Dansk
Teknologihistorisk
Selskab

[Juleessay 2009 publiceret på www.teknologihistorie.dk 8. november 2009]

Det blev alligevel jul med bil

Af lektor, dr.phil., Michael F. Wagner, Aalborg Universitet

Yom Kippur krigen mellem Israel og de arabiske nabolande, som udspillede sig i oktober 1973, kom til at udgøre en særdeles alvorlig trussel mod, at julefreden kunne sænke sig i Danmark dette år. Årsagen til denne trussel mod julen var, at OPEC (Foreningen af Olieproducerende Lande) ved krigens udbrud proklamerede indførelsen af en olie embargo mod de vestlige lande, som støttede Israel i krigen mod araberne. I praksis kom denne embargo aldrig til at virke effektivt mod vesten, men på grund af nogle uheldige og udiplomatiske erklæringer fra Statsminister Anker Jørgensens side, påkaldte Danmark sig, i øvrigt i lighed med Holland, en ekstra stor vrede fra den arabiske verdens side. Det betød at forsyningssituationen herhjemme kom til at virke særligt usikker og faretruende, hvis hele samfundet pludselig gik totalt i stå som følge af oliemangel.

Som en konsekvens af den voksende trussel om totalt stop for olieleverancerne til landet, besluttede regeringen i enighed med oppositionen og i samråd med diverse interesseorganisationer, at det skulle være forbudt at køre i privatbil om søndagen for på den måde at skåne de skrøbelige oliereserver, der endnu var oplagret i landet. Lignende forbud mod søndagskørsel blev gennemført i Vesttyskland, Nederlandene og i Norge.

I virkeligheden var dette forbud mod søndagskørsel mest af alt en tom gestus. Det må overvejende ses som en symbolsk og psykologisk foranstaltning, der uden at gøre nævneværdig skade på

samfundsmaskinen, som næsten udelukkende kørte på olie fra mellemøsten, skulle højne den offentlige bevidsthed om situationens store alvor. Derfor kom søndagsbilisten til at holde for og blev gjort til syndebuk for at sikre, at arbejdslivet og produktionen kunne fortsætte uhindret ud af samme spor som hidtil. At den begrænsede olietilførsel til spotmarkedet medførte voldsomme prisstigninger på olien, efterfulgt af voldsom inflation, økonomisk krise og høj arbejdsløshed er en anden og langt mere alvorlig side af denne historie med langvarige eftervirkninger, men forsyningssituationen viste sig på intet tidspunkt at være faretruende for landet som helhed. Man kan godt sige, at det blev ved truslen og det får de politiske tiltag, der den gang blev gjort for at dæmme op for denne 'energikrise', til at tage sig endnu mere symbolprægede ud, set med eftertidens øjne. I samtiden blev truslen i offentligheden anset for at være af en endog særdeles alvorlig karakter, så der var ingen som protesterede mod dette vidtrækkende politiske indgreb mod den personlige bevægelsesfrihed. Der var også meget få eksempler på snyd og bedrag for at omgå dette generelle forbud.

I praksis betød en bilfri søndag, at der blev sparet omkring 6 mill. liter benzin på privat bilkørsel. Det skal ses på baggrund af et samlet årligt forbrug af benzin på 2 milliarder liter, hvilket understreger symbolikken i forbuddet. Reelt betød det kun en dråbe i havet, selvom det blev forbudt at køre bil om søndagen i 11 weekender fra den 25. november og helt frem til den 10. februar 1974, hvor truslen fra OPEC blev anset for endelig at være drevet over. Men oliekrisen førte også andre forbud med sig for at spare på energien. Således blev der indført en generel hastighedsgrænse på 80 km. for at spare yderligere på olien ved kørsel på landeveje og motorveje, mens hastigheden i bymæssig bebyggelse blev sænket til 60 km., hvor andet ikke var angivet. Disse yderligere restriktioner for at styrke forsyningssikkerheden er aldrig blevet ophævet igen, men er lige siden blevet fastholdt nu blot med henvisning til styrkelsen af trafiksikkerheden i stedet for.

