

Olav Larsen

Privatbilismen fra 1940 og fram til i dag

I Årbok for Nord-Østerdalen 2022 traff vi skogeier og storbonde X, en av de første i vårt distrikt med egen privatbil. I denne artikkelen skal vi gjøre oss kjent med distriktslege Y, som herved presenterer seg for oss:

God aften, mine damer og herrer!

Jeg er distriktslege Y, stasjonert i Nord-Østerdalen, og eldste sønn av skogeier og storbonde X. (Se Årboka for 2022.)

Etter okkupasjonen i 1940 har det blitt vanskelig å ha privatbil. Riktignok får jeg som lege en liten rasjon med bensin, men denne strekker ikke til. Reservedeler til bilen er det omtrent umulig å få tak i, og man må ha kjøretillatelse fra de tyske okkupasjonsmyndigheter, da dette er regnet som et grenseområde mot Sverige. De såkalte «myndigheter» har nu begrenset min tilførsel av bensin ytterligere, så man ser for seg at det neste blir installasjon av en så kallet «knottgenerator». Dette ikke minst til ulempe for mine pasienter, da det vil ta tid å starte bilen, en tid som kan bli skjebnesvanger for de alvorlig syke og skadede.

«Benzin? Nein – verboten!»

Ja, vår hardt prøvede distriktslege deler skjebne med de fleste andre privatbilister i denne tiden, de fleste har det enda trangere enn Y. Bensin til privatbiler får man ikke lov å kjøpe, dermed må man ty til surro-



Ajas Kjær i Rendalen fyller knott på Strømmen generator på en Chevrolet 1937-modell under krigen. Foto: MINØ.042843

gater, som knott. Dette er finkappet ved, særlig av gråor. Den ble fylt i en såkalt knottgenerator, en slags «ovn» montert på bilen, der veden gjennomgikk en ufullstendig forbrenning som utviklet brennbar gass. Denne gikk da motoren på. Andre alternative driftsmidler var trekullgeneratorer og karbidgeneratorer.

«Bilen min får de ikke!»

Nazimyndighetene, det være seg de «norske» eller de tyske, rekvirerte (finere ord for å stjele) biler fra Ola Nordmann, særlig nyere og finere modeller. Svært få fikk noen form for kompensasjon for dette.



Myndighetene beslagla under krigen mange biler. Blant disse var også den som statspolitisjef Karl Marthinsen disponerte, og i denne ble han likvidert 8. februar 1945.

Foto: Henriksen & Steen / Nasjonalbiblioteket

Da var det ikke så merkelig at en del bileiere tok sjansen på enten å gjøre bilen sin ubrukbar ved å fjerne vitale deler, eller rett og slett å gjemme den bort. Noen ble snekret inn i låver og uthus, enkelte ble pakket inn i høy og halm eller kjørt/dratt ut i skogen eller opp på fjellet, der de ble kamuflert så godt det lot seg gjøre.

Fleskesvor som rådelager!

Reservedeler var så godt som umulig å få tak i under krigen. Mange av metalllegeringene, f.eks. lagermetall, ble regnet som krigsviktige, og dermed forbeholdt okkupasjonsmakten. Hva skulle en stakars bileier gjøre, når rådebanken spilte sin ulykksalige symfoni nede i motorkassa? Et godt eksempel kan være de som erstattet rådelagermetallet med fleskesvor fra en riktig seig, gammel råne! Da motoren igjen begynte å banke, var det å skjære ny svor, og skifte «ranelager» igjen! Lenge leve kreativiteten, nød lærer naken kvinne osv!

Fred, men kjøperestriksjoner på biler

Men de fleste privatbilene var nedslitte i løpet av krigsårene. De norske myndighetene etter krigen kjørte streng rasjonering, f.eks. måtte man søke om kjøpetillatelse for biler helt fram til 1960, med få unntak. Bensin ble dels rasjonert, og dels ble den ekstra avgiftsbelagt. Det gjaldt å ikke sende mer valuta ut av landet enn strengt nødvendig.



Biler fra østblokkland var unntatt fra reglene om kjøpetillatelse i mange år etter krigen. Her folldøler på Otta i 1954 med en Ifa 1953-modell.

