



Universitetet
i Stavanger

FAKULTET FOR UTDANNINGSVITENSKAP OG
HUMANIORA

MASTEROPPGAVE

Studieprogram:
Lektorutdanning for trinn 8-13

Vårsemesteret, 2023

Åpen

Forfatter: Thomas Thorsen

.....
(signatur forfatter)

Veileder: Finn Arne Jørgensen

Tittel på masteroppgaven: På tur med guiden i hanskerommet – En studie av NAFs veibok i 31 utgaver

Engelsk tittel: On the road with the the guide in the glove compartment - A study of NAF's roadbook in 31 editions

Emneord: Veibok, NAF, KNA, Norge, reise, reiseliv, reisehåndbøker, turisme, bil, vei, historie.

Antall ord: 32 489
+ vedlegg/annet: 110

Stavanger, 15. Mai 2023
dato/år

Forord

Denne oppgaven har vært noe av det vanskeligste jeg har gjort. Det har vært mange tunge dager. Det har også vært dager hvor jeg har følt mestring, selv om disse er i mindretall. Nå ser det ut til at jeg er ferdig. Dette er i hovedsak grunnet min egen innsats. Jeg har ikke vært alene, og selv om arbeidet er gjort av meg selv så har jeg hatt mange som har hjulpet meg på veien.

Først og fremst en stor takk til min veileder, Finn Arne Jørgensen. Det var han som kom med forslaget om å skrive om NAFs veibøker, og gjennom hele prosessen har han ledet meg i riktig retning.

Selv om jeg har vært på denne reisen alene, har jeg hatt selskap av andre som har vært på lignende reiser. Jeg har tilbrakt mange timer med to av mine medstudenter, Aleksander og Johannes. De har hørt meg klage, og kommet med mange gode innspill. Så en stor takk til dem begge.

Jeg vil også takke *Nasjonalbiblioteket*, og dets mange flotte ansatte. Jeg tilbrakte mange timer foran skanneren på lesesalen i Oslo, med materiale som var funnet frem fra lageret. *Nasjonalbiblioteket* har også vært helt fantastisk med alt digitalisert materiale som er å finne på hjemmesiden *NB.no*.

På reisen intervjuet jeg redaktøren av NAFs veibok, Per Roger Lauritzen. Hans engasjement for veiboken er helt enormt, og noe av det har definitivt smitten over på meg selv. En stor takk for at han tok seg tid til å prate med meg en dag i november, og svare på alle e-postene siden.

Til slutt vil jeg takke alle andre som har hjulpet meg i prosessen. Venner, familie, medstudenter og bekjente, tusen takk. I likhet med veiboken har oppgaven vært “underveis”, men nå er det stopp. Turen er over, jeg er ved veis ende.

Stavanger, mai 2023

Thomas Thorsen

Sammendrag

Denne oppgaven forteller historien til Norges Automobil-Forbunds (NAF) veibok som har blitt utgitt i 31 utgaver mellom 1928 og i dag. Veiboken er en del av en lang tradisjon for reisehåndbøker i og utenfor Norge. Gjennom sine 31 utgaver har veiboken ikke bare blitt lest av svært mange nordmenn, men den har også vært med på å forme hvordan nordmenn ser på Norge. Dette skjedde som følge av at veiboken har vært en av landets mest leste bøker siden 1970-tallet.

Oppgavens problemstilling er: Hvordan har NAFs veibok endret seg? For å besvare denne mest mulig har også oppgaven fire underproblemstillinger, som hver tar for seg elementer av veibokens historie. Disse er hvilke tradisjon veiboken er en del av og hvordan de utviklet seg bort fra tradisjonen og ble noe eget. Fra 1947 til 1961 ble veiboken utgitt i samarbeid med Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), dermed blir det sett på hvordan dette samarbeidet påvirket veiboken, og til slutt hvordan veibokens ulike redaktører har formet den.

Veiboken startet som en bok som skulle beskrive veiene i Norge, men endret seg raskt til å bli noe mer og noe eget. Den beveget seg bort fra tradisjonen den hadde vært en del av, men tok fortsatt med seg elementer den gjorde til sine egne. Veiboken har vært i stadig endring, påvirket av både landets materielle forutsetninger, men også menneskene som har stått bak.

Abstract

This thesis tells the story of the Norwegian Automobile Federation's (NAF) roadbook, which has been published in 31 editions between 1928 and today. The roadbook is part of a long tradition of travel handbooks in and outside of Norway. Through its 31 editions, the roadbook has not only been read by many Norwegians but has also helped shape how Norwegians perceive Norway. This occurred because the roadbook has been one of the country's most read books since the 1970s.

The research question for this thesis is: How has NAF's roadbook evolved? To answer this question, the assignment also has four sub-questions, each addressing different aspects of the roadbook's history. These sub-questions explore the tradition the roadbook is part of and how it evolved away from that tradition to become something unique. From 1947 to 1961, the roadbook was published in collaboration with the Royal Norwegian Automobile Club (KNA), so the assignment examines how this collaboration influenced the roadbook. Lastly, it explores how the roadbook has been shaped by its various editors.

The roadbook began as a book that described the roads in Norway but quickly transformed into something more and distinct. It moved away from the tradition it had been a part of but still incorporated elements that made it unique. The roadbook has constantly evolved, influenced by both the country's material conditions and the individuals behind it.

Kapittel 1 - Introduksjon	1
1.1 Hvorfor NAFs veibok?	1
1.2 Hva er NAFs veibok?	2
1.3 Avgrensing og empiri	3
1.4 Disposisjon	4
1.5 Problemstilling og forskningsspørsmål	6
1.6 Sekundærlitteratur og teori	6
1.7 Metode	8
Kapittel 2 - Hva ledet til den første veiboken?	10
2.1 Bakgrunn og kontekst	10
2.2 Reisehåndbøker for besøkende til Norge	11
2.3 Reisehåndbøker for nordmenn	14
2.4 Yngvar Nielsen	14
2.5 Mannen som prøver å fylle Nielsens sko	18
2.6 KNA - Den første bilforeningen	20
2.7 Konklusjon	26
Kapittel 3 - Veibokens første fase, 1928-1939	27
3.1 Bakgrunn og kontekst	27
3.2 Hvordan lages en veibok i perioden?	30
3.3 Hvem var på veien?	31
3.4 Den første veiboken	32
3.5 Veiboken i 1930 og 1933	34
3.6 Veibok 1935 - Hva skal en veibok inneholde?	40
3.7 Veibok 1937 og 1939	43
3.8 KNA og NAF, rivaler eller partnere?	47
3.9 Konklusjon	49
4 Veiboken finner en form - 1947 til 1961	50
4.1 Bakgrunn og kontekst	50
4.2 Hvem var på veien?	52
4.3 NAF og bilen i vekst	52
4.4 Hvordan lages en veibok i perioden?	54
4.5 Veiboken i perioden	56
4.6 Bilferien blir til	60

4.7 Veiboken som institusjon og autoritet.....	62
4.8 Frislippets innvirkning	64
4.9 Konklusjon	66
Kapittel 5 - Veiboken i stadig endring - 1964 til i dag	67
5.1 Hvem var på veien?.....	67
5.2 Welle-Strand som redaktør.....	68
5.3 Reklamens tid er over.....	71
5.4 Gunnar og Mette Tellander Berg	72
5.4 Kvinner i NAF.....	73
5.5 Erling Storrusten	74
5.6 Hvordan lages en veibok i perioden?	76
5.7 Veiboken som kulturbærer	77
5.9 Knut Evensen - en veibok for hele landet	79
5.10 Ruten, et historisk blick	80
5.10 Per Roger Lauritzen - den siste redaktøren?	82
5.11 Konklusjon	84
Kapittel 6 - Konklusjon.....	85
6.1 Hvordan har veiboken endret seg?	85
6.2 Siste tanker	87
7 Referanseliste	88
7.1 Primærlitteratur	88
7.2 Sekundærlitteratur	92

Bildeliste

Alle bildene er hentet fra materiale jeg selv har skannet i arbeidet med denne oppgaven.

Bilde 1: Ræder, *Kongelig Norsk Automobilklubs Rutebok 1920*, II-III.

Bilde 2: NAF, *Veibok 1933*, 68.

Bilde 3: NAF, *Veibok 1935*, 600-601.

Bilde 4: NAF, *Veibok 1937*, 56.

Bilde 5: NAF, *Veibok 1939*, 88-89.

Bilde 6: KNA&NAF, *Veibok 1947*, 2-3.

Bilde 7: Welle-Strand, *NAFs veibok 1973*, 10-1

Kapittel 1 - Introduksjon

*I will travel across the land - Searching far and wide.*¹

En sommerdag i 2000 fikk daværende redaktør av veiboken, Knut Evensen, en telefon fra en streng dame. Damen kunne fortelle, at veiboken var blitt dårligere og dårligere etter 1964. Det var nemlig da veiboken hadde vært på sitt beste, hun og hennes ektemann kjørte fremdeles med 1964-utgaven som guide. På spørsmål fra Evensen om det ikke var vanskelig å bruke en bok med så mye utdatert informasjon, som ikke hadde fått med seg alle endringene som landet hadde vært gjennom siden, var svaret klart. “Å langtifra, hun hadde ikke merket noe til det der hun satt ved siden av sin mann og leste fra *Bilistenes Bibel* - fra 1964.”²

Historien er hentet fra forordet til veiboken fra 2001, og er et eksempel på det nære forholdet folk har hatt, og mange fortsatt har, til veiboken. Veiboken har gjennom sitt liv vært med på mange reiser, formet mange ferier, og alltid hatt gode steder å anbefale for et stopp.

I arbeidet med denne oppgaven har jeg møtt mange mennesker som har gode minner knyttet til veiboken. Det er tydelig at den strenge damen ikke er alene i sin relasjon til veiboken. Ikke alle har 1964-utgaven som favoritt, de fleste forstår nok at oppdatert informasjon ikke nødvendigvis er noe negativt. Likevel har nok mange minner knyttet til akkurat den utgaven de selv vokste opp med.

1.1 Hvorfor NAFs veibok?

Veiboken har vært med på reisen til Norge som nasjon. Ved å lese den kan en se et samfunn som utvikler seg. I takt med at bilen ble mer utbredt, spesielt etter 1960, har også veiboken fått en større utbredelse. Siden 1979 har veiboken blitt trykket i over 500 000 eksemplarer.³ Antall nordmenn som har lest veiboken har vært enormt, muligens kun slått av Bibelen og

¹ John Siegler og John Loeffler, “Gotta catch ‘em all!” fra *Pokémon 2.B.A. Master*, Jason Paige, 1998.

² Knut Evensen, red. *NAF VEIBOK 2001* (Oslo: Aktietrykkeriet a.s. 2001), 2.

³ Opplaget har variert, med toppene i 1982 og 1989, hvor den utkom i 650 000 eksemplarer.t

telefonkatalogen. I 2024 fyller NAF 100 år, og veiboken blir selv jubilant i 2028. Veibokens påvirkning på Norge og nordmenn har vært enorm, og i lys av disse to jubileene som inntreffer snart er det interessant å ta noen steg tilbake, og se på veiboken med et analyserende blikk. Gjennom denne oppgaven ønsker jeg å fortelle veibokens historie. Dette gjennom å fortelle om tradisjonen veiboken er en del av, reisehåndbøker. Jeg vil også se på hvordan veiboken har endret seg i takt med samfunnet rundt, og se på hvordan de ulike redaktørene har formet veiboken.

Veiboken i seg selv var aldri det mest forlokkende med oppgaven, men heller alt rundt. Veiboken er noe som har vært del av bilistenes erfaringer i nesten 100 år. Gjennom store omveltninger i den teknologiske utviklingen, hos blant annet bilen. Den har vært med mens veinettet har blitt bygget ut, og veiene selv har blitt kraftig utbedret. Selv om veibokens selv har endret i løpet av denne perioden er det fortsatt mange elementer som en kan kjenne igjen. En kan kanskje si at den har vært et holdepunkt for bilistene mens alt annet har vært i stadig endring.

1.2 Hva er NAFs veibok?

NAFs veibok er en av flere medlemsgoder i NAF. Den har alltid blitt gitt til NAFs medlemmer, men mellom 1933 og 1958 var den til salgs for alle. Boken har variert stort i lengde, fra 263 sider på det minste, til over 900 sider på det meste. Den har alltid vært et fysisk produkt, men nå kan medlemmer av NAF også laste den ned i PDF-format. Hva er så hensikten til med veiboken? Den første veiboken kan med sin undertittel gi oss svaret, “Norges Automobil-Forbunds VEIBOK (Beskrivelse av de viktigste automobilveier i Norge.)”.⁴ Videre kan en lese i bokens forord at den beskriver 79 av landets viktigste veier, landets byer, støtte tettsteder, og veier ut av landet en kan ta med bilen. Dette var svaret på savnet til NAFs medlemmer. Jeg er særlig fascinert over den nest siste setningen i bokens forord. “Boken tar i det hele tatt sikte på å gi enhver ønskelig opplysning for turkjøring med motorvogn i Norge.”⁵ Her har vi altså svaret på hva den originale hensikten med NAFs veibok, den skulle fortelle leseren det vedkommende behøvde på tur. Den skulle gjøre kjøringen så lett som mulig, fordi veiboken skulle kunne gi de nødvendige svarene. Dagens

⁴ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928* (Oslo: S & Jul Sørensens boktrykkeri, 1929), 1.

⁵ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928*, 3

veibok har samme hensikt, på sett og vis. Hvordan kunnskapen blir formidlet er endret, men fortsatt ønsker boken å gi sjåføren informasjon om turen.

Siden boken har gjennomgått mange endringer er det vanskelig å gi noe enhetlig svar på hva boken er, eller hva den har vært. Jeg kan prøve meg med å beskrive veiboken som en teknologi som lar en navigere seg i Norges veilandskap. Det har vært et hjelpemiddel til den norske sjåføren. NAFs veibok er langt fra alene om å være et slikt verktøy. Andre bilistorganisasjoner i Norge har også gitt ut sine egne veibøker, deriblant Kongelig Norsk Automobilklub (, heretter omtalt som KNA). Utenfor Norge er det også eksempler på slike hjelpemidler. En kan trekke frem Michelin-guiden, som opprinnelig ble laget for å øke forbruket av bildekk, og dermed måtte få bilistene til å kjøre mer rundt i Frankrike. Andre lignende publikasjoner finnes ute i Europa, men det har ikke vært fokus for denne oppgaven.

Veiboken er også mye mer enn bare et verktøy for å navigere. Gjennom oppgaven skal vi se på veiboken som autoritet, kulturskaper, og kulturbærer. Den har vært med å forme nordmenns oppfatning av Norge, den har drevet opplæring av norske sjåførere, og den har vært bærer av historie og kultur.

Når det kommer til ordbruken, vil jeg bruke både NAFs veibok og veiboken om hverandre. Dette er for å gjøre språket mindre ensformig. Begge to refererer til utgavene som en helhet, som en samling. Når jeg snakker om spesifikke utgaver av veiboken, refererer jeg til dem enten som nummeret i rekken, for eksempel den første utgaven. Alternativt vil jeg referere til den med årstall, som veiboken fra 1928, eller veiboken i 1953. Jeg håper alt dette gjør oppgaven mer forståelig for leseren, for etter å ha satt inn i materialet er det lett å ta ting for gitt.

1.3 Avgrensning og empiri

Denne oppgaven handler først og fremst om NAFs veibok. Oppgaven tar for seg veibokens utvikling fra starten av, og til i dag. Den første veiboken kom ut i 1928, og så langt er det kommet ut 31 utgaver. Disse danner hovedgrunnlaget for min empiri. I denne perioden har veiboken til NAF endret seg, og ikke alle veibøkene er gitt ut av NAF alene. Fra 1947 til 1961 ga NAF ut veiboken med KNA, et samarbeid som begynte fordi “begges medlemmer

hadde sterkt behov for en revidert utgave etter krigen”.⁶ I den forbindelse har det også vært relevant å se på veibøker gitt ut av KNA alene. KNA utga sin egen veibok, KNA Rutebok, i 9 utgaver mellom 1920 og 1938. Av disse er ikke alle sett på. Deler av fokuset har på rutebok fra 1920, for å se hvordan NAF kan ha hentet inspirasjon fra den. Utgavene fra 1927, 1928, 1930 og 1936 er også sett på. Bruken av disse har vært for å se likhetstrekk til veiboken NAF og KNA ga ut sammen. Disse ble valgt for å få et naturlig spenn, og at siden ikke disse var hovedfokuset i oppgaven følte det ikke nødvendig å se på dem like nøye.

For kapittel 2, som omhandler veibokens forgjengere, har kildegrunnet vært noe annet. Kapitlet bygger i stor grad på sekundærlitteratur, selv om noen primærkilder er brukt. Primærkildene er i hovedsak reisehåndbøker skrevet av Yngvar Nielsen og Kristian Gleditsch.

I kapittel 3 og 4 er det blitt sett på pressedekning av veibøkene i samtid. Datagrunnet har vært avisartikler. Metodikken for utvelgelsen av disse har vært søk i Nasjonalbibliotekets nettbibliotek. For å finne frem til artiklene har jeg brukt søkeordene “vegbok” og “veibok” i databasen for aviser. Den første perioden, fra 1.1.1928 til 1.1.1940, ga 104 treff på “veibok”. I perioden 1.1.1946 til 1.1.1962 var det 386 treff på “veibok”. I samme periode var det 47 treff på “vegbok”.

Det er mye denne oppgaven ikke er, eller som ikke er fokuset i denne oppgaven. Denne oppgaven handler ikke om NAF som organisasjon, men det er naturlig å trekke inn elementer av historien for å forklare endringer i veiboken. Oppgaven tar heller ikke for seg bøker eller publikasjoner som minner om veiboken, unntaket er enkelte utgaver av KNAs veibok. Dette fordi tilknytningen mellom KNA og NAF er såpass sterk, og hvis oppgaven skulle sett på andre inspirasjoner ville den blitt for omfattende. Oppgaven er heller ikke en fortelling om bilen i Norge, selv om det kan virke sånn til tider. Riktignok må fortellingen om veiboken sees i sammenheng med utbredelsen av bilen og veinettet i Norge, for veiboken er såpass sterkt knyttet til begge deler.

1.4 Disposisjon

Denne oppgaven åpnet med en fortelling om veiboken, og hvorfor jeg har valgt veiboken som tema for min masteroppgave. Dette ble etterfulgt av oppgavens empiri, og hvordan den er

⁶KNA&NAF, *Veibok 1947* (Oslo: Grøndahl & Sønns Boktrykkeri, 1947),11.

avgrenset. Videre i introduksjonen står det om problemstilling og forskningsspørsmål, altså hva denne oppgaven vil prøve å svare på. En naturlig oppfølging til dette er hvilken sekundærlitteratur jeg har benyttet, og hvilke teorier denne oppgaven tar utgangspunkt i. I underkapittelet om metode kan en lese om hvordan jeg har jobbet med materien, da rettet inn mot innsamling av min empiri.

Oppgaven er delt inn i seks kapitler. Hvert av disse har sitt fokus, og forteller deler av veibokens historie. Kapittel 1 er introduksjonen, og legger rammen for oppgaven.

Kapittel 2 tar for seg reisehåndbøkers historie i Norge. Dette er både bøker myntet på nordmenn selv, men også utlendinger som hadde interesse av å reise i Norge. Hensikten er å fortelle om hvilken tradisjon veiboken er en del av.

Kapittel 3 tar for seg veibokens første fase fra 1928 til 1939. Her er fokuset på veibokens innhold, samt hvordan det ble mottatt i sin samtid i media. Perioden bærer preg av en veibok som konstant endres. Grunnen til de mange endringene er at NAF ennå ikke vet hva en veibok skal være, og dermed prøver seg frem med mye ulikt innhold

Kapittel 4 omhandler veiboken fra 1947 til 1961. I perioden ble veiboken gitt ut i samarbeid med KNA. Hvordan dette samarbeidet påvirket veiboken vil bli sett på i kapittelet. I slutten av perioden, 1. oktober 1960, ble salget av bil åpent for alle. Dermed blir det også sett på hvordan dette hadde innvirkning på NAF og veibokens voldsomme vekst.

Kapittel 5 tar for seg den lengste perioden, fra 1964 og til i dag. Fokuset i kapitlet er hvilke grep de ulike redaktørene av veiboken har gjort for at veiboken skal endre seg. Det står også kort om kvinner i NAF, eller heller fraværet av dem.

Kapittel 6 er oppgavens konklusjon. Her blir oppgavens sentrale spørsmål igjen besvart, altså hvordan og hvorfor veiboken har endret seg.

Inndelingen av oppgaven kunne blitt gjort på andre måter enn den jeg har valgt for min oppgave. Grunnlaget for å fokusere på veiboken i tre ulike perioder eller faser var at det følte naturlig basert på det kildearbeidet som er gjort. Den første fasen, 1928 til 1939, tar for seg en ung og uerfaren organisasjon som lager veibok alene. Andre fase, 1947 til 1961, tar for seg veiboken i samarbeid med KNA. I fasen blir få endringer gjort, og veiboken er relativt stabil. Og tredje fase tar for seg veiboken fra 1964 til i dag. Denne fasen er mye lenger enn de to foregående, og er derfor delt opp i de ulike redaktørene som hadde ansvar for veiboken i perioden.

Andre kunne selvfølgelig valgt annerledes. Jeg har fått anbefalinger om at en kunne delt opp etter de ulike redaktørene, som er blitt gjort, selv om noen av dem får liten plass i

oppgaven. For de to første fasene var ikke dette mulig da veiboken selv ikke opplyser om hvem som var redaktør før i 1953-utgaven.

1.5 Problemstilling og forskningsspørsmål

Temaet for oppgaven er NAFs veibok, utgitt i 31 utgaver fra 1928 til i dag. Denne masteroppgaven vil analysere endringer i veiboken gjennom disse 31 utgavene.

Hovedproblemstillingen min blir derfor; *Hvordan har NAFs veibok endret seg?*

Denne problemstillingen kommer ikke alene, og med seg har den fire underproblemstillinger, en for hver av oppgavens fire hovedkapitler. For kapittel 2, skal jeg svare på *Hvilken tradisjon veiboken er den del av.* For kapittel 3 svarer jeg på *Hvordan utviklet veiboken seg bort fra tradisjonen, og ble noe eget.* I kapittel 4 skal jeg svare på *Hvordan samarbeidet med KNA påvirket veiboken.* I kapittel 5 blir det sett på *Hvordan de ulike redaktørene har formet veiboken.*

Samtidig som dette er hovedfokus er det interessant å se på hvordan dette påvirkes av gruppen som bruker boken, for denne gruppen har også vært i stadig endring gjennom veibokens liv. Som nevnt tidligere blir det også trukket inn veiboken som kulturskaper og kulturbærer.

Kort sagt er dette en fortelling om NAFs veibok. Oppgaven forteller om hvilke tradisjoner veiboken er en del av. Den forteller også om hva og hvem som har påvirket den. Gjennom oppgaven håper jeg å kaste lys på en viktig del av landets store, men som enda ikke har fått et akademisk søkelys rettet mot seg.

1.6 Sekundærlitteratur og teori

Selv om NAFs veibok ikke tidligere har vært fokus for forskning, i alle fall ikke som jeg har vært i stand til å finne, så har mye av det rundt vært forsket mye på. Det er ikke mangel på tekster som tar for seg integrering av bilen i samfunnet, eller ulike gruppers relasjon til bilen. Veier og veiutbygging er også et tema det er skrevet en del om.

For bilens anliggende er det skrevet overveldende mengder litteratur som tar for seg den, og dens historie. I denne oppgaven har jeg i hovedsak støtt meg på to avhandlinger om bilens historie i Norge. Dette er Bård Toldnes *Indtil Automobilene har gaat sin rolige men*

sikre Seiersgang - Integrering av ny teknologi i perioden 1895-1926 og *Per Østbys Flukten fra Detroit - Bilens integrasjon i det norske samfunnet*. Begge forteller hver sin del av norsk bilhistorie. Søkelyset er for begges del rettet mot de aktørene, eller meglerne, som jobbet for at bilen skulle få mer innpass i Norge.

For veiens historie i Norge har Dag Bjørnlands bok *Vegen og Samfunnet* har vært en uvurderlig kilde til informasjon om hvordan bilen og veiene har endret samfunnet. Boken tar for seg den kronologiske fortellingen til Norges veier fra 1864 til 1989.

Veiboken har vært en skaper og bærer av kultur gjennom årene. Hva mener jeg med det? Kultur er et ord og begrep med mange definisjoner og betydninger. En av disse handler om hvordan vi som mennesker skal tenke og oppføre oss. Når bilen var noe nytt måtte en kultur for hvordan en skulle være bilist skapes. Bilister måtte læres opp i hvordan de skulle handle i trafikken. Dette arbeidet som "kulturskaper" var noe KNA begynte, som den første av landets bilorganisasjoner, og NAF fortsatt, blant annet gjennom veiboken.

Det Norske Akademis Ordbok definerer kulturbærer som en "person, organisasjon, institusjon, nasjon som er bærer av en rik kultur eller som fremmer (og sprer) kultur".⁷ Veiboken har spredt kultur i form av å fortelle om hva landet har å by, enten det er steder verdt å besøke, eller severdigheter langs veien.

Et mindre fremtredende element i oppgaven er forbruk, og reklamens påvirkningskraft. Utbredelsen av bil er en direkte konsekvens av forbrukersamfunnet som vokste frem i etterkant av andre verdenskrig i Norge. Med bedre økonomi var det flere ting forbrukerne kunne bruke penger på, deriblant bil. Riktignok var det andre ting som også satte en stopper i bilens fremvekst i Norge, men det kommer vi tilbake til i kapittel 4.1.

Fra 1920-tallet og fremover kom det mange nye produkter en kunne bruke penger på. Mange av disse var knyttet til hjemmet, men for dem med bil var det også mange produkter tilpasset dette forbruket. For at forbrukerne skulle kunne navigere seg i landskapet med alle disse nye produktene, trengte de å bli veiledet. Reklame hadde den hensikt å hjelpe dem her.

Hvad er reklamens basis i den menneskelige natur?

Folk har størst respekt for hvad de betragter som *institutioner* - for det som er *givet* - som er *selvsagt*. De kjøper det de har hørt mest om, det de mener alle andre bruker, det de kjender mest til, det de engang vet er godt, det de har faat til vane at kjøpe, det som vækker deres nysgjerrighet. Den bedste reklame er den som bygger paa det sikreste grundlag i menneskenaturen.⁸

⁷ "Kulturbærer," Hentet 4. mai 2023 fra <https://naob.no/ordbok/kulturb%C3%A6rer>.

⁸ Romilla, *Reklame-Lære* (Trondheim: Aktietrykkeriet i Trondhjem, 1916), 11.

Ordene tilhører Robert Millar, som var en pioner innenfor reklame i Norge. Ordene ble skrevet i 1916, og selv om reklameforståelsen har utviklet seg noe i dag er de fortsatt relevant. Det Millar skriver er at forbrukerne, de som reklamen er rettet mot, kjøper det som er kjent og kjært, det som gir status, og det som fungerer. I takt med velstandsøkningen fikk forbrukerne mer penger i hendene, og nye “behov” ble presentert for forbrukerne, var det mer som “måtte” kjøpes. Dette kunne være ekstrautstyr til bilen, og for de rikeste, en ny bil. Dette selv om bilen en hadde var fullt brukbar kunne en lengte etter noe nytt. Dette er hva Christine Myrvang, og mange andre, kaller forbrukersamfunnet. I boken *Forbruksagentene - Slik vekket de kjøpelysten* skriver Myrvang om hvordan dette nye “samfunnet” vokste frem på 1920-tallet og fremover.⁹ Dette er en del av rammeverket jeg bruker for å forstå reklamen i veiboken.

1.7 Metode

Fokuset er som nevnt tidligere alle NAFs veibøker, samt andre steder disse kan ha hentet inspirasjon fra. Disse gir en naturlig avgrensning, likevel har det vært en prosess å få tak i disse. I forkant av prosjektet hadde min veileder samlet 5 av 31 utgaver, i forberedelse til at en student skulle skrive om dem. De resterende 26 utgavene måtte oppdrives på et annet vis. Noen av dem ligger digitalisert på Nasjonalbibliotekets hjemmesider (NB.no), men kun med begrenset lesetilgang. Dette var ikke optimalt for min egen del. Samtidig var det et ønske fra min veileder om å skaffe seg fysiske utgaver av veibøkene til ettertiden. Noe som førte til at jeg har brukt en hel tid på å finne disse alle veibøkene.¹⁰

I søket etter veibøkene gikk jeg bredt ut. *Finn.no* og *Antikvariat.net* er begge nettsider som har blitt flittig brukt i mitt søk. Begge disse høstet gode resultater. I tillegg til disse har jeg besøkt flere forretninger som spesialiserer seg på brukte bøker. Min mor har også vært til hjelp med å finne enkelte av bøkene. Dette førte til at jeg etter omtrent to måneder hadde anskaffet alle utgaver av NAFs veibok utgitt etter 1945. For veibøkene utgitt før 1945 har jeg kun vært i stand til å oppdrive et fysisk eksemplar, og det var 1935-utgaven. Dette er sannsynligvis tilfelle fordi opplaget av bøkene var såpass lite, og siden veiboken først og

⁹ Christine Myrvang, *Forbruksagentene Slik vekket de kjøpelysten* (Oslo: PAX forlag A/S, 2009).

¹⁰ Samtidig som jeg har skrevet denne oppgaven har jeg vært forskningsassistent på det NFR-finansierte prosjektet “Locative Technologies and the Human Sense of Place”, og oppgaver som denne har vært gjort innenfor denne rammen.

fremst er en bruksgjenstand er det ikke rart hvis flesteparten skulle bli ødelagt, forsvunnet eller blitt kastet. NAFs veibok fra 1939, den siste før 1945, ble bare utgitt i 14 100 eksemplarer. For å lese veibøkene utgitt før andre verdenskrig måtte jeg besøke Nasjonalbiblioteket i Oslo. Gjennom mitt besøk hos Nasjonalbiblioteket fikk jeg skannet de seks første utgave av NAFs veibok.

I tillegg til NAFs veibøker har også lignende bøker fra KNA vært av interesse. Som nevnt tidligere, samarbeidet NAF med KNA om å utgi veiboken fra 1945 til 1961. KNA utga sin egen veibok, KNA Rutebok, i 9 utgaver mellom 1920 og 1938. Av disse er ikke alle sett på. Deler av fokuset har på rutebok fra 1920, for å se hvordan NAF kan ha hentet inspirasjon fra den. Også KNAs bøker ble skannet hos Nasjonalbiblioteket i Oslo.

I oppgaven er det blitt sett på pressedekning av veibøkene i samtid. Datagrunnlaget har vært avisartikler. Metodikken for utvelgelsen av disse har vært søk i Nasjonalbibliotekets nettbibliotek. For å finne frem til artiklene har jeg brukt søkeordene “vegbok” og “veibok” i databasen for aviser. Disse er delt inn i to perioder. Den første perioden, fra 1.1.1928 til 1.1.1940, ga 104 treff på “veibok”. I perioden 1.1.1946 til 1.1.1962 var det 386 treff på “veibok”. I samme periode var det 47 treff på “vegbok”.

I tillegg utførte jeg et intervju med nåværende redaktør for NAFs veibok. Intervju ble utført på NAFs kontor i Oslo den 2. november 2022, og varte i 90 minutter. Intensjonen for intervjuet var å få innsikt i hvordan veiboken lages i dag, samt finne ut i hvor stor grad NAF som organisasjon påvirker hvordan veiboken skal endre seg. Dette ble gjort i form av et semistrukturert intervju hvor intervjuobjektet i stor grad fikk prate fritt. Det ble gjort opptak underveis, og senere vil intervjuet bli transkribert.

Før intervjuet kunne finne sted måtte en søknad sendes til Nasjonal Senter for Forskningsdata (NSD). Søknad inneholdt informasjon om prosjektet, hvorfor et intervju var hensiktsmessig, samt en intervjuguide. Første utkast sendt til NSD ble ikke godkjent, men med noen små endringer fikk jeg klarsignal om at intervjuet kunne finne sted. Intervjuguiden ligger som vedlegg nummer 1.

Kapittel 2 - Hva ledet til den første veiboken?

*In a few days I am to set out for the western part of Norway, and then shall return by land to Gothenburg. I cannot think of leaving this place without regret.*¹¹

- Mary Wollstonecraft, den første turisten i Norge, 1796.¹²

NAFs veibok er en reisehåndbok. Den skulle kunne hjelpe en på reisen. Grunnet de materielle forutsetningene så var det ikke lenger nødvendig for den å ha all den type informasjon som tidligere reisehåndbøker hadde. Likevel bygger den på en tradisjon, en tradisjon om å ville hjelpe de som skal legge ut på reise med nødvendig informasjon om det landskapet en skal igjennom. Hvor begynte denne tradisjonen, og hvordan utviklet den seg opp mot utgivelsen av den første veiboken? Gjennom kapitlet skal jeg svare på hvilken tradisjon veiboken er en del av.

2.1 Bakgrunn og kontekst

Vi kan dele tradisjonen inn i to: bøker myntet på det norske publikum, og bøker myntet på det store utland. Som et lite land, med en liten befolkning, tok det sin tid før reisehåndbøker her hjemme ble store greier. Derimot var 1700- og 1800-tallet en periode hvor interesse for Norge vokste i utlandet. Grunnen til dette var mange og sammensatte. H. Barton, historiker og autoritet på skandinavisk historie, peker på en rekke faktorer i sin artikkel “The Discovery of Norway Abroad, 1760-1905”.¹³ Deriblant at uroligheter som revolusjon og krig stengte deler av Europa, og som følge av dette ble Skandinavia ansett som “the last haven of peace” på slutten av 1700-tallet. Dette var en status Skandinavia kun hadde en kort stund, i og med at regionen ble dratt inn i Napoleonskrigene ved starten av 1800-tallet. Reisehåndbøkene myntet

¹¹ Mary Wollstonecraft, *Letters written during a short residence in Sweden, Norway and Denmark* (London: J. Johnson, St. Paul's Church Yard, 1796), 106.

¹² Selvfølgelig er dette en vanskelig påstand å bekrefte, og det kommer an på hvordan en definerer turist, men det er liten tvil om at Mary Wollstonecraft var tidlig ute.

Ole N. Hoemsnes, *Reiseliv gjennom 150 år* (Oslo: Europa Forlag, 2000), 24.

¹³ H. Arnold Barton, “The Discovery of Norway Abroad, 1760-1905,” *Scandinavian Studies* vol. 79, No. 1 (2007): 26, <https://www.jstor.org/stable/40920726>.

på det norske publikum skal vi komme tilbake til, men det kan være interessant å se mer på det europeiske synet på Norge.

