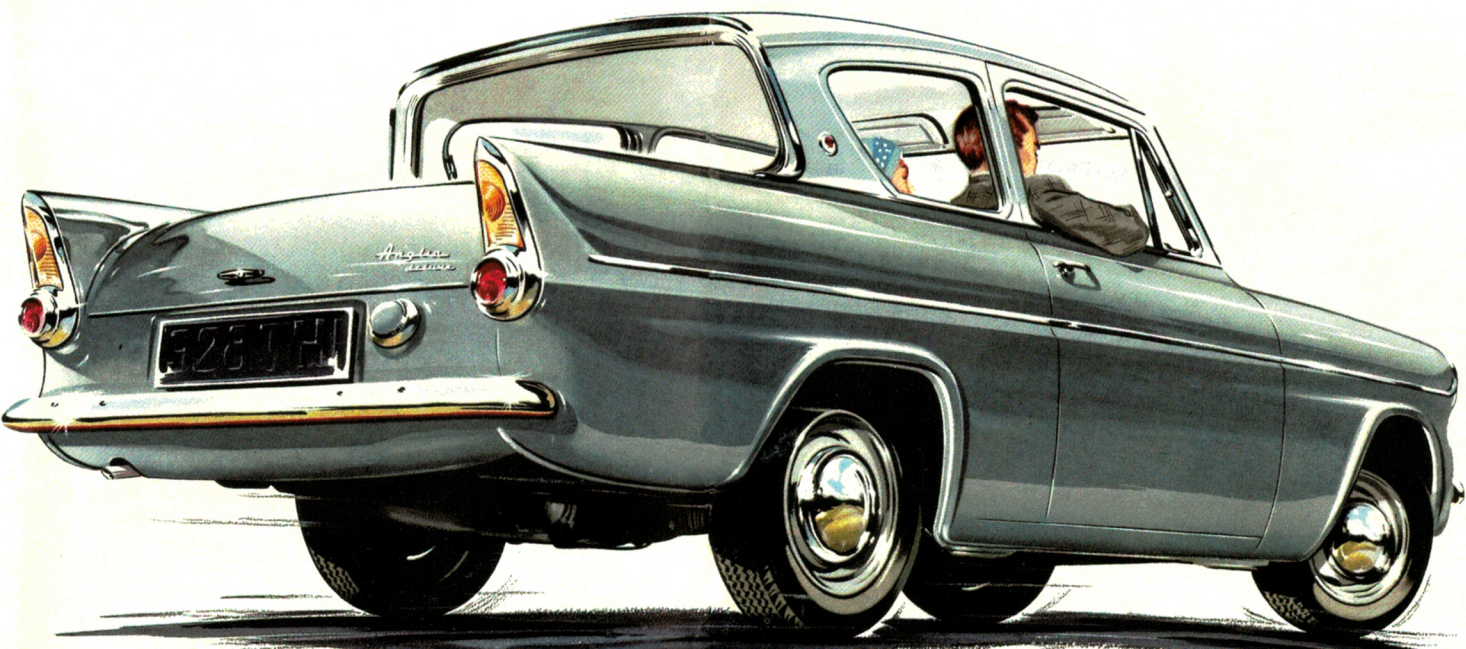


50 år med fritt salg av personbiler



Den herlige Ford Anglia med den spesielle bakruta.

Den 1. oktober 1960 skrev Aftenposten over hele førstesiden: "NU ER BILEN FRI" med sine største bokstaver. Vår daværende finansminister Erik Brofoss var nok bare sånn passe begeistret for frislippet, for han uttalte i sakens anledning: "60-årene blir det ti-år hvor bilismen får sitt gjennombrudd, og trafikken sitt sammenbrudd". Han fikk delvis rett, og fortsatte å sykle.

Restriksjoner og rasjonering

I 20 år hadde vi hatt restriksjoner på både omsetning og bruk av biler og motorsykler. Bensinrasjonering ble innført høsten 1939. Under krigen var det forbud mot privat kjøring, ja våre "gjester" rekvirerte til og med en stor del av bilparken. De som kunne dokumentere et samfunnsnyttig behov for kjøring, fikk etter søknad anledning til å montere vedgassgeneratorer.

