetsmannsstat til ett-partistat, Høyre gjennom hundre år*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Seip, Jens Arup (1971): *Ole Jacob Broch og hans samtid*, Oslo: Gyldendal.
- Sejersted, F (1993): *Demokratisk Kapitalisme*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Silverstone, Roger, E. Hirsch and D. Morley (1992): Information and communication technologies and the moral economy of the household, in R. Silverstone and E. Hirsch (eds,) *Consuming technologies, media and information in domestic spaces*. Routledge, London.
- Skougaard, Joh. (1899): *Det norske Veivæsens Historie med oversikt over Statens Veivæsens Virksomhet i Tidsrummet 1820–1896*, Kristiania: Nationaltrykkeriet.
- Skougaard, Joh. (1909): Skougaard, Joh. (1914): *Indberetning fra veidirektør Skougaard angaaende den Iste internationale veikongress, Kristiania: S&Jul. Sørensens boktrykkeri A/S.*
- Skougaard, Joh. (1914): *Det norske veivæsens historie med oversigt over Statens Veivæsens virksomhet i tidsrummet 1820–1914, Kristiania: S&Jul. Sørensens boktrykkeri A/S.*
- Slagstad, Rune (2001): *De nasjonale strateger*, Oslo: Pax Forlag A/S.
- Smith, Merritt Roe and Leo Marx (1994) : *Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism*. Cambridge (Mass): MITpress.
- Scharff, V (1991): *Taking the wheel. Women and the coming of the motor age*, New York: The Free Press.
- Star, Susan Leigh (1991): *Power, Technologies and the Phenomenology of Conventions: On being Allergic to Onions in A Sociology of Monsters: Essays on Power, Technology and Domination*, ed. by John Law. London: Routledge.
- Star, Susan Leigh (1992): The Trojan Door - Organizations, Work, and the Open Black Box, *Systems Practice*, 5 1992.
- Summerton, Jane (1998): *Stora tekniska system. En introduktion til forskningsfeltet* i Blomkvist, Pär og Kaijser, Arne (red.) *Den konstruerande världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm.
- Svensson, Kai, Ole Briger Gjevne og Audun Bratrud (2001) *Fra Milestøtter til triptellere, Kjøretøyhistorie fra Valdres 1901–1961* Valdres: Valdres Veteranvogners Venner.
- Sørensen, Knut H. og Jon Sørgaard (1994): *Modernity and Mobility: Towards a Sociology of Cars*. Trondheim: NTNU, *STS-working paper no. 1*, 1993.

-
- Sørensen, Knut H. (1999) : «Rush-hour Blues or the whistle of Freedom? Understanding modern Mobility». Trondheim: NTNU, *STS-working paper no. 3*, 1999.
- Sørli, Rune (2001): *I hundre bak rattet-skråblikk på norsk bilhistorie*. Tønsberg: Kulturhistorisk Forlag AS.
- Tengström, E. (1992): *The use of the automobile. Its implications for man, society and the environment*, TFB report 1992:14, Stockholm: Swedish Transport Research Board.
- Thoms, David, Len Holden and Tim Claydon, (eds.) (1998): *The Motor Car and Popular Culture in the Twentieth Century*, Aldershot: Ashgate.
- Truffer, B and G. Dürrenberger (1997): «Outsider initiatives in the reconstruction of the car: The case of lightweight vehicle milieus in Switzerland», *Science, Technology & Human Values*, 22(2), 207-234.
- Toldnes, Bård (1995) : *Norske Automobilister*, Levanger: Autovia Forlag.
- Toldnes, Bård (2000) : *Langs Spor og Vei*, Levanger: Autovia Forlag.
- Try, Hans (1978): «To kulturer – En stat, 1850–1884». I: Knut Mykland (red): *Norges Historie*, Bind 11, Oslo: J.W. Cappelens Forlag.
- Thurber, Caroline (1909): «A Motor Invasion of Norway», *Chicago: The Century Magazine*.
- The Metropolitan Magazine*, February 1904, New York City: Metropolitan.
- Vogt, Nils (1921) *Schous Bryggeri: Mindeskrift til Hundreaarsjubileet*, Kristiania: Centraltrykkeriet.
- Wajcman, Judy (1991): *Feminism confronts technology*, Cambridge. Polity Press, 1991.
- Weber, Donald (2006): *Cyclism, Automobivilism and the Struggle of the Public road: the First Belgian Traffic Law of 1899*, Gent: Amsab-Institute of Social History, Paper T2M Conference, Paris 2006.
- Weber, Max (1999), *Verdi og handling*, Innledning og utvalg ved Fredrik Engelstad, Oslo: Pax
- Wenger, Etienne (1998): *Communities of practice: learning, meaning, and identity*, Cambridge University press.
- Wenger, Etienne, Mc Dermott, Richard and Snyder William (2002): *Cultivating communities of practice: A guide to managing knowledge*, Harvard Business School Press.
- Wenger, Etienne (2004): *Knowledge management is a donut: Shaping your knowledge strategy with communities of practice*, Ivey Business Journal.
- Winner, Langdon (1977): *Autonomous technology : Technics-out-of-control as a theme in political thought*, Cambridge, Mass. : The MIT Press.
- Winner, Langdon (1986): *The whale and the reactor : a search for limits in an age of high technology* / Langdon Winner.

-
- Wolf, Winfried (1996): *Car Mania. A critical history of transport*, London: Pluto Press.
- Woolgar, S. (1988): *Science: The Very Idea*. London: Routledge.
- Zuckerman, W. (1991): *End of the road. The world crises and how we can solve it*. Cambridge: The Lutterworth press.
- Zurbrugg, Nicholas (1998): «Oh what a feeling! –the Literatures of the Car» in Thoms, David, Holden, Len and Claydon, Tim, ed (1998): *The Motor Car and Popular Culture in the Twentieth Century*, Aldershot: Ashgate.
- Ødegaard, N. (1918): *Kristians Amt 1814–1914*, Kristiania: Grøndahl & Søn's Boktrykkeri.
- Østby, Per (1995): *Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet*. Trondheim: NTH.
- Österreichischen General-Commissariat (1901): *Berichte über die Weltausstellung in Paris 1900*, Achter Band. Wasserbau, Schiffahrt, ingenieurwesen, Automobile, Wien: Verlag von Carl Gerold's Sohn.
- Østvedt, Einar (1954): *De norske jernbaners historie*, Oslo: J.W. Cappelens Forlag.
- Øvrebø, Asbjørn (1999): *Bilen og Byen*, Tønsberg: Tønsberg Automobilklubb.