Selv om en ikke kan si med sikkerhet at britene var de som var mest interessert i å se Norge, er det ingen tvil om at interessen for Norge var stor på De britiske øyer. Peter Fjågesund og Ruth A. Symes har viet en hel bok til tematikken rundt den britiske oppfatningen av Norge på 1800-tallet, “The Northern Utopia, British Perceptions of Norway in the Nineteenth Century”. Fjågesund og Symes mener at Norge opplevde mer besøk fra de britiske reisene utover 1800-tallet, og at Norge som destinasjon for “fritidsreiser” kan dateres til rundt 1820.¹⁴ Akkurat hva som trakk de britiske reisende til Norge har ikke forfatterne noe svar på, eller, de har mange. Dette var svært forståelig med tanke på antallet besøkende som kom utover 1800-tallet. Det var ikke bare britene som kom, selv om det var flest av dem. I løpet av 1800-tallet ble det publisert nærmere 200 reiseberetninger om Norge bare i Storbritannia, og det ble ikke bare skrevet om Norge på engelsk, men også på blant annet russisk og gresk.¹⁵ Sentrale forfatteren som Yngvar Nielsen skrev også på tysk, og Nielsen kommer vi tilbake til når vi kommer til reisehåndbøker for det hjemlige publikum i 2.4.¹⁶

2.2 Reisehåndbøker for besøkende til Norge

Rundt midten av 1800-tallet ble reisehåndboksjangeren “født” i Europa. Flere aktører på kontinentet melder seg på for å kapre sin del av markedet. I dagens Tyskland finner vi Karl Baedeker og firmaet med samme navn. I England finner vi John Murray III og forlaget med samme navn. En kan ane en profesjonalisering av reiseguiden, som også kan sees i Norge med Bennett, og noen år senere, Yngvar Nielsen.

I 1836 publiserte John Murray sin første bok i serien *Handbook for Travellers*.¹⁷ Like etter fulgte Karl Baedeker med sin første reisehåndbok, som hentet inspirasjon fra Murray.¹⁸ Karl Baedeker og John Murray III var begge mennene bak reisehåndbøkene som delte deres

¹⁴ Peter Fjågesund og Ruth A. Symes. *The Northern Utopia: British Perceptions of Norway in the Nineteenth Century* (Amsterdam - New York, NY: Rodopi, 2003), 63-64.

¹⁵ Barton, “Discovery of Norway Abroad,” 26-27.

¹⁶ Camilla Ruud og Gro Ween, red. *En Trængslernes historie*. En antologi om museumsmannen og historikeren Yngvar Nielsen (Stamsund: Orkana Forlag, 2019), 97.

¹⁷ Gráinne Goodwin og Gordon Johnston, “Guidebook publishing in the nineteenth century: John Murray’s *Handbooks for Travellers*,” *Studies in Travel Writing* 17, 1 (2013), 43, <https://doi.org/10.1080/13645145.2012.747791>.

¹⁸ Edward Mendelson, “Baedeker’s Universe,” *Yale Review* 74, vår (1985), <http://www.columbia.edu/~em36/baedeker.html>.

navn, selv om de senere ga den oppgaven til andre. Bøkene de skrev ble utgitt av forlag som delte deres navn, Verlag Karl Baedeker¹⁹ og John Murray.²⁰ Disse to herrene utga bøker i samme periode, og “lånte” ideer fra hverandre. Det var Murray som kom med ideen om å ha nummererte ruter mellom større byer, som Baedeker implementerte i sine bøker.²¹ Baedeker var den som introduserte det røde omslaget til boken i 1846, som ble kopiert av Murray.²² Det røde omslaget var også å finne på flere av NAFs veibøker nesten 100 år senere. Når den første håndboken over Norge ble publisert er usikkert. Wikipedia sier at John Murray publiserte *Hand-book for Northern Europe* i 1849, men har ingen kilde på det.²³ En annen kilde sier derimot at Murray publiserte *Handbook for Travellers in Denmark, Norway, Sweden and Russia* i 1838.²⁴ Dette blir ikke underbygget ytterligere. Et tredje årstall jeg er kommet over er 1839.²⁵ Derimot vet jeg at Murrays *A Hand-book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden and Iceland*, tredje utgave, kom ut i 1858.²⁶ Selv om jeg ikke vet det eksakte årstallet for den første reisehåndboken over Norge, er det ingen tvil om at Murrays bok kom ut før Baedeker sin. Det tok flere år før Baedeker publiserte en bok som tok for seg Norge, men i 1879 kom *Norway and Sweden. Handbook for travellers* ut.²⁷ Konkurransen mellom de to firmaene løftet nok sjangere som helhet, og det er ikke tvil om at det som kom etter hentet inspirasjon fra deres mange reisehåndbøker. Disse to forlagene publiserte tross alt reisehåndbøker for hele Europa, og deler av Afrika og Asia.

En skikkelse som går igjen i det meste av litteraturen jeg har lest er Thomas Bennett. Thomas Bennett var en engelskmann som kom til Norge 13. november 1848.²⁸ 21. oktober 1850 startet Bennett selskapet Bennett’s Tourist Office, som holdt til i Store Strandgate 17 i Christiania og senere utviklet seg til Bennetts Reisebureau AS.²⁹

Gjennom sitt arbeid med reiseliv må Bennett ha kommet i kontakt med andre som delte hans interesse. Bennett var nemlig til stede under etablering av Den Norske

¹⁹ “Baedeker,” Hentet 23. februar 2023 <https://en.wikipedia.org/wiki/Baedeker>.

²⁰ “John Murray (publishing house),” Hentet 23. februar 2023 fra [https://en.wikipedia.org/wiki/John_Murray_\(publishing_house\)](https://en.wikipedia.org/wiki/John_Murray_(publishing_house)).

²¹ Mendelson, “Baedeker’s Universe”.

²² Mendelson, “Baedeker’s Universe”.

²³ “Murray’s Handbooks for Travellers,” Hentet 23. februar 2023 fra https://en.wikipedia.org/wiki/Murray%27s_Handbooks_for_Travellers.

²⁴ Chr. Gierløff, *Thomas Bennett* (Oslo: Kølbelske Bok- og Kunsttrykkeri, 1925), 65.

²⁵ Welle-Strand, *Reiseliv og Samfunn* (Oslo; Landslaget for Reiselivet i Norge, 1978), 7.

²⁶ John Murray, *A Hand-book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden and Iceland*. (London: John Murray, 1858).

²⁷ K. Baedeker, *Norway and Sweden Handbook for Travellers* (London: Dulau and Co., 1879). <https://archive.org/details/13866645.5477.emory.edu/page/n8/mode/1up?view=theater>

²⁸ Hoemsnes, *Reiseliv gjennom 150 år*, 36.

²⁹ Hoemsnes, *Reiseliv gjennom 150 år*, 50-51.

Turistforening (DNT). DNT var en forening som skulle fremme tur og friluftsliv i Norge, en bransje Bennett drev virksomhet innenfor.³⁰ Ni år etter oppstarten av firmaet sitt, i 1859, utga Bennett *Travellers in Norway*, en reisehåndbok med viktig informasjon for utlendinger på reise i Norge. Hoemsnes, forfatteren av en bok om firmaet Bennett startet, skriver at Bennetts reisehåndbok var “langt grundigere i sin informasjon om folk, land og reiseruter enn noen tidligere reisehåndbøker hadde vært”.³¹ Hoemsnes innrømmer fortsatt at Bennett kan ha hentet inspirasjon fra andre steder, som Murray. Det at Hoemsnes skriver dette på bestilling fra Bennett Reisebureau AS gjør at en må ta rosen med en klype salt, likevel er det ingen tvil om at reisebøkene til Bennett var populære. Hoemsnes skriver videre at Bennett var ærlig når det kom til hva han synes om hoteller og skystasjoner. Disse kunne få enten ris eller ros i hans reisehåndbok. Positiv omtale i reisehåndboken var en ære, og negativ omtale kunne få folk til å holde seg unna stedet.³²

Disse kommentarene om stedene som ble besøkt var med på å danne bildet til fremtidige besøkende. Hvis forfatteren, enten det var Bennett, Murray eller Nielsen, ga en god anmeldelse av stedet ville dette selvfølgelig fremme mer besøk. Samtidig ville det skape forventninger hos leserne, forventninger som kunne forme deres besøk i negativ eller positiv forstand. Besøket til forfatteren av bøkene var på sett og vis en mal for hva andre kunne forvente. En tidlig form for *Tripadvisor* om en vil, en av få muligheter til å få andres mening om et sted. Kanskje noen få kunne spørre venner eller bekjente om råd for hvor de skulle besøke, men flertallet brukte nok reisehåndbøker, fra blant annet Bennett.

Bennett sitt arbeid med reisehåndboken kan sees på nok en kobling mellom reisehåndbøker i utlandet, og reisehåndbøker hjemme i Norge. Det som skiller Bennett fra Murray og Baedeker sitt arbeid er at Bennett sin bok er skrevet av noen som kjente landet på en annen måte. Selv om Thomas Bennett ikke var født i Norge hadde han bodd her i over 10 år på tidspunktet den første boken ble publisert. Det gir en annen erfaring enn de som kommer noen måneder for å lage en bok av samme type. Likevel skrev ikke Bennett for det hjemlige publikum, men heller de mange besøkende som ville se Norge. Som tilflytter ville Bennetts guide i større grad være i stand til å fange opp Norge og nordmenns merkverdigheter, enn andre som kommer fra Norge.

³⁰ Hoemsnes, *Reiseliv gjennom 150 år*, 54.

³¹ Hoemsnes, *Reiseliv gjennom 150 år*, 73.

³² Hoemsnes, *Reiseliv gjennom 150 år*, 73-74.

2.3 Reisehåndbøker for nordmenn

Når det kommer til reisehåndbøker for Norge velger jeg å støtte meg på Wilhelm Munthe, og hans foredrag om “Våre Reisehåndsbøkers historie”. Hans foredrag er ikke en komplett oversikt, men det later til å være en god gjennomgang av en som allerede har gjort grovarbeidet med å kartlegge norske reisehåndbøker. Wilhelm Munthe (1883-1965) var overbibliotekar ved Universitetsbiblioteket i en årrekke, og hadde en rekke verv, deriblant formann i Den Norske Turistforeningen fra 1940 til 1946.³³

Munthes foredrag starter med Agent Holck sin “Norsk Veyviser for Reysende” fra 1774. Holck, som var en handelsmann fra København, tar for seg postruten fra København til Oslo (datidens Christiania) og videre til Bergen, Trondheim og Stavanger. Munthe er ikke videre imponert over Holck sitt arbeid, og kommer med det som må beskrives som krass kritikk flere steder. Det er flere andre som blir trukket frem av Munthe, og disse blir diskutert i varierende grad av positive ordelag.

Derimot får pipen en annen låt når Munthe tar for seg Yngvar Nielsen. “Vi har vel aldri hverken før eller senere hatt noen mann som hadde så mange forutsetninger for å skape en god reisebok som Yngvar Nielsen.”³⁴ Om hvordan Nielsen skiller seg fra det som har vært tidligere skriver Munthe at “Det tidligere preg av det tilfeldige og amatørmessige er veket for en faglig målbevissthet.”³⁵ Dermed gir det mening å starte med Nielsen. Han danner et skille fra det som har kommet før, og “profesjonaliserer” reisehåndbok som fenomen i Norge.

2.4 Yngvar Nielsen

Hvem var så denne Yngvar Nielsen? Nielsen (1843-1916)³⁶ var en mann av mange talenter og interesser. Selv om han var født i den nasjonalromantiske perioden var han unionist³⁷, og hadde et forhold til det svenske kongehuset og brevvekslet med Kong Oscar selv etter 1905.³⁸ I 1890 ble han professor i geografi og etnografi, selv om historie var det

³³ Norske Biografiske Leksikon, “Wilhelm Munthe”, av Gunnar Christie Wasberg, 20. februar 2023. https://nbl.snl.no/Wilhelm_Munthe

³⁴ Wilhelm Munthe, *Våre Reisehåndbøkers historie* (Oslo: Grøndahl & Sønns Boktrykkeri, 1942), 15.

³⁵ Munthe, *Våre Reisehåndbøkers historie*, 15.

³⁶ Store Norske Leksikon, “Yngvar Nielsen”, av Gunnar Christie Wasberg og Mikkel Berg-Nordlie, Hentet 16. desember 2022 fra https://snl.no/Yngvar_Nielsen.

³⁷ Ruud og Ween, *En trængslernes historie*, 9.

³⁸ “Professor. Dr. Yngvar Nielsen,” *Morgenbladet*, 27. juli 1913, 5.

fagfeltet han brant mest for.³⁹ Nielsen var også en viktig skikkelse innen flere institusjoner som Den Norske Turistforeningen, Etnografisk Folkemuseum og Norsk Folkemuseum. Selvfølgelig var også Nielsen en friluftsmann, og det er nok en av de mange grunnene han tok på seg oppgaven å lage reisehåndbøker for Norge. En av skamplottene på Nielsens rykte er hans “fremrykningsteori” om samene i Røros-området. Teorien gikk ut på at samene hadde vandret inn mye senere enn tidligere antatt, som førte til at samene mistet sin rettsbeskyttelse.⁴⁰ Alt i alt er det mye en kan trekke frem når en skal snakke om Nielsen, men det som vil være relevant i denne oppgaven er hans arbeid med reisehåndbøkene.

Reisehåndboken fra 1879 var den første skrevet av Yngvar Nielsen som var myntet på et norsk publikum, men i realiteten var den utgave nummer fem. Nielsen skriver selv i bokens forord følgende:

Den rejsehaandbog over Norge, som herved for første Gang udkommer i norsk Bearbejdelse, er intet nyt Skrift, idet den i Virkeligheden maa ansees for femte Udgave. Om Høsten 1873 modtog jeg gjennem en Ven Opfordring fra Forlagsfirmaet *W. Muake Sökne, vormals Perthes, Besser & Mauke* i Hamburg til at udarbejde en Rejsehaandbog over mit Fædreland, beregnet paa det tydske rejsende Publikum.⁴¹

Det å reise i Norge var altså ikke bare noe nordmenn gjorde, men også en aktivitet for andre europeere. Videre skriver Nielsen at han ikke hadde noe å støtte seg til på da han startet sitt arbeid med sin første bok, grunnet at den var den første av sitt slag. Nielsen nevner også at han ikke hadde forventet suksessen bøkene skulle ha, og at det tidlig ble fremmet forslag om å lage noe tilsvarende på norsk, men at dette ble utsatt til 1879. Boken er ifølge Nielsen selv basert på hans egne erfaringer, som han har opparbeidet seg på ulike reiser i Norge. Nielsen skriver at det er “faa Dele af Landet, hvor jeg ikke personlig har kunnet undersøge Forholdene”.⁴² Alt i alt kan forordet leses som en personlig hilsen til brukeren av boken. Nielsen setter seg selv inn i teksten, og hans bøker, i motsetning til veibøkene, er personlige i sin stil.

I selve boken er det mange rutebeskrivelser, men også “almindelige bemærkninger” for de reisende. Her kommer Nielsen med interessante råd og bemerkninger til reisende. Disse er vanskelig for meg å evaluere nytten av, da jeg ikke er kjent med det generelle kunnskapsnivået hos brukerne av boken. Han nevner deriblant at en bør ta med minst mulig

³⁹ Ruud og Ween, “*En Trængslernes historie*”, 94-95.

⁴⁰ Ruud og Ween, “*En Trængslernes Historie*”, 174.

⁴¹ Yngvar Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge* (Kristiania: ALB. Cammermeyers Forlag, 1879), III.

⁴² Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge*, V.

klær, men heller vie plass til sysaker da reparasjoner er nødvendig. I de nordlige strøk bør en være forberedt på alt, men han tar seg også plass til å nevne at tøfler kan være fint å ha på etter “endte Dagsmarch”. Nilsen kommer med råd angående hvor mye mat en bør bære på, men også hvor en kan spise langs veien, samt hva en bør forvente å betale for kost og losji. Han skriver om renslighet, at en bør ta et bad når muligheten byr seg, og at føttene bør vaskes med lunkent vann. Dagsmarsjen bør ikke være lengre enn 35 kilometer, og en bør ta hviledager. Han minner også litt om min bestefar til tider, men bemerkninger om at “Det er et Vidunder, at ikke flere af vore Turister derved have mistet Liv eller Helbred” når han snakker om vading over elv.⁴³ Gjennom hans korte bemerkninger om disse ulike temaene føler jeg at en får et slags bilde av hvem Nielsen var. Boken gir råd, men det er så åpenbart hvem som er avsender. Dette er stor kontrast til den sterile tilnærmingen den første veiboken skulle ha mange år senere.

For bokens “Rejseplaner” er det mye forskjellig en kan finne. Her gir Nielsen inspirasjon eller ideer til ulike ruter en som reisende kan ta, basert på hvor mye tid en vil stille til rådighet. Den lengste turen er på 8 uker, da fra Oslo til Nordkapp, og tilbake via Bergen. De korteste er på 8 dager, men da hovedsakelig med bena som fremkomstmiddel.⁴⁴ Disse reiseplanene er korte, og gir få detaljer, det er derfor de er å forstå som inspirasjon. Hvis en ønsker mer kjøtt på beinet, må en gå inn i selve teksten, og se hva Nielsen skriver om de ulike rutene.

Bokens første “ordinære” side er om “Kristiania”, alt før har vært en del av bokens “forord”. Riktignok har boken fra 1879 kun viet plass til å gå i detalj på tre av landets byer, Kristiania, Thronhjøm og Bergen. Felles for alle byene er rikelig med informasjon. Vi kan lese om hvordan en kan komme seg dit, samt hva en kan gjøre eller besøke. Det er også informasjon om områdene rundt.⁴⁵ Slike detaljer om byer var en ide lignende bøker i sjangeren tok med videre.

Selve rutebeskrivelsene til Nielsen er svært detaljerte. For reisen mellom Kristiania og Thronhjøm beskriver han den på to vis, med jernbane og langs landeveien. Hvis en skulle ta jernbanen forteller han om pris, så vel om hva en kunne se på turen. Nielsen bruker også flittig sideruter, altså hva en kunne gjøre om en ville gå av toget på forskjellige steder. For ruten langs landeveien følger også detaljer, og her kan vi se elementer som også er med i veiboken. Dette var kort informasjon om steder underveis i ruten. I det Nielsen sin rute mot

⁴³ Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge*, XII-XVIII.

⁴⁴ Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge*, XXI-XXIII.

⁴⁵ Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge*.

Trondheim kommer til Lillehammer nevner han hotellene i byen samt at han skriver “Byen der er anlagt 1827, tæller nu 1547 Indb”.⁴⁶ Denne korte beskrivelsen av steder er åpenbart noe som var en god ide, og dermed ble tatt med videre til veiboken. Også for ruten langs landeveien er det mange detaljer om hva en kan se. Siderutene er også gjeldende her. Avslutningsvis kan en finne et register over de ulike stedene i boken, som en kan slå opp i hvis det er noe spesifikt en er på kikk etter. Alt i alt kan en se likheter til veiboken, selv om forskjellene også er der. Riktignok er det et stort spenn i tid mellom 1879 og 1928, så forskjeller er ikke så veldig rart. Veiboken selv endret seg betydelig på nærmere 50 år. La oss nå se på utgaven fra 1915, den siste som Nielsen skrev.

Reisehaandbog over Norge fra 1915 var Nielsens siste. Basert på hva jeg har funnet på Nasjonalbiblioteket finnes denne i to varianter. Enten som en murstein på over 500 sider, samt kart som ikke er paginerte eller så finnes den i en tobinds-versjon. (For reisende gir det mening å ha mindre utgaver i bagasjen. Innholdet ser ut til å være likt for begge to, men for klarhets skyld har jeg sett på varianten som er udelt.)

Bokens forord kan leses som en oppsummering av Nielsens arbeid så langt. Nielsen skriver at gjennom de 12 utgavene, fra 1879 til 1915, har det vært store endringer i Norge. Han trekker frem at en har gått over til “virkelige Hoteller i europæisk Forstand”⁴⁷, fra tidligere enkel kvartering. Litt personlig skriver Nielsen at hans første store fottur var høsten 1859, med to venner, inspirerte han til å se nærmere på kart over Norge og hvilke ruter han kunne ta i landet. Dette var et prosjekt som skulle ta mange år før han kunne si seg ferdig. “Først i 1911 stod jeg ved Pasvikelven og kunde sige, at jeg omtrent var færdig efter 52 Sommere.”⁴⁸ Nilsen er også litt høy i hatten, og kommer med skryt av sitt eget prosjekt. “Idet jeg har vandret Landet rundt, har jeg da ikke forgjæves slidt de mange Sko, i hvilken Henseende jeg maaske har sat en Rekord, hvilke neppe nogen anden i denne Jerbanernes Ære vil stræbe at gjøre efter”.⁴⁹ Igjen setter Nielsen seg inn i sin egen bok, han er med som forfatter, og dette i mye større grad enn i noen av veibøkene.

I delen med “Almindelige Bemærkninger” fortsetter Nielsens stemme å gjøre seg gjeldende. Selv om det er klare likhetstrekk med denne seksjonen og samme del fra 1879 er det også store forskjeller. Seksjonen i 1915 er betraktelig kortere, og alle tabellene en kunne finne i 1879 er borte. Det at Nielsen nevner utbredelsen av automobilruter er også med på å

⁴⁶ Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge*, 77.

⁴⁷ Nielsen, *Reisehaandbog over Norge* (Christiania: ALB. Cammermeyers Forlag, 1915).

⁴⁸ Nielsen, *Reisehaandbog over Norge*.

⁴⁹ Nielsen, *Reisehaandbog over Norge*.

datere teksten. For Nielsens kommentarer om alt fra hva en bør ha på til hvor langt en bør gå på en dag så sier han i bunn grunn det samme som i 1879, selv om tekstene ikke er identiske. Bare for å ta et eksempel kan vi trekke frem hva Nielsen skriver om dagsmarsjen i 1879 og 1915.

“Dagsmarschen bør i Regelen ikke være over 35 Kilometer. Af og til bør man tage en Hviledag. Den, der ikke har prøvet sine Kræfter, bør i Begyndelsen altid være forsigtig.”⁵⁰

“Dagsmarschen nødig over 35 km. Af og til en Hviledag: Den, som ikke har forsøgt sine Kræfter, bør i Begyndelsen prøve sig frem. Med Skyds tilbagelægges sjelden 100 km. om Dagen, alm. 60-80.”⁵¹

Ellers virker det ikke til å være noen fundamentale forskjeller på Nielsens siste utgave, kontra hans første. De fylte begge sitt formål. Formålet var å bistå nordmenn som ville reise i landet. De materielle forutsetningene endret seg, i form av ny teknologi og nye veier. Samtidig som leserne ble kjent med Nielsen gjennom boken, kunne også Nielsen bli kjent med leserne. Gjennom sine mange vandringer i landet møtte nok Nielsen mange mennesker, og gjennom disse møtene kunne han få tilbakemeldinger fra folk på boken. Dette, og tilbakemeldinger fra forlaget, gjorde nok at boken endret seg i takt med samfunnet rundt.

Yngvar Nielsen fikk heldigvis fullført sitt prosjekt før han døde. Med han mistet Norge en stor, men problematisk skikkelse. Skoene etter Nielsen var ikke lett å fylle, og det gikk nesten ti år før noen var villig til å prøve seg på noen nye reisehåndbøker over landet.

2.5 Mannen som prøve å fylle Nielsens sko

Den som tok opp fakkelen etter Nielsens død var Kristian Gran Gleditsch. Munthe, som hadde skrevet mange sider om Nielsen, viet knapp en side til Gleditsch og hans arbeid. Det som skiller Gleditsch i fra sin forgjenger, ifølge Munthe, er at verket er mindre personlig. Samt at boken i større grad er preget av bilen, reisen går mye raskere. Detaljene som en kunne finne fra Nielsens langsomme reise er ikke lenger til stede når farten økte slik som bilen tillot.⁵² Gleditschs var ikke ansett høyt i Munthes øyne, men det kan nok ha kommet av hva han ble sammenlignet med.

⁵⁰ Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge*, XVI.

⁵¹ Nielsen, *Reisehaandbog over Norge*, 2.

⁵² Munthe, *Våre Reisehåndbøkers historie*, 21.

Gleditsch skrev “Reisehåndbok over Norge” i fire bind i samarbeid med Landsforeningen for Reiselivet i Norge. I bokens forord står det at det var planlagt seks bind totalt. Et for hver av våre landsdeler, Østlandet, Vestlandet, Sørlandet og Telemark, Trøndelag og Møre, Nord-Norge, og et siste over landets “centrale fjelltrakter”.⁵³ Jeg har gått gjennom bind en til fire på *NB.no*, men var ikke i stand til å finne bindet som tar for seg Nord-Norge og fjelltraktene. Det kan være slik at disse aldri ble produsert. Utover denne kommentaren vier jeg ikke mer plass til bindene som mangler, men det kan være et interessant spor for noen andre å følge. Bind 1 og 2 kom ut i 1925, bind 3 i 1926, og bind 4 i 1927.

I sin første bok bruker Gleditsch deler av sitt forord på å rose Nielsen samt fortelle om deres relasjon. De to hadde jobbet sammen på de to siste utgavene av Nielsens reisehåndbok, hvor Gleditsch hadde hjulpet til med “supplering av teksten og dels (vesentlig) ved utarbeidelsen av kartene”.⁵⁴ Gleditsch skriver at Nielsens reisehåndbok var verdsatt høyt, og at han anser seg som i stand til å ta på seg oppgaven med å lage en ny reisehåndbok, siden han har vandret 35 år i Norge. Dette med kart, kompass, og “Yngvar Nielsen” som sine beste venner på tur, da boken og ikke mannen.⁵⁵ (En “Yngvar” eller “Yngvar Nilsen” var ofte en referanse til boken mannen utga.)

En kan tidlig i boken se at det er hentet inspirasjon fra Nielsen, selv om det er tydelig at noen andre fører pennen. Det Nielsen valgte å kalle “alminnelige bemerkninger” har Gleditsch omdøpt “råd og vink”. Tonen er også en annen, noen som er tydelig hvis vi ser på hva de skrev om kryssing av elv. Nielsens formulering er “Vadning af Elve er ofte en risikabel Sag og bør derfor saa meget som muligt undgaaes. Det er et Vidunder, at ikke flere af vore Turister derved have mistet Liv eller Helbred.”⁵⁶ Tonen er alarmerende, den snakker om fare. Gleditsch derimot sier bare; “Vær forsiktig ved vadning av elver”.⁵⁷ Dette er nok en del av hva Munthe mente når han skrev boken var mindre personlig enn sin forgjenger.

Reisebøkene til både Nielsen og Gleditsch hadde reklame i seg. I utgavene til Gleditsch er de riktignok “kamouflert” under overskriften “Hoteller og opplysninger av interesse for reisende”, men med ordet annonse skrevet nede i høyre hjørnet på første side av

⁵³ Gleditsch, *Reisehåndbok over Norge*, bind 1, VII.

⁵⁴ Kristian Gran Gleditsch, *Reisehåndbok over Norge: Østlandet*, bind 1 (Oslo: H: Aschehoug & Co. (W. Nygaard), 1925), VII.

⁵⁵ Gleditsch, *Reisehåndbok over Norge*, bind 1, VII.

⁵⁶ Nielsen, *Rejsehaandbog over Norge*, XVI.

⁵⁷ Gleditsch, *Reisehåndbok over Norge*, bind 1, X.

seksjonen.⁵⁸ Hos Gleditsch er reklamen helt bakerst i boken, men hos Nilsen er reklamen både i starten og slutten av boken. Reklamen er ikke tilfeldig, men relevant for brukeren av bøkene. Reklamen er heller ikke å finne i teksten, den holder seg langt unna selve “innholdet” i bøkene, og det er slik å forstå at det er et skille mellom ordene til Nielsen og Gleditsch og det annonsørene vil formidle. Den første veiboken til NAF hadde ingen reklame, selv om det ikke er tilfelle for utgavene som skulle komme etter.

Bilen gjorde sitt inntog i Norge samtidig som Nielsen jobbet med sin siste utgave, og var blitt desto vanligere i det Gleditsch sine bøker kom ut. Norges Automobil-Forbund ble stiftet i 1924, med det var ikke den første bilorganisasjonen i landet. Det var nemlig Norsk Automobilklub som slo NAF med mange år.

2.6 KNA - Den første bilforeningen

I 1907, 17 år før NAF ble stiftet, fikk Norge sin første automobilforening. Dette var Norsk Automobilklub (NAK). Det første året hadde foreningen kun 37 medlemmer, men kunne skryte av omtrent 500 medlemmer ved inngangen til 1917.⁵⁹ I 1913 ble kong Haakon VII medlem av foreningen, etter at han hadde anskaffet seg to biler av merket Minerva. I tillegg til innmeldingen gikk også kongen inn for å være foreningens beskytter. Dette førte til et navnebytte. Fra og med 1913 het altså foreningen Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), og navnet har vært i bruk siden.⁶⁰ I tillegg til Kongen, som var foreningens beskytter, var både dronning Maud og kronprins Olav “fyrstelige æresmedlemmer”. Prins Axel av Danmark måtte nøye seg med å være ordinært æresmedlem.⁶¹

KNAs første rutebok kom ut i 1920. Den ble utarbeidet av major N. Ræder. Allerede her begynte KNA arbeidet med å skape en god trafikkultur. Dette ble gjort gjennom “å oppdra” bilistene. På en av de første sidene i ruteboken blir vi møtt med en oppfordring til medlemmene. Den ber om at medlemmene kjører “hensynsfull og forsiktig”. Videre står det følgende;

⁵⁸ Gleditsch, *Reisehåndbok over Norge*, bind 1, 225.

⁵⁹ Jon Winding-Sørensen, *KNA 1907-2007: ekte bilglede i hundre* (Oslo: Yrkeslitteratur as, 2007), 26

⁶⁰ Kongelig Norsk Automobilklub, “Bilfolkets stemme siden bilens barndom,” Hentet 23. februar 2023 fra <https://kna.no/om-kna/kna-historien/>.

⁶¹ KNA, *Kongelig Norsk Automobilklubs Rutebok og Årbok 1926* (Oslo, J. Chr. Gundersen Boktrykkeri, 1926), 418.

Det store nye antal automobilister har i nogen grad ved neglisering av kjørebestemmelser og hensynløs optræden bidraget til at berøve os den gode plads i publikums omdømme som allerede var opnaad. Det er derfor dobbelt nødvendig at klubbens medlemmer ved sit eksempel, ved direkte paavirkning, paatale av forseelser og paa enhver anden maate bidrar til at vinde det tapte tilbage.⁶²

Basert på utdraget er det klart at bilens omdømme var viktig. I 1920 var det store begrensninger på bilkjøringen, noe som ikke var i KNAs interesse. For at organisasjonen skulle få den friheten de ønsket for bilkjøring måtte folk se bilen og førerne i et positivt lys. 1920 var et forferdelig år for bilens omdømme ifølge Ulrik Eriksen, historiker, medievitner, og samferdselsentusiast.⁶³ Etter en kraftig økning i bilparken etter slutten av første verdenskrig var det flere biler på veiene i hovedstaden, som også ble reflektert i dødstillene. Bare i første halvdel av 1920 hadde dobbelt så mange dødd i trafikken som i hele 1919.⁶⁴ Dermed er det ikke rart at KNA oppfordret sine medlemmer til å kjøre pent. Videre ble medlemmene oppfordret til å sende inn rettelser på feil i ruteboken, komme med forslag til nye ruter, andre opplysninger som skal med, og forslag til nye bensindepoter.⁶⁵ I motsetning fra reisehåndbøker fra tidligere av, var Ruteboken gitt ut av en organisasjon med medlemmer. Min forståelse er at gjennom å spørre om medlemmenes bidrag ville de føle større eierskap til boken og prosjektet som helhet, samt at det vil lette litt på arbeidsbyrden til de som sto bak boken. Det kan være grunnen til at en slik formulering om at medlemmene skulle bidra ble fast inventar i senere utgaver, og i NAFs veibok.

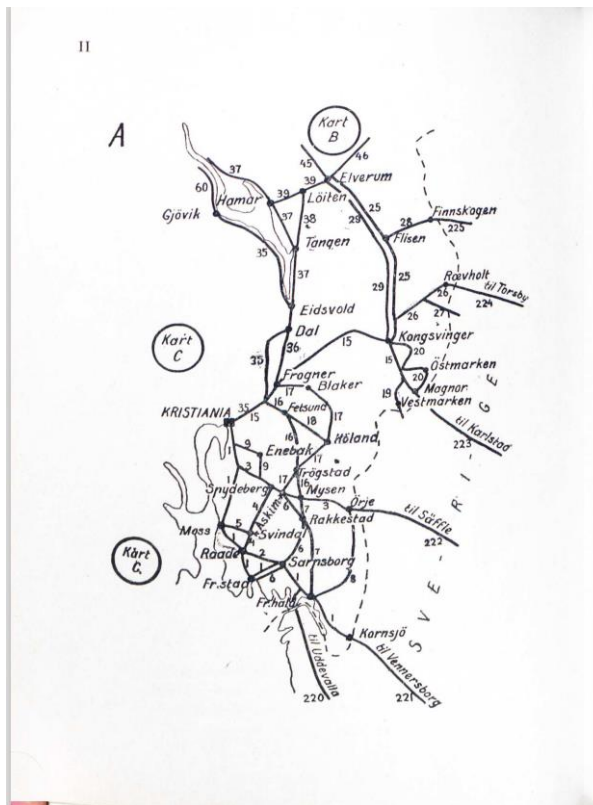
Boken har også bykart over en rekke norske byer, i alfabetisk rekkefølge. Unntaket er Kristiania, som er først. På kartene kan en se en enkel fremstilling av byenes gater, med de viktigste markert i rødt. Min egen antagelse er at dette er gjennomfartsårene for å komme seg inn eller ut av byen. For hver av byene er også et hotell markert.

⁶² N. Ræder, red, *Kongelig Norsk Automobilklubs Rutebok 1920* (Kristiania: J. Chr. Gundersens Boktrykkeri).

⁶³ Ulrik Eriksen, *Et land på fire hjul - Hvordan bilen erobret Norge* (Oslo: Res Publica, 2019), 19.

⁶⁴ Eriksen, *Et land på fire hjul*, 20.

⁶⁵ Ræder, *Rutebok 1920*.



Fortegnelse over de beskrevne norske automobilveier.

