

Knallertkultur

Henrik Tarp Vang

Artikel fra *Tidsskrift for Børne- og Ungdomskultur* nr. 22/December 1991 – *Dengang jeg var usynlig. Børns kultur: Lege og fortællinger m.v. (2)*. Artiklen må ikke kopieres eller viderebringes på anden vis uden samtykke fra forfatter og/eller Børne- og UngdomskulturSammenslutningen (BUKS)

»Jeg tror først, det var efter filmen *Easy Rider*, vi begyndte at køre med twinsæde og højt styr. Jeg havde ikke selv en Puch, men min storebror havde en Puch med et godt ry. Jeg fik selv fat i en gammel *Expres*. Den var der ikke så meget prestige i, men jeg fik den skilt af og fik sat twinsæde på den og højt styr. Jeg fik den også lakeret hos nogle af mine venner, der var autolakere, og det betød noget, at man kendte nogen, der var maskinarbejdere eller sådan noget. Det betød noget, hvis man kunne komme op til ishuset og sige til én af dem: 'Hans, jeg vil have poleret mine skyllekanaler. Har du tid i morgen?' Bare dét at komme op og sige sådan noget, så var aftenen reddet«.

Sådan fortæller Jens på 38 år i et interview om dengang, det var almindeligt for unge drenge at køre på knallert. I en periode på ca. 20 år – fra slutningen af 50'erne til sidst i 70'erne – prægede knallerten det danske gadebillede. Først som et billigt transportmiddel fra og til arbejde for den voksne mand. Men efter velstandsstigningen i 60'erne, hvor gennemsnitsfamilien fik råd til bil, tog en stor del af drengeungdommen knallerten til sig. Og de gjorde det i sådan en grad, at dét liv, der blev levet omkring knallerten, fik et meget stærkt og selvstændigt udtryk. Det er dette liv omkring knallerten, denne artikel først og fremmest handler om. Artiklen bygger dels på egen erindring, dels på en række interviews med mænd i forskellige aldre, der fortæller om deres ungdomstid på knallert. Det drejer sig om Dan på 48 år, Jens på 37 år og Lars på 31 år.

Aldersspredningen på de interviewede er således med til at sætte knallertkulturens udvikling og afvikling i et historisk perspektiv. Hver især repræsenterer de epoker i knallertkulturens erfaringsopsamling og normopbygning: Fra Dans tid, hvor det var et nyt fænomen, at drenge kørte på knallert, og hvor deres erfaringer og normer derfor var forholdsvis jomfruelige, til Lars's ungdomstid, hvor knallertkulturen fik mere subkulturelle tendenser – som f.eks. plastikrockere. Endelig er Søren på 24 år interviewet, fordi han tilhører den generation, hvor knallerten blev yt og cyklen in for ungdommen.

Knallertkultur var drengeskultur

Ingen af de interviewede er kvinder, fordi knallerten aldrig fik det samme tag i pigerne, som den fik i drengene. I midten af 70'erne var der dog en del piger, der fik knallert – måske som et udtryk for dét kvindeoprør, der fandt sted, men det er også alt. For piger på knallert fik aldrig nogen gennemslagskraft som et selvstændigt kulturfænomen.

Pigernes knallerter var først og fremmest små et-gears knallerter med en simpel mekanik og et design som en damecykel, hvilket således ikke lagde op til, at man kørte mere end én på den. I pigernes knallerter lå der derfor ikke en indbydelse til drengene om at komme bagpå. Hvorimod det for drengene havde stor betydning, at der hele tiden lå en potentiel mulighed for at få en pige med op at køre. Således fortæller Dan:

»Min første egen knallert fik jeg, da jeg kom i lære. Da var jeg 16 år og det var selvfølgelig en Wooler. Det var det sidste nye skrig med forkromet tank og en masse ekstra udstyr, der altsammen var forkromet. Den havde også et afsindigt flot udstødningsrør, der sådan lå op ad den ene side. Den var to-gears og havde twinsaddel. Og lykken var så at få en pige bag på«.