Historisk set har der tidligere været to tilfælde med restriktioner og forbud mod privat bilkørsel, begge gange var i forbindelse med krig. Midt under 1. Verdenskrig den 20. juni 1917 måtte indenrigsminister Ove Rode udstede en bekendtgørelse, der rummede skrappe restriktioner på forbruget af benzin og olie. Her blev det i § 4. bekendtgjort at "Kørsel med Motorkøretøjer til Personbefordring er forbudt på Søn- og Helligdage. Paa Hverdage forbydes saadan Kørsel i Tiden mellem Kl. 9 Aften og Kl. 5 Morgen." I øvrigt var al lystsejlads med motorbåde også forbudt. De motorejere som havde tilladelse til at bruge automobilet i erhvervsmæssigt øjemed, havde at blande benzin med sprit i forholdet 1. kg. benzin til 5 l. sprit. Overtrædelser af disse og en række andre bestemmelser kunne straffes med bøder ind til 10.000 kr. eller fængsel. Det var barske løjer for motorfolket, men værre skulle det blive senere under krigen. Efter sin indtræden i krigen på allieret side, havde den amerikanske regering stillet et tankskib med 12.500 liter benzin til den danske regerings rådighed, men den lovede leverance dukkede aldrig op, og derfor blev de skrappe restriktioner som varede krigen ud gennemført.

MOTOR

Medlemsblad for Danske Motorklubber

Officielt Organ for „Danmarks Motorcykle-Union" — Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere"

Redaktion: Vimmelskaftet 42. Kbhvn. K. — Telf. C 3380. — Telegr.-Adr.: Lauterbach.
Ekspedition: Gothersgade 14, Hof-Bogtrykkeriet. København K. — Telefon Central 40.
Redaktør: Overretssagfører Lauterbach.
Udgivere: A/S Ugeblade Motor.
Redaktionsudvalg: Landsgrev Knuth-Knuthenborg. Kgl. Hof-Bogtrykker Fr. Hagge. Redaktør C. Schytz. Overretssagfører Lauterbach.

Nr. 662. Lørdag den 28. December 1918. 13. Aargang.

Ved Aarsskiftet!

Ja, Billedet er fra den gode, gamle Motortid — dengang Benzinforbud, Benzinnød og meget andet af den Slags ikke engang kendtes af Navn. Men nu paa Hældningen af det gamle Aar har vi Lov til at haabe paa, at 1919 vil bringe de gode, gamle Motortider tilbage, og i Haabet herom tømmer vi sammen med Motormanden paa Billedet Skaalen for det nye Motoraar!

FDMs medlemsblad MOTOR udtrykte ved årsskiftet 1919 håbet om, at de gode, gamle motortider, hvor man ikke kendte til benzinforbud, vendte tilbage i det nye år.

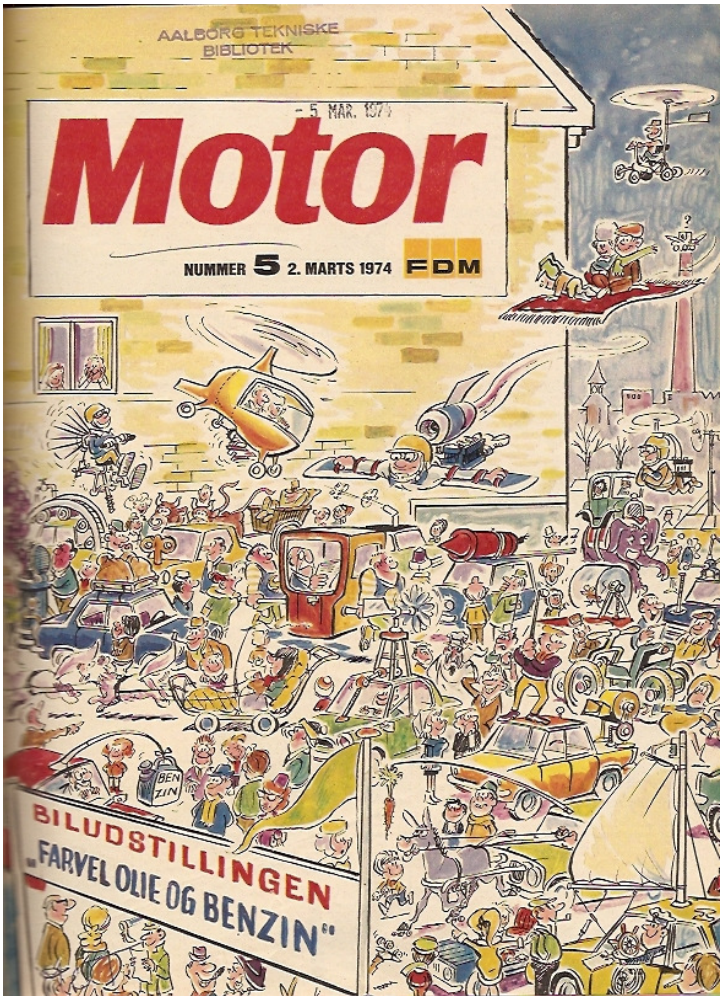
Til gengæld var det begrænset, hvor mange der egentlig blev berørt af forbuddet, når det kom til stykket. Der var i 1915 indregistreret 2.482 personbiler i landet, og selvom bilparken fortsatte med at vokse frem til restriktionerne blev gennemført i 1917, så var det alligevel en lille minoritet af motor-entusiaster i bil og på motorcykel, som kom til at lide under forbuddet.