Foto: MINØ.041653

Noen biler ble unntatt fra regelen om kjøpetillatelse, nemlig de fra østsonen, dvs. fra Sovjetunionen, DDR, Polen og andre østblokkland. Det satt nok langt inne for mange like etter krigen å kjøpe bil fra kommunistlandene, nå som «den kalde krigen» hang over oss. Bilmerker vi aldri hadde hørt om før, begynte å komme også i Nord-Østerdalen. I fleng kan nevnes Pobeda, Warszawa, Wartburg, Skoda, Moskwich, IFA og Volga. Som en kuriositet: på 1960-tallet ble det arrangert fiskekonkurranse på Lomnessjøen i Rendalen, der førstepremien var en rød Skoda!

Bil på avbetaling?

De færreste hadde så mye penger at de kunne betale bilen kontant, det være seg ny eller brukt bil. Bankene var heller ikke så ivrige etter å yte bilkunden lån, en historie fra Rendalen kan fortelle noe om dette:

En rendøl møtte opp i sin lokale sparebank, med lua i handa, og ba pent om å få lånt penger for å kjøpe seg Folkevogn. Banksjefen satte sine kvasse øyne i stakkaren, under buskete øyebryn, og brummet: «Kain 'ta væra nødvendig, da?»

Etter hvert ble det vanligere at forhandlerne tilbød bil på avbetaling. Det ble satt opp kontrakt, der kunden forpliktet seg til å betale en viss sum pr. måned, helt til bilen var nedbetalt. Mange benyttet seg av denne muligheten til å kjøpe bil, selv om det nok kunne bli magert enkelte måneder. Det ville jo være harmelig om forhandleren måtte ta tilbake familiens stolthet på grunn av manglende innbetalinger! Og hva ville vel naboer og venner si, da?

Bilpositivisme

Etter krigen fikk vi en generelt optimistisk tro på framtida. Fra krig og savn skulle vi nå inn i en framtid med velstand og fred, og en av faktorene ville være at vi skulle bli mer mobile. Samfunnsutviklingen gikk i retning av flytting fra landsbygda og inn til byene, og fra bykjernen og ut til nye drabantbyer, kalt «sovebyer». En god del av transportbehovet skulle dekkes av offentlig transport, som busser, T-baner og tog, men flere og flere ønsket gjerne den individuelle friheten til å kjøre selv til jobb og fritid. Problemene som bilen førte med seg, lå lenger inn i framtida.

Samfunnet tilpasses bilen

I mange bygder påstås det at de første veiene var dyrestier som menneskene bare ryddet og utvidet litt. Så lenge transporten foregikk til fots eller med hest og kjerre, snirklet veiene seg fram gjennom landskapet så å si innom nesten hvert hus og hver lita grend.



Den gamle veien, med stabbesteiner der det var bratt på siden, føyde seg etter terrenget.

Foto: Axel R. Brostrup / MINØ.031964

Med bilens inntreden fulgte andre krav. Veiene måtte gjøres bredere og rettere. Stygge skråninger måtte sikres, først med stabbesteiner, senere med autovern.

Etter som bilene ble raskere og fikk bedre kjøreegenskaper, fikk også flere og flere veistrekninger fast dekke, først av betong, senere med oljegrus og asfalt. Noe av dette gikk under navnet «Otta-dekke», som var grovt og spiste bildekk!

Etter som trafikken økte, ble det flere ulykker. Det kom krav om at flere veier måtte legges utenom tettstedene. Det førte igjen til at serviceanlegg for bilister ble flyttet, slik som bensinstasjoner, verksteder, veikroer og campingplasser.



Veiarbeid i Dalsbygda i 1984. Foto: Per Magne Grue / Østlendingen / MINØ.105396



Asfaltering i Alvodal i 1983. Foto: Per Magne Grue / Østlendingen / MINØ.105106

Ettersom vi ble mer mobile, og parkeringsmulighetene i tettbygde strøk ble dårligere, dukket kjøpesentre opp utenfor bosentrene. De kunne tilby store, romslige

parkeringsplasser, og det ble etter hvert en egen byutvikling rundt mange av disse stedene.



