

Olav Larsen

Privatbilismen – fra begynnelsen og fram til 1940

Vi forflytter oss bakover i tiden til rundt 1905. Scenen kan f.eks. være gårdsplassen på en av våre største gårder, der skogeier og storbonde X gjør klar sin automobil for en tur til byen. Han har fylt bensin, som han har kjøpt på apoteket, og etterfylt luft i dekkene, sjekket reservehjul og radiator, og skrudd på tenningen. Fortenningen er stilt på lav, og han har stilt inn håndgassen og sjekket at giret står i fri. Et godt tak i sveiva, og motoren dreies rundt. Motoren starter, og han setter seg bak rattet. Skinnluen dras ned over ørene, kjørebrillene settes på og han vinker farvel til kone og barn. Dermed putrer bil og eier ut i verden, og starter på en reise som vi fremdeles i dag, i år 2022, er med på. De fleste grunnleggende forutsetninger deler vi ennå med skogeier X, selv om ganske mange detaljer har endret seg radikalt på disse rundt 117 år. I denne artikkelen skal vi ta for oss privatbilismen fra starten i vårt distrikt og fram til krigsutbruddet i 1940.

Hvem var de første bilistene?

De var helt klart folk med romslig økonomi. Som f.eks. vår venn X, større skogeiere og storbønder, skipsredere, bedrifts-eiere og andre øverst på rangstigen. Det kunne også være folk med yrkesmessig behov for bil, som leger, veterinærer, lensmenn og høyere offiserer. Den første bileier

i Rendalen var Halsten Sjølie, f. 1876, storbonde og skogeier på Sjølisand. Hans første bil var en Ford N, som han kjøpte ny i 1907.

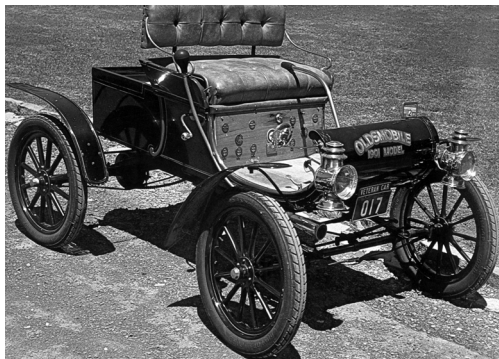


Ford N, 1907, Halsten Sjølis første bil.

En annen tidlig bileier var T. Js. Bjøntegaard fra Øvre Rendal. Han skrev en bok om sitt liv, «En del av mine opplevelser og erindringer», som vi siterer fra her:

I 1910 hadde en hjemvendt amerikaner med en liten toseters automobil, som han ville selge. Jeg ble kjøper av denne for kr. 1000.-. Den hadde ensylindret motor, tenningsgnisten fikk den av strøm fra alminnelige telefonbatterier og det var styrstang istedenfor ratt. Den var breisporet og stygg som juling, idet hjulene stod ca. ½ meter utenfor det forholdsvis smale karosseri. Det første som ble gjort, var å få korte inn akslingene

så hjulene kom passe inn til vognen. Tok sertifikat i noen gater oppe ved Majorstuen og hadde min ledsager ikke lynrapt fått tak i håndbremsen, hadde jeg kjørt rett på en sporvogn, som kom oppover mot Majorstuen.



Oldsmobile Curved Dash, T. Js. Bjøntegaards første bil.

Med denne bilen hadde jeg mange herlige turer samt en masse ergrelser med stopp og lignende. Den kunne ta våre svære bakker som Sommerbrekken med letthet enkelte ganger, men til andre tider måtte min medpassasjer, som for det meste var min kone, hjelpe til med å skyve endog i mindre stigninger. Jeg ble anmeldt for å ha dradd noe slikt hesteskremsel til bygds på vegene, men straff uteble.

En dag Nils Haarseth og jeg kjørte til Tynset på høstmarken gikk bilen fint opp Sommerbrekken og alle de bratte bakkene på Tynsetkjølen og vi trillet fint fra høyden nedover imot Tynset. Når vi deretter nedover bakken skulle starte motoren var den «dau som en sild».

