

El, plastic og atomkraft

- Tre avishistorier fra det 20. århundredes Roskilde

af *Lars Due Arnov*

I løbet af det tyvende århundrede gjorde tre forskellige fænomener deres indtog i roskildensernes bevidsthed. I 1929 var det elektricitet, der var på alles læber, mens en bil af plastic var sensationen i 1954. I 1979 var det atomkraft, der vakte opstandelse og frygt.

Denne artikel tager udgangspunkt i de tre fænomener, og vil fortælle de særegne historier og debatter, der knytter sig til hvert af fænomenerne. Historierne er værd at fortælle, fordi de siger noget om, hvad der optog folk i Roskilde i de pågældende år, men i videre perspektiv også fordi de i sammenligning illustrerer, hvordan roskildensernes tankegang og synsvinkel på nye produkter ændrede sig igennem århundredet.¹

El

Det begyndte med gas. Den 2. oktober 1929 præsenterede typograf og byrådsmedlem Villumsen Roskilde byråd for en plan for nyt gasværk i byen. Nu skulle Roskilde have et topmoderne gasværk, som kunne levere billigere og bedre gas til forbrugerne. Det gamle værk var alt for dyrt i drift, og derfor var gassen i Roskilde væsentlig dyrere end i flere andre byer.²

Gasplanen foreslog en udskiftning af de gamle ovnanlæg, en ny gasbeholder samt en række forskellige nymodens instrumenter og måleapparater. Det var nødvendigt at udbygge værket, men langt de fleste af de eksisterende bygninger kunne stadig bruges, hvilket gjorde forslaget forholdsvis rentabelt. Alt i alt ville det nye gasværk komme til at koste den anselige sum af 600.000 kr. Men når værket engang stod færdigt, kunne gassen sælges for 21 øre pr. kubikmeter mod tidligere 27 øre. Beregningen var imidlertid baseret på, at Sankt Jørgensbjergs og Himmelevs husstande, som endnu ikke havde fået indlagt gas, ville tilslutte sig værket og aftage en del af gasproduktionen.³

I byrådet var der klar stemning for forslaget, og alt tydede på, at etableringen af det nye gasværk ville gå glat igennem og vække glæde alle steder. Borgerne i Roskilde ville få billigere gas, mens Sankt Jørgensbjerg og Himmelev langt om længe ville få tilført gas.⁴ Men så skulle det bestemt ikke gå.

Efter et besøg på Nordsjællands Elektricitetsværk i Lillerød den 6. november 1929 blev Sankt Jørgensbjergs sognerådsmedlemmer således fuldstændig betaget af elektricitetens egenskaber og muligheder ikke bare til belysning, som man havde haft i mange år, men også til kogebrug - dvs. til elkofur og andre køkkenredskaber. Pludselig var gassen fra Roskilde ikke længere så attraktiv, og der blev indkaldt til et stort borgermøde, hvor det skulle drøftes, hvorvidt Sankt Jørgensbjerg skulle have gas eller elektricitet.⁵

På mødet var Sankt Jørgensbjergs sognerådsformand K. Jensen den store fortaler for indførelse af elektricitet. Han fremhævede bl.a., at elektricitet kostede stort set det samme som gas, men i modsætning til gas ikke tilsvinede kofurerne og ikke forurenede luften. Desuden plæderede han for, at elektricitet var fremtiden i en tid med rivende teknologisk udvikling.⁶

Over for dette indlæg leverede Roskildes byrådsmedlem - den senere borgmester - Villumsen et forsvar for gas. Frem for alt lagde han stor vægt på, at gas var markant billigere i brug end elektricitet. Og selv om Sankt Jørgensbjerg havde fået et godt tilbud fra Nordsjællands Elektricitetsværk, ville elektriciteten på ingen måde blive billigere i brug, end den gas som Roskilde Gasværk kunne levere. Ifølge Villumsen skulle man heller ikke være blind for, at der også var yderligere udviklingsmuligheder for udnyttelse af gas - både med hensyn til pris og kvalitet.⁷

