Drömmen om BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om



BILEN

NORDISKA MUSEET

DRÖMMEN OM BILEN

Drömmen om

BILEN



NORDISKA MUSEET

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996

Innehåll

- Inledning - *Annette Rosengren* 8
- Bilismen inför framtiden - *Emin Tengström* 22
- Bilens historia före 1900 - *Gert Ekström* 38
- När bilen drabbade landsbygden - *Vendela Heurgren* 54
- Den goda vägen - *Pär Blomkvist* 70
- Svenskens första bilsemester - *Claes Johansson* 96
- Vägen genom bilrutan - *Olle Wilson* 104
- Fotografier - *Mats Landin* 116
- Vägen – en skapelse i tid och rum - *Anders Houltz* 130
- Raggare och jänkebilar - *Annette Rosengren* 148
- Passionen för gammelbilar - *Claes Johansson* 168
- Rally – en svensk folksport - *Anders Tunberg* 186
- Bilreklamen och det goda livet - *Olle Hagman* 206
- Ensam i bilen - *Håkan Andréasson* 224
- Liv utan bil - *Wera Grahn* 242
- English summary 257
- Källor och litteratur 266
- Författarpresentationer 270
- Nordiska museet 1995–1996 279
- Skansen under 1995 291

Förord

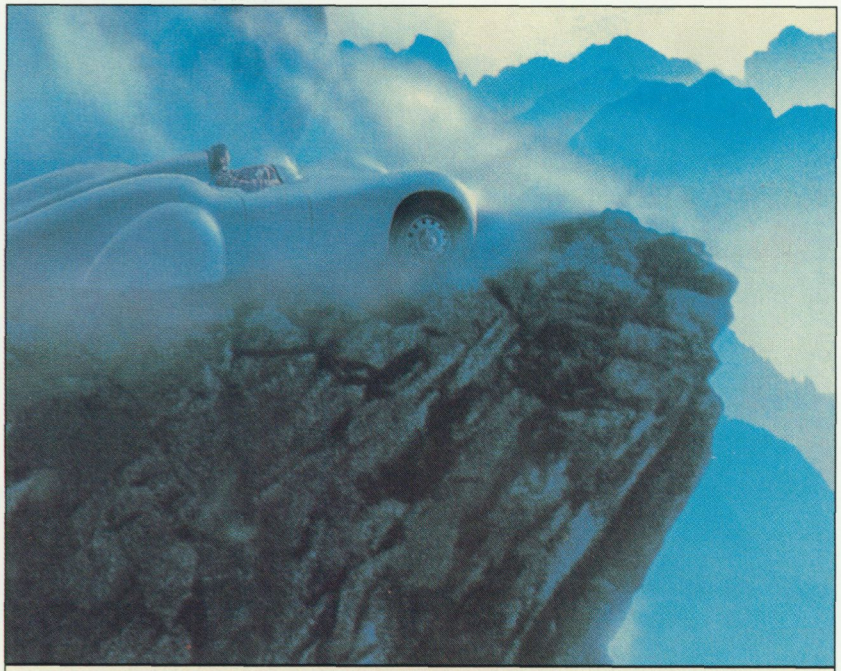
Knappast någon faktor har som bilen och bilismen bidragit till att förändra det svenska samhället och vårt sätt att leva under 1900-talet. Bilen utvecklades i slutet av förra seklet. Den var då ett tekniskt underverk och erbjöd ett alldeles nytt sätt att färdas, för nytta och nöje. Men bilen blev inte bara ett transportmedel. Idag vet vi att dess betydelse blev mycket större än så.



Under sin hundraåriga historia har bilen och bilismen kommit att påverka snart sagt varje del av samhällslivet. Den har lagt grunden till en svensk storindustri av nationalekonomisk betydelse, skapat en arbetsmarknad med nya yrken, format landskap och bebyggelse. Inte minst har bilen kommit att inverka på våra levnadsmönster och vårt sätt att se på och värdera tillvaron. Det är denna bilens kulturella betydelse som står i centrum när Nordiska museet nu ägnar sin årsbok åt *Drömmen om bilen.*

Bilen är idag en så självklar del av vardagstillvaron att det är svårt att inse hur mycket den egentligen betyder i våra liv. Med årsboken och med 1997 års stora utställning Bilen vill Nordiska museet göra bilen synlig, visa att vi idag lever i ett bilsamhälle, på gott och ont, att bilen kort sagt tillhör en viktig del av vårt kulturarv. Det är vår förhoppning att Drömmen om bilen ska väcka intresse och ge en mångsidig inblick i bilens kulturhistoria.

Barbro Bursell och Annette Rosengren





Inledning

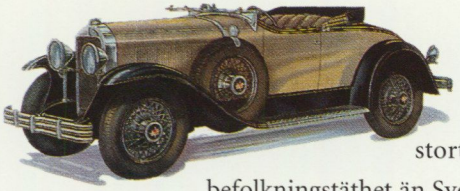
ANNETTE ROSENGREN

1900-talet är bilismens samhälle i den västerländska civilisationen, jämsides med industrialismens och kapitalismens. Efter årtiondens experimenterande med tre- och fyrhjulingar men framför allt med ånga, elektricititet och oljebaserade bränslen för motorer var den tingest som 1900-talet definierat som bil – ett fyrhjuligt fordon drivet med bensin – i stort sett färdigkonstruerad vid seklets början. Sedan dess har bilen och bilismen slagit igenom med våldsam kraft såväl i människors privatliv som i riks- och kommunala institutioners planering av de samhälleliga funktionerna.

Nu inför nästa sekelskifte står vi inför en osäkerhet liknande den för hundra år sedan, men med större kunskap i bagaget. Vi vet att bilen och bilismen har fört med sig ofantliga problem, att framtidens transportbehov inte kan tillgodoses som hittills, och att man ännu inte har funnit en teknik som kan ersätta bensinbilens förmåga att svara upp till människors önskemål om att färdas individuellt.

Det sena 1800-talets teknikfascinerade bilkonstruktörer var lika ovissa inför framtiden som vi är idag. På motsvarande sätt som då diskuterar man idag olika bränslekällor, och nu som då är el-bilen ett av alternativen. Forskning på alternativa bränslen har varit omfattande – men ändå otillräcklig – sedan effekterna av 1970-talets oljekris slog igenom, och idag tänker sig många att lösningen inte kommer att vara *en*, utan att den framtida bilen kommer att vara konstruerad på en rad olika sätt. Tänkbara fordon är el-bilar med ganska kort räckvidd för stadstrafik, hybridbilar som kombinerar el med biobränslen

Överst tv: Ur Pioneer bilstereokatalog 1996. FOTO: © PIONEER.
Underst tv: Amerikansk ångbil, Ur Scientific American 1896.



för längre sträckor, och man ser också möjligheter i vätgas och andra drivkällor. Men samtidigt blir trängseln ett framtida stort globalt problem i länder med större befolkningstäthet än Sveriges.

Även om det tekniskt sett finns många paralleller mellan förra sekelskiftet och det som kommer nu, finns det en stor kulturell skillnad mellan människor då och nu. Den ligger i det som forskare kallar moderniteten. Det moderna samhällets kulturella effekter har varit av centralt intresse för många forskare sedan 1980-talet. Beroende på var man lägger fokus betecknas den fas i moderniteten som vi befinner oss i nu som postmodern, högmodern eller senmodern. Bl.a. hävdar man massmedias enorma inflytande idag på människors självförståelse och uppfattning av världen. Man talar också om informations- och konsumtionssamhället som efterträdare till industrisamhället.

Den engelske sociologen Anthony Giddens, som idag är en av de ledande modernitetsteoretikerna, menar att de främsta karakteristika för det nutida västerländska samhället är åtskiljandet av tid och plats (bl.a. genom moderna media och kommunikationer där lokalt och globalt knyts samman i en utsträckning som inte var möjlig i det förmoderna samhället), att sociala relationer har lyfts från sin lokala prägel till en mer eller mindre global nivå, samt att samhället på alla nivåer utvecklat reflexiviteten – funderandet, begrundandet, ifrågasättandet – som ett sätt att bemöta, sortera och värdera rikedomen på intryck och sakkunskap. Reflexivt bygger vi numera också vår självidentitet. Allt detta påverkar och förändrar vardagslivets innehåll och form. Traditionen har förlorat sitt grepp om det dagliga livet, som i stället skapas och återskapas i dialog mellan det lokala och globala (Giddens 1990, 1991).

En rad forskare har pekat på den ökade individualismen, som ett kännetecken för det moderna samhället. Visserligen var individens rätt och behov inte ovidkommande i 1800-talets samhälle, men oftare hänvisades till släkten och kollektivet. Idag är det inte så. Att vi har vant oss vid att hävda individens behov gör det så mycket svårare att tänka oss en framtid utan bil, eftersom bilen som inget annat transportmedel tillfredsställer våra individuella önskemål om *att* resa. Det innebär inte bara att resa utan också *hur* vi vill resa, när,

vilken väg, med vilket sorts fordon (dvs. hur vi vill signalera oss utåt) och med vilket ljud och vilken lukt osv. omkring oss. Med all säkerhet måste man förstå bilen som en faktor som påskyndat människans individualisering i den västerländska kulturen.

Vid utforskandet av det moderna samhället framstår bilen och bilismen som ett oerhört intressant utgångsläge, inte minst i kulturellt perspektiv. Ändå är det definitivt inte ett genomforskat tema. När vi på Nordiska museet omkring 1990 började fundera över ett forsknings- och insamlingsprojekt knutet till bilen och massbilismen i Sverige, var vi till stor del ute på outforskad mark. Vid universiteten i Göteborg och i Trondheim fanns dock några nystartade projekt. I Göteborg var det projektet Autumn (The Automobile in the Human and Natural Environment) under Emin Tengström. Autumns underavdelning Macs (Man, the Automobile, Culture and Society) studerade just bilen som kulturellt fenomen. I Trondheim var det projektet "Bilen og det moderne Norge" under ledning av Knut H. Sørensen. Liksom Autumn var projektet tvärvetenskapligt och innefattade i hög grad kulturella och sociala perspektiv på bilen och den norska bilismen.

Nordiska museets forskningsprojekt "Bilen som ting och bilismen som livsform" fick så småningom ekonomiskt bidrag från Humanistisk-Samhällsvetenskapliga Forskningsrådet och projektet som helhet ledde till omfattande etnologiska fältarbeten i Mellansverige (av Annette Rosegren), bearbetning av ett minnesmaterial insamlat av museet i slutet på 1970-talet som fokuserade bilens introduktion på den svenska landsbygden (av Vendela Heurgren), en del andra riktade studier (bl.a. av Wera Grahn, Anders Houltz, Mats Landin, Olle Wilson och Tobias Branting) samt insamling av föremål knutna till den svenska massbilismen från 1950-talet till idag (av Vendela Heurgren). Med detta som utgångspunkt bygger nu Nordiska museet sin stora utställning "Bilen".

Forskningsinriktningen på museets bilprojekt ledde till att kontakter etablerades till bilforskarkolleger i Göteborg och Trondheim, och senare till forskare som på andra håll i Sverige och Norge på olika sätt studerat det kulturella och sociala fenomenet bilen. Annette Rosengren deltog i forskarseminarier i Göteborg och Trondheim, och med Humanistisk-Samhällsvetenskapliga

Forskningsrådets finansiering arrangerade museet en tvådagars workshop kring bilen i maj 1995. Den samlade ett tjugotal forskare från Sverige och Norge.

Ur dessa kontakter har 1997 års Fatabur *Drömmen om bilen* kunnat växa fram. Tre av författarna kommer ur det göteborgska Autumn (Emin Tengström och från Macs-gruppen Olle Hagman och Håkan Andréasson). Och även om inte något av bidragen är norskt – eftersom vi valt att låta boken behandla svenska förhållanden – är Per Østbys omfattande studie av aktörerna bakom massbilismens genombrott i Norge en viktig idégivare till Pär Blomkvists bidrag. Pär Blomkvist är knuten till högskolan i Borlänge-Falun och deltog i workshopen i Stockholm.