Shell bensinstasjon og Myhres verksted i Brugata på Tynset. Foto: Tynset Foto (postkort) / MINØ.049231

«Du skulle bare høre, hvis motor'n ville gå»

Den gjennomsnittlige bileier var vel ikke over gjennomsnittlig interessert i å skru, det gikk som oftest i å skifte olje og tennplugg, ellers var det nok bilverkstedet som fikk jobben med reparasjoner og service. Vi har tidligere vært innom utviklingen fra bygdesmier til sykkelverksted og til bilverksted.

til elektronisk tenning, fra bensinmotor til dieselmotor, fra usikrede bilinteriører til airbag, bilbelter, deformasjonssoner og polstring av dashbord og ratt osv. Fra glødelamper til halogenlys, xenonlys og LED-lys, fra rør-radio via bilstereo/-kassettspiller til CD-spiller og DAB-radio, fra ingen kommunikasjon via radiotelefon til handsfree. Vil man dokumentere trafikken og eventuelle ulykker og andre trafi-



Rønnings Bilverksted i Ytre Rendal, 1961. Foto: Widerøes Flyveselskap AS / MINØ.015486

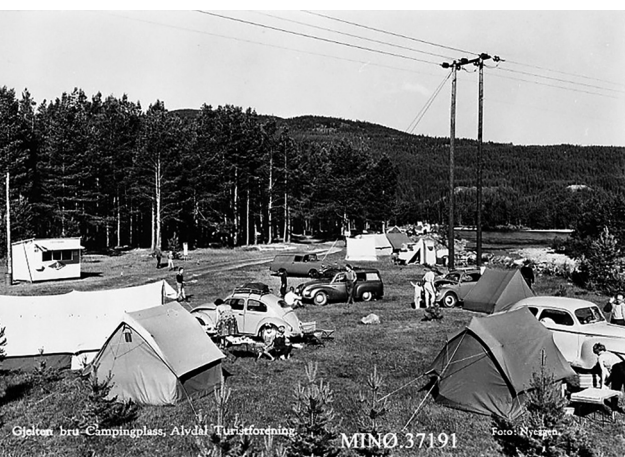
Dette var en viktig del av samfunnsutviklingen fra primær- og sekundærnæring til tertiærnæring, der hovedfokus var på tjenesteyting mot betaling. Etter som bilene ble mer og mer avansert konstruert, måtte verkstedene følge med i utviklingen. Fra mekaniske bremses til hydrauliske bremses, fra sideventilsmotorer til toppventilsmotorer, fra stiftetenning

kanter atferd, monterer man GOPRO-kamera på dashbordet. Flere og flere biler kommer nå med hukommelsesbaserte innstillinger på f.eks. setene.

Før åpnet man rett og slett frontruta for å få inn frisk luft under kjøring, nå har de fleste bilene aircondition/klimaanlegg. Er det noe rart at verksmester'n kan få en smule hodepine ...

Bilturisme

Å dra på tur med bilen ble etter hvert en egen kultur. De første dro på ettermiddagstur med enkelt turutstyr som primus og campingbord, og teppe til å sitte på. De første campingvognene kom, men de fleste tok med seg telt når det skulle overnattes. Dermed dukket de første campingplassene opp. Etter hvert satte man opp utleiehytter, og med campingvognene dukket et annet fenomen opp, nemlig spikertelt; mange leide seg fast plass på åremål på campingplassen i stedet for hytte, og snekret opp et lite tilbygg ved vogna. Flere skaffet seg etter hvert campingbil, en dyr investering, men som de følte gav større frihet mht. hvor de skulle overnatte og bo i ferie og fritid.



Gjeltan bru Campingplass i 1960-åra.

Foto: Ola Nyeggen (postkort) / MINØ.037191

Folk begynte tidlig å dra på tur med privatbilen. Allerede i begynnelsen av 1900-tallet dro enkelte råskinn på biltur, det bar ofte mer preg av ekspedisjoner enn turer. Bilene var ikke særlig driftssikre, bare punkteringer kunne begrense turene sterkt, tenk på hesteskosøm i veien!

Etter krigen var bilene og veiene mer egnet for lengre turer, og folk likte friheten til å dra på kortere eller lengre turer med en pålitelig bil på bedre veier.

Bil og ungdom

Ungdomskultur var nok mer av et fremmedord i de fleste kretser før krigen. Etter konfirmasjonen bar det rett ut i arbeidslivet for de fleste. Da var du regnet som voksen. Etter krigen kunne flere utdanne seg, med en lengre ungdomstid som bivirkning. Bilen ble etter hvert en del av ungdomskulturen, bare tenk på russebilene! Festkjøring ble et begrep, med både positivt og negativt fortegn.



