

Tord Eriksen Røland

Automobilen, til glede og besvær

En historisk analyse av Eidsvolls tidlige bilisme,
1908-1922

Masteroppgave i Lektorutdanning i historie

Veileder: Thomas Brandt

Mai 2021

Tord Eriksen Røland

Automobilen, til glede og besvær

En historisk analyse av Eidsvolls tidlige bilisme,
1908-1922

Masteroppgave i Lektorutdanning i historie
Veileder: Thomas Brandt
Mai 2021

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske og klassiske studier



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Denne avhandlingen undersøker ulike forståelser, forhandlinger og sosiokulturelle prosesser ved den tidlige bilismen hos Eidsvolls lokalbefolkning fra 1908 til 1922. Inspirert av diskursanalyse og teorien om social construction of technology (SCOT) er analysen gjort på grunnlag av de diskursene som oppstod i Eidsvoll herred omkring bilisme i denne perioden. I hovedsak er tekst fra herredsstyreprotokoller og lokalavisene *Eidsvold Blad* og *Eidsiva* undersøkt for å få oversikt over forskjellige holdninger hos enkeltaktører og forskjellige interessegrupperinger. Denne oppgaven viser at forskjellige aktører utrykte ulike syn på bilen. Noen utviste en positiv holdning, og oppfattet den som en moderne og fremtidsrettet teknologi. Andre utrykte en ambivalent holdning, hvor bilen ble tolket både positivt og negativt. Ikke minst var det mange som utviste en stor grad av skeptiske og negative holdninger, da bilen kunne bli oppfattet som et skremmende og potensielt farlig kjøretøy. Mitt argument er at perioden fra 1908 til 1922 var preget av mange ulike og skiftende holdninger til bilismen i Eidsvoll. Positive og negative uttalelser kom til uttrykk igjennom hele tidsrommet. For perioden som helhet, ser det ut til å ha forekommet en endring i den generelle holdningen. Mens flere ønsket å forby eller kraftig begrense bilen fra å kjøre på veiene i herredet i 1908, var bilen blitt mer akseptert som en integrert del av lokalsamfunnet i 1922. Bakgrunnen for de ulike aktørers forståelse av bil var komplisert og mangefasettert. Det var et samspill mellom ulike fenomener som påvirket synet på den tidlige bilismen. Bilen ble tolket i ulike kontekster. Den var blant annet en ny teknologisk gjenstand, men den var også en utfordrer til datidens tradisjonelle veibruk. Bilen la press på eksisterende regelverk, infrastruktur og lokal kultur. Samtidig oppstod det nye typer sosiokulturell atferd rundt bilen som også formet forståelsen av motorvognen. Alle disse faktorene medvirket i å skape ulike forståelser av bilismen i Eidsvoll.

Abstract

This master thesis examines different perceptions, negotiations, and sociocultural processes of Eidsvoll's local population, concerning the early period of automobilism from 1908 to 1922. Inspired by discourse analysis and the theory of Social construction of technology (SCOT) this historical analysis is based on different occurrences of discourse concerning automobilism which arose in the municipality of Eidsvoll, in this time period. By mainly examining written text from the meeting minutes of the municipal council and the local newspapers *Eidsvold Blad* and *Eidsiva*, this thesis acquires an overview of the different attitudes of individuals and interest groups within the community. This thesis shows that these individuals and groups expressed contrasting views regarding automobiles. Some exhibited a positive attitude and perceived the motorcar as a modern and future-oriented technology. Others expressed an ambivalent attitude and interpreted the technology as being both positive and negative. Many also expressed skeptical and negative attitudes since the car was understood by many as a frightening and potentially dangerous vehicle. My main argument is that the timespan from between 1908 to 1922 was characterized by many different and alternating views on the automobilism in Eidsvoll. Both positive and negative statements were expressed recurringly within the entire period. Considering the time frame, as a whole, there seems to have been a shift in the general attitudes towards motorcars. While many expressed a desire to prohibit or strongly limit cars from using the local roads within the municipality in 1908, the car had, on the contrary, largely become accepted within the local community in 1922. The reasons behind these different attitudes towards the automobile were complex and multifaceted. There was an interplay between different factors which affected peoples understanding. The motorcar was interpreted in different contexts. It was a new technological object, but it also challenged the traditional usage of roads. The car also created a pressure on existing legislation, infrastructure, and local culture. At the same time, new sorts of sociocultural behaviors developed in relation to the car, which also helped shape the perception of the motorcar. All these factors contributed to creating different understandings of the automobilism in Eidsvoll.

Far min var født på garden Askheim under Mistberget i 1895. Han fortalte om den første automobilen han så. Om det var Mathiesens eller en annen, vet jeg ikke. Men ryktene om bil på veien fløy som ild i tørt gress og folk gikk mann av huse. Veien var antagelig blitt til ved bruk av hest og slede/kjerre og var i dårlig stand. Farten på bilen var selvfølgelig ikke høy, men publikum var åndeløse over fartøyet som gikk av seg selv. For far brente episoden seg inn i minnet. Han fortalte svært lite fra barndommen, så første bilen på Dokken hadde nok gjort mektig inntrykk.¹

¹ Olaus Askheim Aas. Personlig kommunikasjon. 7.10.2020. Dette utsagnet er en erindring om hva Ola Askheim, født 28.05.1895, skal ha fortalt om den første bilen han så på Dokken. Det er et eksempel på en av de mange muntlige fortellingene om Eidsvolls fortid og den representerer et element av det kollektivet minnet som i dag eksisterer om den tidlige bilismen i Eidsvoll.

Forord

Denne masteravhandlingen har blitt skrevet i en spesiell tid. Koronavirus og medfølgende regionale og nasjonale tiltak har skapt noen utfordringer i arbeidet, men heldigvis har det i det store og hele vært uproblematisk. Mye takket være alle menneskene som har stilt seg til rådighet, kommet med innspill eller lagt til rette for at jeg skulle få foretatt meg de undersøkelser som var nødvendig. Jeg er dere alle en stor takk skyldig, da det ellers ikke ville vært mulig å fullføre arbeidet.

Temaet *bilisme*, som oppgaven undersøker, fremstår for meg som like relevant i dag, litt over hundre år etter teknologien ble introdusert i Norge. Det pågår fortsatt diskusjoner om hvilken posisjon bilen skal ha i samfunnet, hvor bilene skal få kjøre og ikke minst problemene som bilismen medfører. Bilen er i høyeste grad en gjenstand for gjentatte forhandlinger og fortolkninger i dagens samfunn. Selv om nye problemstillinger dukker opp og samfunnskonteksten i dag er annerledes, mener jeg det eksisterer klare paralleller til diskusjonene og forhandlingene som har vært før.

Det er flere mennesker jeg spesielt ønsker å takke for hjelpen til denne masteroppgaven. Først og fremst Thomas Brandt som har vært min veileder og en uunnværlig rådgiver i dette arbeidet. Takk for tilgjengeligheten, støtten og konstruktive tilbakemeldinger. Det har vært uvurderlig. En stor takk går også til min mor og far, som har tatt seg tid til å lese flere utkast og kommet med gode råd og innspill. Denne oppgaven ville ikke vært den samme foruten. De eventuelle mangler denne oppgaven måtte inneholde er mine egne, og sluttresultatet står jeg naturligvis alene til ansvar for.

Jeg vil gjerne også få takke Olaug Askheim Aas, som tok kontakt og fortalte meg sin fars bilhistorie. Takk til Linda Bamrud, som gjorde det mulig for meg å undersøke Eidsvoll kommunes arkivmateriale i Eidsvoll rådhus. Du fant løsninger og plass, selv om det egentlig var fullt. Enda en takk går til Jørgen Berg-Sollien og Eidsvoll Ullensaker Blad som åpnet opp sine arkiver for meg og lot meg undersøke de eldste årgangene av *Eidsvold Blad*. Jeg vil også sende en stor takk til Simen Flyen, som etter en hyggelig samtale per telefon, delte sine tanker og funn om Eidsvolls tidlige bilisme med meg. Jeg ønsker å takke Bjørg Braaten, som har hjulpet til ved å sette meg i kontakt med flere interessante mennesker i Eidsvoll. En posthum takk rekkes også til Finn Tandberg, etter en hyggelig samtale og utlån av litteratur på emnet.

Varme tanker sendes til min familie, som har vist interesse og nysgjerrighet for det jeg har arbeidet med. Takk til Romeo og Rosario som alltid har åpnet opp sitt hjem og legger til rette for at jeg skal kunne få bo og arbeide derfra.

Den siste og varmeste takken går til min kjære Rose May, som har vært min beste venn og støttespiller, og alltid viser forståelse og stor interesse for det jeg gjør.

Trondheim, 18. mai, 2021

Tord Eriksen Røland

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	i
Abstract	ii
Forord	iv
1. Innledning	1
1.1 Bilen og samfunnet.....	1
1.2 Problemstilling	2
1.3 Metode og teori	4
1.4 Historiografi	6
1.5 Kildekritiske betraktninger.....	10
1.6 Didaktisk relevans	11
1.7 Oppgavens struktur.....	12
2. Historisk bakgrunn	13
2.1 Bilen ser dagens lys.....	13
2.2 Utviklingen i Norge.....	14
2.2.1 Bilkjøring og regler før 1913.....	14
2.2.2 Utviklingen i Akershus.....	15
2.2.3 Eidsvoll herred frem til høsten 1908	19
2.2.4 Veienes tilstand	21
3. Eidsvoll tar stilling til bilen, 1908-1912	23
3.1 Haaken Larpent Mathiesen og Eidsvolls første bil.....	23
3.1.1 Touring i Europa og Afrika	24
3.1.2 Bilen ankommer Eidsvoll	25
3.1.3 Mathiesens forståelse av bilen.....	27
3.2 Eidsvolls høringsuttalelse og utviklingen mot 1913.....	29
3.2.1 Uenigheter i herredsstyret.....	30
3.2.2 Gårdbrukere som en gruppe	31
3.2.3 Embetsmenn og tjenestemenn med en annen oppfatning.....	32
3.2.4 Veier til besvær	33
3.2.5 Skader og ulykker.....	36
3.2.6 Luksuskjøretøyet	37
3.2.7 Økende bilisme og flere uttalelser	39
3.2.8 På vei mot en endring i holdninger.....	40
3.3 Fortolkninger av bilen, 1908-1912	41
3.3.1 Et spørsmål om makt.....	41
3.3.2 Ulike forståelser	42

4. Eidsvoll etter motorvognlovens implementering, 1913-1922	43
4.1 Herredsstyret og motorvognloven	44
4.1.1 100 årsjubileet, en unik mulighet	45
4.1.2 En sakte utvikling	50
4.2. Samferdsel til nytte for samfunnet	55
4.2.1 Drosjesjåfører	55
4.2.2 Et maskulint kjøretøy	58
4.2.3 Bilruter.....	62
4.2.4 Økende eksponering og en voksende infrastruktur	63
4.2.5 Bilismen stilte nye krav til veiene	65
4.3 Farer og ulemper	68
4.4 Bilen var i ferd med å bli mer vanlig.....	74
4.5 Fortolkninger av bilen, 1913-1922	79
4.5.1 Et spørsmål om makt	79
4.5.2 Ulike forståelser	79
5. Konklusjon	81
Kilder	83
Litteraturliste	93

1. Innledning

1.1 Bilen og samfunnet

Høsten 1908 sto det en nyhet i *Eidsvold Blad* utenom det vanlige. Kammerherre Haaken L. Mathiesen hadde anskaffet en bil og den skulle fremvises til bygdas lokale hesteeiere. Formålet var å tilvende dyrene den hesteløse vognen som skulle kjøre på Eidsvolls veier. Nyheten må ha vakt stor oppsikt, for på starten av 1900-tallet var motorvogner fortsatt en ny og moderne teknologi. Den nasjonale bilparken var liten, men voksende. På den ene siden var det et spennende og fremtidsrettet fremkomstmiddel, men mange anså også bilen som et unyttig rikmannskjøretøy som utgjorde et unødvendig faremoment i trafikken. Bilen var rett og slett et kontroversielt kjøretøy. Spesielt i norske bygder møtte bilen ved sin introduksjon sterk motstand da den utfordret tradisjonell veibruk, skremte hester og generelt utgjorde liten nytte for lokalbefolkningen.

I dag, hundre år senere, har Distrikt-Norges posisjon i stor grad endret seg. For mange blir privatbilismen ansett som et nødvendig gode hvis en skal kunne bo i bygda. Ikke bare er den viktig for privat bruk, men transport av varer blir daglig gjort med biler og lastebiler. Drosjevirkosomhet og kollektiv transport i form av busskjøring er viktig. Ikke minst utgjør bilen en samfunnskritisk funksjon i dens anvendelse som utrykningskjøretøy for ambulanspersonell, brannvesen og politi. Men først og fremst blir bilen i dag oppfattet som et frigjørende element, noe som kan frakte oss fra dør til dør og bidrar til å gjøre hverdagen enklere. Når en ser tilbake i tid, er det lett å forstå bilen i et teknologi-deterministisk perspektiv. Vi tenker bakover og sier «slik måtte det gå», men det blir en forenkling av fortidige aktørers handlinger og posisjoner. På starten av 1900-tallet var den norske samferdselen på land dominert av hestetransport og jernbanefrakt, og det var ikke en selvfølgelighet at bilen på sikt skulle komme til å få en mer fremtredende posisjon enn disse fremkomstmidlene. Bilen fikk ikke umiddelbar aksept, men krevde gjentatte forhandlinger og en tilpasset regulering før den ble innlemmet i samfunnet. Det var en tidkrevende prosess som ble til over tid. Ut ifra dette perspektivet er det interessant å nærmere undersøke den tidlige bilismen på et lokalt nivå og spørre seg, hvordan Eidsvolls befolkning tolket denne teknologien da den gjorde sin entre på bygdas veier?

1.2 Problemstilling

Disse tre overordnede problemstillingene er sentrale i min oppgave.

Hvilke ulike forståelser av den tidlige bilismen i Eidsvoll kom til uttrykk i perioden fra 1908-1922?

Hvilke forhandlinger forekom rundt bilismen i samfunnet?

Hvilke sosiokulturelle prosesser bidro til en utvikling av den tidlige bilismen?

Med *forståelser* mener jeg ulike tankemønstre som eksisterte. Disse forståelsene var ikke nødvendigvis objektive representasjoner av virkeligheten, men fremhever hvordan ulike enkeltmennesker og grupper opplevde og tolket bilen forskjellig. Med *forhandlinger* mener jeg hvordan lokalbefolkningen i gjentatte dialoger formet regler og normer for hvordan bilen skulle kunne tas i bruk i samfunnet. *Sosiokulturelle prosesser* omhandler hvordan bilisme som fenomen er sosialt og kulturelt konstruert og derfor foranderlig².

Oppgaven er en historisk analyse av hvordan og hvorfor ulike meninger kom til uttrykk igjennom diskurser³, i hovedsak i herredsstyreprotokoller og lokalaviser i Eidsvoll. Målet er dermed å tolke de ulike diskursene som oppstod rundt bil og bilisme i denne perioden, kontekstualisere dem, fremheve hvordan de skilte seg fra hverandre og hvordan de utviklet seg over tid. I hovedsak undersøkes skriftlig tekst, men i enkelte tilfeller har jeg benyttet meg av et utvidet tekstbegrep hvor jeg også «leser» handling som tekst.

I avhandlingen undersøkes samspillet mellom ulike fenomener som påvirket synet på bilismen, ettersom menneskers forståelse var sammensatt. Motorvognen ble tolket i en større kontekst. Bilen måtte forstås som en ny teknologi, men den var også et kjøretøy som utfordret tradisjonell veibruk. De første bileierne var velstående mennesker bosatt i byer og bilen ble derfor raskt tolket i et sosioøkonomisk perspektiv. Bilen skapte også et juridisk press og fremkalte et behov for økt regulering og nye lover. Samtidig oppstod det nye typer sosiokulturell atferd rundt bilen som samfunnet måtte forholde seg til. Alle disse faktorene var medvirkende i å skape ulike forståelser av bilen i Eidsvoll, og vil undersøkes nærmere for å besvare de sentrale problemstillingene. Ettersom forståelsen av bilen var kompleks, er det også

² At bilisme som fenomen er foranderlig, går ut på at ulike forståelser konkurrerer om et hegemoni i tolkningen av fenomenet. Det har dermed ikke en fastsatt betydning eller forståelse. Hva jeg mener med foranderlig utdypes nærmere det andre avsnittet om diskursanalyse, i delkapittel 1.3 *metode og teori*.

³ Med diskurser mener jeg: uttrykt mening i «tekst» innenfor en kontekst. Hvordan diskursene vil bli analysert og hva slags informasjon de kan gi utdypes i delkapittel 1.3. *metode og teori*.

et poeng at oppgaven undersøker forståelsen av *bilismen*, ettersom det er et mer bredt begrep som «omhandler alt som gjelder biler og bilkjøring».⁴

Flere relevante delspørsmål vil undersøkes for å besvare problemstillingen. Eidsvoll var en bygd med en variert befolkning, og det er dermed viktig å spørre seg hvilke ulike aktører som uttalte seg om bilen og hvilke årsaker som lå til grunn for deres syn? Et annet interessant spørsmål er hvordan bilen ble regulert, ettersom det gir et uttrykk for lovgiverens forståelse og viktige forhandlinger som ble gjort rundt bilen. Ut fra det fokuset veiene i Eidsvoll hadde på begynnelsen av 1900-tallet, og at spørsmålet om bil ofte ble drøftet opp mot bruken av veien, er det også legitimt å spørre om det kanskje like mye var veiene og deres kvalitet som utgjorde et problem i Eidsvoll, og ikke bare bilene? Befolkningens syn på bilen var heller ikke statisk, og det er derfor interessant å undersøke hvordan synet på bilen endret seg i perioden fra 1908 til 1922.

Valget av Eidsvoll herred som utgangspunkt for en historisk undersøkelse, kommer av at denne bygda i perioden fra 1908-1922 var en av herredene med størst befolkning i Akershus og den hadde også en mer variert befolkning sammenlignet med resten av Øvre Romerike.⁵ Slik sett er bygda unik og en nærmere undersøkelse vil kunne bidra med flere perspektiver på den tidlige bilismen sammenlignet med andre nærliggende herreder. Oppgaven avgrenser seg geografisk til Eidsvoll herred, med den gamle inndelingen før kommunesammenslåingen med Feiring i 1964. Tidsrommet fra 1908 til 1922 er perioden som undersøkes. 1908 fremstår som et naturlig startpunkt for undersøkelsen da bygda fikk sin første fastboende bileier dette året og måtte ta en mer tydelig stilling til bilen, mens 1922 avslutter undersøkelsen da nærmest alle veier i bygda var blitt åpnet for biltrafikk og det i Eidsvoll var registrert 55 fastboende bileiere.

Analysen er delt i to kapitler. Tredje kapittel tar for seg tiden før Norge fikk en nasjonal motorvognlov fra 1908-1912, mens det fjerde undersøker tiden etter motorvognloven var blitt implementert fra 1913-1922. Oppgaven har som mål å kunne presentere en historie som både går dypt og favner bredt. Den går i dybden igjennom dens analyse av kildene, mens tidsspennet gir rom for å undersøke en utvikling over tid og å få frem hvordan syn og holdninger endret seg eller vedvarte. Undersøkelsen er strukturert tematisk med en kronologisk oppbygging innenfor temaene. En tematisk fremstilling åpner opp for å undersøke flere lag av mening på en

⁴ Det norske akademis ordbok, «Bilisme», (besøkt 27.04.2021).

⁵ S. O. Øraker & Tore Lund, *Akershus Fylke 1914-1960*, (Oslo: Akershus fylke, 1967), 22-23; Simen Flyen, *Eidsvoll Bygds historie: 1914-1940*, (Otta: Eidsvoll kommune, 2002), 18-21.

strukturert og overkommelig måte, mens en ren kronologisk fremstilling ville vært uoversiktlig, da oppgaven undersøker flere sider av bilismen.⁶

1.3 Metode og teori

Oppgavens tema befinner seg innenfor det som kalles den nyere kulturhistorien.⁷ Det innebærer et fokus på de menneskelige aspektene ved livet som det knyttes mening til. Som oftest innebærer det også et søkelys på vanlige menneskers dagligliv.⁸ For å få tilgang på menneskelig forståelse henter oppgaven inspirasjon fra Michel Foucaults diskursanalyse, som er blitt viet mer fokus i historiefaget etter den språklige vendingen på 1980 og 1990-tallet.⁹ Diskursanalyse som metode er dog mangfoldig innenfor samfunnsvitenskapen, og kan benyttes på en rekke forskjellige måter. En entydig og klar definisjon på hva diskurser er og hvilken fremgangsmåte som er mest hensiktsmessig for at de skal analyseres finnes ikke. Jeg tar utgangspunkt i Marianne Jørgensen og Louise Phillips definisjon på en diskurs som «en bestemt måte å snakke om og å forstå verden på», og at den følger visse mønstre innenfor forskjellige sosiale domener.¹⁰ Analysen av diskurser i tekst vil brukes som et verktøy for å avdekke fortidig mening og forståelse, og forsøke å sette de diskursive funnene i en større kontekst.

Diskursene er interessante å undersøke, fordi de var medvirkende i å skape aktørers virkelighetsoppfatning i fortiden. Fra dette perspektivet er virkeligheten sosialt konstruert ut ifra ulike aktørers tanker, tale og tekst. Utgangspunktet for en diskursanalyse er at menneskers måte å forstå og omtale sin omverden, sine identiteter og sosiale relasjoner ikke var objektive avspeilinger av virkeligheten, men aktivt bidro i å bevare, forandre eller skape forståelsen. Innenfor diskursene eksisterer det forskjellige representasjoner av virkeligheten, hvor det ofte finnes en dominerende representasjon og andre mindre konkurrerende representasjoner. Diskursene utfordrer hverandre og er derfor alltid foranderlige.¹¹ I oppgaven viser jeg at forståelsen av bilismen i Eidsvoll var opplevd forskjellig hos ulike aktører og at synet på bilen endret seg i tiden fra 1908 til 1922.

⁶ For meg oppleves oppgaven også som dagsaktuell, ettersom det er mange paralleller mellom den gamle debatten om bil og det ordskiftet som de siste årene har oppstått rundt elsparkesykler. De elektriske sparkesyklene har forårsaket skader, trafikkaos og generelt store debatter i samfunnet, samtidig som norske myndigheter lenge ikke har kunnet regulere sparkesyklene på en hensiktsmessig måte grunnet det eksisterende lovverket.

⁷ En svært informativ innføring i nyere kulturhistorie som fagfelt er gjort i Ingar Kaldal, *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*, 4. opplag, (Oslo: Det Norske Samlaget, 2002).

⁸ Kaldal, *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*, 18, 104.

⁹ Leidulf Melve, *Historie: historieskriving frå antikken til i dag*, 1. opplag, (Oslo: Dreyers forlag, 2010). 221-224.

¹⁰ Marianne Winther Jørgensen & Louise Phillips, *Diskursanalyse som teori og metode*, 1. opplag, (Fredriksberg: Roskilde universitetsforlag, 1999), 7, 9.

¹¹ Jørgensen & Phillips, *Diskursanalyse som teori og metode*, 9, 15.

Undersøkelsen er også en del av det teknologihistoriske felt. Denne retningen har viet interesse til forskjellige aspekter ved utvikling av teknologi. Siden 1980-tallet har også sosialkonstruktivistiske metoder blitt mer vanlig innenfor dette emnet.¹² Det er dette perspektivet som er mest relevant for denne avhandlingen, da den fokuserer på interaksjonen mellom bilen og lokalmiljøet i Eidsvoll. Oppgaven undersøker det teknologiske mediet som et kulturelt fenomen, hvor fortolkerne av bilen hadde en agens. Den sosialkonstruktivistiske teorien Social construction of technology (SCOT) som har sitt opphav fra Wiebe E. Bijker, og Trevor Pinch er relevant for denne avhandlingen. SCOT-teorien går ut på at forståelsen og bruken av teknologi i samfunnet blir direkte påvirket av ulike sosiale interessegrupper. Både brukere og ikke-brukere av teknologien er med på å forme hvordan teknologien tas i bruk eller hvordan den tilpasses samfunnet. Teorien retter dermed kritikk mot en teknologisk determinisme, og tar høyde for menneskelig påvirkning. Thomas P. Hughes har også vist hvordan SCOT-teorien kan benyttes i historisk forskning.¹³ Andre teoretikere som Hans Klein og Daniel Kleinman har understreket at SCOT også kan benyttes for å undersøke asymmetrien i makt og at ulike aktører derfor har større påvirkning på teknologiens utvikling og utbredelse i samfunnet enn andre.¹⁴ Masteravhandlingen undersøker disse aspektene, da det forekom «forhandlinger» blant lokalbefolkningen i Eidsvoll om hva bilen var og kunne være.

I det sosialkonstruktivistiske perspektivet på teknologi er også boken til Merrit Roe Smith og Leo Marx, *Does Technology Drive history?* interessant, da den igjennom en samling med essayer tar opp spørsmålet om hvorvidt teknologi determinerer samfunnsutviklingen eller om teknologien formes av samfunnsutviklingen. Flere av de medvirkende forfatterne tar en posisjon et sted imellom med en tanke om at sosial og kulturell utvikling former og blir formet av teknologi.¹⁵ Dette poenget er også relevant for denne undersøkelsen, da lokalsamfunnet i Eidsvoll og bilen ser ut til å ha gjensidig påvirket hverandre.

¹² Thomas P. Hughes, «History of technology», in *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, (2001).

¹³ Trevor J. Pinch & Wiebe E. Bijker, «The social construction of facts and artifacts: Or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other», in *The social construction of technological systems: new directions in the sociology and history of technology*, ed. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes & Trevor Pinch, 11-44. Anniversary edition. (Cambridge: The MIT press, 2012); Thomas P. Hughes, «The Evolution of Large Technological Systems», in *The social construction of technological systems: new directions in the sociology and history of technology*, ed. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes & Trevor Pinch, 45-76. Anniversary edition. (Cambridge: The MIT press, 2012).

¹⁴ Hans K. Klein & Daniel Lee Kleinman, «The social construction of technology: Structural considerations», in *Science, technology, & human Values*, (Vol. 27. Nr.1., 2002): 28-52

¹⁵ Merritt Roe Smith & Leo Marx (red.), *Does Technology drive history? The dilemma of technological determinism*, (Cambridge, The MIT Press, 1994). Se spesielt «Introduction» ix-xv, Thomas Hughes essay «Technological Momentum» 101-113, og Thomas J. Misa essay «retrieving Sociotechnical Change from Technical Determinism» 115-141.

Jeg presiserer at avhandlingen er inspirert av diskursanalyse og teorien SCOT, ved de ideene og perspektiver de bidrar med. Jeg forholder meg likevel fritt til dem, og benytter meg i begrenset grad av deres terminologi eller modeller.¹⁶ Foruten om at avhandlingen tilskriver seg det kulturhistoriske og teknologihistoriske felt, kan oppgaven også sies å være en del av det lokalhistoriske og mikrohistoriske felt. Fra et lokalhistorisk perspektiv undersøker oppgaven et avgrenset geografisk område, dog ikke samfunnet som helhet, men lokalbefolkningens forhold til et teknologisk objekt. Avhandlingen kan også sies å være mikrohistorie i den forstand at den undersøker et avgrenset geografisk område og objekt med et begrenset antall skriftlige kilder der bilen undersøkes med et «mikroblikk». Dette er inspirert av Clifford Geertz og «thick discriptions» hvor en leser de skriftlige kildene som er tilgjengelig nøye for å avdekke flere lag av betydning.¹⁷

Begreper som klasse og sosioøkonomisk bakgrunn benyttes i oppgaven, uten at den tilskriver seg en bestemt tradisjon, slik som Marxs eller Webers klassebegrep. Begrepene er brukt løst for å poengtere at det tidlig på 1900-tallet eksisterte visse skiller mellom høy og lav status og rik og fattig. Jeg tar det for gitt at menneskers sosiale og økonomiske forhold var faktorer som skilte mennesker i samfunnet fra hverandre.¹⁸ I denne oppgaven er bruken av begrepet klasse et forsøk på å poengtere at sosial og økonomisk bakgrunn ofte var medvirkende faktorer i påvirkningen i menneskers syn på bilismen. Bilen bidro også til å synliggjøre og til en viss grad produsere sosiale forskjeller i samfunnet.

1.4 Historiografi

Av internasjonal forskning er det skrevet en del om bilen i et kulturhistorisk perspektiv. I James J. Flinks *The Automobile Age*¹⁹ undersøkes utviklingen av bilen som teknologisk og kulturelt fenomen fra starten i 1885 frem til 1980-tallet, med et hovedfokus på utviklingen i USA. Boken er i dag blitt et standardverk om bilismens historie. Flink poengterer hvordan samfunnet og bilen gjensidig påvirket hverandre og skapte det som etter hvert ble en bilkultur. Et viktig poeng som trekkes frem er hvordan bilen i sin tidlige fase utbredte seg forskjellig i by og landsbygd. Dette fenomenet er grundigere gjort rede for i Ronald Klines *Consumers in the*

¹⁶ En lignende fremgangsmåte er valgt i doktoravhandlingen til Thomas Brandt, *Frie hjerter og små motorer-kulturell produksjon, formidling og bruk av den italienske Vespa-Scooteren, 1946-1969*, (Doktoravhandling: NTNU, 2006), 5-6.

¹⁷ Kaldal, *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*, 40, 84.

¹⁸ Jan Eivind Myhre, «Om behovet for klasser.» I *Folketellinger gjennom 200 år*, red. Kjartan Soltvedt, (Oslo: Statistisk sentralbyrå, 2004), 87, 94-95.

¹⁹ James J. Flink, *The automobile Age*, 6th printing, (Cambridge: The MIT press. 2001).

country.²⁰ Kline undersøker bilens introduksjon på den amerikanske landsbygda og fremhever hvordan bilen i første omgang møtte massiv motstand hos lokalbefolkningen, men at synet på sikt endret seg. Hovedårsakene som trekkes frem er at bilen ble tilgjengelig for flere og på sikt viste et større nytteperspektiv.

Av tidligere bøker skrevet om den tidlige bilismens historie i Norge er det vanskelig å komme utenom Peer Gretlands bok *Bilens historie*.²¹ Boken tar for seg viktige aktører og hendelser for den tidlige bilismens utbredelse, med sitt hovedfokus på Norge. Av nyere kulturhistorisk forskning er Bård Toldnes doktoravhandling *Indtil Automobilene har gått sin rolige men sikre Seiersgang*²² interessant, ettersom den undersøker flere aspekter ved bilens innføring og integrering i Norge fra 1885 til 1926. Den har i hovedsak et fokus på den nasjonale utviklingen, men bruker hyppig eksempler fra regionale og lokale nivåer. Politikere, lokale aktører, interesseorganisasjoner og statelige etater er forskjellige grupper som alle bidro i fortolkningen av bilen som teknologi. For noen var det et symbol på modernitet og fremskritt, mens for andre kunne bilen oppfattes som et farlig objekt som utgjorde en trussel mot eget levesett og kultur. Et aspekt som tydelig trekkes frem av Toldnes er forskjellen mellom by og land og hvor de som oppfattet bilen i et bruks- og nytteperspektiv ofte stilte seg mer positive til dens introduksjon. Toldnes avhandling er relevant for min oppgave, da jeg undersøker samme tidsperiode og flere av de samme fenomenene som han undersøker.

Per Østby har i sin doktoravhandling *Flukten fra Detroit*²³ også undersøkt bilens integrering i Norge, men fokuserer på bilens utbredelse på 1950 og 1960-tallet. Avhandlingen har likevel vært til inspirasjon og har viktige perspektiver på relasjonen mellom menneske og bil. Et viktig poeng Østby trekker frem er at bilen hadde en «fortolkningsmessig fleksibilitet» knyttet til ulike tidsfaser, og at bilen ikke kun ble tolket som et transportmiddel, men også sosialt, kulturelt og politisk. Både Toldnes og Østby poengterer at de ikke tolker bilen isolert fra samfunnet det eksisterte i, ettersom det lett kan føre til teknologideterminisme. For begge er mennesket viktige aktører i teknologiens utvikling og utbredelse.

Å se bilen i relasjon til infrastruktur og konkurrerende samferdsel er et moment som flere forskere har poengtert viktigheten av. Bilen eksisterte ikke isolert fra veiene, men var

²⁰ Ronald R. Kline, *Consumers in the Country: Technology and Social Change in Rural America*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2000). Se spesielt andre kapittel «Taming the Devil Wagon», 55-86.

²¹ Peer Gretland, *Bilens historie: bilismens utvikling i Norge og en kronologisk oversikt over bilismens historie*, (Oslo: Kongelig Norsk Automobilklub, 1951).

²² Bård Toldnes, *Indtil Automobilene har gått sin rolige men sikre seiersgang: Integrering av ny teknologi i perioden 1895-1926*, (Doktoravhandling: NTNU, 2007).

²³ Per Østby, *Flukten fra Detroit: bilens integrasjon i det norske samfunnet*, (Doktoravhandling: Universitetet i Trondheim, 1995).

avhengig av å bruke veinettverket for å kunne reise mellom forskjellige destinasjoner. Lignende konkurrerte bilen med andre samferdselsmidler, spesielt hestetransport og jernbanen. Norges veihistorie er grundig undersøkt i Sverre Knutsens *Veier til modernisering*²⁴ og Pål Nygaards *Store drømmer og harde realiteter*²⁵. Forskerne viser hvordan norsk veiutvikling var komplisert. Politiske ambisjoner, konkurranse med jernbanen, veileggingsteknologi og ikke minst brukere av veiene var alle faktorer som påvirket utbyggingen og vedlikeholdet av veiene. Med bilens introduksjon ble det stilt nye krav til veiene i Norge, som i begynnelsen bød på utfordringer for lokalsamfunn og brukere av veinettet. Knutsen og Nygaard fremhever begge at bilvennlige aktører i vegvesenet og i politikken var viktig for at veier på et nasjonalt nivå etter hvert ble utbygd og tilpasset den økende biltrafikken.

At bilens bruk av veiene skapte utfordringer, er også blitt tatt for seg av flere historikere internasjonalt. I Peter Nortons *Fighting Traffic* påpekes utfordringene rundt bilens integrasjon i byer i USA, som handlet like mye, eller kanskje mer om bruken av veiene, som om selve motorvognen.²⁶ I tidsskriftet *Technology and Culture*, og spesielt spesialutgaven *(Auto)mobility, accidents, and Danger* fremkommer det mange interessante perspektiver på bilens relasjon til veien. Blant annet har Massimo Moraglio, undersøkt den tidlige bilismen i Torino hvor han påpeker at bilen utfordret områder som tidligere var oppfattet som delte eller trygge.²⁷ Kline har også skrevet om hvordan bilens inntog på landeveiene kunne bli oppfattet av bøndene som en tilrøvelse av veien fra bilkjørerne.²⁸ I Eidsvoll var det også et stort fokus på bilers bruk av veier, og dette blir et viktig fokusområde i oppgaven.

Ulrik Eriksens bok *Et land på fire hjul*²⁹ forsøker å finne ut hvorfor og hvordan bilen har fått en sentral plass i det norske samfunnet. I undersøkelse av perioden fra 1910-1935 argumenterer han i stor grad for at bilvennlige organisasjoner slik som Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)³⁰ var medvirkende i å forme offentlighetens forståelse av bil i Kristiania. Eriksen har interessante perspektiver rundt den tidlige bilismen i hovedstaden, men ut ifra denne

²⁴ Sverre Knutsen, *Veier til modernisering: veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet*, (Oslo: Pax forlag A/S, 2009)

²⁵ Pål Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter: veibygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960*, (Oslo: Pax forlag A/S, 2014).

²⁶ Peter Daniel Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, (PhD-Dissertation: University of Virginia, 2002), 18.

²⁷ Massimo Moraglio, «Knights of Death: Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890-1907», in *Technology and Culture. The international quarterly of the society for the history of technology*, Special Issue: (Auto)Mobility, Accidents, and Danger, (Vol. 56. Nr 2., 2015), 371.

²⁸ Kline, *Consumers in the Country*, 60.

²⁹ Ulrik Eriksen, *Et land på fire hjul: Hvordan bilen erobret Norge*, 1. utgave, (Oslo: Res Publica, 2020). Se spesielt første kapittel «automobilenes mindretallsdiktatur», 9-41.

³⁰ Opprinnelig het organisasjonen Norsk Automobilklub, men endret navn til Kongelig Norsk Automobilklub i 1913 da kong Haakon ble æresmedlem og klubbens høye beskytter.

oppgaven vil det også komme frem at KNA spilte en mindre viktig rolle i norske bygder slik som Eidsvoll.