Målsättningen med *Drömmen om bilen* har varit att varva aktuell forskning med exempel ur dokumentära arbeten som genomförts inom det vi har kallat "Bilismens kulturlandskap", och som har varit delprojekt inom det övergripande "Bilen som ting och bilismen som livsform". Därutöver har vi även valt teman med anknytning till 50-talets bilsemestrar, gammelbilsintresset och motorsporten rally, som vi med glädje har överlåtit till journalisterna Claes Johansson och Anders Tunberg. Tillsammas visar dessa texter att bilen och bilismen tar sig många kulturella uttryck. Dels har bilen blivit av mycket mer komplext värde än att i strikt mening vara ett transportfordon, dels har den bidragit till en rad kulturellt betydelsebärande tecken och former i det offentliga rummet.

Essäerna startar i nutiden med *Emin Tengströms* text om bilens plats i ett framtida samhälle byggt på hållbar utveckling. Bilismen, som växte fram som en symbol för det moderna samhället med sin utvecklingsoptimism och strävan till högre levnadsstandard, har skapat en rad problem i det västerländska industrisamhället, som andra delar av världen nu riskerar att kopiera. Det handlar om trängsel, buller och luftföroreningar, växthuseffekten, vetskapen om att oljan tar slut och att försöken med alterntiva förnyelsebara drivmedel ännu inte har inneburit genombrott för någon ny teknik samt det stora antalet döda och skadade i trafikolyckor.



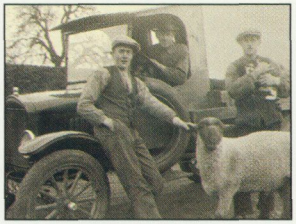
Tengström resonerar kring olika sätt att lösa bilismens problem. För att få

ett långsiktigt hållbart samhälle avseende transporter kan teknisk utveckling och politiska beslut på nationell och kommunal nivå ge viktiga bidrag. Men det blir inte tillräckligt utan vi kommer att tvingas ändra vårt sätt att leva. I framtiden kan vi varken räkna med att lita till bilen i den utsträckning vi gör nu eller att vara så rörliga som vi är idag.

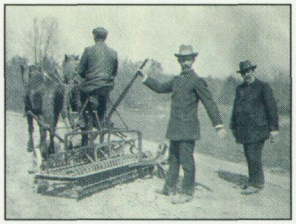


I nästa bidrag redogör *Gert Ekström* kortfattat för det tekniskt sett innovativa klimat som rådde under senare delen av 1800-talet och ur vilket bilen som konstruktion växte fram. Mest avgörande var det som skedde i Tyskland och Frankrike, men omständigheterna kring vilka "självgående fordon" som konstruerades i Sverige på 1890-talet visar att idéer spreds snabbt och att de isolerat uppstod på olika håll ungefär samtidigt. I och med att ångkraften, stationära motorer och cykeln var ett faktum, var tiden mogen för automobilen.

Omkring 1910 började bilar dyka upp på den svenska landsbygden. Så länge bilarna var sällsynta vållade de stor uppmärksamhet, och *Vendela Heurgren* resonerar i sitt bidrag kring det motstånd till bilarna som fanns, och som främst låg i hästarnas rädsla för den främmande tingesten och att bönderna förlorade kontrollen över vägarna och vägarnas skötsel.



Bilens insteg i landsbygdens liv innebar, skriver Heurgren, ett möte mellan den nya tiden och den gamla, där det nya stod för stadsliv, högre levnadsstandard, maskiner, individualitet och frihet, medan det gamla stod för fattigdom, ålderdomlighet, kollektivitet och tvång. Ännu på 1920-och 30-talet utgjorde bilägarna en minoritet på landsbygden. Förutom godsägare, landsfiskaler, läkare och präster var de nya bilägarna främst handlare och andra egna företagare samt unga bondsöner. En och annan mindre välbeställd bilägare finansierade köpet genom att använda bilen som taxi.



Pär Blomkvists bidrag, som utgår från hans forskning inför en doktorsavhandling i historia, behandlar viktiga aktörer och tidig lobbyism bakom Sveriges omvandling till ett bilsamhälle. Han analyserar Svenska vägföreningens

agerande under framför allt 1910- och 20-talet i dess arbete för bättre vägar. Genom att "bra väg" definierades utifrån bilens behov, inte hästens och vagnens, som var de vanligaste fordonen på landbygden, gjorde föreningen ett väsentligt förarbete.

Strategin för aktörerna bakom bilismens genombrott var, skriver Blomkvist, att dels etablera auktoritet inom det tekniska området och dels enrollera politiskt betydelsefulla personer i samhället. Utifrån dessa byggdes ett informellt och inflytelserikt nätverk av personer för vilka Svenska vägföreningen fungerade som mötesplats.



Det var under andra halvan av 1950-talet som massbilismen började slå igenom med kraft i det svenska samhället. Tio år senare utgick stads- och samhällsplaneringen från bilen som ett självklart element. Att människor i gemen alltmer började ha bil mot slutet av 50-talet och början av 60-talet hänger ihop med löneökningar, ökad levnadsstandard generellt, en socialdemokratisk politik som redan på 50-talet såg bilen som en demokratisk rättighet samt att den europeiska bilindustrin satsade stort på små och mellanstora bilar till överkomliga priser. I själva verket sägs bilindustrin ha varit en viktig faktor för att få Europa på fötter efter kriget, eller tydligare sagt, det krigsdrabbade Europa behövde ett växande bilsamhälle.

I Sverige var drömmen för många människor att ha en Volvo PV 444, och senare 544, medan en liten Volkswagen oftare var vad man hade råd med. Även Saaben var billigare än Volvon. Men även om Volvon, Saaben och Folkan, vars popularitet bars upp av föreställningen om tyska produkter som gedigna och pålitliga, var de populäraste bilmärkena, åkte många i Opel, Ford, Fiat, Renault, Austin och andra märken.

Bilismen på 1950-talet var inte lika inriktad på vardagsåkande som idag, utan bilen förknippades mycket med söndagsutflykter och semesterturer. Man kan säga att det var genom bilen och under 1950- och 60-talet som svensken verkligen upptäckte Sverige. En del bilister tog sig också ut i Europa, men för svenskar i gemen utan större kunskaper i främmande språk, räckte det bra med Sverige och kanske en och annan tur till Norge och Danmark där språket inte var alltför olikt svenska. När sedan det mer folkliga utlandsresandet kom

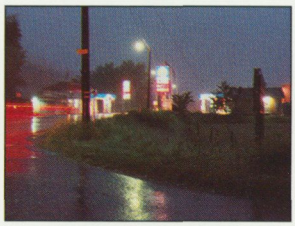
igång, skedde det inte per bil utan genom charterresor med flyg. Och då är vi inne i 1960- och 70-talet.

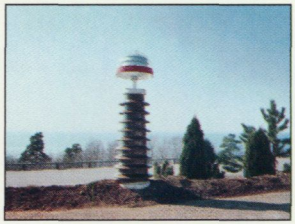
Bilen på 1950-talet sattes på piedestal, och vi anade inte de miljöproblem som skulle komma med en växande bilism. Rachel Carsons "Tyst vår" blev en tidig väckarklocka generellt för miljösituationen när den kom ut i USA 1962 och året efter här. För svenska förhållanden fick den sin motsvarighet 1967 med Hans Palmstiernas "Plundring, svält och förgiftning". Då hade redan bland annat Ralf Nader i flera år gjort USA uppmärksamt på just bilismens miljökonsekvenser. Här i Sverige, liksom för faktiskt hela det internationella bil- och miljösamhället med myndigheter, forskningsinstitutioner och industri, var det oljekrisen 1972–73 som initierade en breddning av kunskaperna om de problem som följde i bilismens spår. Med det förändrades vårt oskuldsfulla förhållande till bilen radikalt.



50-talet bilsemestrar är ett nostalgiskt minne idag, men *Claes Johansson* gör oss påminda om dem. Delvis sker det med hjälp av bilsemesterminnen skrivna av medarbetare till Nordiska museet runtom i landet. Här är det lätt att tänka sig de förväntningar som säkert var vanliga inför en resa till släktingar 50 mil bort eller inför en veckas tältsemeter. Till skildringen har vi fogat ett urval av bilanknutna föremål som museet har förvärvat inom ramen för Bilprojektet. Främst har vi valt ut ting som berättar om just bilsemestrar och -utflykter.

Något av 50-talets stämning finns kvar i *Olle Wilsons* verbal-visuella essä om vägens hastighetsreglerade arkitektur, inte i ordens precisa innebörd men i avsikten att inifrån bilens vindruta exotisera betraktandet av resan, vägen och väglandskapet. I vår tid har bilresan blivit trivial och vi har mist fascinationen i att sitta innesluten i ett litet rum och se landskapet rusa förbi. Men Wilson hjälper oss att se igen när han lyfter fram exempel på bilismens säregna kulturlandskap, på vägskyltar med fragmentariskt avhugget språk, bensinbolagens enkelt avlästa symboltecken och vägar som ibland visserligen underlättar åtkomlighet men många gånger tvärtom förhindrar den. Bilen har förändrat kartan, skriver han, och även om





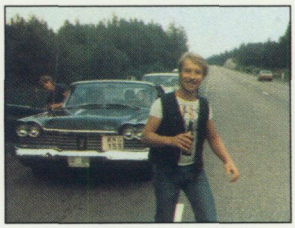
avstånden kanske har kortats med bilen har det samtidigt uppstått en vemodig känsla av distans till världen utanför vindrutan.

Bilismens kulturlandskap undersöks ytterligare i *Mats Landins* fotografiska essä om E 4:ans sträckning från Helsingborg till Stockholm. Under några års tid har han vid upprepade tillfällen rest utmed vägen och stannat till vid en rad olika till synes ganska triviala företeelser. De är alla en följd av de krav på service och framkomlighet som bilismen ställer och är utformade utifrån att människors normaltillstånd på dessa platser är att vistas i och ta sig fram med bil. Självklara inslag i dagens moderna samhälle, kan man säga, men samtidigt företeelser som i den mån de kommer att finnas kvar i framtiden också kan komma att stå som enstaka monument och minnesmärken över en gången epok i mänsklighetens historia.



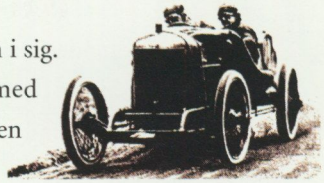
Hur bilismen har omformat väglandskapet, hur vägarna har dragits om och rätats ut och hur den urbana bebyggelsen har brett ut sig, skriver *Anders Houltz* om. Han har valt en bestämd sträcka – vägen från Stockholm till Enköping – för att konkret skildra förändringen, och jämför sina egna iakttagelser med kulturhistorikerna Mats Rehnbergs på 1950-talet och Ernst Kleins på 1920-talet.

Annette Rosengrens bidrag behandlar den svenska bilismens mest mytomspunna ungdomskultur, raggarna, och den starka ställning den amerikanska bilen har haft hos svenska ungdomar. Medan andra länder hade sina ungdomsproblem var ungdomsgängen där inte knutna till bilar. Raggarna är, skriver Rosengren, en framför allt svensk företeelse, och mytbildningen kring dem som vålds-, bråk- och sexfixerade skall delvis förstås som en massmedial schablonbild skapad åren kring 1960. Majoriteten av ungdomarna beskrivs bättre som unga bilintresserade arbetare, som med de stora bilarna skapade sig egna tillhåll och som tyckte om att bekvämt och ganska oplanerat åka omkring.



Den amerikanska bilen och livsstilen kring denna behöll sin dragningskraft i flera årtionden och inte minst på 1970-

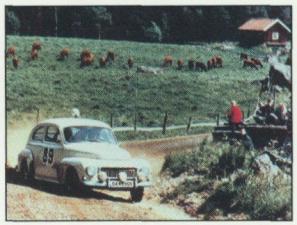
talet och i början av 80-talet var framför allt arbetarungdomars intresse kring dessa bilar stort. Med ett exempel från Hedemora beskriver Rosengren detta utförligare. Bilens kultstatus består, men dagens ägare är sällan ungdomar utan stadgade familjefäder.



