



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Automobilenes mindretalls- diktatur – trafikken i Kristiania på 1920-tallet

AV ULRIK ERIKSEN

Vil den dame, der kjørte over de to unge damer paa Drammensveien bedødgas eftorm. kl. 6 være saa venlig at melde sig i bill. nrk. »Straks 1266 i Aftenp. eksped.

Rubrikkannose i Aftenposten i 1917 (over) og artikkel i samme avis 18. juni 1920 (under)

Bilerne, bilulykkerne og vore trafikforhold.

Et bilende politikorps vil forværre situationen. Mastighedsbestemmelserne af liden praktisk betydning.

Ingeniør Wisbech måler sig til "Aftenposten".



gjerne vil de øvrige godtrafikanter, men er en søge i den smuttedighed, at Kristiania befinder sig i overgangsstadiet fra småby til storby, hvad trafikken angaar. De kjørende — bilisterne — er tilbøjelige til at gaa ud fra, at Kristiania allerede er blevet storby. De gaarude betragter den endaa som den fredelige og ufarlige småby i liged med, hvad de forlidelig gjør, som møder sine barn paa gaden for at lege eller øve sig i sykkelridning.

— Menner De, at de ulykker, som er indtraffet i den senere tid, kunde være undgået?

— Det er det selvfølgelig meget vanskelig at være paa. Det være langt fra sig at ville forligning

Aftenposten, søndag morgen 22de juli 1922

På 1920-tallet var avisenes spalter fulle av rapporter om bilistenes råkjøring og påkjørsler. Det var vanlig å hente inn uttalelser fra politiet eller motororganisasjonen Kongelig Norsk Automobilklub. Begge understrekte gjerne at de fleste ulykker skyldtes noen få dårlige sjåførere, og at alle trafikanter, også fotgjengere og syklistere, måtte skjerpe seg for å få en mer «sivilisert gateferdsel». I reportasjen i Aftenposten 22. juli 1922 er også ulykkesstatistikk tatt med. 56 personer var overkjørt i noen hektiske vårmåneder. På landsbasis døde rundt 100 mennesker i trafikken i 1922, og bilparken besto av noen tusen biler. I 2021 døde til sammenligning 80 personer i trafikken i Norge. Bilparken her i landet teller nå nesten 3 millioner biler.

Der trænges mere kultur i vor gadeferdsel.

Biler, motorcykler, cykler, bestekjøretøier og publikum — alle har skyld i de daarlige forhold.

En udtalelse af politinspektøren.

I. Vi har gjennem flere artikler gjort trafikforholdene her i byen til gjensind for nærmeste omgivelser. Der foreligger nu fra politiet en statistikk over ulykker og ansøkelser vedrørende trafikken i byen halvvejs 1922 hvoraf et udtalelse.

I sidste nummer har vi 56 personer overkjørt af biler, 2 af motorcykler og 6 af sporvogne. 22 kollisioner har fundet sted mellem biler indbyrdes, 4 mellem biler og motorcykler, 11 mellem biler og sporvogne, 5 mellem biler og andre kjøretøier, 16 mellem biler og sykler, 7 havde et overkjørt af biler og motorcykler, 11 gulejere og 15 løve og gulejere er overkjørt af den slags bestekjøretøier. Tre personer er overkjørt af bestekjøretøier, 4 kollisioner har fundet sted mellem bestekjøretøier og sporvogne. 228 bilister er anmeldt for for hurtig kjøretid, 248 for overtrædelse af trafikreglerne, 246 for uønsket landing af tyver, 28 for overkjørt kjøretid 28 domstolskaffører er anmeldt for at have angivet et kjøretid mindre, 4 for at have foretaget for hurtig betaling.

Denne statistikk er sikkert illustrerende for vore trafikforhold og bekymrende vore tidligere fremførte påstande, at der søred fra kjørende som sporende side ikke uden den forsigtighed, som hørte til som vi ser gader og veie. Hvis man er de der har de fleste ulykker paa sin smuttedighed — eller sig nok fremadrettet som disse vil nok er i overensende rapportet her i byen. Men paa den anden side man kan sige, at statistikk og en visse af ubesigtighed og uoversigt er mere fremtrædende hos vore syklistere og motorcyklister end hos de andre trafikanter.

Vi har haft politinspektøren om en nærmere udtalelse om vore trafikforhold.

Trafikforholdene er jo langt fra tilfredsstillende her i byen, udtaler politinspektøren. Der viser sig de kjørende side meget ofte stor hensynsløshed og uoversigt. Man søger at trænge sig frem og forti kollisioner som man hver og helt hende privilegier paa at

kom frem frem, det synes som om der ofte heller taget hensyn for en kollision end at komme at gøre sikkerhed mere frem. Det er ikke ofte at se, at der taget hensyn til gulejere, der ofte passer med samme fart som paa ubeholdelig vil inden tænke paa, at der kan drukke frem om kjøretid og andet kjøretid eller sporende. Hvis ikke taget der sporende kommer til det publikum, som befinder sig paa en sporendevejstrækning, vi har jo ulykker med trafikuheldigheder nær Gadesen i Trakt mindst. Der vilde det forholdsvis uoversigtlig meget ofte. Vi har stadig lidt udsyn med kjørt af stopper eller sporende kontrolere farter, og statistikk viser mange sammenstøt for for denne trænder. Men det er ikke bare dette, at statistikken synes ikke man overvåret, der kan meget godt kjøretid overvåret med tilladt fart. Det er indfølelse ikke man let for politiet at få konstateret dette. Der foreligger statistikk, naar søred skal frem i retten. Det man kunne konstateret, at den eller den bestekjørt i i motorbilerne eller vedværet er overvåret.

Det er ikke nok, at en politinspektør gives, at kjøretid efter hans mening i sin smuttedighed var overvåret eller ubesigtelig. Med disse gode eller ubesigtelige og søred hans passagerer, der fra et sporende i bilen er af en ganske anden opfatning med politinspektøren, der dog som den trafikreglerende skulde have det bedste betingelser for en søreders indfølelse af trafikforholdene. Hvis det ikke står et sporende ubesigtelig eller en ulykke, er det derfor meget sandsynlig at den tilfældig gaaet. Men publikum har man let for at kritisere og man hører og ser man ofte, at publikum er indfølelse vore, at ikke politiet skriver ind, stopper bilen og gjør kort process med skuffelsen. Dette er stoppe at kjøretid i den største trafik, er man sin søg, hvis det ikke er stundet gulejere. Der skal ikke mange minutter stans af at kjøretid for hele trafikken i gaderne ville. Heltet jo ikke her paa der ofte paa. Paa bilerne og motorcyklister har man indfølelse

Automobilenes mindretalldiktatur – trafikken i Kristiania på 1920-tallet

AV ULRIK ERIKSEN

En søndag i februar 1920 sendte en mor sine to sønner på ni og fem år til apoteket på hjørnet av Herslebs gate og Trondheimsveien. Mens eldstemann gikk inn for å handle, satt femåringen igjen på en kjelke utenfor. Plutselig skjente en bil i full fart ut av veibanen og opp på fortauet. Gutten ble drept på stedet. Føreren – som ikke hadde gyldig sertifikat – ble tiltalt for uaktsomt drap, samt for å ha kjørt fort og uforsiktig. I retten hevdet sjåføren at han hadde kjørt i 10–12 km/t (noe som vanskelig kan forenes med at det var 15 meter fra punktet gutten ble truffet til der bilen stanset), og at det hele var en «skjæbne som hverken han eller andre kunde raade for». Han ble trodd og frikjent på samtlige punkter, bortsett fra sertifikatmangel. Boten ble satt til 40 kroner.