Ettersom denne undersøkelsen fokuserer på bilismen i Eidsvoll har også lokalhistoriske verk vært viktige for oppgaven. *Eidsvoll bygds historie*³¹, med Edvard Bull den yngres undersøkelser av perioden fra 1800 til 1914 har vært viktig. Lignende har Simen Flyens oppfølger *Eidsvoll bygds historie*³², som i hovedsak undersøker perioden fra 1914-1940 vært viktig. Disse lokalhistoriske verkene har vært essensielle for å danne en lokal kontekst og forståelse av perioden, både før og etter bilen ble introdusert i Eidsvoll. Bøkene fokuserer på et bredt spekter av temaer relatert til samfunnslivet, blant annet: arbeid, politikk, økonomi og kulturelle og sosiale forhold. Flyen har blant annet et delkapittel som omhandler bilens introduksjon til Eidsvoll, som har vært nyttig for utforming av denne oppgaven. Et viktig poeng Flyen trekker frem er at bilen som teknologi kom i konflikt med den alt eksisterende hestetrafikken på veiene, som bidro til den store skepsisen mot bilismen. Som følge av et begrenset tilfang av lokale kilder rundt temaet, benytter denne oppgaven seg av mange av de samme kildene som Flyen baserer seg på. Denne oppgaven sikter likevel på å kunne si noe nytt, og vil gi et mer inngående blikk på bilens introduksjon i Eidsvoll med en undersøkelse av lokalbefolkningens perspektiv og syn på bilen.

Jeg finner ingen norsk forskningslitteratur som tidligere har undersøkt diskurser rundt den tidlige bilismen avgrenset til et lokalt herredsnivå. Undersøkelser av bilismen på et regionalt og nasjonalt nivå i denne perioden har dog blitt gjort i Toldnes sin avhandling, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang*.³³ Toldnes påpeker også at det eksisterer få nærstudier og historiske analyser av lokale forhold rundt bilens integrering i Norge. Denne uttalelsen har jeg tolket som en oppfordring til å nærmere undersøke synet på bilismen i en lokal kontekst. Mitt bidrag til feltet er et lokalt avgrenset studie av den lokale forståelsen av bilismen i Eidsvoll. Den samsvarer med, men samtidig i noen tilfeller skilte seg fra, den generelle oppfatningen som oppstod rundt bilisme både i Norge og internasjonalt.

³¹ Edvard Bull, «Bygdehistorien 1800-1914», I *Eidsvoll bygds historie. Bind 1, 2. del, Bygdehistorien 1700-1914*, medforfattere er Rolf Fladby et al., 133-610, (Oslo: Eidsvoll bygdebokkomite: 1961).

³² Simen Flyen, *Eidsvoll Bygds historie: 1914-1940*, (Otta: Eidsvoll kommune, 2002).

³³ Toldnes har også vist et regionalt fokus i sine bøker, se Bård Toldnes, *Norske automobilister: en bok om norske bilpionerers hverdag*, (Levanger: Autovia Forlag, 1995); Bård Toldnes, *Langs spor og vei: fra landeveisløkomotiv til automobil*, (Levanger, Autovia Forlag, 2000).

1.5 Kildekritiske betraktninger

Kildematerialet brukt i denne masteravhandlingen er i stor grad basert på skrevet tekst i herredsstyreprotokoller for Eidsvoll og fra lokalavisene *Eidsvold blad* og *Eidsiva*, da dette var det tilgjengelige kildematerialet for denne perioden.

I oktober og november 2020 var jeg på to arkivbesøk i Eidsvoll og i Oslo. Flertallet av avisene som er brukt i oppgaven er i senere tid blitt digitalisert og har vært tilgjengelig på nasjonalbibliotekets nettsider. De eldste avisoppslagene fra før 1912 er dog enda ikke blitt tilgjengelig på nett og jeg har derfor benyttet meg av *Eidsvoll Ullensaker Blads* arkiver (tidligere *Eidsvold Blad*).

Herredsstyreprotokollene fikk jeg lese på et lånt kontor på Eidsvoll rådhus, men det viste seg å være vanskelig å få tilgang til dette kildematerialet på grunn av koronarestriksjoner og fordi store deler av Eidsvoll kommunes arkivmateriale som tidligere var plassert i Statsarkivet i Oslo nylig var blitt flyttet for deponering hos Iron Mountain, Vestby.

Ved mitt besøk ved Statsarkivet i Oslo i november 2020 undersøkte jeg bilregisterprotokoller, kart og andre dokumenter fra Statens vegvesen, vegdirektørens kontor, Akershus vegkontor og Akershus amts vegingeniørs kontor, som også har bidratt med viktig informasjon til oppgaven.

I oppgaven har jeg benyttet noen historiske fotografier som har vært tilgjengelig digitalt på nasjonalbiblioteket og på digitalmuseum. Noen eldre håndbøker fra KNA er også tatt i bruk. Folketellingene fra 1900 og 1910 er også blitt benyttet for å verifisere visse aktørers samfunnsposisjon.

Noe av kildematerialet som benyttes i oppgaven er også skrevet i retrospekt fra aktører som utaler seg om den tidlige fasen med bilisme, mens brorparten er nedskrevet i tiden som undersøkes.

Kildetilfangets representativitet for hele lokalbefolkningens forståelse må det likevel stilles tvil ved. Det er ikke sikkert det fanger opp meninger fra alle de sosioøkonomiske gruppene som eksisterte i Eidsvoll. Hvem var det som skrev leserinnlegg i avisene, hvem var journalister for avisene, og hvem ble valgt til representanter for herredsstyrene? Disse menneskene representerte sannsynligvis forskjellige grupper og interesser, men vanligvis ikke de som sto lavest i samfunnet. Det er derfor sannsynlig at det eksisterte meninger og tolkninger som ikke kommer frem i kildematerialet. Det har derfor visse begrensninger. Samtidig er det dette kildematerialet som har vært tilgjengelig, og det vil kunne bidra å belyse forskjellige holdninger og forståelser som eksisterte i befolkningen. Jeg ønsker også å presisere at

kildetilfanget har vært større og mer variert i perioden fra 1913-1922, som også bidrar til at man får et mer nyansert bilde av lokalbefolkningens holdninger til bilismen i kapittel 4.

1.6 Didaktisk relevans

I den nye lærerplanen (LK20) for videregående skole er et av kompetansemålene å «reflektere over hvordan teknologiske omveltninger fra den industrielle revolusjonen til i dag har endret menneskers liv og formet forventninger til fremtiden». Dette står i sterk relasjon til masteroppgavens fokus på forståelsen av den tidlige bilismen.

For å oppnå kompetansemålene er også kjerneelementene i skolefaget gitt økt fokus. Ifølge kjerneelementet «mennesker og samfunn i fortid, nåtid og fremtid» skal elever i skolen både «opparbeide en innsikt i og en oversikt over viktig historisk innhold». I et annet kjerneelement «historisk empati, sammenhenger og perspektiver» skal elever blant annet «forstå menneskers utfordringer og handlinger i fortiden. Samtidig skal de også forstå at den historiske utviklingen ikke var forutbestemt, men et resultat av menneskers valg og prioriteringer.» Empati og oversikt er også elementer i kjerneelementet «historiebevissthet».³⁴ Et gjentakende fokusområde i disse kjerneelementene er at elevene skal gjøre egne undersøkelser med kilder og forsøke å innleve seg i tidligere menneskers liv. Kjerneelementene legger i stor grad til rette for det Erik Lund anser som dybdelæring. Det vil si noe som kan bidra til å skape en økt historisk forståelse hos elevene.³⁵ Kjerneelementenes fokus på enkeltaktører og det å skape historisk empati for fortidens mennesker har også klare paralleller til den mikrohistoriske tradisjonen som denne oppgaven blant annet er inspirert av.

Min undersøkelse legger vekt på hvordan Eidsvolls lokalbefolkning oppfattet og tolket bilismen forskjellig. Den gir en nærhet til ulike aktører og ville derfor fungert godt som et utgangspunkt for et undervisningsopplegg som undersøker hvordan «teknologisk utvikling har endret menneskers liv og formet forventninger om fremtiden». Et slikt opplegg ville sannsynligvis fungert best i skoler i Eidsvoll eller i tidligere Akershus fylke, men ville sannsynligvis også vært interessant for elever fra andre regioner.

³⁴ Utdanningsdirektoratet, «Læreplan i historie- fellesfag i studieforberedende utdanningsprogram», gjelder fra 01.08.2021.

³⁵ Erik Lund, *Historiedidaktikk: En håndbok for studenter og lærere*, 5. utgave 2. opplag, (Oslo: Universitetsforlaget, 2017), 64-65.

1.7 Oppgavens struktur

I *første kapittel* legges oppgavens problemstilling og avgrensning frem. Videre tar kapitlet for seg de metodiske og teoretiske tilnærmingene jeg har valgt å bruke for å besvare oppgaven. Kapitlet viser også tidligere forskning på feltet, hvordan denne oppgaven kan bidra med ny kunnskap og gjør rede for hvilke kilder som er benyttet. Til slutt fremkommer det også en kort avklaring om oppgavens didaktiske relevans.

Det *andre kapitlet* vil kort gjøre rede for bilens teknologiske utvikling og internasjonale mottakelse. Den tidlige bilismen i Norge blir gjort rede for på et nasjonalt og regionalt nivå. Kapitlet legger også kort frem relevant utvikling som skjedde i Eidsvoll før 1908. Kapitlet som helhet skaper en kontekst for resten av analysen.

Det *tredje kapitlet* analyserer ulike forestillinger rundt den tidlige bilismen i Eidsvoll i perioden fra 1908-1912. Eidsvolls første bileier Haaken L. Mathiesen og herredsstyrets uttalelser i 1908 blir viet størst fokus. Igjennom innsendelser til lokalavisen frem mot 1912 fremkommer det også tegn på at bilen var i ferd med å bli mer vanlig.

I det *fjerde kapitlet* gjøres det rede for og diskuteres hvordan herredsstyret forholdt seg til den nasjonale motorvognloven og sakte åpnet Eidsvolls veier for bilkjøring i perioden fra 1913-1922. Økt bilisme og nye bileiere førte til at bilen viste et større nyttepotensial i samfunnet, samtidig bidro det også til et økende antall ulykker og en ny irritasjon rettet mot bilen.

Det *femte kapitlet* gir en konklusjon som oppsummerer hovedpoenger og besvarer oppgavens sentrale problemstillinger.

2. Historisk bakgrunn

2.1 Bilen ser dagens lys

Utviklingen av den moderne bilen er en lang og sammensatt historie. Den er en del av en større teknologisk utviklingsprosess som spenner seg over århundrer, men som virkelig skjøt fart med den industrielle revolusjonen fra slutten av 1700-tallet. Bilens historie skriver seg inn en lang rekke ulike forsøk på å utvikle motoriserte kjøretøy. Dette var en prosess som inneholdt flere blindspor og avbrudd, så vel som en progresjon mot det som på sikt kom til å bli ansett som en teknologisk nyvinning. Mekaniseringen av produksjon, dampkjøretøyer, sykkelen som teknologi, og utviklingen av elektriske motorer og forbrenningsmotorer var alle viktige fremskritt for utviklingen av bilen som kjøretøy.³⁶

Bilens utvikling kan på mange måter sies å ha vært en kollektiv innsats, der en rekke ingeniører, mekanikere og oppfinnere videreutviklet og forbedret hverandres ideer og oppfinnelser. Likevel er det Karl Benz og Gottlieb Daimler som i dag omtales som den moderne bilens oppfinnere. I 1885, nærmest samtidig og uavhengig av hverandre utviklet de begge kjøretøy drevet av en firetakts forbrenningsmotor basert på Nicolaus Ottos motordesign. Den moderne bilen så dermed dagens lys.³⁷ Etter 1885 forekom det en relativt rask spredning av kunnskap mellom forskjellige aktører, som kom til å bli fremtidige bilprodusenter. Spesielt verdensutstillingen i Paris i 1889, der Benz stilte ut sin bil, var viktig. Det skapte stor oppmerksomhet både hos fremtidige konkurrenter og i den generelle befolkningen. Denne kunnskapsflyten medvirket til at flere aktører startet opp produksjon av biler for salg i Europa, og etter hvert i USA.³⁸ Daimler satte i gang en større produksjon i 1890, men ble raskt etterfulgt av Benz, Panhard & Lavalasor og Peugeot i Europa. I USA var Duryea brødrene de første til å starte opp amerikansk bilproduksjon i 1893.³⁹

Etterspørsel og interesse for biler spredte seg raskt, både i Europa og USA, men teknologien var likevel i sin første fase og forbeholdt en liten eksklusiv gruppe mennesker. Det var i hovedsak mennesker fra høyere sosioøkonomiske samfunnslag som hadde råd til å kjøpe disse moderne kjøretøyene.⁴⁰ Bilens inntog på offentlige veier skapte betydelige reaksjoner hos befolkningen i ulike land. Den ble møtt med støtte og entusiasme av noen, men også med irritasjon og frykt av andre. Fokuset var rettet både mot hvilke muligheter et slikt

³⁶ Robert Friedel, *A Culture of Improvement: Technology and the Western Millennium*, paperback edition, (Cambridge: The MIT press, 2010), 465-467; Flink, *The Automobile Age*, 1-14.

³⁷ Friedel, *A Culture of Improvement*, 466.

³⁸ Flink, *The Automobile Age*, 13.

³⁹ Friedel, *A Culture of Improvement*, 466-467.

⁴⁰ Flink, *The Automobile Age*, 28.

befordringsmiddel tilbød, men også hvilke skader og problemer det kunne medføre.⁴¹ Dette gjorde at bilen tidlig ble oppfattet som en kontroversiell gjenstand. Utfordringene gjaldt også for Norge, der de første bilene ble importert rundt århundreskiftet.

2.2 Utviklingen i Norge

Bilismens tidlige fase i Norge utviklet seg etter at bilen hadde spredt seg i kontinental Europa og USA. Norges første bil med forbrenningsmotor ble importert til Gjøvik i 1895 og skulle tas i bruk som rutebil.⁴² Ifølge Gretland, var det likevel ikke før i 1899 og utover at det så smått var flere som kjøpte seg bil i Norge. Da det spesielt i Kristiania forekom et lite, men økende antall registrerte motorvogner fra begynnelsen av 1900-tallet.⁴³ Dette samstemmer også med vegdirektorats bilregisterprotokoll fra perioden 1899-1914.⁴⁴ De tidlige bilistene skulle raskt møte på utfordringer. Norges veinett bød på vanskeligheter for de tidlige bilistene da veiene ikke var dimensjonert eller laget for bilkjøring, men den største utfordringen var kanskje møtet med den norske befolkningen, som under bilens tidlige leveår uttrykte både motstand og støtte.

2.2.1 Bilkjøring og regler før 1913

De første trafikkreglene utviklet for bilkjøring kom i 1899. De ble utarbeidet ved at amtmannen i Kristians amt (Oppland) hadde henvendt seg til vegdirektør Hans Krag i vegvesenet angående regler for motorvognkjøring. Krag hadde god kjennskap til regelverk for motorvogner som hadde oppstått i andre europeiske land, og skrev et utkast til en forskrift som ble videresendt til landets amtmenn. Vegdirektørens utkast ble nærmest uforandret vedtatt i åtte amt, blant annet Akershus. Flere amt fulgte etter med årene, og i 1903 kom det en revidert utgave av veidirektørens lovforslag som samtlige amt tok i bruk. Unntakene var Finnmark som mente de ikke trengte forskrifter og Bratsberg (Telemark) som beholdt forskriftene fra 1899.⁴⁵

De nye reglene krevde at alle som ønsket å kjøre motorvogn på offentlige veier måtte søke om tillatelse fra amtmannen i hvert enkelt amt man ønsket å ferdes i. Siden 1800-tallet hadde norske offentlige veier vært inndelt i to typer: hovedveier og bygdeveier. Hovedveier var gjennomgangsveier, de viktigste forbindelsene i amtet, mens bygdeveier utgjorde de mindre og lokale veiene.⁴⁶ Amtene bestemte selv om, hvor og når bilene kunne kjøre på dets offentlige

⁴¹ Mike Esbester & Jameson M. Wetmore, «Introduction: Global perspectives on Road Safety History», in *Technology and Culture. The international quarterly of the society for the history of technology*, Special Issue: (Auto)Mobility, Accidents, and Danger. (Vol. 56. Nr 2., 2015), 308.

⁴² Gaute Losnegård, *Norsk rutebilhistorie*, (Leikanger: Skald, 2008), 19.

⁴³ Gretland, *Bilens historie*, 101-101.

⁴⁴ RA/S-1663, F/Fa/L0001. Riksarkivet I Oslo, Vegdirektoratet, Serie F-utskilte arkivdeler, Fa-bil og førerkortregister, Bilregisterprotokoll. Reg.nr. 1-199 og 300-310, 1899-1914.

⁴⁵ Knutsen, *Veier til modernisering*, 245-246.

⁴⁶ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 20.

veier. Amtene hadde også anledning til å sette spesifikke lover og regler for biler, noe som førte til ulik praksis. Ulikhetene førte på sikt til økt press og etterspørsel etter et nasjonalt ensartet regelverk, da det ofte kunne oppstå problemer når bilen utfordret den tradisjonelle veitrafikken i Norge. Situasjonen førte etter hvert til at Stortinget igangsatte et arbeid med et utkast til ny veglov og motorvognlov i 1906, men arbeidet dro ut i flere år, ettersom dette var en betent sak med mange meninger. Før lovutkastet ble vedtatt, skulle flere etater, amt og ikke minst herredstyrer få utale seg.⁴⁷

2.2.2 Utviklingen i Akershus

Akershus opplevde en tidlig og raskt økende bilisme på sine veier. At det ble stor trafikk på veiene i Akershus, var naturlig ettersom mange av de tidlige sjåførene geografisk var bosatt i Kristiania og i Aker herred.⁴⁸ Svært mange av bilene som var blitt registrert i Norge tidlig på 1900-tallet fikk tillatelse av amtmannen i Akershus, Ole Furu, til å kjøre på amtets veier. Furu kunne betegnes som en bilvennelig amtmann, noe som påvirket i hvilken grad bilruter og bilister kunne etablere seg i bilismens tidlige fase, ettersom synet på bilens nytte varierte blant de ulike amtmennene.⁴⁹ Akershus amt ser på mange måter ut til å ha vært fremoverlent, da Furu stilte seg positivt til bilen og arbeidet for at bilister skulle få benytte seg av veien på lik linje med andre brukere.

I 1907 ytret Furu sin mening om utkastet for ny veglov, som Stortingets veikomite hadde utarbeidet. Han påpekte at mange herreder hadde ønsket å forby biler fra å kjøre på deres veier, og at andre amtmenn tok hensyn og forbød bilkjøring i enkelte amt. Furu ser ut til å ha oppfattet dette som et problem, og skal av den grunn ha argumentert for at det var behov for å innføre nasjonale regler som ville skape mer ordnede og regulerte former rundt bilkjøring i Norge.⁵⁰

På et møte i Akershus amtsting i 1908 forekom det en lengre debatt om bilbruk i Akershus. Asker herredsstyre hadde sendt inn et forslag til amtets veistyre om en kraftig innskrenkning av bilbruken i sitt herred. Amtmannen Ole Furu var motvillig til å vedta et slikt forslag. Han påpekte at slike henvendelser var blitt avslått av Akershus og andre amt tidligere. Furu trakk spesielt frem Buskerud som et eksempel på et amt han mente at tidligere hadde gått til «krigserklæring» mot bilene, men som nå hadde gått bort fra en slik tankegang. Amtmannen mente man måtte kunne kreve størst mulig forsiktighet fra bilistene, noe han mente det i stor grad også ble vist, samt at de som viste tegn på uvøren kjøring fikk mulkt, eller ble fratatt sin

⁴⁷ Knutsen, *Veier til modernisering*, 245-246, 251.

⁴⁸ Knutsen, *Veier til modernisering*, 242.

⁴⁹ Håkon Gundersen, *Samferdsel i Norge*, (Oslo: Det Norske Samlaget, 1983), 96.

⁵⁰ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 136.

tillatelse til å kjøre. «Det vil gaa med Automobilerne, som med jernbanerne og cyklerne, at hestene snart vænner sig til dem. Alle har ret til Landeveiene, og vi faar indrette os slig, at vi kan benytte dem i fællesskap».⁵¹ Ut ifra Furus uttalelser fremkommer det at han ikke var interessert i å lage strengere regler for bilistene, men heller ville finne løsninger slik at alle kunne benytte seg av veibanen. Amtmannen ser ut til å ha vært fremtidsorientert og mente at bilen etter hvert ville bli mer integrert i samfunnet. Samtidig er det tydelig at amtmannens syn ikke samsvarte med herredsstyretenes ønsker i Akershus. Som vi skal se oppfattet mange av herredsstyrene, både i Akershus og i Norge for øvrig, den økende bilismen som et problem. I Akershus ble den også svært tydelig med et raskt økende antall biler på dets offentlige veier. I hovedsak ser dette ut til å ha vært hovedveiene som det ble gitt tillatelse til å kjøre på.

⁵¹ *Akershus Amtstidende*, «Automobilerne i Akershus», 25.04.1908.

over godkjente Automobiler i Akershus Amt fra 23de December 1902. *)

Vogn	Eiernes Navn	Godkjøpt
3	Kjøbm. Ottø Rund	3. Aug. 06
2	Direktor Hiorth	18. Juli 04
6	Ing. Hiorth	20. Aug. 06
8	Direktor Hiorth	8. Mai 08
9	Do.	27. Juni 03
10	Restorant. Hennelarth	3. Aug. 07
11	Ing. Furuholmen	27. Mai 08
12	Hennie	19. Novbr. 07
13	Hamar Jernstøberi	24. Juli 03
14	Holmenkollen Skydest.	22. Aug 03
15	Do.	Do.
16	Do.	29. Aug 03
17	Diap. B. Melsum	19. Mai 08
18	Direktor Hiorth	18. Nov. 03
20	Journalist Frich	31. Aug. 07
21	Murm. Gundersen	31. Aug. 07
19	C. E. Soutum	18. Jan. 05
22	Fru Anna Waroe	10. Juni 05
23	Verkm. Tandberg	10. Mai 06
24	Direktor Hiorth	20. Aug. 06
25	GrandensSkotum.	13. Sep. 06
26	Holmenkollen Skydest.	
27	Fru Sigrid Pripp	20. Mai 06
28	Fru Sigrid Eger	1. Nov. 07
29	Hvilholm Hennie	14. Mai 07
30	A. Skar	27. Mai 05
32	Ing. Furuholmen	18. Juni 06
33	Søren Wiene	19. Juni 06
34	Gross. Gjestvang	10. Juli 06
35	Georg Enderles	10. April 06
36	Hakon Horne	10. Mars 06
37	Pm. Furest	28. Juni 06
39	Wernes Maskinforr.	3. Mars 06
40	Gross. Gjestvang	17. Juli 06
41	Do.	Do.
42	Do.	Do.
43	Kasper Henig, Gjøvik	17. Juli 06
44	Fru S. Eger	28. Mars 06
46	Tysk Legationsraad	5. Aug. 06
50	Ing. S. Eide	15. Aug. 06
51	Gross. Robsam	20. Juli 07
54	Carl O. Nielsen	28. Dec. 06
38	Glimmen Trasl.	15. April 08
52	Otto Robsam	25. April 07
53	Do.	Do.
58	Gross. Gjestvang	20. Mai 07
57	Ing. Fr. Gay	Do.
59	Agent H. Bjerke	8. Juni 07
62	Gross. Mathisen	12. Juni 07
49	Genkoss. Hammer	19. Juni 07
66	Do.	Do.
60	Gross. Langsard	20. Juni 07
65	Restorator Olstad	1. Juli 07
68	Ing. Wisbeck	2. Juli 07
63	Theodor Dahlin	12. Juli 07
64	Do.	Do.
67	Ing. Klamann	19. Aug. 07
68	Doktor Eger	28. Aug. 07
71	Ing. Harald Jensen	6. Sept. 07
76	Chr. Schus	14. Mai 07
76	Konstl. Gjestvang	Do.
74	J. Melbaek-Thorsen	20. Sept. 07
73	Nils Stensrud	27. Sept. 07
77	Kolb. Knappary & Co.	11. Okt. 07
61	Ing. S. Eide	18. Okt. 07
78	Gross. K. O. Nilen	21. Okt. 07
79	Direktor P. Solberg	13. Nov. 07
84	Direktor Rathel	28. Mars 08
85	Operas. W. Kloed	11. April 08
89	Horas Cook	14. April 08
86	Forsthand. Heiberg	18. April 08
87	Ing. Chr. Wisbeck	25. April 08
82	Bertel O. Stoen	28. April 08
83	NorskAut-ogVognfabr.	1. Mai 08
92	Gaardbr. Aare	5. Mai 08
88	Diap. Kallvig	9. Mai 08
95	Ing. Rilsen-Moe	14. Mai 08
91	Ditlat Lexow & Co.	18. Mai 08

Fortegnelse over godkjente automobiler i Akershus Amt fra 23. desember 1902, til 18.mai. 1908.

I avisklippet til venstre, er det listet opp hvilke kjøretøyer som var godkjent for perioden 1902 til våren 1908.⁵² Totalt var 78 biler registrert som godkjente på Akershus sine veier per 18. mai 1908. Det totale antallet registrerte biler i Norge ved utgangen av 1907 var 70, mens det ved utgangen av 1908 var blitt 120.⁵³ Kildematerialet viser at flertallet av det totale antallet registrerte biler i Norge var blitt gitt tillatelse til å kjøre på Akershus sine veier i denne perioden. Mange av disse bileierne ser ut til å ha vært bosatt i Akershus og Kristiania, men på listen er også andre oppført, nr. 50 Sam Eyde som var bosatt på Notoden, nr. 43 Kasper Henig på Gjøvik og nr. 13 som var Hamar jernstøberi. Disse sjåførene, som ikke var bosatt i Akershus, kan kategoriseres som gjennomreisende.

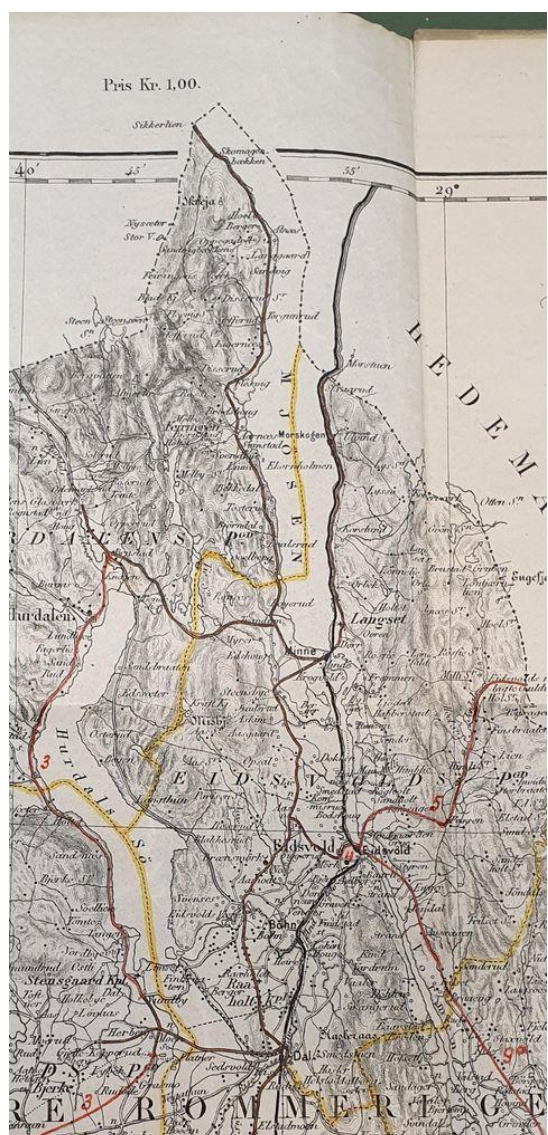
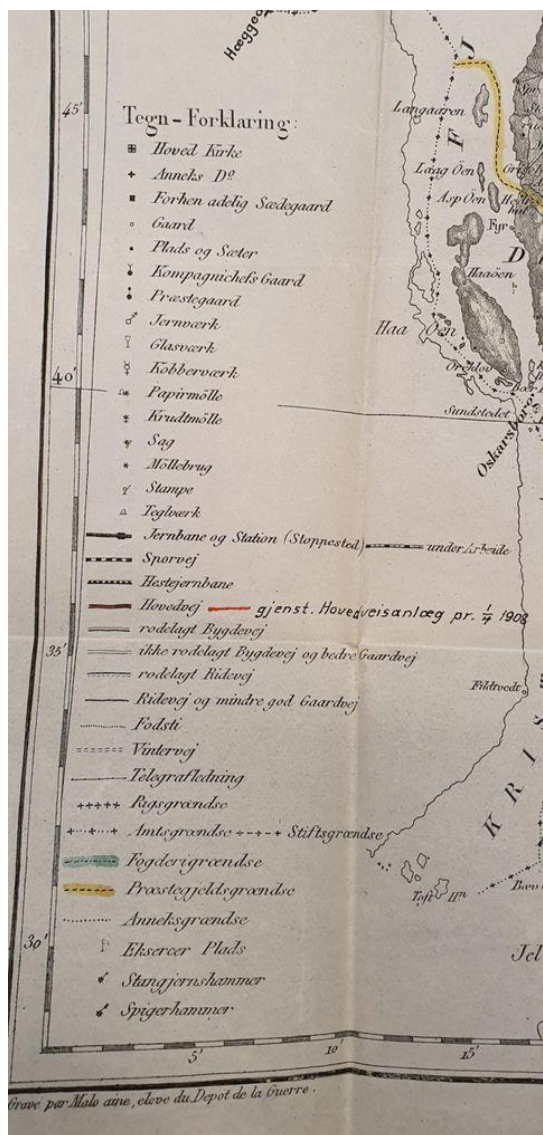
I *Eidsvold Blad* i august 1908 ble leserne informert om at Akershus amt under amtmannens autoritet var i ferd med å lage et automobilkart som viste hvilke ruter i amtet bilister kunne kjøre på. De tillatte veier for kjørsel var markert med rødt.⁵⁴ Kartet viste at det i hovedsak var hovedveier og kun enkelte bygdeveiersom var åpne for bilkjøring. I Eidsvoll, foruten om hovedveiene, var det i hovedsak bygdeveiene fra Sundby til Eidsvoll Verk og fra Eidsvoll Verk til Langton (herredsgrensen ved Hurdal) som var tillat for motorvognkjøring.⁵⁵ Kartet som er avbildet på neste side viser offentlige veier i Eidsvoll fra 1908. I tillegg har kartet blitt tilført ekstra opptegnelser fra amtsingeniør Thoresen i Akershus, for å vise fremtidige veiplaner.

⁵² Bildet er hentet fra: *Asker og Bærums Budstikke*, «Fortegnelse over godkjente automobiler i Akershus Amt fra 23 desember 1902, til 18.mai. 1908», 13.06.1908.

⁵³ Statistisk sentralbyrå, «Historisk statistikk 1978», red, Kåre Ofstad, (Oslo: statistisk sentralbyrå, 1978), 428.

⁵⁴ *Eidsvold blad*, «Automobilkart for Akershus amt», 25.08.1908.

⁵⁵ Tore Gimse, *Kart over Christiania: en bibliografi over trykte Christianiakart*, (Oslo: Tore Gimse/X-kart.no, 2014), 19. Toppen av automobilkartet var dessverre ikke tilgjengelig i boken, men jeg finner det lite sannsynlig at det var flere bygdeveier som var åpne, da fortsatt nærmest alle bygdeveier i Eidsvoll i 1913 var forbudt for bilkjøring, bortsett fra de nevnte veiene ved Sundby og Langton og veiene fra Eidsvoll Verk til Bøn st. og fra Mork til Bøn st.



De mørkerøde strekene på kartet er de hovedveiene i Eidsvoll som var åpne for motorvognkjøring med tillatelse fra amtmannen i 1908. I tillegg var bygdeveiene fra Sundby til Eidsvoll Verk og fra Eidsvoll Verk til Langton tillatt for bilkjøring. Ut ifra de lyserøde strekene fremkommer det at det også var ønsker fra amtsingeniøren om å legge en hovedvei gjennom Gullverket til Odalen, og at veien fra Frilset til Sundet skulle forbedres. Men som oppgaven kommer til å vise tok slike veiprosjekter som oftest svært lang tid.

Ut ifra kartet fremkommer det at amtsingeniøren hadde ønsker om å anlegge flere hovedveier fra øst og at disse hovedveiene skulle møtes i Sundet. Slik sett kan man si at Eidsvoll var et geografisk knutepunkt med sine veier, jernbanelinjer og dampskiptrafikk på Vormøsa og Mjøsa.

⁵⁶ RA/S-1660/D/Dk/L0002/0002. Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Serie D-sakarkiv, Dk-diverse enkeltsaker C, Stykke 2. Diverse saker, Mappe: Veiplan 1908: Akershus amt. «Kart over resterende veianlæg i Akershus amt. Pr. 1-4-1908».

2.2.3 Eidsvoll herred frem til høsten 1908

I Akershus var Eidsvoll en fremgangsrik og symbolsk viktig bygd. Siden 1800-tallet hadde Eidsvoll opplevd en rivende utvikling. Jordbruket hadde gjennomgått en stor omveltning. Mer arbeidskraft var blitt frigjort, samtidig som befolkningen økte. Nye næringsveier åpnet seg og da spesielt i lokale industrifabrikker. Industrinæringen skilte Eidsvoll fra andre nærliggende herreder. Nye kommunikasjonsmidler hadde også fått en viktig plass i bygda med jernbanen og skipstrafikken på Vormo og Mjøsa. Den relativt raske utviklingen bygda gjennomgikk fortsatte inn på 1900-tallet.⁵⁷ Som vi snart skal se var Haaken L. Mathiesen Eidsvolls første fastboende som gikk til innkjøp av egen bil, men bygda hadde allerede blitt eksponert for bil før høsten 1908. Dette er interessant da lokalbefolkningens holdninger og forståelse av bilismen må ha blitt påvirket alt før Mathiesen introduserte sin bil.

I Eidsvold blad var det for eksempel mulig å lese om bilen i årene før 1908. Hendelser relatert til automobilen i utlandet og i Norge ble ved flere anledninger viet plass i lokalavisa. *Eidsvold blad* hadde blant annet en lengre reportasje om den første bilen som kjørte langs veiene i Nes, hvor de uttalte at: «En automobil er jo ingen nyhet lenger; men naar den kommer kilende opover landsbygden, vækker den overalt berettiget nysgjerrighed.»⁵⁸ Utsagnet vitner om at bilen som et teknologisk produkt hadde kommet bygdene for øret, men at kjøretøyet ikke var blitt vanlig å se fysisk på veiene enda. Ifølge artikkelen fra Eidsvold blad i 1906, var det registrert ca. 40 biler per 1. mai. 1906, noe som antyder at bilparken i Norge på dette tidspunktet fortsatt var begrenset.

Det er rimelig å anta at Eidsvoll alt hadde opplevd noe gjennomgangstrafikk på sine hovedveier i årene før 1908 i og med at Eidsvoll lå plassert slik at det gikk hovedveier gjennom bygda nordover, mot Gjøvik på vestsiden og Hamar på østsiden av Mjøsa. Som nevnt, var det flere biler som var registrert i amt utenfor Akershus, som hadde tillatelse til å kjøre på dets veier. Det var også et vanlig fenomen tidlig på 1900-tallet at motorvogn-kjørere, og spesielt de som var bosatt i Kristiania og omegn, dro på utflukter i distriktene for å vise seg frem og teste bilene sine på mer åpne landeveier.⁵⁹ Det er derfor ikke utenkelig at flere av de tidlige bilistene kjørte hovedveien fra Kristiania til Eidsvoll, for å drive med såkalt «lystkjøring» og å teste hva deres biler var gode for. Som vi skal se, skapte denne typen kjøring også kraftige reaksjoner fra befolkningen bosatt på landet.

⁵⁷ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 18-21.

⁵⁸ *Eidsvold Blad*, «Automobil i Nes», 01.05.1906.

⁵⁹ Eriksen, *Et land på fire hjul*, 11.

Det finnes et bilbesøk i Eidsvoll som kan dokumenteres før 1908. Det skriver seg fra Hærens feltmanøver på Gardermoen i 1907, der Sam Eyde lånte ut sin bil for å frakte konge og stab rundt på øvelsen.⁶⁰ På bildet kan man se Eyde sittende i sin røde Mercedes. Den samme bilen er avfotografert og omtalt i Gretlands bok om bilens historie.⁶¹ Etersom bildet er tatt i 1907 er det evidens for at det i hvert fall hadde vært en bil i Eidsvoll før Mathiesen selv til gikk til innkjøp av bil i 1908, men med stor sannsynlighet hadde det vært flere.



62

Bildet er datert til september 1907. På dette fotografiet er Sam Eyde, i baksetet på sin Mercedes, på besøk hos Haaken L. Mathiesen, som står til venstre på trappen til Eidsvoll Verks hovedgård. Eyde og Mathiesen var begge moderne industrimenn i sin samtid, med velstående borgerlige familiebakgrunner. Via sine bedrifter, beskjeftigelser og omgangskretser er det svært sannsynlig at de var gode bekjente. Begge var blant annet medlemmer av KNA som ble stiftet 4. januar 1907.