Att tävla med bilar är lika gammalt som bilen i sig. Ångbilar, elbilar och bensinbilar tävlade med varandra i bilens barndom och elbilen var den som först satte fartrekordet 100 km i timmen.

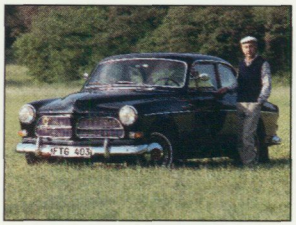
I svensk bilhistoria är KAK:s vintertävlingar åren kring 1910 legendariska. Tävlingarna syftade till att visa bilens tillförlitlighet och därmed framtidspotential som nyttofordon. Legendariska är också racertävlingarna på sjön Rämen i Dalarna i början av 1930-talet där avancerade utländska fordon tävlade mot standardvagnar som Ford och Chevrolet.

30-talet är annars mer motorcykelsportens årtionde än bilsportens, och det är först under 50-talet som landsvägstävlingar för bil får en större dragningskraft på deltagare och publik. Ur dessa tävlingar på grusiga och backiga skogsvägar i kombination med ett allmänt välstånd i Sverige efter krigsåren föds snart en svensk rallyelit, som skall göra sig bemärkt internationellt. Samtidigt växer rallytävlandet till en verklig folksport i Sverige, och kan fortfarande kallas sådan trots att kostnaderna har rasat i höjden och det inte längre finns ekonomiska förutsättningar att få fram en internationell förarelit. Om rallysporten skriver *Anders Tunberg.*



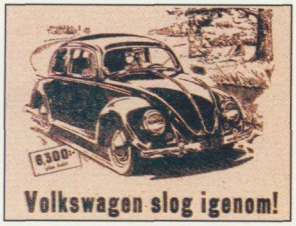
Sedan bilen genom sin självklarhet har trivialiserats har intresset för gamla bilar vuxit. På 1950- och början av 60-talet var drömmen för många att ha en ny bil och äldre bilar hade både lågt värde och låg status. Idag kan en gammal och udda bil ge mycket mer status än en ny, och inte minst ger det ägaren en personlig identitet. Motorhistoriska riksförbundet organiserar idag närmare 60 000 människor, som inte ser bilar bara som transportfordon utan mer som ett intresse eller passion.

Till det som *Claes Johansson* lyfter fram är känslorna snarare än logiken bakom entusiasmen för gamla bilar och för ombyggda bilar, liksom den svenska ladans betydelse som bilhobbyns moder. Sverige har idag Europas äldsta



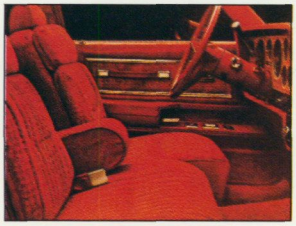
bilbestånd. Det brukar förklaras med vår haltande ekonomi, men frågan är om inte det utbredda intresset för s.k. gammelbilar bidrar. Hobbyn skall inte i första hand förklaras i ekonomiska termer utan för att den utvalda, äldre bilmodellen laddas med värden som en ny bil inte får. Som andra bilar är gammelbilen inregistrerad, men den används för det mesta under sommarhalvåret och som komplement till en modernare vardagsbil.

Olle Hagmans essä behandlar svensk bilreklam från de senaste fyrtiofem åren och visar hur denna kan användas för att studera mönster och förändringar i svenskarnas föreställningsvärldar. En annons för Volkswagen från 1950 tar bl.a. upp svenskarnas självbild av att vara ett ganska kvalitetsmedvetet folk (en självuppfattning som man delade med tyskar, engelsmän och amerikaner). Trivsel och trevlighet var annars nyckelord i detta 50-talets Sverige.



Hagman drar likheter mellan reklamen och myten eftersom båda har funktionen att presentera kulturellt formulerade och socialt accepterade lösningar på människors behov. Ett exempel är miljöfrågorna, som har kommit in i bilreklamen under 1990-talet samtidigt som det har blivit allt vanligare att fotografera bilarna ute i naturen. På så sätt spelar reklamen på föreställningen om svenskarna som naturälskande. Miljöproblemen erkänns, skriver Hagman, men det sker aldrig så att läsaren kan frestas att ta avstånd från bilsamhället. Problemen kring bilismen vänds genom reklamen till bilens fördel eftersom syftet sist och slutligen är att få läsaren att köpa – inte avstå från – bil.

En fråga idag som många ställer sig är varför det har varit så svårt att få människor att lämna bilen och i stället åka kollektivt till arbetet, även när det faktiskt är mer praktiskt att använda allmänna kommunikationer. Eller varför försöken med samåkande inte har lyckats. *Håkan Andréasson* menar att förklaringen till detta ligger i människors behov att få vara ensamma – själva – och att bilen på ett utmärkt sätt erbjuder detta. I takt med att det moderna samhället har gått mot en allt ökad individua-

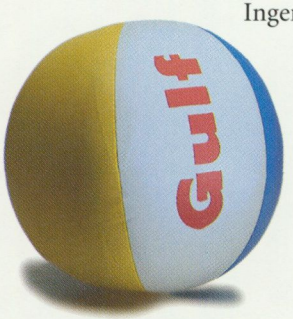


litet har bilen blivit en betydelsefull tillflyktsort där det privata kan levas ut. Det är dags, skriver Andréasson, att lämna schablonbilden av bilen som en statussymbol eller "penisförlängare" och i stället se dess betydelse av att erbjuda ett privat rum.



Med dagens vardagsbilism är vi tillbaka till den inledande essän, Emin Tengströms genomgång av möjligheterna för ett framtida hållbart transportsamhälle och nödvändigheten av att ändra den västerländska mobila livsstilen. Men är det över huvud taget möjligt att leva utan bil i dag om man inte bor i storstadscentra med dess utvecklade kollektivtrafik? Den frågan har *Wera Grahn* penetrerat i bokens avslutande bidrag. Fyra barnfamiljer berättar hur de medvetet ha format sina levnadsomständigheter så att de inte anser sig behöva bil trots att de bor i småhusområden omslutna av bilägande grannar.

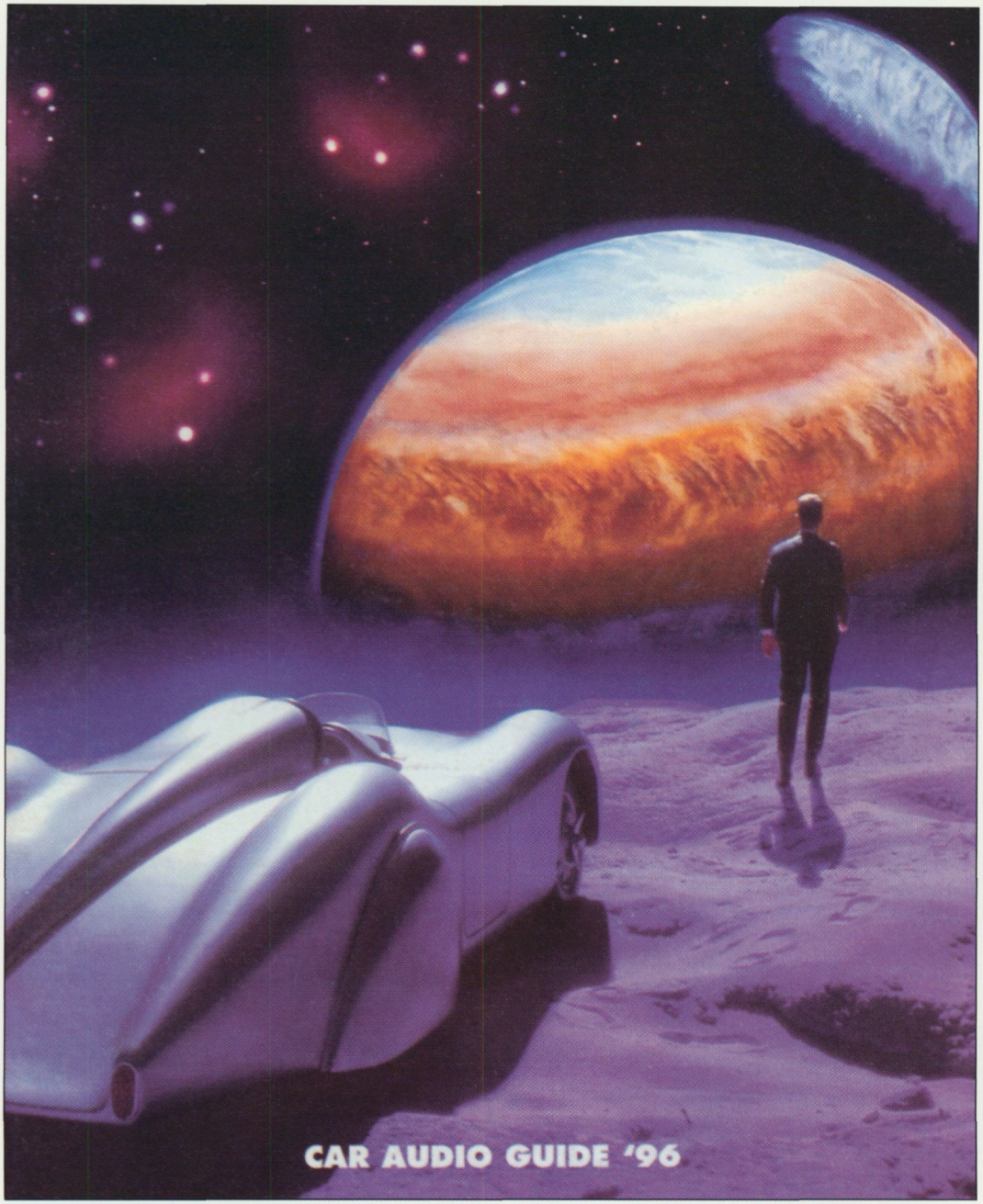
En rad omständigheter samverkar till att de klarar sig bra. Först och främst har de valt bostad nära allmänna kommunikationer och ofta även nära släkt och vänner. De använder cykel mycket, investerar i cykelkorgar och packväskor, använder barnvagn som lastfordon, går när andra tycker att ett par kilometer måste innebära biltransport, utnyttjar speditionsfirmor, butikernas körningsservice och lånar eller hyr bil för stora transporter. Semesterresor gör de gärna med tåg och de ser tåget som ett utmärkt transportmedel där tiden kan utnyttjas till mer än att resa och där barnen kan sysselsättas på ett helt annat sätt än i bil. Och framför allt planerar de noga, planerar för transporter och inköp och inför resor, och avstår från sådant som är ogörligt utan bil.



Ingen av dem betecknar sig som "bilhatare" men de tar avstånd från det oreflekterade användandet av bil som är så utmärkade för vår tid, och de menar uppriktigt att de faktiskt inte själva behöver bil.







Omslag till Pioneer bilstereokatalog 1996. FOTO: © PIONEER.

Bilismen inför framtiden

EMIN TENGSTRÖM

Den moderna livsstilen i industriländerna är inte långsiktigt hållbar. Det är en uppfattning som man ofta möter i dag. Skälen för en sådan uppfattning är välkända: det handlar om att vissa naturresurser inte är outsinliga och om att naturmiljön (ekosystemen) har en begränsad förmåga att tåla utsläpp av olika ämnen. Situationen underlättas inte av att befolkningen i världen växer snabbt och att de fattigare ländernas befolkningar nu kräver sin rättmätiga andel av inte bara jordens tillgångar i form av naturresurser utan också i form av utrymme för miljöfarliga utsläpp (t.ex. av koldioxid). I några områden (t.ex. i Sydostasiens "tigerekonomier") har människorna redan börjat att ta sin rätt. Andra (t.ex. Kinas befolkning) börjar förbereda sig för att göra detsamma.