Russebil på Tynset anno 1971. MINØ.108984

Hvordan ser en typisk ungdomsbil ut? Ganske tidlig kunne man se at ungdommen satte sitt preg på bilene. Fenomenet «raggarbiler» sier noe om det, ofte var det (og er det) digre amerikanske flak med mye stash som ekstralys her og der, oppgradert interiør og særpreget lakkering, for å nevne noe.

Vi som var unge på 1960-tallet og utover, var ofte litt mer nøkterne, alt etter tykkelsen på lommeboka. Men digre tusenmetere (ekstralys) og bilstereo, pluss

godlukt i form av f.eks. Wunderbaum (svenske «doftgranar» dlingende i front-ruta) ble det som oftest en råd med.



Wunderbaum under sladrespeilet spredde godlukt i ungdomsbilen.

Foto: Pål Berge, Wikipedia (CC BY 2.0)

Musikk i bilen skulle vi ha, først var det platespiller. Det var upraktisk på humpete veier, så kom 8 spors kassetter, og etter hvert Compact Cassette (4 spors kassetter), mange av oss har vel en aldri så liten kulturskatt i form av en pappeske eller flere med kassetter på loftet! Kjøring uten mål og mening på kvelds- og nattetid er en del av ungdommens bilkultur; mange fant og finner sin livsledsager på denne måten. («Nåda, forfatter, ikke hørt om Tinder??»)

Trond Schea og Martin Schanche

Fart er mange fascinert av, og bilen ble tidlig brukt i konkurranser. Fartsløp på landevei, kalt rally, var populært. Etter flere stygge ulykker ble rallykjøring forbudt i perioden 1972–1987 i Norge, men er nå i full gang igjen, med større fokus på sikkerhet. Andre former for billøp er PO-løp (pålitelighets- og orienteringsløp),



Bilcross i Os på 1980-tallet. Foto: Per Magne Grue / Østlendingen / MINØ.106595

rallycross, baneløp og dragracing, der det gjelder å bruke kortest mulig tid på $\frac{1}{4}$ engelsk mil (litt over 400 meter). Dessuten har vi de forskjellige Formel-løpene, der det heftigste er Formel 1. Nå har også el-biler fått sin egen Formel-klasse.

Gammelbil og nostalgi

Veteranbiler er blitt en egen kultur, der vi setter pris på ikke bare bilene fra tidligere tider, men mye av kulturen fra «gode, gamle dager». Nostalgi kan ta mange slags former, og mange av oss dyrker de gode sidene fra tider da vi var yngre, eller faktisk fra tider før vi var født. Veteranbilen blir på mange måter en tidsmaskin, tilbake til de mer eller mindre gylne tider! I vårt distrikt har vi f.eks. Motorhistorisk Klubb Nord-Østerdal, som samler mange med interesse for både gamle biler og andre kjøretøyer, for ikke å snakke om alt som ellers hører til det historiske kulturbegrepet.



Blanke og skinnende veteranbiler på rekke og rad under vårmønsntringa i museumsparken på Tynset. Foto: Olav Larsen



Eksosskya står fra «gammelbil» i aksjon. Foto: Olav Larsen

Bilen og miljøet

I forfatterens barndom ble vi rådet til ikke å spise bær som vokste i veikanten. Vi trodde vel at det var på grunn av veistøv og løsbikkjers «skvetting», men det var nok mer seriøse grunner til det. Bensinen var tilsatt bly for å øke bankefastheten i motoren. Dermed kunne kompresjonen, og dermed effekten, økes. Blyforbindelsene kom ut med eksosen, og la seg i miljøet nær veien.

Men dette var bare en liten del av bilens miljøpåvirkning. Her kan nevnes i fleng: klimagassutslipp, svevestøv, støvforurensing, veislitasje, trafikkulykker og økt veitrafikk, med dermed økende behov for nye og oppgraderte veier.

Noen vil mene at dersom vi forbyr privatbilismen, vil problemene bli radikalt mindre. Men vi mennesker er glade i frihet, så heller frihet under ansvar enn forbud. Med fornuftige fartsgrenser tilpasset vei-standarden, god veistandard, effektivt politi, et Biltilsyn som sørger for at vi til enhver tid har teknisk sikre biler, mer miljøvennlig drivstoff, avgifter øremerket miljøproblemløsning og tekniske løsninger som katalysatorer, lavutslippsmotorer, hybridbiler, el-biler og hydrogendrevne biler har vi mulighet til å minske mange av miljøproblemene.

