

Oversigt
Transport og mobilitet
i dansk historieskrivning

AF

MICHAEL F. WAGNER

Die Demokratisierung des Tourismus ist eine Frucht der Entwicklung des Motorfahrzeugs ... Der Tourismus ist nicht mehr abhängig von Eisenbahnen und Dampfschiffen – er ist kein Privileg mehr für die Wohlhabenden, ist Allgemeinbesitz geworden.¹

Automobilismen defineret som en mobilitetskultur baseret på privat motortransport fremmes i fritidskulturen gennem konsumet af varige forbrugsgoder, etablering af infrastrukturer, og serviceydelser båret på vej af eventyrlysten, opdagelsesrejsen og fortællingen om det gode liv. Det gælder internationalt, men bestemt også for udviklingen af den danske automobilkultur, at den fra begyndelsen var baseret på forskellige former for fritidsforbrug, der med tiden har udviklet sig til et omfattende og komplekst forbrugerregime, hvor bil og fritid hører snævert sammen og promoveres i et veldefineret forhandlings- og forbrugerkrydsfelt (*mediation and consumption junction*) baseret på masseforbrug, mobilitet og turisme.²

Det er selvsamme indsigt, direktøren for den danske automobilorganisation FDM, Svend Kyhl, i 1931 gav udtryk for i den indledende artikel til et nyt internationalt tidsskrift – citeret ovenfor – som

1 S. Kyhl: »Motortourismus«. *Monthly Review of Motor Touring*, Vol. 1, no. 1, 1931, p. 1.

2 R. Oldenziel, A. Albert de la Bruhèze: »Theorizing the Mediation Junction for Technology and Consumption«. I A. Albert de la Bruhèze, R. Oldenziel, eds.: *Manufacturing Technology, Manufacturing Consumers. The Making of Dutch Consumer Society*. Amsterdam, 2009, s. 9-39; Michael F. Wagner, Adri Albert de la Bruhèze: »Det europæiske fritidsmenneske - Forbruger- og forhandlingskrydsfelter i det 20. århundredes fritidsliv«. *Den jyske Historiker*, nr. 127-128, 2012, s. 7-31.

motororganisationen begyndte at udgive med det erklærede formål at tiltrække udenlandske autoturister og ikke mindst deres fede pengepunge. Den væsentligste aktør til at fremme denne historiske udvikling af en folkelig fritidskultur, når det gælder forbruget af automobiler, har netop været FDM (Forenede Danske Motorejere), som gennem sit hundredårige virke har skabt den største og mest indflydelsesrige forbrugerbevægelse i landet, kulminerende med over 275.000 betalende medlemmer i 1973.

Den overordnede tese for denne artikel er, at den primære drivkraft i udviklingen af massebilismen i Danmark, såvel som det er tilfældet i en række andre europæiske lande, overvejende byggede på den kulturelle tilegnelse af automobilet gennem fritidsforbrug og motorturisme. Det er ikke nogen tilfældighed, at typebetegnelsen for det åbne personautomobil helt frem til 2. verdenskrig var et 'Turistautomobil'. På engelsk hedder samme model *touring car* og på spansk *un turismo*. Det er heller ikke tilfældigt, at den officielle internationale betegnelse for FDM er *Motor Touring Club de Danemark*. Vi skal langt ind i massebilismens epoke, før automobilet ikke længere kunne undværes, når det gjaldt at få tilværelsen i hverdagen til at fungere.

At automobilismen har haft en enorm indflydelse på udviklingen i det 20. århundrede, er ubestrideligt, og det er måske banalt at konstatere, men spørgsmålet er, på hvilken måde det kommer til udtryk i historieskrivningen om Danmark i denne periode.

Lav mobilitet og lav intensitet i mobilitetsforskningen

Historieskrivningen har været meget lidt optaget af automobilismen herhjemme, skønt den har haft en enorm indflydelse på samfundsudviklingen og tilværelsen i det 20. århundrede, og skønt det kan dokumenteres på talrige måder, lige fra udbygningen af infrastrukturen til antallet af trafikofre på landevejene, eller fra antallet af automobiler pr. tusinde indbygger til den eksplosive vækst i forbruget af fossile brændstoffer. I en tankevækkende historisk fremstilling af menneskehedens genetiske historie bliver den voldsomt forøgede individuelle mobilitet som følge af automobilisme slået fast på følgende vis:

Tilbage i tiden var geografisk afstand den vigtigste begrænsning for partnervalget. Et generelt opbrud i befolkningens mobilitetsmønster skete først efter 1960 (...) Selv med bilismens indførelse har afstand udgjort en stor hindring op til i dag. Mellem 1940 og

1960 blev ægteskab i halvdelen af tilfældene indgået mellem par, der var opvokset inden for en afstand af 1500 m eller mindre. I den ikke så fjerne fortid udgjordes en befolkningsgruppe derfor ofte kun af en enkelt landsby. Men i anden halvdel af 1900-tallet er der dog sket en stor øgning af mobiliteten, og befolkningsgruppen, inden for hvilken partnervalget finder sted, er forøget kraftigt med en langt bredere funderet genpulje til følge.³