Rute	Kart A.	Side
1. Kristiania—Kornsjø over Moss—Raade—Fredrikstad—Sarsborg—Fredrikshald		1
2. Raade—Greaker		7
3. Kristiania—Ørje (riksgrænsen) over Askim		8
4. Spydeberg—Skiptvet—Svindal—Raade		11
5. Moss—Vaaler—Svindal		12
6. Askim—Eidsberg—Rakkestad—Sarsborg—Fredrikstad (ostre)		13
7. Mysen—Fredrikshald over Rakkestad		16
8. Ørje—Fredrikshald		18
9. Kristiania—Ljan—Enebakk—Krankstad		19
15. Kristiania—Kongsvinger—Magnor		21
16. Kjellerholen bro—Fetsund—Mysen		25
17. Frogner—Blaker—Bjørkelangen—Holand—Trogstad—Askim		27
18. Fetsund—Holand		30
19. Skotterud—Vestmarken—Riksgrænsen		31
20. Kongsvinger—Vingersjøen—Granli—Aabogen—Østmarken—Magnor		32
25. Kongsvinger—Elverum paa Glommens østside		34
26. Roverud—Røvholt—Riksgrænsen		37
27. Lundersæter—Øieren—Riksgrænsen		38
28. Flisen—Finskogen—Riksgrænsen		39
29. Kongsvinger—Elverum jf. st. paa Glommens vestside		40
35. Kristiania—Eidsvold—Gjøvik over Holter—Gardemoen		42
36. Skedsmokorset—Dal over Kløfven—Jesseim		46
37. Eidsvold—Hamar—Lillehammer—Faaberg		47
38. Tangen—Løiten		51
39. Hamar—Elverum		52

Bilde 1: Kart og ruter i ruteboken. Ræder, *Kongelig Norsk Automobilklubs Rutebok 1920*, II-III.

Hovedfokuset i Ruteboken er selvfølgelig rutene. Over en dobbeltside er det et kart på den ene siden, og en oversikt over rutene på den andre. Veiene mellom de ulike stedene på kartet har nummer, som passer til rutens plassering i oversikten. Denne formen for kart og nummer er noe som skulle bli med videre. Det er totalt syv doble sider, hvor hvert kart har sin egen bokstav, fra A til G, med tilsvarende ruter. Bokens første rute går fra Kristiania til Kornsjø, en distanse på neste 17 mil. Måten rutene er lagt opp på er med generell beskrivelse av veien til å begynne med, for deretter å ha en tredeling av fakta etterpå. Denne tredelingen består av en del som tar for seg stedsnavn, og hvor en skal kjøre når veiene deler seg. I rutens begynnelse, i Kristiania sentrum, forteller akkurat hvilke gater en skal kjøre for å komme ut av byen, blant annet. For senere kryss, i mindre steder som Bækkelaget og Gjersjøen, så er instruksene bare om å kjøre rett frem, til høyre eller til venstre. Den andre delen har en avstandstabell, som forteller hvor langt en har kjørt, og hvor langt det er igjen til rutens ende. Den tredje og siste har bemerkninger. For denne delen later det til å være et stort spenn i hva disse kan bestå av. For Kristiania informeres det om at ytterligere informasjon om byen er på en annen side, ellers står det om mulige avstikkere fra hovedruten.⁶⁶ Vi kan sammenligne

⁶⁶ Ræder, *Rutebok 1920*, 1.

hvordan den første ruten ble beskrevet i boken fra 1920, kontra hvordan den ble beskrevet i boken fra 1926.

“Mest ældre, smaabakket vei, maks.stigning i bakkene 1: 10, og i de jevne stigninger 1: 17, veibredde 4-6 m., veidækket gjennomgående godt”.⁶⁷

“Mest eldre, småbakket vei, maks. stigning ca. 1: 10, veibredde 4 - 6 m., veidekket gjennomgående godt.”⁶⁸

Begge beskrivelsene tar for seg den samme ruten, Kristiania/Oslo til Kornsjø, men svært lite er endret. Skrivemåten er endret, men utenom er den eneste endringen at beskrivelsen ikke sier noe om den generelle stigningen, kun den maksimale.

I Ruteboken av 1920 vil en også finne andre ting. Det kan nevnes at det er beskrevet ruter gjennom Europa. Disse er ikke detaljert, men forteller om veier en kan ta mellom store europeiske byer, og hvilke mindre byer en da må kjøre gjennom, og hvor lange de ulike rutene er.⁶⁹ Det er også en liste over bensindepoter, i alfabetisk rekkefølge.⁷⁰

Bensindepodene, som mye annet, var en del av infrastrukturen rundt bilen. I likhet med bedre veier, garasjer og verksteder, gjorde de det mulig å bruke bilen. I den tidlige perioden var det ingen selvfølge at dette var på plass, og fylling av drivstoff måtte planlegges. Et tydelig eksempel på dette er at Norsk Brændselolje, en forgjenger av dagens Equinor, kun hadde en bensinstasjon i Oslo i 1922. I 1926 var tallet vokst til 10, men i 1930 var det hele 391. Andre byer i Norge opplevde også vekst i antall bensinstasjoner i samme periode, men ikke på langt nær like stor vekst som Oslo. Nærmest er Trondheim som gikk fra 0 i 1928 til 50 i 1930.⁷¹ Her vil en nok mange se likheten til elbilladere i dag, og hvordan infrastrukturen rundt elbiler fortsatt er “underveis”. En kan også trekke paralleller bakover i tid til Nielsen, og hans fokus på stoppesteder langs ruten. Turen måtte planlegges, og da var det fint å ha med et verktøy for å best mulig kunne gjøre det.

Det bør også nevnes at denne boken inneholder reklame. Reklamen er å finne på de første og de siste sidene i boken, så det forstyrrer ikke bokens innhold. Produktene det reklameres for er relevante for brukeren av boken å vite om, som biler, gummi, forsikring,

⁶⁷ Ræder, *Rutebok 1920*, 1.

⁶⁸ Ræder, *Rutebok 1920*, 81.

⁶⁹ Ræder, *Rutebok 1920*, 243-251.

⁷⁰ Ræder, *Rutebok 1920*, 252-254.

⁷¹ Liv Ramskjær, “Kampen om markedsandelene - Etablering av forhandlernetttverk for bensin i Norge 1920.1940,” Volund: årbok for selskapet Norsk teknisk museum, 1996, 91.

eller annet utstyr til bilen. Den kan heller forstås som ekstra innhold, som leserne kan ha dratt nytte av.

Som nevnt tidligere kom neste utgave av ruteboken i 1926. Dette var en kombinert rute- og årbok. Rutebok-delen av boken er en videreføring av arbeidet i 1920-utgaven, mens årboken hadde utkommet to ganger tidligere, i 1924 og 1925. I bokens forord kan vi lese at årbok har “en rekke opplysninger av interesse både for klubbens medlemmer og andre automobilister”.⁷² Videre skriver KNA at ruteavdelingen -ikke har blitt helt komplett, og kun de viktigste veiene er blitt beskrevet. De viktigste rutene i boken er ledsaget av en kartskisse som viser landskapet.⁷³ Dette tok KNA med seg videre, og slike skisser ble også fast inventar i NAFs veibok fra 1935. Som en kombinert rute- og årbok var innholdet allsidig. I motsetning til den første av NAFs veibøker var innholdet noe annet enn bare ruter og byer. KNAs bok fra 1926 har noe informasjon om KNA, men også annen informasjon som kan være relevant for en bilist. En kan nevne motorvognloven av 1926, skatter og avgifter, trafikkregler, forsikring og reiser i utlandet. Boken har også en rekke ulike oversikter, deriblant viser den forhandlere for en rekke produkter i Oslo, deriblant bil. Hvis en skulle trenge en oversikt over hoteller, så har boken det også, samt oversikt over bensinstasjoner. Igjen kom det informasjon om den nødvendige infrastrukturen rundt bil. Boken avsluttes med mer informasjon om KNA, og en oversikt over foreningens medlemmer.⁷⁴ Dette var nok mer relevant for årbok-delen av boken.

Hvis en skulle ut på tur i 1926 ville det vært naturlig å slå opp i bokens ruteavdeling. Her ville en blant annet finne informasjon om “avstande langs de viktigste hovedveier i Norge”. Videre er det en “rettledning ved bruk av rutebeskrivelsene” og et kart over Norge helt nord til Mosjøen. På kartet har de ulike veirutene bokstaver som samsvarer med deres alfabetiske plassering. Vi kan se nærmere på den første av disse rutene. Rute A strekker seg fra Oslo til Kornsjø, og hvordan ruten ble beskrevet har vi allerede sett på. Ruten går gjennom en rekke steder, deriblant Hølen. Ruteboken forteller oss at Hølen har hotell, flere fabrikker, 600 innbyggere, og et sted hvor en kunne skaffe bensin. Boken opplyser også om at her er maksfart 15 kilometer i timen.⁷⁵ Med de gode beskrivelsene, og kartskissene på siden, ville det ha vært vanskelig å rote seg bort. En får som sagt rikelig med informasjon om de steder en kjører gjennom, som må ha vært flott for de kjørende. Det er nærmest som å ha

⁷² KNA, *Rutebok og Årbok 1926*, 9.

⁷³ KNA, *Rutebok og Årbok 1926*, 9.

⁷⁴ KNA, *Rutebok og Årbok 1926*, 461-462.

⁷⁵ KNA, *Rutebok og Årbok 1926*, 81.

med en lokal guide. Mange av disse ideene kan en også se i NAFs egen veibok når den kom ut. Egentlig er måten rutene blir fremstilt på lik fra 1920 utgaven, men det er noen endringer. Kartskisser er kommet med, og den tredelingen av informasjonen er forsvunnet til fordel for en mer letlest tekst. Informasjonen er der fremdeles, den er bare lagt frem på et annet vis.

Et viktig element i NAFs veibøker har vært beskrivelsen av byer og andre større steder. Dette er ikke å finne i KNAs rutebok fra 1926 eller 1927. Det som derimot er tilfelle, er at steder en kjører gjennom blir kort beskrevet. For enkelte av byene i boken er det også bykart som gir et greit bilde av de ulike byenes utforming. Antall byer med slike kart økte fra 1926 til 1927. Som nevnt ovenfor er det skrevet kort om de steder en kjører gjennom, også de ulike byene. Bokens A rute, som går gjennom blant annet Sarpsborg, har dette å si om byen:

Sarpsborg kjøpstad. Se side 276. 11 000 innb. En av Norges eldste byer. Grunnl. av Olav den Hellige 1016. Bensin se side

De store bruk og fabrikker *Borregaard* og *Hafslund*. Glomma danner *Sarpen* (Sarpsborgfossen) 22. høi ca. 70 000 hestekrefter. Kjør fra Torvet St. Mariegt. t. Sarpsbr. o. fossen⁷⁶

Om en følger anvisningen om å slå opp på side 276 vil en finne en oversikt over byens bensinstasjoner. På samme side står det også om hva en kan finne i Moss, hvor det er hotell og reparasjonsverksted i tillegg til mange bensinstasjoner.⁷⁷ Fordelen med denne måten å gjøre det på er at informasjon om hva en kan finne i de ulike byene og stedene er på et sted, ulempen er at informasjon ikke dukker opp når en leser om byen for første gang. Det førte nok til noe ekstra blaing for brukerne av boken. Det var heller ikke en ide NAF tok med seg når de skulle lage sin veibok.

Reklamen, som tidligere bare var ved bokens start og slutt, har nå kommet inn i selve boken. Reklamen som vises er fortsatt relevant for bilisten, slik som biler og utstyr til bilen. Med det faktum at reklamen ikke lenger skiller fra resten av bokens innhold føles den i større grad pågående. Det var denne formen for reklame som skulle bli gjeldende også i NAFs veibøker.

⁷⁶ KNA, *Rutebok og Årbok 1926*, 82.

⁷⁷ KNA, *Rutebok og Årbok 1926*, 276.

2.7 Konklusjon

Gjennom kapitlet har vi sett på historien til reisehåndbøker for Norge i inn- og utland. Sjangeren som har hatt en lang tradisjon har utviklet seg, og gjør det fremdeles. Veiboken som en del av denne sjangeren har hentet inspirasjon fra det som kom før. Noen av dette kan ha vært bevisste valg fra bokens redaksjon, mens andre inspirasjon kan ha vært mer ubevisste. Valg som har påvirker veiboken kan ha blitt tatt fordi de følte riktig, uten at en viet flere tanker til det.

NAFs veibok var noe som var etterspurt av medlemmene, de ønsket noe som kunne hjelpe dem å navigere landet. Dette ønsket er ikke ulikt hvordan Nielsen og Gleditsch ble etterspurt å lage bøker for landet. Nok en likhet til Nielsen er at den er skrevet av noen som kjenner landet. For å kunne beskrive rutene som er å finne i veiboken måtte en nesten kjøre dem selv, eller stå seg på kjentfolk. Begge deler er noe NAF har gjort opp gjennom årene. Hvor Nielsen gikk over hele landet var det noe av redaktørene i veiboken som kjørte bak i hans fotspor.

Noe av inspirasjonen er lettere å se, og det er ikke alltid en trenger å åpne boken for å få den med seg. Jeg snakker selvfølgelig om det røde omslaget. Det røde omslaget var et symbol på selve sjangeren. Det var neppe tilfeldig at dette også prydet veibøkene på 1930-tallet, og har returnert ved flere anledninger siden. Med den røde permen lånte veiboken kredibiliteten fra tidligere autoriteter innenfor sjangeren.

Veiboken har også hentet mye fra KNAs rutebøker. Det er ikke så rart heller, med tanke på at disse kjørte opp sporet. Likevel er det nok sannsynlig at også disse hentet inspirasjon fra det som kom før, og lignende bøker på kontinentet.

Selv om veiboken hentet inspirasjon fra mange steder, har den gjennom årene blitt noe eget. Inspirasjon alene var ikke nok til å løfte boken til det den er i dag. For å få den plassen veiboken har i dag krevdes det at det ble levert kvalitet gjennom flere år. Fokuset for neste kapittel blir den første fasen til veiboken, 1928 til 1939.

Kapittel 3 - Veibokens første fase, 1928-1939

Hensikten har vært å gjøre N. A. F. 's veibok til et standardverk, som gir alle ønskelige opplysninger for turkjøring med motorvogn i Norge. Veiboken er ennå ikke komplett, men den er "på vei" til å bli det.⁷⁸

Ordene over er fra 1930, og skrevet av daværende NAF-direktør A. D. Dahl. Det viser at NAF fra tidlig av hadde ambisjoner om å levere et godt produkt. Forrige kapittel tok for seg hvor veiboken kom fra, hvilke tradisjoner den er en del av. I dette kapittelet skal vi se på hvordan utviklet seg bort fra denne tradisjonen, og ble noe eget. Det kapittelet beskriver veiboken i den første fase, og ser på hvilket innhold den hadde i perioden. For at en skal forstå tiden har jeg tatt for meg noen faktorer jeg anså som viktig for bilkjøring i denne fasen, nemlig lovverket, veinettet, og utbredelsen av bil.

3.1 Bakgrunn og kontekst

Den første veiboken fra NAF kom ut i 1928, kun fire år etter at NAF ble stiftet. I forkant av at NAFs medlemmer kunne ta boken med seg på tur i Norge, var det flere ting som måtte på plass. Dette delkapittelet vil ta for seg den tidlige bilhistorien i Norge, samt hva jeg mener var viktige elementer for at det skulle være lettest mulig å bruke veiboken på tur i Norge.

Den norske bilhistorien begynner på slutten av 1800-tallet. Året 1895 kom den første bilen til Norge, etterfulgt av bil nummer to i 1898.⁷⁹ Noe umiddelbar eksplosjon var det altså ikke, men likevel hadde bilparken en eksponentiell vekst i den tidlige perioden. Antall kjøretøy var i 1910 oppe i over 400, og antall var steget til over 1000 i 1913. Dette antall var riktignok både biler og motorsykler.⁸⁰ Allerede i 1915 var tallet doblet til 2033⁸¹, og 1920

⁷⁸ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1930* (Oslo: S & Jul Sørensen boktrykkeri, 1930), forord.

⁷⁹ Bård Toldnes, "Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang - Integrering av ny teknologi i perioden 1895-1926" (Doktoravhandling, NTNU, 2007), 47.

⁸⁰ Dag Bjørnland, *Vegen og samfunnet* (Drammen: Vegdirektoratet, 1989), 106.

⁸¹ Det Statistiske Centralbyraa, *Statistisk Aarboek for Kongeriket Norge 35te Aargang 1915* (Kristiania: H. Aschehoug & co, 1916), 67.

oversteg tallet motorkjøretøy 10 000, hvorav en tredjedel var motorsykler.⁸² Året før den første veiboken til NAF kom ut, i 1927, var det 33 000 biler i Norge.⁸³

Noen annet som var nødvendig for at bilene skulle kunne kjøre rundt i landet var veiene. Per Østby, bil- og veihistoriker, skriver at det er “en sammenheng som det er lett å glemme fordi den er så selvsagt og banal”.⁸⁴ Veiene som var i Norge på starten av 1900-tallet var ikke bygd for bilen. De var bygd for hest og kjerre. Standarden på de norske veiene var i hovedsak ikke god nok for biltrafikken. Allerede i 1899 ba daværende vegdirektør Krag om 30 000 kroner for å utbedre enkelte strekninger for biltrafikk, men endte kun opp med en bevilgning på 5000 kroner.⁸⁵ Fra tidlig av var det altså folk som så mulighetene med den nye teknologien, men Krag forsto også at det måtte legges til rette for bruk. Også Krags etterfølger, vegdirektør Skougaard forsto at bilen skulle bli viktig. I 1909 sa Skougaard at “Automobiltrafikken vil rimeligvis snart komme til ogsaa i vort land at bli en saavidt betydelig transportfaktor, at man ikke kan undlate at ta hensyn til den saavel ved bygning som vedlikehold av vore veier”.⁸⁶

Det å si noe generelt om hvordan det sto til med veinettet i Norge før 1928 kan være vanskelig. Forskjellene mellom ulike deler av landet var store. Veinettet var heller ikke like sammenhengende som det vi har i dag, selv om det ble gjort utbedringer. Blant annet var det lenge et ønske om å forlenge hovedveien nordover, da den stoppet ved Namsskogan. I denne saken kom forsvarsdepartementet på banen, og mente at utbygging burde skje av militære grunner, samt at det var viktig med tanke på bygging av Nord-Norge-banen. Dette førte til bevilgninger fra Stortinget på 20 000 kroner årlig, selv om det var langt fra nok.⁸⁷ Bjørnland skriver at når bilen virkelig begynte å bli en faktor på norske veier var standarden for lav, veiene ikke bred nok, og veinettet var ikke sammenhengende.⁸⁸ Hvis ønsket var at bilistene skulle ta seg frem på egen hånd, måtte dette være sikkert og mulig. Dette var ikke tilfellet i hele landet på denne tiden.

Selv om standarden på veiene var ulik, var det også en siste ting som var viktig for at norske sjåførere kunne ta bilen fatt gjennom landet, nemlig lovverket. De første bilene kom kanskje litt brått på styresmaktene, og lovverket som regulerte dem var nok ikke det mest

⁸² Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 137.

⁸³ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 139.

⁸⁴ Per Østby, “Flukten fra Detroit - Bilens integrasjon i det norske samfunnet” (Doktoravhandling, Universitet i Trondheim, 1995), 39.

⁸⁵ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 83.

⁸⁶ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 83.

⁸⁷ Bjørnland, *Vegen og samfunnet*, 68.

⁸⁸ Bjørnland, *Vegen og Samfunnet*, 157.

gjennomtenkte. På starten av 1900-tallet var slik at en måtte søke om tillatelse av amtmannen for å kjøre bil i amtet, og hvis gikk turen gjennom flere amt betydde det søknader til hver og en.⁸⁹ En historie Toldnes trekker frem er om en bilist som i 1907 måtte ha en syklist som forridder på en del av strekningen. På en annen del av strekningen måtte bilisten ha en hest spent fast til bilen.⁹⁰ For at bilen skulle nå ut bredere måtte slike reguleringer vekk, det måtte bli lettere å kjøre bil over lengre strekninger. Lovverket måtte endres. Frem av dette kommer veiloven av 1912.

Med den nye veiloven av 1912 kom flere endringer. En av disse var at ble et klart skille mellom hovedveier og herredsveier. Hovedveiene ble åpnet for bilister, som førte til at amtmennene mistet makt, en trengte ikke lenger søke til dem hvis en skulle gjøre bil i amtet. Deler av denne makten ble heller flyttet til herrestyrene, som fikk bestemme om de ville tillate biltrafikk på sine herredsveier.⁹¹ Altså var det fremdeles ikke fritt fram for å kjøre bil hvor en måtte ønske. Dette kan lett forstå hvis en ser litt på tallene. Av 20 000 km av bygdevei i Norge i 1915 var kun 1100 km av disse åpne for biltrafikk. 3700 km kunne trafikkeres, men da med visse innskrenkninger, og over 80 prosent av bygdeveiene var helt stengt for biltrafikk.⁹² Altså var herrestyrene konservative i hvilke veier de åpnet for biltrafikk. Med dette i bakhodet er det lett å forstå at bilførerne ønsket et nytt lovverk. Frem av dette kommer motorvognloven av 1926.

Så hva skilte loven fra 1926 med den fra 1912? Hvor loven fra 1912 var kortfattet, var motorvognloven av 1926 mye mer omfattende. Med over 30 000 kjøretøy på veiene i 1926, var det forståelig at lovverket ble mer komplekst. Loven slo også fast at en tredjedel av avgiftene fra biltrafikken skulle føres tilbake til fylkene for å utbedre veiene. Loven gjorde det også lettere å få dispensasjon fra ulike kjøreforbud, altså mer liberalt enn tidligere. Toldnes skriver at hvis veiloven av 1912 skulle temme bilene, skulle det nye lovverket temme trafikantene.⁹³ Lovverket til tross, aksepten for bil var fortsatt ikke helt der. Selv om bilen på alvor var på vei til å bli en del av det daglige liv, var ikke dette starten for åpen bruk av privatbilen.⁹⁴

I korte trekk kan vi si at lovverket gjorde det lettere for det økende antall biler å kjøre på et stadig flere veier som var tilpasset bilen. Med dette til grunn var det mulig å reise rundt i

⁸⁹ Toldnes, "Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang", 133.

⁹⁰ Toldnes, "Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang", 133.

⁹¹ Toldnes, "Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang", 227.

⁹² Toldnes, "Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang", 245.

⁹³ Toldnes, "Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang", 277.

⁹⁴ Toldnes, "Indtil Automobilene har gaat sin rolige men sikre Seiersgang", 278.

landet med NAFs veibok i bilen som guide. Selvfølgelig var det fortsatt problemer som gjensto, og faktorer som fortsatt måtte utbedres, men dette var utgangspunktet som møtte den første gruppe bilister som tok i bruk veiboken i 1928.

3.2 Hvordan lages en veibok i perioden?

Veiboken har alltid vært tradisjonstung. Det vil si at nye utgaver har bygd på hva som kom før. Tidligere har vi også sett på hvordan veiboken har hentet inspirasjon fra en rekke reisehåndbøker som kom tidligere, og på den måten var en videreføring av sjangeren. Veiboken har selvfølgelig endret seg, men ofte har det vært små endringer. Unntaket er den første perioden for veiboken, hvor veiboken prøvde “å finne seg selv”. Her utvidet boken seg raskt, og mye nytt innhold fikk innpass.

Så hva vet vi om arbeidet for å lage en veibok? Fra starten var byer og ruter viktig. Faktisk var de nærmest det eneste innholdet i den første veiboken. Siden veiboken begynte som et verktøy for å planlegge turen, samt navigere seg i landet, så gir det mening at selve fokuset var på veiene og byene. Dette endret seg raskt, i form at stadig nye elementer gjorde sitt inntog i veiboken.

Trykkingen av veiboken ble utlyst på anbud. Sensommeren 1934 var det mulig å lese i *Aftenposten* at NAF søkte noen til å trykke og levere Veiboken fra 1935. De som var interessert i oppdraget kunne finne ut mer på NAFs kontor. Fristen var satt til 15. september, 15 dager senere.⁹⁵ Dette forteller oss at NAF var tidlig ute med å få ting på stell til den nye utgaven av veiboken. 1935-utgaven kom ut i mars, trykt av A.S Reistad & Sønns Boktrykkeri. 31. august 1936 lyste NAF ut nytt anbud på trykking av neste utgave av veiboken, også denne gangen i *Aftenposten*.⁹⁶ Det er bare for 1935 og 1937 utgaven at jeg har funnet at NAF har lyst ut anbud. Trolig vil det ha blitt gjort for andre utgaver av veiboken også, men det må ha skjedd gjennom andre forum enn norske aviser. Som en stor organisasjon ville nok NAF hatt andre muligheter også. Grunnen til at de gikk ut i avisen var kanskje at de ville ha en bedre pris.

Fra og med 1930 har reklame vært en del av veiboken. Den reklamen som var i veiboken kunne deles inn to, generell reklame, altså reklame for produkter som er relevant for

⁹⁵ “Anbud,” *Aftenposten*, 31. august 1934, s. 13.

⁹⁶ “Anbud på trykking,” *Aftenposten*, 31. august 1936, s.14.

“alle” med bil. Den andre delen var den mer spesifikke reklame, reklame for steder, som hoteller eller verksteder. Denne typen “lokal” reklame var plassert slik at den var i ved tekst eller ruter om de stedene det ble reklamert for. All reklamen i veiboken måtte selvfølgelig få innpass på sett og vis. Trolig tok NAF sentralt seg av den første typen reklame, mens NAF lokalt tok seg av de ulike reklame her. Det kan ha vært en bestemt person i de ulike lokalavdelingene som hadde dette ansvaret. Mot slutten av 1936 ser det ut til at annonsearbeidet ble desto mer profesjonalisert fra NAFs side. I november lyste NAF ut en stilling som annonseakkvisitør for Veibok 1937.⁹⁷ Kun noen dager etter var det utlysninger i flere lokalaviser som søkte annonseakkvisitører med lokalt ansvar. Disse var for Notodden og Rjukan, Egersund, Flekkefjord, og Kragerø og Risør, og søkerne skulle henvende seg til NAF sentralt i Oslo.⁹⁸ Hvorfor akkurat disse stedene? Var det slik at arbeidsoppgavene var blitt utført av andre tidligere? Minst to forretninger i Kragerø var reklamert for i veiboken fra 1935, så noen må ha stått bak.⁹⁹ Det samme var tilfelle for Rjukan.¹⁰⁰ Basert på hva som er med i veiboken fra 1937 var NAF stort sett heldig med de lokale akkvisitørene. Unntaket var Egersund, som det ikke var noe lokal reklame om i veiboken fra 1937. Det kan være fordi det ikke var noen som var interessert i stillingen, eller fordi det ikke var forretninger som var villig til å betale for annonser i veiboken. Vedkommende som hadde ansvaret for Risør klarte å fylle over to hele sider med lokale annonser.¹⁰¹ Det å få inn annonser må ha vært en viktig del av arbeidet med veiboken, rett og slett fordi det genererte inntekt til NAF.

3.3 Hvem var på veien?

Fra starten av 1900-tallet til andre verdenskrig var bilen noe dyrt. Dermed var det kun en liten gruppe som hadde råd, eller tok seg råd til å skaffe bil. Bilen var også et verktøy for å gjøre en jobb, og dermed ble den ikke bare brukt for luksuskjøring. Fra 1917 til 1939 var andel lastebiler mellom 20 og 40 prosent av bilparken.¹⁰² I hovedsak besto denne gruppen av menn, selv om det nok var en og annen kvinne. Dette blir klart hvis en tar en titt på hvem som var

⁹⁷ “Akkvisitør - Bilforsikring.” *Aftenposten*, 4. november 1936, 19.

⁹⁸ Flere annonser i lokalaviser i tidsrommet 9.-11. november 1936.

⁹⁹ NAF, *Veibok 1935* (Oslo: A.S Reistad & Sønns Boktrykkeri, 1935), 462.

¹⁰⁰ NAF, *Veibok 1935*, 508.

¹⁰¹ NAF, *Veibok 1937* (Oslo: J. Chr. Gundersen, 1937), 259-263.

¹⁰² Det Statistiske Sentralbyrå, *Statistisk Årbok for Kongeriket Norge 59. årgang 1940* (Oslo: H. Aschehoug & co 1940), 151.

høyt på strå i NAF. Alle var menn, med et unntak, fru Ivar An Christen. Hun ble trolig æresmedlem på vegne av sin mann som var NAFs første formann.¹⁰³

Prisen på bil sank riktignok i løpet av disse 40 årene, men den var fortsatt høy. Gjennomsnittsprisen for de ti mest solgte bilene i 1938 var 5700 kroner, som var over det dobbelte av årslønnen for en vanlig arbeider.¹⁰⁴ Standarden på bil ble stadig bedre, med kalesjevogn og varmeapparat. Det kan ikke ha vært tilfelle for alle biler, da det ble reklamert for kjørefrakker, og andre klær til kjøringen, som tyder på at det ikke alltid var like varmt å kjøre.¹⁰⁵

Den gjennomsnittlige sjåfør var altså en mann, av høy sosioøkonomisk status, som kjørte for gledens skyld, men som også kunne ha behov for bil i sitt yrke.

3.4 Den første veiboken

Den første veiboken, som kom ut i 1928, bygger på hva som kom før, men med sin egen vri. Den er betraktelig kortere enn reisehåndbøkene til Nielsen og Gleditsch. Bokens forord forteller oss, og leserne på tiden, akkurat hva de kan forvente av denne boken. I motsetning til Nielsen er alt av personlighet strippet vekk, og det som står igjen er i hovedsak saklige opplysninger. Bokens forord forteller oss at en slik bok har vært etterspurt av NAFs medlemmer. Dette skiller seg fra Gleditsch sine bind som var etterspurt av Landsforeningen for Reiselivet i Norge¹⁰⁶, men følger i samme fotspor som Nielsen som hadde blitt oppfordret til å levere boken på norsk etter at den tidligere var laget for det tyske publikum. Videre står det i forordet at en kan finne “79 av de viktigste bilveier i landet”.¹⁰⁷ En kan også finne bybeskrivelser, ferjesamband og dampskipsruter, samt en lovnad om at fremtidige utgaver ville ha flere ruter. Forordet avsluttes med “Direktøren”. Dette var en kontrast til Nielsen som både takket andre og signerte med navn. Forskjellen er forståelig, siden det er NAF som organisasjon som står bak veiboken, og ikke et enkeltindivid, men det er fortsatt verdt å merke seg.

Resten av boken inneholder akkurat hva forordet lovet. Her er det ingen overraskelser. Innholdsfortegnelsen forteller om de ulike rutene en kan lese, samt hvilke sider en kan finne

¹⁰³ NAF, *Veibok 1939* (Oslo: J. Chr. Gundersen, 1939), 21-23.

¹⁰⁴ Bjørnland, *Vegen og Samfunnet*, 133.

¹⁰⁵ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1930*.

¹⁰⁶ Gleditsch, *Reisehåndbok over Norge Bind 1, VII*

¹⁰⁷ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928*, 3.

informasjon om de ulike byene, både de med og uten kart som hører til. Boken har også tre sider med kart over Norge, hvor veiene har nummer som svarer til hvilken plassering de har i rutebeskrivelsen til boken. Dessverre går den nordligste ruten kun til Mosjøen, og de nordligere delene av landet er ikke med i den første utgaven av veiboken. Utvidelsen for resten av landet kom i utgaven fra 1933, da det var ruter nordover helt til ytterkanten av Finnmark.

Hovedfokuset til boken er på rutebeskrivelsen, med bybeskrivelsene plassert hvor det er naturlig med tanke på rutene. Rutene går i hovedsak mellom befolkningsentrum, med noen unntak. Unntakene er i hovedsak rutene som starter ved grensen til Sverige. Hver rutebeskrivelse starter med å beskrive selve veien. Underlaget, bredde og generelt hva tilstanden på veien var. Annen informasjon varierer. Deriblant kan rute 2 melde om “vakker utsikt langs Iddefjorden”¹⁰⁸. I selve rutene finner en ofte informasjon om mulige avstikkere til ruten, da fra de ulike stedene på strekningen. Selve ruten blir beskrevet gjennom de mindre stedene den går gjennom.

Utgivelsen fikk noe oppmerksomhet i media. Artikkene om veiboken fortalte for det meste hva den inneholdt. *Morgenbladet* kunne melde at selv om boken var for det norske publikum var det også tenkt for utlendinger. Boken ble nemlig sendt til alle NAFs utenlandsforbindelser. (Disse utenlandsforbindelsene var nok andre medlemmer av Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.), en sammenslutning av automobilorganisasjoner.¹⁰⁹) Og med bokens bilder av norsk natur “vil den formodentlig bidrage at trække utenlandske bilturister til landet”.¹¹⁰ *Tidens tegn* skrev av “[d]en er ikke så lett å bruke og inneholder færre gode opplysninger enn K. N. A.s bok gjør”.¹¹¹ Noen dager senere skrev avisen igjen om NAFs veibok, og denne gangen var den viet mer spalteplass. Anmeldelsen av boken trekker frem mye av det gode boken har å by på, men den kommer også med noe ris. Deriblant at noen av kartene ikke var så tydelige, samt at boken inneholdt en del skrivefeil. Avslutningsvis står det at “boken som helhet er meget god, og når den som i forordet bebudet kommer i ny utgave og rutenes antall bli komplettert, synes den på sitt område å skulle bli et standardverk”.¹¹² Dette må ha vært en hyggelig tilbakemelding å få, men kanskje den var litt uventet med tanke på hvor krass avisen hadde vært en uke tidligere. Også *Aftenposten* klagde på trykken, men skrøt samtidig av veiboken. “Meget godt og greit redigert og fyller i det hele

¹⁰⁸ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928*, 23.

¹⁰⁹ NAF, *Veibok 1933* (Oslo: J. Chr. Gundersen, 1933), 99.

¹¹⁰ “N. A. F.’s veibok.” *Morgenbladet*, 28. juli 1928, 8.

¹¹¹ “N. A. F.s veibok,” *Tidens tegn*, 30. juli 1928, 5.

¹¹² C.V., “N. A. F.s veibok.” *Tidens tegn*, 6. august 1928, 3.

sitt formål”.¹¹³ Formålet er som nevnt tidligere, å gi relevant informasjon for turkjøring i Norge. Boken fikk kanskje ikke alt for mye oppmerksomhet i media, gitt at mitt søk på NB har fanget opp alt, men oppmerksomheten var i alle fall positiv. Det virker som det var forstått hva boken prøvde på, og at datidens mennesker mente den lyktes på den fronten.

Selv om den første veiboken åpenbart er noe eget, er det også klart at den har hentet inspirasjon og ideer noen steder. I motsetning til reisehåndbøkene som kom før var veiboken laget for en klar målgruppe; Bilister, og mer spesifikt, medlemmer av NAF. Det var denne gruppen som hadde etterspurt boken, skal vi tro bokens forord. Selvfølgelig kunne ikke den første veiboken inneholde alt. Den kunne kun ha rutebeskrivelser for hvor det var vei, som satte begrensinger for hva boken kan dekke. Derimot lover boken at den vil bli mer utfyllende etter hvert. Noe som var lettere å gjøre hvis den ble gitt ut av en voksende organisasjon, som NAF var på den tiden, i motsetning til av enkeltmennesker. Boken er mest fokusert på veien, og det å få brukeren fra sted til sted. Naturen er ikke en destinasjon eller et mål i NAFs veibok, som den var hos Nielsen og Gleditsch. Dette fordi brukergruppen ikke er den samme. Hvis en ville innta naturen var det fortsatt andre hjelpemidler eller bøker en kunne bruke for å gjøre dette, men veiboken var ikke en av dem. Veiboken var et verktøy for de kjørende, ikke de gående.