Der var imidlertid ingen tvivl om udfaldet af mødet. De fremmødte borgere fra Sankt Jørgensbjerg var helt og aldeles begejstrede for elektriciteten, og hermed var startskuddet givet til en særdeles omfattende debat, der rasede i de følgende uger. En debat der ikke blev mindre intens, da Himmelev sogneråd også fattede interesse for elektriciteten.⁸

Debattens hovedkombattanter var Sankt Jørgensbjergs sogneråds-



*Roskilde Gasværk under moderniseringen i 1931. Bemærk, at den store gas-tank endnu ikke er færdigbygget. Det nye gasværks større ledningsnet betød, at værket kunne levere gas til Himmelev og Sankt. Jørgensbjerg. Det gav flere kroner i Roskildes kommunekasse.
Roskilde lokalhistoriske Arkiv.*

formand K. Jensen og Roskildes byrådsmedlem Villumsen. I en række avisindlæg diskuterede de to intenst spørgsmålet om prisen på elektricitet over for prisen på gas. Det lykkedes dog ikke for nogen af dem at overbevise modparten.

Det var imidlertid ikke kun den politiske elite, der tog del i debatten. Også mange almindelige borgere tog bladet fra munden. Eksempelvis mente en kvinde fra Sankt Jørgensbjerg, at begejstringen for elektricitet bl.a. skyldtes, at de unge husmødre var faldet i svime over de smukke, men bekostelige elektriske komfurer. Når betalingens

time kom, ville piben imidlertid få en anden lyd, og "...det kunde saa være, der blev en Del Skilsmisser paa det samme Grundlag". Kvinden, der betegnedes sig selv som en "ikke ganske ung Husmoder", var ikke i tvivl: "Lad os faa Gas! Det ved vi, hvad er."⁹

Et noget anderledes indlæg gav Sankt Jørgensbjerg-borgeren H.V. Bang i et læserbrev i Roskilde Tidende. Han mente, at Roskildes kraftige agitation for gassen kun havde til formål at udvide Roskildes kundekreds for gas. I stedet for at tilbyde gas på de foreliggende vilkår, skulle Roskilde kommune i sin tid have taget imod Sankt Jørgensbjergs tilbud om en kommunesammenlægning. Var det sket, ville Sankt Jørgensbjerg have været en lige partner i forholdet og fået medbestemmelse på gasproduktion og priser. Det aktuelle tilbud på gas fra Roskilde ville derimod med sikkerhed resultere i, at Sankt Jørgensbjerg ikke fik noget at skulle have sagt og desuden "ville forøge sin i Forvejen pinlige Afhængighed af Roskildes almindelige Forretningsliv".¹⁰

Til trods for den noget kringledede argumentation kan det gennem dette læserbrev anes, at debattens intensitet ikke alene skyldtes spørgsmål om priser, fremtid og kvalitet, men nok så meget forholdet mellem metropolen Roskilde og de omkringliggende mindre kommuner.

Det skulle vise sig, at det var gassen, der havde fat i den lange ende. Først i december 1929 sendte sognerådene i Sankt Jørgensbjerg og Himmelev såkaldte spørgekort ud til deres borgere for at få afgjort det store spørgsmål: Gas eller el. De indløbne resultater blev fulgt med stor opmærksomhed, men hele spektaklet fusede hurtigt ud. Det viste sig snart, at der begge steder var overvældende flertal for gas. I det endelige resultat for Sankt Jørgensbjerg pegede 51% af de indleverede spørgekort på gas, mens kun 13% pegede på elektricitet. Resten var enten blanke eller afventende. I Himmelev var tallene: 54% for gas og 11% for elektricitet.¹¹ Det var et overraskende resultat, især fordi der på borgermøderne i de to kommuner havde været et overvejende flertal for elektricitet. Roskilde kommunes propaganda for gassens fortrinligheder og ikke mindst lave priser havde til gengæld virket efter hensigten.

På foranledning af spørgekortenes utvetydige resultat besluttede sognerådene i Sankt Jørgensbjerg og Himmelev herefter, at Roskilde Gasværk fik koncession på levering af gas til kommunernes husstande. En lang debat var forbi, og gassen vandt i denne omgang. Først langt senere skulle elektriciteten gøre sin entré i områdets køkkener, men på dette tidspunkt var Sankt Jørgensbjerg og Himmelev for længst indlemmet i Roskilde kommune.