Sedan Brundtlandkommissionen år 1987 lade fram sin berömda rapport om situationen i världen med titeln "Our Common Future", har uttrycket "hållbar utveckling" ("sustainable development") blivit ett centralt begrepp i samhällsdebatten. Visserligen råder det stor oenighet om hur man skall definiera begreppet men de flesta har nog ändå en intuitiv uppfattning om vad saken handlar om och ännu fler menar nog trots allt att dagens utveckling inte representerar någon långsiktigt hållbar utveckling – i varje fall inte om 10 miljarder människor skall leva på svensk eller amerikansk levnadsnivå i materiellt avseende.

En av de besvärligaste frågorna inför framtiden är hur man skall kunna skapa hållbara transportsystem. Den moderna människan har en hög genomsnittlig rörlighet. En vuxen svensk rör sig 40 km om dagen i snitt (då är inte utlandsresorna inräknade). Därtill kommer att en stor del av resandet sker

med bil, något som gör problemet med den höga rörligheten svårare att lösa. Bilens roll i de framtida transportsystemen kommer därför i fokus om man vill diskutera långsiktigt hållbara transporter i ett långsiktigt hållbart samhälle.

Bilismens problem

När bilarna blir fler i ett område, uppstår en rad problem. Det första och mest påtagliga problemet är att det blir trångt på gator och ibland på vägar samt att det blir svårt att hitta en plats att parkera bilen. Trängseln är i dag ett utomordentligt svårlöst problem i många stora städer och på vissa vägavsnitt i tättbefolkade länder. I området kring Paris sitter bilisterna i dag längre tid i bilköer sammantaget än människorna i Lyon (Frankrikes andra stad i storlek) arbetar i produktionen. Om man sätter ett ekonomiskt pris på förlorad tid, kommer kostnaderna för trängseln snabbt att utgöra inte så få procent av ett lands samlade BNP (det gäller i hög grad USA).

Det andra problemet som uppkommer, när bilismen växer, är att miljön påverkas. I städerna ökar bullernivån kraftigt i trafikbelastade områden, något som många människor plågas av. Luften blir sämre och utsläppen överskrider inte sällan nivåer som kan vara hälsovådliga för människor. Hur hälsovådliga, det kan vara svårt att avgöra. Vad vi däremot säkert vet, är att byggnader kan ta skada av trafikens utsläpp av svaveloxider och kväveoxider i förening: vissa stenarter och marmor vittrar bort. I Rom och Aten har de kvarvarande antika monumenten förstörts mer på detta sätt under de senaste 30 åren än under tidigare 2000 år. Även växtligheten i städernas närhet tar skada av det marknära ozon, som uppkommer genom att solen skiner på de kemiska substanser som kommer ur bilarnas avgasrör. Utanför städerna åstadkommer motortrafiken skador genom försurning (t.ex. av sjöar) och övergödning (t.ex. av Östersjön) med en rad följdkonsekvenser. Trafikens andel av skadorna på skogen är svårare att fastställa men är sannolikt betydande.

Det tredje problemet har med bilarnas drivmedel att göra. De flesta bilar och andra motorfordon går fortfarande på bensin eller diesel. Allt tal om "alternativa bränslen" och om elbilar har ännu så länge inte inneburit några genombrott för någon ny teknik. Det betyder att motorfordon (bilar, lastbilar, bussar) liksom många andra transportmedel (flyg och fartyg) lever ett far-

ligt liv. Läxan från 70-talet var ju att oljemarknaden plötsligt kan bli turbulent till följd av politiska skeenden. Om en liknande situation skulle uppstå i dag, blir konsekvenserna för transportsektorn allvarligare än under 70-talets kriser. I dag förbrukar denna sektor ungefär hälften av alla oljeprodukter globalt sett, i många länder är andelen större. I Sverige har transportsektorns relativa andel av landets hela oljeförbrukning ökat dramatiskt sedan 1973. Till detta kommer då den växande oron för den så kallade "växthuseffekten" som skulle kunna få ytterst allvarliga konsekvenser för framtidens människor i vissa regioner. Koldioxid är en av de viktigaste växthusgaserna och transportsektorns andel av utsläppen av denna gas är betydande. Det är ett av skälen till dagens debatt om "alternativa bränslen". Koldioxidutsläppen kan nämligen inte renas bort som man kan göra med utsläppen av kväveoxider. Nya bränslen måste till.

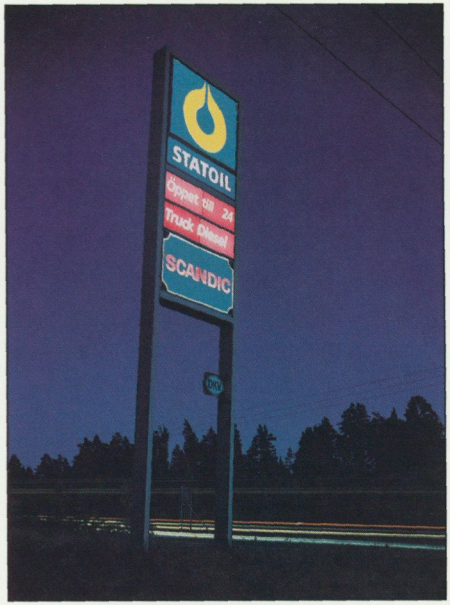
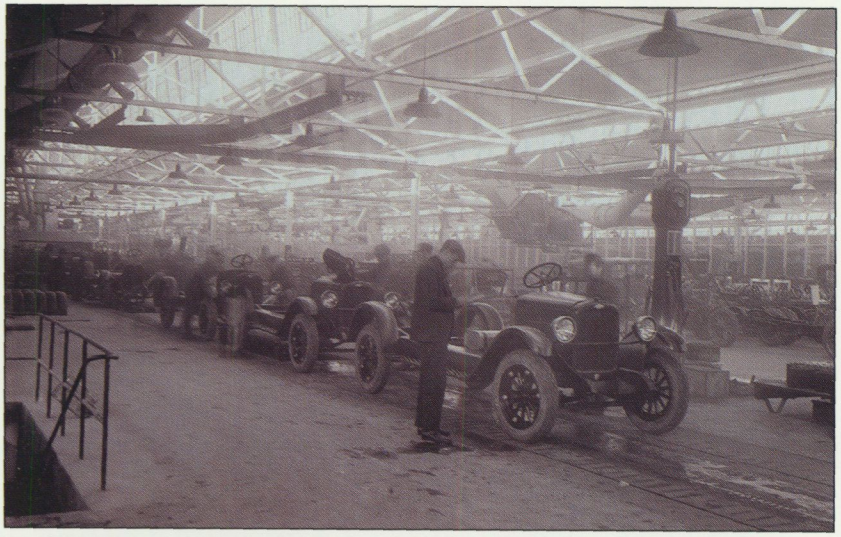


FOTO: MATS LANDIN .

Till bilismens problem hör självfallet också det som är lättast att glömma bort eller kanske rentav förtränga tanken på: att den dagliga trafiken kräver en ohygglig tribut i form av skadade och dödade. Trots att trafiksäkerheten har ökat högst väsentligt under senare år dödas ofattbart många på våra vägar och gator. På EU:s vägnät dödas årligen cirka 50 000 människor och 150 000 skadas svårt (av vilka åtskilliga blir invalider för livet). Globalt sett räknar man med att över 400 000 dödas årligen. Sedan bilens barndom har totalt sett 17 miljoner människor dödats i vägolyckor. Antalet dödade på vägarna ligger således i nivå med dödstalen under ett världskrig. Att vi inte dagligen och stundligen tänker på detta hänger naturligtvis samman med att sannolikheten för att just jag skall drabbas är (i ett land som Sverige) mycket låg.



GMS monteringsfabrik i Hammarbyhamnen, Stockholm, 1930-tal. FOTO: FRIBERG.

Bilismens utveckling

Innan vi kommer in på frågan om hur man skulle kunna lösa bilismens problem inför framtiden, finns det anledning att en stund blicka tillbaka på bilismens historia och att sedan fundera över dess förväntade utveckling under de närmaste decennierna.

Enligt konventionell historiesyn "uppfanns" bilen år 1886. Under de första tjugo åren rådde osäkerhet om vad en bil kunde brukas till. Till en början användes den främst som ett sportredskap i de biltävlingar som omkring förra sekelskiftet lockade stora åskådarskaror och som konkurrerade med de då också så populära cykeltävlingarna. Dessutom betraktades bilen som en dyrbar leksak för de besuttna. Omkring 1906 skedde en omsvängning i synen på bilen både i USA och i Västeuropa: man menade att den kunde användas av många människor i praktiska sammanhang i det dagliga livet både för att vinna tid och ökad räckvidd.



År 1908 kommer produktionen av den berömda T-Forden i gång och nu börjar bilens

segertåg. Den första stora segern togs i USA. År 1920 fanns i USA 8,5 miljoner bilar av totalt cirka 10 miljoner i hela världen. Fram till andra världskrigets utbrott växte det globala antalet bilar till cirka 40 miljoner, varav huvuddelen rullade på USA:s och Västeuropas vägar.

Massbilismen var således en företeelse som växte fram i USA – bilsamhället framför alla andra. Här formar bilen det dagliga livet som ingen annanstans. Till Västeuropa kom massbilismen under 60-talet. Kollektivtrafiken bibehöll dock här en viktig roll i transportsystemen. I det av Sovjet dominerade Östeuropa hölls privatbilismen länge tillbaka av ideologiska skäl men från mitten av 60-talet började man släppa fram bilismen i viss utsträckning. Efter Sovjets sammanbrott står bilen högt på önskelistan för många människor i Östeuropa. Att använda egen bil framstår som ett naturligt och eftersträvansvärt inslag i det moderna liv man där drömmer om att kunna förverkliga, nu utan statens inblandning. Utanför Nordamerika och Europa är det främst i Japan som bilismen hittills utveckats starkt. Nu följer de länder i Sydostasien efter som haft en snabb ekonomisk tillväxt på senare år (Singapore, Taiwan, Sydkorea, Thailand etc.).

Bilismens utveckling efter andra världskriget har, räknat på hela världen, varit snabb. Antalet bilar har vuxit med 100 miljoner per decennium. I mitten av 90-talet var antalet omkring 450 miljoner personbilar (medan det totala antalet motorfordon, lastbilar och bussar inräknade, var omkring 600 miljoner). Avgörande för bilismens utveckling under de närmaste decennierna är naturligtvis den ekonomiska tillväxten, främst i världens fattigare länder. I dessa länder är den potentiella efterfrågan på bilar mycket stor. Betydelsefullt är också att ett jätteland som Kina nu bestämt sig för att bygga upp en egen bilindustri och att stimulera människor att skaffa sig bilar.

Enligt dagens bedömningar finns det anledning att förvänta sig en stark biltillväxt i flera regioner utanför nuvarande OECD: i det forna Sovjetimperiet, i delar av Latinamerika (Mexico, som nu är medlem av OECD, Brasilien, Chile, Argentina), i Indien (här väntas antalet bilar bli 36 gånger högre 2010 jämfört med 1990) samt sist men inte minst i Folkrepubliken Kina (antalet bilar förväntas här växa 91 gånger mellan 1990 och 2010). Man talar därför i dag med rätta om en "globalisering" av bilismen.

Om framtidens verklighet motsvarar dagens förväntningar, kommer således antalet personbilar i världen att kanske närma sig en miljard omkring år 2025. En sådan biltillväxt i världen gör det inte lättare att finna lösningar på bilismens redan besvärliga problem.

Lösningar på bilismens problem

Det finns givetvis en rad olika åtgärder som kan vidtas för att lösa bilismens olika problem. För överblickens skull delar jag in dem i fyra kategorier. Jag skall tala om tekniska lösningar ("technical fixes"), om planering som lösning ("planning fixes"), om olika politiska styråtgärder ("regulation fixes") samt till sist om livsstilsförändringar.