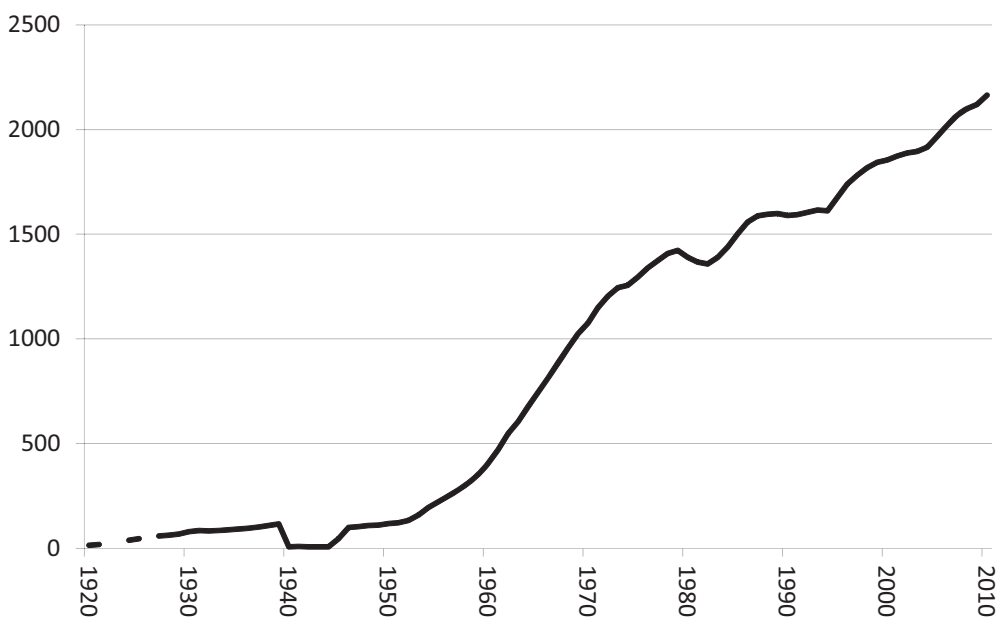
Spørgsmålet er, hvordan et så markant skift i hele befolkningens mobilitetsmønster, at det direkte kan aflæses i den genetiske arvmasse, kan gå upåagtet hen i historieskrivningen. Den voldsomt forøgede individuelle mobilitet i samfundet, som kan påvises i befolkningens genetiske spredningsmønster efter 1950, hvor der sker et afgørende skifte i mobilitetsmønsteret, reflekteres nærmest ikke i dansk historieskrivning før årtusindskiftet. Hvordan har de markante ændringer i infrastrukturen, som fremmer væksten i transport og mobilitet og dermed har en altafgørende rolle i udviklingen af det moderne velfærdssamfund, kunnet undgå historieforskningens opmærksomhed så længe? Hvorfor spiller de mange tusinde dræbte og sårede trafikofre for automobilismen slet ingen rolle i historien? Automobilismen har lige siden sin spæde vorden og indtil i dag været et ophedet politisk emne i den offentlige debat, som har kastet talrige lovgivningsinitiativer af sig. Den har belastet samfundsøkonomien så stærkt, at reguleringer gennem høje skatter og afgifter er blevet gennemført; ja til visse tider har sågar kørselsforbud og importrestriktioner været påkrævet for at få samfundet til at fungere. Alligevel har det kun afsat minimale spor i den generelle Danmarkshistorie, hvor spørgsmålet om transport, mobilitet, og automobilismens betydning i det 20. århundrede tildeles yderst ringe opmærksomhed.

Automobilismen har også kun afsat minimale spor i den nyeste udgave af Danmarkshistorien, der udkom i revideret udgave så sent som i 2004. Her bruger de fem bind med over 1500 sider, der tilsammen dækker udviklingen i det tyvende århundrede, i alt syv sider på at beskrive udviklingen af infrastrukturen, individuel transport og mobilitet i det danske samfund. Hvis den eksplosive vækst i antallet af automobiler, som første gang lod sig mærke i 1920'erne og især har fundet sted efter 1955, på nogen måde skulle have haft indflydelse på og påvirket tilværelsen for den danske befolkning, så er det i hvert fald gået næsten fuldstændig hen over hovedet på redaktøren og forfatterne til den nye

3 Peter K.A. Jensen: *Da mennesket blev menneske*. København, 2004, s. 279-280.

Danmarkshistorie. Denne blindhed sættes skarpt i relief af det diagram over udviklingen i den samlede bestand af danske personbiler i perioden 1924-2002, som ironisk nok optræder i værketets sidste bind med historisk statistik.⁴ Herværende figur viser samme udvikling, men for en lidt længere periode.⁵

Antal personbiler i Danmark 1920-2010, 1000 stk.



Kilde: Hans Chr. Johansen: Dansk økonomisk statistik 1814-1980, Kbh. 1985, tabel 5.2; Statistisk tiårsoversigt.

Anm.: I årene før 1927 er busser medtalt under personbiler.

Hvad har betinget denne sælsomme form for blindhed eller ignorance overfor en skelsættende udvikling, der bedre end noget andet demonstrerer den udbredte velstandsstigning i den brede befolkning, og som skabte grundlaget for en stærkt forøget individuel mobilitet efter 2. verdenskrig?⁶ Skyldes det en form for politisk korrekthed – at man ser ned på bilismen og opfatter den som lidt vulgær og derfor ikke interessant eller relevant for historikere at beskæftige sig med? Eller er

4 Hans Chr. Johansen: *Danmark i tal*. København, 2005, s. 90.

5 Interessant nok for tesen i denne artikel, dækker Henrik Nissen automobilismen i perioden 1950-1970 med et afsnit på halvanden side med titlen »Fritid, ferie og egen bil« (bd. 14, s. 194-196). Olaf Olsen, red.: *Danmarkshistorie*, bd. 12-17. København, 2004.

6 I den nyeste økonomiske Danmarkshistorie bliver udbredelsen af automobilismen koblet entydigt til den generelle velstandsstigning og udviklingen af velfærdssamfundets infrastruktur i efterkrigstiden. Jan Pedersen: *Danmarks økonomiske historie 1910-1960*. København, 2010, s. 282-285, 454-455.

det fraværet af relevant forskning på feltet, der betinger fraværet af automobilismens rolle i den generelle Danmarkshistorie? Faktisk har ingen interesseret sig for at forske i emnet før årtusindskiftet, når man ser bort fra et enligt bidrag til transporthistorien, som udkom allerede for godt tyve år siden.

Generelle fremstillinger af transport og infrastruktur

Det første opbrud fra den konstaterede fastlåste historiografiske position skete i 1991 med udgivelsen af Tom Rallis' bog *Transport i Danmark 1830-1990*. Det var et ambitiøst anlagt forsøg på at beskrive hele transport- og kommunikationsteknikkens udvikling i et samlet samfundsmæssigt perspektiv. Rallis var uddannet civilingeniør og havde gennem mere end 40 år beskæftiget sig med transportplanlægning og kollektiv trafik som underviser og forsker ved Danmarks Tekniske Højskole, fra 1994 Danmarks Tekniske Universitet. Det var altså frugten af denne virksomhed, han høstede med sin transporthistorie. Fremstillingen af mobilitetens historie i Danmark er delt op i tre hovedafsnit, som dækker perioden 1830-1880, 1880-1930 og 1930-1980erne. Første del skildrer i enkelte kapitler udviklingen af vejnettet, søfarten og jernbanevæsenet. I anden del omtales fremkomsten og udviklingen af bilismen kun meget sporadisk, mens udviklingen af den offentlige transport i form af sporvogne og busruter bliver behandlet mere grundigt i kapitlet om udviklingen af vejnettet. I kapitlet om søfarten er det overgangen fra sejl- til dampskibe, hvor dampskibstonnagen overhaler sejlskibstonnagen i 1897, der fokuseres på, sammen med Danmarks vigtige rolle i udviklingen af den internationale søfart. Kapitlet om jernbanen fokuserer på udviklingen af det meget fintmaskede net af baner, som fortsat udbygges frem til 1920. Herefter vender udviklingen i automobilets og bussernes favør. Som et kuriosum er der et kortfattet kapitel om udviklingen af den civile luftfart, en æra som blev indledt da Det Danske Luftfartsselskab, der som det første selskab i verden i 1919 fik koncession til at drive civil luftfart og oprettede en passager rute mellem København og Hamborg i 1920. Boomet i den internationale luftfart efter 2. verdenskrig bliver systematisk behandlet i tredje del af bogen, som også beskriver tilbagegangen for jernbanevæsenet og konkurrencen fra den stadig voksende privatbilisme. Bogen afrundes med tre appendikser omhandlende trafikplanlægning, transportsikkerhed og beregning af trafikkapacitet, dimensionering og ventetid.⁷