Plastic

Den 22. april 1954 blev en grøn bil præsenteret på hotel Roar i Roskilde. Den så ikke ud af meget, og lignede mest af alt alle andre biler med sine bløde kurver og sit funktionelle design. Alligevel var bilen intet mindre end en verdenssensation. Den var en af verdens første biler med et karrosseri af plastic, og den var den første og eneste af sin slags i Danmark. Tilmed var den lavet i Roskilde, så det var ikke underligt, at roskildenserne strømmede til udstillingslokalet for at se plasticbilen, som den almindeligvis blev kaldt.¹²

Plasticbilen var dog ikke helt af plastic, idet bilens bærende chassis var lavet i letmetal. Til gengæld fremstod bilen som en meget rummelig vogn med fire døre og plads til seks personer. Den var 475 cm lang, 178 cm bred og vejede ca. 1000 kg. Motoren var en 4-cylinderet Heinkel rækkemotor på 45 hestekræfter, der kunne sende bilen op på en topfart af 125 km/t. Bilen var konstrueret af de københavnske civilingeniører Svend Aage Mathiesen og Otto Ahlmann-Olsen. Støbeformene til bilen var lavet af modelsnedker Nielsen i Den gamle Bryggergård i Roskilde, mens den endelige færdiggørelse og samling havde fundet sted i smedemester Laurits Olsens maskinsmedje i Øm.

Prisen på bilen var endnu ikke fastlagt, idet der var tale om en prototype. Producenten, det nystiftede Roskildeselskab A/S Autofabrikken DKR, regnede dog med ca. 15.000 kr.¹³ Selv om det var mange penge dengang, kunne det ikke køle interessen. Bilen var på alles læber det forår, og både lokalaviser og store landsdækkende aviser var i dagene efter præsentationen på hotel Roar fyldt med artikler om den danske bilsensation.

I Roskilde havde der imidlertid været talt om bilen i lang tid.



*Plasticbilen under præsentationen på Hotel Roar 22. april 1954.
Efter Auto, 1954, nr. 5.*

Allerede i 1952 og 1953 kom de første udmeldinger om en mulig produktion, og i starten af januar 1954 bekendtgjorde selskabets direktør Frode Gabrielsen i Roskilde Avis planerne for en fremtidig bilfabrik i Roskilde. Ifølge direktør Gabrielsen havde selskabet allerede modtaget tusindvis af bestillinger på plasticbilen fra Spanien og Portugal, og han regnede med, at man sagtens ville kunne afsætte de første 6000-8000 vogne. Direktøren turde love en stor virksomhed med mange arbejdspladser, når først produktionen kom i gang. Til avisen sagde han blandt andet: "Vi regner med at beskæftige mellem 500 og 600 arbejdere, når først vi kommer i sving. Ja, de 500-600 arbejdere er maaske et for lavt tal. Det kan være, at vi kommer op paa at skulle beskæftige omkring 800."¹⁴ Alt sammen sagt på et tidspunkt, hvor der ikke var nogen fabriksbygninger, og hvor prototypen end ikke var blevet præsenteret!

Da bilen langt om længe blev præsenteret sidst i april 1954, var de store planer og visioner atter oppe at vende. Denne gang var det dag-

bladet BT, som kunne afsløre, at den endnu ikke eksisterende autofabrik lå inde med ordrer på mellem 60 og 80 millioner kroner - igen bestillinger fra Spanien og Portugal. Derfor ville der ifølge avisen gå flere år, før plasticbilen blev almindelig i Danmark, om end fabrikken for gennemprøvningens skyld ville sørge for 200-300 vogne til hjemmemarkedet.¹⁵