Vi drog sveiva skiftevis så svetten randt og kom da til det resultat at det var tomt for bensin, hvoretter vi helte på tanken en flaske Bukanan Special Whisky, men heller ikke det hjalp. Vi måtte gå ca. 3 km. til Tynset og fikk med meg en noe mer motorkyndig og han fant med en gang, det var ikke mer strøm i pluggen. Mellom platinastykkene som regulerte strømmen til pluggene, var det kommet støv og ved å dra sitt

lommelørkle og få vekk støvet, ble det atter liv i bilen. Vi kom anstendig og flott til Tynsetbyen og vakte beundring av publikum på markedsplassen. Det var mulig den første bilen på Tynsetmarken.

I 1913 solgte jeg bilen til Torleif Otnes, som ville sette motoren i en båt, hvoretter jeg kjøpte meg en Indian motorsykel, som jeg kom fortere fram med.

Under første verdenskrig var det også snaut om bensin og motorer med bensindrift ble forbudt til annet enn høyst nødvendig bruk. Jeg opptok prosedyre med bensinmyndighetene om hvor nødvendig motorsyken var for meg og påstod med begrunnelse, at jeg hadde kun en maskin på gården, som var mer uunnværlig og det var slåmaskinen. Med denne påstand fikk jeg en rasjon i vel et år. Min påstand var sann som Gudsord og ble godtatt av myndighetene dengang. Siden kjørte jeg ut 2 motorsykler til 1939 da jeg påny anskaffet bil.

Så kom annen verdenskrig med mangel på bensin og nu nyttet det ikke å oppta prosedyre og sidestille bilen med slåmaskinen. Nu hadde vi det under hele krigen mest nyttige surrogat, generatorer for trekull og knott for drift av biler m.m. Min bil var den første personbil i Østerdalen, som ble påmontert generator for knott. Som distriktssjef i Glommens Tømmer-maaling måtte jeg ha bil. Til å begynne var det en del trøbbel, idet jeg kjørte så lenge det gikk og måtte ta hovedrengjøring på landveien. Da var jeg ofte så svært sotet, at folk ikke kjente meg. Senere, når jeg hadde lært å ha storrengjøring hjemme gikk alt meget bra og kunne kjøre langt ut i 1000 km. mellom hver storrengjøring. Etter krigens slutt i 1945 hadde jeg en masse tørr knott og fortsatte å bruke denne hele sommeren 1945, da bensinen kostet kr. 1,20 pr. liter. Med min knott kjørte jeg med under halve kostningen i drivkraft. Min gamle erverdige Chevrolet, som gikk lengst tid med generator i Østerdalen byttet jeg ut en Ford V8 i 1951 og

har denne fremdeles i 1958.

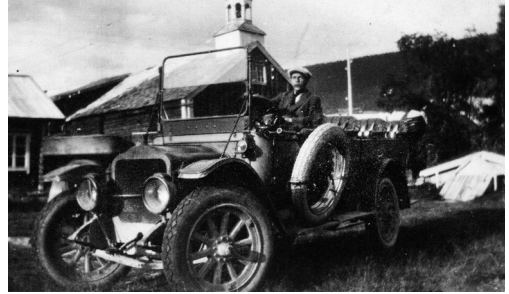
(Under avskriften av denne historien har jeg beholdt forfatterens rettskriving. O.L.)

Hva slags bil skal vi velge?

De tidligste bilene kunne man få med enten bensinmotor, dampdrift eller som el-bil. At det ble forbrenningsmotoren som lenge ble nesten enerådende, skyldes flere faktorer. I våre dager har vi fremdeles utfordringer med «rekkeviddeangst» i forhold til el-bilene, ikke minst når det er kaldt. Slik var det også før. Dampdrevne biler tar det en viss tid å fyre opp før man kan kjøre i vei, mens biler med forbrenningsmotor som regel starter med en gang.

Begrensninger i startfasen

Hvordan var veiene i starten? Vi hadde de såkalte «kongeveiene», som hadde best standard. Dette var veier beregnet på hest og kjerre, og de fleste biler kunne med lite besvær komme fram her. Det var likevel utfordringer med vedlikeholdet, f.eks. i vår-



White fra Tynset.



