

Motorkjøretøy

I Norge var det kun en håndfull motorkjøretøy ved inngangen til 1900-tallet. I Egersund var det ingen. Den første som kjøpte et slikt kjøretøy i byen var kjøpmann Nicolaus O. Hegdal. Det gjorde han i oktober 1914. Det var en personbil som var «Næsten ganske ny, kun brukt i 8-9 Maaneder», hadde en motor med 26 HK og plass for 5 personer. En måned senere kjøpte også emissær Lars Hytland seg personbil, og med to biler i byen fant [Egersundsposten](#) det på sin plass å anmode bilførerne om å kjøre forsiktig:

*«**Kjør forsiktig.** Vi har faaet 2 Automobiler til Byen. Allerede nu strax, før nogen ulykke er skeet, maa vi paatale den hurtige uforsvarlige Kjørsel, der foregaar med ialfald den ene af dem gjennem Byens Gader. Disse er jo meget trange og som Regel er der mange Tvergader, fra hvilke man ikke kan se Automobilene, naar den kommer susende.»*

Utover i 1920-årene ble det mer og mer vanlig å se biler og motorsykler på vegene. Men den lokale kjøretøyparken vokste forsiktig. I 1935, rundt 20 år etter at den første bilen kom til byen, hadde antall privatbiler registrert i Egersund vokst til 17. I tillegg var det 11 drosjer, 12 lastebiler og 12 motorsykler, til sammen 52 motorkjøretøy.



Broket trafikkbilde i Johan Feyers gate i 1950-åra. Foto: Fotohuset/DF

Etter 1945 var de få kjøretøyene som fortsatt var i drift ganske nedslitte, men oppbygging av landets bilpark var ingen prioritert oppgave i etterkrigsårene. Allikevel økte den lokale kjøretøypark, og i 1950 inneholdt automobilregisteret 747 kjøretøy registrert ved Egersund politistasjon. Fem år senere, i 1955, hadde antall kjøretøy nesten fordoblet seg, til 1 430.

Byens gater og plasser var ikke dimensjonert for å ta unna det voksende antall kjøretøy, og problemene økte både når det gjaldt trafikken i de smale gatene og parkering av kjøretøyene. Folk hadde tilsynelatende også vanskelig å forholde seg til den økende trafikken, og i sin faste spalte i [Dalane Tidende](#), «Okka by», skriver [redaktøren](#) etter en kjøretur gjennom [Storgaten](#) og [Kirkegaten](#) i 1958: «Det er i sannhet ikke greit å kjøre bil gjennom Egersund sentrum på lørdags formiddag (heller ikke andre dager for den saks skyld). Den gamle skikken om at samtaler mellom venner og bekjente skal føres midt i ute i gaten håndheves på det strengeste og fortauene er fremdeles bare til pynt.» Noen år senere gjaldt det parkeringsforholdene. I en notis i avisen heter det: «Det er satt opp to nye parkering forbudt-skilt i Ytre Storgaten. I hvert fall i halvannen times tid lørdag formiddag sto det en lastebil under hvert av skiltene.» Da byens myndigheter på samme tiden ville tilrettelegge for parkering i [Lervika](#) mente imidlertid den samme redaktør at det var altfor fjernt fra byens sentrum!

I etterkrigstidens Norge var rasjonering av bilkjøp, og bare de med dokumenterte behov fikk kjøpe. Denne rasjoneringen ble opphevet 1. oktober 1960. Ved utgangen av det året hadde kjøretøyparken

vokst til 2 607 kjøretøy. Ett år senere hadde den økt til 3 002 kjøretøy. På landsbasis ble bilparken etter det nær tredoblet på 10 år.¹⁾

¹⁾

Kilder: Harald Hamre: Egersund byhistorie, B2, s. 264 f, 385, 388 f; 512; Dalane Tidende 08.01.1951, 05.05.1958, 02.01.1961, 06.01.1964; <https://snl.no/bilismen> (hentet 06.11.2014)



 Egersund byhistoriske leksikon
<https://www.dalanefolkemuseum.no/leksikon/>
PDF produsert 15.04.2026 01:45.
Artikkelen kan brukes fritt mot kreditering.



Produsert med støtte fra:
Dalane Folkemuseum
Museumsveien 20, 4373 Egersund
<https://dalanefolkemuseum.no>