Desuden blev det fra selskabet bag bilen bekendtgjort, at man ville lave en endnu bedre plasticbil. Ifølge konstruktørerne var den første bil nemlig ikke god nok, fordi den vejede for meget, og fordi plasticarbejdet ikke var fint nok til, at man kunne undlade lakering. Men inden produktionen af denne vogn - plasticbil nr. 2 som den blev kaldt - kunne iværksættes, var det imidlertid nødvendigt at skaffe 30.000 kroner. Fik man ikke tilført disse penge (gennem privatpersoners aktietegning i selskabet), ville bilen og den kommende bilfabrik i Roskilde, ifølge direktør Gabrielsen, hurtigt blive flyttet til udlandet.¹⁶

Samtidig stødte plasticbilen på modstand fra andre sider. Oprindeligt havde det været tanken, at plasticbilen skulle have været udstillet på en håndværksudstilling i Forum i starten af maj 1954, men sammenslutningen af danske automobilforhandlere og importører, der sad på aktiemajoriteten i Forum, forbød denne fremvisning af bilen. Argumentet var, at der fra gammel tid forelå en vedtægt, der forbød udstilling af biler på stedet. Kort efter viste det sig imidlertid, at to andre biler var udstillet i Forum, så hunden måtte være begravet et andet sted. Og da plasticbilen kunne blive en fremtidig konkurrent, var det ikke svært at forestille sig hvor.¹⁷

Over sommeren 1954 gjorde de finansielle problemer og den etablerede branches modstand, at der efterhånden blev meget stille omkring bilen. Både spanierne og portugiserne havde åbenbart mistet interessen, og borgerne i Roskilde var ikke længere villige til at spytte i kassen. Måske havde bilen alligevel været for urealistisk, eller måske havde direktør Gabrielsens store ord og visioner været for meget for de fleste. Hvorom alting er, så lykkedes det ikke selskabet at skaffe tilstrækkelige midler, hverken til fabrik eller til plasticbil nr. 2. Og da den danske stat ikke var villig til at redde projektet, var det slut, allerede inden det for alvor var kommet i gang.

Atomkraft

Den 28. marts 1979 nedsmeltede reaktor 2 på atomkraftværket på Tre-Mile-Øen i USA. Situationen var meget faretruende, men i sidste øjeblik lykkedes det for amerikanerne at afværge en større katastrofe. Alligevel flygtede henved 100.000 mennesker dagen efter i panik.¹⁸

Den amerikanske ulykke gav også i Roskilde anledning til voldsomme bekymringer og frygt for atomkraft - især fordi forsøgsstation Risø lå så tæt ved byen. Atomkraftmodstanderne fik derfor kraftig vind i sejlene, og pressen var heller ikke sen til at puste til ilden. Allerede ca. en uge efter uheldet i USA kunne man i Information og Ekstra Bladet læse, at en tidligere tekniker på Risø i 1978 døde af kræft som følge af en overdosis radioaktiv stråling. Denne ulykke havde Risø endda bevidst søgt hemmeligholdt bl.a. ved at overtale familien til at fortie omstændighederne bag dødsfaldet, påstod pressen.¹⁹ Det viste sig dog snart, at der var tale om en and. Risø kunne således gennem fremvisning af teknikerens strålings-badges (en filmstrimmel, som skulle bæres af alle medarbejdere, og som afslørede strålingsniveauet) bevise, at medarbejderen ikke havde været udsat for mere end 70 millirem stråling, hvilket stort set svarede til en flyvetur til Mallorca. I øvrigt kunne forsøgsstationen oplyse, at en medarbejder på Risø årligt måtte modtage en strålingsmængde, der svarede til hele 5000 millirem.²⁰

Men modstanden over for atomkraft og Risø var hermed ikke forbi. Den 11. april 1979 blev det således proklameret i Roskilde Tidende, at OOA Roskilde (Organisationen til Oplysning om Atomkraft) den 18. april 1979 ville demonstrere foran Risø og senere på Stændertorvet i Roskilde. Datoen for demonstrationen var ingen tilfældighed, idet handelsministeren samme dag fremlagde regeringens energipolitiske redegørelse i Folketinget. Ifølge Anne Mørch fra OOA i Roskilde var dette den perfekte anledning til at markere organisationens hensigter: At få stoppet a-kraften i Danmark og få lukket Barsebäck. Samtidig kunne tidspunktet ikke være bedre valgt end nu, hvor folk havde uheldet i USA i stærk erindring. Og når demonstrationen skulle startes foran Risø, var det fordi forsøgsstationen blev betragtet som atomkraftens højborg i Danmark.²¹

OOA var særdeles aktiv i Roskilde i slutningen af 1970'erne og starten af 1980'erne. Her en demonstration på Stændertorvet 25. februar 1980.