Trudvang på Rena. Fra en av de første befaringene av mulig Trysilbane. Bilene her er dampdrevne.

løsningen og ved snøfall vinterstid. De vanlige bygdeveiene var av høyst forskjellig standard, fra bra grusveier til mer eller mindre bekkedar og kjerrehjulspor. De første bilene hadde derfor høye, smale hjul, som ga god bakkeklaring.

Bensinstasjoner fantes ikke i starten. De første som solgte bensin var apotekene. Etter hvert som det kom flere biler i et distrikt, begynte enkelte kjøpmenn å selge bensin på butikken sin.

Noen tidlige bileiere var teknisk begavede, eller de hadde ansatte som kunne reparere og utføre service. De første som hadde som levevei å reparere biler var oftest bygdesmeder og andre teknisk begavede folk a la Reodor Felgen. En del av våre lokale bilverksteder ble startet på denne måten.

Hvorfor kjøpte man bil?

En viktig grunn ser vi vel fremdeles: Noen vil vise sin status med noe eksklusivt som andre ikke har. «Jeg er kongen på haugen»! Andre ble fascinert av ny og spennende teknikk. Noen hadde større behov for å reise enn andre, til tider som ikke passet med offentlig transport. Atter andre syntes å ha behov for fart og spenning. I det hele tatt – vi kjenner igjen alle disse beveggrunner helt fram til i dag! Tidene endrer seg, men ikke i særlig grad menneskene...

Hva kostet moroa?

Statistisk Senralbyrå forsyner oss med mange spennende tall. Jeg har hentet tallene for årslønna til tjenestefolk i 1910, i byene var den kr. 348,-, på landsbygda var den kr. 291,-. Norges første bil, en Benz fra 1895, kostet ny kr. 5000,- En dreng på landet måtte i 1910 arbeide i vel 17 år for å tjene 5000 kr. Med andre ord: vanlige folk hadde ikke råd til bil!

Teknisk utvikling

De fleste tidlige bilene ble lagd «en og en», håndverksmessig. Rundt år 1900 begynte noen produsenter å masseprodusere biler, slik at deler fra en bil kunne brukes på en annen av samme utgave.

Henry Ford var pioner med samlebåndprinsippet, med sin Modell T. Da ble prisene presset nedover, og flere fikk råd til bil.



Ford T i Nord-Østerdalsløpet i Folldal i 2012.

Veiene ble bedre, og dermed fikk bilene bedre kjøreegenskaper og høyere toppfart. De første bilene hadde bremses kun på bakhjulene, men etter hvert fikk man bremses på alle fire hjul. Først var bremsene mekaniske, med stag eller wirer, men senere kom det hydrauliske bremses, med væskestrykk fra pedalen til bremsetromlene.

Mange tidlige biler hadde kjedetrek fra girkasse til bakhjul, men etter hvert kom de fleste med kardangdrift. Framhjulsdriфт dukket også opp.

De som har kjørt gamle traktorer, er vant til usynkroniserte girkasser. Slik var det på de fleste tidlige biler. Å skifte gir uten skrapelyder fra girkassa («pusse tenner») fordret en viss teknikk, kalt «dobbelkløtsje og gi mellomgass». Mange klarte det etter hvert, men noen mestret det

aldri. Etter hvert kom synkroniserte girkasser, der man kunne gire rett opp eller ned til neste gir uten dikkedarer.

Selvstarteren kom ganske tidlig, men de fleste tidlige biler måtte sveives i gang. Var man ikke forsiktig, kunne sveiva slå tilbake, med finger- eller håndbrudd som resultat.

Det elektriske anlegget var primitivt i starten. Som Bjøntegaard nevnte i sin historie, hadde hans Oldsmobile telefonbatterier som strømkilde til tenningen. Dette var tørrbatterier, som måtte skiftes med jevne mellomrom, som f.eks. lommelyktbatterier. Dermed måtte kjøreløset også komme fra andre kilder. Ofte kom lyset fra acetylen-gass, som ble produsert i en beholder på bilen ved at man lot vann dryppe fra en beholder ned i en annen beholder med kalsiumkarbid. Acetylen-gassen ble ført via gummislanger til lyktene, der lyset ble tent med fyrstikk før kjøreturen!