⁷ Tom Rallis: *Transport i Danmark 1830-1990. Transport- og kommunikationsteknikkens udvikling i samfundsmæssigt perspektiv*. København, 1992.

Det er selvfølgelig prisværdigt at forsøge at beskrive hele transportudviklingen i et samlet perspektiv, men resultatet er af flere grunde ikke særligt vellykket. For det første er det samfundsmæssige perspektiv kun svagt funderet i en teoretisk ramme. For det andet efterlader fremstillingen et flimrende indtryk, hvor den valgte disponering af det omfattende stof i tre afgrænsede perioder ikke fører til en systematisk komparation af udviklingen i de forskellige transportsektorer, men derimod kommer til at virke spredt og tilfældig. For det tredje virker det som en uoverskuelig opgave at give en historisk fremstilling af så vidt forskellige transportformer og -teknologier i et samlet perspektiv. Det kalder på en langt skarpere afgrænsning af stoffet med fokus på den enkelte transportform, hvis den historiske analyse skal give nogen mening. Dette sker på bedste vis i Hans Chr. Johansens bind om den danske jernbanehistorie i efterkrigstiden, som nok så karakteristisk for perioden har titlen »Jernbanerne i bilismens skygge«. Her er det jernbanevæsenets stagnation og omfunktionalisering i en periode, hvor næsten hele væksten indenfor transportområdet skete på vejområdet, som er transporthistoriens omdrejningspunkt.⁸

Transporthistorien blev taget op igen og betragtet i et statsligt perspektiv otte år senere med et jubilæumsskrift i anledning af Trafikministeriets 100 års jubilæum. Jubilæumsskriftet består af tre dele, og indledes med en kronologisk gennemgang i krønikeform af udviklingen i lovgivningen og i trafikmønsteret år for år fra 1900-2000. Der er tale om en meget faktuel orienteret beskrivelse af den trafikale udvikling, suppleret med en række nyttige statistikker om udviklingen i samfærdsel, indtægten fra nye afgifter og omkostningerne ved jernbanedriften. Anden del udgøres af syv essays som beskriver udviklingen af vejnettet, brobyggeriet, bus- og lastbiltrafikken, havnevæsenet, luftfarten og trafikplanlægningen. Alle essays er suppleret med yderligere statistiske oplysninger om biltrafikken og anden motoriseret transport. Den tredje del består af en række kortfattede biografier af samtlige 55 skiftende trafikministre i perioden. Alt i alt er der tale om et nyttigt værk, som systematisk beskriver den enormt voksende betydning, automobilismen har opnået i løbet af et århundrede, og viser, hvordan det har sat sig varige spor ikke bare i centraladministrationens skiftende opgaver, men også i fysisk forstand med udbredelsen af ny infrastruktur i form af landeveje og motorveje over hele landet.⁹

8 Hans Chr. Johansen: *Jernbanerne i bilismens skygge*. Bind III i Poul Thestrup, red.: På sporet 1847-1997, I-III. Odense, 1997.

9 Erik Toft, m.fl., red.: *Hundrede års trafik. Trafikministeriet 1900-2000*. Trafikministeriet, 2000.

Historien om udviklingen af det danske vejnet fra 1761-1997 er systematisk og grundigt beskrevet i værket *Fra Chaussé til Motorvej*. Her deles vejhistorien ind i fire perioder, hvoraf den første starter med Kgl. Resolution af 1761 om etablering af et overordnet dansk hovedlande-vejsnet og slutter med den nye vejlov fra 1867, som overdrager statens ansvar for vejnettet til amterne. Anden periode fra 1868-1910 handler især om jernbanernes udvikling og de amtslige vejbestyrelses aktiviteter. Tredje periode handler om den bilafgiftsfinansierede modernisering og udbygning af landevejsnettet 1910-1945. Den fjerde periode omfatter massebilismens tidsalder 1945-1997, hvor de store motorvejsbyggerier sammen med nye store bro- og tunnelforbindelser er med til afgørende at ændre infrastrukturen og forme det danske landskab i automobilismens billede.

Spillet om den politiske og økonomiske bestyrelse af det overordnede vejnet, som foregår mellem det statslige og det regionale niveau, udgør langt hen den røde tråd i fremstillingen, men der er samtidig et meget godt blik for den rolle, brugerne af infrastrukturen spiller for hele udviklingen. Det kommer ikke mindst til udtryk gennem det righoldige billedmateriale, som nærmest rummer en kulturhistorisk skildring af automobilismens udbredelse gennem masseforbrug og fritidsforbrug. Det skildres også fint gennem det store og voksende pres, bilismen lagde på infrastrukturen i forbindelse med højtiderne og i feriesæsonen, hvilket var en væsentlig årsag til den fortsatte udbygning af færgekapaciteten over Storebælt (Halsskov-Knudshoved 1958) og nye store bro- og tunnelprojekter i løbet af 1960erne (den nye Lillebæltsbro og Limfjordstunnellen). Det er således langt mere end blot vejnettets historie, vi får fortalt her. Samtidig er værket fuld af nyttige referencer til primært kildemateriale og rummer en række oversigter og statistisk materiale i appendiks. Dansk Vejhistorisk Selskab står bag udgivelsen, og alt i alt er der tale om et meget nyttigt hovedværk, som også et markerer et godt skridt på vejen til at få etableret en bredere funderet historisk viden om fremkomsten og udviklingen af den individuelle mobilitet i Danmark.¹⁰

Som en udløber af arbejdet med dette hovedværk i vejhistorien viser Steffen Elmer Jørgensen i en omfattende artikel om trafikplanlægningen i 1950erne, hvordan automobilismens udvikling som den mest dynamiske transportform bliver et omdrejningspunkt for centraladministrationens langsigtede planlægning af den danske velfærdsstat. Det