En anden markant forskel var, at piger ikke kørte i flok, og at de ikke kørte ulovligt. Pigernes udtryk var et fornuftigt /voksent forhold til en brugsgenstand. De ændrede ikke ved knallertens karakter for at tillægge den ny værdi (ulovligheden, design o.s.v.). Drengene derimod kultiverede

knallerten. De gav den personlighed/sjæl – bl.a. gennem ændringer i design og mekanik. Dét, at der blev lagt følelser/personlighed over i knallerten, var med til at gøre den til en fortrolig ven i afprøvningen af livet. Man kunne ikke tale med den, men det var lige før. En parallel til dette med den fortrolige ven kunne være pigernes dagbøger eller deres heste.

Dan kalder det at smelte sammen med sin knallert. På spørgsmålet om, hvad knallerten var udover transportmiddel, siger han:

»Det var simpelthen frihed. Og så var der selvfølgelig dét, at man havde et håb om, at damerne skulle synes, at man var en lækker fyr, der sådan var smeltet sammen med sin Wooler«.

Knallerten var altså en mulighed for at gøre sexualiteten synlig. Den kunne bruges både som signalkaber og som et direkte redskab i forhold til pigerne. Som Lars siger:

»Efter Puch'en kom der for alvor gang i dét med pigerne. En kæreste bagpå og så hen i klubben«.

Men den vigtigste forskel mellem drenge og piger i forhold til knallerten var måske dén, at pigerne aldrig fik det samme fællesskab omkring knallerten, som drengene havde. For netop i kultiveringen af knallerten lå fællesskabet – dét at lave knallert, dét at køre og dét at have den gode historie sammen.

Fællesskabet

Da Dan og hans kammerater begyndte at køre knallert i slutningen af 50'erne, var det endnu ikke kommet på mode at køre ulovligt. Selvom Dan kom i lære som maskinarbejder og derfor havde kendskab til mekanik, var dét at få knallerten til at køre stærkere end det tilladte ikke et must. Dan og hans venner kørte på knallert, ligesom deres fædre gjorde. Men de skabte deres eget – bl.a. i kraft af tøjet og musikken. Om dét fortæller Dan:

»I vores sjak var det klart James Dean feeling. Det var ruskindsjaker, og så var det Lee eller Lewis bukser. Dem, der havde den højeste kurs, det var Lee. Man skulle have amerikanske cowboybukser, ellers var

man helt til grin. Og så havde vi selvfølgelig scooterstøvler på. Det skulle man have. Nogen gange var vi en fem-seks stykker, der drøede op i ungdomsklubben sammen for at høre de sidste nye hits. Det var de små 45-plader med Cliff Richard og Elvis Presley. Ja, rockmusikken og knallerten hang sammen. Det var mit liv dengang. Man kørte rundt på sin knallert, man havde frihed og overblik, og når man kom hjem om aftenen, skulle man høre Radio Luxembourg«.

Omkring knallerten var der altså et fællesskab, der kom til udtryk ved, at en gruppe drenge kørte og lavede knallert sammen. Netop dét at lave knallert – at udvikle sine mekaniske færdigheder – blev en vigtig del af knallertkulturen. At være god til at lave knallert eller finde på noget smart, gav høj status i gruppen. Jens og hans kammerater var små opfindere, der konstant var igang med at lave knallert:

»Vi lavede hele tiden om på vores knallerter. Vi eksperimenterede hele tiden. Det var meget almindeligt, at folk havde en tre-fire cylindre stående derhjemme med forskellige egenskaber. Nogle var borede og andre havde fået taget noget af skørterne. Dét kaldte vi det nederste på cylindrene. Andre havde forskellige topstykker liggende. Jeg husker én, der fandt ud af, at man kunne sætte en cykelventil ind i bunden til krumtaphuset. Man borede et lille hul og satte en ventil i sådan, at der kom ekstra luft til, når stemplet trak benzin ind. Dét blev han meget populær på at finde ud af. Der var forskel på, om man lavede det selv, eller om man købte tunsæt. Og det var klart de mest seje, der lavede det selv«.

