

Bokomtale

100 ÅR MED B.I.L.



Disse tre bokstavene med punktum mellom bokstavene er ikke en forkortelse av ordet Automobil, men derimot er det en forkortelse for Bilimportørenes Landsforening. Og denne forening feirer seg selv, blant annet med å utgi en bok på over 250 sider med mye informasjon som var ny for meg.

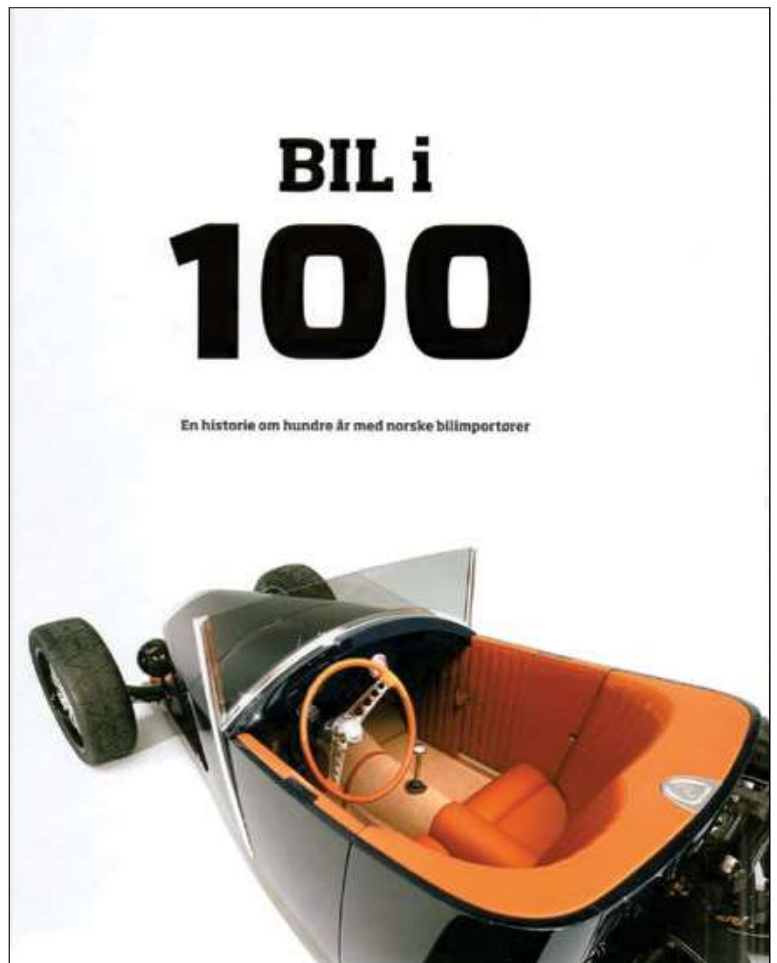
Som redaktør for prosjektet valgte de en velkjent mann i bransjen, Jon Winding-Sørensen i bladet BIL. Han er den mest kunnskapsrike, og har tilgang til det største bilhistoriske arkiv som jeg vet om. Redaktøren, som i 60 årene startet bladet BIL, ble en verdig arvtager til Mogens H. Damkier, som med sitt danske blad var gurun for oss som tidlig var «smittet» av bildilla.

Ved foreningens feiring av 75 år i 1991 var det Jørgen Seemann Berg som forestod boken, og han uttrykker i sitt forord, «Jeg vil allerede her, før leseren har startet på boken, uttrykke håp om at denne 75-årshistorien bare blir en kost- og –mask prøve på 100 års historikken til Bilimportørenes Landsforening».

Og vips så var 25 år gått og de to bøkene er på ingen måte like, selv om kildematerialet i stor grad er det samme. Av innholdet vil jeg spesielt nevne oversikt over hvem som selger hva. Det var flere tusen bilfabrikanter som kom på markedet i bilens barndom, og det var det rene lotteri å treffe et merke som hadde evnen til å overleve, særlig i 30-årene. Det var da om å gjøre å ha flere merker, det vil si flere ben å stå på. Et tydelig eksempel på dette er firma Bertel O. Steen som har hatt over 30 merker i sine prislistene. Det har vært nødvendig å ha mange lodd i dette lotteri, det er som kjent ikke alle lodd som er vinnerlodd.

I nyere tid fremheves det at 60-årene var preget av at de store bilkonsern etablerte datterselskaper for å ta del i den salgsfesten som var forventet i forbindelse med at personbilsalget ble fritt. Mange av de tidligere importører ble kjøpt ut eller måtte nedlegge. Det forventede storsalg uteble fordi vår syklende finansminister hadde sørget for å øke personbilens toll og avgifter tilstrekkelig til å dempe effekten av frislippet.

Spørsmålet om fabrikkenes datterselskap skulle få komme inn i foreningen ble diskutert, men man så vel at de var bedre å ha med enn utenfor, det samme var tilfelle med landsdelsimportører. Noen forhandlere, spesielt i Trondheim og Bergen, hadde fått egne avtaler direkte med fabrikkene, noe som var lite populært hos de eksisterende importører, som i praksis ble degradert til Østlandsforhandlere.



Dette er bare en smakebit på de mange sentrale saker som behandles i boken, det er imidlertid et stort minus ved boken, den kommer ikke til å bli til salgs. I et intervju med bladet MotorBransjen uttaler adm.dir. Erik Andersen at boken er til internt bruk, men mange av kapitlene vil være av stor interesse for våre medlemmer, så en noe omarbeidet bok bør det være interesse for i bilmarkedet.

NVK har imidlertid fått et eksemplar, den kan lånes i vårt bibliotek på Frysja.

Sven Erik Bjørnrud, styremedlem