Så kom freden i mai 1945, men bensinrasjoneringen fortsatte til ut på høsten. Da sto man endelig med bensin på tanken, men med nedslitt kjøretøypark. Reservedeler hadde det vært knapp tilgang på i 5 år, med mindre delen ble laget lokalt. Gjemomsnittsalderen for personbiler var med ett økt fra normale 10 til over 15 år, men regjeringens valutabeholdning ga små muligheter for bedring av gjennomsnittsalderen.

Valutamangel og statsinnkjøp

Etter hvert bedret valutasisituasjonen seg slik at det ble anledning til å søke

om kjøpetillatelse på henholdsvis biler, motorsykler samt traktorer, men det nødvendige behov måtte dokumenteres. Ordningen varte i over 15 år for personbiler. Derimot ble lastebiler og busser i fritt salg fra 1. juli 1951, mens varebiler ble fritt omsatt fra 1. september 1959.

Transportnæringen fikk første prioritet etter frigjøringen. Regjeringen inngikk en kontrakt med Chrysler i USA om leveranse av 2.000 Dodge lastebiler. Det relativt nystartete firma Harald A. Møller fikk oppgaven å montere og distribuere disse. Bilene var militært overskuddsmateriell, de kom hjem pakket i store trekasser, og var utrustet til krig. De var produsert i Canada, var høyrestyrt og hadde komando-luke i taket, hakke, spade og Jerrykanne.

Andre muligheter

Imidlertid fantes muligheter. Det var mulig å søke B-lisens hvis en kunne dokumentere at en hadde tjent pengene i utenlandsk valuta. En Chevrolet

Styleline kostet kr 15.300, og en Buick Roadmaster med Dynaflow automatgir kr. 24.200 levert av S & B i USA.

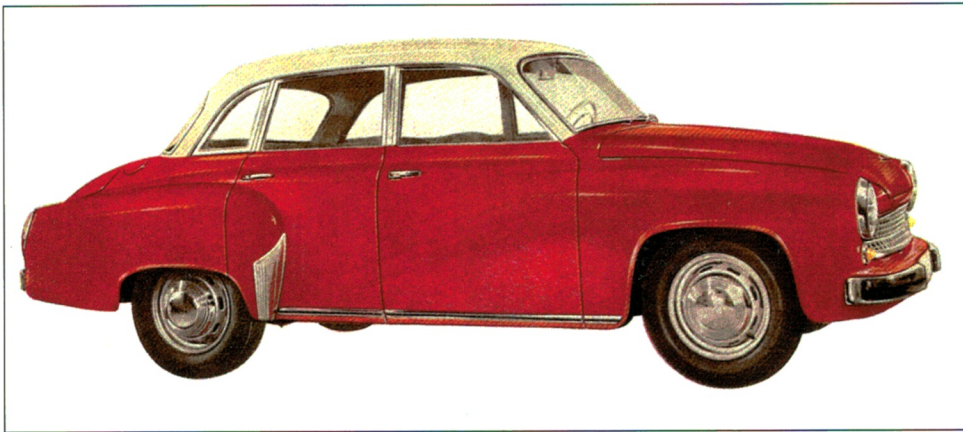
Gavebiler var også et begrep på den tiden, en måtte kunne sannsynliggjøre at en hadde en slektning som ville gi bort en bil! En mye brukt metode var å kjøpe bilen fra en norskamerikaner på ferie i Norge. Også dette var fritatt for kjøpetillatelse forutsatt at selgeren godtok oppgjør i kroner. Dette finansierte Norgesoppholdet for selgeren, det gikk ikke å veksle om i dollar på den tiden.

Østsonerbiler

Østsonerbilene var fri for kjøpetillatelse, men kvaliteten var varierende, og det var ikke noen sosial opptur å kjøpe Skoda, Wartburg eller Pobeda på den tiden, selv om den var aldri så fabrikkny. Men behovet for bil var stort, så importen fra øst var omtrent like stor som fra vest.

Byttehandel

Dette gikk ut på at norske bedrifter leverte varer til bilfabrikkene, derved



Wartburg med putre-putre-motor.

kunne bilimportøren skaffe seg en ekstra valutakvotant til nye biler, som kunne selges mot en lettere kjøpetillatelse. Først ute med dette var Møller, som i 1948 fikk inn 200 Folkevogner mot å betale med et stoff fra ysteriene som heter kasein. Dette ble fulgt opp av leveranser av norske dekk og startbatterier, som ble

sendt nedover.

