

## Bilen og Samfundet

Da man i Frankrig ca. 1770 fandt på at sætte en dampmaskine på et ~~der~~<sup>elt</sup> specialbygget hestekøretøj, var det bestemt ikke i den hensigt at sætte en udvikling i gang inden for transportmidlerne. Nej, dette køretøj var - i lighed med de senere benzindrevne køretøjer, af hvilke firmaet Daimlers 1860-udgave var det første - udelukkende tænkt som en art legetøj for konstruktørene. Først omkring år 1900 begyndte enkelte vognfabrikker at seriefremstille automobiler. Men kun et fåtal af befolkningen havde dog økonomiske muligheder for at dyrke denne hobby, og tidens dårlige veje vanskeliggjorde i betydelig grad udnyttelsen af bilen som et praktisk transportmiddel. Og til disse ~~for~~<sup>for en</sup> hindringer af rational produktion kom yderligere, at størstedelen af befolkningen var negativt indstillet over for denne støjende nye tingest, der skulle erstatte de ellers så pålidelige og - hvad der nok havde mere <sup>stærk</sup> betydning i denne forbindelse - mere velkendte hestekøretøjer.

Transportbåndteknikken og seriefremstillingen gjorde det dog efterhånden muligt at billiggøre produktionen så meget, at flere mennesker kunne få råd til at købe en bil. Ja, da amerikaneren Henry Ford i 1905 etablerede en ny transportbåndsudstyret fabrik og ~~der~~<sup>der</sup> startede produktionen af de såkaldte Ford A - og Ford T - modeller, talte man endog om "bilen for hvermand". Således blev bilen da lidt efter lidt et stabilt transportmiddel, der kunne udnyttes til talrige praktiske formål. De hestetrukne brand-

brusk  
emnet.

2 km!

udrykningsvogne blev erstattet af motordrevne vogne, fragt-fragttransporten udviklede et net af forbindelseslinier, bustrafikken udvidedes for at dække behovet for persontransport, og fortidens lidet hensigtsmæssige sygetransporter udskiftedes med relativt komfortable<sup>og</sup> forholdsvis hurtigere moderne ambulancer. På disse måder er bilen blevet et uundværligt hjælpemiddel i det moderne samfund.

Denne udvikling har imidlertid også sine mindre positive sider. Den tættere trafik og den stedse voksende kørselshastighed har gjort trafikulykkernes antal større og større. Også mange materielle skader resulterer dette i, men væsentligere er selvsagt de mange personkvæstelser og dødsfald. Trods mange sikkerhedsforanstaltninger - færdselslove med kontrolforanstaltninger og passende straffe ved overtrædelser, færdselspoliti til trafikovervågning, forebyggelse af uansvarlig kørsel ved indførelse af køreprøve - kræver trafikken mange liv hver eneste uge. Flest ulykker hænder som regel i week~~end~~end'erne, når flest - og dermed også de mest urutinerede - bilister er af huse. Det kan næppe heller benægtes, at langt de fleste af vore veje, # til trods for en betydelig indsats fra det offentlige, ikke er indrettede med tanke på den ekspansion af bilsalget, der især efter den anden verdenskrig - i takt med den almindelige velstandsstigning - har fundet sted, og som i øvrigt har medført, at besiddelsen af en bil for mange er blevet et såkaldt "statussymbol", et udtryk for social betydning.

Alt peger imidlertid på, at denne ekspansion ikke blot er et overgangsfænomen; bilen er utvivlsomt kommet for at blive, og mange vil formentlig i dag anse også privat eje-

de biler for uundværlige. For hvert år bliver bilen et stadig mere benyttet ferie- og rejse-transportmiddel, samtidig med at den i stigende grad anvendes til transport mellem hjem og arbejdsplads eller hjem og sommerhus. For en stor del er det simpelt hen bilen, der har gjort det muligt for byboere at besøge sommerlandet og -huste i week-end'en.

Men bilen har sandelig også gjort det mere nødvendigt at besøge den fri natur. Storbyerne er som følge af den intensive trafik blevet mere urenlige, og støjen er en betydelig gene. Kravet om parkeringspladser til bilerne har medført, at stedse større arealer må frigøres til dette formål, ligesom vejene må udvides for at rumme trafikken. Som det siges om ilden kan man også karakterisere bilen: den er en god tjener, men en streng herre.

På grund af alle disse gener har man fra tid til anden udkastet planer om henlægning af trafikken i tunnelbaner under jorden på samme måde, som man har gjort med togtrafikken i visse europæiske storbyer. Men økonomiske hensyn har hidtil udsat, om ikke kasseret, disse projekter, der ville have løst mange af støj-, os- og pladsproblemerne. Eksempler på denne løsnings gennemførelse kan i øvrigt gives fra europæiske storbyer; således har München i år afsluttet et stort tunnelbane-projekt, der - da München ligesom København er en meget benyttet turist- og overnatningsby for gennemrejsende - væsentligst baseret på at føre færdselen under den indre bykerne.

Indtil et sådant projekt kan gennemføres i danske byer,

d

vil vi da være tvunget til at betale bilens goder med de skildrede ulemper. Den moderne civilisation har valgt at gøre det, og der kan næppe heller være tvivl om, at de mange fordele og tidsbesparelser bilen kan tilbyde, er mere end rigelig kompensation for de ubehageligheder, den unægtelig også har bragt med sig.

*Du skriver en god stil, gør det, med en velovervejet indbykksform.*