⁶⁰ Oscar M. Bade & Arne Bonde (red.), «K.N.A. 1907-1957», i *Motorliv*, (nr.1. 1957), 47.

⁶¹ Gretland, *Bilens historie*, 105.

⁶² Ukjent fotograf, *Gruppe ved Sam Eydes bil på Eidsvoll Verk*, september 1907, Foto, Nasjonalbiblioteket, Foran Eidsvoll Verk hovedgård.

2.2.4 Veienes tilstand

Veistandarden og engasjementet rundt veiutviklingen er også interessant og relevant i drøftingen av den tidlige bilismen i Eidsvoll. I undersøkelse av både lokalaviser og herredsstyreprotokoller var veistandarden et tema som gjentatte ganger ble debattert tidlig på 1900-tallet. Flyen har påstått at veier var det saksområdet som sannsynligvis ble behandlet flest ganger på herredstyremøter i Eidsvoll i denne perioden.⁶³ Lignende trekker Bull frem at det forekom mange klager på veienes vedlikehold og standard i herredet.⁶⁴

En innsendelse i *Eidsvold Blad* fra juli 1906 kan stå som et eksempel på hvordan mange av herredets veier ble oppfattet. Vedkommende var ikke imponert over veistandarden i Eidsvoll. Blant annet sto det at: «En forhenværende statsraad udtalte for nogle aar siden at Eidsvold altid havde været bekjendt for sine veie, - men aldrig for sine gode veie.» Videre påpekte innsenderen at veiene i Eidsvoll, spesielt om vår og høst var «ligefrem grusomme!». Dette skulle skyldes det gamle systemet med små veier, hvor hest og vogn med smale hjul ferdes midt i veibanen. Det ble påpekt at Eidsvoll ville vært bedre tjent med et lignende veisystem som de hadde på Toten, hvor de anla bredere veier, benyttet høyrekjøring og påla bredere hjul på vognene som bidro til å opprettholde god standard på veiene. Veier ved Eidsvoll Verk, Brennsmark og Badet i Sundet ble alle ansett for å være i svært dårlig forfatning. Ifølge innsenderen kjørte alle hestene i et spor, og ble det kø var det farlig å forsøke å kjøre forbi. Innsenderen var tydelig misfornøyd med veienes standard. Irritasjonen og frustrasjonen oppsummeres fint i følgende sitat: «Det er en skam for en af Akershus amts største og rigeste bygder, at dens veie skal være til latter og haan for alle dem, som besøger os!».⁶⁵ Ut ifra kildematerialet fremkommer det at veiene i Eidsvoll var i relativt dårlig stand. Denne informasjonen er relevant, ettersom veikvaliteten var viktig for konteksten bilen ble tolket i da bilen ble introdusert i herredet. Bilen kom ikke til å eksistere isolert fra veiene, men var avhengig av å bruke det eksisterende veinettverket for å forflytte seg mellom forskjellige destinasjoner. Veiene var ikke dimensjonert eller anlagt for å tåle en slik biltrafikk og dette skapte derfor et ytterligere press på veier som allerede var omdiskuterte.

På 1900-tallet opplevde Eidsvoll en sakte utvikling mot et mer profesjonalisert og effektivt vedlikehold av veisystemet. En viktig faktor i denne utviklingen av veisystemet var overgangen fra pliktarbeidet, hvor gårdbrukere i et rodesystem hadde ansvar for vedlikehold av tildelte veistrekninger, til et mer profesjonalisert vegvoktersystem der vegvoktere ble ansatt

⁶³ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 218.

⁶⁴ Bull, «Bygdehistorien 1800-1914», 593.

⁶⁵ *Eidsvold Blad*, «Veivæsenet i Eidsvold», 24.07.1906.

spesifikt for å ivareta vedlikeholdet av enkelte veistrekninger.⁶⁶ Pliktarbeidet på veiene i Norge var generelt ansett for å være av dårlig kvalitet. Likevel tok denne overgangen tid og i 1908 var nesten alle veier i Eidsvoll fortsatt vedlikeholdt gjennom pliktarbeid. Eidsvoll skilte seg ikke ut, da det nasjonalt var mange herreder i Norge som ikke hadde gått over til et vegvoktersystem på begynnelsen av 1900-tallet. Dette ble først mer vanlig etter første verdenskrig. Det var en institusjon som endret seg i takt med behovet for bedre veier.⁶⁷

På et nasjonalt nivå ser det ut til at for eksempel veidirektør Johan Skougaard alt i 1909 mente at en økt bilisme ville føre med seg en utvikling av landets veier og tok til orde for å bygge nye og større veier.⁶⁸ Bull har påpekt at bilens inntog stilte nye krav til utviklingen av Eidsvolls veisystem, ettersom mange veier trengte utbedringer for å imøtekomme den økende trafikken.⁶⁹ Utbedring og utbygging av veier ser likevel ut til å ha vært en prosess som utviklet seg over en lang periode, både når det gjelder hovedveiene og bygdeveiene i Eidsvoll.⁷⁰ Det var heller ikke åpenlyst for herredsstyret i Eidsvoll ved bilens inntreden i 1908 at den på sikt ville føre til en forbedring av det eksisterende veisystemet. Som vi skal se synes det snarere å ha vært en større bekymring rundt skaden bilen kunne forvolde både på veier og mennesker.

Ut ifra kildematerialet presentert overfor, fremkommer det at veiene og vedlikeholdet av dem var av varierende kvalitet i Eidsvoll. Videre i oppgaven vil det fremkomme fra både herredsstyreprotokoller og innsendelser til lokalavisene at bilens introduksjon på disse veiene skapte nye utfordringer for lokalbefolkningen. Det eksisterte en bekymring og frykt for den risikoen teknologien utgjorde for de andre brukerne av veiene, men også en irritasjon over at den tradisjonelle bruken av veiene ble utfordret.

⁶⁶ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 221.

⁶⁷ Knutsen, *Veier til modernisering*, 112.

⁶⁸ Akershus, «Motorvognene og veibygingen», 27.05.1909.

⁶⁹ Bull, «Bygdehistorien 1800-1914», 592-593.

⁷⁰ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 216-224.

3. Eidsvoll tar stilling til bilen, 1908-1912

For Eidsvoll herred skriver 1908 seg inn som et merkeår i bilhistorien. Dette er året hvor en fast bosatt person fra Eidsvoll kjøpte sin egen bil, og herredsstyret uttalte seg til Stortinget angående et utkast til en nasjonal veg- og motorvognlov. I lokalavisen, *Eidsvold Blad*, fikk leserne se nyheter om Mathiesens bilkjøp, om herredsstyrets diskusjon rundt sin uttalelse om motorvognloven, og et leserbrev rettet mot bilkjørere i herredet. Et nytt fremkomstmiddel skulle på sikt finne sin plass på Eidsvolls veier, og den offentlige debatten markerte seg spesielt dette året. Men hvordan var lokalbefolkningens oppfattelse av bilen i denne perioden? Hvilke aktører utalte seg og hva la de til grunn for sitt syn? Generelt, ser dette ut til å ha vært varierende, og årsakene sammensatte.

3.1 Haaken Larpent Mathiesen og Eidsvolls første bil

Kammerherre Haaken Larpent Mathiesen var godseier og industrimann, som kom fra en velstående og innflytelsesrik familie. Mathiesen ble født i 1858 og vokste opp i Kristiania. I voksen alder tok han over driften av familiens skogeiendommer i Hurdal og Eidsvoll da han kjøpte Eidsvoll Verk i 1893. I tiden opp mot 1. verdenskrig utviklet Mathiesen det som skulle bli Norges største familieeide treforedlingsbedrift. Han var vel bereist og hadde internasjonale forbindelser. Blant annet var han en nær bekjent av fyrsten av Monaco. Han tjenestegjorde også som kammerherre for kronprins Gustaf⁷¹, fra 1901 til 1905, da unionen mellom Norge og Sverige ble oppløst. Tittelen beholdt han likevel livet ut.⁷² For Eidsvoll var Mathiesen en viktig aktør først og fremst ved at han skapte arbeidsplasser for mange arbeidere. Han bidro også aktivt i bygdas utvikling, i den forstand at han blant annet donerte penger til forskjellige veldedige formål og sto for opprettelsen av forskjellige bygg til bruk for lokalbefolkningen, slik som festiviteten⁷³ og Eidsvoll verks bad.⁷⁴ Mathiesen ga også bort jordeiendommer til Eidsvoll herred for opprettelsen av Stensby sykehus.⁷⁵

⁷¹ Kammerherre var en tittel brukt på en personlig og betrodd rådgiver for kongelige.

⁷² Even Lange, «Haaken Larpent Mathiesen», I *Norsk biografisk leksikon* på snl.no, (sist oppdatert 25.02.2020).

⁷³ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold Verks festivitetslokale indvielse», 07.06.1910.

⁷⁴ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 137.

⁷⁵ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 121.

3.1.1 Touring i Europa og Afrika

I *Eidsvold blad* kunne man i 1908 lese at: «Kammerherre Mathiesen paa Eidsvold verk har i Frankrig kjøpt en automobil, der blir Norges største. Automobilten koster 20.000 kroner».⁷⁶

Senere ble det utdypet for leserne at:

«Kammerherre Mathiesen har i Frankrig kjøpt en stor automobil, og med denne er han fra Paris reist paa en tur, hvorfra han vender tilbake hertil i midten av juni. Turen gaar gjennom Frankrige og Spanien til Algier og Tunis. Fra Afrika sendes automobilten over til Neapel, hvorfra færdent fortsettes til Hamburg. I turen deltar, foruden kammerherre Mathiesen og Frue, grosserer Elias Kiær og Hans Kiær med fruer.»⁷⁷

Nok en artikkel i *Eidsvold blad* kom med utdypende informasjon, da det ble skrevet hvordan bilen hadde registrert en toppfart på 95 kmt, og hvor raskt forskjellige reisemål var blitt nådd. Nederst i artikkelen sto det at: «Automobilten, som er kjøbt ved C. F. Berg, Paris er en Mercedes-landaulet paa 45-60 hestekræfter».⁷⁸ Kjøpet og rundreisen med bil ble skrevet om i flere norske aviser da det hele var ansett som en større nyhet.⁷⁹

Mathiesens reise kan ses i lys av samtidens bilkultur i Europa. Michael Wagner har skrevet om dette fenomenet i Danmark og omtaler slike bilreiser som «touring». Touring med bil kunne ta flere former, men Wagner deler de inn i to hovedtyper. De kortere turene, som kunne komme i form av søndagsturer eller lystkjøringsturer, hvor en ikke hadde noe bestemt mål for reisen, men ønsket en forandring i hverdagen. Som nevnt forekom dette også i Norge, hvor en hadde såkalt «lystkjørsel» på landet. Men touring kunne også komme i form av «grand tours», hvor man reiste i lengre tid og avstand, og benyttet seg av restauranter, hoteller, bensindepoter og annen infrastruktur som eksiterte eller ble utviklet med det formål å imøtekomme bilturister i Europa.⁸⁰

Ved bilens tidlige utbredelse var det først en liten velstående elite som tok bilen i bruk og flere i denne gruppen anvendte bilen for touring, både nasjonalt og på utenlandsferier. Disse bilistene kunne oppleve verden gjennom et relativt nytt teknologisk produkt som tillot forbrukeren å oppleve landeveier og natur på en helt annen måte enn hva som tidligere hadde vært mulig. For bilister som kom fra land med strengere restriksjoner på bilkjøring, som for eksempel Norge, kunne også touring på kontinentet oppleves som en frihetsfølelse da

⁷⁶ *Eidsvold Blad*, «Kammerherre Mathiesen», 07.01.1908.

⁷⁷ *Eidsvold Blad*, «Kammerherre Mathiesen», 24.03.1908.

⁷⁸ *Eidsvold Blad*, «Kammerherre Haaken Mathiesen», 31.03.1908.

⁷⁹ *Romsdals Amtstidende*, «Kammerherre Mathiesen», 10.01.1908.
Nordlys, «Næringslivets pinagtighet», 18.01.1908.

Morgenbladet, «Kammerherre Haaken Mathiesen», 18.03.1908. Aftennummer.

Opplandenes avis, «Kammerherre Haakon Mathiesen», 06.04.1908.

⁸⁰ Michael Wagner, «The construction of a Danish automobile culture: Appropriating the car by touring in Denmark», Paper presented at Leisure Life in the 20. Century International Symposium at Klitgaarden, Skagen 4.-6. September. (Skagen: Aalborg University, 2009), 7-8.

trafikkregler flere steder var ensartede og mindre restriktive. Såkalt touring med bil ble også et klart uttrykk for de sterke forbindelsene som eksisterte mellom bilisme og fritid, som på denne tiden var forbeholdt en liten velstående gruppe i samfunnet.⁸¹

Fra et slikt utgangspunkt er det rimelig å kategorisere Mathiesen innenfor denne gruppen velstående bilkjørere som bedrev touring i utlandet. Mathiesen tok seg råd til å reise på en lengere ferie hvor han med følge i løpet av seks måneder reiste igjennom Europa og Afrika med bil, noe som må ha vært veldig eksotisk i samtiden og som kun svært få mennesker kunne tillate seg. Det er dermed rimelig å anta at Mathiesen så positivt på mulighetene bilen tilbød for reiser og opplevelser gjennom sin Grand Tour i utlandet. De medreisende på turen må også kunne sies å ha vært en del av en velstående klasse i Norge. Faren Elias og sønnen Hans Kiær, var sammen med Mathiesen store aksjonærer i trelastselskapet Van Severn & co. Limited.⁸²

3.1.2 Bilen ankommer Eidsvoll

Etter den store bilreisen i Europa og Afrika, ble Mercedesen registrert i vegdirektoratets bilregisterprotokoll sensommeren 1908.⁸³ Bilen ble deretter igjen omtalt i *Eidsvold Blad* igjennom en kunngjøring fra Mathiesen på høsten, hvor det sto følgende:

Læs! Min automobil fremmøder ved Eidsvold kirke Tirsdag den 6te Oktober mellem kl.10 og 12 Form. For at give Hesteeiere Anledning til at at gjøre sine Heste fortrolige med Automobilen. Haaken Mathiesen.⁸⁴

Datoen ble så endret til onsdag 7. oktober på grunn av altergang i kirken.⁸⁵

Et viktig aspekt som må påpekes, er at Mathiesen valgte å gå frem med en forsiktig eksponering av sin bil til hestekjørerene i Eidsvoll. Slik sett utviste Mathiesen også en respekt og vennligsinnet atferd overfor lokalbefolkningen. Enkelte av de tidlige bilistene i Norge hadde fått et rykte på seg for å være uvørne sjåførere og som ikke tok hensyn til andre trafikanter.⁸⁶ Mathiesen var nok klar over at mange i Eidsvoll hadde motforestillinger overfor bilen. Ved å eksponere den til lokale hestekjørerere kan det ha vært en måte å demonstrere at han var en ansvarlig sjåfør som ville ta hensyn til de lokale brukerne av veiene. Ved å presentere bilen sin ved flere anledninger for bygdas lokale hestekjørerere fremsto ikke Mathiesen som en hensynsløs

⁸¹ Wagner, «The construction of a Danish automobile culture», 6; *Norsk Kundgjørelsestidende*, «Til magistraten i Namsos», 06.11.1901.

⁸² *Norsk Kundgjørelsestidende*, «Til magistraten i Namsos», 06.11.1901.

⁸³ RA/S-1663/ F/ Fa/ L0001, Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Bilavdelingen M, Serie F- Utskilte arkivdeler, Fa- bil og førerkortregisteret, Bilregisterprotokoll. Reg.nr. 1-199 og 300-310, 1899-1914. «Motorvogn nr. 109, Kammerherre Mathiesen, 29/7-08»

⁸⁴ *Eidsvold Blad*, «Læs!», 29.09.1908.

⁸⁵ *Eidsvold Blad*, «læs», 02.10. 1908.

⁸⁶ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 152.

sjåfør. Selv om han var del av en mer privilegert gruppe i samfunnet som kjørte bil, tok han igjennom denne handlingen avstand fra den type fremferd som vekket irritasjon hos andre brukere av veien.

I *Eidsvold Blad* kunne man lese en respons til Mathiesens bilfremvisning i form av et leserinnlegg. I leserinnlegget forklarte innsenderen som omtalte seg selv som «en af de stakkars underkuede hesteeiere» om hvordan han helst skulle ha vært foruten hele automobilismen, da de utgjorde en fare for hestekjørerene på veien. Vedkommende viste en svært negativ holdning til bilens utbredelse da han selv skrev: «Nærværende indsender hører til dem, som kunde have mest lyst til at lægge dynamit under alle landets automobiler – disse meningsløse uhyrer på våre smale landeveie.» Innsenderen forklarte videre at hestekjørerene nå, ettersom de ikke kunne bli kvitt bilene med verken lovlige eller ulovlige midler måtte være forberedt på å vende hestene til den nye teknologien, og hvis det ikke fungerte, være forberedt på å dø i forsøket.⁸⁷

Ut ifra dette utsagnet får man en økt forståelse av at bilens inntog i Eidsvoll for mange hestekjørerere og brukere av veien kan ha fremstått som dramatisk. At innsenderen helst skulle ha lagt sprengstoff under alle biler fremstår heller ikke som en totalt harmløs uttalelse i 1908, da ordbruken sannsynligvis skapte konnotasjoner til andre lignende hendelser. Tidligere den samme høsten var det for eksempel en hendelse i Lesja i Kristians amt (Oppland) hvor det var blitt plassert dynamitt på veien. Ryktene skulle ha det til at det var lagt ut for å ramme en av de nye rutebilene i bygda.⁸⁸ At bilen provoserte og fikk mennesker til å gå fysisk til angrep var ikke et ukjent fenomen i samtiden. Bilister hadde i Kristiania og omegn utfordringer med at de fikk kastet stein etter seg.⁸⁹ I USA oppstod det tilfeller på landsbygda hvor bilister hadde blitt fysisk angrepet, skutt etter, og noen ganger pisket av lokale bønder.⁹⁰

Innsenderes ordvalg er det også interessant å gi ytterligere oppmerksomhet. Bilene ble for eksempel beskrevet som «meningsløse», som understreket en forståelse som mange i samtiden delte, og kanskje spesielt på bygdene. Biler ble oppfattet som unyttige kjøretøyer, kun forbeholdt en liten høyere sosioøkonomisk gruppe. Ordet «uhyrer» ble også trukket frem. At bilen nærmest ble beskrevet som et monster understreker også de følelsene som mange kan ha hatt, da bilen for mange ble oppfattet som en ny og skremmende teknologi. Innsenderen påpekte også at Eidsvoll hadde smale veier, som var et gjentagende poeng som oppstod i diskusjonen rundt bil i Eidsvoll. Veiene var ikke dimensjonert for bilkjøring, og mange var bekymret for at

⁸⁷ *Eidsvold Blad*, «Automobilfaren», 13.10.1908.

⁸⁸ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 157.

⁸⁹ Eriksen, *Et land på fire hjul*, 10.

⁹⁰ Kline, *Consumers in the country*, 60.

bilene skulle ødelegge veibanen. Som vi skal se utfordret bilen også bønders tradisjonelle «rett» på bruk av veien.

I siste delen av leserinnlegget uttrykker innsenderen likevel en takk til «hr. Kammerherre Mathiesen» ettersom han stilte ut sin bil for bygdas hestekjørere slik at de kunne tilvennes teknologien. Vedkommende uttrykte samtidig et ønske om at øvelsen kunne gjentas flere ganger, og da bedre tilpasset virkelighetsnære situasjoner. Uttalelsen fremstår som noe ambivalent, da hestekjøreren på den ene siden virket løsningsorientert og oppfattet Mathiesens bileksponering som en konstruktiv tilnærming til bygdas hesteeiere. Samtidig fremstår det som at eksponeringen kunne oppfattes som et stunt og være av mindre verdi dersom den ikke ble repetert.

I den samme avisen hvor hestekjøreren hadde sitt leserinnlegg, var det også satt inn en ny annonse fra Mathiesen hvor det sto at fremvisningen ville bli repetert på nytt uken etter.⁹¹ Dermed forekom det en viss imøtekommelse overfor lokalbefolkningen fra Mathiesens side. I ettertid ser det ut til at Mathiesen har fått rykte på seg for å ha vært en sjåfør som tok ansvar og viste hensyn, og det tilgjengelige kildematerialet for denne oppgaven motstrider ikke med dette synet.⁹²

3.1.3 Mathiesens forståelse av bilen

Kildemateriale tilgjengelig for denne undersøkelsen antyder at Mathiesen ikke uttalte seg offentlig om bilsaken, verken nasjonalt eller lokalt. I de få tilfellene han uttalte seg i lokalaviser, var det ikke relatert til bilen. Likevel var Mathiesen en viktig deltaker i bilens utbredelse. Gjennom sin offentlige opptreden fremstod han som en foregangsmann på Romerike, og man kan argumentere for at Mathiesen, i lys av dette, var en aktør som fremmet bil og bilisme. Mathiesens bilbruk vil også kunne si noe om hans egen forståelse av bilen.⁹³

⁹¹ *Eidsvold Blad*, «Hesteeiere, læs!», 13.10.1908.

⁹² Otto Nordheim, *Eidsvoll: bygdebok for ungdom*, (Eidsvoll: Eidsvoll skolestyre, 1967), 43. har påstått at når Mathiesens Mercedes skulle tas i bruk, ble lensmannen i vedkommende distrikt varslet en uke i forvegen slik at bygdefolket ville være klar over når bilen skulle passere. Etter sigende skal hestekjørere ha holdt seg unna veiene på disse tidspunktene hvor bilen kom til å passere, mens nysgjerrige mennesker skal ha møtt frem ved veiene for å få et glimt av den moderne teknologien. Av andre tilgjengelige kilder jeg har kommet over, er det ikke noe materiale som bekrefter dette. Generelt fremstår det for meg som usannsynlig at Mathiesen varslet i forvegen da det brøt med hele ideen om at bilen var et frihetsmiddel som skulle kunne benyttes når som helst. I tillegg hadde registrerte biler lov til å kjøre fritt på tillatte offentlige veier i Akershus i 1908. Påstanden vitner likevel om at Mathiesen i ettertid har fått rykte på seg som en ansvarlig bilsjåfør.

⁹³ Bilen Mathiesens tok med til Eidsvoll ble registrert som motorvogn nr. 109 for Kammerherre Mathiesen den 29.7.1908 i vegdirektoratets bilregisterprotokoll. I beskrivelse av bilen står det at: «vognen, den er af Daimler Motoren Gesellschaft, Stüttgart, er forsynet med en 4 cylindret bensinmotor på 35 hestekrefter [...] vækt: 2159kg». Daimler var selskapet som produserte Mercedes, men hvorvidt det var den samme bilen Mathiesen brukte på sin «Grand Tour» er litt usikkert ettersom bilregisterprotokollen oppgir en ulik kilometerstand enn det

Det faktum at Mathiesen valgte å kjøpe bilmerket Mercedes er interessant. Dette var et kjøretøy som skal ha kostet 20 000kr. Til sammenligning var en gjennomsnittlig årslønn for en arbeidstaker i Norge i 1908 på 1013kr.⁹⁴ Dette var altså en stor økonomisk investering som få mennesker i Norge kunne ta seg råd til på denne tiden. Mercedes var en luksusbil som ble montert av spesialiserte håndverkere og hadde flere av datidens mest moderne teknologiske løsninger.⁹⁵ I bilregisterprotokollen var bilen registrert med en vekt på 2159kg, noe som satte den i en tyngre vektklasse i Akershus amt.⁹⁶ Bilen skulle også ha 35hk som var en kraftig motor etter datidens forhold. Kjøretøyet skal ha vært en landauer, en slags kalesjevogn som var assosiert med de mest bemidlede i samfunnet.⁹⁷ At Mathiesen var villig til å kjøpe ikke bare en relativt ny og dyr teknologi, men også en svært luksuriøs utgave av denne teknologien, antyder at Mathiesen må ha hatt en begeistring for det som den gang var et svært moderne kjøretøy.

At Mathiesens investerte i en slik bil kan også tyde på at han ønsket å gi uttrykk for sin sosiale status og posisjon i samfunnet. Å kjøre i en slik bil kan på mange måter sies å ha vært et uttrykk for velstand og estetikk, så vel som modernitet. David Gartman har påpekt at blant de tidlige bilistene la borgerklassen ofte vekt på bilers estetikk, former og uttrykk.⁹⁸ Dette distanserte dem fra lavere klasser i samfunnet. Materielle behov og fokus på funksjonalitet var ikke like prekært for overklassen, bilen ga et uttrykk om at en hadde nok midler til å ikke måtte tenke på funksjon og nytte.⁹⁹ Disse luksusbilene var på mange måter elegante kunststykker. De var ikke kun til rask og nyttig transport, men også en formell og estetisk opplevelse.¹⁰⁰

De menneskene som først tok bilen i bruk, var i hovedsak et mindretall av den velstående eliten i Europa. Ruth Oldenziel har påpekt at bruk av ny teknologi var en måte å kunne utrykke

Eidsvold Blad tidligere rapporterte. En fortelling som ved flere anledninger blir fortalt i Eidsvoll er at Mathiesens og dermed Eidsvolls første bil var en 1908 Napier, men dette ser heller ikke ut til å stemme overens med de tilgjengelige kildene. Mathiesens første bil var en Mercedes. Han gikk derimot til innkjøp av en Napier 1908-modell, men den ble først registrert i bilregisterprotokollen den 18.05.1909, altså året etter han kjøpte sin første bil. Se RA/S-1663/ F/ Fa/ L0001, Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Bilavdelingen M, Serie F- Utskilte arkivdeler, Fa- bil og førerkortregisteret, Bilregisterprotokoll. Reg.nr. 1-199 og 300-310, 1899-1914. «Motorvogn nr. 109, Kammerherre Mathiesen, 29/7-08» & «Motorvogn nr. 47, 19/5-09 Kammerherre Haaken Mathiesen. Eidsvold».

⁹⁴ Dette tallet baserer seg på et gjennomsnitt av nominell lønn for flere yrker i Norge, både innenfor industri, primærnæringer og offentlige embeter. Ola H. Grytten, "Norwegian wages 1726–2006 classified by industry", in *Historical Monetary Statistics for Norway – Part II, Norges Bank Occasional Papers*, ed. Øyvind Eitrheim, Jan Tore Klovland & Jan Fredrik Qvigstad, 343–384, Chapter 6, (No. 38, Oslo: Norges Bank, 2007).

⁹⁵ Flink, *The Automobile Age*, 33-35.

⁹⁶ Knutsen, *Veier til modernisering*, 246.

⁹⁷ Eriksen, *Et land på fire hjul*, 11.

⁹⁸ Gartman har skrevet med utgangspunkt i Amerikansk bilkultur, men hevder selv at mange poenger er overførbart til utviklingen som foregikk i andre europeiske land. David Gartman, «Three Ages of the Automobile. The Cultural Logics of the Car», in *Theory, Culture & Society*, (Vol.21, 2004), 174.

⁹⁹ Gartman, «Three Ages of the Automobile», 172.

¹⁰⁰ Gartman, «Three Ages of the Automobile», 173.

modernisme og fremtidstro.¹⁰¹ Med et slikt perspektiv er det også mulig å argumentere for at Mathiesen var en del av dette progressive borgerskapet, som sannsynligvis oppfattet bilen som et fremtidsrettet og spennende kjøretøy. Etersom han var først til å anskaffe bil i Eidsvoll ble han også en foregangsmann på Romerike, og på mange måter en representant for det moderne.

Det er også interessant å trekke frem Mathiesens medlemskap i KNA, ettersom han sto oppført som medlem allerede fra stiftelsesåret i 1907. Organisasjonen bestod av en håndfull velstående og innflytelsesrike mennesker, som utøvet politisk innflytelse på lovregulering og debatt rundt bilen, hovedsakelig i Kristiania, men også nasjonalt. Medlemskap ble bare sikret ved at eksisterende medlemmer inviterte nye. Etersom kammerherren ble medlem av KNA i oppstartsåret og det alt før han selv gikk til innkjøp av bil, er det rimelig å anta at han var positiv til KNAs sak om å bedre kårerne for bruk av bil i Norge.¹⁰² At han fortsatt i 1915 sto oppført som livsvarig medlem av KNA, indikerer at dette synet og tilhørigheten til bilorganisasjonen vedvarte.¹⁰³

Som vi har sett ble bilen, av enkelte, oppfattet som en fremtidsrettet teknologisk nyvinning som representerte fremgang i verdensutviklingen. Den skapte individuell mobilitet og kunne frakte personer raskere og lengre enn det som tidligere hadde vært mulig. At Mathiesen gikk til innkjøp av et slikt produkt, vitner om at han til en viss grad tilskrev seg et slikt syn. Sannsynligvis så han positivt på de mulighetene en slik teknologi ga enkeltpersoner til å reise og oppleve. Han var også villig til å teste ut bilen gjennom en omfattende rundreise i Europa, før han tok bilen hjem til Eidsvoll, vitende om at bilen i 1908, fremdeles var kontroversiell for mange. Ut ifra Eidsvolls herredsstyreprotokoller fremkommer det at Eidsvolls lokalbefolkning i stor grad hadde en annen oppfatningen av bilen enn det Mathiesen og KNA hadde.

3.2 Eidsvolls høringsuttalelse og utviklingen mot 1913

I 1907 var Stortingets veikomite ferdig med et utkast til ny veglov og en motorvognlov, som ble sendt til en rekke høringsinstanser i Norge.¹⁰⁴ Blant annet skulle herredstyrene få uttale seg om lovutkastene. Toldnes har poengtert at dette vitner om at politikken rundt bilene var kontroversiell, og at Stortinget sannsynligvis ikke ville få lovene igjennom uten en viss støtte

¹⁰¹ Ruth Oldenziel, «Whose modernism, whose speed? Designing mobility for the future, 1880s–1945», in *Being modern. The Cultural Impact of Science in the Early Twentieth Century*, ed. Robert Bud, et al., (London: UCL Press, 2018), 274-276.

¹⁰² Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 142.

¹⁰³ KNA, *Tillæg 1915: aarlig tillægshæfte til K.N.A.s Haandbok*, (Kristiania: KNA, 1915), 108-109.

¹⁰⁴ Knutsen, *Veier til modernisering*, 251.

fra herredene. Utkastet la til rette for at biler skulle få kjøre på alle offentlige veier, altså både hovedveier og bygdeveier.¹⁰⁵ Noe som sannsynligvis var medvirkende til å skape mye kritisk og negativ respons.

Eidsvoll herreds høringsuttalelse til det nasjonale utkastet bar i stor grad preg av en skepsis mot bilen som transportmiddel og det å tillate bilkjørsel på herredets veier. Uttalelsen fra 1908 argumenterte for å i langt større grad ansvarliggjøre bilister ved ulykker, samt å regulere ferdsel ved å begrense tidspunkter for kjøring og forby trafikk på veier som var ansett som for smale for bilkjøring. Uttalelsen bunnet sannsynligvis i en genuin bekymring for hvilke konsekvenser økt biltrafikk ville ha for andre trafikanter i Eidsvoll. Som det sto i uttalelsen: «[...] dette befordringsmiddel, som vi tror vil afstedkomme megen ulykke under vore forhold».¹⁰⁶ Uttalelsen bunnet i et ønske om å begrense bilisters muligheter til å kjøre på Eidsvolls veier. Slike responser var ikke uvanlige i Norge. Mange herreder var skeptiske til å slippe bilen til på sine veier.¹⁰⁷ Naboherredet Hurdal ga for eksempel en uttalelse som i stor grad tok opp de samme poengene som Eidsvoll.¹⁰⁸ I Feiring ble det gitt en enda mer kritisk tilbakemelding, med ønske om enda større begrensning av lokal bilkjøring.¹⁰⁹

3.2.1 Uenigheter i herredsstyret

Eidsvoll Formannskaps høringsuttalelse om motorvognlov ble enstemmig vedtatt i 1908.¹¹⁰ Av større interesse er kanskje ordskiftet som fulgte ved formannskapets presentasjon av uttalelsen til herredsstyret, hvor det kom frem at ikke alle var helt enig. Dette ordskiftet ble kort gjort rede for i *Eidsvold Blad*.¹¹¹

Under herredstyremøtet skal enkelte av representantene ha tatt til orde for at formannskapets høringsuttalelse var for streng. Deres hovedargumenter gikk ut på at bilen var et moderne fremkomstmiddel som de mente ville bli mer utbredt over tid. Disse representantene påpekte at samfunnet heller måtte forsøke å vende seg til bilen,

¹⁰⁵ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 132, 210.

¹⁰⁶ SAO/K-237-001/A/Aa/L0003. Statsarkivet i Oslo. Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 08.02.1904-09.11.1910. «formandskapsmøde aar 1908 den 25. juli», s.231-232, sak nr.3.

¹⁰⁷ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 212-213.

¹⁰⁸ Ø.S.G, «Hurdal Herredsstyre går imot all biltrafikk», utgave. 1, 1972. I Det beste fra Vi og Værket: Historiske perler av allmenn interesse. Red. John Granly. (Otta: Eidsvoll historielag. 2013), 288.

¹⁰⁹ SAO/KS-240-002/A-L0001, Statsarkivet i Oslo, Feiring kommune, Herredsstyre. Serie A- forhandlingsprotokoller og møtebøker. Forhandlingsprotokoll/møtebøker, 1870-1918. Mappe: «Feiring herredsstyre, Aa ½ møtebok/-protokoll 26.04.1898-17.01.1918». «Aar 1908 den 20.juni var Herredsstyrelsen», s.157-158, sak nr. 4.

¹¹⁰ SAO/K-237-001/A/Aa/L0003. Statsarkivet i Oslo. Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 08.02.1904-09.11.1910. «Representantmøde 5 August 1908», s.238, sak nr. 7.

¹¹¹ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 07.08.1908.

istedenfor å sikte på det de anså som en streng regulering av biler. Hovedargumentene som ble trukket frem av bilskeptikerne i herredsstyret var at bilene skremte hester, kunne forvolde skade og var til bry for andre trafikanter på veiene. I tillegg ble det også gjort et poeng av at bilene ikke var til nytte for allmennheten, men kun for noen få i samfunnet.

Fra møtet er det flere elementer som det kan være interessant å undersøke nærmere. Hvis en kontekstualiserer de forskjellige utsagnene og meningene som oppstod gir det et innblikk i de forskjellige måter bilen ble forstått i 1908.

3.2.2 Gårdbrukere som en gruppe

Fra uttalelsene i herredsstyret var det en del som støttet formannskapetets høringsuttalelse og andre som ønsket en enda strengere innstilling. Ordføreren Andreas O. Berger¹¹² og Anton Haga stilte seg bak formannskapetets høringsuttalelse, mens Olaf Julsrud, Lars R. Aas¹¹³ og Karl Olsrud¹¹⁴ ønsket enda strengere regler enn det formannskapetets innstilling la opp til. I denne sammenhengen er det interessant å merke seg at alle disse representantene var oppført som gårdbrukere. Dette tyder på at skillelinjene i diskusjonene om bilen fulgte visse mønstre, hvor gårdbrukere utalte seg og i stor grad stemte likt når det gjaldt regulering rundt bil. De fremstod nærmest som en interessegruppe.

Bøndene ser ut til å ha hatt stor innflytelse over lovregulering i perioden. Dette var en tendens flere steder i Norge. I perioden 1906 til 1912 hvor lovforslaget ble behandlet på Stortinget, var det et flertall med bønder på Stortinget, og på samme måte var herredstyrene i Norge som oftest dominert av bønder. Dette ser også ut til å ha vært tilfellet i Eidsvoll herred. At bønder som gruppe som oftest stilte seg negativt til bilen ved dens introduksjon var heller ikke et særnorsk fenomen. Det var en vanlig reaksjon i flere land.¹¹⁵ For eksempel har Uwe Fraunholz påpekt en lignende situasjon i Tyskland¹¹⁶ og Kline i USA.¹¹⁷

I bøndenes uttalelser om bilen i herredsstyret fremkom det en tydelig misnøye rundt automobilkjørselen. Det er mange faktorer som kan være med å forklare hvorfor bilen møtte negativ respons spesielt fra bønder. En måte å forstå bøndenes reaksjon på er som et element av «skepsis mot det moderne, og det som var ukjent». På mange måter oppstod det en

¹¹² Oppført som gårdbruker i, Digitalarkivet, «Andreas Olsen Berger», Folketelling fra 1875.

¹¹³ På disse valglistene fra *Eidsiva* fra 1913 sto Haga, Julsrud og Aas oppført som gårdbrukere. *Eidsiva*, «Offisielle valgliste for Eidsvold hovedsogn.», 17.09.1913.

¹¹⁴ Oppført som gårdbruker i, Digitalarkivet, «Karl Evensen Olsrud», Folketelling fra 1910.