Den hårreisende dommen ble lagt merke til. Gaten hadde til alle tider tilhørt fotgjengerne. Her konverserte de, handlet de, lekte de, leste de. Fortauet var bygget opp av dreneringstekniske, mer enn trafikkmessige årsaker: Et tilfluktsted for overvann, hestemøkk og gjørme. Mange fotgjengere var dessuten ressurssterke. Blant dem fantes direktører, høyesterettsadvokater. I kjølvannet av de mange ulykkene og de fremfusende bilene, begynte de å skrive til avisene og kreve retten til gaten tilbake fra bilen.

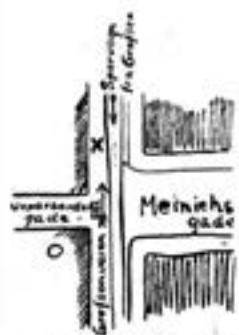
Blant de sjokkerte var også stortingsmannen Johan Castberg. Han ba om en redegjørelse fra regjeringen om den livsfarlige trafikksituasjonen i hovedstaden. Bilen som sikkerhetsproblem hadde nådd rikspolitikken. Regjeringen stilte mannsterke med arbeidsminister Cor-

Ulrik Eriksen (f. 1974) har studert historie, idéhistorie og er medieviter fra Universitetet i Oslo. Siden 2005 har han jobbet som frilansskribent, blant annet i Dagbladet og Dagens Næringsliv. Han har vært Morgenbladets faste filmkritiker siden 2009, og skriver også om samferdsel for ukeavisen.



En dame dræbt af en bil i Grefsenveien igaar eftermiddag

Bilen kjørte ind i en flok mennesker, som stod og ventede paa trikken.



En frygtelig automobilulykke har igaar eftermiddag fundet sted i Grefsenveien. Ved 1/6-tiden stod, efter hvad der meddeles os, en flok paa 12-15 personer og ventede paa trikken fra Grefsen ved holdplassen paa hjørnet af Meinhelms gate og Grefsenveien, det sted, som paa kartkassen er merket med X. Som bekjendt er sporveien her bare enkeltsporet, da Grefsenveien er meget smal. Der er fortaug bare paa den ene side af gaden, og ingen refuge i veien ved holdplassen for de nedadgaende sporvogne. De ventende staaar altsaa her i selve veien. Bag dem er der et plankogjerde.

Idet trikken igaar eftermiddag kom nedover, kom en bil kjørende opover. Paa grund af forholdene maas kjørte den nedover her kjører forbi sporvognen tilvenstre. Istedetfor at staae foran menneskeflokken ved holdplassen, har bilen antagelig villet forsøge at smutte forbi, før sporvognen naade ned til holdplassen. Om bilen en ikke netop kan siges at have kjørt lige ind i flokken, har den kjört sliig, at den rev med sig en vogn og firti aar gammel dame. Hun kom under hjulene og blev

dræbt med et langt stykke. Hun blev frygtelig lemlestet, fik maven opprevet, det ene ben knust, foruden forskjellige andre kvæstelser. Hun blev stedblikkelig kjört til legevarten, hvor hun imidlertid straks afgik ved døden.

Den dræbte hed fru O l a v e n og boede i Torshauggaden 6. Hun stod og ventede paa trikken sammen med sin 17-aarige datter. De to havde været oppe paa Grefsen en tur og set paa en tomt, familien havde kjøbt, og skulde nu hjem igjen.

Bilen var en privatbil her fra byen. Den kjørtes af eieren, guldsmed L a r s s e n, Lørfaldsgaden.

— Vi har ogsaa henvendt os til opdragelsespolitiet, som meddelede, at man arbejder med sagen. Det synes at være en af de styggeste ulykker, politiet har havt at gjøre med paa længe. Det er oplyst, at den dræbte var saa optaget med at se efter trikken, at hun ikke har været opmærksom paa bilen. Denne maas dog — saavidt man nu kan skjønne — være kjört paa en helt utilligelig maade, naar man tager hensyn til forholdene i gaden.

Et barn dræbt af en bil i Stavanger.

Fra Stavanger telegraferes: Igaar eftermiddag hendte en trist ulykke i Løkkeveien, idet et 3-4 aar gammelt barn kom under hjulene paa en lastevogn og dræbtes paa stedet.

En kollision indtraf igaar midt paa hjørnet af Karl Johans gate og Universitetsgaden mellem en droschebil og en kvindelig cyklist. Hun faldt af cyklen og forslag sin ene arm, men kom ellers ikke tilskade.

12. juni 1922 ble en 40 år gammel kvinnelig fotgjenger påkjørt på en holdeplass og omkom. Beskrivelsen av ulykken i Aftenposten dagen etter var detaljert. (Faksimile fra Aftenposten 13. juni 1922)

tredelser, en senkning av kjørehastighetene samt en reform av hele systemet med sertifikater. Det var en real skyllebøtte fra Stortingets talerstol, men Middelthons svar tok en uventet vending. Han ønsket å heve blikket fra de konkrete ulykkene – som var en naturlig følge av raskt økende trafikk – til det større bildet. For ham var det bilismen, og ikke fotgjengernes liv, som først og fremst var i fare. Man måtte for all del sørge for at «automobiltrafikken [...] ikke skal komme i vanry». De mange ulykkene var beklagelige, ikke så mye fordi de skadet og drepte uskyldige, men fordi de kunne være til hinder for bilens fremmarsj. Nå måtte ikke samvitighetsløse personer få lov til å «bringe hele automobiltrafikken i fare». Ulykkene måtte ikke stagnere dette utmerkete kommunikasjonsmiddelet.

Statsråden hadde et poeng. Industrialiseringen på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet var farlig. Nye kraftige maskiner i fabrikkene samt raske ferdtsel skapte økende velstand, men også langt flere ulykker på og utenfor arbeidsplassen. Teknologisk fremskritt var nært forbundet med større risiko for dødsfall lenge før bilen kom. Det var en del av pakka, og offentlig regulering ble sett på med skepsis, nettopp fordi mer kontroll kunne hemme veksten og gjøre langt flere skadelidende i form av økonomisk stagnasjon.

Størrelsen på bilparken hadde stått omtrent stille under første verdenskrig.