I en gruppe som Jens's kunne sammensætningen og størrelsen være en del flydende, men dér, hvor man holdt til, var rimelig fast. Mødestedet var således vigtigt. For dét var det faste holdepunkt eller territorium, hvorfra man kørte ud, og dét var stedet, hvor der blev udvekslet praktiske erfaringer og gode historier. Mødestedet kunne være storbyens grillbar eller landsbyens ishus. Således fortæller Jens:

»Vi havde sådan et ishus i nærheden, hvor vi mødtes. Dér kørte man op, når man havde fået sig en knallert, eller når man havde fået gjort no-

get ved den: hvis man havde fået et nyt vindspejl eller fået sat et twinsæde på eller måske højt styr – alt efter hvad der nu var på mode. Så altså, hvis man havde fået gjort noget ved sin knallert, så skulle man lige op forbi ishuset, fordi så vidste alle i omegnen, at man havde fået gjort noget ved sin knallert«.

Et karakteristisk træk ved knallertkulturen var, at mødestedet for fællesskabet som regel lå i en slags ingenmandsland – ishuset, grillbaren o.s.v. Her havde man lov til at være, og det lå uden for de normalt voksenskontrollerede rammer som f.eks. hjemmet, skolen og sportspladsen. Dette ingenmandsland gav således de unge på knallert en mulighed for at skabe et frirum til afprøvningen af livet på egne præmisser. Noget der måske er mere tydelig hos nyere subkulturelle grupper som f.eks. BZ'erne, der besætter et fysisk rum for at få et frirum, eller hos computerfreaks'ene (hackerne, cyperpunks o.s.v.), der skaber et teknologisk frirum. Og hvor et gennemgående træk hos begge grupper er, at rammen for fællesskabet i høj grad bygger på at bryde loven. At køre ulovligt sammen blev et fænomen, som også kendetegnede knallertkulturen.

En fælles fjende

En af årsagerne til, at knallerten blev så populær, hænger derfor nok sammen med, at der i knallerten så at sige var en indbygget mulighed for at overtræde loven og derved få en fælles fjende i politiet. ¹⁾

I hverken Lars's eller Jens's omgangskreds var der nogen, der kørte lovligt. Lars fortæller, at han begyndte at køre ulovligt, ligeså snart hans knallert var kørt til:

»Jeg husker første gang, jeg kørte afsted fra cykelhandleren, hvor jeg lige havde fået knallerten. Der var det jo fedt at kunne køre 30 på lige vej. Men så begyndte det at være sådan, at det ikke var ret meget ved at køre under 35, så 45, så 55 o.s.v. Det optrappede. Så ligeså snart jeg havde fået den kørt til, begyndte jeg at køre ulovligt. Jeg fik sat et andet tandhjul på og hakket den; og så selvfølgelig en indstillelig strålespids, så den ikke firtaktede ned af bakken. Man havde altid et ekstra stempel og

tandhjul med, hvis man skulle blive stoppet af politiet, så det ikke var nødvendigt at trække hjem. Vi lå nogle gange og kørte til Randers om aftenen, og der var langt, hvis man skulle trække hjem«.

Når knallertkulturen altså kunne udvikle sig til en »outlaw« kultur med politiet som fjenden i dén grad, som den gjorde, hang det bl.a. sammen med, at de voksne mænd var holdt op med at bruge knallerten som transportmiddel. Knallerten kom derved for langt væk fra de voksnes verden til at kunne bruges som en accepteret identitetsskaber for de unge. For nok var knallertkulturen en selvstændig ungdomskultur, men den havde rødder i de voksnes verden, og så længe den var tæt på rødderne eller udgangspunktet, var den forståelig. Så længe de voksne kunne identificere sig med dét, de unge gjorde, havde de unge en tryghed i, at dét, de gjorde, på én eller anden måde blev forstået. De voksne følte sig ikke magtesløse og kunne derfor fungere som sikkerhedsnet, når de unge var ude på egen boldgade. Således var ulovligheden mere eller mindre tolereret, så længe den holdt sig inden for nogle bestemte grænser. Det var i orden at drille politiet lidt, så længe dét, der foregik, ikke var kriminelt.