En titt inn i krystallkula

Hvordan vil privatbilismen se ut i framtida? Vår gode venn distriktslege Y opplevde i sin levetid en helt utrolig utvikling på privatbilens område. Hans første bil var f.eks. en 1939 Ford V8, som han kanskje måtte montere knottgenerator på, til han som pensjonert distriktslege kanskje rakk å kjøpe en av de første el-bilene i vårt distrikt.

Vi kan se for oss flere veier som bilens utvikling kan ta i framtida, her nevnes noen punkter:

- Forby privatbiler?
- Hydrogendrift?
- Kun el-biler?
- Bildeling?
- Atomdrevne biler?

Differensierte tiltak (f.eks. bare el-biler i byene)

«Det er vanskelig å spå, spesielt om fremtiden» er et uttrykk som visstnok tillegges den danske tegner og humorist Storm P. Bare tenk på telefonens utvikling i løpet av vår egen levetid. Hadde noen påstått overfor forfatteren av denne artikkel da han var 16 år at han som 70 år gammel kom til å ha en telefon som uten fysisk forbindelse (ledning) kom til å ha forbindelse med nesten hele verden, og med fargeskjerm og kamera, hadde han vel

bare trodd at vedkommende fantaserte vilt! Så hvordan utviklingen av privatbilen vil bli, er nesten umulig å se for seg. Det betyr at du som tar for deg denne årboka om 100 år, kan sitte med noe av fasiten i handa. Mens vi, som i 2024 sitter og grubler på dette, egentlig ikke har noen anelse! Denne forfatterens drømmebil i framtida vil vel være en miljøvennlig utgave av den jeg har nå. Den som lever, får se ...



Litt om klubben vår:

- Vi er rundt 200 medlemmer fra Nord- og Midt-Østerdalen, med følgende styre: leder Leif Olav Tangen, Tynset; nestleder Per Ellevold, Tynset; kasserer Harald Håkenstad, Tynset; styremedlemmer Kenneth Sagvang, Tynset, Kjell Lunheim, Tolga.
- Vi arrangerer veteranløp og/eller fellesturer, der deltakerne kjører alt fra mopeder, traktorer og motorsykler til biler, lastebiler og busser fra «forna dar». Hovedhensikten med løpet/turen er å få en fin opplevelse av natur, avkobling og gamle kjøretøyer.
- Hver høst har vi en fellestur en søndag, der vi lufter veteranene på idylliske veier i Nord- og Midt-Østerdalen. Vi har bl.a. kjørt rundt Aursunden, gjennom Einunndalen, til Tufsingdalen og

gjennom Aumdalen. Nydelige turer i fint høstvær!

- Andre onsdagen i hver måned har vi medlemsmøte. Møtestedet skifter for hver gang, oftest hos de enkelte medlemmene. Innlagt i møtene er også garasjebesøk, der vi kan se hva de enkelte driver med på veteranfronten. Her er det mye å lære!
- Innen klubben er det spesialister på det meste som har med hobbyen vår å gjøre (og på mye annet!). Det kan vanke mange gode råd og løsninger på eventuelle problemer vi måtte ha med kjøretøyer og annet gammelt vi pusler med!
- Det at vi tar vare på og bruker gamle kjøretøyer og gammelt verktøy og utstyr gjør at vi er svært bevisst på at vi driver aktiv kulturbevaring. Vi driver ikke

dette bare for oss selv, men vi deler vårt kulturarbeid med befolkningen i Nord- og Midt-Østerdalen, med Vårmonstringen i Museumsparken og Landbrukets dag på samme sted, og andre arrangementer i samarbeid med f.eks. Musea i Nord-Østerdalen.

- Det hender vi arrangerer felles buss-turer til interessante steder og hendelser. Vi har f.eks. vært flere ganger på Vikingskipet på markeder og utstillinger. Dette er viktige sosiale hendelser for oss.

- Vi har et vellykket samarbeid med Musea i Nord-Østerdal, noe som bl.a. har resultert i en fin utstilling av gammel og nyere motorhistorie fra distriktet.
- Klubben får rett som det er tilbud om at medlemmene kan få kjøpt veteran-kjøretøyer fra distriktet, ofte til gunstige priser.
- Mange medlemmer drar til store veteranmarkeder som f.eks. Ekeberg- og Biri-markedet. Der treffer vi andre entusiaster, og kan kjøpe og selge deler og kjøretøyer.