Et sammenstøt mellom en personbil og en drosje i Oslo tiltrakk skuelystne. (Foto: Johannes Markus Holmsen, fra Oslo museum)

Men antall registrerte biler tredoblet seg i løpet av 1919 og de første månedene av 1920. Sommeren 1920 var det 2500 kjøretøy i Kristiania, 1500 av dem personbiler. Våren 1920 så imidlertid ut til å bli et eneste langt mareritt for den unge bilens omdømme. Stygge ulykker forekom daglig i hovedstaden våren og sommeren 1920, og etter at de seks første månedene av 1920 var unnagjort, hadde antall drepte i Kristiania-trafikken doblet seg, sammenlignet med hele fjoråret. De fleste av de skadde og døde var fotgjengere, mange var barn. Oslos politiinspektør kunne bekrefte at de aller fleste av byens biler «uhindret kjører med ulovlig fart». I de fem første månedene av 1920 hadde Kristianas motoriserte kjøretøy blitt anmeldt for å kjøre for fort 2000 ganger. Det vil si at omtrent hver eneste bil gjennomsnittlig ble stanset for fartsovertredelse i løpet av noen hektiske vårmåneder.

NOEN FÅ RÅTNE EGG

Bilistenes forkjempere påsto uansett det var kontraproduktivt å senke fartsgrensene fordi ulykkene skyldtes noen få råtne egg, og fart var nettopp bilens tek-

nologiske fortrinn. Fjernet man den, satt man i prinsippet igjen med en hestevogn som gikk på bensin i stedet for havre. Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) fryktet at Castbergs interpellasjon skulle lede til politisk flertall for nedsatt fartsgrense. Det var ikke tempoet som burde settes ned, advarte de, men «kravene til ansvarsfølelsen og til trafikreguleringen» som burde settes opp. Fremskrittet var ubønnhørlig, og bilen var en teknologisk nyvinning som påkalte ærefrykt. De var muligens få nå, men det var utbredt – langt utenfor KNAs rekke – å se på biler som fremtidens foretrukne fremkomstmiddel. «Hvis man skal pålægge automobiltrafikken regler», og ikke andre trafikanter, var «man ikke inde paa det riktige spor», hevdet statsråden. Ministeren forsikret om at han ikke ville bremse bilistene. Bilen var for sentral i et samfunnsperspektiv, og nå gjaldt det å ikke svekke dens effektivitet. Standpunktet skulle vekke gjenklang hos de fleste norske regjeringer siden.

FLERE SYNDEBUKKER

For lederen av KNA, Christian Wisbech, var det «haabløst å diskutere» hvem som



hadde skylden for utviklingen, men han antydte mulige syndebukker: Politiet var for mye opptatt av bilene og hadde «sin oppmerksomhet for lidet henvendt paa fotgjængerne, hestekjøretøier, sykler og lignende». For KNA lå løsningen paradoksalt nok i å oppheve alle fartsbestemmelser slik at trafikken fikk flyte friere og «mindst mulig generende».

I byer var den eksisterende grensen 25 km/t. De gående hevdet dødsulykkene var «de uvorne» bilistenes feil. Den samme konfliktlinjen finner vi i andre industrialiserte land på denne tiden. I USA vokste bilparken og trafikkulykkene raskt, med kraftig folkelig motstand som resultat. Amerikanske medier, politi og en solid majoritet av opinionen var sjokkerte over utviklingen og omtalte bilister som mordere. I Norge lyktes KNA langt bedre i å verve venner.

Bilkjøring og alkohol er en kombinasjon vi vet er uheldig, men slik har det ikke alltid vært. I bilistens barndom var det ikke uvanlig at bilen ble benyttet selv om sjåføren hadde tatt seg et glass eller tre. Dette resulterte i mange ulykker der menneskeliv gikk tapt. Det var generelt mye misbruk av alkohol i samfunnet, noe som gjorde at man i 1916 innførte brennevinsforbud i Norge. Det var dermed forbudt å lage brennevin eller øl av korn og poteter. Dette forbudet skapte en del debatt, og frontene var harde på begge sider av diskusjonen. Etter en folkeavstemning i 1926 ble forbudet vedtatt opphevet i 1927.

Det kan virke som KNAs gjentatte angrep på politiet hadde virket etter hensikten, for ordensmakten var generelt blitt vennlig innstilt mot bilistene i 1920. Byens politiinspektør hevdet at det var «indlysende» at mange av ulykkene skyldtes fotgjengernes «skjødesløshed». Lovens lange arm hadde også etter hvert adoptert KNAs syn om at de myke trafikantene måtte kjenne sin plass i trafikkhierarkiet. Når fotgjengere krysser gaten, skal de vite at de befinner seg på de «kjørendes omraade» og har den største «pligt til at vise forsiktighed». Inspektøren påsto også at publikum var langt mer lojale til trafikkreglene i andre lands storbyer, og ulykkene ville bli færre hvis våre gående kunne «vænnnes til den samme agtpaaivenhed».

BILVENNLIGE AVISER

Mens det frem til 1920 først og fremst var den liberale avisen Tidens Tegn som hadde flagget de aller første bilistenes sak, var et flertall av avisene nå blitt langt mer bilvennlige. Aftenposten mente man måtte lete lenge for å finne en hovedstad med et så «likeglad og skjødesløst gadepublikum som her i byen». Samtidig frikjente avisen «vore bilister» som ved sitt

Barn og biler.



I 1922 fantes det kun noen tusen bileiere i Norge, men de få bilene preget hverdagen til langt flere enn de kjørende. Martha Foer var en 40-årig husmor og kvinnesaksforkjemper som bodde langs den allerede sterkt trafikkerte Sørkedalsveien på Smestad i Oslo. Som kvinne og mor problematiserte hun i et leserinnlegg i Aftenposten hvordan bilistene krevde at andre sårbare trafikanter – og særlig barn – måtte passe seg. «Det er ikke noe rimelig forhold mellom det offer bilkjørernes egoistiske fremferd pålegger det store publikum – og den fordel dette innbringer de få», skrev hun.

dyktige herredømme «over sine maskiner» hindret enda flere overkjørsler. I et intervju med Christian Wisbech var tonen respektfull og nærmest underdanig.

I et Morgenbladet-intervju med KNAs nestformann Christian Schou, måtte journalisten innrømme at han ikke lenger var så skrāsikker på at det utelukkende var «bilistene som har skyld i alle de mange ulykker». Schou fulgt opp med en uimotsagt harang mot «de spadserende» som gikk ut i kjørebanelen «etter forgodtbefindende» og sto og pratet – ja, til og med leste aviser.

«KAN MAN LEMLÆSTE OG DRÆPE FOLK FORDI DE ER UFORSIGTIGE?»

Verdenskrigen var over, men å gå gatelangs i Kristiania våren og sommeren 1920 må ha følt litt som om byen var under angrep. Byens befolkning var vant til å kunne vandre uhemmet gjennom kryss og gateløp. Selv i trafikkerte gater løp barn fritt rundt. Så, i løpet av noen få måneder, tredoblet antallet bensindrevne farkoster seg. Den kraftige forbrenningsmotorens nye omfang representerte et brutalt brudd med fortiden. De bråkte og tutet, men kunne også komme overras-

kende rundt et hjørne i høy fart. Fotgjengere som var vant til å gå hvor det måtte passet dem, måtte innrette seg etter et nytt trafikkreglement for Kristiania innført i 1919. Vedtekten tvang fotgjengerne ut av veibanen og opp på det trange fortauet. De gående representerte en formidabel majoritet, bilistene en ørliten promille. Slik sett var de gåendes reaksjon på den dødelige bilinvasjonen neddempet.