¹¹⁵ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 137.

¹¹⁶ Uwe Fraunholz, *Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2002), 109.

¹¹⁷ Kline, *Consumers in the Country*, 57.

«kulturkollisjon mellom by og land», hvor bønder følte at deres tradisjonelle kultur og livsstil var truet av dette nye transportmiddelet.¹¹⁸ At bondestanden hadde motforestillinger mot det de anså som en storbykultur var ikke uvanlig.¹¹⁹ Dette var en tid hvor verdensutviklingen gikk i et raskere tempo. Mens for eksempel Mathiesen som medlem av KNA og enkelte medlemmer av herredsstyret trolig så på bilen som et tegn på modernitet og fremskritt, kan andre ha oppfattet den som en trussel mot eget livsgrunnlag og kultur.¹²⁰

I hvilken grad var diskusjonene omkring den tidlige bilismen preget av en motsetning mellom det urbane og det rurale? Perioden tidlig på 1900-tallet har ofte blitt forstått som en by vs. land konflikt, hvor bøndene holdt igjen lovgivning rundt bil fordi de først ønsket å finne en felles forståelse for bruk av veier og lage lover basert på dette. Knutsen stiller seg derimot kritisk til dette perspektivet, og har uttalt at dette er en forenkling av bøndenes posisjon. Han påstår at bøndenes reaksjon heller handlet om en «agrarkonservativ motstand mot innføring av en ny, dynamisk teknologi.» At motstanden bunnet i en skepsis mot teknologi, såkalt «maskinstorming».¹²¹ Denne uttalelsen ser ikke ut til å stemme helt med bøndene i Eidsvoll som gruppe, da de for eksempel hadde tatt i bruk flere typer ny teknologi som skurtreskere og lokomobiler på sine gårder, og nøt godt av jernbane og dampbåttrafikk som gikk gjennom herredet. En mer rimelig påstand er at bønder, som en relativt konservativ gruppe, var skeptiske til innføring av spesifikt denne nye teknologien. Skepsisen bunnet i at bilen utfordret bønders bruk av et veinettverk som i stor grad hadde vært uforandret i mange hundre år. Bilen ble dermed en utfordring for bøndenes kultur. Det var også en teknologi som bøndene i første omgang ikke ville ha råd til eller få bruk for selv. Som Toldnes har skrevet: «Bøndene visste hva de hadde, men var sterkt i tvil om hva de ville få.»¹²²

3.2.3 Embetsmenn og tjenestemenn med en annen oppfatning

Samtidig som det fremkom skeptiske holdninger rettet mot automobilen, var det andre som mente at herredsstyrets innstilling var for streng. Alle i herredsstyret var ikke like kritiske overfor automobilen. I de mer positive uttalelsene ble bilens kommende utbredelse i samfunnet beskrevet nærmest som et uunngåelig faktum som en måtte vende seg til med tiden. Det er påfallende og må påpekes at alle som ytret en form for optimistisk eller positiv omtale av bilen, ikke var oppført som gårdbrukere av hovedgeskjeft, men hadde andre yrker. Jonas Sandmo var

¹¹⁸ Knutsen, *Veier til modernisering*, 249.

¹¹⁹ Toldnes, *Indtil Automobilerne har gaat sin rolige men sikre seiengang*, 144.

¹²⁰ Toldnes, *Indtil Automobilerne har gaat sin rolige men sikre seiengang*, 4.

¹²¹ Knutsen, *Veier til modernisering*, 276.

¹²² Toldnes, *Indtil Automobilerne har gaat sin rolige men sikre seiengang*, 226.

for eksempel oppført som student og lærer, Isak Collet var lege, Erik Opsahl var sersjant og småbruker¹²³ og Emil Gaustad var oppført som jernbanekonduktør.¹²⁴ Dermed tydeliggjøres skillet mellom gårdbrukere som en interessegruppe som uttrykket en tydelig skepsis mot å slippe bilen til på veier i Eidsvoll, og på den andre siden embetsmenn og tjenestemenn som hadde en mer positiv og progressiv holdning til bilen.

Det er også interessant å merke seg at det heller ikke innad i formannskapet var enighet. Ordføreren Andreas O. Berger, redegjorde sitt syn på hvorfor herredsstyrets uttalelse burde være kritisk til bilen, mens viseordføreren I. Collett stilte seg uenig i herredsstyrets «sterke kritikk av automobiler».¹²⁵ Som Collett selv utalte: «Man maa gjøre sig fortrolig med denne slags kjøretøier, som inden ret længe vil bli almindelig brugt».¹²⁶

Hva kan være årsaken til at denne gruppen i større grad var positivt innstilt til å slippe biler på veiene? Flink har poengtert en utvikling i USA, hvor det etter hvert forekom en spredning av bilen til middelklassen etter de mest velstående selv hadde anskaffet bil.¹²⁷ Gijis Mom har påpekt hvordan en slik spredning økte i Europa i tiden før 1914, og tiltok for fullt etter første verdenskrig.¹²⁸ Tilsvarende forekom det en større utbredelse av bilen i norske bygdesamfunn, da for eksempel lokale næringsdrivende og embetsmenn som leger, veterinærer og prester som representanter for middelklassen var tidlig ute med å ta bilen i bruk.¹²⁹ Mange av medlemmene i herredsstyret som ytret seg mer positivt til bilen kan også sies å ha vært representanter for middelklassen i Norge. Er det mulig at denne gruppen i fremtiden selv så for seg å anskaffe bil? Det er uvisst, men middelklassen som gruppe kom etter hvert til å ta bilen i bruk i Eidsvoll. I kapittel 4.2 blir det tydeliggjort at bilen etter hvert ble forstått som mer enn kun et «leketøy» for de rikeste, men kom til å vise et større nyttepotensial for lokalbefolkningen, ettersom blant annet embetsmenn og tjenestemenn raskere kunne betjene lokalbefolkningen enn tidligere.

3.2.4 Veier til besvær

Ved herredstyremøtet skal blant annet gårdbruker Olsrud ha uttalt at: «Det var nødvendig at sikre veienes benyttelse for almindelige folk udover bygderne.» Et slik utsagn bør ses i

¹²³ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 243.

¹²⁴ Oppført som jernbanekonduktør i, Digitalarkivet, «Emil Gaustad», Folketelling fra 1910.

¹²⁵ I herredsstyret fra 1908-1910, sto Berger oppført som ordfører og Collett som viseordfører, se Eidsvoll kommune, *Oversikt over Kommunestyret m.v. i Eidsvoll fra år 1837 til 1937*, (Eidsvoll: Eidsvoll kommune, 1937), 15-16.

¹²⁶ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 07.08.1908.

¹²⁷ Flink, *The Automobile Age*, 28.

¹²⁸ Gijis Mom, «Encapsulating culture: European car travel, 1900–1940», in *Journal of Tourism History*, (No. 3:3, 2011) 295.

¹²⁹ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 63.

sammenheng med at det var bønder som i størst grad hadde benyttet seg av veiene med hest og kjerre inntil bilene gjorde sitt inntog, og selv opp til 1920 var det hest og kjerre som dominerte veitrafikken i Norge. I bygdene var veiene viktig for handel, mobilitet og samhandling.¹³⁰ Mot slutten av 1800-tallet, med en overgang fra den eldre naturallusholdningen til en pengehusholdning, som førte til et økende kjøp og salg av varer lokalt, men også med hovedstaden, ble Eidsvoll i økende grad preget av samferdsel.¹³¹ Herredet var i en unik posisjon, ettersom jernbanen gikk tvers gjennom bygda. Frakt av gods og varer til og fra jernbanenettverket var, slik sett, viktig for bøndene, og veiene utgjorde dermed en viktig birolle til jernbanen, som bøndene benyttet seg av.¹³²

Bøndenes reaksjon handlet på mange måter om hvem som skal ha rett på å bruke veien. Flere historikere har poengtert hvordan bilens introduksjon på veiene utfordret den gamle bruken og dermed skapte en langvarig forhandling om hvordan veiene skulle fordeles mellom brukerne.¹³³ Jeg mener at disse poengene også er gyldige for Eidsvoll. Hvem skulle ha rett til å bruke veien? Bilen utfordret gamle tradisjoner og bruken veiene hadde hatt til da. De lokale veiene i Eidsvoll, var i hovedsak benyttet til korte reiser av bønder og andre beboere i regionen. Bilene som utgjorde et nytt element kunne kjøre lengre distanser på kortere tid, mens den benyttet seg av et veinett som allerede var i bruk. Dette skapte et behov for å redefinere hva en vei var og hvordan den skulle brukes. En slik forandring kom nødvendigvis ikke med en gang, men krevde gjentatte diskusjoner og forhandlinger. Eriksen har for eksempel påpekt hvordan fotgjengere i hovedstaden i 1920 fortsatt ikke hadde akseptert at veiene var forbeholdt de kjørende og gikk midt i veibanen hvis de følte for det. Lignende ser det ut til å ha pågått en forhandling i Eidsvoll om hvem som hadde forrang til bruk av veien.¹³⁴

Det fremstår som at bønder i møte med bil hadde et fokus på å sikre sine egne næringsveier. Dette har vært et poeng hos Knutsen hvor han understreker at bøndene var skeptiske til andres bruk av «deres» veier, og spesielt bygdeveiene. Dermed argumenterer egentlig ikke Knutsen kun for at bøndenes motstand kun bunnet i «maskinstorming», men at årsaken til motstanden var sammensatt. Det kan være at bøndene anså biler som en fremtidig trussel mot deres egen næringskjøring med hest og kjerre. Hestehold utgjorde ofte en del av bønders økonomi, for eksempel igjennom avl og salg av hester. Vogner og utstyr til hester ble

¹³⁰ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 52.

¹³¹ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 19, 218.

¹³² Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 31.

¹³³ Norton, *Fighting Traffic*, 18; Moraglio, «Knights of Death», 371; Kline, *Consumers in the Country*, 60; Knutsen, *Veier til modernisering*, 238.

¹³⁴ Eriksen, *Et land på fire hjul*, 26-27.

også ofte laget lokalt. Lokale smeder kunne stå for skoing av hester. Dermed kunne også bilen på sikt potensielt utfordre tradisjonelle og lokale næringsvirksomheter.¹³⁵

En annen faktor som kan forklare bøndenes reaksjon på bilen var at bilen kunne ødelegge veiene. Veinettet som eksisterte da bilene ble introdusert i Norge var blitt utviklet for hjulkjøretøy trukket av hester.¹³⁶ Bilene medførte en større belastning enn veiene var dimensjonert for, noe som kunne føre til skade på veilegemet. Samtidig møtte bilene også utfordringer ettersom veiene var såpass dårlige at bilene fort kunne punktere eller bli påført større slitasjeskader, og da var det ofte bønder som måtte bidra med å taue bilene.¹³⁷

I denne sammenhengen var også veibehovet forskjellig ut ifra om en brukte hest eller bil. Kan det ha eksistert en motsetning i hva slags type veikvalitet de forskjellige befordringsmidlene trengte? Toldnes har hentet et poeng fra Dionysius Lardner, hvor hester med sine hover trengte et mykt og ujevnt underlag for å få godt feste på veien, mens hjulet trengte det stikk motsatte, et hardt og jevnt underlag.¹³⁸

Det kan også settes spørsmålstejn ved om bilen utfordret hvordan nye veier skulle legges og eldre veier vedlikeholdes. Veistandarden i Norge var generelt dårlig ved starten på 1900-tallet. Eksisterende veier var ikke dimensjonert for bilbruk, og legging av nye hovedveier var ikke en statlig prioritet.¹³⁹ Selv om Akershus hadde størst veitetthet i landet ble det også her snakket om veinød i denne perioden.¹⁴⁰ Som nevnt tidligere, hadde lokale gårdbrukere ansvar for å utbedre og legge nye bygdeveier i sine herreder, etter vegloven av 1851, såkalt pliktarbeid.¹⁴¹ Den økende bilismen kan også ha ført til en frykt for større skade på veiene som gårdbrukerne var satt til å vedlikeholde, noe som kunne kreve større behov for veivedlikehold enn tidligere. Det kan også ha vært en frykt for å skulle miste posisjonen pliktarbeidet førte med seg og at de på sikt måtte gå over til å betale skatt.¹⁴²

Som tidligere nevnt gikk veiutviklingen i Eidsvoll sakte mot en profesjonalisering. Det var alt blitt opprettet noen få veivokterstillinger før 1908.¹⁴³ Samtidig var det en del i herredsstyret som var imot å gå over fra pliktarbeid til en profesjonalisering via veivokterstillinger. Det ser man ved en votering angående overgang til veivokterordning i et

¹³⁵ Knutsen, *Veier til modernisering*, 239, 276.

¹³⁶ Knutsen, *Veier til modernisering*, 15.

¹³⁷ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 49.

¹³⁸ Bård Toldnes, *Vendepunktet: Trafikksikkerhet i Norge 1945-2000*, 1.utgave, (Bergen: Fagbokforlaget, 2020), 26.

¹³⁹ Knutsen, *Veier til modernisering*, 303.

¹⁴⁰ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 28.

¹⁴¹ Knutsen, *Veier til modernisering*, 101.

¹⁴² Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 48.

¹⁴³ Eidsvoll kommune, *Oversikt over kommunestyret*, 35-36.

herredsstyremøte holdt året etter.¹⁴⁴ I denne sammenhengen er det kanskje mulig å snakke om en slags følelse av «eierskap» til veiene. Bøndene hadde i stor grad vedlikeholdt og betalt for veiene, og irriterte seg over at andre skulle bruke og potensielt ødelegge dem.¹⁴⁵

Samtidig var det ikke slik at befolkningen i Eidsvoll ikke ønsket bedre veier. Det vitner flere leserinnlegg i *Eidsvold Blad* om. Flyen påpeker at veiene ofte var et diskutert tema på herredstyremøtene i Eidsvoll. I Eidsvoll var mange smale og ujevne veier, som egnet seg best for hest og vogn. Midtdelen av veien stakk ofte opp, og det var mange som ikke var grøftet, som igjen ofte førte til at veiene gikk i oppløsning ved mye nedbør om våren og høsten. Selv om det var et sterkt ønske fra lokalbefolkningen, tok det likevel tid før veiene ble forbedret.¹⁴⁶ Det var ikke innlysende på dette tidspunktet at biler på sikt skulle bidra til en forbedring av veistandarden.

3.2.5 Skader og ulykker

Bilen utgjorde et nytt og potensielt farlig element i trafikken på veiene. I herredsstyrets uttalelse sto det at bilen ville medføre «megen ulykke under våre forhold». Det eksisterte en frykt for ulykker og skader som bilen kunne forvolde på veien og dens brukere.

For eksempel uttrykte gårdbruker Aas en bekymring for å la barn og kvinner få kjøre med hest og vogn på veiene hvis biler skulle slippe til, og ønsket derfor å innskrenke bilkjørsel til enkelte dager i uken. Utsagnet avspeiler noe av samtidens mer begrensede kjønnsperspektiv hvor kvinner kunne bli kategorisert sammen med barn. Begge ble ansett som skjøre og noe som måtte beskyttes. Utsagnet uttrykker også en frykt for skaden bilen kunne påføre brukerne av veien.

Av drepte og de som ble hardt skadet i trafikken, utgjorde barn en stor gruppe ved begynnelsen av 1900-tallet. Gatene og veiene var områder som barn tidligere hadde brukt som lekeplass da hest og vogn dominerte trafikkbildet.¹⁴⁷ Bilen derimot, forandret dynamikken i veibruken. Den ble ansett for å gjøre veiene til et mer farlig oppholdssted, spesielt på grunn av fartsøkningen den medførte.¹⁴⁸ Det var også en tendens at unge og gamle mennesker ble påkjørt og drept av biler uten at det fikk følger for sjåførene, ettersom lovverket enda ikke var blitt tilpasset bilismen i tilstrekkelig grad.¹⁴⁹ Ut ifra et slikt perspektiv er det ikke uforståelig at det eksisterte en bekymring hos representantene i herredsstyret for at økt bilisme på veiene

¹⁴⁴ *Eidsvold blad*, «Eidsvold herredsstyre», 19.01.1909.

¹⁴⁵ Ronald Kline har skrevet om et lignende fenomen på bygdene i USA. Kline, *Consumers in the Country*, 61.

¹⁴⁶ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 217-218.

¹⁴⁷ Toldnes, *Vendepunktet*, 17.

¹⁴⁸ Toldnes, *Vendepunktet*, 45.

¹⁴⁹ Toldnes, *Vendepunktet*, 30-32.

potensielt ville føre til flere ulykker, skader og dødsfall i Eidsvoll. Det kan også være en årsak til at herredstyrets høringsuttalelse uttrykte et ønske om strengere regulering rundt bilisme og bilkjøreres plikter.

Selv om bilen, etter dens inntog, var involvert i flere trafikkulykker er det samtidig viktig å påpeke at, som i andre land, var veiene heller ikke ufarlige før bilen ble introdusert.¹⁵⁰ I Norge forekom det flere ulykker med både hest og vogn, fotgjengere og syklistene også før bilens tid. Likevel var begynnelsen av 1900-tallet en periode med flere teknologiske nyvinninger, som blant annet medførte en rekke ulykker og skapte et økt press på samfunnet.¹⁵¹

Hvordan skulle da slike problemer imøtekommes? Bønder i herredsstyret ytret ønske om å begrense bilkjøring i størst mulig grad. Lærer Sandmo, var derimot mer positivt til å slippe bilen til i bygda og trakk frem sykkel som et eksempel på et befordringsmiddel som hadde blitt tilpasset samfunnet tidligere, og at bilen ville kunne få en lignende utvikling. At sykkel ble trukket fram er interessant, ettersom den på et tidligere tidspunkt ofte ble omtalt i mye lignende ordlag som bilen. Ved sykkelens introduksjon ble den av mange ansett som et farlig befordringsmiddel, som utgjorde en sikkerhetsrisiko for menneskene som ferdes langs veiene, til fots eller på hest. Det var flere tilfeller hvor mennesker og dyr kom til skade i møte med syklistene. Sykkelsituasjonen skapte store debatter i Norge på slutten av 1800-tallet, og presset frem behov for endringer og tilpasninger i lovverket. Dette førte til en strengere regulering rundt syklisters bruk av veinettet.¹⁵²

Diskusjonen og problemene sykklene utløste, førte også på sikt med seg løsninger og regulering. Syklens introduksjon i samfunnet vitner om hvordan ny teknolog ofte kunne bli møtt med motstand i første omgang, når det var usikkerhet om hvordan teknologien skulle bli brukt og tilpasset de eksisterende systemene i samfunnet. Slik sett trekker Sandmo i sin uttalelse frem et interessant perspektiv, da han påpekte at hester først var redde for sykler, men at de i 1908 var blitt vant til dem, og argumenterte med at man med tiden også kom til å bli vant med bilene. Sandmo utalte selv at «[...]motorvogne blir fremtidens kjøretøier[...]» og representerte dermed et syn som var mer fremtidsoptimistisk enn mange av de øvrige representantene i herredsstyret.

3.2.6 Luksuskjøretøyet

Et perspektiv som også kan trekkes frem er nytteperspektivet. Hva skulle bilene være godt for? Ordføreren Berger påpekte at bilene var «[...], luksuskjøretøier, og det vil ta en aarrække før de

¹⁵⁰ Esbester & Wetmore, «Introduction», 311.

¹⁵¹ Toldnes, *Vendepunktet*, 28.

¹⁵² Magne Brekke Rabben, *Sykkelens historie i Norge*, (Trondheim: Museumsforlaget, 2017), 78-79.

kan bli til brug for folk ialmindelighed.» Gårdbruker Olsrud påpekte også at en måtte «[...] sikre veiens benyttelse for alminnelige folk».¹⁵³ Denne usikkerheten rundt hva bilen kunne brukes til, var ikke herredsstyret i Eidsvoll alene om å uttrykke. En lignende debatt foregikk også på nasjonalt nivå. Det var for eksempel utenkelig at bilen skulle komme til å utfordre jernbanen i langdistansefrakt av gods og mennesker, slik den kom til å gjøre på 1920-tallet. Heller ikke optimister i vegvesenet eller KNA oppfattet bilen som en konkurrent til jernbanen. For eksempel så vegdirektørene for seg at bilen i hovedsak ville ha en begrenset utbredelse som individuell personbiltransport.¹⁵⁴

Spørsmålet om hvem veiene skulle være til for, leder tilbake til diskusjonen om bilens sosiale status. Bilen ble ansett som et rikmannsfenomen, i motsetning til hesten som var bøndenes fremkomstmiddel. De var ikke ansett for å være til nytte for «vanlige mennesker», og derfor kan det virke som at en streng regulering var ansett som mer legitimt av bilskeptikerne i Eidsvoll.¹⁵⁵ En generell bekymring og skepsis blant befolkningen i norske distrikter var at veiene skulle flomme over av rike bilister som kjørte for moro skyld uten mål og mening, såkalt «lystkjøring». En unyttig utfoldelse som kun var til glede for sjåførene.¹⁵⁶

Christopher Berry har påpekt at nærmest alle samfunn gjennom tidene har hatt en kategorisk distinksjon mellom hva som er luksus og hva som er nytte, og at disse nærmest står i et motsetningsforhold til hverandre.¹⁵⁷ Der nyttegjenstanden utfyller en form for nødvendighet for samfunnet, er luksus som oftest overflødige og raffinerte gjenstander eller opplevelser knyttet til menneskelig nytelse.¹⁵⁸ Ikke bare var bilen ved starten av 1900-tallet en luksusgjenstand, men disse reisene som overklassen tillot seg, enten i form av lystkjøring på landet eller i form av touring i utlandet var også en form for luksus. Det var ofte at destinasjonen egentlig ikke var målet for bilreisen, men at reisen i seg selv var målet og det som ga glede for forbrukeren. At bilen var assosiert med forskjellige former for luksus kan forklare hvorfor mange mennesker i Eidsvoll utviste en skeptisk holdning til bilen. Kjøring med bil var en aktivitet for de som hadde penger og fritid, og skapte dermed en stor kontrast mellom rik og fattig.¹⁵⁹ Mange bønder motsatte seg derfor denne lystkjøringen som bare velstående bilister

¹⁵³ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 07.08.1908.

¹⁵⁴ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 52.

¹⁵⁵ Toldnes, *Vendepunktet*, 29.

¹⁵⁶ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 20.

¹⁵⁷ Christopher J. Berry, *The idea of luxury: A conceptual and historical investigation*, (Cambridge: Cambridge University press, 1994), 231-232.

¹⁵⁸ Berry, *The idea of luxury*, 8, 11.

¹⁵⁹ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 244.

kunne tillate seg og som i tillegg forstyrret og potensielt kunne skade lokalsamfunnet de kjørte gjennom.

Om viktariatidens England har Matthew Hilton poengtert at det tidligere eksisterte en relasjon mellom moral og forbruk. For eksempel var det et ordskifte rundt forbruk som var sentrert rundt nyttig og unyttig konsum av varer. Denne debatten vedvarte inn på 1900-tallet, der et nyttig konsum bidro til sosial og økonomisk utvikling i samfunnet. Et unyttig konsum var forbruk av luksuriøse varer som kun kom forbrukeren til gode og ikke samfunnet. En slik handling ble derfor ansett å være umoralsk.¹⁶⁰ Ut ifra det tilgjengelige kildematerialet er det ikke mye som indikerer at bilen ble ansett som umoralsk, men diskusjonen rundt bilen i Eidsvoll ser ut til å ha båret preg av moralske aspekter.

Ut fra herredsstyrets uttalelser fremkommer det at mange hadde klare motsetninger mot å slippe bilen til på veiene i bygda. Hvis en ny veglov og motorvognlov skulle gi bilene større tilgang ønsket herredsstyret som helhet at det skulle være med klare forbehold. Samtidig økte bilparken i Norge jevnt i denne perioden og dermed også antallet bilister som benyttet seg av veiene i Akershus. Utviklingen gikk mot at flere biler kjørte på både hovedveier og bygdeveier, noe som både amtet og Eidsvoll herredsstyre merket seg.

3.2.7 Økende bilisme og flere uttalelser

Sommeren 1909, kunne lesere av *Akershusposten* registrere at det var et økende problem på Romerike med ulovlig bilkjøring på veier som ikke var godkjent på amtets bilkart. Politimesteren hadde derfor sett seg nødt til å anmelde flere av disse bilistene.¹⁶¹ Dette vitner om at bilen begynte å få større utbredelse på veiene i Romerike, men også at flere bilister utfordret datidens lovgivning, som av denne gruppen ble oppfattet som svært restriktiv.

I 1909 svarte Eidsvold herredsstyre på et skriv fra et statlig departement angående lov om bruk av motorvogner, hvor de ble bedt om å redegjøre for de erfaringer de hadde gjort seg rundt bilen. Herredsstyret ga følgende uttalelse:

Enkelte ulykker er indruffet, og dette har visnok oftest sin grund i chaufførernes mangel paa forsiktighed, bl. a. ved at undlade i betimelig tid at give signal i kurver, eller stanse, naar hester viser tegn paa frygt. - Man vil ogsaa pege paa, at enkelte automobilkjørende skjuler numeret ved kufferter o.l. - skade paa veilegemet er os bekjendt ikke forekommet; nogen nytte har automobilerne endnu ikke gjort distriktet.¹⁶²

¹⁶⁰ Matthew Hilton, «The Legacy of Luxury: Moralities of Consumption Since the 18th Century», in *Journal of Consumer Culture*, (Vol.4, No. 1., 2004), 105-106.

¹⁶¹ *Akershusposten*, «Flere automobileiere», 24.07.1909, morgenutgave.

¹⁶² SAO/K-237-001/A/Aa/L0003, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret, Serie A-Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 08.02.1904-09.11.1910. «Formandskapsmøde 13. november 1909», s. 298-299, sak nr. 2.

Ut ifra uttalelsen fremkommer det at bilister var blitt mer vanlig å møte på veiene i Eidsvoll. Den samlede uttalelsen stiller seg dog relativt negativt til de erfaringene som var blitt gjort med bil i bygda. Visse ulykker hadde inntruffet, og herredsstyret mente at skylden lå på bilistene som ikke utviste nok forsiktighet. Det er stor sannsynlighet for at bilister forårsaket en del ulykker på veiene i Norge, men bilister i samtiden påstod også at hestekjørere ofte bidro til å gjøre situasjonen farlig ved at de ble nervøse i møte med bil og handlet på en måte som skremte hestene.¹⁶³ Det er dermed godt mulig at begge parter medvirket i å skape farlige situasjoner. Herredsstyret påpekte også at bilen ikke hadde gjort noen nytte for distriktet. Dette kan igjen kobles opp mot oppfatningen av bilen som et luksusobjekt, og at luksus var assosiert med unyttighet. Den skeptiske og negative holdningen rettet mot bilen var ikke Eidsvoll herredsstyre alene om å ytre. I sine tilbakemeldinger til departementet ga nærliggende herreder, som Ullensaker, Nes og Feiring lignende eller mer kritiske tilbakemeldinger på sine syn og erfaringer relatert til bilen.¹⁶⁴

3.2.8 På vei mot en endring i holdninger

Samtidig som herredsstyrets uttalelse forholdt seg skeptisk til sine erfaringer med bilen i 1909, er det mulig å se tendenser i Eidsvoll til at deler av lokalbefolkningen iløpet av få år begynte å bli mer vant til teknologien. Denne humoristiske innsendelsen i *Eidsvold Blad* fra 1912 forteller noe om synet på teknologien som var i en rivende utvikling.

«Utviklingen gaar raskt for sig paa alle omraader. Selv tiggeriet maa vel i længden undergaa ændringer. Naar aeroplanernes tid kommer og automobilerne er blit et simpelt jordig befordringsmiddel, som omtales med samme foragtelige tonefald som apostlernes heste, trillebører, eller lignende, saa indtræder der en anden æra hos tiggerne ogsaa. De vil da, isteden for at spørge efter avlagte sko, komme med hatten i haaanden og si: «aa, undskyld, Di, Di skulde vel ikke ha en gammel fillete automobil og gi en stakkars saarbent fant!»¹⁶⁵

Biler var blitt mer vanlige, og som innsenderen spådde, ville den med tiden spre seg til et bredere lag av befolkningen. Innsendelsen viser et mer optimistisk syn på bilens fremtid i samfunnet, da vedkommende så for seg at teknologien på sikt ville bli normalisert.

I den samme utgaven av *Eidsvold Blad* var det også trykt en lengre artikkel som tok til orde for å opprette en bilrute som skulle gå fra en av togstasjonene i Eidsvoll til Bjerke i Nannestad og deretter til Hurdal. Argumentet for dette forslaget var at mange avsidesliggende bygder lå for langt unna jernbanen og derfor falt bak i samfunnets utvikling. Derfor foreslo

¹⁶³ *Eidsvold Blad*, «Automobilkjøring», 27.09.1907.

¹⁶⁴ *Eidsvold Blad*, «Feiring herredsstyre», 02.11.1909.

Eidsvold Blad, «Ullensaker herredsstyre», 05.11.1909.

Eidsvold Blad, «Nes herredsstyre», 30.12.1909.

¹⁶⁵ *Eidsvold Blad*, «Fremtidens tiggere», 06.07.1912.

innsenderen at en stabil bilrute skulle opprettes, som kunne overta person-, post- og varetransport. I artikkelen påpektes det at Hurdal herred i første omgang var aktøren som burde ta ansvar for opprettelsen av en rutebilordning, men at andre som var bosatt langs den mulige ruten også ble bedt om å vise interesse, da den ville komme dem til gode.¹⁶⁶

Denne artikkelen var kanskje av større relevans for de herredene som lå lenger unna jernbanen, men artikkelen viser også at forfatteren hadde en tanke om at bilen potensielt kunne ha flere bruksområder i lokalsamfunnene på Øvre Romerike. Ut ifra artikkelen får en også et inntrykk av at opprettelsen av en slik bilrute ville kunne bidratt til å utvide forståelsen av bilen i bygdene, mot et objekt som viste større nytte for lokalbefolkningen. I samtiden var rutebilen viktig i Norge for å øke befolkningens aksept og endre deres forståelse av hva en bil kunne brukes til.¹⁶⁷

3.3 Fortolkninger av bilen, 1908-1912

3.3.1 Et spørsmål om makt

Ut av det presenterte kildematerialet fremkommer det at det eksisterte forskjellige fortolkninger av bilen i Eidsvoll. Det er derfor interessant å stoppe opp og spørre om det var en gruppe som hadde et fortolkningshegemoni? Ut ifra det tilgjengelige kildematerialet fremstår det som at ulike stemmer fikk komme til uttrykk i Eidsvoll, både de som var positive og negative til bil. Samtidig kan det ha vært stemmer som ikke kom til uttrykk. Ut ifra kildematerialet er det påfallende at for eksempel mennesker fra det lavere sosioøkonomiske sjikt ikke ser ut til å ha uttalt seg. Hvilken forståelse som eksisterte blant for eksempel fabrikkarbeidere i Eidsvoll vites derfor ikke.¹⁶⁸

Selv om det ikke ser ut til å ha forekommet et tydelig hegemoni i tolkningen, fremkommer det at bøndene som gruppe hadde stor innflytelse på herredsstyrets endelige beslutning i høringsuttalelsen i 1908. Dermed er makten som lå i diskursene interessant å trekke frem. Hvem hadde mulighet og innflytelse til å påvirke beslutninger som ble tatt rundt bilen? Fordeling av makt er asymmetrisk, og visse grupper i samfunnet ville derfor ha større gjennomslagskraft for sitt syn enn andre ut ifra hvilken innflytelse og posisjon de hadde.¹⁶⁹ Gårdbrukerne som interessegruppe ser i denne perioden ut til å ha hatt størst innflytelse på

¹⁶⁶ *Eidsvold Blad*, «Automobilrute Eidsvold-Bjerke sogn-Hurdalen», 06.07.1912.

¹⁶⁷ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 214.

¹⁶⁸ Om hegemoni i diskurser, se Jørgensen & Phillips, *Diskursanalyse som teori og metode*, 48, 60-61.

¹⁶⁹ Klein & Kleinman. «The social construction of technology», 34-35, 38, 40-42; Norman Fairclough, *Language and Power*, 10th impression, (Harlow: Addison Wesley Longman Limited, 1989), se spesielt delkapittel «Power and access to discourse», 62-65; Isabela Fairclough & Norman Fairclough, *Political Discourse Analysis: A Method for advanced students*, (New York: Routledge, 2012), 113.

lokalpolitikken i Eidsvoll og derfor kunnet i større grad kontrollere viktige politiske forhandlinger rundt regulering av den tidlige bilismen.

3.3.2 Ulike forståelser

Forståelsen av bilen og bilismen var fremdeles sprikende i Eidsvoll herred i perioden fra 1908 til 1913. Kammerherre Mathiesen, som bygdas første bileier representerte et syn på bilen hvor den ble ansett som en moderne og spennende teknologi som kunne brukes til privat befordring. Bønder og hestekjørere ser ikke ut til å ha endret sitt syn på bilen. For denne gruppen ble kjøretøyet fortsatt ansett som et produkt uten stor samfunnsnytte som var forbeholdt en høyere sosioøkonomisk klasse. Ikke minst ble bilen oppfattet som et forstyrrende element på veiene som bøndene tradisjonelt hadde benyttet seg mest av i Eidsvoll. Embetsmenn og tjenestemenn så derimot et potensiale i bilen og så for seg at teknologiens utbredelse i samfunnet var uunngåelig. De var derfor i større grad pragmatiske og mente at en måtte finne mer hensiktsmessige måter å integrere kjøretøyet i Eidsvoll. Ut ifra innsendelsene til *Eidsvold Blad* i 1912 kan det også virke som at bilen var i ferd med å bli mer utbredt og få større aksept blant befolkningen. At forskjellige interessegrupperinger uttrykte ulike meninger i perioden vitner om at bilen hadde en fortolkningsmessig fleksibilitet og at det ikke fantes en entydig forståelse.

Undersøkelsen av kildematerialet viser at bilen som en ny teknologi var kontroversiell. Den skapte reaksjoner da den i økende grad benyttet seg av hovedveier som gikk gjennom Eidsvoll i tiden opp mot 1913. Samtidig var endringer i emning. Bilismen var på vei inn i en ny fase med en kommende nasjonal veglov og motorvognlov som ville føre med seg en utvikling i bilbruk og i debatten rundt bil. Flere kom til å se en nytte av bilen og tok den i bruk til nye formål.

4. Eidsvoll etter motorvognlovens implementering, 1913-1922

Norge fikk en ny veglov og motorvognlov i 1912, men motorvognloven ble først implementert 1. april 1913. Dette førte til at Norge fikk mer ensrettede nasjonale regler, og gjorde det lettere å reise uten å måtte søke tillatelse og sette seg inn i hvert enkelt amts regler for bilkjøring. En sentral bestemmelse i den endelige vegloven fastholdt at all bilkjøring på bygdeveier var forbudt¹⁷⁰, med mindre herredsstyrene i dialog med sine amtmenn eventuelt valgte å oppheve forbudet.¹⁷¹ Dette var altså en endring fra det første lovutkastet, som flere herredsstyrer hadde utvist en skeptisk holdning til. De første årene etter 1913 forekom det gjentatte forhandlinger mellom amtmannen i Akershus og herredsstyret i Eidsvoll, men også innad i herredsstyret om hvilke veier som skulle åpnes for bilkjøring, og hvilken rolle bilen skulle ha i bygda. I 1913 var det fortsatt kun Mathiesen som eide bil i Eidsvoll¹⁷², men fra 1914 og utover økte antall bileiere i bygda. Samtidig, fra 1913 til 1920 ble herredets bygdeveier gradvis åpnet for bilkjøring.

Veiloven av 1912 fremstår på mange måter som et kompromiss mellom privatbilistene og herredene. Norge fikk ensrette nasjonale regler for bilkjøring. Alle amt åpnet sine hovedveier for bilkjøring, mens herredene fikk innflytelse lokalt over hvilke bygdeveier som kunne benyttes av bilister. Eidsvoll fikk dermed til en viss grad ta utviklingen i eget tempo. Overgangen gikk derfor roligere for seg, og kan over tid ha vært medvirkende i å gjøre flere mer vennlig innstilt overfor bilen.

Dette kapittelet vil nærmere undersøke hvordan anskaffelse av bil spredte seg til en større andel av Eidsvolls befolkning og over tid ble mer integrert i lokalsamfunnet. Lovendringer slapp bilen til på veiene, men hvor kom initiativet fra? Holdninger ser over tid ut til å ha endret seg mot en større aksept fra lokalsamfunnet, men viktige spørsmål blir da i hvilken grad dette skjedde og hvilke meninger ulike aktører hadde? Kapittelet undersøker også en ny gruppe bilister som gjorde sitt inntog i bygda i perioden. Et annet sentralt spørsmål blir hvorvidt disse bilistene utgjorde en nytte eller et problem for samfunnet? Generelt ser det ut til at bilen som kjøretøy fikk større aksept fra flere i denne perioden, men at den fortsatte å være en kontroversiell gjenstand som måtte finne sin plass i samfunnet med gjentatte

¹⁷⁰ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 20.