3.5 Veiboken i 1930 og 1933

Den andre veiboken kom to år etter den første, i 1930. Utgave nummer to har fått flere sider, og dermed også mer innhold. Samtidig er mye fortsatt likt sammenlignet med forrige utgave. Direktøren står også denne gang bak bokens forord, men denne gangen blir det signert med navn, A. D. Dahl. Dahl skriver at boken er utvidet til 109 veier og 53 byer og “bymessige bebyggede strøk”, fra 79 og 47 i forrige utgave.¹¹⁴

Selv om bokens grunnleggende struktur er lik sin forgjenger er det endringer utover det at den har mer innhold. Den største av disse endringene er inntoget av reklame i veiboken. Reklame var noe som var med i bøkene til Nielsen og Gleditsch, men altså ikke med i den første veiboken. Hos Nielsen og Gleditsch hadde reklame holdt seg unna bokens innhold med at reklamesidene var i starten og slutten av bøkene. Dette er ikke tilfelle for andre utgave av veiboken. Her finner en reklame gjennom hele veiboken. Mye av reklamen er å finne i starten

¹¹³ Bh., “Norges Automobil-Forbunds veibok 1928,” *Aftenposten*, 8. august 1928, 3.

¹¹⁴ NAF, *Norges Automobil-Forbunds veibok 1930*, 9.

av veiboken, men underveis reklameres det for steder en kan besøke langs veien. For eksempel på ruten Hamar-Dombås vil en lese at en kjører gjennom Otta, og like ved er det en annonse for *Grand Hotel Otta*.¹¹⁵ Slike “taktisk” plasserte annonser er det mange av, og de er også til hjelp for brukeren, slik at de vet hvor de kan stoppe langs ruten de leser om. Det som reklameres for er hovedsakelige produkter eller tjenester som er nyttige og relevante for en som sitter i en bil. Det er mange hoteller eller andre steder hvor en kan tilbringe natten, hvor mange av disse har garasje og/eller fyllemuligheter tilknyttet. Steder hvor en kan kjøpe deler til bilen, eller få den fikset er selvfølgelig også nevnt. Det er også reklame for bilforhandlere, forsikring og advokat som spesialiserer seg på motor-saker. Hvor en kan finne bilfrakk og mer kan en også lære av å lese veiboken. Mesteparten av reklamen har en opplysende funksjon for leserne. Samtidig kan den skape et behov. Gjennom å informere om at kjørefrakker er en lur ide så oppstår det også en ide om at dette er noe en trenger for å kjøre bil, spesielt om en tror det er noe andre har. Altså var det hva Robert Millar ville kalt god reklame.¹¹⁶

Det var en type reklame som stakk seg ut, og det var reklame for alkohol.¹¹⁷ Riktignok sto det at det ble servert vin og øl på flere av hotellene, men dette må forstås som at en skal nyte det i restauranten når en likevel skal tilbringe natten. Allerede i 1912 ble kjøring i beruset tilstand gjort straffbart i Norge, og en promillegrense på 0,5 kom i 1936.¹¹⁸ Altså var det klart at alkohol og bilkjøring ikke hørte sammen, også i samtiden. En kan muligens forstå at reklamen heller var målrettet mot den gruppen som hadde råd til å kjøpe den. Hvor den billigste alkoholen som blir reklamert for kostet over fem kroner flaska, som tilsvarte omtrent fem timer med arbeid for en vanlig arbeider.¹¹⁹ Det dyreste produktet var whiskey som kostet 16,50 for en flaske. Altså var den heller rettet mot de som var i stand til å betale, nemlig velstående menn med bil.

I forordet skriver Dahl at “Hensikten har vært å gjøre N. A. F.’s veibok til et standardverk, som gir alle ønskelige opplysninger for turkjøring med motorvogn i Norge.”¹²⁰ Utover inntog til reklamen og de ekstra rutene var andre utgave svært lik sin forgjenger. Informasjonen virker til å være oppdatert der det trengs, men det er ikke noe

¹¹⁵ NAF, *Norges Automobil-Forbunds veibok 1930*, 87.

¹¹⁶ Romilla, *Reklame-Lære*, 11.

¹¹⁷ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1930*, 11.

¹¹⁸ Ragnar Hauge, “Alkoholbruk og promillekjøring,” i *Lov og frihet*, red. Anders Bratholm, Nils Christie og Torkel Opsahl (Oslo: Universitetsforlaget, 1982), 151.

¹¹⁹ Basert på normallønn og årsverk i 1930, tall fra SSB.

¹²⁰ NAF, *Norges Automobil-Forbunds veibok 1930*, 9.

revolusjonerende med den andre utgaven. Det trengte den nok heller ikke være, men burde heller være en god oppfølger. Den trengte å holde lovnaden om flere ruter, samt oppdatere informasjonen som var utdatert fra forrige utgave.

Også denne fikk omtale i avisene, selv om jeg bare har registrert tre oppslag om den nye utgivelsen. *Morgenbladet* skriver at boken er mer fyldig enn sin forgjenger, og den har nå mer ruter når det gjelder Sørlandet, Vestlandet, og Nord-Norge. Avisen konkluderer med at “veiboken er ny et standardverk som gir alle nødvendige opplysninger for turkjøring med automobil i Norge”.¹²¹ *Norges Handels og Sjøfartstidende* kommer ikke med like mye skryt, men forteller i stedet hva som har endret seg siden forrige utgave.¹²² *Aftenposten* har også fått med seg at boken er utvidet siden sist, men de trekker frem at den vil være til god nytte for sommerens ferieturer. Dette fordi boken gir “et ganske ingående kjennskap til alle severdigheter langs ruten”. Avisen anerkjenner også at NAF må ha lagt ned mye arbeid for å få boken såpass komplett.¹²³ Ingen av disse tok for seg reklamens inntog i veiboken, men hadde heller fokus på resten av innholdet. Det kan være fordi journalistene som skrev om veiboken forsto viktigheten av annonseinntekter, eller fordi det ikke var noe snodig for dem. At andre utgave av veiboken fikk såpass lite oppmerksomhet er litt rart i mine øyne, men det kan være en logisk forklaring. Den første veiboken var noe nytt og spennende, mens utgave to i hovedsak var mer av det samme, og dermed ikke like interessant å skrive om.

I 1933 ble hele Norge avbildet på kartet i veiboken, likevel var det ikke slik at en kunne kjøre over alt. Norge var enda ikke på det tidspunktet knyttet sammen med vei. Det var hovedsakelig i de tre nordligste fylkene en ville møte på utfordringer om en ville kjøre fra sør til nord. Veien over Saltfjellet åpnet ikke for trafikk før i 1937.¹²⁴ Mye av det andre veiarbeidet nordover ble gjort gjennom i løpet av 1930-tallet, og ble avsluttet rundt slutten av tiåret. Dette er reflektert i veibøkene fra samme tid. Før bøkene beskriver rutene i Troms kommer de med opplysninger til leseren. I utgaven fra 1935 kan en lese at boken kun tar for seg “de viktigste sammenhengende bilruter i Troms fylke”. For å komme til regionen på denne tiden kunne en enten ta jernbanen fra Sverige til Narvik, eller dampskip til samme sted. Rutene som boken tar for seg i regionen har en lengde på 600 kilometer.¹²⁵ I 1937 er informasjonen akkurat den samme i veiboken om saken.¹²⁶ Nytt i veiboken fra 1939 er at det

¹²¹ “N. A. F.’s veibok,” *Morgenbladet*, 28. juni 1930, 4.

¹²² “N. A. F.s veibok,” *Norges Handels og Sjøfartstidende*, 1. juli 1930, 7.

¹²³ “Ny veibok.” *Aftenposten*, 5. juli 1930, 5.

¹²⁴ Bjørnland, *Vegen og Samfunnet*, 170.

¹²⁵ NAF, *NAF veibok 1935*, 880.

¹²⁶ NAF, *NAF veibok 1937*, 678.

ikke lenger står at en kan nå Narvik med tog fra Sverige, samt at det også blir nevnt at det er hoteller i Tromsø, i tillegg til Narvik og Harstad som var nevnt tidligere. Det har også dukket opp en del om “Riksveien gjennom Troms og Finnmark Fylke”. Her står det at det er flere bruddstykker langs landeveien hvis en vil nordøst. Som nevnt tidligere er det ingen sammenhengende vei mellom Bodø og Narvik, dermed var en avhengig av kysttransport. Videre står det at en kan komme seg et stykke fra Harstad og Narvik, helt til Tromsø. (Gitt at fergeforbindelsen som boken lover ble en realitet i 1939.) Finnmark har kun tre lengre veistrekninger, som ikke henger sammen. Med planer om å få knyttet dette sammen de neste årene, altså på starten av 1940-tallet.¹²⁷ Samme informasjon kommer frem på kartet i boken, hvor en kan se de ulike veistrekningene, og hvordan de ikke henger sammen.¹²⁸

En kan stille seg spørsmålet om den voldsomme fremveksten av biltrafikken i Norge kom litt brått på myndighetene. Tidligere har vi sett på hvordan lovverket hang etter utviklingen, og dette er nok et annet eksempel på det samme. Det ble fort mange biler på veiene, og det var ønsket om å kunne kjøre over hele landet. Tidligere var det ikke behov for slikt, og ville en dra nordover var alltid sjøveien en mulighet. Likevel så er tydelig at det var en prioritering fra myndighetene sin side å få bygget mer vei i den nordlige landsdelen. I fordelingen av veibevilgninger til veianlegg i 1929 fikk Nord-Norge 24,7 prosent, opp fra 19,4 prosent i 1908.¹²⁹ Andelen kan virke stor gitt andelen folk som bodde der oppe på tidspunktet, men som virker nødvendig gitt mangelen på sammenhengende veinett. Spesielt hvis en tenker på hvordan veitrafikken eksploderte i de påfølgende tiårene.

1933 utgaven bød på mer nytt enn et kart som dekket hele landet. Den kunne selvfølgelig by på flere ruter, noe som er naturlig med tanke på at det ble bygd mer vei. Den var også et skikkelig promoteringsverktøy for NAF. Tidligere utgaver hadde også promotert NAF, men da mer i form av navnet og organisasjonen bak. Det som skiller 1933-utgaven fra de to foregående er mengden stoff om NAF. En kan lese om hva NAF jobber for, samt hvilke andre fordeler en vil ha som medlem. NAF hadde 6000 medlemmer i 1933, med over 70 avdelinger spredt over hele landet.¹³⁰ Fordelen var mange, og jeg vil ikke liste opp alle her. De jeg kan trekke frem er derimot veiboken, noe medlemmer fikk gratis mens andre måtte betale 6 kroner for. Andre fordeler var juridisk konsultasjon, ulykkesforsikringer, rabatter på hoteller og campingplasser, samt andre rabatter på tjenester NAF tilbød sine medlemmer og

¹²⁷ NAF, *NAF veibok 1939*, 745.

¹²⁸ NAF, *NAF veibok 1939*. 350-357.

¹²⁹ Bjørnland, *Vegen og Samfunnet*, 159.

¹³⁰ NAF, *NAF veibok 1933*, 15.

andre.¹³¹ Alt dette, og mer, var fordeler medlemmene kunne få for 20 kroner i årlig kontingent.¹³² Flere ganger oppfordres det til å verve nye medlemmer, det er faktisk et innmeldingsskjema i boken en kunne rive ut til dette formålet. Desto flere medlemmer en vervet desto “bedre” belønninger fikk en. NAF skriver at “[j]o større Forbundet blir, dess bedre kan arbeidet for bilismen i Norge fremmes”.¹³³ En må forstå egenreklamen i veiboken og at den oppfordret til å verve flere som et ønske om å vokse. Et forbund som ville vokse seg større for å få mer innflytelse som kan brukes for å fremme saker NAF mente var viktige. La oss ta innmeldingsskjemaet, som var noe jeg stusset på ved første øyekast. Hvorfor skulle en ha noe slikt i en bok som ble gitt ut til NAFs medlemmer? Som nevnt tidligere er en måte å se det på som en mulighet for gamle medlemmer til å verve nye til organisasjonen. Derimot kan det sees på med andre øyne. Som en mulighet for ikke-medlemmer til å melde seg inn. Boken ble ikke bare gitt ut til medlemmer av NAF, men også solgt til andre. Disse andre kunne da bli kjent med NAF som organisasjon gjennom boken, og hvis de likte hva NAF tilbød kunne de også melde seg inn selv.

Veiboken av 1933 skulle også være den første til å være en kulturskaper. Hvor de tidligere utgavene kun hadde fokusert på byer og ruter, var nå innholdet mye bredere. Deriblant finner vi en hel side for regler av oppsett av varselskilt, samt flere sider hvor en kan



Bilde 2: Selv om bilene har forandret seg siden 1933 er nok skiltet fortsatt gjenkjennelig. NAF, *Veibok 1933*, 68.

lese seg opp på de ulike skiltene en har i Norge og deres betydning. Oversikten over skilt har vært fast inventar i veiboken siden. Skiltene har forandret seg siden den gang, de er fortsatt gjenkjennelige selv om bilen som er avbildet ikke er å se på dagens veier. Et annet eksempel på denne kulturskapingen, eller oppdragelse av sjåføren er “En appel til alle bilister”. Budskapet er at en ikke skal med seg deler av naturen hjem, og en ikke skal forsøple på de steder en stopper. En skal heller ikke slå leir hvor en ikke med sikkerhet kan si at en er velkommen, og en skal rydde opp etter seg.¹³⁴ Ferskvannsfisket blir også trukket frem, med fokus på at bilistene bør gjøre seg kjent med gjeldende regelverk, samt ikke fiske uten lov. Utgaven kommer med tre hovedoppfordringer, ikke fisk ulovlig, kast små fisker ut igjen og

¹³¹ NAF, *NAF veibok 1933*, 19-23.

¹³² NAF, *NAF veibok 1933*, 27.

¹³³ NAF, *NAF veibok 1933*, 47.

¹³⁴ NAF, *NAF veibok 1933*, 63.

ikke fisk i gytetiden.¹³⁵ Det er også viet en side til trafikkultur, med hvordan en best kan være en forsvarlig sjåfør. Her nevnes det å ikke utsette fotgjengere for sølesprut, og ikke bruke bilhornet unødvendig. Farten burde ikke være for høy, og en burde rett og slett ta hensyn til de andre i trafikken.¹³⁶ NAF tok også avstand fra alkohol og bilkjøring sammen, de skriver at en bør gjøre det til en fast regel å ikke “nyte alkohol før og under kjøring av motorvogn”.¹³⁷ Noe som er lett å stille seg bak, men det får en til å stille spørsmål til alkoholreklamen i 1930-utgaven. Hvorfor ble den tatt med?

På overflaten så kan en tolke all denne opplæringen av sjåføren som et samfunnsoppdrag NAF har, at de vil at de som sitter bak rattet er best mulige sjåførere. Likevel aner jeg et dobbelt motiv. NAF skriver flere ganger at de vil fremme bilismens sak, og under appellen til bilistene står det at en aldri må slå leir hvor en er i tvil om en er velkommen, “for da skader du vår felles sak bilismen ved å skaffe den fiender”.¹³⁸ Altså later det til at det ikke er selve effekten av å kaste søppel, eller å fiske ulovlig, eller å kjøre beruset som er verst, men altså hvordan disse handlingene kan påvirke den folkelige opinionen. For med opinionen mot bilen og dens sak så kan det komme regulering som ikke er positiv for videre fremvekst av bilen. I 1933 var det nesten 55 000 biler i Norge, hvorav over 33 000 av disse var personbiler, og ved 30-tallets slutt skulle tallet øke til 99 000 for biler totalt med 63 000 personbiler.¹³⁹ Med mengden kjøretøy på veiene er det ikke rart at NAF som organisasjon ønsket å bli sett på som noe positivt og med det unngå negativ omtale for seg og saken, hvordan ellers skulle de kunne vokse og fremme saken sin.

Selv om jeg hadde mye å si om 1933-utgaven så hadde ikke media like mye å melde. *Dagbladet* nøyde seg med å si at de hadde bladd i boken, og de “konstaterer at den er fyldigere og mer opplysende enn noensinne”.¹⁴⁰ Dette var en notis mer enn noe annet. *Tidens tegn* kommer igjen med lovord om boken. “Man bør naturligvis være forsiktig med de sterke uttrykk, men vi våger allikevel en liten formodning om at man med veiboken i hånd kan føle sig kjent nærsagt hvorsomhelst man kommer i landet.”¹⁴¹ *Nationen* skriver positivt om boken, men ikke på langt nær like varmt som *Tidens tegn*. Artikkelen er kun en kort oppsummering

¹³⁵ NAF, *NAF veibok 1933*, 86.

¹³⁶ NAF, *NAF veibok 1933*, 114.

¹³⁷ NAF, *NAF veibok 1933*, 115.

¹³⁸ NAF, *NAF veibok 1933*, 63.

¹³⁹ Det Statistiske Sentralbyrå, *Statistisk Årbok for Norge 59. årgang 1940* (Oslo: H. Aschehoug & co., 1940), 151.

¹⁴⁰ “Veibok 1933.” *Dagbladet*, 1. mai 1933, 3.

¹⁴¹ “En god hjelp når De skal på biltur.” *Tidens tegn*, 2. mai 1933, 12.

av bokens innhold.¹⁴² *Morgenbladet* var også positiv, og roser utvidelsen av innholdet, men kommer også med kritikk. Journalisten mener at navnet “Veibok 1933” er misvisende fordi boken startet med 120 sider reklame for NAF, og den er rettet mot ikke-medlemmer. Grunnen som blir trukket frem her er innmeldingsskjemaet som boken inneholder. Avslutningsvis blir det også notert at bildene er de samme som i forrige utgave, og journalisten skriver at “[d]et var vel ikke dumt å veksle litt”.¹⁴³ Hovedfokuset ser ut til å være på bokens ruter, men det er interessant at journalisten fra *Morgenbladet* gikk litt dypere. Det at vedkommende tok opp noe av det samme som det jeg gjør i denne oppgaven viser at det også ble lagt merke til i samtiden.

3.6 Veibok 1935 - Hva skal en veibok inneholde?

Utgaven av 1935 var den tykkeste veiboken noensinne. Den var over 900 sider, 300 sider lenger enn sin forgjenger, og en kan nok argumentere for at det ikke var for det bedre. Boken var fortsatt gratis for medlemmer, men for ikke-medlemmer var prisen over doblet fra forrige utgave. Hvis en ville kjøpe boken var prisen 15 kroner.¹⁴⁴ Dette var mer enn årskontingenten for de tre nordligste fylkene, for dette er nemlig første gang en lærer om separate priser medlemmer i nord og resten av landet. Kontingenten var 12,50 kroner og 20 kroner, for Nord-Norge og resten av landet respektivt.¹⁴⁵ Hva dette skillet kommer av står det ingenting om, likevel kan en tenke seg til at det handler om i hvor stor grad en som medlem kan utnytte fordelene av å være medlem. Store deler av Nord-Norge var fortsatt ikke knyttet til resten av veinettet, og det er nok en medvirkende faktor i hvor stor grad en kan utnytte godene av medlemskapet.

Videre begynner veiboken med å fremme NAFs budskap. Under overskriften “Bilen og Samfundet” kan vi lese at bilen har møtt motstand i form av lover og restriksjoner, og bilen har vært utnyttet som skatteobjekt. Videre står det at de skatter og avgifter som blir betalt for bilen overstiger det staten bruker på vegvesenet, og at denne urett på ordnes opp i.¹⁴⁶

¹⁴² “Automobilforbundets veibok for 1933.” *Nationen*, 4. mai 1933, 5.

¹⁴³ Jesper, “Veibok 1933.” *Morgenbladet*, 6. mai 1933, 5.

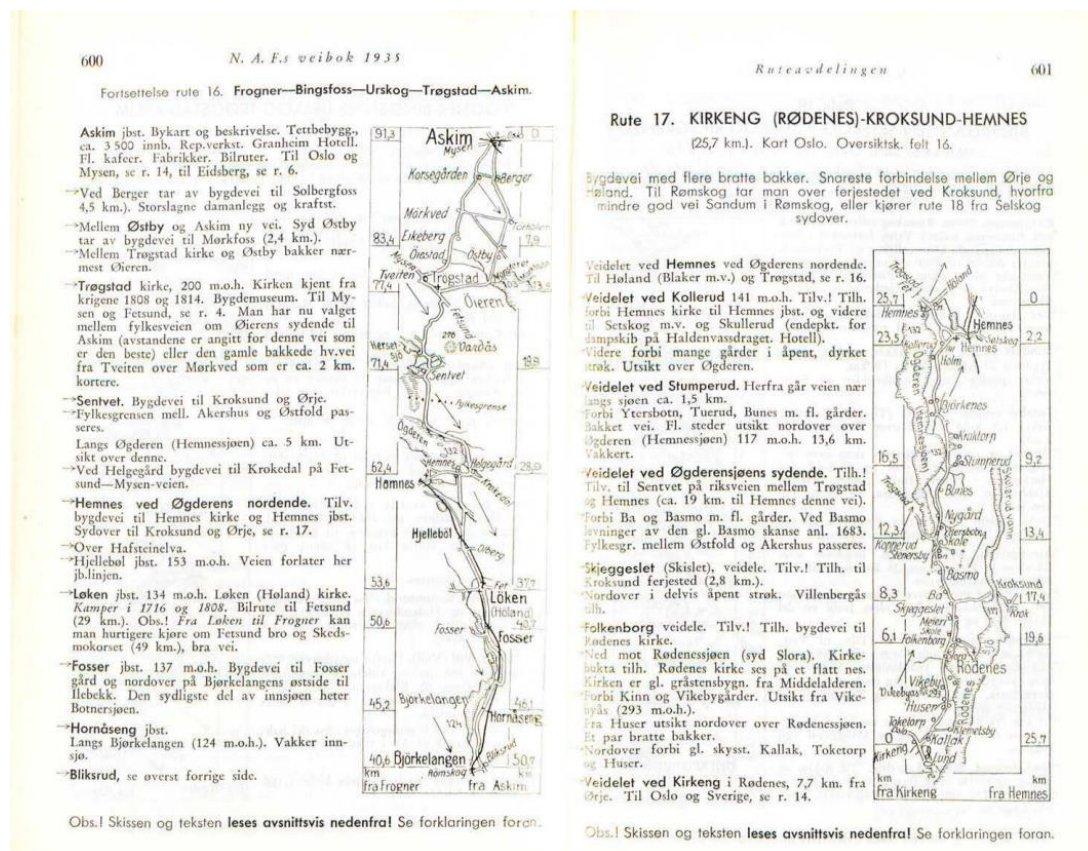
¹⁴⁴ NAF, *NAF veibok 1935*, 3.

¹⁴⁵ NAF, *NAF veibok 1935*, 62.

¹⁴⁶ NAF, *NAF veibok 1935*, 39.

I korte trekk kan en dele veiboken fra 1935 opp i åtte deler, med ulikt fokus. Selv om inndeling er nytt i denne utgaven er inneholdt mye av det samme, og det er mye mer av det i 1935-utgaven. Det er viet nærmest hundre sider til opplysninger om NAF, og omtrent det samme antall sider om lover, forskrifter og lignende. Byseksjonen er selvfølgelig også med, og den tar opp nesten hundre og femti sider, opp fra 86 sider i 1933.

Den største delen er i både 1935 og 1933 ruteavdelingen. 1935 kan skilte med ruter opp til nummer 253¹⁴⁷, men siden ingen tall som ender på sifferet "9" eller "0" er brukt så er det faktiske antallet ruter kun 203. I veiboken fra 1933 går rutenummeret til 117, men der må en regne med 25 b, c og d ruter, altså totalt 142 ruter.¹⁴⁸ Dermed er ikke økningen i antall ruter så stort som en skulle tro ved første øyekast, likevel er det en markant økning, som tyder på at det blir bygd mer vei i Norge i denne perioden. Jeg avventer med å si noe om hvordan rutene blir beskrevet til vi kommer til 1939-utgaven, for å få størst kontrast fra rutene i den første utgaven. Nytt i rutene i 1935 var kartskissene på siden. Disse ga ikke en nøyaktig fremstilling av landskapet, men ga leserne en ide om hvordan veien slynget seg forover. Kartskissens inntog var et resultat av et samarbeid med KNA, som vi kommer tilbake til i 3.8.



Bilde 3: Ruter med kartskisse på siden, et nytt element i 1935. NAF, *Veibok 1935*, 600-601.

¹⁴⁷ NAF, *NAF veibok 1935*, 907.

¹⁴⁸ NAF, *NAF veibok 1933*, 10.

I likheten med sine forgjengere fikk også denne utgaven noen oppslag i norske aviser. *Adresseavisen* var svært fornøyd, og sa at boken nå var blitt “en bilistenes almanakk”. Avisen var også veldig fornøyd med at det er kommet bilruter som tar for seg Trondheim og omegn, noe som kom med på initiativ fra den lokale NAF-avdelingen.¹⁴⁹ Dette viser oss at medlemmene hadde påvirkningskraft på veiboken, og at det kunne skje gjennom de forskjellige lokale avdelingene. *Fjordabladet* var også positive, og sa at det var “ei bok bilistane ikkje kann vera for utan”.¹⁵⁰ *Rauma Tidende*, var i likhet med *Adresseavisen*, interessert i lokale forhold. De skriver om bokens generelle innhold, men har mye fokus på hva det står om Molde og omegn, spesielt hvilke severdigheter som trekkes frem i boken.

At boken kunne virke som et trekkplaster til byer, severdigheter, eller hoteller og restauranter var åpenbart, hvorfor ellers skulle en betale for å reklamere for dette i veiboken. I et leserinnlegg i *Romsdal Folkeblad* blir det trukket frem at Molde ikke gjorde nok for å reklamere seg til turister, men forfatteren trakk frem at NAFs veibok har mye flott info om Molde og omegn.¹⁵¹ Forfatteren var riktignok sekretær i NAF-avdelingen for Moldehalvøya, men bringer fortsatt opp et interessant poeng. Poenget er at informasjon i veiboken kan virke som et trekkplaster, som reklame for et sted, det gir folk lyst til å komme til regionen for å se det som er skrevet om. Veiboken som et middel for å fremme turisme kommer vi tilbake til siden. I takt med at NAFs medlemmer, og opplaget av veiboken økte, ble veibokens påvirkningskraft bare større utover 1900-tallet.

Hva skal en veibok inneholde? Spørsmål kommer som følge av at veiboken bare blir lenger og lenger, og som topper seg med 1935-utgaven på over 900 sider. I løpet av den første perioden til veiboken later det til at NAF selv er usikre på hvilken informasjon som var relevant å ha med. Mange av elementene som blir introdusert i denne utgaven er ikke å finne i neste, og det kan virke som NAF prøvde å kaste spagetti på veggen for å se om noe festet seg. Altså at de prøver ut mye nytt for å se hva som responderer godt hos leserne. Elementene som er tatt med er interessante, men det er ikke sikkert at veiboken er det beste mediet for dem. For den neste utgaven gjør NAF et poeng ut av at flere elementer er kuttet. I takt med at veiboken ble tykkere mistet den litt av det fokuset den startet med. Det var ikke bare en bok for vei, men også for mye annet.

¹⁴⁹ Mr. Clutch, “N. A. F.s nye veibok er blitt en bilistenes almanakk.” *Adresseavisen*, 6. mars 1935, 6.

¹⁵⁰ “Veibok 1935.” *Fjordabladet*, 27.april 1935, 2.

¹⁵¹ H. Myhre, “Turistreklame.” *Romsdal Folkeblad*, 9. mars 1937, 3.

3.7 Veibok 1937 og 1939

De to siste veibøkene i perioden fulgte i samme spor som tidligere. Riktignok var ikke disse to utgavene like heldige med pressedekningen, da ingen av dem fikk samme type oppmerksomhet som sine forgjengere. Hva annet kan vi si om veiboken fra 1937 og 1939? Tidlig i Veibok 1937 blir en møtt av bokens forord, et element som er å finne i alle veibøkene med kun et unntak, 1933. Her blir en møtt av bokens opplag, hele 10 000, og det var den første av veibøkene som inneholdt den type informasjon.¹⁵² Tidligere veibøker hadde ikke informert om sine opplagstall, og hvorfor akkurat denne utgaven skulle endre trenden er uvisst. Veiboken av 1939 informerte også om størrelsen på sitt opplag, 14 100, men etter det er det mange år for slik informasjon kommer tilbake i veiboken. Neste gang opplaget var informert om var ikke før i 1958. Videre står det;

Boken er denne gang ikke så omfattende som i 1935, idet vi har sløifet enkelte kapitler som vi ikke har ansett det for påkrevet å ha med hver gang. Men Veibokens viktigste avsnitt, ruteavdeling og byavdelingen, beskrivelsen av våre leirplasser m. m. er blitt sterkt utvidet.¹⁵³

Kutting av enkelte deler var nok et klokt valg fra NAFs side, da 1935-utgaven var på over 900 sider, som var i tykkeste laget. Samtidig tyder begrunnelsen til NAF på at de vet at de har mange av de samme leserne, som altså er kjent med stoffet fra før, som er grunnen til at de kunne kutte elementer. Selv om dette kunne føre til ergrelse for nye lesere. Neste setning i sitatet viser at NAF vet hva det viktigste i veiboken er, nemlig by- og ruteseksjonen. Selvfølgelig var mye av det andre stoffet nyttig og relevant, men det var aldri det som var bokens kjerne. Så det er godt å se at NAF anerkjenner hva som er i fokus.

Til tross for mye av det samme var det også noe nytt i utgaven. Forordet trekker frem et nytt samarbeid med Norsk bilforsikringsforening, gjensidig (N.B.G.). Mer informasjon om samarbeidet, og NBG, ble viet nesten ti sider senere i veiboken. Et av de nye elementene var informasjon om “Nord-Norges merket”.

For å skape en vakker souvenir for de mange turister som besøker Nord-Norge etterat Riksveien har knyttet denne landsdel sammen med det øvrige land, igangsatte Norges Automobil-Forbund for et par år tilbake en konkurranse om Nord-Norges-merket. Resultatet av konkurransen blev at vinneren,

¹⁵² NAF, *Veibok 1937*, 19.

¹⁵³ NAF, *Veibok 1937*, 19.

juveler David Andersen, Oslo, fikk i oppdrag å utføre et større merke, særlig beregnet til befestigelse på bilenes dashboard, og et knapphullsmerke. Begge merker er bygget over slagordet: “Veien til midnattsolen”.¹⁵⁴



Bilde 4: Nord-Norge merket, med midnattssol, Nordkapp og riksveien nordover. NAF, *Veibok 1937*, 56.

Merket viser riksveien nordover, Nordkapp, og viktigst, midnattssolen. Videre står det at merket kun var tilgjengelig utvalgte steder, men at det ville bli solgt flere steder fremover. Felles for stedene merket ble solgt var at de alle var i Nord-Norge, så hvis en ville skaffe seg merket måtte en faktisk dra til “nord”. Prisen var 15 kroner for dashboard-merket, og 3,50 for knapphullsmerket.¹⁵⁵ Det at NAF ville fremme

Nord-Norge er positivt. Når Norge omsider ble mer knyttet sammen med den nye riksveien gir det mening å markere. Det at det ble gjort på denne måten anser jeg som en positiv markering, som også kunne fremme mer turisme nordover.

Noe annet nytt er en side viet til *Bilfronten*. *Bilfronten* var en valgkomite satt sammen av flere organisasjoner som skulle arbeide for å fremme biltrafikkens krav. Et krav om “full likestilling for bilene med landets øvrige kommunikasjoner og nasjonaløkonomisk utnyttelse av automobilen som transportmiddel”.¹⁵⁶ Siden om *Bilfronten* må forstås som et innslag i en større debatt om bilens plass i samfunnet, og at det var en av mange arenaer for å jobbe for større aksept. Siden NAF var medlem, kan det være en form for reklame for organisasjonens brede arbeid. Boken har også en seksjon som tar for seg endringer i Motorvognloven og trafikkreglene siden forrige veibok. Kjekt for de som har vært medlemmer av NAF en stund, og er kjent med det tidligere regelverket, men for nye lesere av veiboken så var nok ikke seksjonen like nyttig. Her gjorde altså NAF en vurdering om hvilket stoff som skulle kuttes fra forrige utgave.

Resten av veiboken var hovedsakelig det samme som en hadde sett tidligere. Det var noen utvidelser når det kom til antall ruter og byer en kunne lese om, men ingenting revolusjonerende. Alt i alt var det mer av det samme. Mye av det samme kan sies om *Veibok 1939* også.

¹⁵⁴ NAF, *Veibok 1937*, 56.

¹⁵⁵ NAF, *Veibok 1937*, 57.

¹⁵⁶ NAF, *Veibok 1937*, 73.

Veiboken fra 1939 har som sin forgjenger et forord om som forteller hva som er endret siden sist. Opplaget har vokst til 14 100 eksemplarer, samt at den "er blitt noe mere omfattende enn forrige". Dette grunnet veinettets utvidelse i perioden, og en desto bredere dekning av veier i Norge. Av endringer som blir trukket frem er en avstandstabell, nye trafikkregler, samt en utvidet hotelliste.¹⁵⁷ Ikke bare er hotellisten utvidet, men det er langt bedre enn sin forgjenger i 1937 utgaven. Hvor listen tidligere kun var en liste over hoteller ble den i 1939 en tabell med masse informasjon.