Det var ingen demonstrasjoner eller offentlige mishagsytringer. De mange skadelidende og deres familier holdt sin frustrasjon for seg selv. Noe dreide seg om de store classeskillene i byen. Det var de rike som satt bak rattet, mens de fattigste var overrepresenterte blant de skadde og drept. Det eksisterte heller ikke en organisasjon som kunne hjelpe til å kanalisere sinnet til byens myke trafikanter. «Automobilerne utøver et rent voldsherredømme i Christiania og omegn», skrev høyesterettsadvokaten A.E. Ottesen i et innlegg der han talte fotgjengernes sak. For ham var det ufattelig at de gående fant seg i «automobilernes mindretalsdiktatur».

Det måtte hardere lut til. Han anbefalte importforbud for privatbiler, kraf-

tig skattlegging av bilbruken og tydeligere kjøreregler. Men viktigst var at folk måtte anmelde all uvøren kjøring og benytte anledningen som legdommere til å straffe bilister strengt.

Det virker vanvittig i dag at en bilpark på drøye 2000 kunne skade og drepe langt flere i absolutte tall enn dagens 400 000 kjøretøy i hovedstaden. Det er vanskelig å finne eksakte tall, men en opptelling fra avisene antyder at minst 15 fotgjengere ble drept av bilpåkjørslere i 1920. Det vil si at omtrent 1 av 130 Oslo-sjåfører drepte noen det året.

Fremskritt eller ei, stortingsrepresentant Johan Castberg mente regjeringen hadde et ansvar for å finne og ta tak i årsakene til de mange dødsfallene. Kunne det være at en stor del av bilistene i byens gater ganske enkelt ikke kunne kjøre bil? I en litt kryptisk passasje i sitt innlegg viste Castberg til at det fantes en «enke etter en automobilist» som godkjenner 2/3 av nye sjåfører i Kristiania og at hun alene tjente 100 000 kroner (to millioner 2018-kroner) på dette. «En pen enkepension», som Castberg formulerte det lakonisk.

Fører kortsystemet var rigget for korrupsjon. Vegloven av 1912 fastslo at alle måtte ha eget sertifikat for å føre bil, og en privat sakkyndig oppnevnt av politiet skulle stå for vurderingen. Disse fikk betalt per utstedte prøve og hadde få insentiver til å være spesielt grundige. Jo flere de godkjente på kort tid, desto mer inntjening og fornøyde kunder. Å få seg lappen var en formalitet.

Imens ble byen oversvømt av inkompetente sjåfører. KNA var fra starten av oppmerksom på den store innflytelsen

sakkyndige ville få. Disse hadde også ansvaret for å godkjenne importerte biler før bruk. Derfor fikk Kristianas mektige bilsakkyndige, ingeniør Rotheim, plass i det aller første styret til klubben, samt ble ansatt som klubbens første sekretær (daglige leder). Også klubbens neste sekretær, Kaptein Otto Mejlænder, var bilsakkyndig. KNA sikret seg at hovedstadens bilkontrollører var sympatisk innstilt til klubbens ønsker om rask og enkel saksbehandling. I løpet av 1920 doblet antallet førerkortinnehavere seg fra rundt 14 000 til 28 000. Mange av disse fikk sertifikat på spinkelt grunnlag.

MANGLLENDE TRAFIKKULTUR

De mange nye motoriserte firhjulinger representerte en helt ny type fare i trafikken, og deres ferske førere virket ute av stand til å ta nødvendige hensyn. Selvsagt må det ha vært fristende for nye eiere å trykke litt ekstra på gasspedalen. Følgelig raste jernklumper på halvannet tonn gjennom bygatene, med små muligheter til å avverge kritiske situasjoner.

En film tatt opp av hobbyfotografen Hans Berge, viser Karl Johan fra Eger-torget og ned til Jernbanetorget ulykkesommeren 1920. Gatestrekket er smalt og fullt av mennesker. Mange går på fortauene, men det er snaut om plassen og folk siver ut i veibanen både av trengsel og for å komme seg over til den andre siden. Fotgjengerne fremstår suverene og stoliske, trygge på sin egen hevd over gaten. I den korte filmsnutten kan man telle omtrent 500 fotgjengere, 5 personbiler, 2 drosjer, og 3 hestevogner. De gående har ennå ikke akseptert at veibanen er forbeholdt kjørende.

Trafikkulykken 22. februar 1920 i Oslo skapte stor forargelse. Bilføreren ble frifunnet for uaktsomt drap etter å ha kjørt på og drept en fem år gammel gutt som satt på et fortau. (Faksimile fra Aftenposten 4. juli 1920)

En av fotgjengerne er på vei over veien på nonchalant vis, med begge hendene i jakkelommene, da en åpen Dodge plutselig kjører rett mot ham. Fotgjengeren spretter til siden i aller siste øyeblikk, mens bilen med to mondene passasjerer i baksetet fortsetter ufortrødent videre uten antydning til å stoppe. Farten på Dodgen i filmen var ikke voldsomt høy, trolig rundt 25 km/t, men sjåføren tok det for gitt at han hadde forrang, i juridisk så vel som praktisk forstand.

Det er en treffende illustrasjon av situasjonen i hovedstaden. Bilen banet seg vei uten å stanse, fotgjengerne kastet seg til siden. Strategien var tydelig. Hvis bilisten hadde stanset for fotgjengeren, hadde han tapt og de gående fått overtaket. Hvis han fortsatte uten stans, måtte fotgjengerne enten flytte seg eller ta konsekvensen. I nyhetsnotiser og rettsrapporter fra trafikkulykker på denne tiden var det ett scenario som gjentok seg: Myke trafikanter befant seg i veibanen. Bilisten så dem, men i stedet for å bremse og eventuelt stanse, tutet sjåføren gjentatte ganger. Hvis fotgjengerne eller syklisten ikke klarte å flytte seg i tide, ble det kollisjon, ofte med alvorlige konsekvenser for den mykeste parten.

Filmen illustrerer også bilistenes begrensede kapasitet til å kommunisere med omverdenen. Se for deg trafikkavviklingen på det samme gatestrekket av Karl Johan en lørdags ettermiddag i dag. Flere tusen fotgjengere begir seg oppover eller nedover gågaten. Det er et salig kaos av gående, barnevogner, syklistler, rullestolbrukere og personer som plutselig stanser for å prate eller ta en pust i bakken. Alt foregår uten store problemer.

Bilulykken i Trondhjemsveien.

Chaufføren for lagmandsretten idag.

Bilføreren frifundet for uaktsomt drab, men dømt til mulkt for at have kjørt uden at have certifikat.

Om formiddagen ved 10-tiden søndag den 22de februar iaar blev to brødre, den ene 9, den anden 5 aar gammel, af sine forældre sendt til apotheket »Bjørnens», paa hjørnet af Herslebs gade og Trondhjemsveien. Den ældste af gutterne gik ind paa apotheket, mens den yngste blev siddende igjen paa en kjelke paa fortauget lige udenfor apotheket.