¹⁷¹ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 227.

¹⁷² I statistikk fra vegdirektoratets arkiv står det oppført hvor mange kjøretøyer det var registrert i hvert amt inntil 15. oktober 1913. Kun 5 var registret på Romerike og Vinger. Ut ifra dette kan en videre tolke at Mathiesen i 1913 eide to av disse bilene, med hans Mercedes og Napier. RA/S-1663/F/Fi/L0001/0001. Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Bilavdelingen M, Serie F- utskilte arkivdeler, Fi- enkelt saker, Automobilruter, Automobilruter 1913, Mappe: «bemerkninger til veid. Uttalelse om automobiltrafikken i sit budget f. pr. 15/10 1913», dokument: Automobiltrafikken, s.4.

diskusjoner og reguleringer på lokalt nivå. I starten av perioden måtte Eidsvoll ta stilling til ny veglov og spesielt en ny motorvognlov.

4.1 Herredsstyret og motorvognloven

Herredsstyret fikk, med de nye lovene, et økt ansvar for regulering av sine bygdeveier. Ved nærmere undersøkelse av de to største lokalavisene *Eidsvold Blad* og *Eidsiva*, var det ingen oppslag rundt implementeringen av den nye motorloven. Eidsvoll herredsstyre måtte likevel raskt uttale seg om bilismen som følge av den nye loven. Akershus amt stilte tidlig spørsmål om det var noen av hovedveiene i Eidsvoll hvor bilkjøring burde begrenses eller forbys, og om det var noen bygdeveier som kunne åpnes for bilkjøring.¹⁷³

Henvendelsen ble besvart på et representantmøte våren 1913.¹⁷⁴ Etter råd fra Lensmann, vedtok herredsstyret enstemmig at hovedveier etter motorvognloven var tillat for bilkjøring, men ønsket at bilister utviste forsiktighet på noen veistrekninger som var ansett som vanskelige, eller hadde krappe svinger. Disse strekningene var: Trondheimsveien fra Langset til Stange, Eidsvoll stasjon til Eidsvoll kirke, Byrud til Feiring og fra Byrud til Tissjøen. Veien over Sundbroen var den eneste hovedveien som herredsstyret ville nekte overkjøring med bil, men det fremkommer ikke fra kildematerialet hvorfor kjørsel skulle forbys. Sannsynligvis kom det av at broen var smal og rekkverket i dårlig stand, som gjorde at forholdene ikke var godt egnet for ferdsel med bil.¹⁷⁵

Noen bygdeveier ble også åpnet for bilkjøring, med unntak av strekningene: fra Stensby Skole til Byrud bro, fra Åsveiskillet til Tømte, fra Fagerli til Baarstad, fra Bøn stasjon til Finstad skole, fra Vålerhagen til Dal, fra Sundgården til Langset og fra Frilset til Sundgården. I praksis forble dermed de fleste bygdeveier i herredet stengt. Det står ikke oppført noen konkret årsak til dette, men det var sannsynlig at veienes kvalitet, dimensjonering og lokale bønders hyppige bruk av disse strekningene bidro til å holde dem stengt for bilferdsel. Ved senere diskusjon om å åpne opp flere av disse veiene, var dette argumenter som ble trukket frem.¹⁷⁶

Ifølge *Eidsvold Blad* hadde noen representanter ytret et klart ønske om at all automobiltrafikk burde forbys på bygdeveiene, noe som vitner om at bilen fortsatt møtte motstand i Eidsvoll. Men avisen rapporterte også at andre på møtet fant denne holdningen

¹⁷³ SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «representantmøde 14. april 1913», s.136, sak nr. 7.

¹⁷⁴ SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «representantmøde 30. mai.1913», s.145-146, sak nr. 7

¹⁷⁵ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 226.

¹⁷⁶ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 22. 01.1915.

gammeldags, og mente at det ikke nyttet å stanse bilens utvikling i samfunnet.¹⁷⁷ Det er rimelig å anta at de som stilte seg kritisk til bilen i 1913, i hovedsak er den samme gruppen som var kritiske i 1908, altså i stor grad gårdbrukerne. Eksempelvis ved et senere herredstyremøte i 1914, uttrykte gårdbruker Anton Haga en beklagelse overfor herredet at det var blitt gitt tillatelse til å kjøre bil på flere av bygdas veier, men at det nå ikke kunne gjøres noe med avgjørelsen ettersom den var blitt vedtatt av amtsveistyret.¹⁷⁸ Ut ifra uttalelsen kan det virke som Eidsvoll herredsstyre opplevde et økt press fra øvre styresmakter når det gjaldt åpningen av sine veier. Dette gjøres videre rede for i delkapittel 4.1.2.

Det er viktig å merke seg at Eidsvoll faktisk åpnet opp noen av sine veier, da herredsstyret fortsatt hadde mulighet til å forby bilkjøring på bygdeveiene. I KNAs håndbok fra 1915 er det en oversikt over hvilke veier i Norge som var åpne for kjøring med bil og hvilke som var stengt. I Akershus fremkommer det at det var flere herreder som fortsatt forbød all bilkjøring på sine bygdeveier.¹⁷⁹ At herredsstyret i Eidsvoll enstemmig gikk inn for at visse bygdeveier kunne kjøres med bil, kan vitne om en sakte forandring i befolkningens holdninger til bilismen. I motsetning til herredsstyrets skeptiske uttalelse om motorvognloven i 1908, eksisterte det i 1913 fortsatt uenighet i herredsstyret rundt bilen, men det ble allikevel enstemmig vedtatt å åpne opp noen bygdeveier. Dette peker mot en utvikling i herredets forståelse og aksept av bilen, der flere anerkjente bilisters bruk av det lokale veinettet.

4.1.1 100 årsjubileet, en unik mulighet

Jubileumsfeiringen av grunnloven i 1914 frembød Eidsvoll en unik mulighet til å i større grad åpne bygda for biltrafikk. Eidsvoll hadde en stor symbolsk betydning for nasjonen Norge, og skulle arrangere en større 17. maimarkering som strakte seg over to dager. Prominente gjester som skulle komme til bygda var, blant annet, representanter fra kongefamilien, Stortinget og Regjeringen. Det var videre forventet et stort antall besøkende fra Kristiania og andre nærliggende områder som ville reise til Eidsvoll for å få med seg festlighetene.¹⁸⁰ Som følge av den store mengden besøkende som ville komme til herredet både til 17. maifeiringen og resten av jubileumsåret, forekom det en større debatt i Eidsvoll herredsstyre rundt muligheten for å åpne opp Eidsvolls veier for privatbilisme og for å tillate rutebilselskaper å drive kommersiell kjøring.

¹⁷⁷ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold Herredsstyre», 03.06.1913.

¹⁷⁸ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold Herredsstyre», 23.06.1914.

¹⁷⁹ KNA, *Kongelig norsk automobilklubs Haandbok*, (Kristiania: KNA, 1915), 211-214.

¹⁸⁰ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 22-30.

I et herredstyremøte våren 1914, ble det forfattet en uttalelse til amtmannen i Akershus som hadde mottatt to søknader om muligheten for å drive rutebilkjøring med automobiler fra Dal st. til Eidsvollsbygningen, eventuelt fra Eidsvoll st. til Eidsvollsbygningen i perioden mai til september. En søknad var kommet fra Bennets reisebyrå som ønsket å sette inn 8 automobiler med plass til 6 passasjerer i hver. For Bennets reisebyrå ble følgende beslutning tatt:

Idet man henholder sig til lensmandens paategning kan herredsstyret anbefale din ansøkte tillatelse gis. Man finder at det bør være nogenlunde almindelig adgang til at benytte automobilerne af hvor takst for befordringen angår finder man kr.1.00 at være et passende beløb pr. person for turen Dal st. – Eidsvollsbygningen eller omvendt.¹⁸¹

Det er interessant å merke seg at herredsstyret forsøkte å regulere prisen på en privat aktørs tjenestetilbud. Dette vitner om at herredsstyret ønsket å sette en takst som kunne gi den allmenne befolkning mulighet til å benytte rutebilene. Bilen skulle ikke lenger kun være for de mest velstående i samfunnet, men skulle kunne brukes av flere.

Carl Simonsen hadde også sendt inn en søknad om å frakte turister og besøkende i Eidsvoll i 1914, men fikk avslag på sin henvendelse:

[...] andragede fra Carl Simonsen om trafikering med automobiler med største vekt 1950 kg (plads for 10 a 11 passager). Beslutning: Idet man henholder seg til lensmandens paategning kan den ansøkte tillatelse ikke anbefales gis.¹⁸²

Ut ifra kildematerialet fremkommer det at Simonsen ønsket å opprette rutebiltrafikk med store biler, som ville kunne fraktet et større antall passasjerer i Eidsvoll, men i lensmannens uttalelse til herredsstyret ble bilens vekt på 1950 kg ansett som for tungt for ferdsel på herredets veier. Dette viser at bekymringen for at biler skulle kunne gjøre skade på veilegemet fortsatt var eksisterende i Eidsvoll, og at man derfor heller godkjente lettere og mindre kjøretøy.

I *Eidsiva* ble herredstyremøtet kortere oppsummert. Blant annet ble ordvekslingen rundt bilruter og bruk av automobiler på 17. mai tatt opp. I dette kildematerialet fremkommer det flere paralleller til debatten som oppstod rundt høringsuttalelsen i 1908. Det var fortsatt skillelinjer i diskusjonene. Veier og hvem som skulle få bruke dem, var fortsatt et sentralt spørsmål. Noen trakk frem et ønske om å forby bilkjøring på festmarkeringen. Andre i herredsstyret mente biler måtte gis tillatelse til å kjøre på veiene. Til slutt endte herredsstyret opp med å vedta lensmannens uttalelse til rutebilene, mot to stemmer.¹⁸³

¹⁸¹ SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «Representantmøde 14. april 1914», s.207-208, sak nr. 9.

¹⁸² SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «Representantmøde 14. april 1914», s.208, sak nr. 6.

¹⁸³ *Eidsiva*, «Eidsvold herredsstyre», 18.04.1914.

Ut fra debattene i herredstyre-møtet fremkommer det at det i stor grad var de samme menneskene som i 1908 uttalte seg enten for eller mot bilen. Gårdbrukerne Julsrud og Haga, var begge representanter som stilte seg negativt mot å slippe bilen til på 17. mai-feiringen. Julsrud utalte «De vilde være til gene for trafikken med hest, saa bønderne vilde ha vanskelig for at benytte veiene, paa samme tid som de kom i veien for dem som søker erhverv som vognmand.» Ut ifra denne uttalelsen fremkommer det igjen at bøndene anså bilen som en utfordrer til deres bruk av veiene, men også deres potensielle mulighet til å gjøre økonomisk profitt på å kjøre som vognmenn. Derfor ønsket denne gruppen å regulere bilkjøring i størst mulig grad. Bøndene var av den oppfatning at veiene burde forbeholdes bøndenes hestekjøring. Samtidig er det også interessant å merke seg at gårdbrukeren Edvard Røisistuen¹⁸⁴ utalte at han hadde endret sin tidligere oppfatning, og nå var av den oppfatning at en måtte vende seg til bilene. Dette vitner om at oppfatningen til noen bønder var i endring, og at de som gruppe ikke lenger utgjorde en like samlet enhet.

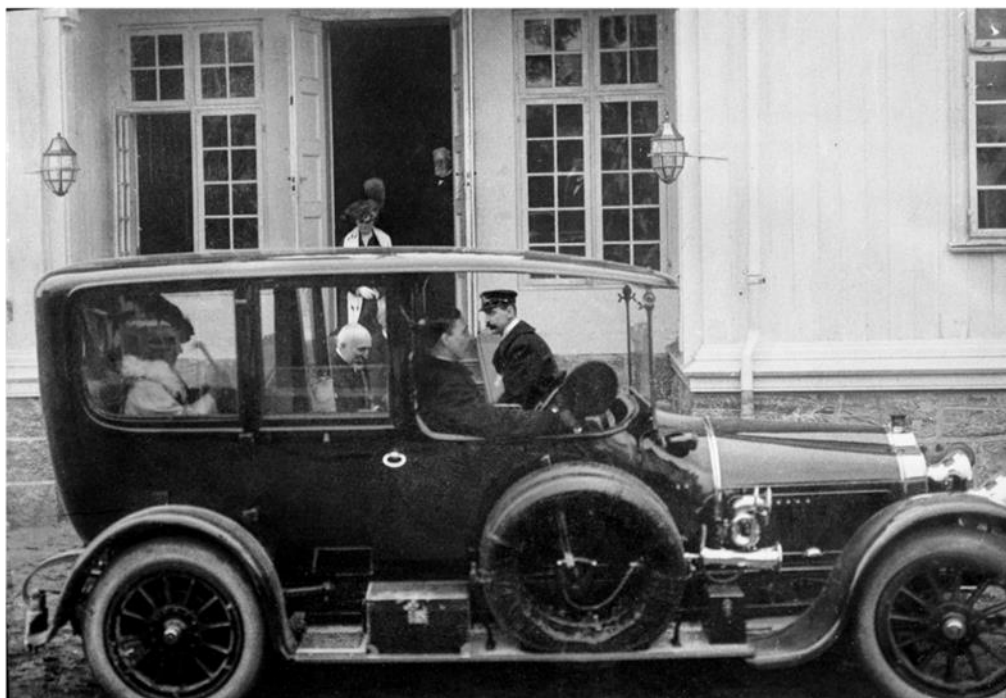
På den andre siden stilte andre representanter, som var embetsmenn av yrke, seg mer positive og åpne for bilens tilgang til bruk av veinettet. Sersjanten og småbrukeren Opsahl uttrykte at: «Vi vilde faa latteren over os, om Eidsvold herredsstyre satte sig imot anvendelse av automobiler.» Lensmannen Aasgaard, etter å ha vært i samtale med politimesteren av Romerike, sa rett ut at: «[...] vi ikke kan undgaa automobilerne». Det fremstår som disse representantene i større grad oppfattet bilens utbredelse i samfunnet som en uunngåelig utvikling og at Eidsvoll i større grad måtte imøtekomme denne. Som vi har sett var dette et gjentakende poeng hos denne interessegrupperingen. Bøndenes uttalelser ble på mange måter ansett som trangsynt og lite fremtidsrettet.

Opsahl påpekte også hvordan opprettelse av bilruter var positivt for Eidsvoll, ettersom de gikk til faste tider og dermed ville gjøre det enklere for hestekjørere å planlegge sin kjøring slik at hestene ikke ble skremt. For Opsahl så det ut til at rutebiler fremsto som et kompromiss mellom fri bilferdsel og et forbud i Eidsvoll. Rutebilordningen var også en mulighet til å eksponere hestene for bil innenfor mer kontrollerte rammer. Dette kan minne om taktikken som Mathiesen brukte da han viste frem bilen sin for hestekjørere i 1908. I Norge er det flere eksempler på hvordan rutebiler lettere fikk aksept i bygdesamfunn i motsetning til privat bilkjøring, ettersom rutebiler kjørte til faste tidspunkter og bidro til en integrering i ordnede

¹⁸⁴ Oppført som gårdbruker i, Digitalarkivet, «Edvard Røisistuen», Folketelling fra 1910.

former.¹⁸⁵ Ved opprettelse av rutebilselskaper var det heller ikke uvanlig at hesteeiere møtte opp ved veiene for å vende sine dyr til bensinlukten og bilydene.¹⁸⁶

Blant enkelte medlemmer i Eidsvoll herredsstyre eksisterte det fortsatt skeptiske holdninger til bilen i 1914. Samtidig ser det ut til at flere var blitt overbevist om at bilen var kommet for å bli og at en måtte forsøke å finne gode løsninger for å integrere bilen på bygdas veier. Forhandlingene kulminerte på mange måter i et kompromiss mellom de forskjellige partene, der rutebiler og privateide biler ble gitt tillatelse til å kjøre på veier i Eidsvoll under 17. maijubileet, regulert av lokale bestemmelser satt av herredsstyret. Vektklasse og billettpris på rutebilene, så vel som hvilke veistrekninger bilene skulle få kjøre på ble regulert. Kontroversene rundt bilen ser dermed ut til å ha blitt håndtert ved å i større grad innføre lokale regler.



187

Kongelig besøk ved Eidsvollsbygningen den 16. mai. 1914. Til venstre sitter dronning Maud i baksetet på bilen. Til høyre for dronningen ser man kammerherre Mathiesen som tar imot kong Haakon, ytterst til høyre i bildet (bilen er for øvrig en Minerva).

Opp mot 17. maifeiringen i 1914 forsøkte herredsstyret å legge til rette for bruk av både hest og automobiler i Eidsvoll. Samtidig var jubileumsfeiringen en markering som ville føre med seg en stor tilstrømming av mennesker til herredet, og dermed sette lokalsamfunnets infrastruktur på prøve. Med forventninger om store besøkstall var herredet avhengig av at lokale hestekjørerere meldte seg frivillig til å transportere tilreisende fra togstasjonene til Eidsvoll Verk.

¹⁸⁵ Toldnes, *Indtill Automobilene har gått sin rolige men sikre Seiersgang*, 214.

¹⁸⁶ Losnegård, *Norsk rutebilhistorie*, 54, 56.

¹⁸⁷ Johannes Markus Holmsen, *16. mai, Dronning Maud i bilen, Kong Haakon i bakgrunnen*, 1914, Foto, Eidsvoll Museum - fotosamling, Akershusbasen/MiA, Foran Eidsvollsbygningen.

Da ytterst få hesteeiere hadde meldt seg til oppgaven per 21. april¹⁸⁸, mistenkte jubileumskomiteen i Eidsvoll at mange kviet seg med tanke på mulig automobiltrafikk.¹⁸⁹ Det ser dermed ut til at herredsstyret og jubileumskomiteen til slutt valgte å prioritere hestekjørerene. Ut fra det siste herredstyremøtet før feiringen fremstod det som at Bennets reisebyrå skulle bli gitt tillatelse til å kjøre på 17. mai, men i *Eidsvold blad* kunne man 8. mai lese at rutebilene først ville komme i drift etter 20. mai. Hvorvidt formannskapet eller herredsstyret ba Bennets reisebyrå om å utsette sin oppstart fremkommer ikke i kildematerialet, men det fremstår som svært usannsynlig at denne avgjørelsen kom fra reisebyrået, ettersom 17. mai feiringen var en unik mulighet til å potensielt gjøre betydelig økonomisk fortjeneste.

For å berolige hestekjørerene ytterligere, ble det opprettet en egen rute fra Eidsvoll Verk til Bøn st. på ettermiddagen som kun var forbeholdt hestekjørerene. På denne måten skulle hestekjørerene slippe å møte biltrafikk.¹⁹⁰ Videre ble det lagt ut en kunngjøring fra lensmannen i *Eidsvold Blad* 12. mai 1914 hvor det ble tydeliggjort at «automobiler» ikke fikk lov til å kjøre på rutene Vegamot-Karlstuen-Bøn st, 17. mai mellom kl. 10 og 17, ettersom hestekjørerene til Eidsvoll Verk skulle benytte denne.¹⁹¹ Dette var etter alt å dømme en pragmatisk løsning for imøtekomme situasjonen som oppstod, men samtidig er det påfallende at det nå var hesten i dette tilfellet som ble regulert, og ikke bilen. Det virker som en liten forskyvning i mentalitet. Bilen var i dette tilfellet en premissleverandør for reguleringen av trafikken.

For herredsstyret ble gjennomføringen av 17. mai jubileet i Eidsvoll, i ettertid, ansett som en suksess.¹⁹² Men sett fra et perspektiv hvor bilens utbredelse og nytteforståelse står i sentrum, ser ikke jubileumsmarkeringen ut til å ha hatt noen umiddelbar effekt på oppfatningen av bilen i lokalsamfunnet. Selv om både hestekjørerene og bilister kunne bruke veiene i Eidsvoll på markeringen, fikk ikke bilen en fremtredende rolle i transporten av de besøkende som kom til Eidsvoll. Dette kommer sannsynligvis av de mange begrensningene som ble påført bilen gjennom regulering. Det var for eksempel dette som førte til et avslag for Carl Simonsens rutebilselskap. Det ble gjentatte ganger frem mot 17.mai trykket notiser om at hestekjørerene måtte melde seg for å transportere de antatt store mengdene besøkende som ville komme. Dette vitner om et stort transportbehov. Likevel ble startdatoen for Bennets reisebyrå utsatt til etter 20. mai, sannsynligvis av formannskapet eller herredsstyret. Dette antyder i så fall at flertallet

¹⁸⁸ *Eidsvold Blad*, «Fra Eidsvold jubilaumskomite», 21.04.1914.

¹⁸⁹ *Eidsvold Blad*, «Fra Eidsvold Jubilaumskomite. Til bygdens hesteeiere!», 08.05.1914.

¹⁹⁰ *Eidsvold Blad*, «Fra Eidsvold Jubilaumskomite. Til bygdens hesteeiere!», 08.05.1914.

¹⁹¹ *Eidsvold Blad*, «17.mai», 12.05.1914.

¹⁹² *Eidsvold blad*, «Eidsvold Herredsstyre», 23.06.1914.

i formannskapet/herredsstyret fortsatt var skeptiske til hvilken nytte befordringsmiddelet kunne utgjøre.

Det skal påpekes at det ble gitt tillatelse til at biler kunne kjøre på veiene i Eidsvoll under 17. mai markeringen, men samtidig virker det som at det var hestekjørere og gående det i hovedsak ble tatt hensyn til ved 100-årsmarkeringen av grunnloven. Jubileumsfeiringen fremsto på mange måter som en tapt mulighet for bilentusiastene, da man på et slikt arrangement kunne tydeliggjort for lokalbefolkningen hvilken nytte og muligheter bilen tilbød. Slik ble det ikke. Det som potensielt kunne vært en sjanse til å gjøre et progressivt og fremtidsrettet valg, ble på mange måter tilsidesatt for å heller satse på det som ansett som kjent og trygt. Fra slutten av mai 1914 og til midten av september gikk det rutebiltrafikk fra Bøn stasjon til Eidsvollsbygningen.¹⁹³ Etter 1914 tok det likevel lang tid før det ble opprettet faste bilruter innad i herredet. Ikke før 1923 hadde man faste ruter som betjente sentrale områder i Eidsvoll.¹⁹⁴ Som vi skal se gikk også åpningen av de resterende bygdeveiene i Eidsvoll i et relativt rolig tempo i tiden opp mot 1920.

4.1.2 En sakte utvikling

Etter jubileumsfeiringen i 1914, forekom det ikke en rask åpning av bygdeveiene. Utviklingen og reguleringen av bilismen skjedde over tid, med en gradvis åpning. Bilens muligheter og utviklingen i Eidsvoll fra 1914 og utover, ser i større grad ut til å ha vært knyttet opp mot et ytre press som ble påført herredsstyret fra Akershus amt og gjennomreisende bilister.

En faktor som bidro til at Eidsvoll ved gjentatte anledninger måtte ta stilling til sin bilpolitikk var amtmannen i Akershus, Ole Furu. Furu forsøkte å legge til rette for at flest mulig veier i amtet skulle åpnes for bilkjøring. Foruten at amtmannen ønsket en rask uttalelse fra alle herredsstyrer i 1913 angående hvilke veier som kunne åpnes for bilkjøring, tok Furu ved flere anledninger kontakt med herredstyrene for å forhøre seg om nye veier kunne åpnes eller om trafikkregulering kunne forbedres.

For eksempel ble herredsstyret i Eidsvoll bedt om å avgjøre hvorvidt det skulle settes opp varselskilt ved de bygdeveiene som var forbudt for motorvognkjøring. Henstillingen ble vedtatt mot to stemmer.¹⁹⁵ En av de som talte mot en slik skilting var gårdbrukeren Halvor

¹⁹³ Presse- og reklamekomiteen for Norges Jubilæumsutstilling, *Norges Jubilæumsutstilling 1914: med en fører over Kristiania*, (Kristiania: Presse- og reklamekomiteen for Norges Jubilæumsutstilling, 1914), 34.

¹⁹⁴ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 247.

¹⁹⁵ SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «Representantmøte 13. juli 1914», s.224. sak nr. 14; *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 17.07.1914.

Fremming¹⁹⁶ som mente at bilkjørere selv fikk skaffe rede på hvilke veier det var lov å kjøre på. Kostnaden for skiltene beløp seg til 50 kr, noe som ikke var en betydelig sum for herredet i 1914, men prinsippet om at herredet skulle betale for å sette opp disse skiltene var nok en kilde til irritasjon for de som motsatte seg bruk av bilen.

Utviklingen gikk mot at flere veier i Eidsvoll gradvis ble åpnet for motorvognkjøring. Eksempelvis stilte Eidsvoll herredsstyre seg enstemmig bak lensmannen Aasgaards henstilling til Amtsingeniør Jacob J. Thoresen i 1914, om å tillate bilkjøring over Eidsvold Sundbro. Da med særskilte bestemmelser om å på forhånd å stanse all motgående trafikk. Dette var av sikkerhetsmessige årsaker.¹⁹⁷ Hvorfor broen, som året før ikke var ansett for å være i god nok stand til å tåle automobiltrafikk, kunne åpnes året etter, vites ikke. I desember, det samme året broen ble åpnet, uttrykte herredsstyret seg om biltrafikk over Sundbroa og ga følgende uttalelse: «[...] forholdene er særlig vanskelige paa Sundbroen under broens nuværende tilstand.»¹⁹⁸ Dermed var den lokale oppfatningen fortsatt at ferdsel over broen potensielt var farlig.

En sannsynlig forklaring på hvorfor broen ble åpnet for kjørsel med bil er at amtsingeniøren i Akershus la et økt press på Eidsvolls herredsstyre om å åpne opp broen for dette formålet. Amtsingeniør Thoresen hadde to overordnede, amtmann Furu og vegdirektør Skougaard¹⁹⁹, som begge var pådrivere for bilens utbredelse. Sundbroen og veiforbindelsene rundt var høyt prioriterte strekninger for vegmyndighetene, da Eidsvoll og Sundbroen var et knutepunkt mellom Trondheimsveien i vest og Kongsvingerveien i øst.²⁰⁰

¹⁹⁶ Oppført som gårdbruker i, Digitalarkivet, «Halvor Fremming», Folketelling fra 1910.

¹⁹⁷ SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «Representantmøte 13. juli 1914», s.224. punkt 15.

¹⁹⁸ *Eidsiva*, «Eidsvold herredsstyre», 19.12.1914.

¹⁹⁹ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 30.

²⁰⁰ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 224.



Utsikt over Eidsvold st., Vormo og Sundet. Til høyre på bildet ser man den gamle Sundbroen som brant ned 16. juli 1921. Broen var smal og bygget av tømmer. Det står at Carl Normann har enerett på bildet fra 1920, men det er sannsynlig at fotografiet er tatt litt før, ettersom kjøpmann Ole Larsen ombygget og restaurerte det hvite bygget ved Vormo (ytterst til høyre på bildet) og i 1920 startet opp det som ble Eidsvoll Hotel.

Senere det samme året i 1914, fikk Eidsvoll enda en forespørsel fra amtmannen om motorvognkjøring kunne tillates på flere av bygdas veier. Denne gangen ville ikke herredsstyret tillate å åpne flere bygdeveier enn de som allerede var tillatt.²⁰² Saken ble tydeligere gjort rede for i *Eidsvold Blad*, hvor flere elementer fra debatten ble tatt opp. Ved dette møtet var det gårdbrukeren Anton Haga som igjen utalte seg skeptisk mot å åpne flere veier. Han påpekte at å åpne opp bygdeveier ikke var påkrevet av loven, og at bygdeveiene ikke var tilpasset for bilbruk. Snekker Ludvig Sundby²⁰³ skal ha sagt seg enig i Hagas uttalelse. Spørsmålet om hvem som skulle bruke veien og hvorvidt den var dimensjonert for bilbruk, var som nevnt et gjentakende tema. Da Haga også gjorde et poeng av at det å åpne bygdeveier ikke var påbudt av loven, fremkommer det også at han ikke var interessert i å fremme en fremoverlent politikk rundt spørsmålet om bil, og kun var villig til å imøtekomme bilismen når det var nødvendig eller påkrevd ved ytre press.²⁰⁴

²⁰¹ Carl Normann, *150 Utsikt ved Eidsvold Jernbanestast*, ca.1920, Foto, Nasjonalbiblioteket, Foran Eidsvold stasjon.

²⁰² SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapetets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «Representantmøte den 18.januar 1915», s.248. Punkt 2.

²⁰³ *Eidsiva*, «Offisielle valglister for Eidsvold hovedsogn. Eidsvold Arbeiderpartis», 17.09.1913.

²⁰⁴ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 22.01.1915.

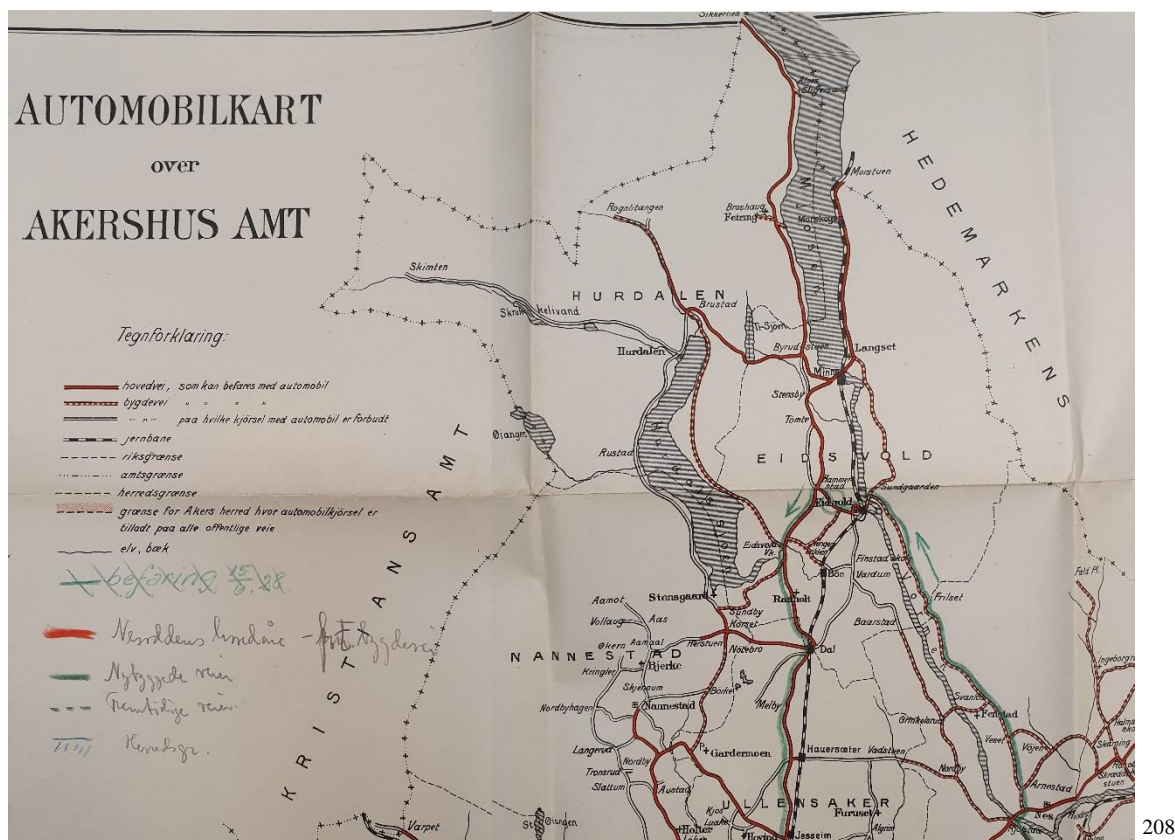
Ved dette møtet tok også noen representanter til orde for at bilen burde få slippe til på flere veier. J. Th. Davidsen, som var distriktssjef for Glomma²⁰⁵, var av den oppfatning at veiene burde bli åpnet for leger og dyrleger. Dette utsagnet argumenterer for at visse typer bruk ville vært nyttig for bygdas befolkning. Amtsdyrlegen Hjelde utalte seg også, og argumenterte for at det ikke nyttet å stenge veiene for bilkjøring, ettersom han var sikker på at bilen ville få en større utbredelse i samfunnet med tiden.²⁰⁶ Utsagnet til Hjelde sier noe om troen på den teknologiske utviklingen og moderniseringen av samfunnet på begynnelsen av 1900-tallet. Dette var et gjentakende argument blant embetsmenn som gruppe og et syn som flere av de som stilte seg positive til bilen ser ut til å ha hatt til felles.

På neste side er det et automobilkart over Akershus amt som er avbildet. Det ble utgitt av amtsingeniørkontoret i 1915. Kartet tydeliggjør hvordan mange veier på Romerike gikk gjennom Sundet i Eidsvoll, og at Sundbroen var et naturlig knutepunkt for overfart. Geografisk lå også Eidsvoll herred plassert slik at det var et gjennomfartssted for reisende i Akershus i retning nordover eller sørover. Kartet viser at bygdeveien fra Frilset til Sundet og østsideveien fra Sundet til Langset var blitt åpnet for automobiltrafikk i 1915, noe som gjorde det lettere for bilister å reise videre på Trondheimsveien mot Morskogen, da bilkjøring over Minnebroen ikke ble mulig før i 1925.²⁰⁷ Flere bygdeveier var nå blitt åpnet for bilkjøring og det er dermed rimelig å anta at et annet element av ytre press på herredets regulering av bil kom fra den økende gjennomreisende biltrafikken. Den økende mengden gjennomreisende bilister på veiene i Eidsvoll skulle, som vi skal se i kapittel 4.3, by på irritasjon for enkelte i lokalbefolkningen, særlig når de ikke viste hensyn.

²⁰⁵ *Eidsvold Blad*, «70 år», 01.10.1930.

²⁰⁶ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 22.01.1915.

²⁰⁷ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 230.



Automobilkart over Akershus Amt. Kartet viser at flere veier i Eidsvoll var blitt åpnet for bilkjøring i juni 1915, spesielt viktig var nok østsideveien fra Sundet til Langset, som gjorde det lettere for bilister å kjøre videre på Trondheimsveien øst for Mjøsa.

En faktor som også bidro til at bilismens utvikling ble forsinket, ikke bare lokalt, men også nasjonalt, var at bilveksten i Norge ble dempet i perioden fra 1914-1918 på grunn av 1. verdenskrig. Krigen forsinket det presset den økende bilparken kom til å påføre Norge nasjonalt og Eidsvoll herred lokalt fra 1919 og utover.²⁰⁹

Det er også interessant å merke seg at det i perioden ikke ser ut til å ha vært noen lokale organisasjoner, men heller individuelle pådrivere som forsøkte å overtale herredsstyret til å åpne opp flere veier. Ut ifra tilgjengelig kildemateriale ser hverken KNA eller andre organisasjoner ut til å ha utøvet noen særlig innflytelse over Eidsvoll herredsstyrets lovgivning rundt bil i perioden.²¹⁰ Med fravær av et organisert bilstøtteapparat fikk bøndene som gruppe

²⁰⁸ Avbildningen av kartet er to fotografier som er blitt spleiset, derfor kan det forekomme noen hakk. Kartet er også blitt påtegnet i senere tid, de grønne strekene er fra 15.05.1928, og må skilles fra de trykte opptegeingene på kartet fra juni 1915. SAO/A-10072/D/Da/L0025. Statsarkivet i Oslo, Statens vegvesen Akershus. Serie D-saksarkiv, Da- Sakarkiv ordnet etter eldre arkivnøkkel. Div. kart fra Akershus, og noe fra resten av landet. «Automobilkart over Akershus Amt», Akershus amtsingeniørkontor, juni 1915.

²⁰⁹ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 60; *Eidsiva*, «Privat bilkjøring forbudt», 02.10.1917.

²¹⁰ Dette er en kontrast til utviklingen i Kristiania, hvor KNA hadde en større innflytelse på forhandlingene som utspilte seg rundt den tidlige bilismen, se Eriksen, *Et land på fire hjul*, 9-19.

og de representantene som støttet deres syn på bilen stor innflytelse over lokale beslutninger, noe som kan ha medvirket til at utviklingen av billovgivning gikk i et relativt rolig tempo i tiden fra 1913 til 1920.

4.2. Samferdsel til nytte for samfunnet

Selv om flertallet i herredsstyret fortsatt ønsket å begrense bilkjøringen og den pågående verdenskrigen dempet noe av bilveksten, opplevde Eidsvoll likevel et lite, men økende antall fastboende bilister i perioden. Disse nye bilkjørerne var viktige da deres bilbruk var medvirkende til å forme lokalbefolkningens oppfattelse av motorvognen. Ikke minst kan deres bilbruk si noe om deres egen forståelse av bilen. Det har blitt påpekt at bilen ofte ble assosiert med velstand og luksus i dens tidlige fase, men disse nye sjåførene tok bilen i bruk på måter som i større grad viste samfunnet en større nytteverdi. Bilen åpnet også opp for en utvikling av nye næringsveier og en forbedring av lokalsamfunnets infrastruktur. Disse endringene vitner om at forståelsen av hva en bil kunne være, var i forandring.