88		N. A. F.s veibok 1939		Hoteller											89	
Adresse	Hotellens navn	Antall sovevr.	Antall v. v. og k. vann	Enkeltvæ. uten bad (med bad)	Dobb.væ. uten bad (med bad)	Frokost	Lunch	Middag	Aften	Pensjon	Garasje	Bensin Olie-tank	Anmerkninger			
				Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.					
Holmestrand	Hotel Societeten	18	6	4,00-4,50	6,50-10,00	1,75-2,50	-	2,75-4,50	3,00	8,00	Gratis	Nei	Badeplass.			
Horten	Grand Hotel	29	-	4,50-5,00	7,00-9,00	1,50-2,50	1,75	3,25-4,00	3,00	8,00	1,00	-	Fiske, badeplass.			
Hovden, Sotvedal	Hovden Høifjeldshotel	91	Alle	6,00-8,00	12,00-16,00	2,50	3,00	4,00	-	10,00-15,00	-	Ja	Fiske, badeplass.			
Hunder st., Gudbrandsdal	Nerbo Turisthotel	50	41	3,00 (4,50)	6,00 (8,00)	1,75	2,50	3,50	3,00	7,00-9,00	2,00	Ja	Fiske, tennis, svømmebass.			
Hundorp, Gudbrandsdal	Tufte Turisthotel	40	30	3,00-6,00	6,00-11,00	1,75-2,00	3,00	3,50	3,00	7-10,00	1,50	Ja	Fiske, tennis, badeplass.			
Hurdal	Hurdals Verk	100	60	3,00-5,00	7,00-10,00	1,50-2,50	3,50	4,00	3,50	7,00	Gratis	Nei	Fiske, tennis, badeplass, skitebane.			
Hønefoss	Glatved Hotel	48	-	4,00	7,00-10,00	2,25	-	4,50	4,50	8,00	Gratis	Ja	Fiske, badeplass.			
	Hotel Fonix	25	Alle	4,00-5,50	7,00-10,00	1,50-2,25	-	3,50	2,75	8,00	Se anm.	I nærh.	Innel. gårdsrum. Badeplass.			
Høyalsmo, Telemark	Langråds Gjestgiveri	8	-	3,00-4,00	4,00-6,00	1,60-1,80	2,00-2,50	2,65-3,50	2,00-2,25	6,00-7,50	Nei	Ja	Fiske, badeplass.			
Kampeseter pr. Vinstra	Kampeseter Hotell	50	40	8,00-12,00(14)	16,00-18,00	1,75-2,50	3,50	4,50	3,00	8-14,00	1,00	Nei	Fiske, tennis, badeplass.			
Karasjok	Statens Feriestatue	9	-	2,00	4,00	1,50	2,50	2,50	1,75	7,00	-	Nei	Fiske, badeplass.			
Kirkenes	Turisthotell	11	8	4,00-6,00(8,00)	8,00 (10,00)	2,00	3,50	3,00	2,50	6,00	Nei	Ja	Fiske, badeplass.			
Klekkon pr. Hønefoss	Klekkon Turisthotel	55	40	3,50-4,00	6,00-8,00	1,50-2,25	3,00	4,00	2,50	6,00	1,00	Ja	Fiske, badeplass, tennis.			
Kongsberg	Grand Hotel	24	19	3,00-5,50	9,00-10,00	1,50-2,25	3,00	3,00-4,50	3,50	9,00	1,00-1,50	Ja	Fiske, badeplass, tennis.			
	Hotel Bondeheimen	24	17	3,00-4,50	5,00	1,25-1,50	1,25-1,50	2,00	1,50	6,00-7,50	Gratis	Nei	-			
	Hotel Norge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Kongsvinger	Grand Hotel	30	Alle	4,50	6,00-9,00	2,00-2,25	-	4,00	2,50-3,00	-	Nei	Nei	Badeplass.			
Kongsvoll, Opdal	Victoria Hotel	13	-	3,50-4,50	6,00-8,00	1,50	1,50	2,00	2,00	7,00	Gratis	Nei	Badeplass.			
Koppang	Kongsvoll Fjellstue	41	3	3,00-4,00	6,00-8,00	1,50-2,50	-	3,00-3,50	2,75	8,00	Gratis	Ja	Fiske, tennis.			
Kragerø	Koppang Hotel	15	-	3,00	6,00	1,50-1,75	1,50	2,50-2,75	1,75-2,00	6,00	1,00	Ja	Fiske, tennis, badeplass.			
	Thomsenheien Badshotel	16	12	4,00-5,00	5,00-12,00	-	-	-	-	6,00	-	Ja	Fiske, tennis, badeplass.			
	Victoria Hotel	40	Alle	3,50	7,50	1,75-2,25	-	2,75	2,25	-	Gratis	-	-			
Kristiansand	Astoria Hotel	60	Alle	4,00-5,00(10)	8,00-10,00	2,50	-	2,75-4,50	3,00-3,50	-	Se anm.	I nærh.	Åpen gårdsplass. Badeplass.			
	Ernest Hotel	16	Alle	3,00-4,50	5,00-7,00	1,25-1,50	-	2,00	1,75	8,00	Se anm.	I nærh.	Parkeringsplass.			
	Hotel Norge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Savoy Hotell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Kristiansund	Grand Hotel	40	12	6,00-8,00	6,00-10,00	1,50-2,00	-	3,50	2,50	11,00	Se anm.	-	Parkeringsplass, badeplass.			
	Hotel Bondeheimen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Kviteseid	Radoss Hotel	15	-	3,00-3,50	5,00-6,50	1,50	-	2,00	2,00	6,00-8,00	-	-	Fiske, badeplass.			
Kviteseid	Brokerfjeld Hotel	14	Alle	3,50	6,00	2,00	2,00	3,00	2,25	6,50-8,50	Gratis	Nei	Fiske, badeplass.			
Landskron, Odnes st.	Landskron Turisthotel	52	Alle	4,00-5,00	8,00-10,00	1,50-2,25	3,00	3,50	3,00	8,00-13	Gratis	Nei	Fiske, tennis, badeplass.			
Larvik	Farris Bad og Turisthotel	200	40	3,00-7,00	5,00-11,00	1,50-2,00	-	3,00-4,00	3,00	5,00	Gratis	Nei	Fiske, tennis, badeplass, biljard, Kurbadavdeling med faste leger.			
	Grand Hotel	21	-	4,00-5,50	9,00-12,00	1,75-2,50	2,75	4,50	3,00-3,50	-	1,50	Nei	Badeplass.			
	Hospita Heimen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Victoria Hotel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Leikanger	Leikanger Hotel	25	-	2,50-4,00	5,00-8,00	1,75-2,00	2,50	3,00	2,00	7,50	-	Ja	Fiske, badeplass.			
Leira st., Valdres	Sanderstolen Høifjeldshotel	30	Alle	4,00	8,00	1,50	2,25	3,00	-	6,50-7,00	1,00	Ja	Fiske, tennisbaner, badeplass			
Lesjaskog	Melnes Hotel	35	-	3,00	5,00	1,75	2,50	1,75	5,50-6,50	Gratis	Ja	Fiske, tennis, badeplass.				
Levanger	Backlund Hotel	35	-	3,00-5,00	6,00-8,00	1,40-2,00	1,75	2,50	2,25	7,00	1,50	Ja	Fiske, tennis, badeplass.			
Lillehammer	Brenseth Hotel	40	-	4,00-5,00	8,00-10,00	1,75	3,00	4,00	-	7,00-9,00	1,50	Nei	Fiske, tennis.			
	Dalshøimen	10	2	3,00-4,00	4,00-6,00	1,50	1,00-1,50	-	-	5,50	Nei	Nei	Badeplass.			
	Engelands Hotell & Pensionat	30	-	2,50-4,50	5,00-7,00	1,50-1,75	1,50	2,50	2,00	5,50-6,50	Se anm.	Nei	Stor parkeringsplass, badeplass, fiske.			
	Grand Hotel	20	18	4,50	8,00-10,00	1,75-2,25	1,50	4,00	2,25	8,00	Ja	Nei	Tennis, egen seter på fjellet.			
	Langseth Hotel	40	35	3,50-5,00	6,00-8,00	1,50-1,75	2,25	3,00	2,25	7,00-9,00	Gratis	Nei	Tennis, badeplass, fiske.			
	Lillehammer Turisthotel	45	Alle	4,00-6,00	8,00-12,00	2,50	3,00	4,00	3,00	19,00	1,00	Ja	-			
	Victoria Hotel A/S	60	Alle	6,00-6,50	11,00-15,00	1,75-2,50	-	4,50	3,00	15,00	1,50	Ja	Fiske, tennis, badeplass.			
Lilleham., Nordseter pr.	Lillehammer Høifjeldshotel	60	Alle	4,00-5,00	6,00-8,00	1,50-2,00	3,50	4,50	-	10,00-22,00	1,00	Ja	Fiske, tennis, badeplass, biljard, Herlig skittereng.			
	Nevra Høifjeldshotel	40	Alle	4,00-6,00	8,00-12,00	1,25-2,50	3,00	4,00	-	10,00-15,00	1,00	-	Fiske, tennis, badeplass, takterrasse.			
Lillehammer, Sjønsen pr.	Sjønsens Høifjeldshotel	55	Alle	4,00-6,00	8,00-10,00	1,75-2,50	3,00	4,50	-	10,00-15,00	Nei	I nærh.	Fiske, badeplass.			
Loen, Nordfjord	Hotel Alexandra	125	45	3,00-6,00 (8)	6,00-12,00	2,50	-	4,50	3,00	9,00-14,00	Se anm.	Ja	Parkeringspl., fiske, tennis.			

Bilde 5: Tabell med informasjon om hoteller. NAF, Veibok 1939, 88-89.

På bildet kan en se at hotellene er alfabetisert etter hvilken by de ligger i. Det er også informasjon om priser, ikke bare rom, men også måltider. For målgruppen, altså medlemmer av NAF eller andre bilister, er det også informasjon om hotellene har garasje og/eller bensin(pumpe). Med all informasjon i tabellen ville det vært lett å planlegge en tur. Å oppdrive informasjon om de ulike hotellene ville ikke vært lett for menneskene i 1939, da den ikke var noen tastetrykk unna. Dermed var en slik oversikt som Veiboken her kom med svært nyttig for leserne. Ellers var det lite nytt med den siste utgaven før andre verdenskrig.

¹⁵⁷ NAF, Veibok 1939, 19.

Informasjonen var oppdatert hvor det var nødvendig, men denne fulgte også i sporet til sin forgjenger.

Det som kan være interessant er å sammenligne informasjonen om ruter og steder denne i denne utgaven og den første veiboken. Vi kan begynne å se på ruten mellom riksgrensen ved Ørje og Oslo. Øverst er rutebeskrivelsen fra 1928, og under er samme strekning fra 1939. (1939 tar for seg turen i andre retning.)

Hovedvei mest ny. Bredder 4-5 m. Gunstige stigningsforh. God veibane. Regnet fra Karlstad er denne vei ca. 20 km kortere enn veien om Kongsvinger og like god. Fast bilrute mellom Ørje og Mysen.¹⁵⁸

Riksvei nr. 42 til Lillestrøm, nr. 3 videre til Fjellsrud. Riksvei nr. 45 videre til Løken, hvorfra riksvei til Østby. Herfra bygdevei til Skulerud, hvorfra fylkesvei nr. 30 til Skulerud og videre riksvei nr. 2 til Ørje (under arbeide mellom Kroksund og Stillesby, hvor delvis den gamle og dårlige bygdevei ennå må brukes.¹⁵⁹

Til tross for at rutene tar for seg den samme strekningen så er beskrivelsene langt fra like. Beskrivelsen fra 1928 har fokus på veien, og dens standard. Her med informasjon om veienes bredde og stigningsforhold. I 1939 ble denne typen informasjon borte. Fokuset er heller på veinummer, som tyder på at det rett og slett var flere veier, og at boken var redd en skulle kjøre feil. Den har også med at veien er under utbedring, men viser ikke til noe tidsramme for arbeidet.

La oss sammenligne to beskrivelser til. Denne gangen ruten mellom Hell/Stjørdal og Kopperå. Veiboken fra 1928 sier bare “God hovedvei med godt veidekke, veibredde 2,5-5 m.”¹⁶⁰ Så kort og godt kunne det også gjøres. Veiboken av 1939 kom med litt mer informasjon. “Riksvei nr. 710 bredde 2,5-5 m-, bra veidekke men kurvet. Veien ender ved Kopperå jbst. Åpen om vinteren”.¹⁶¹ Basert på disse to beskrivelsene kan en gjøre noen antakelser. En kan anta at veien var like kurvet i 1928, men at en ikke anså det som viktig å informere om den gang. Dette kan bety at den generelle veistandarden gikk opp, og dermed forventet bilistene mer rett vei. Det at det blir opplyst om vinteråpen vei kan fortelle oss at det var interessant, og at bilen ikke bare var et sommerfenomen som den var tidligere. Det tyder også på at det blir prioritert fra myndighetenes side å holde veien åpen, gjennom brøyting.

¹⁵⁸ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928*, 32.

¹⁵⁹ NAF, *Veibok 1939*, 378.

¹⁶⁰ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928*, 101.

¹⁶¹ NAF, *Veibok 1939*, 719.

Likevel er det ikke nødvendig at dette ble gjort for brukerne av veiboken, men at det heller var andre som hadde viktigere behov enn fritidsreiser. Bilistens krav og forventinger hadde økt på de 11 årene siden den første veiboken.

3.8 KNA og NAF, rivaler eller partnere?

Vi har alle oppfatninger, eller biaser vi tar med oss i det vi skriver. Jeg gikk i denne oppgaven med den oppfatning at KNA og NAF var rivaler som konkurrerte om medlemmene.

Sannsynligvis stemmer ikke den oppfatningen. Det er ingenting direkte av det jeg har lest som beskriver noe slikt, likevel var det en tanke som festet seg hos meg. Hvorfor det? Trolig kommer det av at NAF og KNA er de to mest fremtredende bilistorganisasjonene i Norge. KNA har virket som en slags storebror for NAF, som med en dannelse i 1907, hadde god tid til å etablere seg før NAF kom på banen i 1924. De prøvde begge å få seg medlemmer fra samme segment av befolkningen, nemlig de med bil. Dette var en relativt liten gruppe i 1924, selv om den var raskt voksende frem mot andre verdenskrig. Begge organisasjonene hadde egne fordeler, som de frontet for å få folk til å bli medlem i akkurat sin organisasjon. Det er på grunnlag av dette at jeg trolig har konstruert en rivalisering eller konkurranse mellom dem. Så kommer spørsmålet, er det et riktig bilde? Mitt korte svar er nei.

Tidlig i prosessen med denne oppgaven ble det klart at NAF og KNA samarbeidet fra 1947-1961 med å utgi veibok. Begrunnelsen som blir gitt i veiboken fra 1947 er at begge organisasjoners medlemmer hadde sterkt behov for en revidert utgave. Det var på dette tidspunkt neste ti år siden det hadde utkommet en slik bok, med NAF sin i 1939 og KNA sin i 1938.¹⁶²

Det at de to organisasjonene utga veibok sammen formaliserte de et samarbeid som strakk seg mange år tilbake. 15. desember 1933 kunne *Adresseavisen* melde om at KNA og NAF hadde gått sammen om å utgi veibok. Organisasjonene skulle utgi boken annethvert år, og boken skulle følge mønsteret til KNAs rutebok.¹⁶³ NAF skrev også mer om dette i sitt medlemsblad, *Motortidende*. På et styremøte i desember 1933 ble dette vedtatt, fra NAFs

¹⁶² KNA&NAF, *Veibok 1947*, 11.

¹⁶³ "Felles veibok for K.N.A. og N.A.F." *Adresseavisen*, 15. desember 1933, 3.

side, at en skulle samarbeide med KNA. Her blir det også konstatert at NAF og KNA skal utgi bøker alternative år, hvor NAF utgir i oddetallsår og KNA i partallsår. Rutebeskrivelsen skulle bli lik i begge organisasjonenes bøker, og NAF skulle få inn kartskissene som KNA allerede brukte i sine bøker. Grunnen til dette samarbeidet, som NAF oppgir, er at kostnadene holdes nede med å dele på arbeidet, og at annonsemarkedet lettes, siden det ikke blir utgitt to bøker samme år.¹⁶⁴ Slik som NAF beskriver det later det til at samarbeidet er av rent økonomiske grunner. Dette samarbeidet med veiboken kan ha begynt tidligere, om en skal tro hva som ble skrevet i KNAs jubileumsbok fra 1957. Det står det at organisasjonene hadde en overenskomst så tidlig som 1930. Rammen for samarbeidet er det samme, altså utgivelse alternative år og deling av rutebeskrivelser og kartskisser.¹⁶⁵ At samarbeidet startet såpass tidlig støttes ikke opp av utformingen av NAFs veibok på denne tiden, det er tross alt først i 1935 at kartskissene ble en del av veiboken. Antageligvis er det en skrivefeil i jubileumsboken, selv om det kan være basert på noe jeg ikke har vært i stand til å oppdrive.

Det er også en annen grunn til at jeg mener det er usannsynlig at NAF og KNA var rivaler, og det er at de ikke kjempet om samme medlemmer. I mine øyne var KNA en organisasjon for det øvre samfunnslaget. I bilens tidligste fase var det å ha bil noe eksklusivt, antall biler i Norge da KNA ble stiftet var svært lavt, ikke mer enn 70 biler rullet på veiene.¹⁶⁶ Av KNAs første medlemmer var det mange som disponerte bil som følge av sitt virke, altså en form for firmabiler.¹⁶⁷ Dette endret seg med at det å anskaffe bil ble billigere, og at det kom flere biler på veiene. Etter hvert var ikke det å eie bil like eksklusivt som det tidligere hadde vært. NAF ble stiftet i 1924, og fikk 400 medlemmer i løpet av samme år.¹⁶⁸ Akkurat hvor mange medlemmer KNA hadde samme år vet jeg ikke. I en mailkorrespondanse med KNA spurte jeg om de hadde oversikt over antall medlemmer gjennom årene. Der kom det frem at de KNA ikke hadde oversikt over dette, da medlemstall hadde hatt mindre fokus i organisasjonen. For å bli medlem måtte en bli anbefalt, for så og godkjennes av en komite. Det var ikke før omkring 1990 at medlemslistene ble tatt vare på.¹⁶⁹ Altså var ikke KNA i dag behjelpelig i å svare på spørsmål om medlemstall. Derimot er svaret å finne i Rute- og Årboken fra 1926. Bak i boken er det nemlig et komplett medlemsregister, og hvis min

¹⁶⁴ "Norges Automobil-Forbunds hovedstyremøte 11 desember 1933," *Motortidende*, 1. januar 1934, 15.

¹⁶⁵ Oscar M. Bade og Arne Bonde, red. *KNA 1907-1957* (Oslo: Wittusen & Jensen AS), 30.

¹⁶⁶ Jon Winding-Sørensen, *KNA : 100 1907-2007: ekte bilglede i hundre* (Oslo: Yrkeslitteratur as, 2007), 9.

¹⁶⁷ Winding-Sørensen, *KNA : 100 1907-2007*, 11.

¹⁶⁸ Evensen, *NAF Jubileumsbok 1924-1999* (Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1999), 4.

¹⁶⁹ Privat korrespondanse.

telling er korrekt var antall medlemmer ved utgivelsen av boken 1463.¹⁷⁰ Samme år hadde NAF 2300, nærmest en dobling fra året før.¹⁷¹ Det gikk altså svært fort før NAF hadde passert KNAs medlemstall. Hvis KNA hadde hatt et ønske om å vokse raskere ville nok organisasjonen vært i stand til det, men eksklusiviteten må ha vært viktig å bevare. Alle kunne bli medlem av NAF, men en måtte inviteres og godkjennes for å være medlem av KNA. Derfor anser jeg det som usannsynlig at det var konkurranse om medlemmene. Av samme grunn kunne de to organisasjonene også samarbeide, det ville ikke skade dem, men heller tjene dem begge.

3.9 Konklusjon

Kapittelet åpnet med ordene til direktør Dahl, og hans intensjoner for veiboken. Gjennom kapittelet har vi sett at veiboken har blitt godt mottatt. Avisene har rost veiboken, og skal vi på lovordene så klarte veiboken målet sitt.

Forrige kapittel hadde fokus på hvilken tradisjon veiboken er en del av, og i dette kapitlet har vi sett hvordan veiboken endret seg bort fra denne tradisjonen. Selv om veiboken beholdt de delene som var viktigst, byene og rutene, så kom det mye mer inn. Disse nye elementene endret veiboken. Det var ikke bare et verktøy for å finne frem, men også for å promotere NAF. Samtidig begynte den å skape en kultur hos bilistene. Dette var en videreføring av den tradisjonen var en del av, men som NAF satte sin egen vri på.

Samtidig fulgte veiboken utviklingen til veinettet. En var avhengig av at veiene ble bygget før rutene kunne komme inn i veiboken.

Størrelsen på veiboken bare økte raskt i perioden, mye mer enn veinettet. Dette kom av at NAF stadig fant nye elementer de mente var nødvendig for å gjøre veiboken så god som mulig. Mange av disse var ikke direkte knyttet til kjøring, men tok heller for seg andre elementer knyttet til bilen, som lover og informasjon om NAF. Veiboken fungerte altså ikke bare som et verktøy for å finne frem, men også som et verktøy for å promotere NAF som organisasjon. I neste kapittel skal vi se på hvordan utgivelsessamarbeidet mellom NAF og KNA påvirket veiboken.

¹⁷⁰ Boken inneholder ikke et antall medlemmer, men heller navnet og ytterligere informasjon om alle. Jeg har telt dem alle sammen, men det er selvfølgelig mulighet for at jeg har telt feil. KNA, *KNA Rutebok og Årbok 1926*, 418-449.

¹⁷¹ Evensen, *NAF Jubileumsbok 1924-1999*, 4.

4 Veiboken finner en form - 1947 til 1961

Boken er i og for seg så glimrende at den tåler en del kritikk i negativ retning uten at den taper noe i betydning for det. [...] Den skarpeste innvending vi har, er at boken nå begynner å bli temmelig unøyaktig på en rekke punkter.¹⁷²

Sitatet er hentet fra en artikkel i *Vårt Land* fra 1953. Den forteller om en form for dualitet veiboken oppnår i perioden. Den er både helt fantastisk og et verktøy alle bilister bør skaffe seg, samtidig er det full av feil og unøyaktigheter. I perioden blir den lest av stadig flere, og kravene til veiboken blir derfor høynet.

I forrige kapittel så vi hvordan veiboken utviklet seg bort fra den tradisjonen den er en del av, til å bli noe eget. I dette kapittelet skal vi se på hvordan veiboken endret seg som følge av samarbeidet med KNA. Samtidig er det andre faktorer som spilte inn, som de store samfunnsendringene som Norge gikk gjennom i samme periode. Forrige kapittel hadde i større grad fokus på de ulike utgavene. Grunnet at veiboken forblir relativt lik gjennom perioden har jeg ansett det som mindre hensiktsmessig å gjøre det på samme måte. Det blir derfor ikke en like detaljert gjennomgang av de forskjellige utgavene, siden det er såpass mange likheter.

4.1 Bakgrunn og kontekst

I forrige periode, fra 1920 til 1939, hadde bilen gått fra noe eksklusivt til noe mye mer hverdagslig. Bilens utbredelse var langt fra den samme som i dag, men det var heller ikke uvanlig å se en bil. Året NAF ble stiftet var det litt over 28 000 kjøretøy i Norge, hvorav 20 500 av disse var biler.¹⁷³ I 1939, samme år som andre verdenskrig brøt ut i Europa, var det 56 000 personbiler i Norge. Antallet personbiler sank gjennom krigen, og var nede i 38 000 i

¹⁷² Folk, "Veibok 1953," *Vårt Land*, 31. juli 1953, 3.

¹⁷³ Det Statistiske Centralbyrå, *Statistisk Årbok for Kongeriket Norge 49de årgang 1930* (Oslo: H. Aschehoug & co, 1930), 92.

1944, men økte til 55 500 ved utgangen av 1947.¹⁷⁴ Den første veiboken som kom ut etter andre verdenskrig, reflekterte starten på en ny periode. I denne perioden skulle Norge bygges opp igjen, samtidig som bilen ville bli desto mer utbredt. Begge deler skjedde, landet ble bygget opp på ny, og bilen gjorde et virkelig inntog.

I etterkrigstiden opplevde landet en stor velstandsøkning, arbeidstiden sank, antall feriedager økte, og folk fikk mer å rutte med. Etter år med okkupasjon og krig opplevde folk nå frihet. Historiker Karsten Alnæs skriver at “bilen var legemliggjøringen av det nye velstandssamfunnet”. Han mener at bilen ga folk frihet til å flytte på seg, frihet til å reise når en selv ville, den var rett og slett et symbol på frihet og selvrealisering.¹⁷⁵ Dermed var det ingen tvil om at folk drømte om bilen, ikke bare de rike, men også middelklassen. Det var i denne perioden at bilen ble noe massene kunne eie.

I 1934 ble en lov om midlertidig innførselsforbud vedtatt. Loven ga myndighetene mulighet til å forby import av enkelte varer, eller bare å begrense importen med kvoter. Det som vil være relevant for denne oppgaven er hvordan loven påvirket bilen i Norge. Importbegrensningene vedvarte også etter at krigen var over, og de skulle vare til 1960, men det kommer vi tilbake til senere.

Hvis en ville skaffe seg bil etter andre verdenskrig, hvordan foregikk prosessen da? Det var en omfattende og byråkratisk prosess som ikke er hensiktsmessig å gå alt for mye i detalj på, men noen elementer kan trekkes frem. De som var interessert i å skaffe seg bil kunne søke til myndighetene om det. Hvor bilene skulle importeres fra ble avgjort basert på hvilket behov en hadde i det gitte år. Med land i Øst-Europa hadde Norge bilaterale handelsavtaler, og biler herfra fikk et tidligere frislipp enn for andre biler. I 1957 kom en avtale med Volvo-konsernet, noen som førte til import av 3000 biler årlig derfra. Avtalen med Volvo ble kritisert for å gi bilmerke gunstigere vilkår, samt at den ville forsinke frislippet på bilen.¹⁷⁶ I korte trekk kan en si at det var store begrensninger på bilsalget mellom 1945 og 1960. Veibokens vekst i perioden må sees i sammenheng med bilens utbredelse. Til tross for reguleringen på bilen ble det mange flere biler i Norge i perioden.

¹⁷⁴ Statistisk Sentralbyrå, *Statistisk Årbok for Norge 69. årgang 1950* (Oslo, H. Aschehoug & co., 1950), 171.

¹⁷⁵ Knut Alnæs, *Historien om Norge* Bind 5 (Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2000), 14

¹⁷⁶ Bjørnland, *Vegen og Samfunnet*, 150-152.

4.2 Hvem var på veien?

Som følge av de store begrensningene var det ikke billig å skaffe bil i perioden. Tilbudet var mye mindre enn etterspørselen. På landsbasis var det kun tre til fire prosent av søkerne som fikk innvilget kjøpetillatelse. Ofte ble de som hadde behov for bil prioritert. Dette kunne være leger og jordmødre, eller andre i høyere offentlige stillinger. For de som falt utenfor disse gruppene måtte en kjøpe en tillatelse av noen andre, eller kjøpe en bruktbil.¹⁷⁷ Alt dette drev opp prisen. Hvor bilene kom fra var det variasjon på. Noen kom fra landene Norge hadde avtaler med, som Øst-Europa og Sverige, mens andre kom inn gjennom den ordinære kvoten.

De som faktisk var på veiene var de som hadde behov for bil, eller de med økonomi til å betale de ellers høye prisene. Dette var i alle fall tilfelle frem 1. oktober 1960.

4.3 NAF og bilen i vekst

Til tross for de store begrensningene på import av bil i perioden, så økte antall biler. Denne økning førte til mange flere medlemmer i bil-organisasjonene, som NAF, og dermed også utbredelsen til veiboken. Jeg har full forståelse for at delkapittelet kan være fullt av tall og tørre fakta, men hensikten er å underbygge utviklingen med disse. For selv om en kan fortelle at antall biler og antall veibøker økte er det noe helt annet å få tallene på hvor mye det økte. Det er dette jeg prøver på her.

Den siste veiboken NAF ga ut alene, i 1939, kom i et opplag på 14100 og ved utgangen av samme år hadde NAF 11 502 medlemmer.¹⁷⁸ Krigen gjorde ikke godt for medlemstallet, som gikk noe ned, etter kontinuerlig vekst gjennom hele 1930-tallet. Etter krigen vokste medlemstallet igjen, og samme år som de ga ut veibok med KNA var antall medlemmer 17 555.¹⁷⁹ Når det kommer til opplaget for veibøkene på 1940- og 50-tallet er det uvisst for mange av utgavene. Mange av veibøkene opplyser ikke om opplaget. For veibøkene utgitt fra 1947 til 1961 er det bare 1958- og 1961-utgaven som oppgir opplaget, 78

¹⁷⁷ Bjørnland, *Vegen og Samfunnet*, 151.

¹⁷⁸ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 21.

¹⁷⁹ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 26.

000 i 1958¹⁸⁰, og 123 000 i 1961.¹⁸¹ Det er selvfølgelig andre kilder til bøkernes opplag enn veibøkene selv. NAFs jubileumsbok fra 1999 skriver at opplaget fra 1953 var 27 000.¹⁸² Jeg har selv ikke vært i stand til å finne andre kilder som bekrefter dette tallet, men siden det kommer fra NAF selv velger jeg å stole på det. Antallet virker lavt, siden NAF hadde over 28 000 medlemmer samme år. Opplaget var for lavt, og i desember 1953 gikk NAF ut og ba om å få inn 1951-utgaver, slik at disse kunne sendes til de som ikke fikk nyeste utgave.¹⁸³ Gitt at opplaget stemmer kan det være et tegn på den voldsomme veksten NAF hadde i perioden, og organisasjonen ikke var helt klar for det. For neste veibok i rekken, fra 1955, har jeg flere kilder, med sprikende antall på opplaget. *Aftenposten* kunne ved utgangen av 1954 melde at opplaget ville være 55 000.¹⁸⁴ *Dagbladet* skriver i samme periode at opplaget ville være 60 000¹⁸⁵, dette blir underbygget av *Vårt Land* som i mars 1955 som melder om samme antall. Avisen utdyper at NAF alene har bestilt 41 000 av disse til sine medlemmer.¹⁸⁶ *Morgenposten* rapporterer om et opplag på hele 62 000, også dette i mars 1955.¹⁸⁷ Det eksakte antallet er ikke så viktig, men alt tyder på at det er minst en dobling fra forrige veibok.

Bilparken vokste også voldsomt i samme periode. Ved utgangen av 1950 var den på 60 000, og den passerte 102 000 i 1954.¹⁸⁸ Altså nesten en dobling på fire år. De neste fem årene doblet nesten antallet seg igjen, til 186 000 i 1959.¹⁸⁹ To år etter, altså etter frislippet i 1960, var tallet steget til 268 000.¹⁹⁰ Nærmest en tredjedel av veksten kom altså på kun to år.

NAF hadde også stor vekst i samme periode, og gikk fra 20 000 medlemmer i 1950 til over 70 000 i 1959.¹⁹¹ Østby peker på at NAFs vekst egentlig ikke var så stor som en skulle tro. Han peker på at hovedveksten av medlemmer kommer av økningen i bilparken. Østby skriver:

¹⁸⁰ Thor Dahl, red. *Veibok 1958* (Oslo, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1958), 3.

¹⁸¹ Thor Dahl, red. *Veibok 1961* (Oslo, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1961), 3.

¹⁸² Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 46.

¹⁸³ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 46.

¹⁸⁴ "Automobil-Forbundets hovedstyremøte," *Aftenposten*, 11. desember 1954, 5.

¹⁸⁵ "Ny veibok i 60000 eksemplarer," *Dagbladet*, 17. desember 1954, 5.

¹⁸⁶ "Veibok 1955 bestseller," *Vårt Land*, 11. mars 1955, 6.

¹⁸⁷ "Veibok 1955," *Morgenposten*, 18. mars 1955, 4.

¹⁸⁸ Statistisk Sentralbyrå, *Statistisk Årbok for Norge 1955 74. årgang* (Oslo: Grøndahl & Søns boktrykkeri, 1955), 145.

¹⁸⁹ Statistisk Sentralbyrå, *Statistisk Årbok for Norge 1960 79. årgang* (Oslo: Grøndahl & Søns boktrykkeri, 1960), 143.

¹⁹⁰ Statistisk Sentralbyrå, *Statistisk Årbok for Norge 1962 81. årgang* (Oslo: Grøndahl & Søns boktrykkeri, 1962), 165.

¹⁹¹ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 38.

Denne sterke medlemstilveksten kan imidlertid i stor grad tilbakeføres til det økende antallet biler. 22 prosent av bileierne var medlemmer i 1945. I 1950 var tallet 31. Etter det holdt det stabilt rundt 31-32 prosent fram til 1986. Det var med andre ord ikke bare antallet medlemmer av NAF som økte, det gjorde også bilparken.¹⁹²

Veksten til NAF kom altså ikke på bekostning av andre, men de fortsatte bare å kapre en like stor andel av en voksende potensiell medlemsmasse. KNA vokste også i samme periode, og passerte 12 000 medlemmer i det organisasjonen feiret 50 år rundt årsskiftet 1956/57.¹⁹³ Grunnet at KNA ikke har bevart en oversikt over antall medlemmer er det vanskelig å si noe mer om veksten, da dette er det eneste datapunktet jeg har funnet for perioden.

Det var flere grunner til at folk ville bli medlem i NAF. Fra forrige periode ble fordeler som gratis veibok, juridisk konsultasjon, ulykkesforsikring, samt rabatter på hoteller og campingplasser trukket frem, selv om det var mange flere. I veiboken fra 1947 blir det trukket frem 12 grunner til å være medlem av NAF. I tillegg til veiboken var det gratis medlemsblad, bistand og hjelp fra NAFs hovedkontor og turistkontorer, juridisk konsultasjon, teknisk konsultasjon, gratis ulykkesforsikring, tilganger til møter hos NAF, adgang på NAFs leirplasser, service på bil, rabatter på kart, ferjehefte, for ikke å glemme muligheten til å bruke NAFs emblemer.¹⁹⁴ Hvilken av disse grunnene som trakk mest er vanskelig å si, og det kom nok an på hvilke behov de enkelte hadde. Likevel er det klart det var mange grunner til å bli medlem, så lenge en hadde bil.

4.4 Hvordan lages en veibok i perioden?

Veiboken for hele perioden, 1945-1961, hadde ingen store endringer. I et intervju med dagens redaktør av veiboken, Per Roger Lauritzen, kom det frem at de største endringene ofte kommer ved skifte fra en redaktør til en annen.¹⁹⁵ Min teori er at Thor Dahl hadde dette ansvaret gjennom perioden. I utgavene fra 1953 til 1961 ble Dahl kreditert med oppgaven. I forordet fra 1953 står det at de takker “oberst Thor Dahl, som også denne gang har gjort et

¹⁹² Østby, “Flukten fra Detroit”, 206.

¹⁹³ “K.N.A. runder 50 år,” *Sunnmørsposten*, 28. desember 1956, 2.

¹⁹⁴ KNA&NAF, *Veibok 1947*, 17.