En skoleelev, som kom opover Trondhjemsveien paa den anden side, stoppede op paa hjørnet af Herslebs gade, idet han fik øie paa en bil, som kom opover Herslebs gade med en efter hans mening uforvarlig fart, og derfor blev han angstelig og ventede. Han ser da en liden gut sidde paa en kjelke paa fortauget paa den anden side af gaden, udenfor apotheket, og samtidig saa han en dame i kjørebanen ved Herslebs gade. Det forekom skoleelevens allerede dengang, at situationen vilde blive vanskelig, hvis bilen skulde fortsætte med slig fart, for han kunde ikke se bilens fart blev øgnet, og heller ikke hørte han noget signal.

Idet bilen kommer over Trondhjemsveien og nærmer sig apothekhjørnet, gik damen slig i kjørebanen, at bilen ikke havde plads nok til at komme forbi hende, og den svingede saa ind paa fortauget og lige paa den lille gut, som blev dræbt paa stedet. Guttten blev fori ca. 7 meter med bilen bortover fortauget, og det var 15 meter fra det sted, gutten blev truffet, til der bilen stoppede.

Efter foretagne undersøgelser blev der reist tiltale for uaktsomt drab mod bilens fører, en 31 aar gammel ekspeditør, der ikke har certifikat til at kjøre motorvogn her i landet, men derimod certifikat i Amerika. Videre blev han sat under tiltale for at have kjørt for fort og uforsigtig, saa bilen ikke kunde stanses paa løvbefalestrækning, og endelig for at have kjørt bil uden at have faaet certifikat af nogen norsk politimyndighed.

Sagen behandledes idag i lagmandsretten, hvor ekspeditøren erklærede sig straffskyldig i at have kjørt bilen uden certifikat, men forøvrig erklærede han sig ikke skyldig efter tiltalen.

Vore trafikforhold.

Diskussionsmøtet i Handelsstanden igaar.

Norsk Motorcykelklub hadde igaa-
aften ført behandl. af diskussionsmøte i
Kristiania Handelsstands lokal for
at drøfte spørsmålet om vore trafik-
forhold. Saken var fylt af interesse-
værd.

Ingeniør Strand indledet. Hen-
sigten med foredraget var at op-
vække bevillinger for trafikregulering.
Man ser nemlig i Kristiania grove
overtrædelser af kjøretreglerne. Men
det er ikke bare de som kjører som
besøger sig. Den meeste hverdag politi-
kan berører sig i vore mest befær-
dede gader grænser til selvmord. Drap-
kjørselsregler og rykkende kan man
holde ikke være sikre for. Det værste
for gade trafikken er dog beviskjørsel-
tilløpene. Der man faktisk regner,
som gjelder alle både kjørere og
gænder.

Det har været tale om at nedsette
kjørselstegnet. Det er ikke farten
det kommer an på, men man kan
kjørere der kjører.

Vare viser er av den beskaffenhet,
at de påbegger til og med er helt
tid.

Løstent man være ved en omorganis-
ation af skape en særskilt trafik-
del, underlagt Justisdepartementet,
med fagfolk på trafikkomiteet, som
i lysene lærte til under politiet.

Videnskaper Baalsrud:

Trafikforholdene er et meget van-
delig spørsmål. Det er ikke bare
penge og arbeidskraft det gjelder.
Det gjelder at forstå det norske
folks vane gjennom særskilte.
Man kan fra befolkningen til at vane
sig til den nye trafik. Den lov vi fik
i 1913 er ikke helt fullstendig, men
der går som vidt som man drøyer
færdt det sædvanlig at gå. Man kan
være spørsmålet om, at det er en stor
trang, som er pålagt befolkningen

gen, og det er meget klandrende be-
svaret har været sig til i disse 8 år.
Det er ikke mange land som hadde
kommet greie det samme. Det er mange
hender i vore fjellbyer, som ikke
har været at sende sine hender på
veiene på grund av motorkjørselen.
Vare hender har gjort mere for auto-
mobilkjørselen i vort land end mange
av de interesserte som sitter her i kveld.

Der foreligger et forslag til regel-
er i dette forslag er alle medlet. Det
vil bli behandlet i styret og man
det har sig gjorte.

Med hensyn til kontrollen mente vel-
diktøren at dette man utvise av vel-
vænnets folk sammen med politiet.
Det ville bli det billigste og bedste. En
egen etat kunde der neppe bli tale om.
Velvænnets og bilistenes hadde de sam-
me interesser; saa god vil som mulig,
som eller bilene mindre mulig.

Overingeniør Roshaug:

I Kristiania utvise kontrollen av
velvænnets og politiet i forening, og
særlig hadde aldrig hørt regne klage
over denne ordning. At nedsette kjø-
rselstegnet var ikke et ønske.
Man har vært sig til, at Kristiania
er blitt en storby og de gænder får
rette sig derved. Politiet har selv
for av stor del skyld i de mange ulyk-
ker.

Ingeniør Strand foreslo, at vel-
vænnets folk måtte ha det avgjøren-
de av det gjeldt saken, som
man det gjeldt kontrollen, særlig
man fra fagfolk.

Effekt ender av det senere hadde
hat vedt, kontrollen man til vidvæn-
de Baalsrud at sammenholde en komi-
te, med samme sammensetning som
den forrige, til at arbeide med spør-
smålet om de nye trafikregler, som
der sikkert kunde bli en ordning.

Det manglende samspillet mellom ulike trafi-
kantgrupper var tema for et diskusjonsmøte i
regi av Norsk Motorcykelklub 22. september
1920. Sverre Strand, senere bilsakkyndig i Oslo,
innledet og ble fulgt av vegdirektør Andreas
Baalsrud. (Faksimile fra avisen Nasjonen).
Sverre Strand ble selv påkjørt og drept av en
bilist i 1964, ref. neste artikkel.

overdøvende motorduren, forsvant
muligheten til mangfoldig artikula-
sjon. Trafikantene bak rattet var avspist
med et bilhorn. De første bilene hadde
ikke engang retningsvisere – som senere
skulle gi bilistene to sårt tiltrenge ekstra
ord (høyre! venstre!) i det beskjedne ord-
forrådet. Med hornet var det lite annet
som kunne uttrykkes enn: «Unna vei!»,
«Her kommer jeg!» eller «Nå gidder jeg
ikke vente mer!».

På sensommeren 1920 arrangerte
Norsk Motorcykelklub (etablert 1916) et
fullsatt debattmøte der lederen Sverre
Strand påsto at situasjonen var uholdbar
fordi byen manglet trafikkultur, ja, fot-
gjengerne bevegde seg på en måte som
grenset til selvmord. Motorfolket – det
vil si bilens forkjempere i motororganisa-
sjoner, bilbransje, presse, politi, og byrå-
krati – hadde funnet sitt nye mantra.

Hovedstadens veisjef formulerte
det i klartekst mot slutten av debattmø-
tet. Gående hadde selv skyld «i de mange
ulykker» og måtte forholde seg til at Kris-
tiania nå var blitt en storby. For at bilen
skulle være virkningsfull og på samme
tid ikke drepe uforholdsmessig mange
mennesker, måtte altså en finstemt urban
trafikkultur, utviklet over flere hundre år,
ikke bare forkastes, men devalueres som
armodslig og provinsial. Etter hvert som
drapstallene fortsatte å stige, ble uttalel-
sene skarpere. Det måtte hardere lut til.