4.2.1 Drosjesjåfører

Den 5. mai 1914 markerer et skille i Eidsvolls bilhistorie. Da kunne befolkningen for første gang bestille drosje i bygda.²¹¹ 13. mai sto følgende annonse på trykk i *Eidsiva*: «Ved Eidsvold st. er stationeret en automobil til skyds. -Telefon foreløpig: Frk. Othilie Andresen, Eidsvold.»²¹² Lars Dokken, født i 1871, er i flere kilder oppført som Eidsvolls første drosjesjåfør og den andre fastboende eidsvollingen som eide egen bil.²¹³ Den tidsmessige plasseringen av annonsen så nært opp mot 17. mai feiringen i 1914 var nok ikke tilfeldig, da festdagen tilbød en gyllen mulighet til å drive kommersiell skysstrafikk. Dokken skal også ha vært en av få som kjørte bil ved jubileumsfeiringen i Eidsvoll 17. mai 1914. Fra et intervju med *Eidsvold blad* i 1989, hevdet Hans Habberstad, som selv var skyssgutt i 1914, at Lars Dokken tjente gode penger på å kjøre besøkende gjester i Eidsvoll med sin Ford.²¹⁴ Bildet nedenfor vitner om at Lars Dokkens

²¹¹ Johannes Hanche, *Fra Eidsvoll herred (Akershus fylke)*, (Oslo: Aktieforlaget Johannes Hanche, 1925), 140.

²¹² *Eidsiva*, «Automobil», 13.05.1914.

Igjen dukket en lignende annonse opp 24. juli 1914 hvor man kunne bestille bil hos Othilie Andresen, men denne gangen var lokasjonen flyttet til Sundgården og sjåføren ble navngitt som Lars Dokken, se *Eidsvold Blad*, «Min automobil», 24.07.1914.

²¹³ I 1900 sto Dokken oppført som hoteljtjener ved Eidsvold Stasjon, se Digitalarkivet, «Lars Larssen Dokken», Folketelling fra 1900; Dokken skal også visstnok ha lånt 2000 kr av hotelldirektør Emil Fredrik Andersen for å kjøpe en bil og starte opp Sundets første drosjevirkosomhet, se Erling Dæhli & Bjørn Dæhlie, *En mester og hans stasjon: historien om Eidsvoll stasjon og jernbanehotellet*, (Eidsvoll: Eidsvold Blad, 2001), 89; Det har også blitt påstått at Dokken var den første på Romerike som begynte med drosjevirkosomhet, se Hanche, *Fra Eidsvoll herred*, 140.

²¹⁴ *Eidsvold Blad*, «Skyssgutt 17. mai 1914», 13.05.1989, 13.

drosjevirksomhet må ha vært lønnsom, ettersom han kunne gå til innkjøp av flere biler fra han startet opp i 1914.



215

I fotografiet ser man drosjesjåføren Lars Dokken i førersetet på den midterste T-Forden. De to Ford-bilene til venstre og Oakland bilen til høyere, var alle registrert på Dokken. Fotografiets eksakte dato er ikke kjent, men i samme bil som Lars Dokken ser det ut til å være hans kone Klara Gustavsens og sønnen Øyvind som sitter i baksetet. Øyvind Dokken ble født 9. september 1918 og var enebarn. Ut fra guttens alder på fotografiet, er det sannsynlig at bildet er tatt rundt 1921-1922. Bilene står parkert foran Dokkengården som familien skal ha kjøpt i 1921.

Det kom raskt flere drosjesjåførere til Eidsvoll. Sommeren 1914, var det satt inn enda en annonse for bestilling av bil, denne gang fra Eidsvoll skysstasjon²¹⁶, driftet av kjøpmannen Ole Larsen.²¹⁷ Videre, i 1915 fikk Eidsvoll sin første kvinnelige drosjesjåfør, Gudrun Fossrud.²¹⁸ At disse personene begynte med skyssvirksomhet indikerer at bilen begynte å få nye bruksområder i Eidsvoll. For disse folkene var bilen en teknologi som tilbød en ny næringsvei,

²¹⁵ Fotografiet er tatt av Johannes Markus Holmsen, *Dokken drosje i Sundet*. Ca.1922. Foto, Eidsvoll Museum - fotosamling, Akershusbasen/MiA, Foran Dokkengården.

Informasjon om Øyvind Dokken er hentet fra Digitalarkivet, «Øyvind Sindre», Ministerialbok for Rikshospitalet prestegjeld 1916-1918, & fra *Romerikes Blad*, «Spencer: Ordfører in spe», 28.09.1955, 3.

Mer informasjon om familien Dokken er tilgjengelig i Hanche, *Fra Eidsvoll herred*, 140.

²¹⁶ *Eidsiva*, «Automobilen», 18.07.1914.

²¹⁷ Hanche, *Fra Eidsvoll herred*, 132.

²¹⁸ *Eidsiva*, «Kvindelig chauffør fra Eidsvold», 12.01.1915. Fossrud undersøkes nærmere i delkapittel 4.2.2.

og ettersom flere kunne starte opp egen drosjevirksomhet må det også ha vært en viss kundegruppe i lokalsamfunnet som utviste en større aksept for bilismen, og som kanskje hadde en positiv oppfattelse av bilen som kjøretøy.

I 1916 sto 7 personer som oppført som eiere av biler i Eidsvoll.²¹⁹ Av disse representere Kammerherre Mathiesen og høyesterettsadvokat Arvesen en høyere sosioøkonomisk klasse av bilister. Mer interessante er den resterende gruppen bilister som var oppført som bileiere. Kontorsjef Platou, kjøpmann Larsen, Lars Dokken, Gudrun Fosserud og tannlege Gisle Svindland representerte en ny gruppe bilsjåførere. Dette var en variert gruppe folk med ulik sosial og økonomisk posisjon, men som likevel representerte det en kan kalle en norsk middelklasse. Kontorsjef Platou ser ut til å ha vært ansatt hos Mathiesen Eidsvold Værk²²⁰ og Larsen hadde slått seg opp med en rekke forretninger i Sundet.²²¹ Dokken arbeidet i flere år som hoteltjener ved Eidsvoll jernbanehotell²²² og Fosserud kom fra en familie hvor faren var rivefabrikant og bosatt i Sundet. Svindland drev et tannlegekontor i Sundet.²²³

Larsen, Dokken og Fosserud ser ut til å ha tatt bilen i bruk i hovedsak for å drive drosjevirksomhet eller kjøring for fortjeneste. Hva Platou og Svindland brukte sine biler til fremkommer ikke i kildematerialet. Det kan ha vært til egen kjøring, men det er rimelig å anta at Svindland også brukte bilen for å lettere kunne betjene sine egne pasienter, ettersom det var vanlig at både tannleger, leger og veterinærer i norske bygder tok bilen i bruk for dette formålet.²²⁴

Med drosjer i bygda ble bilen tatt i bruk av flere embetsmenn og tjenestemenn med viktige samfunnsfunksjoner. Gudrun Fosserud hevdet, i et intervju med *Aftenposten* i 1974, at hun hadde flere oppdrag for forskjellige kunder i bygda. Oppdragene gjaldt blant annet tjenestemenn, slik som: «[...] distriktets lege, lensmann, og advokat som skulle hurtig frem, og andre som trengte litt «finere» fremkommst.»²²⁵ I et annet intervju med *Vårt Land* i 1977 ytret Fosserud at også prester anvendte drosjer, og at bilen generelt ble disponert av mennesker som hadde hastverk. Ellers var det å ta drosje ansett som dyrt og vanlige folk benyttet seg helst av andre fremkomstmidler.²²⁶ Ut ifra Fosseruds uttalelser fremkommer det at bilen ble benyttet av forskjellige embetsmenn i bygda. Flere historikere har påpekt at når denne gruppen tok bilen i

²¹⁹ KNA, *Fortegnelse over de i Norge indregistrerte motorvogner og motorcykler pr. 1. mai 1916*, (Kristiania: KNA, 1916).

²²⁰ *Eidsiva*, «Sigurd Bjerkøs begravelse», 11.01.1916.

²²¹ Hanche, *Fra Eidsvoll herred*, 132, 134.

²²² Oppført som hoteltjener i, Digitalarkivet, «Lars Larssen Dokken», Folketelling fra 1900.

²²³ *Eidsiva*, «Tandlæge Svindland», 07.09.1912.

²²⁴ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 236.

²²⁵ *Aftenposten*, «Kjørte bil med «blåbok»», 23.04.1974, morgenutgave, 10.

²²⁶ *Vårt Land*, «Ikke lett å bli landets første kvinnelige drosjesjåfør», 07.12.1977. nr.284B, 10-11.

bruk fikk kjøretøyet også en større nytte for lokalsamfunnet da de kunne betjene sine distrikter mer effektivt enn tidligere.²²⁷ Samtidig utalte Fosserud at ettersom bilen var kostbar var det også begrenset hvor mange som kunne benytte seg av bilen til transport. Slik sett forble bilen fortsatt en sosial og økonomisk markør som fortsatte å skape et skille i lokalbefolkningen.

Ved studie av bilens inntreden på veiene, er det som nevnt mange paralleller til sykkelens introduksjon i Norge på 1880-tallet. Sykkelen var et objekt for mange lignende kontroverser som bilen.²²⁸ Magne Brekke Rabben har poengtert at sykkelens med tiden spredte seg til en større del av befolkningen, og dermed gikk fra å være et luksusobjekt som ga sosial status til en liten elite, til å i økende grad bli oppfattet som en nyttegjenstand for flere.²²⁹ Det er mulig å dra lignende paralleller til fortolkningen av bilen. Selv om sykkelens raskere spredte seg til flere sosiale lag av befolkningen enn bilen, er det sannsynlig at fortolkningen av bilen endret seg når flere mennesker kunne gå til innkjøp av bil og den ble tatt i bruk til flere formål.

Kline har uttrykt et lignende poeng om hvordan bilen forandret den rurale kulturen i USA. Bønder og lokalsamfunn var aktive i sin tolkning av bilen. Selv om bilen først møtte stor motstand, ble den i større grad akseptert når lokalsamfunn fant nyttige bruksområder og blandet teknologien inn i deres alt eksisterende kultur og samfunn.²³⁰ Selv om bilen i det rurale USA ble tatt i bruk på andre måter enn i Eidsvoll, er poenget på mange måter overførbart. Holdninger ser ut til sakte å ha blitt endret når bilen viste seg å være nyttig for flere, og det ble mer vanlig å se bilene kjøre rundt på bygdas veier. Bilen ble i økende grad integrert i den allerede eksisterende veibruken.

4.2.2 Et maskulint kjøretøy

I 1915, ble Gudrun Fosserud for første gang omtalt i *Eidsiva* etter at en begeistret passasjer ville ønske henne lykke til som drosjesjåfør i bygda.²³¹ I samtiden var det svært få kvinner som eide bil, noen flere var sjåfør, mens de fleste kvinner som benyttet seg av bilen var passasjerer. En stor andel av kvinnene var også ikke-brukere av bil. Dermed er Fosserud et interessant unntak fra samtidens normer. I flere intervjuer og reportasjer vedrørende Fosserud, har hun blitt omtalt, ikke bare som Eidsvolls første kvinnelige drosjesjåfør, men også som Norges første kvinnelige

²²⁷ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 63; Gundersen, *Samferdsel i Norge*, 119; Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 236.

²²⁸ Dag Bjørnland, *Vegen og samfunnet: En oversiktlig fremstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-årsjubileum 1864-1989*, (Oslo: Cappelen Forlag, 1989), 97.

²²⁹ Rabben, *Sykkelens historie i Norge*, 24.

²³⁰ Kline, *Consumers in the Country*, 86.

²³¹ *Eidsiva*, «Kvindelig chauffør fra Eidsvold», 12.01.1915. Gudrun er blitt ført opp under mange forskjellige navn: Gudrun Gustavsdatter, Gudrun Jensen og Gudrun Rønsen, men når hun i senere intervjuer snakket om tiden som drosjesjåfør omtalte hun seg selv på denne tiden som Gudrun Fosserud.

drosjesjåfør. Det er derfor interessant å kort undersøke bilismen i Eidsvoll fra et kjønnsperspektiv og spørre seg hvordan lokalsamfunnet oppfattet kvinnelige bilister, og hvordan Fosserud som kvinne opplevde å være en tidlig bilist.

Det er stor sannsynlighet for at Gudrun Fosserud kan ha vært Norges første kvinnelige drosjesjåfør, men ut ifra tilgjengelig kildemateriale kan det ikke stadfestes med sikkerhet.²³² Av kvinnelige bilsjåførere var det allerede noen før Fosserud, for eksempel Thekla Hiorth²³³, Anna Erichsen Wærøe²³⁴ og Ellen Alma Gjestvang²³⁵. Generelt var det i 1914 fortsatt en sjeldenhet at kvinner tok sertifikat på bil. I april 1916, skal det totalt i Norge ha vært utstedt 4173 sertifikater, hvorav kun 93 var til kvinner, noe som viser at det var en tydelig kjønnsmessig skjevfordeling på denne tiden.²³⁶

Fosserud ble født i 1893, og var 21 år da hun startet opp som drosjesjåfør i Eidsvoll.²³⁷ I et intervju med *Vårt land* i 1977 gjenga Fosserud sin versjon av minnene hun hadde fra sin tid som drosjesjåfør. Fosserud tok opplæring ved Kristiania Chauffør-technicum i november 1914, og startet drosjekjøring i Eidsvoll våren 1915. Hun måtte selv betale for sjåførkurs og sertifikat. Hun påstod at hun fikk inspirasjon fra en mann i Eidsvoll som hadde begynt med drosjekjøring, og at det var såpass gøy å sitte på at hun selv ville lære seg å kjøre bil.²³⁸

²³² Fosserud påstod selv at hun var Norges første, se *Vårt Land*, «Ikke lett å bli landets første kvinnelige drosjesjåfør», 07.12.1977, 10-11; men hun er også blitt beskrevet som en av de første kvinnelige drosjesjåførene i Kristiania, se *Morgenbladet*, «Fru Gudrun Ronsen», 16.12.1963, 5.

²³³ Kjetil Langsæther, *Norske bilhistorier: Foregangsmenn, turister, Norskamerikanere*, (Ebok: Kjetil Langsæther forlag, 2014). 67.

²³⁴ Kjetil Langsæther, *Norske bilhistorier*, 69.

²³⁵ Kjetil Langsæther, *Norske bilhistorier*, 72.

²³⁶ G. Otto Mejlænder, *Tillæg 1916: aarlig tillægshefte til K.N.A.'s haandbok*, (Kristiania: KNA, 1916), 136-137.

²³⁷ Fødselsdato hentet fra, Digitalarkivet, «Gudrun Gustavsdatter», Folketelling fra 1910.

²³⁸ Mannen hun snakker om er sannsynligvis Lars Dokken, se *Vårt Land*, «Ikke lett å bli landets første kvinnelige drosjesjåfør», 07.12.1977, 10-11.

Kvinnelig drosje-pioner jubilerer



Dette fotografiet fra 1915 viser oss Norges første kvinnelige drosjesjåfør bak rattet. Frøken Gudrun Fosserud løste sertifikat 1. desember 1914 på Kristiania Politikammer, Møllergata 19, og bilen er hennes første drosje C 441. Nå heter hun fru Gudrun Rønsen, Styre, Eidsvoll, og fyller 70 år tirsdag 17. desember. Dagen blir feiret lørdag 14. ds. i hennes hjem.

239

Dette fotografiet er hentet fra Arbeiderbladet og var publisert 13. desember 1963. Gudrun Fosserud er avbildet bak rattet på sin Krit. På bildet er det flere kvinner som sannsynligvis er familiemedlemmer.

Fosserud erindret i 1977 tilbake til 1914 da hun ønsket å ta sertifikat for bil. Hun skal ha fått høre flere kommentarer fra folk, slik som: «tull og tøys, dette er ikke noe arbeid for ei jente». Hennes far, Gustav Jensen, skal ha gitt en lignende kommentar: «dette er ikke arbeid for ei jente. [...] du får i hvert fall ikke noen penger av meg til dette tullet». Om gjennomføringen av sjåførkurset i november 1914 sa hun følgende: «stadig fikk jeg høre bemerkninger om at dette ikke passet for ei spe lita jente- for det var jeg. Men slikt bet ikke på meg. Jeg var interessert i bilkjøring og ville ikke gi meg.»²⁴⁰ Disse kommentarene var nok representative for holdninger som flertallet av Norges befolkning hadde til kvinner og bilisme, da biler ved

²³⁹ Bildet er hentet fra *Arbeiderbladet*, «Kvinnelig drosje-pioner jubilerer», 13.12.1963, 12.

²⁴⁰ *Vårt Land*, «Ikke lett å bli landets første kvinnelige drosjesjåfør», 07.12.1977.

begynnelsen av 1900-tallet var ansett som et maskulint kjøretøy, forbeholdt menn.²⁴¹ Fosserud brøt på mange måter datidens kjønnsnormer, og hennes handlinger og uttalelser antyder at hun var interessert i bilen og mulighetene teknologien tilbød.

Ettersom kvinner og bil var en sjeldenhet i Norge i 1915, er det vanskelig å si noe klart om betydningen bilen hadde for disse kvinnene, men hvis en tar utgangspunkt i kvinners forhold til sykkelen som teknologi er det poenger som er overførbare til bilen. Fra 1890-tallet og utover ble det mer vanlig for kvinner å ta i bruk sykkel i Norge. Rabben har påpekt at sykkelen ga en større grad av frihet enn tidligere. Den førte til at man kunne bevege seg over lengre distanser på kortere tid og den gjorde det mulig for kvinner å treffe venner oftere. Den kunne også tilby nye møteplasser for unge menn og kvinner uten at de var under oppsyn.²⁴² Kline har påpekt at det samme fenomenet oppstod rundt bilen i USA, der kvinner kunne ta bilen i bruk for å besøke venner og familie, noe som ga større frihet enn tidligere. De var ikke lenger like isolert i gårdslivet.²⁴³

I norsk sammenheng fikk nok sykkelen en større betydning som et frigjørende element for kvinner, på grunn av sin utbredelse i samfunnet. Men for de få kvinnene som hadde tilgang på bil, slik som Fosserud, må likevel bilen ha blitt forstått som et svært frigjørende og spennende objekt som revolusjonerte deres hverdagsliv og gjorde kvinnene mer selvstendig.²⁴⁴ Samtidig var det som nevnt fortsatt få kvinner i Norge som tok sertifikat, og færre som hadde egen bil. Bilen var lenge en av de mest kjønnsdelte teknologiene, og fremstod først og fremst som frihetsskapende for menn.²⁴⁵ Den kjønnsmessige fordelingen av antallet menn og kvinner som

²⁴¹ Gartman, «Three ages of the Automobile», 174; Kline, *Consumers in the Country*, 69.

²⁴² Rabben, *Sykkelens historie i Norge*, 112.

²⁴³ Kline, *Consumers in the Country*, 81-82.

²⁴⁴ Et fenomen som ville vært interessant å undersøke nærmere i denne konteksten er flapperkulturen på 1920-tallet, se Christine Myrvang, «Flapperfeminismens konsumetos», i *Temmet eller uhemmet: historiske perspektiver på konsum, kultur og dannelse*, red. Christine Myrvang, Sissel Myklebust & Brita Brenna, (Oslo: Pax forlag, 2004), 138, 169-170.

Det er klare paralleller mellom Fosseruds atferd og flapperkulturen som utbredte seg i utlandet og i Norge på 1920-tallet. Igjennom denne kulturen utviklet en del unge kvinner et økt konsum av produkter og ideer som en del av et frigjøringsprosjekt. De rokket ved den samfunnskulturelle oppfatninger av hva det ville si å være kvinne, og deres oppførsel brøt med hva som var ansett som god takt og tone. Christine Myrvang har påpekt at flappere tok til seg bilen, da de likte farten og mobiliteten den tilbød. Bilen var for dem et symbol på modernitet og frigjøring, tekniske og kulturelle fremskritt. At Fosserud slo seg opp, ikke bare som en sjåfør, men som en drosjesjåfør er et godt eksempel på oppførsel som brøt med samtidens standarder. Ut ifra et slikt perspektiv ville det vært interessant å undersøke paralleller mellom Fosseruds brudd med kjønnsnormene i 1915 og flapperkulturen som kom til uttrykk på 1920-tallet. Er det mulig at Fosseruds atferd kunne vært en slags forløper til denne kulturen?

²⁴⁵ Eriksen, *Et land på fire hjul*, 178-179.

tar sertifikat har først kommet nærmere hverandre i moderne tid, men selv helt opp på 2000-tallet har det fortsatt vært flest menn som har tatt førerkort i Norge.²⁴⁶

4.2.3 Bilruter

For integreringen av bil i norske bygder har opprettelsen av private og kommunale rutebilordninger vært ansett som viktige. Rutebiler bidro til å skape større aksept for bilen ettersom den utgjorde en nytte for lokalsamfunnet, kjørte i faste ruter og til tidspunkter som det var lett å forholde seg til.²⁴⁷ De første faste bilrutene i Norge var i drift alt fra 1908 og antallet nye ruter økte kraftig de påfølgende årene.²⁴⁸ Akershus, sammenlignet med andre amt i Norge var derimot sent ute med å opprette faste bilruter.²⁴⁹ Foruten om den midlertidige ruten i Eidsvoll ved jubileet i 1914, tok det lang tid før det ble opprettet faste bilruter i herredet. Faste ruter som betjente sentrale områder i bygda ble først opprettet i 1923.²⁵⁰ I motsetning til andre steder, fikk ikke rutebiler en stor betydning for den tidlige bilismens integrering i Eidsvoll. Men hva var grunnen til dette?

I motsetning til Eidsvoll var for eksempel herredene Hurdal, Feiring og Nannestad alle tidligere ute med å opprette kommunale bilruter. Hurdal fikk opprettet en bilrute som gikk fra forskjellige stoppesteder i Hurdal til Minne stasjon i 1915, mens Feiring fikk i gang en bilrute mellom Hol i Feiring og Minne stasjon i 1919.²⁵¹ En rute mellom Maura i Nannestad og Dal skal også ha blitt opprettet i 1919.²⁵² Bilrutene som ble opprettet tok seg av frakt av både person- og godstransport.²⁵³

²⁴⁶ Statistikk med antall førerkort og antall personer etter alder og kjønn, Vegdirektoratet, «Antall førerkort og antall personer», hentet fra vegvesenet.no, (sist oppdatert 11.04.2012).

²⁴⁷ Rutebiler ga en eksponering innenfor fastsatte rammer som førte til at andre brukere av veiene lettere kunne vende seg til bilen, se Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 213-214; Losnegård, *Norsk rutebilhistorie*, 35.

²⁴⁸ Losnegård, *Norsk rutebilhistorie*, 43, 46.

²⁴⁹ I 1913 hadde Akershus kun to faste ruter i drift, mens Hedemarken- og Kristians amt (Oppland) begge hadde 7 ruter, se RA/S-1663/F/Fi/L0001/0001. Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Bilavdelingen M, Serie F- utskilte arkivdeler, Fi- enkeltsaker, Automobilruter, Automobilruter 1913. Mappe: «bemerkninger til veid. Uttalelse om automobiltrafikken i sit budget f. pr. 15/10 1913», dokument: Automobiltrafikken, s. 2.

²⁵⁰ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 247.

²⁵¹ Styret: avdeling Oslo og Akershus, *Norges Rutebileieres Forbund. avdeling Oslo og Akershus, Oslo og Omegns Rutebileierforening: 1926-1951*, (Oslo: Oslo rutebileierforening, 1952). 11.

²⁵² Øraker & Lund, *Akershus Fylke 1914-1960*, 276.

²⁵³ Grunnen til at rutebiler ble viktigere for nærliggende herreder kan komme av deres avstand til viktige transportmidler. James Flink har for eksempel poengtert at jernbanens begrensede utbredelse i USA var en viktig medvirkende årsak til at bilen fikk økende popularitet på bygdene. Desto lenger en bodde unna et sentrum var det mer vanlig å anskaffe bil. Hvis vi skal dra paralleller til Eidsvoll og omegn, så nøt Eidsvoll godt av sin nærhet til jernbanen og dampskipstrafikken samt hadde et aktivt skyssvesen og drosjetrafikk. Dette medførte at bygda sannsynligvis ikke hadde det akutte behovet for bilruter som de nærliggende herredene hadde, se Flink, *The Automobile Age*, 131-132.

Befolkningen i Eidsvoll var nok ikke direkte imot opprettelse av bilruter, ettersom både Hurdal²⁵⁴ og Feiring²⁵⁵ fikk tillatelse av Eidsvoll herredstyre til å kjøre på herredets veier og ble fritatt å betale avgifter. Samtidig gikk ikke Eidsvoll herred aktivt inn for å opprette kommunale rutebiler. Ut fra herredstyremøtene fra 1913 og fremover, fremkommer det at bøndene, som gruppe, opplevde større ulemper enn fordeler med bilen, og følgelig argumenterte for en strengere regulering og begrensning av bilen. Med mindre det kom initiativ utenfra, slik det gjorde fra Bennetts reisebyrå i 1914, ser ikke herredsstyret, som en enhet, ut til å ha hatt interesse av å sette opp bilruter i herredet. Flertallet var sannsynligvis fortsatt skeptiske til å legge til rette for at bilen skulle få kjøre på herredets bygdeveier.

Så sent som i 1920 ble det tatt opp et spørsmål i herredsstyret om ikke herredet kunne opprette egne bilruter. Ordfører Anders Venger ga til svar at han ikke anså dette som utelukket for fremtiden, og at han hadde vært i kontakt med forskjellige private drosjeeiere om dette, men at de ikke hadde vist interesse for å opprette slike ruter.²⁵⁶ Noe mer initiativ for å få i gang en bilrute ser ikke ut til å ha blitt tatt fra herredsstyret. En årsak til at det ikke ble opprettet private bilruter i denne perioden, kan ha vært at herredet relativt tidlig fikk private drosjesjåførere. Ifølge motorvognloven var ervervsmessig transport utenfor rute tillatt uten behov for tillatelse fra amtsmyndighetene, noe som kan forklare hvorfor noen heller slo seg opp med tidlig drosjevirkosomhet istedenfor bilruter.²⁵⁷

4.2.4 Økende eksponering og en voksende infrastruktur

Lokalbefolkningen hadde ikke bare fysiske erfaringer med biler på 1910-tallet, men opplevde også en økt omtale rundt bilen. Dette vitner om at bilen begynte å bli mer normalisert og bidro sannsynligvis til å prege oppfatningen av bilen i samfunnet som mer vanlig. I perioden fra motorvognlovens introduksjon og i tiden etter, begynte det å dukke opp flere artikler og annonser relatert til biler i lokalavisene i Eidsvoll. Noen inneholdt negative bemerkninger om bilisters oppførsel i trafikken og skader bilen kunne forårsake, men det forekom også oppslag som kan ha bidratt positivt for oppfattelsen av bilen. For eksempel annonser for Norsk Folkemuseets lotteri hvor en av hovedpremiene var å vinne bil.²⁵⁸ Det ble satt inn annonser for

²⁵⁴ SAO/K-237-001/A/Aa/L0004, Statsarkivet i Oslo, Eidsvoll kommune, Formannskapet og kommunestyret. Serie A- Møtebøker, referatprotokoller, forhandlingsprotokoller o.l., Aa-Formannskapets møteprotokoller. Møtebok: 20.11.1910-21.10.1916. «Representantmøte 13.juli 1914», s. 223, punkt 13.

²⁵⁵ *Eidsiva*, «Eidsvoll herredstyre», 25.04.1919.

²⁵⁶ *Eidsvold Blad*, «Eidsvoll herredstyre», 01.09.1920.

²⁵⁷ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 145.

²⁵⁸ *Eidsiva*, «For 50 øre», 02.10.1912.

sjåførskoler.²⁵⁹ Flere annonser ble satt inn for hester som var blitt tilvendt bilen.²⁶⁰ Det var også reklame for nye biler og hvor de kunne kjøpes.²⁶¹ Det stod annonser om etablerte bilverksteder²⁶², og det ble mulig å kjøpe forskjellige bilforsikringer.²⁶³ Ikke minst ble det satt inn flere annonser i avisene for hyre av drosjer i Eidsvoll.

Hvor stor andel av Eidsvolls befolkning som leste lokalavisene i denne perioden vites ikke, men de som leste ble i økende grad eksponert for artikler og annonser hvor bilen ble omtalt og mer normalisert. Kline har påpekt at en medvirkende faktor til at amerikanske bygdesamfunns oppfatninger og holdninger til bilen endret seg, var hvordan amerikanske ukeblader begynte å omtale bilen med et mer positivt ordlag.²⁶⁴ På samme måte er det rimelig å anta at bilen, på grunn av økt omtale, fikk en mer sentral plass i lokalbefolkningens bevissthet på sikt og etter hvert ble oppfattet som mer vanlig.

Et annet eksempel på hvordan synet på bilismen i Eidsvoll var i endring er initiativet som oppstod i lokalsamfunnet for å endre og tilpasse infrastrukturen som utviklet seg rundt bilen. I første omgang ser det ut til å ha vært bilorganisasjonen KNA som tok initiativ til å opprette bensindepoter i Eidsvoll, noe de gjorde i flere deler av landet. I 1915 var det to registrerte bensindepoter i herredet. En ved Eidsvoll skysstasjon i Sundgården og en på landhandleriet ved Eidsvoll Verk.²⁶⁵ Men initiativ ser også ut til å ha kommet fra private aktører i Eidsvoll. Bilen skapte nye næringsveier, ikke kun for de kjørende, men også for de som kunne tilby en form for service til de kjørende. I 1915 hadde Eidsvold jernbanehotel satt inn en annonse i KNAs haandbok hvor de gjorde seg tilgjengelige for automobilreisende. Utenfor hotellet var det mulig å parkere bilene, og de kunne også skilte med tilgjengelig mekaniker i nærheten, så vel som et eget bensindepot for reisende.²⁶⁶ Fra 1917 annonserte Olsen & Frank i Sundgården for at de kunne gjøre bilreparasjoner²⁶⁷ og forretningen ser ut til å ha gått så bra at de i 1920 kunne starte opp et bilverksted i egne lokaler.²⁶⁸ I 1920 ble også Eidsvoll Hotel opprettet hvor det i tilknytning til hotellet ble bygget 11 garasjer og tilgang på bensin og olje

²⁵⁹ *Eidsiva*, «Aurora Chaufførskole», 13.05.1914.

²⁶⁰ *Eidsvold Blad*, «Heste tilsalgs», 04.12.1914; *Eidsvold Blad*, «En brun hest», 19.01.1915.

²⁶¹ *Eidsiva*, «automobil tilsals», 29.08.1919.

Eidsvold Blad, «skal de kjøpe», 20.02.1920.

²⁶² *Eidsiva*, «Olsen & Frank», 01.05.1917.

²⁶³ *Eidsiva*, «Globus agenter», 14.11.1919.

²⁶⁴ Kline, *Consumers in the Country*, 63.

²⁶⁵ Bensindepotene var plassert respektivt hos O. Larsen i Sundgården og hos Frithjof Løken på Eidsvold Verk, se KNA, *Tillæg 1915*, 84-89.

²⁶⁶ KNA, *Kongelig norsk automobilklubs Haandbok*, Annonse plassert mellom s. 466 og 467. Ytterligere informasjon på s.468.

²⁶⁷ *Eidsiva*, «Olsen & Frank», 01.05.1917

²⁶⁸ *Eidsvold Blad*, «Olsen & Frank automobilverksted», 20.02.1920.

for kjørende gjester.²⁶⁹ I 1921 ble det opprettet et «automobilverksted» ved Pirotoppen på Eidsvoll Verk av Trygve Nielsen & Co.²⁷⁰ Videre utover på 1920-tallet ble det etablert flere bilverksteder i Eidsvoll. Noe som kjennetegner alle disse verkstedene var at en kunne få reparert bilene sine og etter hvert kjøpe bilrelaterte produkter som bensin, olje, gummidekk og reservedeler. I fotografiet nedenfor er Trygve Nielsen & Co. automobilverksted avbildet, og det er tydelig at virksomheten hadde flere kunder.



271

Trygve Nielsen & Co. Automobilverksted, Eidsvoll Verk, Piro Toppen. Verkstedet ble første gang annonsert i Eidsvold Blad i 1921. Bildet er tatt en gang iløpet av 1920-tallet. I bildet ser man både biler, motorsykler, en lastebil og hester. Gjenstanden i midten av fotografiet ser ut til å være en bensinpumpe.

4.2.5 Bilismen stilte nye krav til veiene

Infrastrukturen utviklet seg også på andre områder. Veikvaliteten i Eidsvoll var svært varierende tidlig på 1900-tallet. Det er blitt påpekt at bilen må forstås i relasjon til veiene og at den økende bilismen på sikt presset frem et behov for en forbedring av veistandarden.²⁷² Bilens inntog ser ut til å ha fremskyndet behovet for et mer effektivt og profesjonalsert veiarbeid og vedlikehold, og dermed fravike den gamle ordningen med pliktarbeid. Denne moderniseringen fikk viktige konsekvenser for Eidsvoll, da den økende bilismen førte til nye kostnader, men også skapte nye arbeidsoppgaver i bygda.

²⁶⁹ Hanche, *Fra Eidsvoll herred*, 132.

²⁷⁰ *Eidsvold Blad*, «Trygve Nielsen & Co.», 29.04.1921.

²⁷¹ Ukjent fotograf, *Automobilverksted på Eidsvoll Verk*, 1920-tallet, Foto. Eidsvoll Museum – fotosamling, Akershusbasen/MiA, Trygve Nielsen & Co. Automobilverksted.

²⁷² Bull, «Bygdehistorien 1800-1914», 592-593.

I bilismens tidlige fase var ikke bilistene fornøyde med veikvaliteten i Eidsvoll. Lars Dokken, skal i 1934 ha uttalt seg om den første tiden da han kjørte drosje. Han sa: «veiene var både trange, bratte og ikke egentlig høvlet. Ofte stod gresset så høit, endog på Trondhjemsveien, at det gikk langt oppover hjulene».²⁷³ Dette utsagnet eksemplifiserer kvaliteten som eksisterte på veiene, selv Trondheimsveien som var en hovedvei skal ha vært av relativt dårlig kvalitet. Eidsvollinger ga generelt uttrykk for stor misnøye med herredets veier på 1900-tallet.²⁷⁴

Vegloven av 1912 fastslo at vegvokterinstitusjonen skulle implementeres i alle herreder innen 1917.²⁷⁵ Utviklingen av veivedlikeholdet gikk likevel sakte mot en profesjonalisering i Eidsvoll. På et møte med herredsstyret i 1913, foreslo amtsdyrlege Hjelde å nedsette en mer spesialisert veinemnd som skulle ta for seg forslag til nye veier og sette opp veibudsjett, noe som ble enstemmig vedtatt. På det samme møtet ble det tatt opp en rekke forskjellige ønsker om forbedring av gamle veianlegg og av nye veier, som vitner om økende press og etterspørsel fra Eidsvolls befolkning.²⁷⁶ Senere samme år ble det også vedtatt at veivedlikeholdet skulle overføres fra den gamle ordningen med pliktarbeid til herredsstyret.²⁷⁷ Dette førte videre til at veinemnda i 1915 la frem et forslag til herredsstyret for hvordan vegvokterordningen kunne inkorporeres i Eidsvoll. Selv om enkelte i herredsstyret fortsatt var skeptiske til hvor lønnsomt systemet kom til å bli, ble ordningen vedtatt mot en stemme.²⁷⁸

Veibudsjettet i Akershus amt skal ifølge *Eidsiva* ha økt i perioden fra 1916 til 1919. Ifølge artikkelen var den økende bilismen i samfunnet en medvirkende årsak til veiutbygging i Akershus. Det ble understreket at statsmakten stilte seg positive til å bevilge penger til utbedring av gamle veier som skulle imøtekomme biltrafikken.²⁷⁹ Selv om fokuset på veier økte, tok veivedlikeholdet likevel tid. Eksempelvis var veistykket mellom Eidsvoll stasjon og Hammerstadkrysset en svært tidkrevende affære. Det ble snakket om å legge et nytt veistykke alt på 1850-tallet, og i anmerkninger til veikartet fra 1908 kom det frem at strekningen hadde førsteprioritet i amtet²⁸⁰, men fortsatt i 1913 var det uenigheter om hvor den nye veitraseen

²⁷³ *Eidsvold Blad*, «Eidsvolls første drosjebil feirer iår 20 års jubileum», 02.07.1934.

²⁷⁴ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 218.

²⁷⁵ Knutsen, *Veier til modernisering*, 273.

²⁷⁶ *Eidsvold blad*, «Eidsvold herredsstyre», 18.04.1913.

²⁷⁷ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 03.10.1913.