10 Steffen Elmer Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*. Dansk Vejhistorisk Selskab, 2001.

var en ny form for planlægning, som blev et vigtigt led i skabelsen af det moderne bilsamfund, der gav borgerne ny afhængighed og bidrog til at omforme danskernes levevilkår og livsform de næste årtier.¹¹

Dansk vejhistorie har fået endnu et hovedværk med et klart kulturhistorisk sigte med udgivelsen af *Lige ud ad landevejen* i 2006. Værket er udgivet af Danmarks Vej- & Bromuseum, og det tager afsæt i overgangen til den amtslige bestyrelse af hovedlandevejene i 1868. Her spiller overgangen fra hest og vogn til automobilen den centrale rolle i de tre første kapitler, hvorefter historien om automobilismens sejrsgang i mellemkrigstiden og den massive udbredelse af bilismen i efterkrigstiden bliver dækket i resten af værket. Den klare kulturhistoriske tilgang til stoffet, hvor brugervinklen er fremherskende, bliver understreget af det meget righoldige og velvalgte billedmateriale, som for alvor er med til at understrege omfanget og karakteren af massebilismens udbredelse. Sammen med den udstrakte brug af illustrationer i fortællingen er det også en pointe, at automobilen i meget høj grad bliver udbredt i forbindelse med fremvæksten af fritidskulturen i form af søndagsbilisme og autoturisme i feriesæsonen. Cyklen var det foretrukne transportmiddel mellem arbejde og bopæl til langt op i 1960'erne, og det er først fra begyndelsen af 1970'erne man kan tale om en egentlig strukturel afhængighed af automobilen i hverdagen. Det bliver symboliseret af udflytningen til parcelhuskvarter i satellitbyer omkring de store industribyer, udflytningen af industrien til udkants Danmark og opførelsen af store indkøbscentre helt ude i periferien af de større byer. Alt sammen noget, der øger den daglige afhængighed af automobilen og er med til at skabe et endnu større pres på infrastrukturen med kødannelser og de lange pendletider til følge.¹²

Med udgivelsen af disse værker om udviklingen af transport og infrastruktur i Danmark, står det helt klart, at automobilismen spiller den altafgørende rolle i udviklingen af den individuelle mobilitet i løbet af det 20. århundrede, hvor forbruget af automobiler i fritiden og på ferien har været en meget væsentlig drivkraft i udviklingen af massebilismen i efterkrigstiden. Af disse årsager vil der i det følgende være sat entydigt fokus på udviklingen af den individuelle persontransport i det 20. århundrede, som primært har fundet sted gennem den enorme udbredelse af automobilismen ved et fritidsforbrug i masseskala.

11 Steffen Elmer Jørgensen: »Velfærdsstaten sættes på hjul. Om langsigtet trafikplanlægning i 1950'erne, dens forudsætninger og dens følger for dagens Danmark«. I Else Hansen, Leon Jespersen, red.: *Samfundsplanlægning i 1950'erne*. København, 2008, s. 77-152.

12 Jørgen Burchardt og Mette Schönberg: *Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868-2006*. Danmarks Vej- og Bromuseum, 2006.

Generelle fremstillinger af automobilismens historie

Historien om de seneste 100 års dansk automobilkultur kan deles ind i tre stadier, som skarpt afgrænses af de to store verdenskrige i første halvdel af det 20. århundrede. Perioden op til første verdenskrig var en pionértid, hvor samfundets elite kørte i automobil i byens gader og ude på landevejene. Det var en form for sportsudøvelse, og automobiler kunne stadig vække stor opsigt ved deres blotte tilstedeværelse næsten frem til slutningen af perioden. Der skete en vis trivialisering af fænomenet i tiden lige op til verdenskrigen i takt med det voksende antal af automobiler. Selvom det betød en stigende udbredelse af automobiler i den højere middelklasse, så var den typiske bilejer enten greve, general eller grosserer, sådan groft sagt.¹³

En samlet historisk fremstilling af motorismens allerførste pionértid finder man hos Erik Mader & Ole Ravn: *Da bilen kom til Danmark*, som udkom i 1995. Der er tale om en grundig kulturhistorisk beskrivelse af automobilets fremkomst fra begyndelsen af 1890'erne og frem til omkring 1910. Værket beskriver ikke blot, hvem de enkelte forgangsmænd var og hvilke automobiler de anskaffede sig, men sætter hele denne udvikling ind i en bredere samfundsmæssig ramme, hvor ikke mindst den første motorlovgivning bliver detaljeret gennemgået.¹⁴

Mellemløstiden er den periode, hvor automobilismen konstrueres som en egentlig fritidskultur med henblik på massekonsum, og infrastrukturen derfor til stadighed må udvikles for at kunne leve op til den stadig voksende mængde af automobiler, som efterhånden kører rundt på de danske veje. At være bilejer var stadigvæk forbeholdt overklassen og den bredere middelklasse, hvor blandt andet gårdmændene, de selvstændige næringsdrivende, professionsudøvende arkitekter, ingeniører, læger og dyrlæger samt højere funktionærer i større tal begyndte at anskaffe sig en privatbil. I 1939 var der indregistreret 108.000 personbiler, men ved udbruddet af 2. verdenskrig, stoppede al privatbilisme med et regeringsdekret den 2. september 1939.

Mobilitetens udvikling i mellemløstiden er udførligt beskrevet af Arnold Andersen i *Motorismens lømmelalder*, som udkom i 2010. Dette stærkt detaljerede værk dækker de motoriserede transportformer på land, altså jernbanevæsen, automobilisme og flyvning. Fremstillingens

13 Jf. Dansk Automobilklub, Medlemsliste Den 1ste Juli 1906. *MOTOR*, 1. Aargang, 1906, s. 159-160. Bestyrelsen bestod af »Greve E. Knuth (Formand), Kgl. Hofbogtrykker Fr. Bagge (Næstformand), Lensgreve Ahlefeldt-Laurvigen, Direktør Aksel Hansen, Grosserer A.C. Illum, Grosserer H. Hassel (Sekretær og Kasserer)«.