Situationen var ganske anderledes alvorlig ved udbruddet af 2. Verdenskrig. I en bekendtgørelse udstedt af handelsminister Johs. Kjærbøl den 3. september 1939 hed det i § 1. "Bensin og Brændselsolier maa fra Mandag den 4. September 1939 Kl. 24 ikke anvendes til Drift af private personautomobiler, Motorcykler, private Flyvemaskiner, samt private Motorfartøjer, der benyttes til Lystsejlads." Situationen var dybt alvorlig og helt uoverskuelig for motorfolket, som FDM skrev i en leder i MOTOR den 9. september, de skulle få langt mere ret, end de selv kunne forudse. De efterfølgende seks år var den danske automobilkultur puttet i mølposen og det meste af bilparken på 108.756 personbiler blev klodset op. Benzindrevne køretøjer var siden hen forbeholdt den tyske besættelsesmagt og de danske håndlangere. I 1944 var der registreret 4.196 personbiler i drift, og endnu i 1949 var bilparken ikke nået op på førkrigsniveauet, så det skulle blive en langvarig ørkenvandring for de danske bilister.

Til sammenligning var der i 1973 tale om langt mindre vidt gående restriktioner, men forbuddet mod søndagskørsel ramte nu til gengæld ejere af landets samtlige 1.231.734 personbiler og deres brugere, som fik begrænset deres udfoldelsesmuligheder i fritiden over en kam. Selvom der blev murret i krogene, var forbuddet generelt respekteret og blev overholdt. Samtidig var der også mange, som gav udtryk for en vis glæde over det gennemførte forbud mod søndagskørsel. Københavns overborgmester Egon Weidekamp var således blevet afskåret fra at køre op til sit sommerhus i Hundested i weekenden. Normalt fortrak familien fra rækkehuset i Tuborg Havn for at slippe væk fra støjen og forureningen fra den massive trafik, som gjorde det ulideligt at være hjemme, men nu var der stille og fredeligt, luften var ren og det var dejligt at opholde sig i nabolaget, kunne overborgmesteren konstatere med en vis tilfredshed.

Den samme begejstring blev udtrykt af Statsbanernes generaldirektør, Poul Hjelt, som frejdigt erklærede, at han så frem til at kunne nyde den friske luft: "Jeg vil gå på midten af vejen og lytte til stilheden. Til mine gæster, som skal rejse hjem igen med toget, vil jeg servere en ekstra stor snaps". Selv den konservative avis, Berlingske Tidende, kunne fejre ophævelsen af tre måneders kørselsforbud med en stille beklagelse, fordi forbuddet jo for en tid havde befriet os fra det op-speedede hverdagslivs tyranni. Så betyder det mindre, at øjenvidner kan berette om trafikbrølet, der rejste sig på Lyngbyvej ved 0.30 tiden mandag morgen, når sommerhusejerne endelig kunne få lov at køre hjem fra deres fritidshus i Nordsjælland. Efter elleve weekenders stilhed var søndagsfreden igen blevet brudt.

Efter ophøret af de bilfrie søndage mente FDM, at en ny oliekrise godt kunne blive muligt i fremtiden. Forsiden af MOTOR 2. marts 1974.



I følge kalenderen burde der have været tolv søndage uden biltrafik, men den femte søndag blev en undtagelse fra reglen. Nok så uheldigt faldt denne søndag på lillejuleaften den 23. december, som er en af årets største udrejsedage. Så for ikke at spolere hele julen for en stor del af den danske befolkning, der som bekendt har det med at rykke sammen under højtiderne, blev forbuddet for en gangs skyld op hævet søndag den 23. december 1973.

Det understreger på en god måde, den symbolske karakter dette forbud fra starten havde haft. For på den store udrejsedag er der nok god grund til at antage, at der kunne have sparet betydeligt mere end de sølle 6 millioner liter benzin, som var udbyttet på almindelige søndage uden bilkørsel. Også i dette kriseår fik familien Danmark lov til at danne store køer ved færgelejerne i Halskov og Knudshoved. Julen var ved en resolut indsats reddet ud af oliekrisens grumme kløer.

Redaktionen af MOTOR blev så eksalteret ved udsigten til denne cadeau, at de hyrede den folkekære skuespiller, Karl Stegger, til at posere på forsiden i sidste nummer af årgangen med en vinflaske påfyldt superbenzin oktan 98 i favnen.

Så blev det alligevel jul med bil i det herrens år.