Det eneste som kunne hjelpe, var at poli-
tiet «bogstavelig dunker ind i hodet paa
folk, [...] at saa og saa skal du ikke gjøre»,
erklærte Christian Schou rett etter at han
var valgt til KNAs nye formann i 1921.

Automobilklubben hadde lyktes
godt med å bruke angrep som forsvar i
avisspaltene. Men med et økende antall
påkjørslar ble det hensiktsmessig å dif-
ferensiere utfallene i media, ikke uteluk-
kende gå til angrep på de gående. Bak-
grunnen for strategibruddet var enda en
horribel påkjørsel av barn på fortauet.
Høsten 1921 pløyde en beruset drosjesjå-
før rett inn i en flokk med jenter på vei
hjem fra søndagsskole i Oslogate. En ble
drept og to ble hardt skadd. Sverre Strand
markerte avsky mot sjåførens kjøring i
avisene, og viste til tidligere lignende
påkjørslar, blant annet gutten på kjelken
i Trondheimsveien. Politi og domstoler
måtte slå ned på slike bilister, i stedet for
å gå etter «folk som kjører 1 eller 2 km for
fort og ikke gjør noen skade!». Det var
et elegant grep. Luk ut og ta avstand fra
noen få, for så å bagatellisere fartsover-
treddelsene til det store flertallet. En drøy
måned senere skulle Strand få mulighe-
ten til å bidra til at drosjesjåføren fikk
sin straff. Motorspesialisten var innkalt
som sakkyndig i saken, utrolig nok uten
at forsvareren påpekte det urettmessige i
et slikt valg. Sjåføren ble dømt til ett års
fengsel for uaktsomt drap.

EN KLUBB MED TENTAKLER

Sett i forhold til størrelsen på vognparken
var sjansen for å bli drept i Oslo-trafikken
absurd høy. At det aldri en gang ble vur-
dert å innføre strenge tiltak mot bilkjør-
ring i byen etter et slikt annus horribilis,

kan tilskrives troen på teknologisk frem-
skritt, viljen til risiko i et industrialisert
samfunn og høy dødelighet i samfun-
net generelt. Men også bilens mektige og
innflytelsesrike støttespillere var avgjø-
rende i denne prosessen. Og edderkop-
pen i denne sammenhengen var Konge-
lig Norsk Automobilklub.

Historien om KNA blir gjerne frem-
stilt omtrent slik: Noen fremsynte herrer
kom sammen og dannet en forening for
å fremme fremtidens transportteknologi
i et land preget av bakstreverske hold-
ninger, alt til samfunnets beste. Det var
få medlemmer til å begynne med, men
disse pionerene klarte ved hjelp av stor
dyktighet og hardt arbeid å skape aksept
for bilen.

I en slik fortelling er KNA en interes-
seorganisasjon omtrent som alle andre,
med den forskjellen at gjennomslaget er
disproporsjonalt med størrelsen. Dette er
mytebygging av beste merke. Nærmere
de faktiske forhold er en historie om en
eksklusiv gentlemanklubb etter britisk
modell. Det var fra starten av aldri noe
mål å få mange medlemmer. Derfor var
innmeldingsavgiften høy (100 kr) og
kriteriene for medlemskap strenge (en
godkjennelse av styret). Blant de tret-
titre medlemmene fra stiftelsesåret var
det fem godseiere, en utenriksminister,
tre fabrikkere, fire bilimportører og
en haug med direktører, butikkeiere og
ingeniører. Dette var mennesker med
store gasjer og enda større formuer, og
som var tett på medlemmer av konge-
hus, forsvarsledelse, domstoler, presse,
storting og regjering.

Fra 1913 var også Kong Haakon VII
selv medlem og organisasjonens høye

Chaufføren som kjørte ind barneflokket i Oslo.

Dømt til 1 års fængsel ved lagmandsretten.
Han hadde nydt endel spirituosaa før den uheldige kjeretur.



Lykkensmødet. Plukk vider blev liden kjørte.

Ved lagmandsretten behandledes ligesaa saken mot chauffør Jørgen Sørli, som den 16. oktober kjørte ind i en barneflokk i Oslo gate, hvorved en pike blev drept og to andre piker fik alvorlige legemsbeskadigelser. Tiltalen led paa uagtsomt drap og uagtsomt legemsbeskadigelse. Sørli har været chauffør i aar. Det er oplyst at han ogsaa tidligere har kjørt i bussen tilstand.

Sørli forklarte at han i de dage hadde lat noksa streng tjeneste. Fredag kjørte han fra klokken 9 om aftenen til 2 om natten, og lørdag fra klokken 7 om morgenen til 4 om eftermiddagen. Søndag morgen kjørte han tre timer og en time op til Østre Akers. De skjedde ham et halvt drammeglas sprit, og ga ham en flaske med endel sprit paa. Den eneste han indfærdt ikke senere. Om fredagsdagen kjørte han en dame og en barn til til Hjemmevaskolen, hvor der blev drukket 8 flasker af. Sørli var da saa træt at han sovnet og passagererne maatte vække ham, da de skulde hjem. Damen vilde først ikke være med i bilen, fordi hun var red for at det skulde gaa galt. Men hun los sig overtale og blev med. Da de kom til Oslo gate ved sporveiens endepunkt, mønte de Ekebergtrikken paa vel op-

over. Først sig paa bedre foring i Sørli og fik barn, og det var ogsaa endel barn i gaten, som det syntes sædvanlig at komme forbi. Da de ikke stode paa fortovet, grep de til håndbremsen for at stoppe bilen. Dermed hadde han bare været laand paa røttet og saa mistet b styringen et øieblik, med den følge bilen gik lige ind i barneflokket. Ulykken skyldtes et øieblik, som fik kvode lagges ham tilstilt, havde han. Han var ikke fuld, men overtro Foruoen spritdrømmen og allet had han i de siste dage bare drukket i whisky kjønne og endel af samme med en kamarat.

Der arberdes en række vidne som hadde set ulykken og tog politifunktionærer, som hadde b med saken at gjøre. Som sakkyndig arberdes ingeniøren Sverre Strøm som havde at der ikke foretaas a get uberegnet ønsid. Alle chauffører kjender ulykkensstedet som særl farlig, og der er ingen som ikke b vedtøtne farten og anvender særl forsigtighet. Ulykken kunde bare b klarer ved sløpnet hos chaufføren.

Retten fandt Sørli skyldig til tiltalen og blev med. Da de kom til Oslo gate ved sporveiens endepunkt, mønte de Ekebergtrikken paa vel op-

22. november 1922 kunne avisen Tiden Tegn fortelle at en drosjesjåfør var dømt til ett års fengsel etter å ha kjørt på en barneflokk slik at en pike ble drept og to alvorlig skadd. (Faksimile fra avisen Tidens Tegn)

beskytter. Det var et oppsiktsvekkende valg av en konge som passet på å ikke fremstå for elitepreget. KNA tiltrakk seg store deler av det norske samfunnets toppsjikt. De hadde eksklusive klubblokaler på Grand, økonomien var god, og de var omsvermet av både redaktører og kunstnere. Da klubben fylte ti år i 1917, ga de ut en egen jubileumsbok, trykket på godt papir, og med illustrasjoner av en av datidens mest fremadstormende kunstnere, Per Krohg.