14 Erik Mader, Ole Ravn: *Da bilen kom til Danmark*. København, 1995.

store force er, at den bygger på omfattende primære kildestudier af fag- og medlemsblade som omhandler samtidens trafik- og mobilitetsforhold. Forfatteren er pensioneret ingeniør og skriver i sit forord til bogen, at fortællingen bevæger sig mellem »lidenskab og videnskab«, hvilket er med til at understrege det beskrivende og fortællende plan i fremstillingen. Selv med disse forbehold skal der ikke herske nogen tvivl om, at forfatteren ud over passion og det store engagement også sidder inde med en meget omfattende teknisk og faktuel viden på hele transportrådet, som han gavmildt øser af i det ganske omfattende værk. Samtidig har han faktisk et ganske skarpt øje til de samfundsmæssige forhold og politiske forhandlingsregimer, som den hastige udvikling af mobiliteten i mellemkrigstiden var underlagt, og beskriver på seriøs vis den rolle, som transporten spiller for samfundsudviklingen. Et ekstra plus er de mange fine illustrationer, som systematisk præger værket.¹⁵

Ved begyndelsen af den tredje periode efter besættelsens ophør var vognparken faldet i antal til 105.000. Der var tale om gamle biler fra før krigen, som generelt befandt sig i meget dårlig stand efter de mange års opklodsning. På grund af valutamangel og importrestriktioner begyndte situationen først for alvor at udvikle sig fra midten af 1950'erne, hvor den gradvise afvikling af de handelsmæssige restriktioner indvarslede massebilismens æra. I 1954 var der 184.000 personbiler, og antallet voksede til 392.000 i 1960. I 1965 var tallet vokset til 730.000, og i 1973, da oliekrisen ramte landet, var der indregistreret 1.232.000 personbiler i landet. Samtidig med denne udvikling skete der en omlægning fra to- til firehjulede motorkøretøjer med et drastisk fald i antallet af motorcykler og scootere fra 116.000 i 1960 til 36.000 i 1973.¹⁶

Udviklingen af automobilkulturen til et masseforbrugerfænomen inden for denne periode er blevet undersøgt i en ph.d.-afhandling af sociologen Jörg Beckmann fra 2001. Skønt der er tale om en sociologisk afhandling, er den historiske tilgang til analysen i afhandlingen så klar og udpræget, at den fortjener en nærmere præsentation her – ikke mindst fordi den anslår en række centrale temaer, som senere er blevet uddybet med nye undersøgelser.

Problemstillingen for afhandlingen er at undersøge det 'risikable' moment ved massebilismen og sætte fokus på håndteringen af de uønskede konsekvenser, automobilismen har fået gennem den massive

15 Arnold Andersen: *Motorismens lømmelalder. En fortælling om trafikmidlernes udvikling og indbyrdes konkurrence i mellemkrigsårene i Jylland, på Fyn og Øerne*. Dronninglund, 2010.

16 Erik Toft, m.fl., red.: *Hundrede års trafik. Trafikministeriet 1900-2000*. Trafikministeriet, 2000, s. 21, 27.

udbredelse. En af disse konsekvenser var over 1200 dræbte i trafikken i slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne. Ved at gøre forbrugerorganisationen FDM til repræsentant for den danske automobilist og medlemsbladet MOTOR til inkarnationen af foreningens offentlige ansigt undersøger Beckmann den rolle, organisationen har påtaget sig som udvikler og formidler af et bestemt mobilitets-syn både blandt medlemmerne og i samfundet generelt. For at fremme foreningens vigtigste formål, at promovere en automobilkultur, bliver medlemmernes mange forskellige interesser homogeniseret af foreningens repræsentanter, der gør deres eget mobilitets-syn til foreningens. Beckmann taler direkte om, at organisationens selvudtænkte sociale position som en forbrugerorganisation er problematisk, da medlemmerne udgør foreningen, og den skal repræsentere deres interesser. Men det er kun med fremkomsten af organisationen og dennes talsmænd, at disse interesser overhovedet formuleres, og medlemmernes interesser dermed kan defineres: »United under the automobile ... It turns part-time drivers into full-time supporters of a 'driving culture'«. ¹⁷

Med denne afhandling introduceres mobilitet som et centralt analytisk begreb i samfundsforskningen herhjemme. ¹⁸ Samtidig med, at undersøgelsen fokuserer på FDM's centrale rolle som dynamo i udviklingen af den danske automobilkultur, introducerer den også en ikonografisk metode i analysen af forsider i MOTOR fra 1961-1996, angiveligt fordi disse illustrationer bedre end noget andet kildemateriale formidler FDM's syn på den ideelle mobilitet. Samtidig giver det klare historiske perspektiv i afhandlingen anledning til konstatering af et par andre centrale sider af automobilkulturens idealer. For det første det gennemførte individualiserende og køretøjsorienterede perspektiv, som præger opfattelsen af mobiliteten og de midler, der skal til for at sikre den, så som sikkerhedsseler, skivebremses, vinterdæk, barne-stole og andet sikkerhedsudstyr, der gør bilen sikrere at køre i for den enkelte bilist. For det andet den tætte kobling mellem fritidsliv, ferie og turisme, der sker gennem idealiseringen af automobilismen. Begge disse centrale temaer såvel som den ikonografiske metode skal vi vende tilbage til senere hen.

At bilisternes forbrugerorganisation FDM gennem sit virke har spillet en helt central rolle i historien om udviklingen af den danske automobilkultur tilbage fra pionértiden og helt frem til i dag, har altid ligget

17 Jörg Beckmann: *Risky Mobility. The filtering of automobility's unintended consequences*. Sociologisk Institut, Københavns Universitet, 2001, s. 164, 169.

18 Jf. Jörg Beckmann: »Automobilisering som mobilitetsparadigme – refleksioner over biler, bilister og deres spatiotemporaliteter«. *Dansk Sociologi*, nr. 1, 2000, s. 8-22.

implicit i organisationens identitet, men i anledning af organisationens 100 års jubilæum i 2009, blev der taget et væsentligt initiativ for at gøre denne selvforståelse eksplicit i form af en historisk redegørelse med et samlet overblik over automobil-forbrugerorganisationens – og måske især de skiftende direktørers – ihærdige virksomhed i bilistens tjeneste. Det er en velskrevet og meget fornemt illustreret beretning, der med sit fokus på organisationens udvikling i en samfundsmæssig kontekst er med til at bekræfte en række af de teser, som Jörg Beckmann otte år tidligere havde lagt til grund for sin analyse af forbrugerorganisationens mobilitetssyn. At der er tale om en dynamisk, slagkraftig og central interesseorganisation, dokumenteres i al rigelighed. Det er selvfølgelig forventeligt i et jubilæumsskrift af denne karakter, selvom diverse intense konflikter med andre aktører og foreningens fejlslagne projekter også får en grundig behandling. At der er meget om snakken om foreningens store betydning for den udvikling, automobilkulturen har gennemløbet herhjemme, er således ubestridt.