Den mest kjente av disse bytteavtaler var den store Volvo-avtalen. Her kjøpte Volvo deleproduksjon på Kongsberg og Raufoss til en verdi som tilsvarte 3.000 Volvo PV pr. år fra 1957 til 59. SAAB fikk i stand en lignende avtale på 600 biler. Denne forfordeling av de svenske

merker førte til betydelig bråk internt i importørforeningen.

Toll og avgifter

Våre myndigheter var nok klar over at rasjonering på denne måten ikke kunne fortsette i det lange løp. En måtte finne andre måter å holde tilbake vår økende kjøpekraft. Verktøyet var lett å finne, nemlig toll og avgifter. Den 11/2-1955 ble det vedtatt 10% importavgift. Fra og med 1959 trappes avgiften betydelig opp til 25% av importverdien opp til kr. 6.000, og hele 60% av det overskytende.

Når så frislippet kom 1. oktober for 50 år siden, ble ikke salget eksplosjonsartet. Nå var det ikke lenger spørsmål om å få kjøpetillatelse, nå handlet det om å ha råd. For samtidig ble loven om kjøp på avbetalig endret med et betydelig øket krav til kontantbeløp.

Sven Erik Bjørnrud

Hanne Krogh underholdt på Frysja

La det svinge, la det rock'n roll...

Dag Johannessen feiret sin 80 års dag (7. september)! Hva var mer naturlig enn å runde den store dagen sammen med alle vennene i NVK? Hvem kjenner ikke Dag – mekanikeren, bilselgeren, samleren og rallykjøreren.

En uvanlig Frysja-kveld

Folk strømmet på som vanlig, mange med sine veterane kjøretøy, ja, til og med en 1914-modell T-Ford kom tøffende. De fleste dog i sine moderne doninger. Det varte ikke lenge før lokalet var

fullt, medlemmene hadde fått høre at det skulle skje noe spesielt. Inne var det dekket til med flere bløtekaker, kringler, kaffe etc.

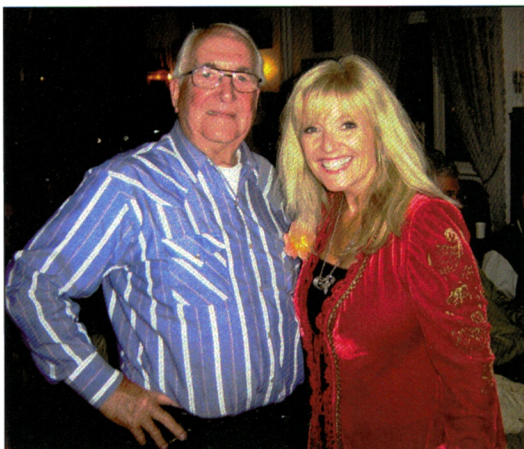
Vi fant snart ut at vår alles Dag hadde fødselsdag – bare 80 år (han ser ut som om han er 60-70...). Klubbens trekkspillmann, Ole Anton Johansen, dro stemningen i gang med "Hurra for deg..."

Gaver og overraskelse

Gode venner har mye å si, den ene talen avløste den andre, mens latterkulene smalt i takket etter hvert som det ble

fortalt om reiser og løp i både inn- og utland. Utrolig nok har Dag hatt 146 veteranbiler mellom sine hender i alle disse årene. Gaver ble overrakt – den mest originale var et veiskilt med "80". Så kom overraskelsen – selveste Hanne Krogh entret døren. Et kjært gjensyn, Dag hadde nemlig kjørt Hanne i hennes bryllup for 31 år siden (1979). Hanne sang sine sanger, men da vinnermelodien fra Melodi Grand Prix 1985 kom, sang hele "Frysja" med. Stor stemning – en herlig og minnerik kveld.

Øivind



*Til venstre:
Dag og Hanne
Krogh.*

*Til høyre: – Gutta
boys gratulerer
jubilanten.
foto: Einar
Wessel-Berg*