¹⁹⁵ Intervju med Lauritzen.

fremrakende arbeid for Veiboken”.¹⁹⁶ Ordvalget “også denne gang” indikerer at han har oppgaven tidligere også, om dermed antar jeg at Dahl hadde ansvaret hele perioden. Med seg for å lage veibok hadde han uten tvil masse hjelp. I kapittel 3 ble det trukket frem hvordan veiboken fra tidlig av hadde spurt leserne om hjelp. Dette er noe NAF har fortsatt med, som også var tilfelle i perioden, og en lignende formulering er å finne i veiboken fra 2018.¹⁹⁷ I 1953 ble det ytret takk til medlemmer og lokale avdelinger i NAF og KNA.¹⁹⁸ Basert på en rekke avisartikler kommer det frem at de lokale avdelingene hadde ansvaret for å sikre oppdatert informasjon i sitt distrikt. Ofte var det en liten komité som hadde ansvaret med arbeidet. Disse må senere ha sett inn den ajourførte informasjonen til redaksjonen sentralt for at alt stoffet skulle syes sammen til et godt sluttprodukt. Fra 1955 blir også Veidirektoratet og veisjefer takket for hjelpen med veiboken.¹⁹⁹ Disse to nye “hjelperne” gir mening. Veidirektoratet hadde den beste informasjonen om norske veier, og veisjefene kunne gi et bedre og mer profesjonelt innblikk i veistandarden. Alle rutene sa noe om hvordan veien var i perioden, da med fokus på bredde, maksimal stigning og annen relevant informasjon. Dette har nok medlemmer og andre vært i stand til å skaffe tidligere, men det tyder på en ytterligere profesjonalisering av veiboken. I 1961 utgaven blir også “byenes kommuneingeniører” viet en takk.²⁰⁰ Igjen, en fikk hjelp fra stillinger med formelt ansvar og kompetanse.

Brukerne av veiboken, altså NAF og KNAs medlemmer, samt andre lesere, var også involvert i prosessen. Med å lese, samt bruke boken, så fant de alltid noen feil. I flere innlegg i avisen blir disse trukket frem, med ønske om at feilene måtte rettes på. Nåværende redaktør av veiboken trakk også frem i vår samtale at en del fremdeles sender inn beskjed når de finner feil i veiboken.²⁰¹

Som vi kan se var det et stort arbeid å lage veibok, men mange involverte parter. Nye elementer kom inn i løpet av perioden, selv om det ikke var noen store endringer. Mye av dette er nok som følge av samarbeidet mellom de to organisasjonene bak. I neste periode vil vi se at veiboken opplever større endringer igjen. Før det kan det være hensiktsmessig å se detaljert på hvordan veiboken i perioden var utformet.

¹⁹⁶ Thor Dahl, red. *Veibok 1953* (Oslo: Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1953), 11.

¹⁹⁷ Per Roger Lauritzen, red. *NAF Veibok - Veien til gode opplevelser* (Oslo: Artko, 2018), 2.

¹⁹⁸ Dahl, *Veibok 1953*, 11.

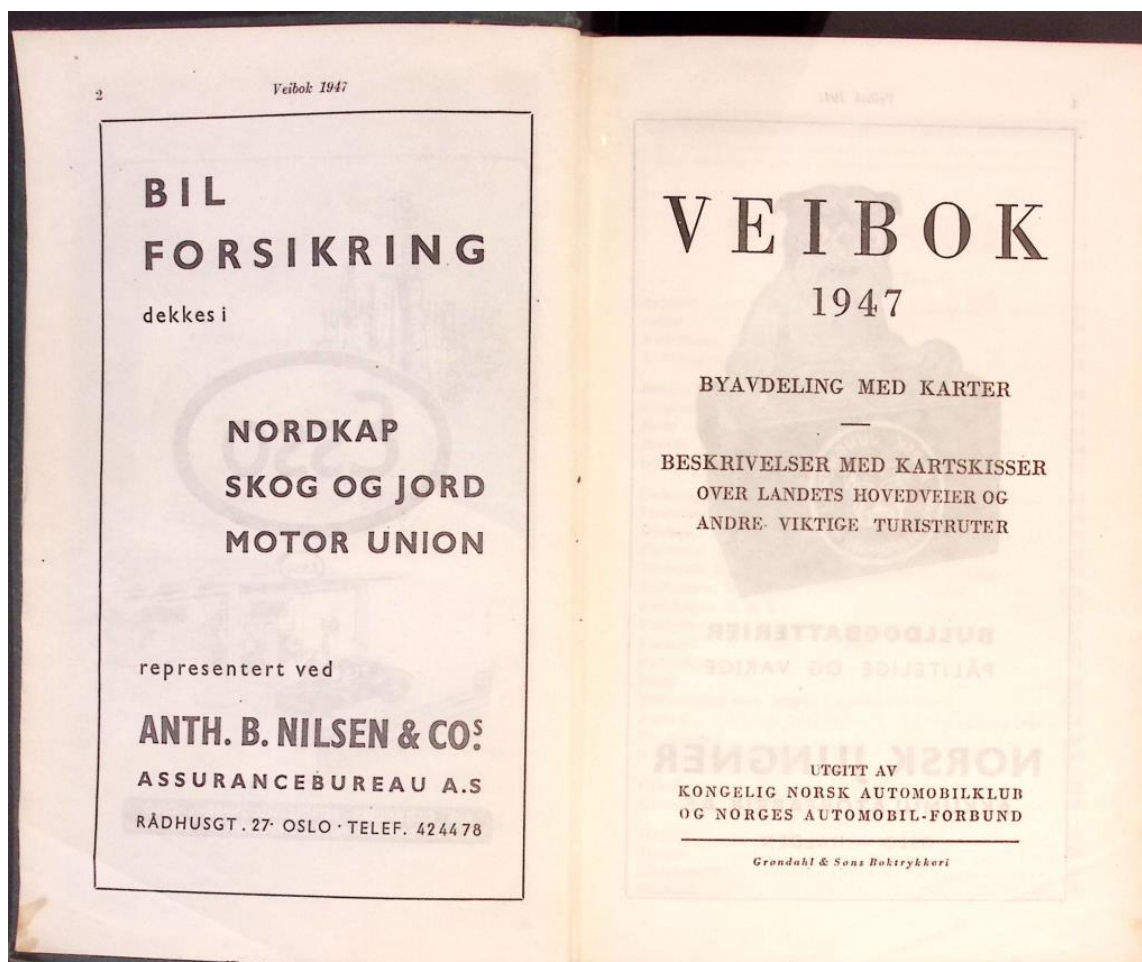
¹⁹⁹ Dahl, *Veibok 1955*, 11.

²⁰⁰ Dahl, *Veibok 1961*, forord.

²⁰¹ Intervju med Per Roger Lauritzen.

4.5 Veiboken i perioden

Veiboken som kom i 1947 var et samarbeid mellom KNA og NAF. Vi har diskutert tidligere hvorfor dette samarbeidet ikke var utenkelig, grunnet at de tidligere hadde delt ressurser og ikke var i konkurranse med hverandre. Det som er interessant med veiboken fra 1947 er at den ikke bare bygger på en tradisjon, men to. Både NAFs veibøker, og KNAs rutebøker, påvirket hvordan denne ble utformet. Riktignok virket det til at de to organisasjonene prøvde å gjøre overgangen så lett som mulig for begge organisasjonens medlemmer. Hvis en lurte hva en kunne forvente av denne utgaven, så gir boken selv svaret på en av de første sidene.



Bilde 6: Hva som møtte leserne av veiboken i 1947. KNA&NAF, *Veibok 1947*, 2-3.

Dobbelsiden representerer boken godt. Den har med reklameelementet, som var en stor del av boken. I en gjennomgang fra min side kom det frem at nesten en fjerdedel av sidene i boken hadde reklame på seg, i en eller annen grad. Det var ikke bare helsider med reklame, som dobbeltsiden over, men også reklame som dekket mindre deler av sidene.²⁰³ Den andre siden presenterer veiboken, med navn, innhold og avsender. Dobbelsiden gir altså en pekepinn på hva en kan forvente i resten av boken.

Bokens forord forteller oss at begge har gått sammen om å lage bok, grunnet at medlemmene hadde behov for det. Videre informerer den om at det er blitt flere rutebeskrivelser og at byavdeling er den samme som tidligere. Stoffet om organisasjonene er kuttet til et minimum, noe som trolig var et godt valg.²⁰⁴ Det ville neppe vært interessant for et medlem av KNA å lese masse stoff om NAF, eller omvendt, samt at det ville ført til en svært tykk veibok. Nok en gang oppfordres medlemmene til å bidra med å fortelle hva de ønsker å finne i veiboken, og eventuelle rettelser. Forordet avsluttes med å si at krigens ødeleggelser har gjort arbeidet med veiboken vanskelig, men, som de skriver, “vi håper at den vil bli mottatt med glede og tilfredshet”.²⁰⁵ Det er intet navn som avslutter forordet, bare navnet på de to organisasjonene som står bak.

Resten av 1947-utgaven lager malen, eller utgangspunktet, for veibøkene i perioden. Denne “malen” tar utgangspunkt i kort informasjon om NAF og KNA, men med hovedfokuset på by- og ruteseksjon. Det eneste annet stoffet som utgaven har er to sider som tar for seg parkeringsbestemmelsene i Oslo. Oppfølgeren, Veibok 1949, fulgte denne malen, men tok også med noe nytt. Bokens forord nevner at de har hatt med en avstandstabell, etter ønske fra medlemmene.²⁰⁶ Noe av stoffet i boken var nytt, men noe er stoff en har sett tidligere i veiboken, som trafikkregler og en oversikt over norske veiskilt. Det er også råd for hva en skal gjøre hvis en er i en ulykke. Disse tre elementene danner en form for et lynkurs i hvordan være en god trafikant.. Følg regler og skilt, og hvis en skulle være i en ulykke, så vet en i alle fall hva en bør gjøre. Disse tre elementene kan leses som en videreføring av det arbeidet organisasjonen har gjort som skaper av god trafikkultur tidligere. Det som var nytt for utgaven var en oversikt over nasjonalitetsmerker i Norden og verden. De nordiske landene, med unntak av Island, var representert med hver sin bokstav, samt

²⁰² Faksimile av *Veibok 1947*, 2-3.

²⁰³ Basert på egen gjennomgang av boken, og telling av alle sider med reklame på seg.

²⁰⁴ KNA&NAF, *Veibok 1947*, 11.

²⁰⁵ KNA&NAF, *Veibok 1947*, 11.

²⁰⁶ KNA&NAF, *Veibok 1949*, 13.

kjenningbokstaver for de ulike regionene innad.²⁰⁷ Det var også en liste over “Nasjonalitetsmerker (bokstaver) for de viktigste land”.²⁰⁸ Listen over land gir et innblikk i hva de to organisasjonene anså som viktig. Noen land er lett gjenkjennelige, mens noen har svært spenstige navn og skrivemåter som “Schweiz” (Sveits) og “Cypern” (Kypros). Hvordan denne listen er valgt ut står det ikke noe om, men det ligger nok en begrunnelse bak.²⁰⁹ Resten av boken er lik sin forgjenger, med ruter og byer, med et unntak, og det er noen sider hvor en kan føre inn notater helt bakerst. Blanke sider bak i bøker var ikke noe nytt, men denne gangen var det helt klart hva deres intensjon var, for det står “Notater:” øverst på sidene.²¹⁰ Slik notatplass er som oftest nyttig, så det er fint at veiboken har et dedikert sted for det.

Veiboken fra 1951 har egentlig ikke noe som helst nytt å by på. Alle bokens elementer var brukt tidligere. Altså er dette et klart tegn på at veiboken virkelig begynner å finne en form den er fornøyd med, tiden for (store) endringer er forbi.

Nytt av 1953 var deriblant nye avsnitt om sportsfiske, camping og utenlandsreiser med bil.²¹¹ De to første, altså avsnittene om sportsfiske og camping, er skrevet av forfattere utenfor NAF og KNA. Altså var dette nok et tegn på at organisasjonene samarbeidet med mange andre for å lage veiboken. Avsnittet om sportsfiske bærer preg av å ville opplyse leserne om hvordan en er den “beste fisker”, da gjennom å følge regler samt ikke drive overfiske. Tonen kan også virke litt nedlatende til tider. “Her er det først og fremst minstemålene, vanligvis er disse 25-30 cm for ørret.” “Og ærlig talt, fisk under denne størrelsen er vel heller ingen ting å ta opp.”²¹² Likevel er det klart at det ligger til grunn et ønske om at flest mulig skal ta i bruk landets vann og elver for å fiske, men at dette må gjøres på en bærekraftig måte, selv om det ordet ikke er brukt. Noen av plassen i avsnittet er brukt til å snakke om muligheten for å sette ut fisk selv, slik at bestanden kan ta seg opp.

Avsnittet om camping er også av den opplærende typen. Det tar for seg hva en må vite før en “camper”. Her er fokus på utstyr, som gjør opplevelsen bedre, men også på hva som skiller camping fra andre ferieformer. Også i dette avsnittet aner jeg en viss nedlatende tone.

²⁰⁷ KNA&NAF, *Veibok 1949*, 81.

²⁰⁸ KNA&NAF, *Veibok 1949*, 79.

²⁰⁹ Begge skriftemåter er svenske, så her er det mulig at veiboken har hentet inspirasjon fra andre side av grensen.

²¹⁰ KNA&NAF, *Veibok 1949*, 764.

²¹¹ Dahl, *Veibok 1953*, 11.

²¹² Dahl, *Veibok 1953*, 57-58.

Når man skal dra på campingtur med familie og bil, må man først og fremst være klar over hvorfor man velger nettopp denne form for ferieliv. Det er nemlig hevet over enhver tvil at en riktig planlagt og vel gjennomtenkt campingtur kan bli den hyggeligste tur en kan tenke seg, - men det nytter ikke å dra avsted med dårlig utstyr med “det går nok”-mentaliteten.²¹³

De to avsnittene sammen tyder på en tendens til at bilistene ville gjøre mer, og NAF og KNA tok på seg oppdraget om å lære opp sine medlemmer i hvordan en skulle bedrive fiske eller camping. Også avsnittet om reiser utenlands går innenfor dette ønsket fra medlemmene, og den opplæringen som organisasjonene bidrar med gjennom veiboken.

Veiboken av 1955 kom ikke med noe nytt, og hadde heller kuttet ut noen deler. Fokuset var heller å utvide ruteavdelingen. Det samme kan sies om utgaven fra 1958, som hadde mål for øyet. Denne, i motsetning til sin forgjenger, opplyste om opplaget, nemlig 78 000.²¹⁴ Det samme hadde veiboken fra 1961, hvor opplaget hadde økt til 123 000.²¹⁵ Den store økningen må sees i sammenheng med frislippet av bilsalget året før. Til tross for det store antallet nye lesere av veiboken måtte utgaven forkortes, og begrunnelsen som gis i bokens forord er at det var “nødvendig p.g.a de store økende utgifter i utgivelsen av Veiboken betyr”.²¹⁶ Var det rett og slett det store antallet nye medlemmer og lesere skyld i at boken ble for kostbar å produsere? Dette ble den siste veiboken de to organisasjonene ga ut sammen, og neste veibok som NAF ga ut var svært forskjellig i fremtoning. Dette kommer vi tilbake til i neste kapittel.

Det som derimot endret seg med 1961 utgaven var at veiboken nå ble “lukket”. Tidligere kunne hvem som helst kjøpe veiboken, da den var for salg. Riktignok var ikke opplaget alltid så stort, så de som ville ha veiboken måtte være raske. NAF begynte å selge veiboken til andre enn medlemmer så tidlig som i 1933. KNAs rutebok var derimot ikke for salg før samarbeidet. Denne endring førte til at hvis en ville ha veibok, så måtte en altså bli medlem av en av organisasjonene som utga den. En kan muligens si at det den ble mer eksklusivt i takt med at den fikk flere lesere. Alle NAFs veibøker siden 1961 har kun vært for medlemmer.

Noen av fellestrekkene for veibøkene i perioden har vi sett på, men det er et annet jeg vil trekke frem. Det var at de alle var innbundet. De harde permene gjorde at veibøkene varte, og ikke ble lett slitt. Disse var nok dyrere å produsere enn alternative innbindingsmetoder,

²¹³ Dahl, *Veibok 1953*, 71.

²¹⁴ Dahl, *Veibok 1958*, 3.

²¹⁵ Dahl, *Veibok 1961*, 3.

²¹⁶ Dahl, *Veibok 1961*, 7.

som kan forklare noe av de økende utgiftene med å fortsette å produsere en slik veibok. Dette ble også endret fra 1964 av.

4.6 Bilferien blir til

Vi har lest at antall biler, og dermed antall bilister økte gjennom perioden. Denne økningen hadde påvirkning på hel rekke ting, deriblant norsk feriemønster. Fra tidligere av hadde arbeidstakerne rett til ni dagers ferie gjennom loven, selv om de fleste hadde bedre tariffavtaler. I 1947 ble dette utvidet til tre ukers ferie (18 virkedager), og igjen til fire uker i 1964.²¹⁷

Med mer ferie, og flere bilister, var veiboken et yndig middel for å planlegge ferieturen. Den kobling mellom bilferien og veiboken har nok vært åpenbar for mange som har minner fra baksete mens veiboken blir lest i. Koblingen var også der tidlig i perioden. I 1949 poengterte *Vårt Land* at veiboken for det året utkom sent. I en artikkel publisert 1. juli skrives det “Litt sent på året kanskje, men for de fleste kommer den nok før ferien begynner”.²¹⁸ Altså var veiboken allerede i 1949 ansett som et nyttig verktøy for ferien. Det at en ny utgave lå klar til ferisesongen var altså viktig for at de reisende hadde den mest oppdaterte informasjonen til ferien. Gruppen som hadde tilgang til bilen var riktignok liten på tidspunktet, men den vokste raskt, begrensningene til tross. To år etter, i 1951, var *Vårt Land* igjen på banen for å omtale den nye veiboken. I artikkelen fra 18. juli står følgende:

Dessverre kommer den noe sent i år, alt for sent til at de reisende kan ha noe nytte av den for denne sommeren i alle fall. Men forandringene fra år til år er ikke så store at boka er avlegs fordi om den først blir tatt i bruk neste år.²¹⁹

Igjen kan vi se fokuset på at boken skulle brukes til turer i ferien. Jeg er også enig om at hvis boken kom ut i midten av juli ville det vært sent for årets ferieturer. For ordens skyld skrev

²¹⁷ Store Norske Leksikon, “ferieloven”, av Aksel Hatland og Jon Gisle, 20. mars 2023. <https://snl.no/ferieloven>

²¹⁸ Folk., “Ny veibok i år,” *Vårt Land*, 1. juli 1949, 6.

²¹⁹ Folk., “Veiboka 1951 fra KNA og NAF,” *Vårt Land*, 18. juli 1951, 2.

Eidsvold Blad om at veiboken var kommet ut allerede 8. juni 1951.²²⁰ Likevel kommer det frem at informasjonen i veiboken er god, selv om den ikke er helt oppdatert.

Nærmest fra starten hadde NAF jobbet for å få avtaler med leirplasser. Tidlig i 1932 blir dette en realitet, da avdelingene for Søndre Vestfold og Eidsvoll og Omegn inngår avtaler med grunneiere.²²¹ Disse var de første i rekken av mange leirplasser. Allerede i veiboken fra 1933 var det oppført 19 ulike leirplasser som NAFs medlemmer kunne besøke, den nordligste ved Stjørdal.²²² To år etter, i veiboken fra 1935, er antallet over doblet. Totalt 48 har fått nummer i veiboken, og sammenhengende kart. I tillegg til dette nevner veiboken tre til som har blitt til i løpet av prosessen med å lage veiboken.²²³ NAFs veibok viet også noen sider til å promotere KNAAs leirplasser, 75 i tallet.²²⁴ Felles for begge organisasjoners leirplasser er at ingen av dem var å finne i landets tre nordligste fylker. Det hadde nok med det lave medlemstallet nordpå, samt at veinettet på det tidspunktet enda ikke hang sammen med resten av landet. Selv om antallet leirplasser var voksende, var det i hovedsak en liten gruppe som hadde tilgang til bil, og dermed mulighet til å dra på ferie. I takt med at antall biler på veiene økte, ble det også lettere for folk å dra på bilferie.

Ved utgangen av 1952 hadde NAF vokst til over 25 000 medlemmer, og antallet campingplasser NAF hadde 178 leirplasser. Dette ble omtalt i en artikkel fra *Østlands-Posten* som også skriver om turisme inn og ut av landet. NAF bisto turister fra utenfor Norden med å innføre bilene sine midlertidig til landet, under NAFs tollgaranti. Mest sannsynlig en konsekvens av regjeringens bilpolitikk på den tiden. Videre står det at KNA og NAF bistår medlemmer med "valutatildeling til bensinutlegg".²²⁵ Begge organisasjonene fremmet bilturisme innenfor og utenfor Norges grenser.

²²⁰ "N. A. F.s veibok 1951," *Eidsvold blad*, 8. juni 1951, 3.

²²¹ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 17.

²²² NAF, *Veibok 1933*, 62-63.

²²³ NAF, *Veibok 1935*, 251.

²²⁴ NAF, *Veibok 1935*, 253-263.

²²⁵ "Norges Automobil-Forbund har nå 25,200 medlemmer," *Østlands-Posten*, 10. desember 1952, 6.

4.7 Veiboken som institusjon og autoritet

I takt med at bilen som fenomen blir mer vanlig blir veiboken det samme. Basert på nyhetsoppslag i perioden så får jeg inntrykket at den ikke bare er viktig for bilistene i samfunnet, men at den også gjør sitt inntog i allmennheten. Ikke bare leser flere boken, men de holder den til en høyere standard. Feil i veiboken blir tatt opp i en rekke aviser. Som i avisen *Fjell-Ljom*, hvor en kan lese at veiboken for 1949 melder om vinterstengt vei mellom Røros og Aalen, selv om det ikke var tilfelle.²²⁶

Hvis det skulle stå om et sted i veiboken ville det uten tvil føre til mer trafikk, så hadde en skjulte perler burde disse beskyttes fra allmennheten. Den 13. desember 1952 kunne en i *Aftenposten* lese om en flott dal.

Ikke alle er selvfølgelig så begeistret for at dalen skal bli allemanseie - og den som skriver rapporter til KNA's veibok hører nok til dem som helst vil ha Espedalens naturherligheter for seg selv, for det står det faktisk om den nye veiforbindelsen fra Vassenden til Skåbu at den er lettbygd og smal, at den er stengt om vinteren og at det må betales bompenger for å komme frem. Ingenting av dette er riktig.²²⁷

Gjennom omtale i veiboken ville ikke dalen ha den samme idyllen, da denne ville bli ødelagt av alle bilistene som kom til å ture der.

Det var også en rekke saker hvor veiboken dukket opp, selv om den ikke var fokus for artikkelen. På et årsmøte i Moelv Næringsdrivende Forening kom det frem at stedet ikke var nevnt i veiboken. Dette var ikke bra, så det ble bestemt at dette skulle bli rettet på til neste utgave av veiboken.²²⁸ I en liten sak om tre innbrudd i Hallingdal blir det nevnt at en veibok var forsvunnet, så vel som bildekk, verktøy, bilradio og fire kilo flekk.²²⁹ Det var trist å miste veiboken, selv om den ikke ble stjålet. En person som mistet sin utgave på kjøretur førte opp en notis i avisen i håp om at den skulle komme tilbake til vedkommende.²³⁰ I en sak om svenske biltyver blir det trukket frem at tyvene hverken hadde sertifikat eller veibok i bilen.²³¹

²²⁶ "Veien Røros-Aalen er åpen om vinteren!" *Fjell-Ljom*, 16. februar 1951, 2.

²²⁷ "DET ER IKKE mange steder i det sydlige Norge som kan føre noe Tornerosetilværelse lenger." *Aftenposten*, 13. desember 1952, 2.

²²⁸ "Norges mest kjente veibok mangler opplysninger om Moelv," *Ringsaker blad*, 17. desember 1953, 2.

²²⁹ "Biltyv på ferde i Hallingdal?" *Fremtiden*, 17. august 1960, 10.

²³⁰ "Veibok 1953," *Folkets Røst*, 13. juni 1953, 5.

²³¹ "Svenske biltyver tatt i Torpa," *Dagbladet*, 18. mars 1958, 9.

Uheldigvis for NAF var det ikke alltid at de ble kreditert som med-utgiver av veiboken. Enkelte presseoppslag omtalte kun veiboken som KNAs. Dette var tilfelle i en artikkel om en Senterpartifest i Trøndelag, for en av premiene var “KNA’s veibok”.²³² Selv om NAF ikke var nevnt er dette et eksempel på at veiboken kunne bli nevnt uten kontekst eller ytterligere forklaring fordi folk kjente til den.

Samtidig ble det stilt høyere krav til veiboken. Gjennom avisoppslag i perioden kan en se at det rettes kritikk til veiboken, ofte grunnet feil eller unøyaktigheter. Dette var ikke tilfelle tidligere, og tyder på et skille i folks oppfattelse av veiboken. Når det var blitt en autoritet ble det også stilt høyere krav. Feilene som nå ble oppdaget hadde nok vært i veiboken tidligere, men den hadde ikke blitt gått like nøye i sømmene, og dermed ikke avdekket i samme grad. Kritikken kommer fra et ønske om et best mulig produkt, som en artikkel fra *Vårt Land* som beskrev veiboken som “En god bok som kan bli bedre”.²³³ De fleste medieoppslagene roser boken, men det er ofte noe å utsette på den. *Vårt Land* var på igjen ved neste utgave, og ga ros for at deres bemerkninger for forrige utgave var rettet opp, men ønsket i samme åndedrag informasjon om veien til Nordkapp.²³⁴ I 1951 var *Vårt Land* godt fornøyd med veiboken, men fortsatt var det et ønske om at boken kunne bli bedre. Denne gangen var det ønsket om at bensinstasjoner langs ruten skulle merkes av, samt deres åpningstider.²³⁵

For det som angikk feil i veiboken, som veien på Røros, kommer den ofte fra lokalt hold. Lokalaviser som har bedre kjennskap til veiene i sine områder, kom ofte med kritikk på feil her. Det henger nok sammen med at det var disse delene av veiboken som ble lest ekstra nøye. Resten av boken kunne skummes for å danne seg et generelt bilde, men det var altså de delene som angikk avisene og deres lesere som var i ekstra fokus.

En forsvarsinteressert person valgte å sende en forespørsel i avisen til kommandanten på Harstad festning etter å ha lest i veiboken at dette var en severdighet. Vedkommende ønsket omvisningstider på festningen.²³⁶ Et svar kom, men ikke fra kommandanten, men heller fra en annen avis. “De første åra etter krigen ble festningsanleggene på Trodenes beredvillig vist fram til alle som ville se dem, [...] men noen svever vistnok ennå i den tro at

²³² “En alle tider Sp-fest i Hegra.” *Stjørdalingen*, 7. januar 1961, 3.

²³³ Folk, “En god bok som kan bli bedre,” *Vårt Land*, 16. juli 1947, 4.

²³⁴ Folk, “Ny veibok i år,” *Vårt Land*, 1. juli 1949, 6.

²³⁵ Folk, “Veiboka 1951 fra KNA og NAF,” *Vårt Land*, 18. juli 1951, 2.

²³⁶ Forsvarsinteressert, “Til hr. kommandaten på Harstad Festning,” *Harstad Tidende*, 27. juni 1955, 2.

de militære anlegg er turistatraksjoner”.²³⁷ Eksempelet tyder på at enkelte tok det som sto i veiboken for god fisk, informasjon var til å stole på, det var en autoritet.

4.8 Frislippets innvirkning

1. oktober 1960 ble begrensningene på bil fjernet, noe som må ha vært en slags festdag for bilbevegelsen. Hvilke innvirkningen hadde denne avgjørelsen? Og hvor kom den fra? Selv om det later til at det rett etter krigen var en forståelse for begrensningene på bilimporten, ble etter hvert vanskeligere å forstå. De samme forutsetningene som hadde ligget til grunn var ikke lenger tilfelle utover 1950-tallet, og det var sannsynlig en forståelse om at restriksjonene ikke ville vare evig. Året før frislippet, 8. oktober 1959, uttalte daværende statsminister Einar Gerhardsen under en pressekonferanse at restriksjonene ville oppheves neste år.²³⁸

Dagen ble i pressen markert med en rekke artikler om saken, samt at enkelte aviser også hadde spesialnummer relatert til bilen. Det generelle inntrykket er at det var på høy tid med frislipp, og en velkommen endring. *Nordlys* skrev at

En bil er i dag ingen luksusgjenstand. Det er en nyttig bruks gjenstand, som gjør livet rikere og lettere for en familie. Bilen står i dag øverst på ønskelisten for en mengde mennesker, og mange er det også som økonomiske muligheter for å klare en slik anskaffelse.²³⁹

Artikkelen tar også opp hvordan kjøpsprosessen foregikk i forkant av 1. oktober 1960. Halvparten av kjøpesummen måtte betales kontant med en gang, hvorav den resterende halvparten skulle betales over de neste 12 månedene. Fjernsynsapparater blir trukket frem, i og med at disse hadde gunstigere avbetalingsbetingelser. Det som artikkelforfatteren ønsket var at betalingsbetingelsene for bil skulle bli bedre etter hvert.²⁴⁰ Samme dag publiserte *Rogalands Avis* et intervju med daværende samferdselsminister Trygve Bratteli. Bratteli kunne fortelle at de ikke hadde planer om å endre avgiftssystemet, til tross for at det var forventet økte inntekter som følge av mer bilsalg. Det var derimot planer om å bygge mer vei,

²³⁷ “Severdigheter i Harstad,” *Folkeviljen*, 28. juni 1955, 1.

²³⁸ Østby, “Flukten fra Detroit”, 291.

²³⁹ B.H.-J. “Frie biler fra i dag,” *Nordlys*, 1. oktober 1960, 6.

²⁴⁰ *Ibid.*

spesielt inn til de store byene, siden det var forventet at også trafikken ville ta seg opp. Bratteli sa også at han anså bil som en luksus, og at han selv aldri hadde eid noe bil.²⁴¹

Det var naturlig å tenke at frislippet ville føre til flere biler, og *Rogalands Avis* refererte til at “kloke hoder har ikke bare spådd, men endog påstått at innen 1975 skal vi ha bil alle mann”.²⁴²

Buskerud Blad hadde en artikkel som kritiserte regjeringens bilpolitikk. Artikkelen som omhandler prisen på bilhold, trekker avisen frem at staten hadde inntekter på 810 millioner fra biltrafikken. Videre skriver de om utgifter staten har knyttet til bil, deriblant veibygging. Her har de registrert 407 millioner i bevilgninger til vei, men som avisen skriver “det er fortsatt noen millioner igjen opp til 810”.²⁴³ Frislippet var ikke bare positivt, og negative sider med saken ble også tatt opp i media. Med den økte trafikken ville kravene til bilveier, gatenett og innfartsveier øke, noe som kom til å koste. Det blir trukket frem at eldre bydeler, som var bygd for noe helt annet enn bilen, må omreguleres og utbedres, samt at det vil bli større behov for parkeringsplasser. Artikkelforfatteren skjønner at alt dette kommer til å koste, men stiller spørsmål om det skal finansieres på samme måte som tidligere, gjennom skatt. Vedkommende mener heller at det kan gjøres på en annen måte, selv om det ikke står noe om hvordan.²⁴⁴ Vi vet i dag at vi har mange andre alternativer for å skaffe inntekter til veibygging, selv om disse heller ikke er utelukkende positive, for å si det mildt. Likevel er hovedpoenget til artikkelen interessant, Norge ble endret dagen bilen ble “frigitt”. Vi ser fortsatt i dag at mange av de samme problemene blir tatt opp i debatten, om hvordan en skal regulere gater i bysentrum, og hvor mange parkeringsplasser det skal være.

Det er også interessant å se motsetningen mellom samferdselsministeren syns på bilen, og den pressen har. Det var nok en av flere grunner til at reguleringene varte såpass lenge. Frislippet hadde ikke så stor innvirkning for denne perioden, da det kom helt på tampen.

²⁴¹ “Stadig stigende bilimport og raskere vegutbygging,” *Rogalands Avis*, 1. oktober 1960, 7.

²⁴² “NY BIL er alle manns drøm, men kan den realiseres?,” *Rogalands Avis*, 1. oktober 1960, 9.

²⁴³ “Synes De det blir for dyrt å ha bil?,” *Buskerud Blad*, 1. oktober 1960, 18.

²⁴⁴ “Bilene frigis,” *Glåmdalen*, 1. oktober 1960, 2.

4.9 Konklusjon

Som følge av at det var to organisasjoner som skulle gi ut veibok sammen i denne perioden førte det til at veiboken endret seg. Mange av de ekstra elementene som boken hadde hatt tidligere forsvant, og det som sto igjen var i hovedsak en bok med ruter og byer. Boken mistet også sin funksjon som eksplisitt promoteringsverktøy for NAF, da stoff om organisasjonene bak ble holdt til et minimum.

Selv om endringene var store fra hva NAF hadde utgitt tidligere, var det få endringer innad i perioden. Det var store fellestrekk for alle veibøkene gitt ut under samarbeidet. Min tolkning er at dette var en konsekvens av samarbeidet, og at der lettere å enes når det ikke er store endringer som skal implementeres.

Samtidig gikk Norge gjennom flere endringer. Landets befolkning opplevde en enorm velstandsøkning i perioden, som førte til at flere drømte om å ha bil. Dette var vanskelig som følge av regjeringens politikk, som begrenset importen av biler til Norge. Dette ble endret 1. Oktober 1960, da bil ble fri.

Veiboken ble å finne i stadig flere hanskerom, som førte til at flere og flere fikk øyne opp for hva den hadde å by på. Den kunne brukes til å planlegge ferien, eller bare å navigere seg rundt i Norge som fikk mer og mer vei, reflektert i det økende antall ruter. Samtidig som flere leste veiboken, ble det lettere å oppdage dens feil. Når veiboken ble til å stole var det naturlig at en ikke kunne godta feil og unøyaktigheter

Samarbeidet mellom KNA og NAF, i alle fall for veibokens vedkommende, avsluttes med *Veibok 1961*. Akkurat hvorfor dette skjer er ikke klart, men sannsynligvis har det en sammenheng med frislippet året før. NAF selv hadde vokst massivt i medlemmer, og en vedvarende vekst var nok forventet. Grunnlaget for samarbeidet, to organisasjoner som hadde hatt noen harde krigsår, var ikke lenger tilfelle. NAF var nå såpass stor alene at det å ta på seg eneansvaret med en veibok må ha vært ansett som en smal sak.

Kapittel 5 - Veiboken i stadig endring - 1964 til i dag

*Har M/L-erne gjort kup i Veibokens redaksjon? Hvis ikke, hva slags arbeidsulykke er der da skjedd? For de kan vel ikke være vel overveiet å kalle Veiboken for VEGBOK. Det er bare marxist-leninister som snakker slik!*²⁴⁵

Sitatet er hentet fra et brev som NAF fikk tilsendt etter en navneendring på veiboken. Det er tatt med for å vise at leserne brydde seg om veiboken, endringer ble lagt merke til. Folk fikk i perioden et nært forhold til veiboken, og ikke alle likte når endringer ble gjort.

NAF og KNA avsluttet sitt samarbeid etter 14 år og syv veibøker sammen. Thor Dahl fortsatte som redaktør for KNAs veibok, som beholdt navnet, mens Erling Welle-Strand tok på seg redaktørhatten i NAF.