Det individualiserende mobilitetssyn fremgår allerede af titlen *100 år i bilistens tjeneste*, som retteligen burde være »100 år i bilismens tjeneste«. At der er brandgode billeder i bilismens historie, bliver også bekræftet, og det 'køretøjsorienterede' perspektiv fornægter sig ikke: Hvis der overhovedet optræder mennesker på billederne, er de som regel staffage med automobilen i fokus.

Endelig er et konsekvent fritids- og turismeperspektiv på automobilismen rigeligt repræsenteret i fortællingen om FDM. I den forbindelse optræder dog en politisk ambivalens, i og med den stadige besværgelse: at automobilen skam først og fremmest er et nyttigt køretøj og ikke et legetøj til sport, tant og fjas. Denne politiske holdning har FDM altid indtaget, ikke mindst i de tilbagevendende politiske forhandlinger med staten om skatter og afgifter på automobilen. Samtidig har en meget stor, ja den overvejende del af foreningens virksomhed været drevet af ønsket om at udvikle og fremme mulighederne for autoturismen i ind- og udland. Men at stå ved dette og erkende, at automobilen måske blot kunne være et nyttigt køretøj til brug for fritidens aktiviteter, kniber det stadigvæk med i foreningens selvforståelse. Som det hedder flere steder om konflikten med KDAK (Kongelig Dansk Automobil Klub) i 1920'erne og 1930'erne, »[var] FDM ... nyttebilismens fortaler«, og »FDM etablerede sig på den anden side som den brede folkelige forening for bilbrugere – fra Ford T til VW. Det skabte en funktionel arbejdsdeling mellem fornøjelses- og nyttekørsel«. ¹⁹

19 Frank C. Motzkus: *100 år i bilistens tjeneste. Historien om FDM*. FDM, 2009, s. 108, s. 131.

Automobilismens store udbredelse som massekonsum var en følge af den øgede produktivitet og generelle velstandsstigning i samfundet. Samtidig voksede fritiden og dermed var den tætte kobling mellem fritidskulturen, masseforbruget og automobilismen en fastslået kendsgerning. Det har dog, som tidligere vist, hverken sat sig særlig dybe spor i FDM's selvforståelse eller i den generelle fremstilling af Danmarkshistorien for den sags skyld.

Den kulturelle vending: Fremstillinger med et særligt fokus

Til gengæld har den hidtil præsenterede forskning i transport og mobilitet været et væsentligt grundlag for den kulturelle vending i automobilismens historie, som har fundet sted de seneste par år. Temaer for denne forskning har været amerikanisering, domesticering og den kulturelle tilegnelse af autobilen, samt udbredelsen af automobilismen gennem forhandlings- og forbrugerkrydsfelter eller forbrugerregimer, som den amerikanske historiker Victoria de Grazia så træffende har kaldt det.²⁰

Introduktionen og udbredelsen af det fordistiske forbrugerregime er meget tæt knyttet til masseproduktionen af billige automobiler, selvom det i dag indebærer langt mere end blot bilismen. Ford Motor Company fik efter 1906 forhandlet deres biler i Danmark gennem en hovedimportør. Med dette træk var amerikaniseringen af den danske automobilkultur så småt indledt, og næste store skridt blev at starte en egentlig bilproduktion i København i 1919. Dermed var det store amerikanske bilfirma i højeste grad kommet til stede og optrådte som en central magtfaktor i dansk kultur og erhvervsliv. I 1930 var mere end hvert andet automobil på de danske veje en Ford model T. Denne domesticeringsproces har jeg undersøgt i en artikel med dobbelt fokus. På den ene side et analytisk perspektiv på de domesticeringsaktiviteter Ford Motor Company udfoldede som agent for fordismen og som generel fortæller for at gøre tingene *the american way*. På den anden side et analytisk perspektiv på receptionen af fordismen med fokus

20 Victoria De Grazia: »Changing Consumption Regimes in Europe, 1930-1970: Comparative Perspectives on the Distribution Problem«. I S. Strasser, Ch. McGovern, M. Judt, red.: *Getting and Spending: European and American Consumer Societies in the Twentieth Century*. Cambridge, MA, 1998, s. 59-83; Mark Rupert: *Producing Hegemony. The Politics of Mass Production and American Global Power*. Cambridge, 1995; Mel van Elteren: *Americanism and Americanization. A Critical History of Domestic and Global Influence*. London, 2006; Mel van Elteren: »U.S. Cultural Imperialism Today: Only a Chimera?« *SAIS Review*, vol. XXIII, no. 2, 2003; Nils Arne Sørensen: »Kulturmøder, selvkolonisering og imperialism. Om USAmerikaniseringen af Europa«. I Sissel Bjerrum Fossat m.fl., red: *Transnationale Historier*, Odense 2009.

på reaktioner fra de danske forretningsforbindelser, politikere, arbejdere og fagforeninger på disse nymodens amerikanske forretningsmetoder, som blev dikteret direkte fra Fords hovedkvarter i Detroit. På hvilken måde blev forbrugeren defineret og inklineret af de danske Ford forhandlere gennem annoncer og andre marketingstiltag, som var et udtryk for implementeringen af disse nye amerikanske forretningsmetoder, og hvordan tog forbrugerne imod og tilegnede sig Ford automobilet?

I et amerikaniseringsperspektiv blev det danske bilmarked hurtigt lukrativt for Ford, og de danske forhandlere og forbrugerne var udsat for mange af de tiltag og mekanismer, som Ford tog i brug overalt i verden for at erobre det nationale automobilmarked. Ved et nærmere eftersyn bliver det imidlertid klart, at den danske case har nogle særlige træk, når det kommer til domesticeringen – dvs. den lokale indpasning og kulturelle oversættelse – af dette amerikanske automobil. Processen forstås derfor bedst som et asymmetrisk kulturmøde. Ford Motor Company var dette mødes stærke part og anvendte både *soft power* og *hard power* i bestræbelserne på dels at amerikanisere den danske automobilkultur, dels at domesticere det amerikanske automobil. *Soft power* blev udøvet gennem kulturhistoriske charme-kampagner. *Hard power* blev udøvet ved at vælte omkostningerne ved afbetalingskøb over på forhandlerne og i det hele taget ved at spille forhandlerne ud mod hinanden. Men der var ikke kun tale om amerikansk *push*. Der var også et klart dansk *pull*, som bliver synligt, når man undersøger introduktionen, tilegnelsen og tilvænningen til produktet, hvor de berørte danske aktører – producenten, forhandlerne og forbrugerne – konstruerede en dansk national historisk kontekst omkring dette i bund og grund amerikanske produkt; det var, hvad man kan kalde selvamerikanisering. Domesticeringen af Ford blev – sammenfattende – gennemført med både hårde og bløde push-mekanismer, mens den kulturelle tilegnelse af produktet skete velvilligt gennem bløde pull-mekanismer hos forbrugerne og i den almindelige offentlighed.²¹