KNA var fremdeles en liten klubb i 1920 (rundt 500 medlemmer), men debatten i Stortinget viste at organisasjonen hadde lyktes godt med sine politiske mål. Ledende politikere og regjeringsmedlemmer forfektet syn som var til forveksling lik KNAs. Ordensmaktens forhold til bilen hadde derimot vært mer tvisynt. De opplevde gjerne trafikken fra fotgjengernes perspektiv fordi de vanligvis var fotgjengere selv. Og de så også på bilene som et uromoment som skapte kaos og undergravde deres evne til å holde ro og orden. Målet var ikke nødvendigvis å gjøre gatene best mulig for bilistene, men tryggest mulig for fotgjengere. Slik fremsto politiet opprinnelig som forsvarere av fotgjengernes tradisjonelle rettigheter til gaten. I det nevnte intervjuet med Morgenbladet om farts overtredelser kan vi ane en tydelig oppgitteth på vegne av bilistenes oppførsel. I en senere redegjørelse fra Oslo-politiet til departementet, var politiet bekymret

over lagmannsrettens dom over påkjørselen i Trondheimsveien, så vel som at antallet anmeldte fartsovertredelser var sterkt økende. De foreslo sågar fengselsstraff for de verste overtredelsene. Men holdningene var i ferd med å skifte. I et innlegg minnet Oslos politiinspektør om at fotgjengere «skal holde sig på fortauget» og at politiet sto maktesløse mot de mange overtredelsene av denne regelen. Nestkommanderende for Oslo-politiet mente det var «indlysende at publikums skjødesløshed paa dette punkt er skyld i mange ulykker». I et åpent brev til kommunens ledelse noen uker senere – gjengitt på førstesiden av Verdens Gang – påsto etaten at ulykkene hovedsakelig skyldtes «den uforsiktighet, som det gaa-

Denne artikkelen er basert på boka «Et land på fire hjul» skrevet av Ulrik Eriksen i 2020. Boka kan kjøpes på Norsk vegmuseum.



ende publikum» utviste i trafikken. Bilistene var omtrent uten skyld, mens fotgjengerne var pariakasten.

Det skulle på mange måter bli det rådende synet på trafikken de neste 70 årene.

NOTER

- 1: Aftenposten 4. juni 1920, «Bilulykken i Trondhjemsveien», s. 4.
- 2: Stortingsforhandlinger 1920, Nr 7b, s. 3049
- 3: Tallene er beregninger ut fra tilgjengelig kjøretøystatistikk i blant andre Dag Bjørnlands Veggen og samfunnet (Oslo 1989), s. 121 og Bil- og veistatistikk 1966 (Oslo 1966), s. 8. Det er vanlig å anta at hovedstadens bilpark var drøyt en fjerdedel av den nasjonale på denne tiden.
- 4: Social-Demokraten 21. mai 1920, «Syv mennesker drept ved automobilulykker i Kr.ania siden nyttaar», s. 7.
- 5: Morgenbladet 3. juni 1920, «Tre nye automobilulykker», s. 1.
- 6: Morgenbladet 11. juni 1920, «Hvad en bilisternes tillidsmand mener om automobilulykkerne», s. 4.
- 7: Aftenposten 18. juni 1920, «Bilerne, bilulykkerne og vore trafikforhold», s. 1.
- 8: For en utførlig gjennomgang av hvordan de mange ulykkene i amerikanske byer ble mottatt på 1920-tallet, se Peter D. Norton Fighting Traffic (Cambridge 2008).
- 9: Aftenposten 29. mai 1920, «Retten til gaden», s. 7.
- 10: Aftenposten 6. juli 1919, «Hvordan trafikken i vore gader bør være – og hvordan den er», s. 4.
- 11: Aftenposten 18. juni 1920, «Bilerne, bilulykkerne og vore trafikforhold», s. 1.
- 12: Morgenbladet 11. juni 1920, «Hvad en bilisternes tillidsmand mener om automobilulykkerne», s. 4.
- 13: Morgenbladet 15. juni 1920, «Automobilernes mindretalsdiktatur», s. 4.
- 14: Et tilsvarende forholdstall i dag ville gitt over 3000 drepte i Oslo-trafikken.
- 15: I en undersøkelse gjort i 1921 ble det anslått at enkefru Rotheim godkjente 19 førerkort på 90 minutter. Det vil si en timelønn på omtrent 3000 i 2019-kroner. Referert i Teknisk Ukeblad 30. juni 1922.
- 16: Da ingeniør Rotheim døde i 1916, levde bedriften og autorisasjonene videre, drevet av enken, sangerinnen Erica Rotheim. Ved hjelp av en trolig betalt leder for bilkontoret

let, se Peter D. Norton Fighting Traffic (Cambridge 2008).

9: Aftenposten 29. mai 1920, «Retten til gaden», s. 7.

10: Aftenposten 6. juli 1919, «Hvordan trafikken i vore gader bør være – og hvordan den er», s. 4.

11: Aftenposten 18. juni 1920, «Bilerne, bilulykkerne og vore trafikforhold», s. 1.

12: Morgenbladet 11. juni 1920, «Hvad en bilisternes tillidsmand mener om automobilulykkerne», s. 4.

13: Morgenbladet 15. juni 1920, «Automobilernes mindretalsdiktatur», s. 4.

14: Et tilsvarende forholdstall i dag ville gitt over 3000 drepte i Oslo-trafikken.

15: I en undersøkelse gjort i 1921 ble det anslått at enkefru Rotheim godkjente 19 førerkort på 90 minutter. Det vil si en timelønn på omtrent 3000 i 2019-kroner. Referert i Teknisk Ukeblad 30. juni 1922.

16: Da ingeniør Rotheim døde i 1916, levde bedriften og autorisasjonene videre, drevet av enken, sangerinnen Erica Rotheim. Ved hjelp av en trolig betalt leder for bilkontoret

ved Oslo-politiet (politifullmektig Knap), videreutviklet hun forretningsmodellen. Dagbladet 3. september 1920, «Store privatinntekter av det offentlige bilkontroll», s. 1. Rotheim var sangerinne og skuespillerinne, og under et studieopphold i Berlin i 1910 ble hun kjent med den berømte bolsjeviken Aleksandra Kollontaj. I mange år fungerte Rotheim som bindeledd i den hemmelige brevvekslingen mellom Kollontaj og Lenin før revolusjonen i 1917. Da russeren i 1924 ble verdens første kvinnelige ambassadør i Oslo, tok de opp kontakten. Sønnen Erik Rotheim var oppfinner av sprayboksen, men døde før den ble en verdenssuksess.