• *Tekniska lösningar*

I första hand kan man lösa vissa utsläppsproblem med teknik. Ett bra exempel är katalysatorn, som nu successivt införs på alla personbilar i Sverige. Utsläppen av koldioxid kan däremot inte, som påpekades ovan, lösas med bättre fordonsteknik. Här måste man välja andra drivmedel än dem som kommer från olja eller naturgas. Elbilar är en möjlighet, men mycket beror på vilken teknik som används för att framställa elen. Om elen produceras i ett kolkraftverk är inte mycket vunnet. Biobränslen är ett intressantare alternativ, men en framtida global produktion av olika former av biobränslen räcker med all sannolikhet inte till att förse ett snabbt växande antal bilar i världen med drivmedel. Om man i framtiden skulle kunna framställa vätgas med hjälp av solenergi, som omvandlas på ett effektivt och billigt sätt med hjälp av solceller, kunde detta kanske vara en teknisk lösning på koldioxidproblemet.

Nu räcker det inte att konstatera att ett visst problem i princip skulle kunna lösas med teknik. Den teknik som utvecklas och kommer till användning bestäms inte av något övergripande förnuft. I stället är det fråga om olika intressen som påverkar valet av teknik. Just nu kan man till exempel konstatera att många starka krafter slår vakt kring bensinbilen. Bilindustrin undviker våghalsiga experiment med nya tekniker. Oljeindustrin försvarar bensinens roll av lätt insedda skäl. Motororganisationer och andra lobbygrupper ser med skepsis på alternativ till bensinbilen. Många fackliga intressen är oro-

ade inför ett eventuellt dramatiskt teknikskifte. En övergång till produktion av elbilar i massiv skala skulle till exempel göra många bilarbetare och många av dem som i dag sysselsätts som underleverantörer arbetslösa.

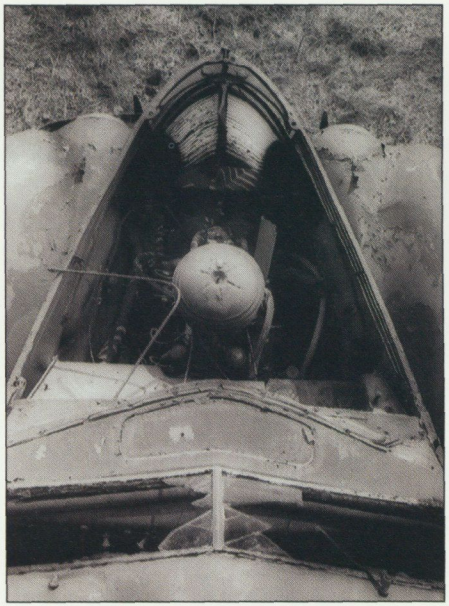
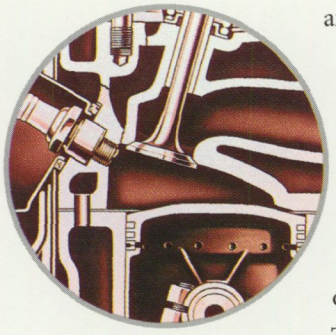


FOTO: MATS LANDIN.

Politikerna har inte heller så stora möjligheter att påverka teknikutvecklingen. De har däremot lättare att med skattereduktioner eller subventioner stödja spridningen av ny teknik. På senare år har man dock lyckats tvinga bilindustrin till vissa innovationer. Införandet av katalysatorer är ett. ex.empel. Introduktionen av elbilar i Californien är ett annat. På engelska kallas detta för "technology forcing". Risken är dock att bilisterna sätter sig på tvären inför ny teknik. Vi vet inte om människor i Californien verkligen kommer att köpa de elbilar som skall saluföras från 1998. Ett annat exempel på motstånd mot ny teknik från bilisternas sida erbjuder den nya informationstekniken. Det skulle i dag eller i morgon vara möjligt att drastigt minska olyckorna på vägarna, om man införde mer av automatiserad förarkontroll, t.ex. av att den tillåtna maxhastigheten inte överskrids eller att en av alkohol påverkad förare inte kan starta bilen. Det publika motståndet mot införandet av sådan teknik antas allmänt vara betydande, vilket gör saken till en politiskt het potatis.

En teknisk åtgärd som nog kan vinna allmänt gillande är att energiåtgången per kilometer skulle kunna minskas med ny teknik. Genom att höja effektiviteten i användningen av konventionellt bränsle skulle man i princip kunna få ned energiförbrukningen och därmed utsläppen till kanske hälften av dagens nivåer. Återigen i princip. En studie från Frankrike visar att man kunnat minska energiåtgången per fordonskilometer med 25 procent men att denna vinst mer än väl ätits upp av tre motverkande krafter: För det första har antalet fordon ökat och därmed antalet körda kilometer på vägarna. För det



andra har trängseln ökat vilket lett till mycket mer tomgångskörning av motorerna med ökad energiförbrukning och ökade utsläpp som följd. För det tredje har bilanvändarna valt att satsa på bilar med starkare motorer, som i sin tur kräver mer bensin per kilometer än en motorsvagare bil. Vad man vann i Frankrike på karusellen förlorade man alltså på gungorna (och mer därtill).

Tekniska lösningar är emellertid attraktiva. De är oftast politiskt okontroversiella (ingen är av ideologiska skäl emot en katalysator). Att utveckla ny teknik innebär för viktiga grupper i samhället möjligheter till intressanta arbetsuppgifter och större inkomster. Likafullt kan man inte se tekniska lösningar som en patentmedicin, när det gäller den växande bilismens problem.

• Planering som lösning

Med begreppet 'planering' förknippar jag en mängd åtgärder. Det kan handla om utbyggnaden av vägsystemet. Det kan röra sig om stora satsningar på kollektivtrafik. Men det är naturligtvis också fråga om planering i mer inskränkt mening, dvs. stadsplanering och regional planering. Dess syfte är ju att motverka uppkomsten av stora resebehov. Till sist räknar jag i begreppet 'planering' också in vanlig trafikplanering vars syfte är att få den reellt. ex.isterande trafiken att flyta så säkert och snabbt som möjligt.

Planering är ett begrepp som är utsatt för stora svängningar i den offentliga diskussionen. Ibland ser man planering som ett förnuftigt sätt att hantera komplicerade problem i samhället. Ibland finner man planeringen mindre angelägen och hänvisar i stället till marknadens förmåga. När det gäller bilismens problem, kan man bara kort konstatera att marknaden hittills inte lyckats särskilt bra.

Det betyder emellertid inte att planering skulle vara en universallösning på bilismens problem. Vissa perioder satsas det mycket på vägbyggen i syfte att effektivisera transporterna och att minska trängsel och olyckor. Samtidigt tas sådana beslut i en föreställning om att satsningar på så kallad infrastruktur

under ekonomiskt svaga perioder är en klok politisk åtgärd. Vårt eget land under 1990-talets kris ger goda exempel på detta sätt att tänka. Hur det nu må förhålla sig med den saken, bilismens problem löses knappast genom mer vägbyggen i länder med en redan god vägstandard.

Att satsa stort på kollektivtrafik är en åtgärd som miljövänner ofta föreslår. Problemet är att de gångna decenniernas utveckling, som givit upphov till ett genuint bilsamhälle, gör det svårt i dag att förse många glesa bostadsområden i städerna med bra kollektivtrafik. En annan svårighet utgörs av det faktum att det erfarenhetsmässigt är svårt att locka över bilister till kollektivtrafiken. En eventuellt ökande resandeström med kollektiva färdmedel utgörs därför ofta av tidigare cyklister och av sådana som förut inte reste så mycket överhuvudtaget. Det begränsade intresset för att åka kollektivt leder till att kollektivtrafiken behöver stora samhälleliga subventioner för att gå runt. Samtidigt leder den glesa resandeströmmen till att utsläppen per person kan bli betydligt större för busspassagerare än för bilpassagerare.

Den egentliga stadsplaneringen inrymmer ju stora möjligheter till att minska reseavstånd. Detta gäller åter i princip. I verkligheten byggs det i dag få nya bostadsområden. Man måste alltså länge än leva med de stadsstrukturer som formades under den stora expansionsperioden under 60-tal ("sovstäder") och 70-tal ("radhusmattor"). Det som kan påverkas i dag är förläggandet av arbetsplatser och detaljhandel. Här har dock samhället i form av kommun och stat begränsade möjligheter att påverka lokaliseringen. Framväxten av stora köpcentra avsedda för bilburna kunder slår redan i dag ut delar av den lokala detaljhandeln. Stadsplaneringens möjligheter finns där således men de är, som sagt, begränsade och det tar lång tid innan de får någon effekt på resandeströmmen. En besvärande omständighet i sammanhanget är också att det man kan påverka med stadsplanering är pendlingsresor och serviceresor. Fritidsresorna blir inte med nödvändighet kortare eller färre. Snarare blir det tvärtom. Om människor inte behöver lägga så mycket pengar och tid på dagliga resor till arbete och service, kommer de sannolikt att använda de sparade pengarna och den sparade tiden till att utsträcka sina resor på sin fria tid. Det är i varje fall en tydlig tendens i dagens värld.

• *Politisk styrning av bilanvändningen*

Alltsedan bilarna började rulla på sekelskiftets dåliga vägar, har politikerna sökt reglera användningen av bilarna på olika sätt, t.ex. genom införande av hastighetsgränser och krav på körkort för föraren. När det gäller att gripa sig an med bilismens samlade problem, står i princip tre handlingsvägar till politikernas förfogande: information (propaganda), lagstiftning och ekonomiska styrmedel.

Information är ett trubbigt vapen i trafiksammanhang. I Göteborg råder vissa vintrar dagar med inversion (spärrskikt över jordytan som hindrar t.ex. rök och avgaser att stiga uppåt). Då brukar myndigheterna informera om situationen och vädjar samtidigt till bilägarna om att lämna sina fordon hemma. Sådana aktioner ger dåliga resultat. Det kan förklaras på olika sätt. Aktuell forskning visar bland annat att myndigheterna ofta bär sig olämpligt åt, när de genomför en informationskampanj. Undantag finns dock. När högertrafiken infördes i Sverige 1967, blev den samlade informationskampanjen en stor framgång.

Lagar och regler för vägtrafiken är då mycket effektivare. Det finns dock alltid trafikanter som väljer att strunta i vad lagen eller regeln säger. En betydande polisinsats är därför alltid nödvändig, om man skall nå stora effekter med lagstiftning. Polisen kan dock för närvarande bara avsätta begränsade resurser för trafikövervakning.