I dette kapittelet vil fokuset være rettet mot de ulike redaktørene som veiboken har hatt siden 1964. Hvordan har de endret beoken. Dette for å kategorisere veibøkene, i stedet for å gjennomgå en og en utgave. Kapittelet inneholder også informasjon om kvinner i NAF, et historisk tilbakeblikk på rutene, og hvordan veiboken har fungert som kulturbærer.

5.1 Hvem var på veien?

Siden denne perioden er såpass mye lenger enn de to foregående er det ikke hensiktsmessig å si noe særlig generelt om hvem sjåførene var, samt at nærmest alle er sjåfører i dag. Tall fra 2012 viser at vel over 3 000 000 nordmenn har førerkort for et eller annet kjøretøy. Av disse var majoritet menn, men ikke med overveldende flertall.²⁴⁶ Antall personbiler oversteg 500

²⁴⁵ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 123.

²⁴⁶ "418 Førerkort, etter klasse og innehavernes kjønn og alder," Hentet 27. april 2023 fra <https://www.ssb.no/a/aarbok/tab/tab-418.html>.

000 i 1966, i 1976 var det blitt over en million, og i 1985 var det over 1 500 000 personbiler. Veksten i bilparken var fraværende mellom 1987 og 1996, men siden har det vært jevn vekst. I 2005 passerte Norge to millioner personbiler, og tall fra 2022 viser nesten tre millioner, så den milepælen blir nok nådd om ikke så alt for mange år.²⁴⁷ Denne voldsomme veksten kom av velstandsøkningen som begynte i forrige periode. Det var ikke det at bilen nødvendigvis ble billigere, men at folk heller opplevde massiv reallønnsvekst, og dermed ble flere og flere i stand til å kjøpe bil.²⁴⁸ Hvis forrige periode var starten på bilen som noe for massene, ble det i denne perioden en faktisk realitet. “Alle” kjørte bil.

5.2 Welle-Strand som redaktør

Dette er ikke en oppgave om store menn, men en oppgave om en institusjon, NAFs veibok. Denne institusjonen er blitt formet av mange, men kanskje aller mest av Erling Welle-Strand. Med han endret veiboken seg. Den endret seg estetisk, men også i form av et mye større opplag. Da Welle-Strand tok over i 1964 hadde veiboken et opplag på 160 000,²⁴⁹ og da han ga seg med veiboken i 1979 var opplaget økt til 550 000!²⁵⁰ Altså over en tredobling på 15 år. Welle-Strand gjorde selvfølgelig ikke jobben selv, og hadde som tidligere et lag rundt seg. Mye av grunnlaget for veksten lå også i det at flere fikk bil, og dermed var medlemsgrunnlaget til NAF større. Som nevnt tidligere var andelen av bileiere som var medlem i NAF stabil fra 1950 til 1986, det ble bare flere av dem.²⁵¹

Veiboken i 1964 var annerledes enn det som kom før, selv om mange av elementene var de samme. Den estetiske profilen var endret, dette var nok for å lage et skille til det som var kommet før, rett og slett for å differensiere seg fra tidligere utgaver. Boken åpnet med et kart som viste hele Norge, som var en ny vending for veiboken. Selve kartet var ikke noe nytt, det ga nummer til rutene en ville møte senere i boken, men plasseringen var ny. Med å åpne på kartet sendte en et signal om at dette var noe av det viktigste. Samtidig må det nevnes

²⁴⁷ “Fakta om Bil og bilkjøring.”

²⁴⁸ Bjørnland, *Vegen og Samfunn*, 202.

²⁴⁹ Erling Welle-Strand, red. *NAFs VEIBOK 1964* (Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1964), 1.

²⁵⁰ Erling Welle-Strand, red. *NAF VEGBOK 1979* (Oslo: Grøndahl & Sønns Trykkeri, 1978), 1.

²⁵¹ Østby, “Flukten fra Detroit”, 206.

at kartsidene også reklamerte for Kodak.²⁵² Et tegn på at en nå skulle forevige turene en dro på? Det må også nevnes at boken vier mer plass til å promotere NAF, og fortelle om organisasjonens arbeid. Slikt stoff ble som tidligere nevnt holdt til et minimum under samarbeidet med KNA.

Veiboken av 1967 var relativt lik sin forgjenger. I forordet står det at den store omleggingen fant sted i forrige utgave, og at denne avsluttet prosessen. Nytt er også nye rutenummer, som bedre korresponderer med veinumrene i Norge. Boken har også noen seksjoner om hvordan en skal være ute i naturen med bil, samt hvordan en skal ta vare på bilen. Veiboken, som kom ut i et opplag på 200 000, trodde at den neste i rekken ville komme ut i 240 000 eksemplarer,²⁵³ som var 30 000 færre enn det faktiske opplaget på 270 000.²⁵⁴ Dette tyder på en uventet stor vekst i bilparken i perioden.

Veiboken av 1970 gjorde heller ingen store endringer, og fortsatte heller i sporet laget av de to forrige. Forordet skriver at “Veibok 1970 er den første “stabile” veibok siden omleggingen i 1964”.²⁵⁵ Selv om mye var likt hadde også denne utgaven noe nytt å by på, nemlig et stedsregister. En alfabetisk oversikt over de mange stedene som blir nevnt i veiboken, med tilsvarende sidetall. Forordet sier at det er 2500 stedsnavn i registeret, som kan virke mye, men det skulle øke drastisk i nyere utgaver. For denne utgaven må det nevnes Welle-Strands dedikasjon til jobben. Fra 1967 til 1969 kjørte han 16 000 av 18 500 km beskrevne ruter, “med lydbåndopptaker og skrivemaskin for å finne ut om kart og tekst stemmer med hva en bilist vil kunne se og oppdage”.²⁵⁶ Her ser jeg klare paralleller til Yngvar Nielsen og hans reise langs rutene han beskrev. Alt denne reisingen tyder i alle fall på en stor dedikasjon til oppgaven, og at han tok ansvaret for veiboken på alvor.

1970 ble kalt en stabil utgave, men det skulle ikke vare lenge. Med veiboken av 1973 kom nye endringer. Den første endringen en vil legge merke til er at rutene er noe av det første en møter i boken, kun bak kart, forord og hvordan en bruker boken. Valgte om å flytte disse frem, i likhet med valget om å ta kartet helt frem i boken, så viser NAF at dette først og fremst er en bok for å navigere. En bok som lar en finne frem i landet. Selve

²⁵² Welle-Strand, *NAFs VEIBOK 1964*, 2-7.

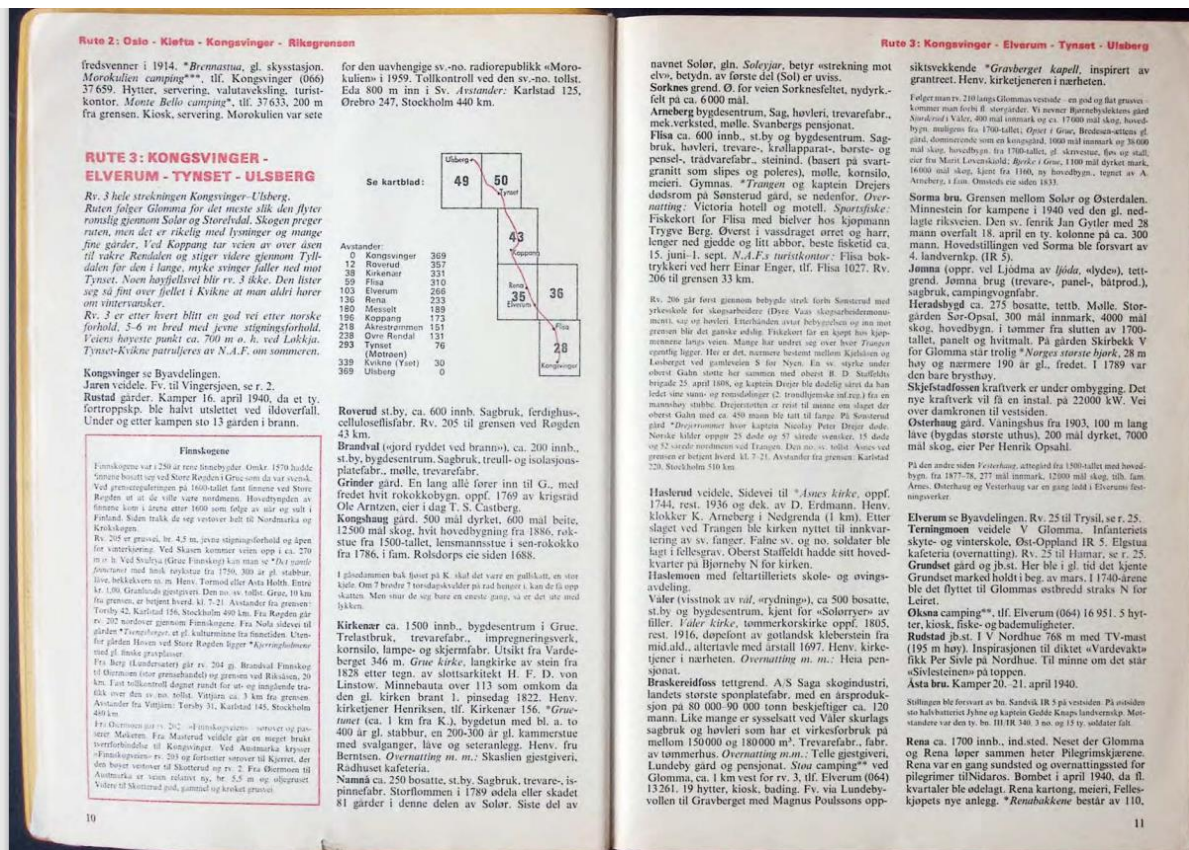
²⁵³ Erling Welle-Strand, red. *NAFs Veibok 1967* (Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1967), 62.

²⁵⁴ Erling Welle-Strand, red. *NAFs veibok 1970* (Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1970), 3.

²⁵⁵ Welle Strand, *NAFs veibok 1970*, 11.

²⁵⁶ Welle-Strand, *NAFs Veibok 1970*, 11

rutebeskrivelsene er også endret.



Bilde 7: Rutebeskrivelser i 1973. Welle-Strand, NAFs veibok 1973, 10-11.

Som en kan se er rutebeskrivelsen fylt av tekst, som var et nytt element. Teksten hadde vært der før, men nå var det desto mer av den. Nytt er også hvordan ruten fremstilles i bilder. Under samarbeidet med KNA hadde bokens kartskisser som passet til rutene. Disse ble endret til nye kart fra 1964 av, og nå er fremstillingen svært simpel. Vil en vite mer om ruten kan heller slå opp på de aktuelle kartsidene. Stedsregisteret som ble introdusert i forrige utgave har nå vokst til over 15 000.

De to siste veibøkene som Welle-Strand hadde ansvar for fortsatte i samme spor som 1973-utgaven. Veiboken av 1976 var selvfølgelig ikke den samme som den før, men det var ingen store endringer å trekke frem. Noe som kan være verdt å trekke frem er informasjon om kommunene i landet, som var nederst på sidene i ruteseksjonen. Her blir blant annet tall over innbyggere, areal og selvfølgelig biler trukket frem. Gjennom informasjon om de ulike kommunene retter fokus mot hele Norge, og ikke bare de stedene som kommer opp i byavdelingen. Med 1979 utgaven, som var Welle-Strands siste, forsvant tegningene fra ruteavdelingen. Disse ble heller erstattet av bilder. Dette ble mulig gjennom at boken måtte

trykkes på en annen måte. “Med et opplag på over en halv million ville trykningstiden bli for lang, og redaksjonstiden for kort, med andre trykkmetoder.”²⁵⁷

1979 utgaven var ikke lenger NAFs veibok, men heller NAFs vegbok. Hvorfor denne endringen kom vet jeg ikke. Det bare virker besynderlig å ta et slikt navnebytte, spesielt når det ble reversert i den neste utgaven. Jeg var ikke alene om å reagere på dette. NAF tok blant annet vare på et brev fra en sint leser som ikke var fornøyd med navnebytte, og publiserte det i sin jubileumbok. “Har M/L-erne gjort kup i Veibokens redaksjon? Hvis ikke, hva slags arbeidsulykke er der da skjedd? For det kan vel ikke være vel overveiet å kalle Veiboken for VEGBOK. Det er bare marxist-leninister som snakker slik!”²⁵⁸ Eksemplet viser at veiboken var viktig for mange, og at endringer i den ble lagt merke til av brukerne. Dette ble også underbygget i intervjuet med nåværende redaktør Lauritzen, som sa at folk ikke var redd for å skrive inn hvis de var misfornøyd med endringene som ble gjort.²⁵⁹

5.3 Reklamens tid er over

Veiboken gikk gjennom mange endringer under Welle-Strand, og en av dem var slutten på reklamen i veiboken. Gjennom Welle-Strands tid ble det gradvis mindre reklame, til det var helt stopp i 1973. Dette etter at den hadde vært fast inventar siden 1930. Reklamen som var en viktig del av veiboken forsvant, uten at det ble gjort noe stor sak ut av det. Hvorfor?

Prisen for å lage en veibok er stor. Gjennom inntekter fra annonser kan utgiftene reduseres. Men utgiften for å lage veiboken reduseres også gjennom et større antall som blir trykket. Når antallet passerer 300 000, som var tilfellet i 1973, blir ikke prisen så høy pr stykk. Dermed var det kanskje ikke behov for den ekstra inntekten fra annonsørene, og heller kunne levere et produkt uten innvirkninger fra de som hadde et produkt og selge.

I 2010 returnerte reklamen til veiboken. Av bokens over 800 sider på dette tidspunktet, var kun en viet til å reklamere. Reklamen var for “De historiske hotel & spisesteder”, og de har blitt reklamert for i veiboken siden.²⁶⁰ På spørsmål om reklame fortalte nåværende redaktør at veiboken ikke var et godt medium for reklame. I og med at veiboken nå utkommer hvert fjerde år, eller deromkring, så er det mye reklame som ikke

²⁵⁷ Welle-Strand, *NAF VEGBOK 1979*, 3.

²⁵⁸ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 123.

²⁵⁹ Intervju med Lauritzen.

²⁶⁰ Knut Evensen, *NAF Veibok 2010-2012* (Oslo: Artko, 2010), bakside.

passer da dens aktualitet ikke nødvendigvis er like lang som utgavenes levetid. I tillegg er det viktig at det er et skille med det redaksjonelle innholdet og reklame.²⁶¹ Med å putte reklamen på baksiden av boken blir dette skillet opprettholdt. Selv om boken ikke lenger er helt reklamefri, er det fortsatt et stort skille fra hvordan veiboken så ut i tidligere perioder.

5.4 Gunnar og Mette Tellander Berg

Veibok 1982 markerte et skille på flere måter. Ikke bare var det slutten på Welle-Strands periode som redaktør, men en gikk også fra en til to redaktører. Duoen Gunnar og Mette Tellander Berg tok på seg jobben, og Welle-Strand ble med som konsulent på utgaven.²⁶² Opplaget var også historisk høyt, 650 000 eksemplarer, kun sidestilt med 1989 utgaven.²⁶³ Selv med to nye redaktører førte ikke overgangen til noen store endringer i bokens utforming. Dette kan komme av at Welle-Strand fortsatt fulgte nøye med på boken. Boken fortsatte heller i sporet som var lagt fra før, men noen nye elementer. Disse var korte turer rundt de store byene, samt at boken kom med forslag til gåturer i de store byene. Altså oppfordret boken til å la bilen stå, og heller strekke litt på bena.

1985 utgaven var fortsatt mer av det samme. Unntaket var en tematuravdeling som viste frem nye turer. Disse hadde som navnet tilsier et tema, dette kunne være stavkirker, kunstbygder i Telemark og Buskerud, eller en "rask studietur i samenes rike". Tematurer var noe nytt, og ga reisen et annet formål enn tidligere, selv om boken selvfølgelig hadde de andre elementene en også satte pris på. Denne utgaven utmerket seg på sett og hvis negativt, da det var den første som hadde et mindre opplag enn sin forgjenger. Veksten i medlemmer var begynt å flate ut, selv om antall personbiler fortsatte og vokste.²⁶⁴ En kan se dette som et tegn på at NAF begynte å miste deler av sin posisjon. Den var fortsatt svært sterk, som en av landets største organisasjoner, men den sluttet å vokse. 1986 var toppen over antall medlemmer, med over 536 000²⁶⁵ som sank til like under 400 000 i 1995.²⁶⁶

²⁶¹ Intervju med Per Roger Lauritzen

²⁶² Mette Tellander Berg og Gunnar Berg, red. *NAF VEIBOK 1982* (Oslo: W.C. Fabritius & Sønner A.s. 1982), 1.

²⁶³ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 80.

²⁶⁴ "Fakta om Bil og bilkjøring," Hentet 6. april 2023 fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/faktaside/bil-og-transport>.

²⁶⁵ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 72.

²⁶⁶ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 84.

5.4 Kvinner i NAF

Gjennom oppgaven har jeg tenkt at jeg bør skrive om kvinner i NAF, men jeg har vært usikker på hvor det hadde vært mest hensiktsmessig å putte det inn. Det føles riktig å sette det inn etter at NAF fikk sin første kvinnelige redaktør i Mette Tellander Berg.

Bilen har historisk vært en maskin for menn. Både NAF og KNA ble stiftet av menn, og selv om det kanskje var noen kvinner med var de i så fall få. NAF var lenge en nærmest ren “gutteklubb”. Det å kjøre bil var noe menn gjorde. Tall fra NAF viser at omtrent en tredjedel av medlemmene er kvinner, og har vært stabil de siste 10 årene.²⁶⁷ Tidlige tall for kvinnelige sjåførere i Norge har jeg ikke vært i stand til å oppdrive, men jeg har tall fra USA. På 1920-tallet var omtrent fem prosent av bilene eid av kvinner.²⁶⁸ Disse tallene er nok ikke direkte overførbare til Norge av flere grunner. En av grunnen var at flere kvinner kom seg bak rattet når USA ble trukket inn i første verdenskrig. Samtidig var bilene billigere i USA, og det var mange flere av dem der, også hvis en ser på biler per innbygger. Noen fremtredende kvinner var det også i Norge, deriblant en kvinne som godkjente to tredjedeler av de nye sjåførene i hovedstaden i 1920.²⁶⁹ Likevel var det mest menn som kjørte bil. Hvis en ser gjennom listen av de som er tildelt “NAFs æresplate”, mellom 1924 og 1999, finner en kun en kvinne, fru Ivar An Christensen, og sannsynligvis fikk hun det kun på vegne av sin mann som var første formann i NAF.²⁷⁰ Ser en på hvem som er blitt tildelt NAFs gullmerke (frem til 1999,) står det litt bedre til i kvinnenens favør, selv om det store flertallet av mottakerne her også er menn. Den gjennomsnittlige sjåføren var fra starten av en mann, og skulle forbli det lenge. En kan enten lese Bergs inntog som et skifte, som det uten tvil var, men det var også et av få unntak i en svært mannsdominert organisasjon. NAF fikk i 1997 sin første kvinnelige direktør med Monika Juul.²⁷¹ Til tross for dette er fortsatt en stor majoritet av menn.

²⁶⁷ Mailkorrespondanse med NAF.

²⁶⁸ Virginia Scharff, *Taking the Wheel Women and the Coming of the Motor Age* (New York: The Free Press, 1991), 117.

²⁶⁹ Eriksen, *Et land på fire hjul*, 25.

²⁷⁰ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 152.

²⁷¹ Evensen, *NAF 75 1924-1999*, 146.

5.5 Erling Storrusten

Erling Storrusten er neste person i rekken av redaktører for veiboken. Han hadde ansvaret for to utgaver av veiboken, 1989 og 1992. Før dette hadde han vært direktør i NAF fra 1971 til 1984. Tilbudet om å bli redaktør for veiboken har blitt beskrevet som en “gave fra himmelen”.²⁷² Dette støttes av intervjuet med Per Roger Lauritzen hvor det kom frem at Storrusten hadde mest lyst til å lage veibok. Lauritzen beskrev Storrusten som en reiselivsmann og en veldig synlig redaktør, dette til tross for bare to utgaver under beltet.²⁷³ Hvordan endret så veibøkene seg med Storrusten?

Veibok 1989 åpner med et stort Norgeskart. Dette var ikke noe unikt egentlig, andre utgaver hadde også åpnet med et kart over Norge. Boken selv sier at kartet kom med fordi folk var for dårlige til å finne fram i boken. Kartet hensikt var å gi folk et overordnet bilde av landet, og så kunne heller detaljene bli funnet på kartene i midten av boken.

Som tidligere ble utgaven formet av endringer i samfunnet ellers. Dette var nye veier, nye ferjeforbindelser, tunneler, vinteråpne veier og bompenger. “*Bompengereordninger* er det gått inflasjon i. Politikerne og veikontorer lanserer “kassa-apparater” snart på alle veier.” For å bøte på dette problemet er en oversikt over veier hvor dette er tilfelle med i utgaven. Prosessen med å endre rutenumrene i boken slik at de svarer til veinumrene går mot slutten, selv om noen av veiene er slått sammen til en rute.²⁷⁴ Utenom dette er det mye av det samme, som nevnt tidligere virker det til at de store endringers tid er forbi. Til tross for dette kan alltid nye elementer gjøre sitt inntog i kortere eller lengre perioder, som en dobbeltside om Norges Handikapforbund (NHF).

Sidene om NHF har et ønske om å opplyse folk. Den gir assosiasjoner til tidligere utgaver av veiboken som ville opplyse så vel som oppdra leserne. Fokuset på dobbeltsiden er hvordan bilen gir de med nedsatt funksjonsevne mulighet til å delta i samfunnet. "Bevegelseshemmet + bil = frihet". Det oppdragende elementet kommer mer i fokus når det snakk om parkering. “Toppen av egoisme er å ta parkeringsplassene til handikappede”. En måtte gjøre det flaut å ta plassen deres, og passe på at ikke andre gjorde det heller. Samtidig kommer et element av bilens dualitet frem, den gir folk frihet, men den er også skyld i mange

²⁷² Norsk Biografisk Leksikon, “Erling Storrusten”, av Knut Evensen. Hentet 16. april 2023. https://nbl.snl.no/Erling_Storrusten

²⁷³ Intervju med Per Roger Lauritzen.

²⁷⁴ Erling Storrusten, red. *NAF VEIBOK 1989* (Oslo: Fabritius-Gruppen, 1989), 4.

av ulykkene som har gitt folk funksjonsnedsettelse. Siden var et resultat av et samarbeid mellom NAF og NHF.²⁷⁵

Neste utgave fortsetter i samme sporet, oppdatert, men lite nytt. Tidligere har det alltid vært en følelse at den nyeste veiboken er best, fordi den er mest oppdatert, men at tidligere utgaver kan brukes. Som følge av nye veinummer på Europaveier og riksveier, som trådte i kraft 20. juni 1992, ble gamle veibøker “ubrukelige til kjøring, men fortsatt nyttige til skolebruk”. Det mest spennende som er nytt er temasidene viet til anleggene på Lillehammer. Selv ikke veiboken unnslopp OL-feber.²⁷⁶

Basert på min lesing av de to utgavene til Storrusten er det lite som tyder på at han revolusjonerte veiboken, men heller fortsatte kursen som var staket ut. Det han heller tok med seg var en form for personlighet som kanskje var forsvunnet. I takt med den økende profesjonaliseringen ble mange av de som sto bak bare en del av maskineriet. Personligheten som sjangeren hadde fra Nielsen og Gleditsch ble på sett og vis borte, men det virker som Storrusten brakte noe av det til veiboken. Hans forord bringer med seg de positive sidene med bilkjøringen, det skaper lyst om å ville reise for å se og oppleve landet.

En biltur er ikke bare transport fra et sted til et annet. En biltur skal være sightseeing med interessante og lærerike opplevelser. Hele landet skjuler verdier fra våre landsmenns første tilværelse og fram til dagens liv. [...] Bilen koster deg mange penger. Men den kan også gi deg stort utbytte. Bruk boka, kartverket i den og det store oversiktskartet. Utbytte for hver mil! Glede i hver time! Det er redaktørens ønske for deg.²⁷⁷

Storrusten forsto kanskje endringen i veibokens bruksområde. Den hadde begynt som et redskap for å finne frem, når skilting og veistandard var så som så. Nå, på 1980- og 90-tallet var turen heller i fokus. En skulle se landet, og nyte det. Storrusten klarte på sett og vis å fange opp denne endringen, og bruke det til å lage en desto bedre veibok, selv om de endringene ikke er så lette å beskrive.

²⁷⁵ Storrusten, *NAF VEIBOK 1989*, 440-441.

²⁷⁶ Erling Storrusten, red. *NAF VEIBOK 1992* (Oslo: Fabritius a.s, 1992), 4.

²⁷⁷ Storrusten, *NAF VEIBOK 1989*, 3.

5.6 Hvordan lages en veibok i perioden?

Tidligere har vi sett på hvordan NAF laget veibok sammen med KNA, nå skal vi se hvordan den har blitt laget siden samarbeidet. I likhet med hvordan veiboken ble laget sammen med KNA er det mange andre aktører som har bidratt med kunnskap og informasjon. I forordet til 1964-utgaven kan en lese en lang liste med de som har bidratt til veiboken. Her er det overlapp med aktører som er nevnt tidligere, men nytt er landets kommuner og sogneprester som svarte på veibokens hevdelser for mest nøyaktig informasjon i veiboken. Også de som har stått bak kartene i boken blir viet en takk.²⁷⁸ I 1970 kommer det frem at avisene blir lest for å finne stoff som kan være relevant til veiboken, broer som åpnes eller ferger som legges ned. Dette for at informasjonen i veiboken skal være så oppdatert og korrekt som mulig. Fortsatt er det et stort nettverk rundt som bidrar, og disse blir omtalt som faste “leverandører”.²⁷⁹ Hvor stort dette nettverk over de som bidrar til veiboken ble svært klart i forordet fra 1976. “300 kommuneingeniører. samtlige av 19 vegsjefer, 11 fylkesarbeidskontorer, 10 fylkeskonservatorer, 50 turistsjefer og 20 av NAFs egne avdelinger har hjulpet oss”. I tillegg så røper forordet at boken trykkes arkvis mellom 15. juni og 15. oktober.²⁸⁰ Altså jobbet redaksjonen slik at etter hvert som de sa seg ferdig med stoffet slik at det kunne trykkes etter hvert, og det ferdige produktet kunne sendes ut så tidlig som mulig i gitt år. Selv om fokuset har vært mye på veibokens innhold, har det også vært endringer på utformingen. Boken ble trykt på en ny måte i 1979²⁸¹, som førte med seg noen endringer, og i 1982 var det lysere papir med større skrift og kart for å gjøre den lettere å lese.²⁸² Utover 80- og 90-tallet er det samme nettverket som bidrar med informasjon, men en og annen aktør som ikke blir nevnt i de forskjellige forordene. Måten veiboken ble laget på var ikke tilfeldig, og det var en skikkelig prosess som lå bak. Derfor var det uforventet å lese at veiboken ikke hadde noen helårsansatte, i alle fall ikke i 1982.²⁸³ Det samme er også tilfelle i dag, hvor redaktøren for veiboken også har andre oppgaver i NAF.²⁸⁴

Fra 2011, da dagens redaktør overtok ansvaret, kan jeg si mer om hvordan veiboken lages. Det virker som redaktøren selv har mye makt i hvordan veiboken skal se ut, og det

²⁷⁸ Welle-Strand, *NAFs VEIBOK 1964*, 9.

²⁷⁹ Welle-Strand, *NAFs VEIBOK 1970*, 11.

²⁸⁰ Erling Welle-Strand, red. *NAF VEIBOK 1976* (Oslo: Grøndahl & Søns Trykkeri A.s. 1975), 3.

²⁸¹ Welle-Strand, *NAF VEGBOK 1979*, 3.

²⁸² Berg og Berg, *NAF VEIBOK 1982*, 3.

²⁸³ Berg og Berg, *NAF VEIBOK 1982*, 3.

²⁸⁴ Intervju med Lauritzen.

stemmer, selv om det er noen føringer fra NAF. Hva disse er endrer seg stadig, men med bytte av redaktør er det størst mulig for å gjøre de store endringene. Selve prosessen med veiboken er kontinuerlig, hvor informasjon oppdateres i NAFs store database, som danner grunnlaget for veiboken, og mye annet NAF driver med. Dette er likt hvordan det ble gjort tidligere, selv om digitale hjelpemidler har effektivisert prosessen. Når neste utgave nærmer seg sendes det ut forespørsler til landets kommuner for at de skal få komme med innspill på hva de vil promotere fra innenfor sine grenser. Stoffet som kommer inn redigeres, og så blir det å finne i veiboken når en ny utgave kommer.²⁸⁵

Hvordan veiboken lages har lenge vært en omfattende prosess, med mange aktører som har gått sammen for å levere et best mulig produkt til NAFs medlemmer. Selv om ikke en ny utgave utkommer annethvert år jobbes innholdet med kontinuerlig, slik at stoffet til enhver tid er mest mulig oppdatert.

5.7 Veiboken som kulturbærer

Veiboken har vært et viktig medium for mange nordmenn i lang tid. Fra å være et produkt for en liten klasse med bilister på 1920- og 30-tallet, til å få større plass i samfunns bevisstheten på 1950-tallet, og til å nå flere mennesker enn nesten noen annen bok på 1970-tallet.

Veiboken har rett og slett vært på en stor reise, og mange nordmenn har vært med på denne. Gjennom å bla i boken har folk fått muligheten til å bli kjent med Norge. Den forteller også historier, gjennom flere utgaver kan en følge utviklingen av veier og steder, og egentlig landet som helhet. La oss ta en titt på hvilken historie veiboken forteller oss om landets østligste by, Vardø.

Vardø dukket første gang opp i veiboken i 1933, men da bare som en kort beskrivelse langs en av rutene. I neste utgave, i 1935, fikk derimot byen sin egen plass i byseksjonen. Byen som er plassert på en øy er “adskilt fra fastlandet ved Bussesund”. Som følge av dette kunne en ikke kjøre til byen, og fergen over sundet tok ikke med seg biler.²⁸⁶ Byens beskrivelse i veiboken forblir den sammen frem til 1947, da en kan lese om byens ødeleggelser under andre verdenskrig. “Den 23. aug. 1944 ble den atter bombet og denne gang ble praktisk talt hele byen rasert”. Det avsluttes heldigvis med et lyspunkt om at

²⁸⁵ Intervju med Lauritzen.

²⁸⁶ NAF, *Veibok 1935*, 543.

gjenoppbygging skjer.²⁸⁷ I de nesten fem utgavene av veiboken, fra 1949 til 1958, er det kommet en setning om at byen sannsynligvis vil bli flyttet over på fastlandet etter hvert. Setningen bygget på en debatt om det var best å flytte byen, en debatt, som hvis en skal tro veiboken, varte i mange år. I 1961 må denne debatten være avsluttet, veiboken skriver i alle fall ingenting om saken. Derimot kan en lese at “byens havn er for liten og bygging av ny havn på fastlandet med bru over Bussesundet påbegynnes 1960”. En kunne også lese, til glede for leserne, at det nå var provisorisk bilferge til byen.²⁸⁸ Dette var starten på at det var mulig å bruke bil i byen. Broen blir ikke nevnt i neste utgave av veiboken, og den dukker ikke opp igjen før i 1976. Denne gangen er broen under planlegging, og “man håper på at byggearbeidene kan komme igang i 1977”.²⁸⁹ Heldigvis hadde bilfergen gått i denne lange planleggingsfasen. For de som kjenner til Vardø så er det intet sjokk at broen ikke ble en realitet denne gangen heller. I 1979 ble planen endret, og i stedet for å kjøre over vann ble heller planen under. “Det skal bygges vegtunnel under Bussesundet” og en “regner med å komme i gang i 1979, og byggetiden er anslått til 3 år”.²⁹⁰ Boken gikk nok i trykken før arbeidet startet. Her fikk veiboken rett, for i 1985-utgaven kan en lese at Vardø feiret tunnelåret i 1983, “til ære for den off. åpningen av Norges første undersjøiske tunnel”.²⁹¹

Historien som fortelles om Vardø er et eksempel på hva en kan trekke ut av veiboken. Med å velge en annen by kan en lese en annen fortelling. Alle fakta som ble gjengitt i veiboken var ikke nødvendigvis riktig, eller nøyaktig, men det var dette folk leste. Antallet som hadde leksikon hjemme var lite, veiboken var heller et oppslagsverk flere og flere hadde for hånden. Ikke bare lot veiboken folk finne frem, men gjennom den kunne de bli kjent med landet. Den var rett og slett en bærer av kultur og historie, og formidlet dette videre til mange tusen lesere.

²⁸⁷ KNA&NAF, *Veibok 1947*, 236.

²⁸⁸ KNA&NAF, *Veibok 1961*, 228.

²⁸⁹ Welle-Strand, *NAF Veibok 1976*, 383.

²⁹⁰ Welle-Strand, *NAF Vegbok 1979*, 407.

²⁹¹ Mette Tellander Berg og Gunnar Berg, red. *NAF Veibok 1985* (Oslo: W.C. Fabritius & Sønner A.s. 1985), 403.

5.8 Knut Evensen - en veibok for hele landet

Knut Evensen hadde ansvar for seks utgaver av veiboken, fra 1995 til 2010. I motsetning til sin forgjenger valgte han å gjøre noen drastiske endringer med veiboken. Hans veibøker skulle representere hele landet. Selv om dette hadde vært gjort tidligere, veiboken hadde tross alt vært for hele landet fra 1930-tallet og fremover, så var Evensen sin veibok annerledes.

Den første endringen som møter en når en åpner *NAF VEIBOK 95* er at Norge er blitt delt i 7. Hver av de syv delene har fått sin egen farge, og følger sin egen hovedrute. De syv hovedrutene, som hver hadde sin del av landet, var Oslo-Stavanger, Drammen-Haugesund, Oslo-Bergen, Oslo-Ålesund, Oslo-Trondheim, Oslo-Sverige, og Trondheim-Kirkenes.²⁹² Denne inndelingen var ikke perfekt, og var dermed ikke å finne i neste utgave. Derimot tok Evensen med seg ideen om å dele landet, men forenklet den i sin neste utgave. Fra 1998 til 2010 delte han bare Norge i tre, en grønn, rød og blå del. Den nye delingen var lettere å forstå. Grønn del tok for seg landet syd for, og langs E16 fra Oslo til Bergen. Rød del var resten av landet, syd for Trondheim, og den blå delen var alt nord for Trondheim.²⁹³ Evensens etterfølger, Per Roger Lauritzen, utvidet fra tre til fem regioner. En region for hver av de fire himmelretningene, nord, sør, øst og vest, samt en for Midt-Norge.²⁹⁴

Evensen brakte også en annen endring til veiboken, fokuset på hele landet. Veiboken hadde tidligere hatt fokus på byer og ruter, riktignok fra hele landet. Fokuset til Evensen var å trekke frem alle deler av landet. Dette ble gjort med informasjon om alle landets kommuner og fylker, samlet på ett sted. I seksjonen finner alle landets fylkes- og kommunevåpen. Det er også kart som viser kommunenes plassering i fylket. For hver kommune er det informasjon som størrelse, folketall og administrasjonssenter. I Evensens sine utgaver var det også med temakart som tok for seg motorsportbaner, golfbaner, stavkirker, klostre og nasjonalparker. Senere kom det også temakart over norske fyr og flyplasser. Alle disse var med på å sette hele landet i fokus, og hadde et stort spenn, sikkert for å fange interessen til flest mulig.