*Foto Jytte Jørgensen.
Roskilde lokalhistoriske Arkiv.*



Demonstrationen den 18. april 1979 forløb uden uroligheder, og stemningen var høj, hvilket nok også hang sammen med det gode vejr og den fest, som efterfølgende blev holdt på Club Paramount, hvor bandet "Handling gi'r forvandling" spillede til langt ud på natten.²²

Resten af foråret var debatten i aviserne fortsat præget af frygt og modvilje over for Risø, men efterhånden lykkedes det for Risø at få mere positiv omtale i aviserne - og dermed ændre sit image. Allerede den 20. august 1979 bragte Roskilde Dagblad således en artikel, der i

positive vendinger roste stedets mange forskelligartede projekter og ikke mindst den åbenhed, der nu var kommet på Risø. Ifølge avisen havde den tidligere lukkethed nemlig i høj grad bidraget til at skabe den udbredte uvidenhed og mystik, der i 1979 stadig omgærdede stedet.²³ Og sidst i december 1979 bragte Roskilde Tidende en forsiderartikel, der fremhævede, at Roskilde var den eneste by i landet, hvor man havde jodtabletter - som mentes at være det eneste middel imod radioaktiv stråling. Tabletterne, som var en del af Risøs beredskab, ville i samarbejde med byens to apoteker Domapoteket og Svaneapoteket blive udleveret i tilfælde af et uheld på Risø eller endnu værre Barsebäck. Som avisen fremhævede, var dette en særdeles god og betryggende nyhed for roskildenserne.²⁴

Selv om Risø efterhånden fik et bedre renommé, rasede atomkraftmodstanden videre i Danmark i starten af 1980'erne. Først da et flertal i Folketinget i 1985 besluttede at opgive planerne om atomkraft i Danmark, blev demonstranterne trætte i benene, og debatten stilnede af.²⁵

Nye tider - nye tanker

De tre avishistorier handler om fænomener, der optog roskildenserne meget de pågældende år, og som blev voldsomt debatteret. Tilsyneladende hænger historierne ikke sammen og fortæller ikke meget om udviklingen i Roskilde. Men så alligevel. Alle historierne handler - som overskrifterne indikerer - nemlig om produkter eller fænomener, som i de respektive år var forholdsvis nye, og som folk endnu ikke havde vænnet sig helt til. Og derfor var det også svært at vide, om man skulle satse på dem.

Ret beset valgte roskildenserne ikke at satse på nogen af dem - i hvert fald ikke i første omgang. Elektricitet til køkkenet blev nedstemt, plasticbilen fik ikke opbakning, og atomkraft blev heller ikke til noget. Men til trods for dette sammenfald er der alligevel en vigtig forskel. I 1929 og 1954 var folk fascinerede af de nye fænomener. Elektriciteten blev rost for sin anvendelighed og renlighed, og plastik blev betragtet som fremtidens vidundermateriale. Og når de to fænomener ikke blev realiseret skyldes det formodentlig økonomi. De var nok for dyre.

Anderledes var det med atomkraften i 1979. Til trods for de kolossale energiproblemer, man stod over for i hele den vestlige verden, var langt de fleste negativt indstillet. Vel at mærke en negativitet, der ikke alene lader sig forklare med, at atomkraft var farligt.²⁶

Måske er det netop denne forskel i synsvinkel på teknologi og produkter, som er det mest bemærkelsesværdige ved de tre historier. I videre perspektiv synes forskellen mellem historierne fra 1929 og 1954 på den ene side og historien fra 1979 på den anden side at afspejle 1960ernes omvæltninger, hvor det gamle samfund og dets tankeformer blev revet op med rode. Hvor man i 1920erne og 1950erne ikke kendte til, eller ikke havde forståelse for, miljøproblemer og eventuelle skadelige langtidsvirkninger, så stillede folk sig i høj grad tvivlende over for nye materialer og produkter i 1970erne.²⁷ Velfærdssamfund, masseproduktion og "ånden fra 68" havde for altid ændret synet på teknologi og produktion.