²⁷⁸ *Eidsiva*, «Eidsvold herredsstyre», 26.02.1915.

²⁷⁹ *Eidsiva*, «Veibygningen», 28.01.1919.

²⁸⁰ Kartet er avbildet i delkapittel 2.2.2; RA/S-1660/D/Dk/L0002/0002. Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Serie D-sakarkiv, Dk-diverse enkeltsaker C, Stykke 2. Diverse saker, Mappe: Veiplan 1908: Akershus amt. Dokument: «vedtat rekkefølge. Akershus amtsting 1908 fattetfølgende beslutning».

skulle gå.²⁸¹ Strekningen, kalt «Eggerlinjen», ble fullført samtidig med den nye Sundbroen, og stod ikke ferdig før i 1923.²⁸²



283

Bilde av Eggerlinjen, den nye veien mellom Hammerstad-Eidsvold st. Fotografiet ser ut til å være tatt kort tid etter veien sto ferdigstilt i 1923. Veien var bedre tilpasset biltrafikk, da den var bredere og slakere enn den gamle veien forbi Badebakken. På veien kjører en bil nedover mot Eidsvold st., mens støv virvles opp bak.

Veiene så ikke umiddelbart ut til å ha blitt bedre med den økende bilismen, men det forekom en utvikling over tid. Med økt biltrafikk ser det ut til at det etter hvert ble et behov for bedre veivedlikehold og en økt profesjonalisering av dette arbeidet, ved for eksempel opprettelse av et veivoktersystem.²⁸⁴ Det kan virke som at det var en økende bevissthet i Eidsvoll rundt hvilken påvirkning bilene hadde på veivedlikeholdet, og at dette presset frem en utvikling som flere i lokalbefolkningen hadde etterspurt i lang tid. Ifølge Flyen var det likevel ikke før starten på 1920-tallet at bilen for alvor var blitt mer vanlig i samfunnet, og dermed krevde en nytenkning rundt veier og broer.²⁸⁵ Den økende bilismen i Eidsvoll medførte også et større søkelys på andre, mer negative aspekter, ved kjøretøyet. Bilismen forsterket gamle

²⁸¹ *Eidsvold Blad*, «Eidsvold herredsstyre», 18.04.1913.

²⁸² Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 221-224.

²⁸³ Mittet & Co. AS., *Eidsvoll*. Ca. 1923, Foto. Nasjonalbiblioteket. Eggerlinjen.

²⁸⁴ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 221.

²⁸⁵ Det var for eksempel først i 1920 at Amtstinget i Akershus fastsatte en komite som skulle utarbeide en 20-årsplan for veibygging, som skulle møte tidens krav og behov, se Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 219.

utfordringer og medbrakte nye problemer til bygda. Trafikkulykker, forurensning og sosial status var i økende grad medvirkende i å påvirke lokal oppfatningen av bilen.

4.3 Farer og ulemper

Fra 1914 og utover ble noen av de større trafikkulykkene i Eidsvoll gjort rede for av lokalavisene. Relativt kort tid etter herredsstyrets bestemmelse angående motorvognkjøring over Sundbroen, forekom det som sannsynligvis var Eidsvolls første bilrelaterte dødsulykke. Lars Dokken, hadde kjørt på et barn som lekte på Sundbroen. Saken ble omtalt i både *Eidsvold Blad* og i *Eidsiva*. Begge avisene slo fast at Dokken ikke kunne klandres, ettersom han hadde gjort alt han kunne for å signalisere at barna måtte flytte seg og hadde kjørt i svært lav fart. Dokken hadde også, ifølge *Eidsvold Blad*, vist stor forsiktighet på veiene hele sommeren.²⁸⁶ Ved denne ulykken ble det uttrykt forståelse for Dokkens involvering i hendelsen.

Dokkens positive omdømme som sjåfør ser likevel ikke ut til å samsvare med den gjengse oppfatning mange hadde av bilister på 1910-tallet. Uttalelser som ble trykket i lokalavisene i Eidsvoll antyder at den generelle oppfatningen av bilister var at de ikke utviste tilstrekkelig forsiktighet i trafikken. Det kan også virke som at det var de gjennomreisende bilistene som utgjorde hovedproblemet, da de ved enkelte tilfeller ikke ser ut til å ha overholdt trafikkreglene. Et innlegg fra Axel Bjørnstad til *Eidsiva* i 1916, kan stå som et eksempel. Bjørnstad var bosatt i Feiring og fra 1915 arbeidet han som byggmester.²⁸⁷ I sin innsendelse berettet han om en hendelse som fant sted i bunnen av Haugsbakken ved Dokken. Bjørnstad påstod selv at han på sykkel ble kastet i bakken i møte med en bil som ikke la seg til siden av veien. Slik Bjørnstad så det, måtte bilisten ha forstått situasjonen, men valgt å ikke ta nødvendige hensyn. Bjørnstad slapp fra det hele med en ødelagt bukse og oppskrubbede hender, men skal ha blitt mektig irritert da han hørte passasjerene i bilen lo, mens de kjørte av sted.²⁸⁸ Innsendelsen uttrykker ikke eksplisitt at det var snakk om gjennomreisende bilister, men en får et inntrykk av at bilistene tilhørte denne gruppen. Uttalelsen uttrykker også utfordringen det kunne være for lokalbefolkningen å stille bilister til ansvar, da det hendte de rømte fra åstedet.²⁸⁹ Som Bjørnstad skrev: «Benzinstanken og smertene hindret mig i at se numeret tydelig[...]».

²⁸⁶ *Eidsvold blad*, «Overkjørt og dræpt», 25.08.1914.

Eidsiva, «To sørgelige ulykker», 26.08.1914.

²⁸⁷ I perioden uttalte Bjørnstad seg aktivt i lokalavisen *Eidsiva* om større og mindre saker som involverte både Feiring, Eidsvoll og andre nærliggende herreder.

²⁸⁸ *Eidsiva*, «Fra landeveien», 18.08.1916.

²⁸⁹ Toldnes, *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre seiersgang*, 153-154; Moraglio, «Knights of Death», 376.

Det er interessant å undersøke Bjørnstads innlegg i *Eidsiva* nærmere, da lokale utfordringer rundt den økende bilismen ble tydeliggjort igjennom to av hans innsendelser til avisa. Uttalelsene representerte sannsynligvis et syn på bilen som ikke var unikt, men som antageligvis flere kunne vedkjenne seg. Bjørnstad uttrykte en tydelig irritasjon over bilistenes fremferd på veiene, både i Feiring og Eidsvoll. Som Bjørnstad selv skrev:

«Jeg skrangler av og til paa cyckle mellom Feiring og Eidsvold st., og her møter jeg ofte et folkefærd som rigtig har sat mig i harnisk flere ganger. Særlig et par tilfælder er så graverende, at synderne uten tvil kunde været tat ved vingebenet, men begge ganger har støv, benzinstank og skarpe svinger hindret mig i at se numret».

Bjørnstad uttrykte videre at han ikke var en motstander av bilen som transportmiddel når den var i «nyttig tjeneste», men at problemer ble forårsaket av alle de uvørne sjåførene som fikk kjøre på Eidsvoll sine bygdeveier og ikke tok nok hensyn. De som skremte hester, ødela veier, nedstøvet gårder og gjorde veiene utrygge for barn og voksne. Bjørnstad påpekte at hovedproblemet var at de ikke forholdt seg til de satte kjørereglene.²⁹⁰

Det er flere elementer i Bjørnstads innlegg som er verdt å undersøke nærmere. Flere av argumentene er gjenkjennbare fra tidligere diskusjoner om bilismen i Eidsvoll. Et tydelig trekk som kommer frem, var nytteperspektivet. Hvem var bilen nyttig for? De som hadde bil, men som kjørte til sin egen forlystelse og ikke utviste hensyn til andre trafikanter, utgjorde for Bjørnstad eksempler på «unyttig kjøring». Konsekvensene av deres kjøring var til skade for mange andre som benyttet seg av, eller bodde ved veien. Denne typen bilkjøring kunne være farlig.

Det er også interessant å merke seg at støvplagen ble trukket frem, hvordan biler nedstøvet hus og gårder som lå ved veien. Nymalte hus, som skulle vært hvite, ble gråfarget av alt støvet, påpekte Bjørnstad. Han bemerket også hvordan man ikke lenger kunne lufte ved å åpne vinduer, ettersom støv blåste inn og bensinlukt satte seg fast inne i huset.²⁹¹ Dette var ikke et ukjent fenomen i Norge²⁹², og heller ikke internasjonalt. Kline har påpekt hvordan bilen skapte store støvproblemer på landsbygda i USA. Mennesker var redd for at alt støvet skulle ødelegge avlinger, skade dyr og lokal flora.²⁹³

Nygaard har påpekt at bilens inntreden, til tross for alle dens fordeler også bar med seg et nytt destruktivt potensial i samfunnet, men at fokuset tidlig på 1900-tallet i hovedsak var rettet mot ulykker, skader og dødsfall i trafikken. Lignende har Dag Bjørnland reist tvil rundt

²⁹⁰ *Eidsiva*, «Fra landeveien», 18.08.1916.

²⁹¹ *Eidsiva*, «Fra landeveien», 18.08.1916.

²⁹² Eriksen, *Et land på fire hjul*, 10.

²⁹³ Kline, *Consumers in the Country*, 59-60.

hvorvidt ulemper rundt støy og forurensning var aktuelle i den tidlige bilismens tidsalder, og har argumentert for at den ble mindre merkbar enn for eksempel med hester.²⁹⁴ At trafikkaos og skader rundt bilen ble viet mest fokus, ser ut til å stemme med kildene som så langt er blitt presentert, og med andre innsendelser i lokalavisene. Likevel, kan fokuset på støvplagen og den såkalte «benzinstanken» argumenteres for å ha vært tidlige eksempler på et miljøfokus rettet mot bilen.



Bildet ser ut til å være tatt ved Byrudgruvene, på vei inn mot Feiring. Fotografiet er fra ca. 1920, men gir et godt inntrykk av den ganske smale hovedveien mellom Feiring og Eidsvoll på vestsiden av Mjøsa. Bilen er en gjennomreisende bil fra Kristiania, med skiltnummer A465.

I en annen innsendelse fra Bjørnstad understreket han å ikke være alene om sine meninger om bilistene. Som Bjørnstad selv skrev: «Jeg tænker «Eidsiva» skulde faa meget ensartet stof, om alle som hadde noget paa hjertet om dette emne skulde slippe til.» Han påpekte at da bilen først kom, syntes han og andre at dette var morsomt og spennende. Det var utviklingen fra den store verden som kom til bygda, men nå var det for mange uvørne sjåførere. Til slutt ba Bjørnstad herredsstyrene om å innføre høyere avgift på bilene, så veiene kunne vedlikeholdes og at det ble «[...]statuert eksempler med de uvørne chauffører».²⁹⁶ Utsagnet

²⁹⁴ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 152.

²⁹⁵ Anders Beer Wilse, *Langs Mjøsen*. Ca. 1920, Foto, Norsk Folkemuseum, Ved Byrudgruvene.

²⁹⁶ *Eidsiva*, «Fra landeveien», 05.09.1916.

vitner om at Bjørnstad opplevde en endring i sitt syn på bil, da han i begynnelsen hadde syntet de var spennende, men i 1915 opplevde han en større irritasjon over bilistenes fremferd i Eidsvoll og Feiring. Samtidig uttrykkes det at det ikke var hele gruppen bilister som var ansett som et problem, men de uvørne sjåførene som ikke overholdt trafikkreglene. Uttalelsen om økte avgifter og statuerte eksempler, vitner også om en tro på at det var regulering som måtte til for å hankses med disse bilistene. Spørsmål om å forby bilene var ikke lenger et aktuelt alternativ. Bjørnstad hadde tro på at man gjennom regulering kunne hankses med de sjåførene som var ansett som et problem.

Som Bjørnstad påpekte, var det sannsynligvis flere Eidsvollinger som oppfattet brudd på trafikkreglene som et av de større problemene rundt bilismen. Flere innsendelser til lokalavisene bekrefter dette. Noen år senere, i 1919, kunne man lese en kortere tekst i *Eidsiva* som påpekte at motorkjøretøyer var blitt en ren plage i Eidsvoll. I artikkelen ble det ytret at for mange ikke overholdt de kjøreregler som var satt, spesielt fartsgrensen på 35 km/t. I notisen sto det følgende: «at der ikke i sommer er hendt flere alvorlige ulykker, er ialfald ikke bilistenes og motorcyklistenes skyld.» Teksten avsluttes med å opplyse at flere bilkjørere var blitt anmeldt til lensmannen i Eidsvoll.²⁹⁷

Bjørnland har regnet ut at i perioden fra 1917 og opp mot 1920, var det størst risiko for å omkomme i biltrafikken i Norge.²⁹⁸ Økt omtale av ulykker og trafikkuhell i lokalavisene antyder også at biltrafikken fikk et økt fokus i Eidsvoll. Eksempelvis kunne lesere av *Eidsvold Blad* i 1920 lese en artikkel som henvendte seg spesielt til bilister, men også til motorsyklister, syklistene og gående. Alle ble bedt om å overholde trafikkreglene ettersom det så fort kunne oppstå ulykker.²⁹⁹ Toldnes har spesielt trukket frem sommeren 1920 som et ulykkesår i Norsk bilhistorie. Den norske bilparken hadde vokst kraftig etter 1. verdenskrig. Trafikkulykkene fikk nasjonal oppmerksomhet, da situasjonen blant annet ble tatt opp som en sak på Stortinget.³⁰⁰ Kildematerialet viser at det var et økende antall bilulykker i Eidsvoll i denne perioden og at dette problemet fikk mer oppmerksomhet i lokalavisene. De problematiske sidene ved bilismen ser ut til å ha blitt tydeligere for befolkningen i herredet.

Så langt har gjennomreisende bilister blitt trukket frem som den gruppen som utgjorde flertallet av de uvørne sjåførene i Eidsvoll. Mange av de lokale sjåførene utviste sannsynligvis en større forsiktighet på veiene, ettersom de selv var en del av lokalsamfunnet. For eksempel

²⁹⁷ *Eidsiva*, «Motorkjøretøiene», 23.09.1919.

²⁹⁸ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 154.

²⁹⁹ *Eidsvold Blad*, «Overkjørsler», 31.05.1920.

³⁰⁰ Toldnes, *Vendepunktet*, 25.

ble Lars dokken i 1920 gitt en «præmie for human bilkjøring» av Eidsvoll hingstelag for å ha utvist stor forsiktighet blant bygdas hestekjørere.³⁰¹ Likevel blir det en feil fremstilling av trafikkproblemene i Eidsvoll å påstå at irritasjonen mot bilister kun gjaldt de gjennomkjørende bilistene. En annen lokal drosjesjåfør ble fratatt sitt sertifikat senere det samme året, ettersom vedkommende, opptil flere ganger hadde vist uvøren kjøring og vært nær ved å skape ulykker i bygda.³⁰²

Generelt opplevde Eidsvoll et økende antall trafikkulykker, etter hvert som bilen fikk større utbredelse på bygdas veier. Dette skapte utfordringer for lokalsamfunnet, da bilen brakte med seg et destruktivt potensial. Flere artikler i lokalavisene poengterte at bilistene ikke forholdt seg til de trafikkregler som var blitt satt, og at dette var hovedårsaken til problemene som oppstod. Kildematerialet presentert så langt, viser et syn der bilens tilstedeværelse på veiene i seg selv ikke var ansett som hovedproblemet, men heller at denne teknologien kunne bli misbrukt og potensielt utsette andre mennesker for skade, og i verste fall død.

Samtidig kan bilens økende tilstedeværelse sies å ha vært ansett som problematisk i en mer sosiokulturell kontekst. I et leserinnlegg fra en som navnga seg selv som Jens, i *Eidsvold Blad* fra 1921, ble det påpekt flere andre elementer ved bilens utbredelse i samfunnet som vedkommende oppfattet som problematiske. Innsenderen gjorde det klart at han selv hadde ønsket å gå til innkjøp av bil, men foreløpig ikke hadde hatt mulighet til det. Jens sitt forhold til bilen syntes å ha vært ambivalent. I innlegget påpekte han blant annet hvordan skillet mellom ulike sosioøkonomiske grupper ble videreført og tydeliggjort:

«[...] naar en «Ford» og en rigtig blankfet spyflue av en tiptopbil møtes, saa hilser de ikke paa hinanden. Det er som naar en mand i snipkjole møter en vagabond. En slik luksusbil taaler ikke lugten av en Ford uten at rynke paa næsen.»³⁰³

Ved undersøkelse av bilboken fra 1922 var flere Eidsvollinger listet opp som bileiere.³⁰⁴ Kildematerialet tyder på at flere rent økonomisk fikk råd til å kjøpe bil fra 1910 og utover. Av de modellene som listes opp på forskjellige eiere, dukker blant annet Ford hyppig opp. Selskapet Ford, kunne gjennom sin samlebandsproduksjon masseprodusere rimeligere og enklere biler, noe som førte til at flere hadde råd til bil.³⁰⁵ Selv om bilen var blitt mer tilgjengelig, eksisterte det likevel fortsatt et skille mellom hva slags type bil befolkningen kunne ta seg råd til. Bilen fortsatte dermed å være en markør på et sosioøkonomisk skille. Gartman

³⁰¹ *Eidsvold Blad*, «Præmie for human bilkjøring», 23.04.1920.

³⁰² *Eidsiva*, «En farlig chauffør», 03.08.1920.

³⁰³ *Eidsvold Blad*, «Bildilla», 29.04.1921.

³⁰⁴ Frithjof Lange, *Bilboken for Norge 1922: en fuldstændig fortegnelse over registrerte automobiler i Norge*, (Kristiania: Grafisk institutt, 1922).

³⁰⁵ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 125.

har poengtert en lignende utvikling i USA hvor bilen i dens tidlige fase var en markør for sosial status som omhandlet det å eie eller å ikke eie bil. Men, når middelklassen kunne ta seg råd til bil, ble det knyttet mer status til hvilken type bil en eide. Ford produserte biler som var blitt tilgjengelig for vanlige forbrukere, men en slik bruk skilte seg dermed også klart fra andre luksusbiler.³⁰⁶

Et annet element som kommer frem i innsendelsen fra Jens virker som en bekymring for hvordan bilen, etter hans mening, begynte å forandre kulturen i bygdesamfunnet:

«Bilene gaar som sagt sin seiersgang over bygdene og de sætter ogsaa et nyt præg paa befolkningen. Folk som før snakket ganske gemenslig om veiret og aarsutsigten stikker nu hænderne i sine riflede bukselommer og taler om at tendensen for benzinprisen er faldene paa verdensmarkedet. Og bondegutter som før holdt stødigt i plog styret drømmer lysegrønt om et bilrat og om han ikke far kan laane i banken og ruste sønnen ivei med en Ford. Før gjaldt det at skaffe sig en gaard eller et haandverk, nu hjælper man sig med en Ford.»³⁰⁷

Ut ifra utsagnet fremkommer det at den yngre generasjonen gårdbrukere ser ut til å ha vært mer positive til å ta bilen i bruk. Dette vitner om at forståelsen av bilen var i utvikling hos denne gruppen. Innsenderens fokus var rettet mot det han selv oppfattet som problematiske aspekter ved bilen. Jens virket skeptisk til at ungdommen nærmest forsaket gamle tradisjoner, og ikke lenger var like interesserte i å skaffe seg tradisjonelt arbeid.

Innlegget fra Jens ble avsluttet med en kommentar om hvordan samfunnet til slutt ville bli innordnet i et system hvor halvparten av befolkningen kjørte biler i stykker og den andre halvparten kunne leve av å reparere dem. Ut fra formuleringen fremstår denne siste kommentaren mer som en spydig bemerkning, enn en reel bekymring. Kommentaren var en observasjon om hvordan samfunnet i økende grad tilpasset seg og integrerte bilen inn i sine liv, og utsagnet vitner samtidig om at ikke alle anså dette som like positivt.

En annen anonym innsendelse til *Eidsiva* fra en «ikke-bilist», i 1922, er også interessant. I leserinnlegget ble det påpekt hvor vanlig det var blitt med bil i Eidsvoll. Samtidig forholdt innsenderen seg relativt skeptisk til hvordan situasjonen var blitt. Vedkommende omtalte bilinteressen i bygda som «bil-dilla» og skrev selv at han i det siste hadde reagert på denne «moderne sykdom». Innsenderen mente han ikke kunne være alene om det da det også var andre som var: «[...] saa konservative og lite up to date at de fremdeles anvender den avlægsse befordring pr. hest eller apostlenes heste, eller endnu værre: den plebeiiske cykel uten motor, men med 2 pedaler.» Innsenderen påpekte at han følte seg «beskjæmmet» for å ikke selv eie en bil, og derfor holdt seg langt unna jernbanestasjonens område. Til slutt påpekte innsenderen

³⁰⁶ Gartman, «Three ages of the Automobile», 172.

³⁰⁷ *Eidsvold Blad*, «Bildilla», 29.04.1921.

at «utviklingen har utvikla sig svært her i bøgda i det siste», men at det samtidig ble «mindre morsomt at leve for en ikke-bilist» som han selv.³⁰⁸ Uttalelsen tydeliggjør at bilen fortsatt var forbeholdt en mindre gruppe mennesker i samfunnet og at bileierskap var forbundet med en viss sosioøkonomisk profil. Innsenderen virket å være redd for å henge etter i samfunnsutviklingen, og var av den oppfatning at bilen skapte et skille mellom mennesker i bygda. Selv om motorvognen ser ut til å ha blitt mer vanlig i 1922, skulle det gå mange år før teknologien ble tilgjengelig og utbredt for privatbilbruk. Denne utviklingen kom først fra 1960-tallet og utover i Norge.³⁰⁹

Innsenderen virket også skeptisk til den posisjonen bilen hadde fått i samfunnet, da han opplevde at den gikk ut over alle ikke-brukere av bilen. Kjøretøyet skapte på mange måter et skille mellom det moderne og det tradisjonelle, og innlegget gir et inntrykk av at ikke-bilisten kanskje følte at samfunnsutviklingen gikk litt for raskt.

Som vi har sett medførte den økende bilismen visse problemer for lokalsamfunnet, men bilen oppnådde likevel en større aksept over tid og var i ferd med å bli en mer normalisert teknologi.

4.4 Bilen var i ferd med å bli mer vanlig

I perioden fra 1913-1922 gjennomgikk Eidsvoll en gradvis utvikling i sin regulering av bilen og dens bruk av bygdeveier. Det forekom en økning av biltrafikken på veiene. Både gjennomreisende biltrafikk og lokale bilkjørere bidro til dette. På mange måter ser bilen ut til å ha blitt mer integrert i lokalsamfunnet. Bilen viste en nytte for flere i form av drosjevirkosomhet og embetsmenn som raskere kunne betjene lokalsamfunnet. Bilen var, som vi har sett, fortsatt oppfattet som kontroversiell og kunne skape debatt, men utviklingen gikk likevel mot at færre i Eidsvoll tok til orde for å forby bilbruk på veiene. De ønsket heller å regulere den på en hensiktsmessig måte. Dette vitner om at bilens tilstedeværelse i samfunnet var i ferd med å bli mer normalisert og at færre anså bilen som en kuriositet.

Sommeren 1920 vedtok herredsstyret i Eidsvoll at alle bygdeveier skulle åpnes for kjøring med motorvogn 1. juli, det samme året. Foruten om bygdeveien mellom Stensby-skole og Byrudstuen. Dette var etter en anbefaling fra lensmannen Aasgaard.³¹⁰ Hvorfor denne ene veien ikke ble åpnet begrunnes ikke, men sannsynligvis var det en kombinasjon av flere årsaker. Det var en mindre vei, som ikke var dimensjonert for bilkjøring. Veien gikk igjennom flere

³⁰⁸ *Eidsiva*, «Bil-dilla», 21.07.1922.

³⁰⁹ Losnegård, *Norsk rutebilhistorie*, 175.

³¹⁰ *Eidsiva*, «Eidsvoll herredsstyre», 11.05.1920.

gårdstun og det var, strengt tatt, ikke nødvendig å åpne opp veien, fordi hovedveien mot Feiring gikk parallelt med denne bygdeveien.³¹¹ Herredsstyret i Eidsvoll hadde i 1920 fortsatt et flertall av bønder, og at veiene til slutt ble helt åpnet for motorvognkjøring tyder også på at flere i denne gruppen ikke lenger anså det som hensiktsmessig å forby bilen.³¹² Tidspunktet for åpningen av de resterende veiene samsvarer med hva andre herreder i Akershus gjorde opp mot 1920, da de fleste bygdeveier ser ut til å ha blitt åpnet for bilkjøring.³¹³ Nasjonalt har Nygaard også påpekt at de fleste veier i Norge innen 1920 var blitt åpne for biltrafikk.³¹⁴ Kartet på neste side viser de ulike offentlige veiene i Eidsvoll som kunne befares med bil og veiprojekter som var under anlegg i 1920.

Hovedårsaken til at bygdeveiene ble åpnet for ferdsel med bil, kom sannsynligvis av den økende utbredelsen av bilisme i samfunnet. Etter første verdenskrigs slutt i 1918 og utover, ble det fart i den norske bilismen. Den nasjonale bilparken økte, fra et antall på 4700 registrerte biler i 1918³¹⁵ til 9100 i 1920³¹⁶, som var nærmest en fordobling. Bilens økende utbredelse i samfunnet førte dermed til et økt press for å åpne opp de resterende bygdeveiene. Mye tyder på at Eidsvoll opplevde en raskt økende bilisme i denne perioden. Som vi har sett, var det et økt fokus på trafikkulykker og skader bilen kunne forvolde.

³¹¹ I et dokument fra vegdirektørens kontor datert til 1920 er det blant annet en oversikt over offentlige veier i Eidsvoll med beskrivelse av deres kvalitet. I beskrivelse av bygdeveien fra Stenshol til Byrudstuen står det oppført at tilstanden på veien er slett. Til kontrast blir en del av veiene i Eidsvoll beskrevet som å være i god tilstand. RA/S-1660/T/Tc/L0038/0002 Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Serie T- Kart og tegninger, Tc- Lart- herredene ordnet fylkesvis, Herredene i: Akershus Fylke. Mappe: karter i Akershus. Nr.5. Eidsvold. «Oversikt over offentlige veier i Eidsvoll herred.» datert 1920, nr. 6.

³¹² Ved å undersøke valglistene før valget i 1919 og sammenligne det med de valgte representantene fremkommer det at flertallet representanter var bønder. F.eks. *Eidsiva*, «Høire- og Frisindede Venstres valgliste», 23.09.1919. & *Eidsiva*, «Eidsvoll herredsstyre», 06.01.1920.

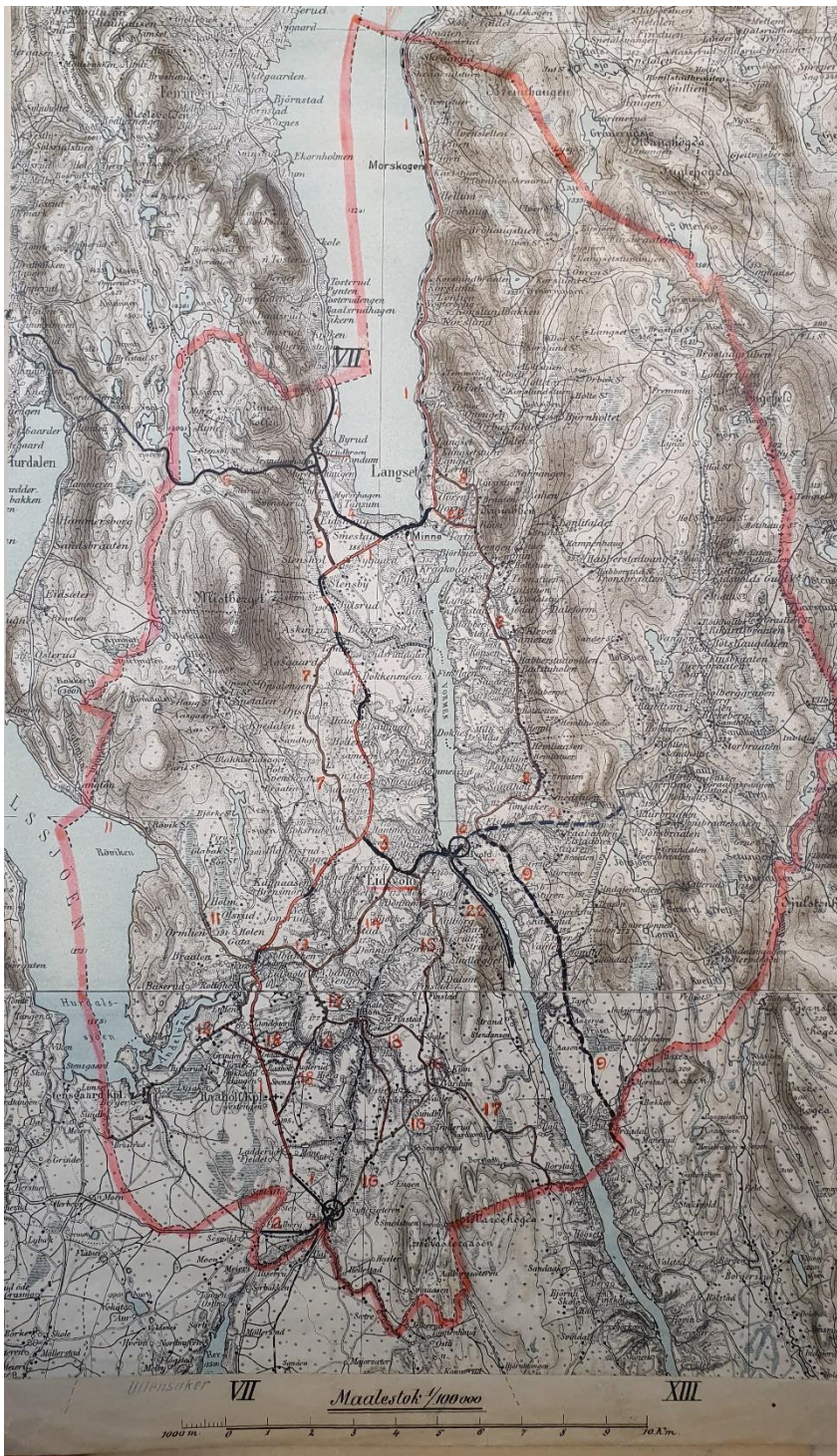
Se også Eidsvoll kommune, *Oversikt over kommunestyret*, 18-19.

³¹³ SAO/A-10072/D/Da/L0014/0001. Statsarkivet i Oslo, Statens vegvesen Akershus. Serie D-saksarkiv, Da-Sakarkiv ordnet etter eldre arkivnøkkel. Åpne og forbudte veger for automobiltrafikk. Mappe: 604-åpne og forbudte veger for automobil, 1914-1923. Dokument: «Åpning av (enkelte) bygdeveier for motorvognkjøring», 1914-1920.

³¹⁴ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 20.

³¹⁵ Nygaard, *Store drømmer og harde realiteter*, 60.

³¹⁶ Statistisk sentralbyrå, «Historisk statistikk 1978», 428.



317

Dette kartet fra vegdirektørens kontor viser de offentlige veiene som kunne befares med bil i Eidsvoll og veier som var under anlegg rundt 1920. Den eneste veistrekningen som fortsatt var forbudt for gjennomkjøring var nr.6, fra Stenshol-Byrudstuen. I 1920 ble bygdeveiene nr. 18, Nygaard-Råholt, nr.20, Dorr-Røisi og strekningen Bøn-Haga-Tråkka (som mangler nummerering, men som er tegnet opp på kartet) fullført. Ellers var strekningene Nr. 3, fra Eidsvoll st.-Hammerstad, nr. 21, fra Sundt-Gullverket-Odalen og nr. 22, fra Eidsvoll st.-Bårlidalen-Strand under anlegg. Skulle en over sundet ved Minne krevdes overferjing, ettersom broen ved Minne ikke hadde kjørevei før 1925.

³¹⁷ RA/S-1660/T/Tc/L0038/0002, Riksarkivet i Oslo, Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor, Serie T- Kart og tegninger, Tc- Lart- herredene ordnet fylkesvis, Herredene i: Akershus Fylke. Mappe: kartet i Akershus. Nr.5. Eidsvoll, «Kart over Eidsvoll herred», kartet er udatert, men tilhørende oversiktsinformasjon er datert til 1920.

I 1920 ble det gjennomført en ferdselstelling på offentlige veier i Eidsvoll fra perioden juli til oktober, med ca. 10 telledager. Fra målingen av trafikken, fremkommer det at Eidsvoll hadde en høy gjennomfart av biler den sommeren. Flyen har gjort rede for de forskjellige trafikk tallene. For eksempel viste resultatene at det daglige snittet på biler som passerte Eidsvoll Verk var 82, på Hammerstad kjørte det i snitt 83 biler forbi, mens det ved Eidsvoll stasjon i snitt passerte 132 biler daglig i denne perioden. Ved Langset derimot kjørte det i snitt kun 10 biler daglig.³¹⁸ Statistikken vitner om et trafikkbilde hvor bilen var blitt mer vanlig i Eidsvoll, spesielt ved Sundet og sørover i herredet. Til sammenligning ser det ut til at nordbygda opplevde et mindre press med gjennomkjørende biler ved Langset.

Den økende bilismen ble poengtert i en humoristisk notis i Eidsvold blad i juli 1920. «Nei, nu er bilkjøring saa almindelig at det blir ikke fint længere aa kjøre i bil, bemerket en forleden. Derimot synes jeg det absolut maa bli fint aa spasere, siden halvsaalingen og hælflikkingen er blitt saa dyr.»³¹⁹ Kommentaren vitner om hvordan bilen som teknologi og biltrafikken igjennom Eidsvoll ble oppfattet som mer normalisert. Innlegget viser også at bilen var blitt tilgjengelig for en større andel av befolkningen, og ikke kun var forbeholdt noen få.

Et annet tegn som peker mot en økt aksept og bruk av bilen i Eidsvoll, er utfasingen av skysskaffervesenet som begynte på 1920-tallet. Tradisjonelt hadde skysstasjonene i Eidsvoll vært viktig som transport til og fra togstasjonene og innad i herredet. I 1919 var det seks skyssstasjoner som fortsatt var i drift i herredet, men fra 1920 gikk tre ut av drift, og i 1924 ble alle skyssstasjonene i Eidsvoll lagt ned. Hovedårsaken som både lensmannen og amtmannen la frem for nedleggingen av skyssstasjonene, var at transport med bil utfylte det behovet som skyssstasjonene tidligere hadde hatt.³²⁰ Dette samsvarer med en lignende tendens ellers i Norge, hvor biltransport med tiden utkonkurrerte hesteskys.³²¹

I 1922 kunne *Eidsvold blad* informere om hvor mange motorvogner som var registrert i Eidsvoll herred, og at antallet lå på 55 motorvogner og 40 motorsykler. Av disse 55 motorvognene tjenestegjorde 25 til ulik skyssstrafikk.³²² Antallet *Eidsvold Blad* oppga ser ut til å stemme med antallet registrerte biler i bilboken fra 1922.³²³ I artikkelen påpektes det at gjennomgangstrafikken i Eidsvoll var meget stor, og at lensmann Aasgaard hyppig måtte foreta fartsmålinger. Lensmannen påpekte også at overtredelsene gjort av bilister i stor grad var

³¹⁸ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 249.

³¹⁹ *Eidsvold Blad*, «Fint- ikke fint», 21.07.1920.

³²⁰ Flyen, *Eidsvoll bygds historie*, 240-241.

³²¹ Losnegård, *Norsk rutebilhistorie*, 50-51.

³²² *Eidsvold Blad*, «Automobilerne i Eidsvoll», 13.09.1922.

³²³ Lange, *Bilboken for Norge 1922*.

forårsaket av de gjennomreisende bilistene. *Eidsvold blad* ytret i denne sammenhengen at: «vi er enig med lensmanden, at disse overtrædelser bør meldes, bygderne er først og fremst til for bygdernes egen befolkning og vi har da krav på en sømmelig fremfærd fra billisterne.» Artikkelen vitner om at Eidsvoll i perioden opplevde både en økning av sin egen bilpark og en stor gjennomfartstrafikk.

Bilen synes å ha blitt mer vanlig og oppnådde større aksept blant Eidsvolls befolkning i 1922. Kjøretøyet var fortsatt kontroversielt, men det ble ikke lenger tatt til orde for å forby teknologien fra veiene. Bilene ble i større grad regulert gjennom lovverk, fartsmåling og økte avgifter. Det kan virke som at aksepten for bilene i Eidsvoll økte proporsjonalt med det økende antallet biler på veiene. Den generelle oppfatningen blant Eidsvolls befolkning synes å ha vært at bilen var kommet for å bli og at samfunnet måtte finne måter å tilpasse seg teknologien på best mulig måte.