Den siste endringen Evensen gjorde med veiboken var å flytte kartavdelingen frem i boken. Kartavdelingen ble introdusert i 1973-utgaven under Welle-Strand, men hadde tidligere vært lenger bak i boken. Med å flytte den helt frem i boken viser Evensen at han anser dem som viktig, om så ikke viktigst. Det stadig skifte i hva som skulle komme først i

²⁹² Knut Evensen, red. *NAF Veibok 95* (Oslo: Frogner Trykkerier A/S, 1995), 1.

²⁹³ Knut Evensen, red. *NAF Veibok 98* (Oslo: Aktietrykkeriet i Oslo, 1998), 1.

²⁹⁴ Per Roger Lauritzen, red. *NAF VEIBOK - Veien til gode opplevelser* (Oslo: Norges-Automobil Forbund, 2014), 1.

veiboken kan en lese som en intern debatt om hva det viktigste bruksområdet til veiboken er. Enten det har vært byer, ruter, kart eller informasjon om NAF som organisasjon.

5.9 Ruten, et historisk blikk

Som vi har sett gjennom oppgaven, så har veiboken endret seg en hel del. Likevel har noen deler vært med på hele reisen. En av disse er rutebeskrivelsene. I dette delkapittelet vil jeg se på hvordan beskrivelsen av en bestemt rute har endret seg. Ruten som er i fokus er Dombås-Åndalsnes. Det er ingen spesiell grunn til at akkurat denne strekningen ble valgt, annet at den ikke er en hovedfartsåre i Norge.

Ruten Dombås-Åndalsnes dukket opp i den første veiboken, og var i 1928 110 kilometer lang. Allerede her blir det beskrevet som en hovedvei, men en gjennomsnittlig bredde på fire meter, “dog med enkelte innskrenkninger”. Allerede i 1928 blir strekningen beskrevet som “utmerket bilvei”.²⁹⁵ I 1935 er ikke veien lenger utmerket, men blir heller beskrevet som “god veibane”. Bredden er den samme, og nå blir ruten beskrevet som “en av Norges interessanteste”. Nytt er også at veiboken opplyser om at deler av ruten er vinterstengt, men farbar fra midten av mai.²⁹⁶ Fire år senere, i 1939, opplyste veiboken at veien også var åpen om vinteren. Ruten var også nå kun 107,5 kilometer, altså 2,5 kilometer kortere enn noen år før.²⁹⁷ En kan altså se at veien ble forbedret i denne korte perioden, med at den ble kortere, så vel som brøytet på vinteren. Den må ha hatt generell høy standard, selv om forventningene til den økte. *Veibok 1947* kunne fortelle at veien var 5 meter bred, med noen innskrenkninger. Ellers var infoen den samme som før krigen.²⁹⁸ I 1955 var veien blitt 5,5 meter bred, fortsatt med noen innskrenkninger, i alle fall om en skal tro veiboken. Denne gangen ble det også opplyst at veien hadde grusdekke.²⁹⁹ I 1950 var det bare 4,5 prosent av de offentlige veiene som hadde fast dekke.³⁰⁰ Grusdekke var fortsatt normen, men som følge av at noen av veinettet hadde fast dekke ble det dermed interessant å opplyse om.

I 1964 var ruten blitt endret, nå tok den for seg strekningen Dombås-Ålesund. Denne gangen var det heller ikke opplyst om veidekke, eller lengden på ruten, selv om det fortsatt

²⁹⁵ NAF, *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928*, 133.

²⁹⁶ NAF, *Veibok 1935*, 689.

²⁹⁷ NAF, *Veibok 1939*, 490.

²⁹⁸ KNA&NAF, *Veibok 1947*, 398.

²⁹⁹ Dahl, *Veibok 1955*, 458.

³⁰⁰ Bjørnland, *Vegen og Samfunnet*, 186.

blir opplyst om veibredden. Fokuset ser ut til å være på landskapet ruten går gjennom, på naturen. Fra 1933 fulgte ruten riksvei 185,³⁰¹ som endret seg i 1967 da ruten heller fulgte E69. I samme vending fikk ruten nummer 69 slik at det skulle korrespondere med veinummeret.³⁰² Nytt av 1973 var en ny måte å se ruten på. Tidligere hadde det vært detaljerte kartskisser i rutene som gjorde det mulig å se landskapet. Disse var nå svært enkle, og viste bare hvilke sider en kunne slå opp på i den faktiske kartdelen av boken. Distansene var tilbake, og nå var det 106 kilometer mellom Dombås og Åndalsnes. Fokuset i selve rutebeskrivelsen er nå på landskapet, og det er lite info om veiens kvalitet. Det er nevnt at veien er mellom 5,5 og 7 meter bred, og at det er flere tunneler på strekningen, grunnet rasfare.³⁰³ Dette tyder på at den generelle veistandarden er høy, og dermed trenger en ikke opplyse om det som følger normen. Leser en på ruten i 1982 vil en se at nå er veien opptil 9 meter bred, men fortsatt at det er smale partier på strekningen.³⁰⁴ I 1992 er det ikke lenger et kart som viser ruten, men det er opplyst hvilke kartblader en skal slå opp på. Rene opplysninger om ruten er borte, det opplyses ikke engang om veinummeret. I stedet males det et bilde for opplysningene om ruten er plassert inn.

Dette er øst/vest-veien for den bedagelige bilist som ikke liker å dreie på rattet for hvert åndedrag. God vei gir også bedre muligheter til å se på omgivelsene. Du glir gjennom Lesjabygdas brede, fjellnære åpenhet over i den trange, grønne dalbunnen langs Rauma med tinderekkene oppmarsjert rede til å utfordre vågehalsene.³⁰⁵

Fra utdraget kan vi lese at veien er relativt strak og god, men praktfulle omgivelser. I 2004 er det ikke lenger noe rutebeskrivelser å snakke om. Det er i stedet kun beskrivelser av de stedene en kjører gjennom. Denne gangen blir det viet noen setninger til Trollveggen, som blir beskrevet som “eliteklatrernes eldorado siden 1958”.³⁰⁶ I og med at en ikke lenger sier noe om selve veien må en anta at den er god. Den generelle standarden er høy, og bilistene vet hva en kan forvente. I 2014 og 2018 var det ikke lenger ruter i veiboken, men heller hvilke veier som gikk gjennom alle landets kommuner. Denne endringen blir mer diskutert i neste delkapittel, om Lauritzen som redaktør for veiboken.

³⁰¹ NAF, *Veibok 1933*, 382.

³⁰² Welle-Strand, *NAFs veibok 1967*, 417.

³⁰³ Welle-Strand, *NAFs veibok 1973*, 187.

³⁰⁴ Berg og Berg, *NAFs veibok 1982*, 216.

³⁰⁵ Storrusten, *NAFs veibok 1992*, 85.

³⁰⁶ Knut Evensen, red. *NAF veibok 2004* (Oslo: Aktietrykkeriet a.s. 2004), 317.

Beskrivelsen av ruten endret seg i takt med resten av samfunnet rundt. Fokuset på hva som var relevant å nevne var en refleksjon på hvordan tilstanden til de norske veiene var. I takt med at veiene ble bredere, var det ikke lenger interessant å vite for bilistene. Når flertallet av norske veier var vinteråpne var det ikke behov for å opplyse om det, men heller det motsatte. Når standarden nådde et høyt nok punkt kunne en heller fokusere på alt rundt veien, og heller gi en grunn til å kjøre akkurat den gitte ruten.

5.10 Per Roger Lauritzen - den siste redaktøren?

Per Roger Lauritzen tok over etter Evensen, og har hatt ansvaret for 2014- og 2018-utgaven av veiboken. Neste utgaven av veiboken skal etter planen komme i 2024, og blir en jubileumsutgave for å feire NAF gjennom 100 år. Før han tok over ansvaret for veiboken hadde han skrevet en rekke bøker om reiser og reiseliv i Norge.³⁰⁷ I motsetning til de andre redaktørene for NAFs veibok hadde jeg mulighet til å intervju Lauritzen, og vet dermed mer om hans arbeid enn hans forgjengere. For i likhet med sine forgjengere endret han også veiboken.

Den største endringen Lauritzen gjorde var en fortsettelse av Evensens sitt arbeid om å være en veibok for hele landet. Hvor Evensen hadde presentert alle landets fylker og kommuner med kort informasjon tok Lauritzen det et hakk lenger. Hva endringen gikk ut på utdyper han i forordet for 2014-utgaven.

Den nye veiboka er dessuten redigert annerledes. Byseksjonen og veiseksjonen er borte. Her presenterer vi i stedet 19 fylker med alle sine 428 kommuner og hvilke veier som går igjennom dem. Dermed blir det lettere å vise fram alle de gode grunnene til å stoppe i den enkelte kommune. Her finner du kulturminner, naturopplevelser, festivaler, spesielle opplevelsesmuligheter for de minste og mye annet.³⁰⁸

Med å sette fokuset på kommunene så måtte noe vike, som da ble byseksjonen. Rutene ble også totalt endret. I intervjuet redegjør Lauritzen mer for disse endringene. I hans øyne var

³⁰⁷ "Per Roger Lauritzen," Hentet 18. april 2023 fra <https://brukere.snl.no/1624>.

³⁰⁸ Lauritzen, *NAF Veibok*, 2.

det ikke hensiktsmessig å beskrive bare hovedrutene, da var det fort gjort at noen kommuner ikke ble skikkelig representert. Dermed var det bedre å ha fokus på hvilke veier som gikk gjennom hver kommune. For byene sin del mente han at veiboken aldri hadde vært god til å navigere inne i en by, og at en heller ikke besøkte et sted bare fordi det var en by. Eksemplet han trakk frem her var Honningsvåg, som “fikk” bystatus i 1996.³⁰⁹ Mange vil nok besøke byen, men det er ikke fordi det er en by, men heller for hva de kan se å gjøre der.³¹⁰ En kan si det sånn at måten Lauritzen prøvde å legge opp veiboken på var for å gjenspeile, og lettere bistå nordmenn i hvordan de reiser. En trengte ikke lenger å bruke veiboken for å finne frem, men heller å finne reisemål og destinasjoner. Som Lauritzen avslutter forord med i 2014; “At det ofte er omveiene som er snarveiene til de gode opplevelsene”.³¹¹

Lenger bak i veibok er mange av de samme elementene som Evensen introduserte, som temakart. En kan også finne turforslag, som våre nasjonale turistveger, de ti flotteste fjellturene (anbefalt av DNT), eller kanskje en kan nyte reisen med motorsykel eller vanlig sykkel.³¹² Alt for å inspirere folk til å oppleve og se landet. Stoppene har blitt viktigere enn selve kjøringen.

Veiboken har holdt ut i nesten 100 år, men Lauritzen var usikker på om den ville bestå i 100 år til. Selv om han mange av NAFs medlemmer setter pris på den, og interne undersøkelser viste at opptil 100 000 medlemmer kunne forsvinne om den ble fjernet, var ikke Lauritzen sikker på om det kom til å bestå, i alle fall i samme fysiske format. Dette var delvis grunnet økte kostnader med produksjonen, samt at det var interne stemmer som ytret at internett var en viktigere kilde til informasjon enn papirbøker. Likevel har NAF gjennom veiboken opparbeidet seg en stor base med informasjon, som legger grunnlag for mye av organisasjonens annet arbeid. Dermed mente at Lauritzen at selv om veiboken skulle forsvinne, så ville i alle fall arven av den leve videre i andre prosjekter.³¹³ Om Per Roger Lauritzen blir den siste redaktøren av veiboken vil nok tiden vise.

³⁰⁹ Fra og med 1996 kunne kommuner selv bestemme om steder innenfor deres grenser skulle være by. Nordkapp kommune vedtok at Honningsvåg skulle bli by samme år, til tross for kravet om minst 5000 innbyggere fra Stortinget. I veiboken fra 98 blir det gjort et poeng ut av enkelte “byer” ikke er tatt med i byseksjonen fordi veiboken ikke anså disse som byer, da fordi kravet ikke var innfridd. Åndalsnes og Honningsvåg var “byene” som ble trukket frem.

³¹⁰ Intervju med Lauritzen.

³¹¹ Lauritzen, *NAF Veibok*, 2.

³¹² Lauritzen, *NAF Veibok*, 495-512.

³¹³ Basert på intervju med Lauritzen.

5.11 Konklusjon

Siden samarbeidet med KNA ble avsluttet har veiboken gått gjennom mange endringer. Fra 1964 har veiboken hatt seks redaktører, som alle har levert et godt produkt. Ikke alle disse har formet veiboken i like stor grad. Noen av redaktørene, spesielt de som hadde ansvar for flere utgaver, har gjort mye for veiboken. Welle-Strand fornyet veiboken to ganger i perioden hadde ansvaret. Duoen Berg og Berg fortsatte i rammen som var lagt ut foran dem. Storrusten brakte med seg en varme til veiboken. Evensen startet et prosjekt med å få hele Norge inn i veiboken, som Lauritzen fullførte. Lauritzen tok også andre grep, som å fjerne byer og ruter fra veiboken, og heller fokusere på alle landets kommuner.

I samme tid har så har bilen virkelig blitt tilgjengelig for “alle”. Folk flokket seg bak rattet i de mange nye bilene som kjørte langs veiene i Norge. Mange av sjåførene meldte seg også inn i NAF, og med det fulgte veiboken. Gjennom veiboken ble “alle” kjent med landet.

Gjennom mange utgaver forteller veiboken historier om et land i endring. I takt med dette har veiboken også måtte stille spørsmål til sin egen form. De ulike redaktørene har måtte ta stilling til hva de mente det viktigste i veiboken var. Svaret på hva de ulike redaktørene har funnet viktigst kommer til synet hvis en ser på hva de har puttet fremst i veiboken.

Kapittel 6 - Konklusjon

Denne oppgaven har som mål å svare på hvordan og hvorfor NAFs veibok har endret seg. Dette er gjort gjennom å lese NAFs 31 veibøker. Ikke alle av dem har det samme navnet. Noen heter *NAFs veibok*, noen droppet S'en og ble bare *NAF VEIBOK*. Noen droppet organisasjonens navn helt, og ble bare *Veibok*, med årstallet bak. To utgaver valgte å skrive hele NAFs navn, og en utgave valgte å være *VEGBOK*. Uansett hvordan de ulike utgavene valgte å markedsføre seg selv er de alle en del av serien, en av de mange utgavene av NAFs veibok, eller bare veiboken.

6.1 Hvordan har veiboken endret seg?

Hvordan har veiboken endret seg? Det var problemstillingen jeg satte for denne oppgaven, og som jeg etter beste evne har prøvd å svare på. Med seg hadde problemstillingen fire underproblemstillinger som hver tok seg deler av veibokens historie. Disse hva hvilken tradisjon veiboken var en del av, hvordan den utviklet seg bort fra tradisjonen for å bli noe eget, hvordan påvirket samarbeidet med KNA veiboken, og hvordan de ulike redaktørene endret veiboken. Så hva er svaret på alle disse spørsmålene.

Veiboken er en del av en tradisjon for reisehåndbøker i og utenfor Norge. Denne tradisjonen startet i første halvdel av 1800-tallet, med reisehåndbøker av Murray og Baedeker. For Norges del var det mange aktører som tok for seg reisehåndbøker innenlands, som Thomas Bennett, Kristian Gran Gleditsch, og viktigst av dem alle, Yngvar Nielsen. Selv om veibokens forgjengere uten tvil formet sjangeren var det et sted som veiboken hentet mest inspirasjon fra, og det var fra KNAs rutebok. KNA var Norges automobilorganisasjon, og ga ut rutebøker før i hele tatt NAF var stiftet. For veibøkernes vedkommende har de hentet inspirasjon fra over alt. Likevel tok de elementer fra mange forskjellige steder og gjorde det til sitt eget.

NAFs første veibok kom ut i 1928, og inneholdt i hovedsak kun en oversikt over landets ruter og byer. Dette endret seg raskt, og allerede i 1933 begynte veiboken å få mer innhold. Dette var deriblant masse stoff som promoterte NAF, men også stoff som hadde som hensikt å skape en bedre trafikkultur i Norge. Gjennom perioden 1928-1939 utviklet

veibokens seg bort fra tradisjonen den hadde vært en del av, og ble noe eget. Dette kom ikke av seg selv, og det var mye prøving og feiling fra NAFs side om hvilket innhold som var mest hensiktsmessig å ha med.

Veiboken hadde startet som noe eksklusivt, kun for NAFs medlemmer, men ble åpent for alle i 1933. Da ble den nemlig lagt ut for salg. Med det var ikke bare brukerne medlemmer av NAF, men også andre som hadde interesse av noe slikt. Hovedandelen av brukerne var nok menn, selv om en og annen kvinne også leste veiboken i perioden.

Mellom 1947 og 1961 ble veiboken gitt ut i samarbeid med KNA. Dette var en konsekvens at begge organisasjonene hadde lidd under andre verdenskrig, og siden de allerede hadde et samarbeid gående fra tidligere var nok ikke utenkelig. Hvordan påvirket dette samarbeidet veiboken? Mye av stoffet som hadde fylt veiboken før andre verdenskrig forsvant, og fokuset ble igjen rette mot rutene og byene. Stoff om NAF som organisasjon ble holdt til et minimum, og derfor var ikke veiboken det promoteringsverktøyet den hadde vært tidligere. Utover i perioden fikk veiboken nytt innhold, men den var langt fra like eksperimentell som den hadde vært tidligere. Dette var nok i stor grad en konsekvens av samarbeidet.

I samme periode opplevde Norge en stor velstandsøkning. Flere drømte om bil, og mange kjøpte bil også. Dessverre var etterspørselen mye høyere enn tilbudet. Dette var en konsekvens av regjeringens restriktive bilpolitikk i saken, som satte begrensinger på hvor mange biler som kunne importeres vært år. Til tross for begrensningene var det mange flere som kjørte bil, som også ble reflektere i veibokens lesertall. Mange holdt veiboken i høy aktelse, og anså den som en autoritet. Som en konsekvens av dette ble stilt høyere krav til veiboken, og dens feil ble ofte trukket frem i norske aviser i perioden.

1. oktober 1960 ble bilen sluppet fri. Det var en dag som endret Norge, på mange måter. Det var også kanskje dagen NAF og KNA innså at deres samarbeid var over. *Veibok 1961* var nok gått underveis på tidspunktet, så den ble publisert, men det var også den siste de to organisasjonene utga sammen. Med *Veibok 1961* ble veiboken igjen noe en måtte være medlem for å lese. Det sluttet å være til salgs, og ble heller en av flere medlemsgoder. Dette er fortsatt tilfelle i dag.

Siden 1960 har stadig flere nordmenn kommet seg inn i førersetet, og ut på veien. Mange av disse har vært godt hjulpet av veiboken. Siden 1961 har seks personer vært redaktør for veiboken, og hver og en av dem har satt sitt spor.

Hva har de ulike redaktørene gjort for veiboken? Thor Dahl hadde ansvaret gjennom en vanskelig tid, og var ingen revolusjonerende skikkelse. I stedet fulgte han en mal, og leverte akkurat det produktet som var ventet.

Erling Welle-Strand så behov for noe nytt. Gjennom sine 15 år fornyet han veiboken to ganger. Dette må sees i sammenheng med moderniseringen i resten av landet.

Mette og Gunnar Berg hadde bare ansvar for to utgaver sammen. I stedet for å gjøre noe nytt fortsatte de heller langs den veien deres forgjenger, Welle-Strand, hadde staket ut.

Erling Storrusten hadde også kun ansvar for to utgaver av veiboken. Selv om han heller ikke hadde noen store nye grep for veiboken, brakte han med seg en varme, som leserne kunne føle på.

Knut Evensen tok over en veibok som hadde vært lik en god periode, og dermed var endringer på sin plass. Med å dele opp landet i regioner, samt tilføye sider som tok for seg hele landet, gjorde han veiboken til noe for hele landet.

Per Roger Lauritzen fortsatte på mange måter arbeidet til Evensen, og tok ytterligere grep for å få hele landet med. Han fjernet både rutene, og byene fra veiboken. For å erstatte disse tok han heller for seg alle landets kommuner, og hva de hadde å by på.

Veiboken har hatt et langt liv, og har endret som følge av mange faktorer. Den har blitt formet av tradisjonen de var en del, selv om den raskt ble noe eget. Gjennom samarbeidet med KNA var den kanskje på sitt mest statiske, men dette endret seg med de mange redaktørene siden. Den har endret seg i takt med at landet rundt har endret seg. Den startet som et verktøy for å finne frem, for å finne steder å kjøre. I takt med at skilting og veier ble bedre endret veiboken seg. Fokuset sluttet å være på veien, og ble heller på stoppestedene.

6.2 Siste tanker

Veiboken har vært en del av Norges historie i snart hundre år. Den har vært med på å forme hvordan bilister oppfører seg i trafikken, men også hvordan vi reiser. Den har fortalt historier, anbefalt stoppesteder, og vært et oppslagsverk. Gjennom hele sitt liv har den vært i endring, men det er fordi samfunnet rundt har endret seg.

Det kan være vanskelig for historikere å spå fremtiden, men likevel er det mange som prøver. Jeg vet ikke om veiboken kommer til å bestå. Om den skulle forsvinne vil nok mange

bilister tape noe som de har holdt kjært. Likevel vil nok dens tradisjon leve videre, i en eller annen form.

7 Referanseliste

7.1 Primærlitteratur

Avisartiklene i oppgaven er hentet fra følgende aviser:

- *Adresseavisen*
- *Aftenposten*
- *Buskerud Blad*
- *Dagbladet*
- *Eidsvold blad*
- *Fjell-Ljom*
- *Fjordabladet*
- *Folkets Røst*
- *Folkeviljen*
- *Fremtiden*
- *Glåmdalen*
- *Harstad Tidende*
- *Morgenbladet*
- *Morgenposten*
- *Nationen*
- *Nordlys*
- *Norges Handels og Sjøfartstidende*
- *Ringsaker Blad*
- *Rogalands Avis*

- *Stjørdalingen*
- *Sunnmørsposten*
- *Tidens Tegn*
- *Vårt Land*

Baedeker, K. *Norway Sweden Handbook for Travellers*. London; Dulau and Co., 1879.

Berg, Mette Tellander og Gunnar Berg, red. *NAF VEIBOK 1982*. Oslo: W.C. Fabritius & Sønner A.s, 1982.

Berg, Mette Tellander og Gunnar Berg, red. *NAF VEIBOK 1985*. Oslo: W.C. Fabritius & Sønner A.s, 1985.

Dahl, Thor, red. *Veibok 1953*. Oslo, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1953.

Dahl, Thor, red. *Veibok 1955*. Oslo, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1955.

Dahl, Thor, red. *Veibok 1958*. Oslo, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1958.

Dahl, Thor, red. *Veibok 1961*. Oslo, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1961.

Det Statistiske Centralbyrå. *Statistisk Aarbok for Kongeriket Norge 35te aargang 1915*. Kristiania: H. Aschehoug & co, 1916.

Det Statistiske Centralbyrå. *Statistisk Årbok for Kongeriket Norge 49de årgang 1930*. Oslo: H. Aschehoug & co, 1930.

Det Statistiske Sentralbyrå. *Statistisk Årbok for Norge 59. årgang 1940*. Oslo: H. Aschehoug & co, 1940.

Evensen, Knut, red. *NAF VEIBOK 95*. Oslo: Frogner Trykkeri A/S, 1995.

Evensen, Knut, red. *NAF VEIBOK 98*. Oslo: Aktietrykkeriet i Oslo, 1998.

Evensen, Knut, red. *NAF VEIBOK 2001*. Oslo: Aktietrykkeriet a.s, 2001.

Evensen, Knut, red. *NAF VEIBOK 2004*. Oslo: Aktietrykkeriet a.s, 2004.

Evensen, Knut, red. *NAF Veibok 2007-2009*. Oslo: Artko, 2007.

Evensen, Knut, red. *NAF Veibok 2010-2012*. Oslo: Artko, 2010.

Gleditsch, Kristian Gran. *Reisehåndbok over Norge: Østlandet*, bind 1 av *Reisehåndbok over Norge*. Oslo: H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard), 1925.

KNA. *Kongelig Norsk Automobilklubs Rutebok og Årbok 1926*. Oslo: J. Chr. Gundersen Boktrykkeri, 1926.

KNA&NAF. *Veibok 1947*. Oslo, Grøndahl & Sønns Boktrykkeri, 1947.

KNA&NAF. *Veibok 1949*. Oslo, Grøndahl & Sønns Boktrykkeri, 1949.

KNA&NAF. *Veibok 1951*. Oslo, Grøndahl & Sønns Boktrykkeri, 1951.

Lauritzen, Per Roger, red. *NAF Veibok - Veien til gode opplevelser*. Oslo: Artko, 2014.

Lauritzen, Per Roger, red. *NAF Veibok - Veien til gode opplevelser*. Oslo: Artko, 2018.

Murray, John. *A Hand-book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Iceland*. London: John Murray, 1858.

NAF. *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1928*. Oslo: S & Jul Sørensens boktrykkeri, 1929.

NAF. *Norges Automobil-Forbunds Veibok 1930*. Oslo: S & Jul Sørensens boktrykkeri, 1930.

NAF. *Veibok 1933*. Oslo: J. Chr. Gundersen Boktrykkeri, 1933.

NAF. *Veibok 1935*. Oslo: A.S Reistad & Sønns Boktrykkeri, 1935.

NAF. *Veibok 1937*. Oslo: J. Chr. Gundersen, 1937.

NAF. *Veibok 1939*. Oslo: J. Chr. Gundersen, 1939.

Nielsen, Yngvar. *Reisehaandbog over Norge TOLVTE UTGAVE*. Christiania: ALB. Cammermeyers Forlag, 1915.

Nielsen, Yngvar. *Rejsehaandbog over Norge*. Kristiania: ALB. Cammermeyer, 1879.

“Norges Automobil-Forbunds hovedstyremøte 11 desember 1933.” *Motortidende*. 1. januar 1934.

Ræder, N. red. *Kongelig Norsk Automobilklubs Rutebok 1920*. Kristiania: J. Chr. Gundersen Boktrykkeri, 1920.

Siegler, John, John Loeffler. “Gotta catch ‘em all!” fra *Pokémon 2.B.A. Master*. Jason Paige, stemme. 1998.

Statistisk Sentralbyrå. *Statistisk Årbok for Norge 69. årgang 1950*. Oslo, H. Aschehoug & co., 1950.

Statistisk Sentralbyrå. *Statistisk Årbok for Norge 1955 74. årgang*. Oslo: Grøndahl & Søns boktrykkeri, 1955.

Statistisk Sentralbyrå. *Statistisk Årbok for Norge 1960 79. årgang*. Oslo: Grøndahl & Søns boktrykkeri, 1960.

Statistisk Sentralbyrå. *Statistisk Årbok for Norge 1962 81. årgang*. Oslo: Grøndahl & Søns boktrykkeri, 1962.

Storrusten, Erling, red. *NAF VEIBOK 1989*. Oslo: Fabritius-Gruppen, 1989.

Storrusten, Erling, red. *NAF VEIBOK 1992*. Oslo: Fabritius a.s, 1992.

Welle-Strand, Erling, red. *NAFs VEIBOK 1964*. Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1964.

Welle-Strand, Erling, red. *NAFs VEIBOK 1967*. Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1967.

Welle-Strand, Erling, red. *NAFs VEIBOK 1970*. Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1970.

Welle-Strand, Erling, red. *NAFs VEIBOK 1973*. Oslo: Grøndahl & Søns, 1972.

Welle-Strand, Erling, red. *NAF VEIBOK 1976*. Oslo: Grøndahl & Søns Trykkeri A.s, 1975.

Welle-Strand, Erling, red. *NAF VEGBOK 1979*. Oslo: Grøndahl & Søn Trykkeri, 1978.

Wollstonecraft, Mary. *Letters written during a short residence in Sweden, Norway and Denmark*. London: J. Johnson, St. Paul's Church Yard, 1796.

7.2 Sekundærlitteratur

“418 Førerkort, etter klasse og innehavernes kjønn og alder.” Hentet 27. april 2023 fra <https://www.ssb.no/a/aarbok/tab/tab-418.html>.

Alnæs, Knut. *Historien om Norge* Bind 5. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2000.

Bade, Oscar M., Arne Bonde, red. *KNA 1907-1957*. Oslo: Wittusen & Jensen As, 1957.

“Baedeker.” Hentet 23. februar 2023 fra <https://en.wikipedia.org/wiki/Baedeker>.

Barton, H. Arnold. “The Discovery of Norway Abroad, 1760-1905.” *Scandinavian Studies* 79, No. 1 (2007): 25-40, <https://www.jstor.org/stable/40920726>.

Bjørnland, Dag. *Vegen og Samfunnet - En oversiktlig fremstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-års jubileum 1864-1989*. Oslo: Vegdirektoratet, 1989.

Eriksen, Ulrik. *Et land på fire hjul - Hvordan bilen erobret Norge*. Oslo: Res Publica, 2020.

Evensen, Knut. *NAF 75 1924-1999 en historisk kavalkade i tekst og bilder*. Oslo: Norges Automobil-Forbund, 1999.

“Fakta om Bil og bilkjøring.” Hentet 6. april 2023 fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/faktaside/bil-og-transport>.

Fjågesund, Peter og Ruth A. Symes. *The Northern Utopia: British Perceptions of Norway in the Nineteenth Century*. Amsterdam, New York: Rodopi, 2003.

Gierløff, Chr. *Thomas Bennett*. Oslo: Kjølbelske Bok- og Kunsttrykkeri, 1925.

Goodwin, Gráinne og Gordon Johnston. “Guidebook publishing in the nineteenth century: John Murray’s *Handbooks for Travellers*.” *Studies in Travel Writing* 17, 1 (2013): 43-61, <http://dx.doi.org/10.1080/13645145.2012.747791>.

Hauge, Ragnar. “Alkoholbruk og promillekjøring.” I *Lov og frihet Festskrift til Johs. Andenæs på 70-årsdagen, 7. september 1982*, redigert av Anders Bratholm, Nils Christie og Torkel Opsahl, 151-164. Oslo: Universitetsforlaget, 1982.

Hoemsnes, Ole N. *Reiseliv gjennom 150 år*. Norge: Europa Forlag, 2000.

“John Murray (publishing house).” Hentet 23. februar 2023 fra [https://en.wikipedia.org/wiki/John_Murray_\(publishing_house\)](https://en.wikipedia.org/wiki/John_Murray_(publishing_house)).

Kongelig Norsk Automobilklub. “Bilfolkets stemme siden bilens barndom.” Hentet 23. februar 2023 fra <https://kna.no/om-kna/kna-historien/>.

“Kulturbærer.” Hentet 4. mai 2023 fra <https://naob.no/ordbok/kulturb%C3%A6rer>.

Mendelson, Edward. "Baedeker's Universe." *Yale Review* 74, vår 1985, 386-403,
<http://www.columbia.edu/~em36/baedeker.html>.

Munthe, Wilhelm. *Våre Reisehåndsbøkers historie - Foredrag på Den Norske Turistforenings generalforsamling 3. mars 1941*. Oslo: Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1942.

"Murray's Handbooks for Travellers." Hentet 23. februar 2023 fra
https://en.wikipedia.org/wiki/Murray%27s_Handbooks_for_Travellers.

Myrvang, Christine. *Forbruksagentene Slik vekket de kjøpelysten*. Oslo: PAX forlag A/S, 2009.

Norsk Biografisk Leksikon. "Erling Storrusten." Knut Evensen. Hentet 16. april 2023 fra
https://nbl.snl.no/Erling_Storrusten.

Norsk Biografisk Leksikon. "Wilhelm Munthe." Gunnar Christie Wasberg. Hentet 23. februar 2023 fra https://nbl.snl.no/Wilhelm_Munthe.

Ramskjær, Liv. "Kampen for markedsandelene - Etablering av forhandlernetverk for bensin i Norge 1920-1940." *Volund: årbok for selskapet Norsk teknisk museum*, 1996: 83-118.

Romilla. *Reklame-Lære*. Trondheim: Aktiertrykkeriet i Trondhjem, 1916.

Ruud, Camilla og Gro Ween, red. "*En Trængslernes Historie*". *En antologi om museums mannen og historikeren Yngvar Nielsen*. Oslo: Orkana Forlag, 2019.

Scharff, Virginia. *Taking the Wheel Women and the Coming of the Motor Age*. New York: The Free Press, 1991.

Store Norske Leksikon. "Ferieloven". Aksel Hatland og Jon Gisle. Hentet 20. mars 2023 fra
<https://snl.no/ferieloven>.

Store Norske Leksikon. "Yngvar Nielsen". Gunnar Christie Wasberg og Mikkel Berg-Nordlie. 16. desember 2022. https://snl.no/Yngvar_Nielsen

Toldnes, Bård. "Indtil Automobilerne har gaat sin rolige men sikre Seiersgang - Integrering av ny teknologi i perioden 1895-1926." Doktoravhandling, NTNU, 2007.

Welle-Strand, Erling. Reiseliv og Samfunn Landslaget for Reiseliv i Norge 1903-1978. Oslo: Landslaget for Reiselivet i Norge, 1978.

Winding-Sørensen, Jon. *KNA : 100 1907-2007 : ekte bilglede i hundre*. Oslo: Yrkeslitteratur as, 2007.

Østby, Per. "Flukten fra Detroit - Bilens integrasjon i det norske samfunnet." Doktoravhandling, Universitet i Trondheim, 1995.

Vedlegg 1

Intervjuguide

Intervjuene vil være semi-strukturerte. Spørsmålene vil under være førende, med formen vil tillate at andre spørsmål stilles om dette føles mer naturlig i situasjonen. De tiltenkte spørsmålene finnes under.

- Kan du fortelle om arbeidsprosessen til veiboken?
- Hvor stort team er det som jobber med veiboken?
- Hvordan bestemmes hva som skal endres, eller hva som skal forbli likt i veiboken?
- I hvor stor grad spiller tilbakemeldinger fra leserne inn?
- Hvilke endringer har veiboken hatt siden du begynte å jobbe med den?
- Hvilken rolle mener du veiboken har?

Intervjuet med Per Roger Lauritzen ble gjennomført 2. november 2022, på NAFs kontor, i Oslo.