NOTER:

1. Artiklen er hovedsageligt baseret på avismateriale inden for årene 1929, 1954 og 1979.
2. Roskilde Tidende, 3. oktober 1929, s. 1: "Det nye Gasværk Roskilde skal have".
3. Ibid.
4. Ibid.
5. Roskilde Tidende, 7. november 1929, s. 2: "Vil Sct. Jørgensbjerg ikke have Gas fra Roskilde".
6. Roskilde Tidende, 21. november 1929, s. 1: "Sct. Jørgensbjergs Beboere sluttede enstemmigt op om Kravet om Elektricitet i stedet for Gas".
7. Ibid.
8. Ibid.
9. Roskilde Tidende, 23. november 1929, s. 1: "Gas eller Elektricitet".
10. Roskilde Tidende, 27. november 1929, s. 2: "Mere om Gas eller Elektricitet".
11. Roskilde Tidende, 10. december 1929, s.1: "Roskilde faar Koncession paa Gas til Sct. Jørgensbjerg" og s. 3: "Gassejren i Himmelev".

12. Roskilde Dagblad, 23. april 1954, s. 1: "Plastic-Bilen udstillet i Roskilde".
13. Skandinavisk Motor Journal, 1954, nr. 5: "Den danske Plasticbil" og Roskilde Dagblad, 23. april 1954, s. 3: "Plasticbil-fabrikken i Roskilde vil koste 6 Millioner Kroner".
14. Roskilde Avis, 14. januar 1954, s. 4: "Tusinder af Bestillinger paa Roskilde-Bilen".
15. BT-artikel citeret i Roskilde Dagblad, 22. april 1954, s. 1: "For 60 Mill. Kroner Roskilde-biler solgt?"
16. Roskilde Tidende, 24. april 1954, s. 1: "Plasticbilen til Udlandet, hvis der ikke skaffes Penge snart" og Roskilde Avis, 5. maj 1929, s. 3: "Plasticbil Nr. 2 paa-begyndes om en Maaned".
17. Roskilde Tidende, 30. april 1954, s. 1: "Plasticbilen ikke i Forum".
18. Global Økologi, februar 2003: "Atomkraft", s.16.
19. Information og Ekstra Bladet citeret i Roskilde Tidende, 6. april 1979, s. 1: "Aiser beskylder Risø for at hemmeligholde atom-dødsfald".
20. Roskilde Tidende, 10. april 1979, s. 1: "Her er beviset: Radioaktivitet var ikke skyld i dødsfaldet".
21. Roskilde Tidende, 11. april 1979, s. 7: "Demonstration foran Risø".
22. Roskilde Tidende, 17. april 1979, s. 4: "Fagforeningsfolk taler imod atomkraft" og Roskilde Tidende, 19. april 1979, s. 8: "Nej til a-kraft ved Risø".
23. Roskilde Dagblad, 20. august 1979, s. 4: "Elfenbenstårnet der gik op i limning-en".
24. Roskilde Tidende, 27. december 1979, s. 1: "Hvis ulykken skulle ske: Kun i Roskilde har vi jodtabletter".
25. Global Økologi, februar 2003: "Atomkraft", s.16.
26. Atombomber havde ganske vist demonstreret teknologiens dødbringende muligheder, men endnu havde atomkraft til civil brug ikke kostet menneskeliv i nævneværdigt omfang - end ikke ved ulykken på Tre-Mile-Øen i 1979.
27. Eksempelvis var også plastic blevet et ildset produkt. I et erhvervstillæg til Roskilde Dagblad, 1979 beklagede direktør Knud Erik Jacobsen fra Rias i Roskilde, således, at fordommene mod plastik var så udtalte. Tillæg til Roskilde Dagblad, 23. maj 1979, s. 16: "Fordommene mod plastik stikker dybt".