Som en följd av detta, har sedan många år ekonomer i allmänhet och miljöekonomer i synnerhet föreslagit politikerna att använda hårda ekonomiska styrmedel för att komma till rätta med trafikproblemen. Högre skatt på bensin är en möjlighet. Det ger på sikt en minskad bensinförbrukning som innebär mindre energiåtgång och mindre miljöbelastning. Biltullar eller så kallad "road-pricing" är en annan möjlighet. Med "road-pricing" menas avgifter som kan varieras både över tiden och över vägsträckan. Det är, menar ekonomerna, ett smidigt system om man vill kapa trafiktoppar och minska belastningen på utsatta vägsträckor. Politikerna har i regel inte nappat på de mer radikala varianterna av de ekonomiska styrmedlen. Norge är det enda land som hittills infört biltullar kring de största städerna. Vi får se hur det går i Sverige. Skälet till politikernas ovilja att lyssna till ekonomerna är deras kun-



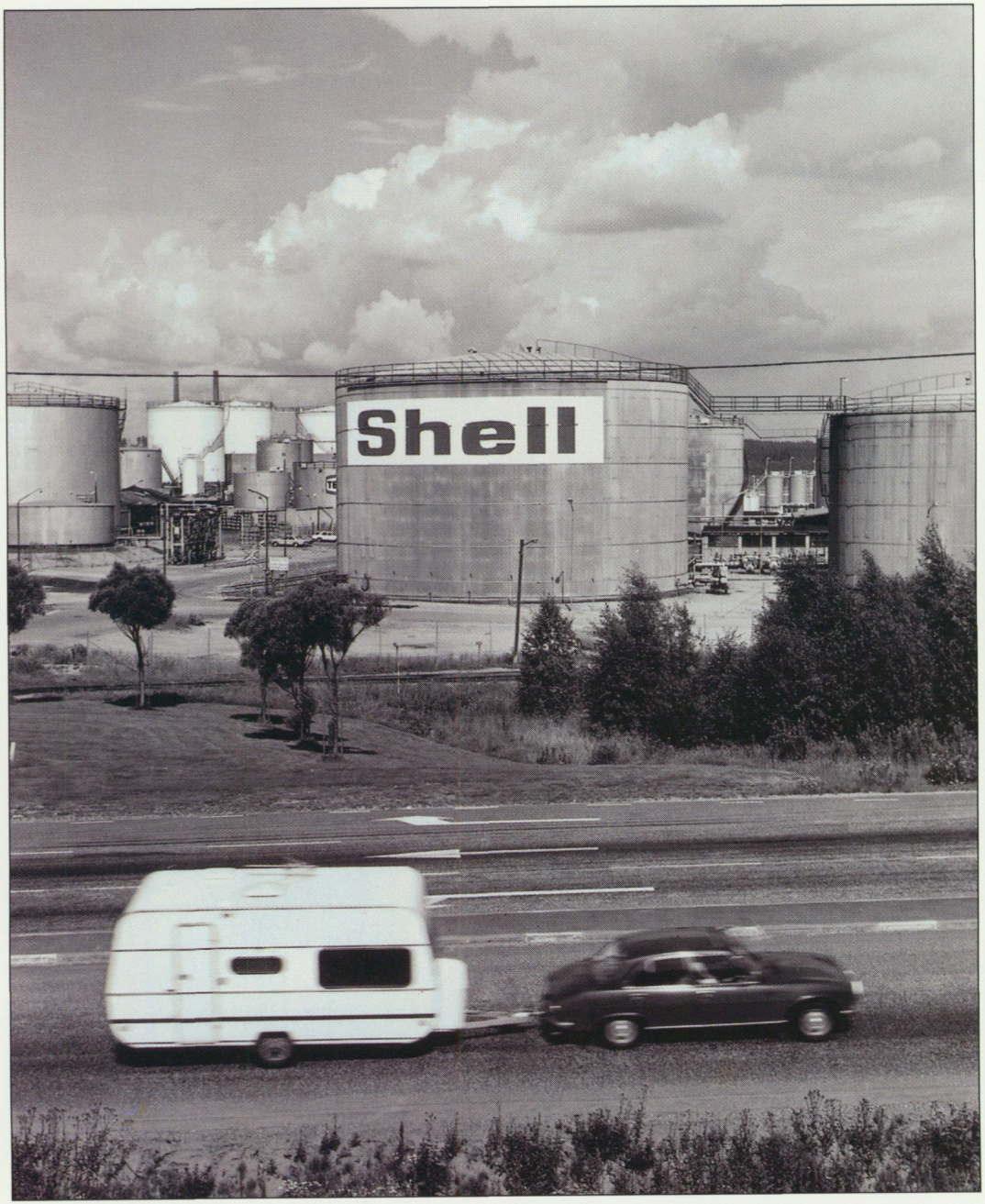
FOTO: MATS LANDIN.

skap om hur deras väljare brukar reagera på kostnadsstegringar i samband med bilanvändning.

Hinder för goda lösningar på bilismens problem

Den traditionella trafikpolitiken har arbetat med olika kombinationer av åtgärder hämtade från de tre kategorier som vi nu gått igenom. Framgången för transportpolitiken har varit begränsad. I många länder (t.ex. England, Frankrike, Holland, Italien) brottas man i dag med svåra trängselproblem. Antalet dödade och svårt skadade på Europas (EU:s) vägar är fortfarande skrämmande högt som jag påpekade ovan. Miljöpåverkan från trafiken är omfattande och en bilflotta driven av oljeprodukter (bensin eller diesel) lever farligt i en värld, där en stor del av oljan pumpas upp i politiskt instabila områden. Om man sedan beaktar att det nya målet för trafikpolitiken är att säkerställa en "hållbar rörlighet" (eller "sustainable mobility", som det heter i EU:s gemensamma transportpolitiska program från 1992), blir bilden än mer bekymmersam.

Skälet till att det ser ut som det gör är att det finns ett antal hinder eller barriärer för goda lösningar. Dessa hinder är av tre slag. Den första typen utgörs



E4:an, juli 1979. FOTO: BO GYLLANDER.

av vad man kan kalla "strukturella hinder". Det är svårt, som jag visade ovan, att "planera bort" transportproblemen genom att städerna ser ut som de gör och genom att de förändras endast långsamt. Det är också svårt att skapa system med bra kollektivtrafik av samma anledning. Att å andra sidan förändra ett tekniskt system som bilvägsystemet är överhuvudtaget svårt och tar lång tid, även om alla skulle vara eniga om målet.

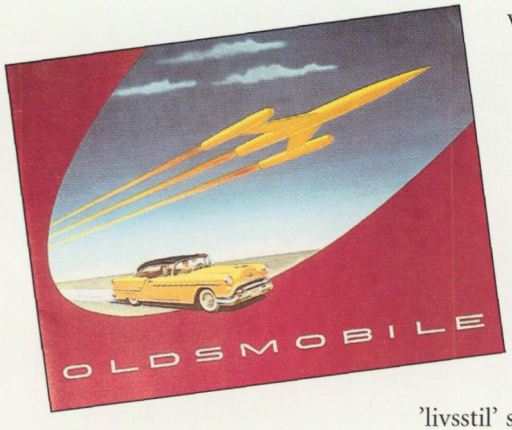
Den andra typen av hinder består i att det, som vi sett, finns intressen som inte accepterar en viss förändring. Oljebolagen kan ju inte vara entusiastiska över införandet av alternativa bränslen. Bilindustrin vill fortsätta att göra det som den är bra på, dvs. bensinbilar och diesellastbilar. Motororganisationerna motverkar energiskt tanken att lägga nya ekonomiska pålagor på bilisterna. Motståndarna till en viss förändring har goda möjligheter att motarbeta sådana förändringar som de ogillar (t.ex. genom lobbyverksamhet).

Den tredje typen av hinder ligger hos bilanvändarna själva. Det finns en rad tecken på att bilen för många bilanvändare representerar mer än ett transportmedel. Aktuell forskning, speglad inte minst i denna volym, visar på detta. Barn i bilfamiljer växer in i föreställningen att biltransport är det naturliga sättet att resa på. Många unga ser sedan körkortet som en biljett till vuxenvärlden. Vissa unga manliga förare formar sin maskulina identitet genom djärva chanstaganden i samband med bilkörning. Den unga familjen bygger sin gemensamma tillvaro till en betydande del på utflykter i familjebilen. Den moderna yrkesarbetande kvinnan ser bilinnehavet som både en förutsättning för och ett synligt uttryck för sin nyförvärvade frihet och självständighet. Den pigge pensionären säljer inte sin bil och sätter sig still som förr utan vill vara rörlig och delta i livet ännu ett antal år.

Allt detta betyder att den moderna livsstilen i hög grad är byggd kring bilen.

Bilismen och livsstilen

I den transportpolitiska debatten har man på sistone börjat föra in tanken på nödvändigheten av livsstilsförändringar på transportområdet, om man skall kunna skapa "en hållbar rörlighet". Därmed rör man vid djupare frågor än tidigare. Det handlar om utvecklingen av vår genomsnittliga rörlighet. Skall den kunna fortsätta att öka som den gjort i 100 år och skall en så stor andel av



våra förflyttningar i framtiden verkligen äga rum i bil? Detta senare är också en fördelningsfråga. I dag sker 75% av alla personresor i EU med bil, samtidigt som 40% av alla hushåll saknar daglig tillgång till bil.

Diskussionen om livsstilsförändringar aktualiserar emellertid frågan om hur begreppet 'livsstil' skall definieras. Detta begrepp kan, enligt en vanlig vetenskaplig uppfattning, referera till tre olika fenomen: för det första till ett kollektivt beteende hos en viss befolkning (t.ex. den amerikanska livsstilen till skillnad från den japanska). Det kan för det andra referera till beteendet hos en klass eller en grupp i den samhälleliga hierarkin (en borgerlig livsstil till skillnad från en proletär). Det kan till sist referera till den individuella livsstilen hos en person (som t.ex. kan vara bohemisk). Livsstilar består inte bara av vissa vanor och beteenden utan också av valet av vissa symboliska attribut som meddelar något om personen i fråga. Det kan gälla personlig identitet, social tillhörighet eller önskan om synlighet i samhället. Livsstilar bildar mönster som är igenkännbara för en iakttagare (ungefär som man känner igen en handstil).

Bilen spelar i dag en viktig roll för formandet av livsstilar. I den amerikanska livsstilen är bilen en självklarhet. I bilens första tid var bilinnehavet som sådant ett tecken på social status. Senare blev innehavet av vissa bilmärken kända symboler för tillhörighet till en viss samhällsklass eller samhällsgrupp. Individualistiska bilister söker forfarande ofta sätta sin egen prägel på sin bil t.ex. genom val av extra utrustning. Bilbyggeri är ett extremt exempel på detta beteende.

Bilens roll i ett långsiktigt hållbart samhälle kan knappast bli densamma som i det konsumtionsinriktade industrisamhälle vi känner. En sådan förändring av bilens roll kommer att förutsätta livsstilsförändringar. Sådana sker ju hela tiden i en människas liv som vi såg ovan. Också i samhället kommer för-

ändringar att inträffa med tidens gång. Dagens form av bilism kommer att gå till historien.

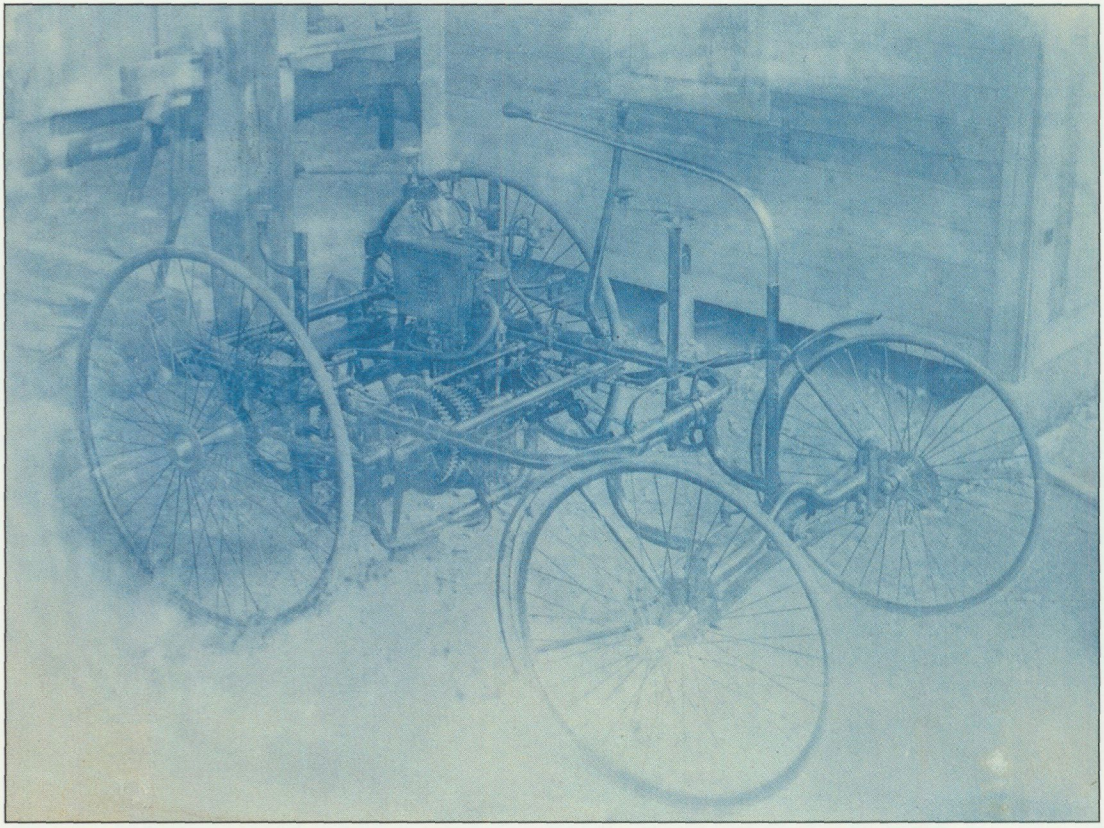
Bilismens framtid: två slutsatser

Om man till sist sammanfattar vad som sagts i denna artikel kan man för det första påstå att bilismens framtid inte avgörs av teknisk utveckling eller politiska beslut på nationell eller kommunal nivå. I stället är det fråga om kulturella processer: Morgondagens livsstilar kommer att avgöra bilens framtida roll i samhället.