De fleste bilene var vannavkjølte, men frostvæske fantes ikke i starten. Dermed måtte man huske på å tappe av kjølevannet etter kjøreturen, om man mistenkte minusgrader. Ellers kunne motoren fryse i stykker. Noen biler hadde luftavkjøling, dermed unngikk man dette problemet, men kunne til gjengjeld få problemer med varmgang i bratte bakker eller ved høy temperatur.

Gummi

De tidligste bilene hadde kompakte gummiringer på trefelger. Det moderne luftfylte dekket begynte sin historie først i 1887 da den skotske veterinæren og oppfinneren John Boyd Dunlop ville forbedre de massive gummidekkene på sin sønns sykkel. Andre og Edouard Michelin antas å være de første til regelmessig å bruke luftfylte dekk på biler. Michelin-brødrene brukte

sine første bildekk på bilen de kjørte i biløpet Paris – Bordeaux i 1895, like etter at de skapte Michelin Tire Company.

Harde tider

I 1914 startet 1. verdenskrig. Den varte til 1918, og i disse årene sto mye av bilutviklingen på stedet hvil. Norge hadde ingen bilproduksjon å snakke om, og bensin, olje, gummi og reservedeler var mangelvare. I perioden 1918 – 1929 tok verdensøkonomien seg opp, men så kom krakket på Wall Street-børsen i 1929. Den økonomiske depresjonen skapte langvarig høy arbeidsløshet i Norge i 1930-årene. Samtidig førte kriseårene med seg fornyelse og vekst. Omfattende sosial nød både på landsbygda og i de fleste bysamfunn har gitt opphav til betegnelsen «de harde 30-åra». Mange mistet sparepengene sine når bankene gikk overende, og bilen ble en luksus mange måtte unnvære.

Bedre tider

I åra 1935 – 1940 gikk det bedre økonomisk. Det vil ta for lang tid å gi en nøyaktig bakgrunn her, men industrialiseringen skjøt fart, samtidig som landbruket ble mekanisert og produksjonen økte. Norsk utenrikshandel økte, og flere fikk bedre råd.



Chevrolet 1937.

Nye grupper bileiere og nye biler

Nå fikk flere råd til bil. Lavere funksjonærer, kjøpmenn, selgere, mindre gardbrukere osv. Middelklassen kunne skaffe seg bil!

Teknisk og designmessig hadde det skjedd store ting med bilene etter 1920, også med modeller som ikke var beregnet på overklassen. Man begynte med strømlinjeform på karosseriene, bilene ble lavere med bredere dekk, og mange biler fikk kraftigere motorer. Med blytilsetning i bensinen, som kom på 1920-tallet, kunne man øke kompresjonen. Dette ga høyere effekt.

Bedre veier

Makadamisering er en veibygging metode med navn etter John Loudon McAdam som var sentral i utvikling av prinsippet med bruk av puk (knust stein) for å bygge opp en bæredyktig, godt drenert overbygning for gater og veier. Opprinnelig ble den groveste puksteinen lagt i to lag nederst, med finknust stein øverst som slitedekke. Dette ble kalt makadamisert vei. Dette kaller vi for enkelthets skyld grusvei. Etter hvert begynte man å legge fast dekke på de mest trafikkerte veiene, enten betong eller asfalt. Først i 1922 begynte man å dekke gatene med asfalt i Norge.

Mørke skyer i horisonten

I 1922 tok Mussolini og hans fascister makten i Italia, og i 1933 gjorde Hitler og hans nazister det samme i Tyskland. Begge gjorde verden utrygg med sin aggressive og menneskefiendtlige politikk, og fram til 1939 ble tegnene mer og mer tydelige. Da gikk Nazi-Tyskland til krig mot Polen. Så, den 9. april 1940, angrep de Norge. Da gikk vår bilhistorie over i en ny fase, som vi kommer tilbake til i årboka for 2023.

Kilder

- Medlemmer i Motorhistorisk Klubb Nord – Østerdal
- Statistisk Senralbyrå
- Store Norske Leksikon
- Wikipedia
- Forfatterens private fotoarkiv