Den kulturelle tilegnelse af automobilet i masseskala gennem fritidslivets aktiviteter med alt fra søndagsbilisme til autoturisme har jeg undersøgt for alle tre perioders vedkommende med fokus på forbrugerorganisationen FDM som en central aktør i udviklingen af det fordistiske forbrugerregime. Ved FDM's oprettelse i sommeren 1909 fik automobilismen eller 'motorismen', som man sagde dengang, en dynamisk og

21 Michael F. Wagner: »Domesticeringen af Ford i Danmark. Den kulturelle tilegnelse af Ford og fordismen, 1920-1940«. I Nils Arne Sørensen, red.: *Det amerikanske forbil-lede? Dansk erhvervsliv og USA, ca. 1920-1970*. Syddansk Universitetsforlag, Odense, 2011, s. 19-51.

udfarende interesseorganisation, som skulle vise sig at være en meget energisk og vedholdende politisk forkæmper for motorsagen.

Ikke mindst kampen for fri og lige adgang for automobilister til at køre på alle veje optog FDM frem til 1920. Derefter blev det kampen mod jernbanen og for at få bygget kombinerede broer til både tog og biler, der kom i fokus i mellemkrigstiden. Efter krigen blev udbygningen af motorvejsnettet med de store bilbroer det centrale forhandlingsfelt for foreningen.

Ugebladet MOTOR (1906-) blev foreningens medlemsblad, og det er i medlemsbladets spalter år ud og år ind, at automobilismen som en ideologi, der handler om individuel mobilitet og den personlige frihed, bliver stillet til skue for offentligheden gennem en kollektiv vision om det gode liv, hvor det moderne menneske realiserer sig selv gennem fritidens forbrug af automobiler og alt, hvad der hører med af tilbehør. Her skulle promoveringen af autocamping snart vise sig at blive det helt store trækplaster for udviklingen af et nyt forbruger-krydsfelt med et enormt potentiale. I 1925 indledte FDM et samarbejde med Ford Motor Company A/S om at skabe et helt nyt krydsfelt for udvidelse af massekonsumet af automobiler til fritidsforbrug. Projektet gik i al enkelhed ud på at promovere autocamping som den nye hotte trend i en moderne livsstil. Atter var der tale om overførsel af elementer fra en specifik side af den amerikanske fritidskultur, som nemt lod sig omplante og villigt slog rødder på dansk grund. De Forenede Danske Motorejere lå ikke på den lade side i campingsagen. Foreningens direktør Svend S. Kyhl formulerede en strategi for fritidskonsum, hvor Ford skulle levere midlet i form af »folkeautomobilet« den populære model T, mens FDM leverede målet for autoturismen i form af en autoriseret lejrplads for medlemmerne. Den første lejrplads med opsyn blev etableret i Funder ved Silkeborg i 1926. I 1935 havde FDM et fintmasket net bestående af 21 autoriserede campingpladser spredt ud over hele landet, og fem år senere havde medlemmerne 30 forskellige lejrp-ladser at vælge imellem. Omkring 1960 blev campingvognen den nye populære slagvare for autoturismen, som blev voldsomt opreklameret i MOTOR med rejseberetninger, diverse forbrugertests og årligt tilbagevendende udstillinger. Som noget nyt kunne man også tage på autocamping bag jerntæppet. I dag er der mere end 142.000 campingvogne indregistreret i Danmark, og der knytter sig en hel subkultur baseret på masseforbrug til fænomenet autocamping.²²

22 Michael F. Wagner: »'Alting, som kører paa Motor' – Mekaniseringen af fritidslivet gennem automobilisme«. *Den jyske Historiker*, nr. 127-128, 2012, s. 32-83.

Historien om automobilets gennembrud i halvtressernes og tressernes Danmark, som motor for moderniseringen af det danske samfund, som samlingspunkt for familie, fritid og ferie og som forbrugsgode og symbol på det materielle fremskridt, gør bilen til en central rekvisit i efterkrigstidens danske kultur- og socialhistorie. Det er udgangspunktet for Tobias Bangs analyse af en række fortællinger fra perioden, hvor drømmebilen blev gjort til familiebil. Som Ford Motor Company påpegede i en reklamebrochure i 1963, var det danske efterkrigstidssamfund hastigt blevet transformeret til et automobilforbrugersamfund.

Mange nye forbrugere fik mulighed for at købe egen bil i anden halvdel af 1950'erne. De havde alle oplevet verdenskrisen og den økonomiske nedtur i 1930'erne, efterfulgt af besættelsestiden og den første efterkrigstids varemangler og rationeringer. For halvtressernes nybagte bilejere var de nye varige forbrugsgoder som køleskabet, fjernsynet og ikke mindst bilen vigtige symboler på en materielt og teknologisk fremskreden tilværelse. Sammen med parcelhuset i forstaden blev de varige forbrugsgoder gjort til statussymboler og tegn på samfundets opsving, dynamikken og den sociale mobilitet. Bilen var ikke blot et symbol på den sociale mobilitet, fremskridtet og bevægelsen; den *var* bevægelse, og derfor måske det mest potente symbol på samfundets og familiens fremskridt i det hele taget.

Analysen af bilforbrugets historie bygger på Ford Motor Companys reklamebrochurer fra perioden 1950-1970. Reklamebrochurerne betragtes her som konstruerede, cirkulerede og konsumerede fortællinger. Reklamens fortællinger er idylliserede og idealiserede, og de er konstrueret med salg for øje. De er ikke monumentale sandheder, men netop fortællinger, der cirkulerer blandt andre fortællinger, som spejlinger af deres samtid. Gennem analyse af en række eksempler fra Ford Motor Companys reklamebrochurer, bliver det demonstreret, hvordan bilen og bilismen blev koblet til koncepter som forbrug, fritid, ferie, fornøjelse og ny teknologi i fortællinger om en lykkelig og teknologisk fremskreden tilværelse for »almindelige danske samfundsborgere«. Det gøres her ved at stille skarpt på tre temaer, der går igen som røde tråde i Fords reklamemateriale fra perioden, nemlig fortællinger om forbrugeren, fortællinger om tiden og fortællinger om bevægelsen i rummet. Sammen og hver for sig udkrystalliserer disse fortællinger, hvordan det teknologiske artefakt – bilen – tilpasses til forbrug, fornøjelse og fritidsliv.²³

23 Tobias Bang: »Fra drømmevogn til familiebil – fortællinger fra massebilismens gennembrud«. *Den jyske Historiker*, nr. 127-128, 2012, s. 196-216.