Jeg kan bruge et eksempel fra min egen skoletid, som måske bedre forklarer dette. Vi måtte ikke ryge på skolen. Gjorde vi dét, blev vi sendt hjem i en uge. Vi røg næsten allesammen i vores klasse i frikvartererne på skolens toiletter og gerne flere på det samme toilet. Vi havde altså en slags rygekultur, der først og fremmest byggede på, at det var forbudt. Vi røg, fordi dét gav os noget at være sammen om, og rammen for samværet var, at det var forbudt. Men vi røg også, fordi vi havde en slags udtalt accept hjemmefra. Vi måtte selvfølgelig ikke overtræde skolens regler, men i det hér tilfælde var det ikke nogen dødssynd. Straffen i hjemmet havde ikke større konsekvens end, at vi turde fortsætte overtrædelserne. Ingen blev smidt ud hjemmefra, fordi de var blevet taget af politiet, eller fordi de havde røget på skolens toiletter.

Havde dén rygekultur, vi havde på skolen, udviklet sig til også at omfatte hash, hvilket var tilfældet nogle steder, ville situationen have været helt anderledes og uhåndterlig. På samme måde kan man sige, at knal-

lertkulturen op igennem 70'erne udviklede tendenser, der havde mere tilfælles med voksne på motorcykel end med voksne på knallert. (Hvilket også blev udnyttet kommercielt. De nye knallerter, der blev sendt på markedet, lignede efterhånden små motorcykler og kostede en formue). Nogle knallertgrupper havde rockerne som forbillede. De blev kaldt plastikrockere eller minirockere. Om det fortæller Lars:

»Jeg holdt til i to forskellige grupper: der var dém hjemme på vejen, og så var der dém, der holdt til hos rockerne. Hjemme på vejen var det fint at køre fra politiet og sådan. Det gav skulderklap, men vi havde ellers ikke noget forhold til politiet. Den anden gruppe var noget med cowboy-vest og sådan. På nogen stod der f.eks.: 'Der vokser ikke roser på en strømgers grav'.

Det var meget aggressivt. En aften, hvor vi havde været på et diskotek, der hed Box 32, kom politiet, og vi hoppede ud af vinduet. Og på vej derfra stjal én af mine venner det blå blink fra politibilen. Det var simpelt hen noget af dét, der gav allermest status i gruppen«.

At stjæle »... det blå blink« fra politibilen gav altså høj status, og politiet havde således en meget vigtig rolle i knallertkulturen. Politiet var et meget stærkt symbol, der kunne repræsentere autoriteterne og derved magten. I kraft af at politiet kørte efter de unge på knallert, blev politiet en autoritet, der handlede direkte, og som det derfor var muligt at forholde sig til – en synlig og handlekraftig fjende i uniform, der bare var dér. Hvergang. Derfor var der også så meget prestige forbundet med kontakten med politiet. Uanset hvordan denne kontakt havde været – bare den havde været der. Jens fortæller om, at noget af det bedste, der kunne ske, var en politijagt:

»Vi snakkede meget om politiet. Det var jo vores fælles fjende, der holdt os sammen. Det betød meget, hvis man havde været jagtet af politiet, så der var mange gode historier om politijagter. Det var selvfølgelig bedst, hvis man kunne komme hjem til ishuset og fortælle, man havde kørt fra dem uden at blive stoppet. Jeg husker en historie med én, der hed

Preben, der havde fået politiet efter sig nede i Svendborg, men slap fra dem ved at køre ned af alle trapperne ved kirken. På vejen hjem opdagede politiet ham igen, men han nåede helt hjem til ishuset og ud i et gartneri, hvor han gemte sig i en kålmark med sin Puch, mens politiet kørte forbi. Den historie levede han længe på«.

Den gode historie

Selvom Preben levede længe på historien om, hvordan han slap fra politiet, var det en oplevelse, der havde været meget lidt sjov ved, mens den skete. Først være tvunget til at køre ned af en stentrappe og bagefter ligge i en kålmark, men hvor det ubehagelige med stentrappen og kålmarken altså blev vendt til noget godt, fordi det kunne omsættes til den gode historie. Og kun af den grund. Hvis Preben ikke havde haft nogen knallertkammerater at fortælle sin historie til, ville oplevelsen have været rimelig formålsløs.