Eftersom det brådskar att skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart samhälle (för att inte lasta över denna uppgift på nästa generation), finns det för det andra all anledning att diskutera våra aktuella livsstilar i allmänhet och vårt förhållande till bilen i synnerhet. Det är viktigt att den debatten inte förs av ett litet antal intresserade utan att allmänheten blir engagerad. Med tanke på bilens djupa förankring i vår västerländska kultur, kommer i så fall debatten att bli mycket livlig, för att inte säga hetsig, eftersom den rör vid en rad frågor, som är känsliga för många av oss.



Ur Peugeots annonskampanj, 1996.



Det enda fotot av det fordon som troligtvis föreställer den bil av märket Peugeot som visades i Göteborg 1891. Fotografiet är taget hos Vulcan i Norrköping som planerade att ta upp tillverkningen. FOTO: TEKNISKA MUSEET.

Bilens historia före 1900

GERT EKSTRÖM

Självgående vagnar

Som många gånger tidigare i teknikhistorien så har tiden plötsligt blivit mogen för en viss konstruktion eller uppfinning. Det är inte ovanligt att flera konstruktörer och uppfinnare arbetar med samma idé och mot samma mål, helt oberoende av och ovetande om varandra. Så har även varit fallet med bilen. Genom "tillfälligheternas spel" har billiknande fordon kommit fram och som vanligt vill konstruktörer i flera länder hävda att just de var först.

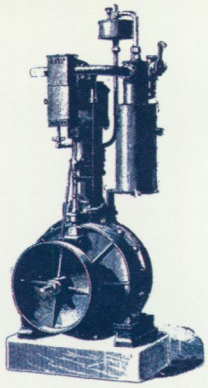
Fransk-tyska kriget

Fransk-tyska kriget varade från 1870 till 1871 och än en gång visade det sig att krig och militär upprustning blev ett avstamp för en ny industriell utveckling. Krigsslutet följdes av en kortare tids högkonjunktur där skickliga vapenarbetare och en intakt krigsindustri stod redo för civil tillverkning. Cyklar och symaskiner var exempel på lämpliga produkter där finmekanisk kunskap krävdes.

De två viktigaste förutsättningarna för att utveckla en motordriven självgående vagn, en lätt motor med högt varvtal och de luftfyllda gummidäcken fanns dock ännu inte.

Utvecklingen i Tyskland

Köpmannen Nikolaus August Otto och ingenjören Eugen Langen utvecklade 1861 en motor som de patenterade 1866–67. 1871 grundade de "Gasmotoren Fabrik Deutz" där Gottlieb Daimler (1834–1900) anställdes som teknisk chef 1872. Från sin tidigare arbetsplats tog Daimler med sig Wilhelm Maybach



Den motordrivna bilens genombrott möjliggjordes genom den snabbgående, lätta bensinmotor som utvecklades av Gottlieb Daimler och Wilhelm Maybach 1883–85.

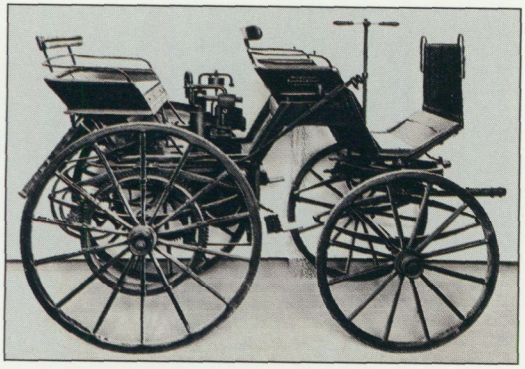
(1847–1929) som blev chefskonstruktör på företaget. Ottomotorn var visserligen en fyrtaktsmotor, men i början en tung lågvarvig motor för stationärt bruk. Men det var Daimler och Maybach som skapade förutsättningarna för den industriella tillverkningen av Ottomotorn.

Daimler och Maybach lämnade företaget 1882 för att på egen hand utveckla motorn. Efter ett par grundläggande förbättringar och patent visades en liten bensinmotor 1885. Den provkördes i en "ridvagn", en 1860-talscykel med två trähjul och två stödhjul vid sidan om motorn. Motorn som var relativt svag (0,5 hk) var, tack vare sina små dimensioner, möjlig att montera in, först i en cykel och senare i vidareutvecklingen "bilen" som egentligen var en hästvagns- eller cykelliknande tre- eller fyrahjulig vagn.

Carl Benz

Carl Benz (1844–1929) gick in för att utveckla ett alternativ till Ottomotorn. Han blev tvungen att använda tvåtaktsprincipen av patentskäl. 1879 kunde en motor provas som gav 1 hk vid 2–300 varv/minut.

För att påskynda utvecklingsarbetet startade Benz med samarbetspartners 1883 företaget "Firma Benz & Cie, Rheinische Gasmotorenfabrik" i Mannheim. Redan 1885 tillverkades där 1 och 5 hk stationära motorer. Efter patentstrider kunde Benz senare även börja tillverka fyrtaktsmotorer.



Daimler 1886 bygger på konstruktionen hästvagn och har en stående motor bakom "kuskbocken".

Daimler och Maybachs motorer var tekniskt överlägsna, men Benz kunde 1886 patentanmäla sin trehjuling byggd med inspiration från cykelkonstruktion som "fordon för motordrift". Benz sade att "stationära motorer sålde bra men publiken höll sig totalt avvisande till det nya samfärdsmedlet".



En ångtraktor drar en hästvagn. Tävlingsekipaget tillverkat av Dion-Bouton, 1887.

I Tyskland var vägarna vid den tiden förhållandevis dåliga och sportintresset, med bilen som tävlingsredskap, var lågt.

Delvis, på grund av en lågkonjunktur vid mitten av 1890-talet, gick utvecklingen mer långsamt men också med en viss teknisk tillbakagång. Vid sekelskiftet var antalet bilar i Tyskland runt 1 500.

Frankrike

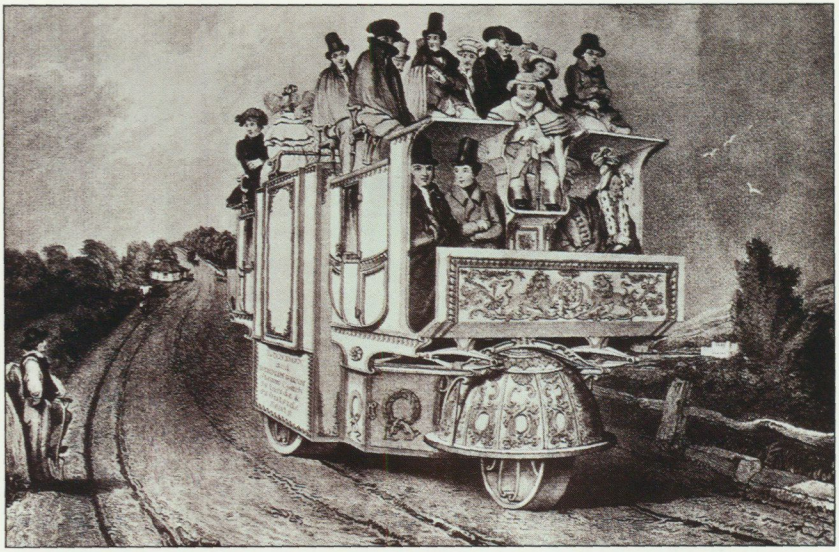
Den första fungerande förbränningsmotorn konstruerades av Etienne Lenior 1860. Senare tillverkades Daimlers motorer på licens i Frankrike. "System Panhard" utvecklades så att bilarna fick växellåda och vattenkylning samt motorn fram, en placering som också är mest förekommande i dag. Bra vägar och ett stort tävlingsintresse påskyndade bilens utveckling, även vad det gäller el- och ångbilar. Två alternativ som på grund av elbilens korta körsträcka och ångbilens storlek och långa starttid kom att slås ut.

Cykel- och biltillverkaren Peugeot insåg reklamens betydelse och en konkurrens utvecklades på banorna, mellan Panhard och Peugeot och andra tillverkare. Tävlingar hölls 1887 och 1893 och därefter årligen. 1895 var det 60 ekipage som startade.

Många djurvänner stödde utvecklingen – hästplågeriet skulle med all säkerhet minska.

Vid sekelskiftet fanns inte mindre än 8 000 bilar i Frankrike.

Greve Albert de Dion lyckades förbättra Daimlers motor och därmed påskynda utvecklingen. Greven satsade kapital på en liten motor med högt



Flera ångbussar byggdes i England. De vackert utstyrda, tunga bussarna kunde ta ett 20-tal passagerare. Denna gick London–Birmingham 1833. FOTO: TEKNISKA MUSEET.

varvtal. Dion-Boutons motor kunde användas både i landsvägsfordon och i båtar. Från 1889 till 1902 tillverkades denna motor i 33 000 exemplar.

England

Landsvägstrafik började redan under första hälften av 1800-talet med stora hästvagnsliknande, ångdrivna bussar. Dessa var svårstyrda och de dåliga, olämpliga vägarna gjorde inte saken lättare. Förutom dessa ångbussar fanns det flera tidiga järnvägar och ett utbyggt kanalnät.

Ett dråpslag mot utvecklingen av landsvägsfordon blev "Röda flagglagen". Där stadgades 1865, att 55 meter framför ett fordon skulle det gå en man med en röd flagga, alternativt röd lanterna efter mörkrets inbrott. Järnvägsföretagen stödde naturligtvis denna lag som kom att gälla i hela 31 år, fram till 1896.

Biltävlingar var förbjudna i England och i en lag stadgades att högsta fart i stad och tättbebyggt område fick vara 3,2 km/tim och på landsbygd 6,4 km/tim. Men det fanns ett stort intresse för att tillverka och utveckla bilkon-

struktioner i England, större än i Tyskland. Trots "Röda flagglagen" hade England tekniskt sett ett visst försprång. Antalet bilar vid sekelskiftet var omkring 500.

USA

Även i USA hämmades utvecklingen men av annat skäl: Seldenprocessen. Juristen George Selden lämnade 1879 in en allmänt hållen patentansökan angående ett förbränningsmotordrivet fordon. Patentansökan, som godtogs först 1895, hämmade utvecklingen. Selden ansåg sig ha patent på "bilen" trots att billiknande fordon byggts tidigare i Europa. 16 tillverkare betalade licensavgift men Henry Ford var en som processade vidare. Han ansåg att hans första bil byggts 1894 (snarare var årtalet 1896). Ford gick segrande ut ur striden tillsammans med andra biltillverkare.

I bilismens barndom i USA ville man ha bilen som ett nyttofordon. Många föredrog de tystgående elbilarna eller de snabbare ångbilarna. På 1890-talet stod det och vägde om bensinmotorn skulle segra eller inte. Vid sekelskiftet fanns det 6 000 bilar i USA varav en femtetdel drevs med bensin. De andra drevs med ånga respektive el, och de fanns ungefär lika många el- som ångbilar.