Natten til 25. november 1973 gik Danmarks 1.231.734 personbiler i stå. Seks dage forinden havde den daværende socialdemokratiske handelsminister med tilslutning fra Folketingets valutaudvalg og med hjemmel i loven om forsyningsmæssige foranstaltninger af 6. juni 1968 bekendtgjort, at al kørsel med registrerede personmotorkøretøjer på søndage fra kl. 03.00 og frem til midnat ville være forbudt – medmindre der forelå en særlig kommunal tilladelse til at give dispensation. Perioden med bilfrie søndage, som skulle komme til at strække sig over 11 søndage frem til 10. februar 1974 – med 23. december som en undtagelse – var blevet indledt uden at nogen form for protest havde lydt imod det. Hvordan var dette muligt i en nation med så mange personbiler til privat brug, og hvor en stor del af kørselsforbruget var henlagt til fritiden og specielt weekenden?

Selv om forbuddet mod søndagskørsel var en radikal beslutning, der begrænsede mobiliteten for størstedelen af den danske befolkning, og som blev intensivt dækket i medierne, så er hele forløbet omkring oliekrisen først blevet nøjere undersøgt for ganske nylig. De bilfrie søndage i vinteren 1973-74 er det billede, som dukker op på nethinden hos de fleste, når man tænker på oliekrisen og OPEC's olieembargo i kølvandet på Yom Kippur-krigen i oktober 1973, for nu skulle der spares på olien med probate midler. De færreste er klar over, at det var den psykologiske effekt af et forbud mod søndagskørsel, som skulle få befolkningen til at indse situationens alvor, snarere end det var at opnå en større besparelse på olieforbruget, der lå bag indførelsen af de bilfrie søndage.

Imidlertid kan det gennemførte forbud mod søndagskørsel også tolkes som udtryk for noget, der rækker langt videre end til de drastiske restriktioner under selve oliekrisen i 1973-74. Der er i første række tale om, at det danske samfund under moderniseringsprocessen siden befrielsen havde opnået en næsten total afhængighed af olien som fossilt brændstof, baseret på usikre forsyningskilder i Mellemøsten. Den gennemgribende industrialisering, udflytningen af lønarbejdet til industriområder i udkanten af byen eller til provinsen, fremvæksten af sovebyer, etablering af store indkøbscentre uden for byerne og udviklingen af et velfærdssamfund baseret på massekonsum, fik det individuelle transportbehov og dermed energiforbruget til at stige voldsomt. Det kom til at stå skærende klart under oliekrisen 1973-74, hvor stærkt afhængig af automobilet den danske befolkning var blevet for at få tilværelsen og hverdagen til at fungere. Det er i denne sammenhæng, hvor massebilismen reelt set var skiftet fra primært at være en fornøjelses- og

fritids-bilisme til at blive en samfundsbetinget og livsnødvendig hverdagsbilisme, at et forbud mod søndagskørsel overordnet set må forstås og forklares, som næret af ønsket om ikke at genere befolkningens mobilitetsmønster alt for meget med indgreb i hverdagen, men i stedet lave et forbud mod søndagskørsel.

De bilfrie søndage var et hårdt og præcist slag rettet direkte mod søndagsbilisterne og dermed udtryk for et erkendelseskred, som rakte langt ud over oliekrisens korte og komprimerede begivenhedshorisont. Forbuddet var en blåstempling af, at samfundsbilismen til enhver tid måtte have forrang for fritidsbilismen, når det gjaldt om at sikre sig brændstof til bilmotorerne og dermed velfærdsstatens økonomiske fremskridt. Det var udtryk for en samfundsmæssig omstillingsproces, der havde været undervejs fra slutningen af 1950'erne, men som først kom til at stå helt klart med indførelsen af de bilfrie søndage under oliekrisen. I det overordnede samfundsmæssige perspektiv markerer de bilfrie søndage således et historisk brud med automobilismens tidligere så dominerende trafikmønster, nemlig at forbruget af automobiler primært var noget, som gik til adspredelse, fornøjelse og forlystelser i ferien og i fritidslivet.²⁴

Konklusion

Fart og mobilitet er generelle træk, som kendetegner moderniteten. Selv om fart og mobilitet som tid og rum-kategorier er koblet til en række af det moderne samfunds transport- og kommunikationsteknologier som skibe, tog og fly, telegrafene, film, radio og tv og på det seneste den virtuelle rejse i cyberspace, betragter jeg alligevel automobilen som det vigtigste ikon for moderne mobilitet i det 20. århundredes eskapistiske fritidskultur.

Transporthistorien og specielt historien om automobilismens gennembrud og udvikling i det 20. årh. har fået øget opmærksomhed i de seneste 10-15 år, som det fremgår af denne forskningsoversigt over historieskrivningen om transport og mobilitet i Danmark. Man kan spørge sig, hvorfor denne historie så længe har været et ubeskrevet blad, og et svar må være, at det har været anset for politisk ukorrekt at opdyrke automobilismen som forskningsfelt. Der ligger måske en god

²⁴ René Mejlby og Michael F. Wagner: »De bilfrie søndage 1973-74 – Den psykologiske overgang fra fritidsbilisme til samfundsbilisme«. *Den jyske Historiker*, nr. 127-128, 2012, s. 239-262.

del maskinstorm, afsky for bilismens svøbe og angst for teknikdeterminisme til grund for denne afstandtagen.

Automobilismen er struktureret omkring fritiden og hverdagslivet, og hvis man som historiker er mere optaget af at beskrive særlige historiske begivenheder og historiske brud frem for kontinuitet, så er spørgsmålet om transport og mobilitet måske bare noget der kører rundt og rundt, mens det støt og roligt vokser og vokser til massive dimensioner i tidens lange løb. Hele forskningsfeltet har derfor alt for længe været overladt til tekniknørder og glade amatører, der hverken blev anset for at være seriøse eller kunne regnes for at være egentlige historikere. Derfor har de rigtige historikere heller ikke behøvet at kere sig om automobilismens historie, men det er der ved at blive lavet om på i disse år.