Historien var selvfølgelig ekstra god, fordi Preben slap fra politiet, men var han alligevel blevet taget, var det stadigvæk en oplevelse, der gav stof til en god snak ved ishuset, og som en tid ville give Preben en vis status. For netop i ulovligheden var jo indbygget, at man kunne blive stoppet, og hvis dette ikke skete bare engang imellem, ville ulovligheden miste sin tiltrækningskraft, og dermed ville én af knallertkulturens pejlingspunkter forsvinde. Hvad der umiddelbart ser formålsløst ud – f.eks. en politijagt – havde nemlig dét »skjulte« formål at blive en god historie, der skabte en virkelighed, der var værd at være en del af.

Et andet eksempel, som måske bedre illustrerer dette med virkelighedsbilleder, var trafikulykkerne. Knallerten var et farligt køretøj, og mange unge kom mere eller mindre galt af sted. De unge kørte ikke knallert for at brække arme og ben, men når det nu var en del af virkeligheden, blev disse oplevelser indkapslet gennem den gode historie og gjorde det derved ekstra spændende at køre på knallert:

Jens: – Man skulle også helst have prøvet at køre galt; altså, hvis man ikke havde kvajet sig alt for meget. En af mine gode venner, Tom,

kørte engang galt på vej ned af Kongebakken i Svendborg. Det var sådan en krum bakke med sving, og det var altid en god historie, hvor stærkt man havde kørt ned af dén. Og dén morgen havde Tom kørt meget stærkt, og han kørte lige bagind i en bil og slog en kolbøtte hen over den. Men det bedste ved dén historie var, at Tom altid røg pibe, og da han lå på vejen foran bilen, havde han stadigvæk spidsen af piben i munden. Han fik lårbensbrud og et par brækkede arme.

HTV: – Så var det ikke morsomt længere?

Jens: – Jamen, det var stadig en god historie, og vi glædede os til, når vi skulle ud og besøge ham på hospitalet. For han var jo lidt af en helt.

Man kan kalde det en slags omvendt roulette, hvor gevinsten ville være en ulykke eller en bøde, og hvor gevinsten ind imellem måtte komme, for at det skulle være noget ved at være med.

Den gode historie havde derfor flere formål. Den gav den enkelte mulighed for at få sat sine oplevelser og erfaringer på plads i en sammenhæng – nemlig ved ishuset, hvor det blev forstået – og gennem en jævn tilgang af disse historier bevarede knallertkulturen sin attraktionsværdi som samlingspunkt for unge drenge gennem næsten tyve år.

Knallerten går af mode

At knallerten i slutningen af 70'erne ikke længere var det store hit blandt de 15-16-årige, kan skyldes flere forskellige omstændigheder:

Som før omtalt var knallerten et farligt køretøj. Mange unge kom galt af sted i trafikken, bl.a. fordi det var muligt at få knallerterne op på høje hastigheder. Så – i 1977 efter en kraftig offentlig polemik – vedtog man en lov, der forbød salget af ulovlige dele og salget af knallerter med mere end to gear og en vægt på over 60 kg. På dén måde fjernede man knallertens status som en neddroset motorcykel, hvilket nok har gjort sit til, at salget af nye knallerter faldt fra 85.000 stk. i 1976 til 3.000 stk. i 1977. ²⁾

Et andet aspekt var, at knallerten gennem den offentlige debat om færdselsulykker og ungdomskriminalitet havde fået et så dårligt image i

den brede befolkning, at forældrene overtalte deres børn til at bruge konfirmationspengene på noget andet end en ny Puch.

Men en vigtigere årsag var nok dén, at knallerten havde udspillet sin rolle som identitetsskaber for de unge. Knallerten og mulighederne omkring den var blevet udtømte, fordi alt var blevet prøvet af. Knallertkulturen var ikke længere et selvskabt frirum til afprøvningen af livet, men en statisk kultur – omklamret både pædagogisk og kommercielt. Den pædagogiske omklamring, der sikkert var vel ment, gjorde sig bl.a. gældende på dén måde, at man oprettede diverse knallertklubber og banefaciliteter. Her kunne de unge så få afprøvet deres lyster under betryggende forhold, hvilket var godt. Men når knallertkulturen kom ind under de almindelige voksenkontrollerede rammer, kunne det ikke længere opleves som et frirum til afprøvningen af livet. Samtidig væltede det ind med nye knallertmodeller, der i høj grad var efterligninger af de unges egen kultivering af knallerten, hvilket igen gav mindre plads til egne eksperimenter. Nu købte man en knallert med det rigtige design i stedet for at skabe det selv. At den kommercielle del af knallertkulturen ikke rigtigt kunne få fat i de unge længere, fortæller Søren noget om:

»Vi så engang en reklame. Jeg tror det var i Ung Nu. Den var på bagsiden, hvor man ser en fyr sidde ved sin knallert. Jeg tror, det var en hvid Puch med det rigtige udstyr. Men fyren bøjer sig over knallerten, og der står selvfølgelig en pige ved siden af med armen på fyren. Nedenunder står der: 'Til dig med benzin i blodet'.