Eidsvoll stasjon, med tre viktige transportmidler samlet i et fotografi. Bildet fanger hvordan bilen erstatter hesteskyss og tilpasset seg eksisterende transportteknologi. Legg merke til den store fyllingen/jordvollen på høyre side, ut mot Vormå. Ut ifra denne detaljen er det sannsynlig at bildet er tatt, i perioden 1922/23, da man bygde den nye Sund Broen.

³²⁴ Mittet & Co. AS., *Eidsvoll*, Ca. 1922, Foto, Nasjonalbiblioteket, Eidsvoll stasjon.

4.5 Fortolkninger av bilen, 1913-1922

4.5.1 Et spørsmål om makt

Flere fortolkninger av bilismen kom til uttrykk i dette tidsrommet. Mange hadde mulighet til å uttale seg både i forhandlinger i herredsstyre og igjennom lokalavisa. Andre kan sies å ha uttrykt sin mening igjennom handling, ved selv å ha gått til innkjøp av bil eller ved å tilpasse sin næringsvirksomhet til bilismen. Ettersom mange forskjellige meninger kom til uttrykk igjennom perioden, ser det fortsatt ikke ut til å ha oppstått et hegemoni i tolkningen av bilismen. Dermed kan det ikke sies å ha vært sterkt entydige interessegrupperinger rundt bilismen i lokalsamfunnet i Eidsvoll. Likevel kan det virke som at det var en generell tendens hos befolkningen, mot slutten av perioden, å forstå bilen som noe som var kommet for å bli og at den ikke lenger var hensiktsmessig å forby. Dette indikerer at lokalbefolkningen over tid utviklet en forståelse som i større grad nærmet seg hverandre i 1922.³²⁵ Selv om flere stemmer virker å ha kommet til uttrykk i kildematerialet for denne perioden, er det sannsynligvis også folk fra de lavere sosioøkonomiske lag av lokalbefolkningen som ikke kommer frem. Dermed får en ikke en full representativitet av lokalbefolkningens forståelse av bilen.

Med bilens økende utbredelse ser også makten i diskursene ut til å ha blitt utfordret. Fordeling av makt er som nevnt asymmetrisk og dette påvirker innflytelsen ulike grupper har over forhandlingen og tolkningen av teknologi.³²⁶ Bønder i herredsstyret, som nærmest var en interessegruppering i lokalsamfunnet, var fortsatt i flertall og utøvde stor innflytelse over forhandlinger og regulering av bilismen i Eidsvoll. Samtidig ble denne gruppen utfordret og måtte i større grad imøtekomme og tilpasse seg den økende bilismen. Bilistene og deres støttespillere utgjorde en større maktfaktor i perioden, da herredsstyret ble utfordret av økende ytre press fra Akershus amt og et voksende antall bilister, samtidig som motorvognen i økende grad viste en større nytte for lokalbefolkningen. Alle disse faktorene var medvirkende i å endre folks holdninger.

4.5.2 Ulike forståelser

Igjennom kildene som har vært presentert og analysert i dette kapittelet, fremkommer det at forståelsen av bilismen i Eidsvoll var sprikende i perioden fra 1913 til 1922. I herredsstyret ser skillelinjene mellom bøndernes og embetsmennesenes tolkning i stor grad ut til å ha vedvart. Flere embetsmenn utviste en positiv holdning til bilen da de argumenterte for å i større grad slippe

³²⁵ Om hegemoni i diskurser, se Jørgensen & Phillips, *Diskursanalyse som teori og metode*, 48, 60-61.

³²⁶ Klein & Kleinman, «The social construction of technology», 34-35, 38, 40-42; Fairclough, *Language and Power*, 62-65.

bilen til på herredets veier. De så en nyttefunksjon i bilen og mente dens utbredelse var uunngåelig. På den andre siden utviste bønder i herredsstyret fortsatt en skeptisk holdning og ønsket å begrense bilismen i størst mulig grad, da den utfordret deres veibruk. Samtidig forekom det en viss endring hvor noen gårdbrukere etter hvert uttrykte at de ikke lenger hadde store motsetninger mot bilen.

Representanter fra middelklassen utgjorde også en ny gruppe bilister i herredet. For sjåførere slik som Dokken og Larsen, ble bilen oppfattet som noe positivt. Det var en nyttig teknologi som tilbød nye næringsveier. For Fosserud var dette også tilfellet, men hennes bilbruk som kvinne er også unik, ettersom kvinnelige sjåførere utgjorde et mindretall i Norge. Hun utfordret på mange måter samfunnets forståelse av teknologien som et maskulint produkt. For henne var bilen også en frigjørende og spennende teknologi. Andre næringsdrivende ser også ut til å ha oppfattet bilen i et positivt lys, da de kunne gjøre profitt på å tilby forskjellige former for service til bilister som gruppe.

Den økende bilismen i Eidsvoll førte også til at flere kunne benytte seg teknologien til transport, eller opplevde andre former for nytte. Eksempelvis ble bilen tatt i bruk av forskjellige embetsmenn for å bedre kunne betjene sine distrikter.

Samtidig ble det skrevet negative bemerkninger om bilismen i perioden, da den også medførte problematiske konsekvenser. Trafikkulykker, forurensning og sosiokulturelle utfordringer ble trukket frem som utfordringer den økende bilismen medbragte. Selv om bilen ser ut til å ha oppnådd større aksept i lokalsamfunnet, var det mange som hadde et ambivalent forhold til bilen. Bilen var blitt mer integrert i lokalsamfunnet i 1922, men var fortsatt en kontroversiell teknologi, som krevde videre forhandlinger og fortolkninger.

5. Konklusjon

Denne oppgaven har analysert diskursene som oppstod rundt den tidlige bilismen i Eidsvoll. Målet har vært å avdekke de lokale forståelsene, forhandlingene og sosiokulturelle prosessene som forekom i perioden fra 1908-1922. I dette tidsrommet var det mange ulike syn på bilismen som kom til uttrykk. I varierende grad var noen mer positive, andre hadde ambivalente følelser, mens en del stilte seg negative til den nye teknologien. Forståelser av bilismen var ikke fastsatt, men endret seg over tid, gjennom gjentatte forhandlinger og erfaringer gjort med teknologien. Forståelser var også sammensatte og preget av ulike faktorer.

For de lokale bileierne ble bilen oppfattet som et spennende, moderne og praktisk kjøretøy. Samtidig var det et skille mellom de bilistene som tok bilen i bruk for privat befordring og de som tok bilen i bruk for å betjene herredet, på ulike måter. Den sistnevnte gruppen bidro i større grad til å endre lokalbefolkningens forståelse av bilismen som noe positivt, da den etter hvert utgjorde en større nytte. Flere bønder var i begynnelsen skeptiske til bilen og ønsket å begrense bilismen så langt det lot seg gjøre. Blant gårdbrukere og andre som ytret negative bemerkninger mot bilen forekom det etter hvert en utvikling hvor færre tok til orde for å forby bilene fra veiene. Man ønsket heller å finne mer hensiktsmessige måter å regulere det som ble ansett som uvøren kjøring. Andre i herredet utviste en mer pragmatisk holdning til bilen. Embetsmennene i herredsstyret argumenterte for eksempel gjentatte ganger for at bilens utbredelse var «uunngåelig» og at det derfor var bedre å tilpasse seg, enn å stritte imot.

I begge tidsrom, fra 1908-1912 og 1913-1922, kom det frem ulike og motstridende forståelser av den tidlige bilismen. I perioden som helhet gjennomgikk likevel lokalsamfunnets generelle syn på bilismen en endring fra motstand til ambivalens og til slutt en større aksept. Det var en klar kontrast mellom diskursene i 1908 da Eidsvoll hadde en fastboende bilist, og herredsstyrets høringsuttalelse fremmet et ønske om å i størst mulig grad begrense bilismen, og diskursene i 1922. Herredet hadde da 55 fastboende bilister og herredsstyret åpnet opp alle veier, unntatt en, for bilkjøring. Bilen hadde i større grad blitt en del av samfunnet og fikk større aksept.

Hele perioden tatt i betraktning var bilismens utvikling preget av ulike forhandlinger som foregikk mellom aktører i lokalbefolkningen. Forhandlingene ble drevet frem av sosiokulturelle prosesser og faktorer, som preget diskursen om bilen. Blant annet forekom det en økt tilvenning til kjøretøyet, da biltrafikken og eksponeringen for teknologien økte. Lokal påvirkning på bilpolitikken ble også større fra 1913, da herredsstyret fikk muligheten til å regulere bilbruken, som førte til at bilen kunne innpasses i et eget tempo. Samtidig forekom det

maktendringer. Mens bønder i større grad kontrollerte forhandlinger om regulering av bil i perioden fra 1908-1912, ser bilens støttespillere ut til å ha fått mer innflytelse i diskursen rundt bil fra 1913-1922. En annen viktig prosess var at bilen hadde en spredning til middelklassen, som medførte at bilen ikke lenger kun ble ansett som et rikmannskjøretøy, men noe som kunne komme flere til gode. Da middelklassen tok bilen i bruk for egen næringsvirksomhet viste bilen i økende grad en nyttefunksjon for lokalbefolkningen og ble tatt i bruk for transport av både mennesker og varer. Ikke minst ble veinettet i Eidsvoll sakte utbedret, som førte til mindre kontroverser rundt hvem som brukte de.

Bilens introduksjon førte til at lokalsamfunnet måtte ta stilling til og tilpasse seg en ny teknologi. Denne masteroppgaven har vist at historien om den tidlige bilismen og innføringen av ny teknologi i perioden kom som følge av et samspill mellom flere faktorer. Gjennom forhandlinger mellom kulturell tilpasning, endringer i mentalitet, og samfunnets evne til å regulere gjennom lover og forskrifter ble bilen mer integrert i Eidsvoll. De ulike interessegrupperingene i Eidsvolls lokalsamfunn var viktige, da de bidro til å innramme bilen med slike gjentatte forhandlinger. Dette førte på sikt til at bilen fikk sin plass i lokalsamfunnet. Bilismen preget i høyeste grad herredet i perioden og påvirket utviklingen i samferdsel og kommunikasjon. I løpet av et drøyt tiår utviklet forståelsen av den tidlige bilismen i Eidsvoll seg, fra å ha vært en fremmed, nærmest eksotisk teknologi til et mer normalisert og integrert kjøretøy. Slik sett kan historien om den tidlige bilismen i Eidsvoll også bidra med perspektiver på vår egen tid, ettersom det teknologiske utviklingstempoet som norske bygder opplevde rundt århundreskiftet, neppe var mindre omfattende enn det vi opplever i dag.

Oppgaven konkluderer med at bilen, som i 1908 nærmest hadde vært et utenkelig teknologisk fenomen, langt på vei hadde blitt en del av Eidsvolls lokalsamfunn i 1922.

Kilder

Utrykte kilder

Riksarkivet i Oslo (forkortet RA)

Vegdirektoratet, Bilavdelingen M (arkiv S-1663)

RA/S-1663, F/Fa/L0001.

RA/S-1663/F/Fi/L0001/0001.

Vegdirektoratet, Vegdirektørens kontor (arkiv S-1660)

RA/S-1660/D/Dk/L0002/0002.

RA/S-1660/T/Tc/L0038/0002.

Statsarkivet i Oslo (forkortet SAO)

Statens vegvesen, Akershus (arkiv A-10072).

SAO/A-10072/D/Da/L0025.

SAO/A-10072/D/Da/L0014/0001.

Eidsvolls kommunale arkiv

Deler av det eldre kommunale arkivet i Eidsvoll (inkludert Feiring kommunale arkiv) har blitt flyttet fra statsarkivet i Oslo til nytt arkiv, Iron Mountain Vestby, men jeg benytter meg av den gamle arkivkoden fra statsarkivet, ettersom det er den jeg har fått oppgitt ved bruk av kildene.

Eidsvoll kommune, formannskapet og kommunestyret (arkiv K-237-001)

SAO/K-237-001/A/Aa/L0003.

SAO/K-237-001/A/Aa/L0004.

Feiring kommune, herredsstyre (arkiv KS-240-002)

SAO/KS-240-002/A-L0001.

Muntlig informant

Olaug Askheim Aas. Personlig kommunikasjon. 07.10.2020.

Trykte kilder

I den grad det har vært mulig er det blitt lagt ved URL-fil med kildeføringen.

Eidsvold Blad

Eidsvold Blad. «Automobil i Nes». 01.05.1906.

Eidsvold Blad. «Veivæsenet i Eidsvold». 24.07.1906.

Eidsvold Blad. «Automobilkjøring». 27.09.1907.

Eidsvold Blad. «Kammerherre Mathiesen». 07.01.1908.

Eidsvold Blad. «Kammerherre Mathiesen». 24.03.1908.

Eidsvold Blad. «Kammerherre Haaken Mathiesen». 31.03.1908.

Eidsvold Blad. «Eidsvold herredsstyre». 07.08.1908.

Eidsvold Blad. «Automobilkart for Akershus amt». 25.08.1908.

Eidsvold Blad. «Læs!». 29.09.1908.

Eidsvold Blad. «læs». 02.10.1908.

Eidsvold Blad. «Automobilfaren». & «Hesteeiere, læs!». 13.10.1908.

Eidsvold blad. «Eidsvold herredsstyre». 19.01.1909.

Eidsvold Blad. «Feiring herredsstyre». 02.11.1909.

Eidsvold Blad. «Ullensaker herredsstyre». 05.11.1909.

Eidsvold Blad. «Nes herredsstyre». 30.12.1909.

Eidsvold Blad. «Eidsvold Verks festivitetslokale indvielse». 07.06.1910.

Eidsvold Blad. «Automobilrute Eidsvold-Bjerke sogn-Hurdalen». & «Fremtidens tiggere». 06.07.1912. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19120706_4_51_1.

Eidsvold Blad. «Eidsvold herredsstyre». 18.04.1913. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19130418_13_30_1.

Eidsvold Blad. «Eidsvold Herredsstyre». 03.06.1913. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19130603_13_43_1.

Eidsvold Blad. «Eidsvold herredsstyre». 03.10.1913. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19131003_13_78_1.

- Eidsvold Blad*. «Fra Eidsvold jubilæumskomite». 21.04.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19140421_14_31_1.
- Eidsvold Blad*. «Fra Eidsvold Jubilæumskomite. Til bygdens hesteeiere!». 08.05.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19140508_14_36_1.
- Eidsvold Blad*. «17.mai». 12.05.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19140512_14_37_1.
- Eidsvold Blad*. «Eidsvold Herredsstyre». 23.06.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19140623_14_49_1.
- Eidsvold Blad*. «Eidsvold herredsstyre». 17.07.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19140717_14_56_1.
- Eidsvold Blad*. «Min automobil». 24.07.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19140724_14_58_1.
- Eidsvold blad*. «Overkjørt og dræpt». 25.08.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19140825_14_67_1.
- Eidsvold Blad*. «Heste tilsalgs». 04.12.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19141204_14_96_1.
- Eidsvold Blad*. «En brun hest». 19.01.1915. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19150119_15_5_1.
- Eidsvold Blad*. «Eidsvold herredsstyre». 22.01.1915. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19150122_15_6_1.
- Eidsvold Blad*. «Olsen & Frank automobilverksted». & «skal de kjøpe». 20.02.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19200220_20_14_1.
- Eidsvold Blad*. «Præmie for human bilkjøring». 23.04.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19200423_20_29_1.
- Eidsvold Blad*. «Overkjørsler». 31.05.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19200528_20_39_1.
- Eidsvold Blad*. «Fint- ikke fint.» 21.07.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19200721_20_57_1.
- Eidsvold Blad*. «Eidsvoll herredsstyre». 01.09.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19200901_20_75_1.

Eidsvold Blad. «Bildilla». & «Trygve Nielsen & Co.». 29.04.1921.
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19210429_21_48_1.

Eidsvold Blad. «Automobilerne i Eidsvoll». 13.09.1922. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19220913_22_105_1.

Eidsvold Blad. «70 år». 01.10.1930. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19301001_30_111_1.

Eidsvold Blad. «Eidsvolls første drosjebil feirer iår 20 års jubileum». 02.07.1934.
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19340702_34_72_1.

Eidsvold Blad. «Skyssgutt 17. mai 1914». 13.05.1989. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsvoldblad_null_null_19890513_89_71_1.

Eidsiva

Eidsiva. «Tandlæge Svindland». 07.09.1912. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19120907_4_69_1.

Eidsiva. «For 50 øre». 02.10.1912. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19121002_4_76_1.

Eidsiva. «Officielle valglister for Eidsvold hovedsogn». 17.09.1913.
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19130917_5_72_1.

Eidsiva. «Eidsvold herredsstyre». 18.04.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19140418_6_30_1.

Eidsiva. «Aurora Chaufførskole» & «Automobil». 13.05.1914.
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19140513_6_37_1.

Eidsiva. «Automobilen». 18.07.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19140718_6_56_1.

Eidsiva. «To sørgelige ulykker». 26.08.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19140826_6_67_1.

Eidsiva. «Eidsvold herredsstyre». 19.12.1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19141219_6_100_1.

Eidsiva. «Kvindelig chauffør fra Eidsvold». 12.01.1915. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19150112_7_4_1.

Eidsiva. «Eidsvold herredsstyre». 26.02.1915. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19150226_7_17_1.

Eidsiva. «Sigurd Bjerkøs begravelse». 11.01.1916. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19160111_8_3_1.

Eidsiva. «Fra landeveien». 18.08.1916. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19160818_8_64_1.

Eidsiva. «Fra landeveien». 05.09.1916. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19160905_8_69_1.

Eidsiva. «Olsen & Frank». 01.05.1917. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19170501_9_33_1.

Eidsiva. «Privat bilkjørsel forbudt». 02.10.1917. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19171002_9_77_1.

Eidsiva. «Veibygningen». 28.01.1919. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19190128_11_7_1.

Eidsiva. «Eidsvoll herredsstyre». 25.04.1919. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19190425_11_30_1.

Eidsiva. «Automobil tilsalgs». 29.08.1919. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19190829_11_63_1.

Eidsiva. «Motorkjøretøiene». & «Høire- og Frisindede Venstres valgliste». 23.09.1919. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19190923_11_70_1.

Eidsiva. «Globus agenter». 14.11.1919. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19191114_11_85_1.

Eidsiva. «Eidsvoll herredsstyre». 06.01.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19200106_12_1_1.

Eidsiva. «Eidsvoll herredsstyre». 11.05.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19200511_12_36_1.

Eidsiva. «En farlig chauffør». 03.08.1920. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19200803_12_56_1.

Eidsiva. «Bil-dilla». 21.07.1922. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_eidsiva_null_null_19220721_13_57_1.

Diverse aviser

Aftenposten. «Kjørte bil med «blåbok»». 23.04.1974. morgenutgave.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_aftenposten_null_null_19740423_115_184_1.

Akershus Amtstidende. «Automobilerne i Akershus». 25.04.1908.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_akershusamtstidende_null_null_19080425_27_32_1.

Akershus. «Motorvognene og veibygningen». 27.05.1909. [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_akershus_null_null_19090527_24_63_1)

[nb_digavis_akershus_null_null_19090527_24_63_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_akershus_null_null_19090527_24_63_1).

Akershusposten. «Flere automobileiere». 24.07.1909. [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_akershuspostenlillestroemnitten_null_null_19090724_8_82_1)

[nb_digavis_akershuspostenlillestroemnitten_null_null_19090724_8_82_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_akershuspostenlillestroemnitten_null_null_19090724_8_82_1).

Arbeiderbladet. «Kvinnelig drosje-pioner jubilerer». 13.12.1963.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_arbeiderbladetoslo_null_null_19631213_78_290_1.

Asker og Bærums Budstikke. «Fortegnelse over godkjente automobiler i Akershus Amt fra 23 desember 1902, til 18.mai. 1908». 13.06.1908.» [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_askerogbaerumsbudstikke_null_null_19080613_10_45_1)

[nb_digavis_askerogbaerumsbudstikke_null_null_19080613_10_45_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_askerogbaerumsbudstikke_null_null_19080613_10_45_1).

Morgenbladet. «Fru Gudrun Ronsen». 16.12.1963. [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_morgenbladet_null_null_19631216_145_292_1)

[nb_digavis_morgenbladet_null_null_19631216_145_292_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_morgenbladet_null_null_19631216_145_292_1).

Morgenbladet. «Kammerherre Haaken Mathiesen». 18.03.1908. Aftennummer.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_morgenbladet_null_null_19080318_90_158_2.

Nordlys. «Næringslivets pinagtighet». 18.01.1908. [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_nordlys_null_null_19080118_7_4_1)

[nb_digavis_nordlys_null_null_19080118_7_4_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_nordlys_null_null_19080118_7_4_1).

Norsk Kundgjørelsestidende. «Til magistraten i Namsos». 06.11.1901.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_norskkundgjoerelsestidende_null_null_19011106_19_323_1.

Opplandenes Avis. «Kammerherre Haakon Mathiesen». 06.04.1908.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_opplandenesavis_null_null_19080406_37_82_1.

Romerikes Blad. «Spencer: Ordfører in spe». 28.09.1955. [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_romerikesblad_null_null_19550928_53_110_1)

[nb_digavis_romerikesblad_null_null_19550928_53_110_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_romerikesblad_null_null_19550928_53_110_1).

Romsdals Amtstidende. «Kammerherre Mathiesen». 10.01.1908.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_romsdalsamtstidende_null_null_19080110_71_4_1.

Vårt Land. «Ikke lett å bli landets første kvinnelige drosjesjåfør». 07.12.1977. nr.284B.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_vaartland_null_null_19771207_33_284_2

Bøker, magasiner, kataloger og håndbøker

Bade, Oscar M. & Bonde, Arne (red.). «K.N.A. 1907-1957». I *Motorliv*. Nr.1. 1957.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2015120908073.

Eidsvoll kommune. *Oversikt over Kommunestyret m.v. i Eidsvoll fra år 1837 til 1937*.

Eidsvoll: Eidsvoll kommune, 1937. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013100208029.

Gimse, Tore. *Kart over Christiania: en bibliografi over trykte Christianiakart*. Oslo: Tore

Gimse/X-kart.no, 2014. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2018082948023.

Hanche, Johannes. *Fra Eidsvoll herred (Akershus fylke)*. Oslo: Aktieforlaget Johannes

Hanche, 1925. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2017013048144.

KNA. *Fortegnelse over de i Norge indregistrerte motorvogner og motorcykler pr. 1. mai*

1916. Kristiania: KNA, 1916. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2017020326003.

KNA. *Kongelig norsk automobilklubs Haandbok*. Kristiania: KNA, 1915.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013110508455.

KNA. *Tillæg 1915: aarlig tillægshäfte til K.N.A.s Haandbok*. Kristiania: KNA, 1915.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016041548075.

Lange, Frithjof. *Bilboken for Norge 1922: en fuldstændig fortegnelse over registrerte automobiler i Norge*. Kristiania: Grafisk institutt, 1922.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2020041781594_001.

Langsæther, Kjetil. *Norske bilhistorier: Foregangsmenn, turister, Norskamerikanere*. Ebok:

Kjetil Langsæther forlag, 2014.

Mejlænder, G. Otto. *Tillæg 1916: aarlig tillægshäfte til K.N.A.'s haandbok*. Kristiania: KNA,

1916. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014011508084.

Nordheim, Otto. *Eidsvoll: bygdebok for ungdom*. Eidsvoll: Eidsvoll skolestyre, 1967.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008052100063.

Presse- og reklamekomiteen for Norges Jubilæumsutstilling. *Norges Jubilæumsutstilling 1914: med en fører over Kristiania*. Kristiania: Presse- og reklamekomiteen for Norges Jubilæumsutstilling, 1914. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014070408001.

Styret: avdeling Oslo og Akershus. *Norges Rutebileieres Forbund. avdeling Oslo og Akershus, Oslo og Omegns Rutebileierforening: 1926-1951*. Oslo: Oslo rutebileierforening, 1952. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012110608232.

Ø.S.G. «Hurdal Herredsstyre går imot all biltrafikk». Utgave. 1, 1972. I *Det beste fra Vi og Værket: Historiske perler av allmenn interesse*. Redigert av John Granly. Otta: Eidsvoll historielag, 2013.

Digitalarkivet

Digitalarkivet. «Andreas Olsen Berger». Folketelling 1875 for 0237P Eidsvoll prestegjeld. <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01052052005743>.

Digitalarkivet. «Edvard Røisistuen». Folketelling 1900 for 0237 Eidsvoll herred. <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036388010201>.

Digitalarkivet. «Emil Gaustad». Folketelling 1900 for 0237 Eidsvoll herred. <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036388001232>.

Digitalarkivet. «Gudrun Gustavsdatter». Folketelling 1900 for 0237 Eidsvoll herred. <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036388000208>.

Digitalarkivet. «Halvor Fremming». Folketelling 1900 for 0237 Eidsvoll herred. <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036388010350>.

Digitalarkivet. «Karl Evensen Olsrud». Folketelling 1900 for 0237 Eidsvoll herred. <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036388005790>.

Digitalarkivet. «Lars Larssen Dokken». Folketelling 1900 for 0237 Eidsvoll herred. <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01037041002704>.

Digitalarkivet. «Øyvind Sindre». Ministerialbok for Rikshospitalet prestegjeld 1916-1918 (0301E6), Oslo. <https://www.digitalarkivet.no/view/255/pd00000022705855>.

Fotografier

- Holmsen, Johannes Markus. *16. mai, Dronning Maud i bilen, Kong Haakon i bakgrunnen*. 1914. Foto. Eidsvoll Museum - fotosamling, Akershusbasen/MiA. EB.Holmsen-5061. Tillatelse: CC-BY-NC-SA. Foran Eidsvollsbygningen. <https://digitaltmuseum.no/011012593424/16-mai-dronning-maud-i-bilen-kong-haakon-i-bakgrunnen-dronningen-reiste>.
- Holmsen, Johannes Markus. *Dokken drosje i Sundet*. Ca.1922. Foto. Eidsvoll Museum - fotosamling, Akershusbasen/MiA. EB.Holmsen 1269. Tillatelse: CC-BY-NC-SA. Foran Dokkengården. <https://digitaltmuseum.no/011012592975/dokken-drosje-i-sundet-3-biler-av-20-30-talls-modell-lars-dokken-var-den>.
- Mittet & Co. AS. *Eidsvoll*. Ca. 1922. Foto. Nasjonalbiblioteket. Tillatelse: offentlig domene. Eidsvoll stasjon. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20170203_00347_NB_MIT_GNR_01273.
- Mittet & Co. AS. *Eidsvoll*. Ca. 1923. Foto. Nasjonalbiblioteket. Tillatelse: offentlig domene. Eggerlinjen. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20170203_00334_NB_MIT_GNR_01310.
- Normann, Carl. *150 Utsikt ved Eidsvold Jernbanestast*. Ca.1920. Foto. Nasjonalbiblioteket. Tillatelse: offentlig domene. Foran Eidsvold stasjon. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20150901_00035_bldsa_PK23053.
- Ukjent fotograf. *Gruppe ved Sam Eydes bil på Eidsvoll Verk*. September 1907. Foto. Nasjonalbiblioteket, Tillatelse: offentlig domene. Foran Eidsvoll Verk hovedgård. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20160415_00287_bldsa_EYDE00339.
- Ukjent fotograf. *Automobilverksted på Eidsvoll Verk*. 1920-tallet. Foto. Eidsvoll Museum – fotosamling, Akershusbasen/MiA. EB.2VK 03-01. Tillatelse: CC BY-NC-SA. Trygve Nielsen & Co. Automobilverksted. <https://digitaltmuseum.no/011012587191/automobilverksted-pa-eidsvoll-verk>.
- Wilse, Anders Beer. *Langs Mjøsen*. Ca. 1920. Foto. Norsk Folkemuseum. Tillatelse: offentlig domene. Ved Byrudgruvene. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_foto_NF_W_21268.

Historisk statistikk

Grytten, Ola H. "Norwegian wages 1726–2006 classified by industry". In Historical Monetary Statistics for Norway – Part II, Norges Bank Occasional Papers. Edited by Øyvind Eitrheim, Jan Tore Klovland & Jan Fredrik Qvigstad, 343–384, Chapter 6. No. 38, Oslo, 2007. https://www.norges-bank.no/globalassets/marketdata/hms/data/wages_ind.xlsx.

Statistisk sentralbyrå. «Historisk statistikk 1978». Redigert av Kåre Ofstad. Oslo: Statistisk sentralbyrå, 1978. <https://www.ssb.no/a/histstat/hs1978/hs1978.pdf>.

Vegdirektoratet. «Antall førerkort og antall personer». Hentet fra vegvesenet.no. Sist oppdatert 11.04.2012. <https://www.vegvesen.no/attachment/238905/binary/605982>.

Nettressurser

Det norske akademis ordbok. «Bilisme». Besøkt 27.04.2021. <https://naob.no/ordbok/bilisme>.

Hughes, Thomas P. «History of technology». I *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. 2001. <https://doi.org/10.1016/B0-08-043076-7/02648-6>.

Lange, Even. «Haaken Larpent Mathiesen». I *Norsk biografisk leksikon* på snl.no. Sist oppdatert 25.02.2020. https://nbl.snl.no/Haaken_L_Mathiesen.

Schibsted, Eirik. «Hans Th Kiær». I *Norsk biografisk leksikon* på snl.no. Sist oppdatert 25.02.2020. https://nbl.snl.no/Hans_Th_Ki%C3%A6r.

Utdanningsdirektoratet. «Læreplan i historie- fellesfag i studieforberedende utdanningsprogram». Gjelder fra 01.08.2021. <https://www.udir.no/lk20/his01-03>.

Litteraturliste

- Berry, Christopher J. *The idea of luxury: A conceptual and historical investigation*. Cambridge: Cambridge University press, 1994.
- Bjørnland, Dag. *Vegen og samfunnet: En oversiktlig fremstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-årsjubileum 1864-1989*. Oslo: Cappelens Forlag, 1989.
- Bull, Edvard. «Bygdehistorien 1800-1914». I *Eidsvoll bygds historie: Bind 1, 2. del, Bygdehistorien 1700-1914*. Medforfattere er Rolf Fladby, Edvard Bull, Ole M. Sandvik & Eirik Sundli, 133-610. Oslo: Eidsvoll bygdebokkomite: 1961.
- Dæhli, Erling & Dæhlie, Bjørn. *En mester og hans stasjon: historien om Eidsvoll stasjon og jernbanehotell*. Eidsvoll: Eidsvold Blad, 2001.
- Eriksen, Ulrik. *Et land på fire hjul: Hvordan bilen erobret Norge*, 1. utgave. Oslo: Res Publica, 2020.
- Esbester, Mike & Wetmore, Jameson M. «Introduction: Global perspectives on Road Safety History». In *Technology and Culture. The international quarterly of the society for the history of technology*. Special Issue: (Auto)Mobility, Accidents, and Danger. Vol. 56. Nr 2., 2015: 307-318.
- Fairclough, Isabela & Fairclough, Norman. *Political Discourse Analysis: A Method for advanced students*. New York: Routledge, 2012.
- Fairclough, Norman. *Language and Power*. 10th impression. Harlow: Addison Wesley Longman Limited, 1989.
- Flink, James J. *The automobile Age*. 6th printing. Cambridge: The MIT press. 2001.
- Flyen, Simen. *Eidsvoll Bygds historie: 1914-1940*. Otta: Eidsvoll kommune, 2002.
- Fraunholz, Uwe. *Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2002.
- Friedel, Robert. *A Culture of Improvement: Technology and the Western Millennium*. Paperback edition. Cambridge: The MIT press, 2010.
- Gartman, David. «Three Ages of the Automobile. The Cultural Logics of the Car». In *Theory, Culture & Society*. Vol.21, no. 4-5, 2004: 169-195.
<https://doi.org/10.1177/0263276404046066>.
- Gretland, Peer. *Bilens historie: bilismens utvikling i Norge og en kronologisk oversikt over bilismens historie*. Oslo: Kongelig Norsk Automobilklub, 1951.
- Gundersen, Håkon. *Samferdsel i Norge*. Oslo: Det Norske Samlaget, 1983.
- Hilton, Matthew. «The Legacy of Luxury: Moralities of Consumption Since the 18th Century». In *Journal of Consumer Culture*. Vol.4, No. 1., 2004: 101-123.
doi:10.1177/1469540504040906.

- Hughes, Thomas P. «The Evolution of Large Technological Systems». In *The social construction of technological systems: new directions in the sociology and history of technology*. Edited by Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes & Trevor Pinch, 45-76. Anniversary edition. Cambridge: The MIT press, 2012.
- Jørgensen, Marianne Winther & Phillips, Louise. *Diskursanalyse som teori og metode*. 1. opplag. Fredriksberg: Roskilde universitetsforlag, 1999.
- Kaldal, Ingar. *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*. 4. opplag. Oslo: Det Norske Samlaget, 2002.
- Klein, Hans K. & Kleinman, Daniel Lee. «The social construction of technology: Structural considerations». In *Science, technology, & human Values*, Vol. 27. Nr.1. 2002: 28-52. <https://www.jstor.org/stable/690274>.
- Kline, Ronald R. *Consumers in the Country: Technology and Social Change in Rural America*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2000.
- Knutsen, Sverre. *Veier til modernisering: veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet*. Oslo: Pax forlag A/S, 2009.
- Losnegård, Gaute. *Norsk rutebilhistorie*. Leikanger: Skald, 2008.
- Lund, Erik. *Historiedidaktikk: En håndbok for studenter og lærere*. 5. utgave 2. opplag. Oslo: Universitetsforlaget, 2017.
- Melve, Leidulf. *Historie: historieskriving frå antikken til i dag*. 1. opplag. Oslo: Dreyers forlag, 2010.
- Mom, Gijs. «Encapsulating culture: European car travel, 1900–1940». In *Journal of Tourism History*. No. 3:3, 2011: 289-307. <https://doi.org/10.1080/1755182X.2011.575957>.
- Moraglio, Massimo. «Knights of Death: Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890-1907». In *Technology and Culture. The international quarterly of the society for the history of technology*. Special Issue: (Auto)Mobility, Accidents, and Danger. Vol. 56. Nr 2., 2015: 370-393.
- Myhre, Jan Eivind. «Om behovet for klasser». I *Folketellinger gjennom 200 år*. Redigert av Kjartan Soltvedt, 81-102. Oslo: Statistisk sentralbyrå, 2004. <https://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/sos109/sos109.pdf>.
- Myrvang, Christine. «Flapperfeminismens konsumetos». I *Temmet eller uhemmet: historiske perspektiver på konsum, kultur og dannelse*. Redigert av Christine Myrvang, Sissel Myklebust & Brita Brenna, 137-200. Oslo: Pax forlag, 2004.

- Norton, Peter Daniel. *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. PhD-Dissertation: University of Virginia, 2002.
- Nygaard, Pål. *Store drømmer og harde realiteter: veibygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960*. Oslo: Pax Forlag A/S, 2014.
- Oldenziel, Ruth. «Whose modernism, whose speed? Designing mobility for the future, 1880s–1945». In *Being modern. The Cultural Impact of Science in the Early Twentieth Century*. Edited by Robert Bud, Paul Greenhalgh, Frank James & Morag Shiach, 274-289. London: UCL Press, 2018.
- Pinch, Trevor J. & Bijker, Wiebe E. «The social construction of facts and artifacts: Or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other». In *The social construction of technological systems: new directions in the sociology and history of technology*. Edited by Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes & Trevor Pinch, 11-44. Anniversary edition. Cambridge: The MIT press, 2012.
- Rabben, Magne Brekke. *Sykkelens historie i Norge*. Trondheim: Museumsforlaget, 2017.
- Smith, Merritt Roe & Marx, Leo (red.). *Does Technology drive history? The dilemma of technological determinism*. Cambridge, The MIT Press, 1994.
- Toldnes, Bård. *Indtil Automobilene har gått sin rolige men sikre seiersgang: Integrering av ny teknologi i perioden 1895-1926*. Doktoravhandling: NTNU, 2007.
- Toldnes, Bård. *Langs spor og vei: fra landeveisløkomotiv til automobil*. Levanger, Autovia Forlag, 2000.
- Toldnes, Bård. *Norske automobilister: en bok om norske bilpionerers hverdag*. Levanger: Autovia Forlag, 1995.
- Toldnes, Bård. *Vendepunktet: Trafikksikkerhet i Norge 1945-2000*. 1.utgave. Bergen: Fagbokforlaget, 2020.
- Wagner, Michael. «The construction of a Danish automobile culture: Appropriating the car by touring in Denmark». Paper presented at Leisure Life in the 20. Century International Symposium at Klitgaarden, Skagen 4.-6. September. Skagen: Aalborg University, 2009. https://vbn.aau.dk/ws/portalfiles/portal/19133182/The_construction_of_a_danish_automobile_culture.pdf.
- Øraker, S. O. & Lund, Tore. *Akershus Fylke 1914-1960*. Oslo: Akershus fylke, 1967. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2010091705008
- Østby, Per. *Flukten fra Detroit: bilens integrasjon i det norske samfunnet*. Doktoravhandling: Universitetet i Trondheim, 1995.