17: «Hvilken subaltern person vil si til skibsreder X eller generalkonsul Y at han ikke tør betro ham aa kjøre en bil», spurte vegdirektøren retorisk i et intervju med Dagbladet, der han innrømmet at systemet ikke fungerte. Dagbladet 17. september 1920, «Bilkontrollen skal revideres», s. 2. Antallet sertifikater er hentet fra Aftenposten 4. november 1922, «Ny automobillov», s. 2.

18: <https://www.nrk.no/skole/?mediaId=13020&page=search&program=Hans%20Berge-film>

Da Sverre Strand ble påkjørt og drept, i mars 1964

AV HÅKON AURLIEN

I mars 1964 ble den 81 år gamle tidligere bilsakkyndige Sverre Strand påkjørt på Mosseveien i Oslo like ved der han bodde. Han fikk omfattende skader og døde på sykehuset tre dager senere. Den 19 år gamle bilføreren ble stilt for retten, og slapp med 90 dagers betinget fengsel. I dommen heter det at «Retten har funnet at hensynet til den alminnelige lovlydighet ikke tilsier noen ubetinget reaksjon». Det til tross for at bilen med seks unge mennesker hadde kommet rundt en sving i over 100 km/t i en 50-sone, at føreren tidligere hadde vært bøtelagt for uforsiktig kjøring, og at bilen var utstyrt med fire ulovlige signalhorn slik at det siste Strand hørte var et lydtrykk beskrevet som «verre enn en luftvernsirene».



I Ulrik Eriksens artikkel er Sverre Strand nevnt som representant for Norsk motorcykelklub. I 1920-årene skal han ha argumentert for fri fart på det norske vegnettet.

Barnebarnet Mette Lund Damsleth (19 år i 1964) vokste opp hos besteforeldrene i deres hus på Bekkelaget i Oslo, og var ukjent med den etter dagens målestokk milde dommen da hun i en artikkel i Vegmuseets årbok for 2019 beskrev bestefarens store interesse for motorsport.

-Han var en hyppig skribent i aviser og blader, var også campingens store forkjemper men var først og sist «bilsakkyndig Strand», med mye innsikt, humor og stor interesse for biltrafikkspørsmål. Enten han var i eller utenfor tjeneste, brukte han de sjansene som bød seg til, på sin egen måte, å tale trafiksikkerhetens sak, fortalte Mette Lund Damsleth.

Hun beskrev det som paradoksalt at det var en bil som endte Strands liv. -Sjåføren hadde akkurat tatt førerkortet og var fryktelig lei seg. Ingen hadde noen anklager mot sjåføren, fortalte hun.

Rettferdighet

En 19 år gammel bilfører kjører i 100 km fart på Mosseveien. Han kjører ned en eldre mann, som dør tre dager etter som følge av skadene han ble påført. 19-åringen fikk 90 dager betinget fengselsstraff, tross i at han tidligere har vært grepet i uforsiktig kjøring. En mann på 63 år tok en kikkert. Oslo forhørsrett dømte ham til 120 dagers ubetinget fengsling. Også han var straffet tidligere. Mener rettsvesenet at en kikkert har mer verdi enn et menneskeliv? Jeg går ut fra at jeg har alle rettenkende mennesker med meg når jeg sier det er på tide at det blir en lovforandring. Råkjørere må ikke tas på med silkehansker. L. L.

18. november 1964 møtte en 19 år gammel råkjører i retten i Oslo. Dommen forelå 1. desember, og vakte reaksjoner. (Alle avis-klipp er fra Arbeiderbladet)

Mette Damsleth er siden blitt kjent med at to onkler deltok ved rekonstruksjoner noen dager etter ulykken, og at det da ble gjort graverende funn. Ulykkesrapportene forteller om en kjøring som åpenbart ville gitt fengselsstraff i dag.

At hun ikke ble fortalt om dette, antar hun dels skyldes at hun var ung, dels at det ikke var vanlig den gangen å snakke om ting som var vondt og vanskelig.

De to bilsakkyndig-kollegene Ole M Johnsen og Kaare Møller-Hanssen ble umiddelbart etter ulykken bedt om å reise til ulykkesstedet for å bistå med tekniske undersøkelser. De målte bremsespor, prøvokjerte bilen og tok den inn til tekniske undersøkelser.

6 ungdommer i bil - bremsespor 47 meter

Bilsakkyndig Strand kjørt ned og drept på Mosseveien

4 bilhorn VERRE enn EN luftvernsirene

En 19-åring sto i går i byretten tiltalt for å ha kjørt ned tidligere bilsakkyndig Sverre Strand på Mosseveien 3. mars i år, med den følge at Strand døde noen dager senere. Bremsesporene var på 47 meter, og de bilsakkyndige har anslått farten til 95-100 km/t eller noe mer.

Tiltalte forklarer at han haddes sett Strand møtt i veien på ca. 150 meters avstand, og han hadde da bremsespor, og brukt hornet.

Hornet, eller hornene er et kuppel for seg. Den unge mannen, som nettopp hadde tatt førerkort, hadde montert fire elektriske og ett vakuumhorn på bilen. På aktors bord står en lydåndsopptaker som skal overbevise retten om at en luftvernsirene er for et på å regne sammenliknet med lyden fra denne bilen. Som passasjerer i bilen hadde han som andre ungdommer, og han hadde nettopp kjørt forbi en Schjerve-buss da ulykken inntraff. Han hadde ikke sett på speedometeret, men trodde ikke at farten kunne vært over 70 km/t.

De tiltalte gikk øye på fotgjengeren befant denne øye midt i kjørebussen, og påtalemyndigheten mener at en gløende ville bli vekkert av lyden fra disse hornene. Og i tillegg kjører en verdslen sjåfør langt over den tillatte hastighet.

— Slik De forklarer har De bremsespor også noe for disse 47 meterne med bremsespor begynner sier aktor.

— Ja, men da var jeg bare allvidt nær bremsen, sier den unge mannen, som tidligere har fått lov for å ha kjørt gjennom et veikryss med for stor hastighet. Tiltalen går ikke ut på uaktsomt drap, men for overtredelse av motorvognlovens paragrafer om aktsomhet.

I går ettermiddag dro retten, under ledelse av dommer Jacob Wulfsberg, på åstedbetjening.

55 år som kasserer

Phv. Insmann O. C. Eide, Leksvik er blitt hjertelig byttet på stillingene av Bakkertyrerne i Ber-Trøndelag.

Det var det også grunn til Eide har i det lokale fiskeristyre vært kasserer i 55 år. Er det rekord?

Etter at Strand var død, rekonstruerte de ulykken i to omganger med to sviger-sønner av Strand, føreren og førerens far til stede. I rapporten konkluderer de med at det først og fremst var «den store fart som forårsaket ulykken». De skriver at Strand «var å bebreide» fordi han valgte ikke å benytte en fotgjengerundergang 100 meter unna, men påpeker at han antakelig hadde regnet med å ha god tid til å komme over Mosseveien siden han ikke så biler i noen retning.

Men så kom altså bilen veldig raskt rundt en sving. Føreren utløste signalhornene så snart han så Strand. Bilen etterlot 47,6 meter lange bremsespor før den traff Strand med stor kraft.