Jeg kan huske, vi syntes, den var utrolig morsom. I stedet for at det kom til at virke som en sej fyr, syntes vi, det var helt til grin«.

Søren og hans kammerater hørte til dén generation, hvor knallerten blev yt. Søren fik en ny racercykel i stedet for en knallert:

Søren: – Som 13-14-årig kan jeg huske, at de store drenge kørte på knallert med piger bagpå. Jeg kan huske deres tøj og sådan. Men jeg kan ikke huske, hvorfor jeg ikke selv fik en knallert. Jeg ved bare, at jeg ikke selv skulle have sådan én. Da gik jeg i 1. g, og det ville være ret utænke-

ligt, at jeg skulle købe en knallert. Jeg husker allerede i 9. klasse, dér synes vi, at dem, der lå og kørte på Puch Maxi, var noget til grin. Dem, der kørte på de større japanske knallerter, var også noget til grin; der var ligesom ikke rigtigt så meget power tilbage.

Det var ok at have knallert i min klasse – bygge dem om og sådan – men der var ikke ret mange, der havde knallert. Dem, der havde, var ikke hævet over os andre. Vi købte racercykler i stedet for. Det var noget med at holde den flot og vide noget om cykler.

HTV: – Men man kunne ikke have en pige bagpå?

Søren: – Nej, det holder ikke rigtigt. Dét at køre på cykel var mere noget med at være enspænder. At man kunne fortælle hinanden: 'I går kørte jeg så og så langt'. (Den gode historie om igen).

Når flertallet af de unge begynder at vælge cyklen fremfor knallerten som redskab for identitetsdannelse, hænger det nok sammen med, at de unges betingelser for at klare sig i livet har forandret sig. De unge vokser idag op i et samfund, der er præget af økonomiske og økologiske kriser. De unges virkelighed handler derfor bl.a. om, at de skal være fornuftige individualister for at klare sig i uddannelsessystemet samtidig med, at de er flasket op med verdens globale økologiske problemer. Inden for de rammer skal de så leve deres liv. Knallerten er ikke et symbol på noget, der er sundt eller fornuftigt. Dét er cyklen derimod. Den er fornuftig – både økonomisk og økologisk – og så er den et tegn på individuel styrke. En styrke, der kræver en sund krop uden benzin i blodet!

Noter

1) Knallertlovgivning er et kapitel for sig. Næppe noget andet køretøj har været udsat for samme behandling. I 1953 vedtog man således en lov om, at knallerterne ikke længere skulle være indregistreret/føre nummerplader. Fra da af fik knallerten sin specielle rolle i trafikken: et motoriseret køretøj, der hverken var det ene eller andet. I samme ånd neddrolede man motoren, så knallerterne ikke kunne køre mere end 30 km/t., selvom de ofte var bygget til det dobbelte. Det ville svare til, at

de ofte var bygget til det dobbelte. Det ville svare til, at man satte en plombe i bilerne, så de heller ikke kunne køre mere end de tilladte 100 km/t. Og hvem ville ikke pille lidt ved sådan en plombe.

2) Ifølge Statistisk Årbog.

Litteratur

Damkier, Mogens H.: »Knallertbogen«.

Danmarks Statistik.

»Forhold af betydning for knallertkørernes sikkerhed i trafikken«. Rådet for Trafiksikkerheds-forskning.

Laigård, Jens: »Vi kører knallert«.

»MC-Revyen« 1987/88.

»Motorcykel og knallert«. Politikens Forlag.

»Trafik i Danmark«. Ministeriet for Offentlige Arbejder.

»Ung og knallert 77«. In: Bixen.