Oldsmobile var den första bil som tillverkades i större serie. Prins Eugen ägde en sådan kring 1903. FOTO: TEKNISKA MUSEET.

Sammanfattningsvis kan man säga att bilen "föddes" i Tyskland, medan Frankrike kom tidigt igång med flera tillverkare och flera förbättringar. Efter sekelskiftet tog USA ledningen som automobiltillverkare.

Även i andra länder, i första hand europeiska, byggdes några få bilar före 1900 men den huvudsakliga utvecklingen pågick i de större, ovan nämnda länderna.

Bilen kommer till Sverige

Om man vill undersöka hur vår egen "bilhistoria" ser ut stöter man på många svårigheter. Dels skrevs det inget eller mycket lite i pressen då de första automobilerna gjorde sitt intåg i landet. Dels finns det motsägande uppgifter i det som skrivits genom åren. Den här sammanställningen har säkert också sina brister bland annat på grund av att källmaterialet är så litet. Men den är ett försök att komma sanningen närmare.


INNOVATION COUPRANT.

Vid Stureplatsen, midt emot östra gafveln af
Industriutställningen:
Stor fransysk
Mekanisk och Elektrisk utställning
af
Nutidens senaste uppfinningar:
Ångmaskiner af alla system, Gasmotorer,
Petroleummotorer, Varmluftsmotorer etc. etc.
Elektrisk afdelning:
Urverk – Mekaniska automater –
Obs.! Två Edisons nyaste Fonografer!
Nytt! Nytt! Nytt!
Grammophon (Talmaskin).
Entré: 1sta plats 50 öre.
2:dra plats 25 öre.

Annons för utställning i Göteborg, 1891.

Här presenteras, i kronologisk följd, en sammanfattande historik över de bilar som importerades eller byggdes i Sverige till år 1900.

1891

På en industriutställning i Göteborg visades en Peugeot, en fyrahjulig bil med två sittplatser och en enhästars Daimlermotor. I Göteborgs Handels- & Sjöfartstidning nämns den 12 augusti 1891 i förbigående "... ett fyrhjuligt fordon, det första i sitt slag där en motor ersätter dragare". Tidningen kommenterar också:

"Lyckas man i stort genomföra användandet af denna kraft till lands och vatten, och ställa sig icke prisen avskräckande, så kommer troligen uppfinningen att spela stor roll för samfärdseln."

Även i Göteborgs-Posten stod i augusti ett litet kåseri med bland annat följande innehåll: "Ni har väl sett en liten vagn, som går på våra gator utan hästar. Inga hästar som behöfver ryktas, vattnas – och som skena – intet foder och intet djurplågeri.

En sådan vagn blifver snart en nödvändighet för våra firmor, en vagn som kan skötas af en person som godt kan lämna sina "hästar" på gatan utan att



Bröderna Cederholms första bil fotograferad i Ystad 1893. FOTO FRÅN BIRGIT DALHAMN, STOCKHOLM.

blifva pliktfälld af polisen. Den kan ju vara försedd med ett säkerhetslås. Om hundra år behöfva vi inga hästar annat än till lyx. Bara till ridning."

P-böter och biltjuvar var ännu inte påtänkta!

Bilens vidare öden i Sverige går inte att följa. Den kan ha sålts vidare till AB Mek. Verkstaden Vulcan i Norrköping, som hade för avsikt att starta biltillverkning med denna som förebild.

1892

Tyvärr är, som tidigare nämnts, tidningarna mycket knappa med information om tidiga bilar. Om inga fler importerats så är bröderna Jöns och Anders Cederholms hembyggda ångbil vår andra bil. Jöns var målare, Anders smed och med hjälp av vagnmakare Eliasson i Ystad byggdes bilen 1891–1892. Den hade en liten encylindrig stående ångmaskin av en typ som var vanlig i ångslupar. Den stående pannan eldades med ett flertal brännare som påminde om

ett fotogenköks. 1892 var åkdonet färdigt för provtur. Att det var svårstyrt vittnar en samtida anteckning i Jöns Cederholms dagbok om. På provturen lyckades en av bröderna föra styrpinnen så att bilen körde fast i sand och maskinen delvis ramponerades. Bilen finns tyvärr inte bevarad men väl ett par bilder samt Jöns Cederholms dagböcker från tiden. Jöns hade besökt Industriutställningen i Göteborg 1891 och konstaterade i sin dagbok att han sett "två stationära fotogenmotorer med elektrisk tändning", men 1891 var hans ångdrivna bil, "ångvelosiped", redan påbörjad.

1894

Tredje bilen i landet torde Jöns och Anders andra ångbil vara. Delar från den första togs till nybygget. Nu blev det en liggande tvåcylindrig ångmaskin och en panna som placerades bak, under kuskbocken. Pannan eldades som tidigare med ett flertal brännare för fotogen. Denna bil finns bevarad i Ystad och dåtida och samtida forskning daterar den till 1894. Sedan några år är ångbilen renoverad och körklar. Styrningen är direkt, likaså inkoppling av maskinen. Det gör att den är svårkörd och stegrar sig lätt om man inte är försiktig. Vattenbehållaren är för liten, någon kondensor för återvinning av ånga finns inte, så körsträckorna mellan vattenpåfyllningarna blir korta.



Bröderna Cederholms och vagnmakare Eliassons andra bil från 1894.
Bilen finns bevarad av Ystads museum.
FOTO: BENGT ASON HOLM.

1896

Margarinföretaget Pellerin i Göteborg importerade en fransk bil, en Panhard & Levassor. Den skulle användas för att göra reklam åt det PR-medvetna företaget. Med denna företogs många långresor på egna hjul men också på järnväg enligt tidningsnotiser från 1898. Med "vagnförare" Oskar Erikson och Pellerins "reklamchef" väckte den svårstartade bilen stor uppmärksamhet då

de besökte lokala tidningsredaktioner. "Ekipaget kostar 10 000 francs och är således väl dyrt för att vinna spridning här i Sverige."



Gustaf Eriksons åkvagn från 1898. FOTO: SCANIA.

1897

Några få biltillverkare i Europa hade nu fått igång en liten serieproduktion av bilar. De bilar som importerades var i första hand europeiska. Några studieresor företogs av intresserade svenskar för att eventuellt kunna starta biltillverkning i Sverige. Gustaf Erikson (1859–1922) gjorde en resa i Europa inför arbetet på Sveriges första förbränningsmotordrivna bil. På uppdrag av Vagnfabriks AB i Södertälje (senare Vabis) började han 1897 i Surahammar bygga en bil med fotogenmotor av mycket egen konstruktion. Bilen provkördes troligen först 1898 och var fram till 1902 "experimentplattform" för flera olika motorer och placeringar. Bilen i 1902 års utförande finns bevarad på Tekniska Museet i Stockholm.

En eller två i Frankrike tillverkade Léon Bollée importerades. Dessa var pålitliga trehjuliga bilar av lite annorlunda konstruktion med motorn liggande längs bilen. I julinumret av "Hjulsport", en tidning för cykelsporten, kan man läsa: "En motorvelociped af den Bolléeska typen, – finnes på utställningen, der den fått plats strax till venster vid stora ingången." Utställningen var Allmänna Konst- och Industriutställningen på södra Djurgården. Ägarna fick köra med bilen före kl 8 på morgonen och efter kl 22 på kvällen. Anledningen var att de störde trafiken i det dåtida Stockholm med dess många hästar, cyklister och flanörer.

Denna Léon Bollée är bevarad på Tekniska Museet. Den har ägts av den då kände stockholmsprofilen Henning Forslund som vid förvärvet på 1930-talet berättade: "Jag ledde ut den på gatan sen köpet var klart, steg i och körde –

utan tanke på trafikregler, för såna fanns inte den tiden. Och iförd hög hatt. Det hade man ju oftast. Mitt första mål var Drottningholm, dit det gick galant trots backar och allt! Passageraren satt i den här bilen framför chaufförен, ratten var vid sidan om bilen på höger och växelspaken på vänster utsida.

Farten var inte hög: på slätmark femton kilometer. Det ansågs mycket då. För femtonkilometerskörning åkte jag fast några år senare, det var 1900. En poliskonstapel sprang i kapp bilen och högg mig i rockskörten och förbjöd mig köra med sådan förfärlig fart. Det blev 10 kronor i böter. Jag hade kört i överdådig framfart – skritt (6 km/tim) var tillåtet.

Vi körde på gasolja, som fanns i lysoljeaffärer. Så det var bara att stanna vid en sån och hälla på. Bensin fanns bara på apotek på den tiden och kostade femtio öre för en liten flaska."

1897 importerades även en bil till Göteborg, sannolikt en i Frankrike tillverkad bil, av byggmästare H. Dähn.



Henning Forslund med två damer i en Léon-Bollée 1896 eller 1897. Två sådana bilar importerades, denna av ingenjörerna Holmgren och Norling till 1897 års utställning.
FOTO: TEKNISKA MUSEET.



Kronprins Gustafs Daimler 1899 hade motorn placerad fram. Den blev Sveriges första droskbil. FOTO: ANTON BLOMBERG.

1898

Notiserna i samtida tidningar är få. Med bestämdhet vet vi dock att Pellerins i Göteborg köpte ännu en bil, en eldriven tillverkad i Frankrike. Den tidigare omnämnda Léon Bollée-trehjulingen kom i ännu ett exemplar till Sverige 1898, inköpt av en ingenjör G. Wollert som lät sig köras sittande fram med en uniformsklädd, storväxt privatchaufför vid spakarna bakom.

1899

Detta år får betraktas som ett genombrottsår, även om utvecklingen gick långsamt i Sverige. Vägarna och gatorna var mycket dåliga och stor skepsis rådde för detta nya transportmedel eller "sportredskap". Järnvägarna var däremot väl utbyggda och ångbåtstrafiken omfattande. Det låg status i att äga och köra en bil. Många kungahus skaffade tidigt bilar som komplement till och ersättare för hästarna. Genom att kungahusen köpte bilar blev det snabbt höjd status för gemene man att skaffa bil. Redan 1899 var kronprins Gustaf, senare

Gustav V, på besök i Tyskland där han beställde en 5 hk Daimlerbil. I juli 1899 levererades bilen, en "droska" av kombinerad kupé- och victoriatyp med en 5 hk bensinmotor. Priset var 9 000 kronor och i det ingick att en montör följde med från Tyskland. Redan efter knappt en månad hade kronprinsen tröttnat, bilens motor var för svag och krånglade. I slutet av juli blev bilen "taxi" och uthyrdes som hyrkuskekipage i Stockholm.

Samma år importerades den första lastbilen till Göteborg från Daimler, Tyskland av AB J.A. Pripp & Son. I maj 1900 provkördes bilen med en last av "ett antal representanter för pressen". I en tidning kunde man senare läsa "Vagnen kan bära ej mindre än 3 000 kg last på slät väg. Farten kan uppdrifvas till 4, 7, 10 och 14 km/tim. Lastautomobilens praktiska nytta hafver firman redan kunnat konstatera och det dröjer nog ej länge innan dennas exempel följes av andra. Ju förr de lantliga fålarna blifva vana vid 'schäsen' desto bättre!"

Även den första bussen importerades, också den en Daimler, som gick i trafik i centrala Stockholm 4–12 juli 1899. I folkmun fick den namnet "Bullerbussen" som med sina järnskodda trähjul skakade fram på Drottninggatan. 12 personer rymdes och ett "kompetensbevis" utfärdades för föraren som "på ett för allmänheten betryggande sätt kan föra ifrågavarande omnibus". Redan samma år blev bussen ombyggd till lastbil, inköpt av Liljeholmens Stearinljusfabrik.

Ytterligare en Daimler "motorfyrahjuling" importerades av baron R. de Wendel i Göteborg, ett lätt fordon byggt på samma teknik som cyklarna.

I Idun 1899 beskrivs något som vi idag knappast skulle kalla bil. En trehjulig fransk Dion-Bouton, med en encylindrig luftkyld 1 1/2 hk motor och ett litet släp av hästvagnstyp som kallas "Victoria".

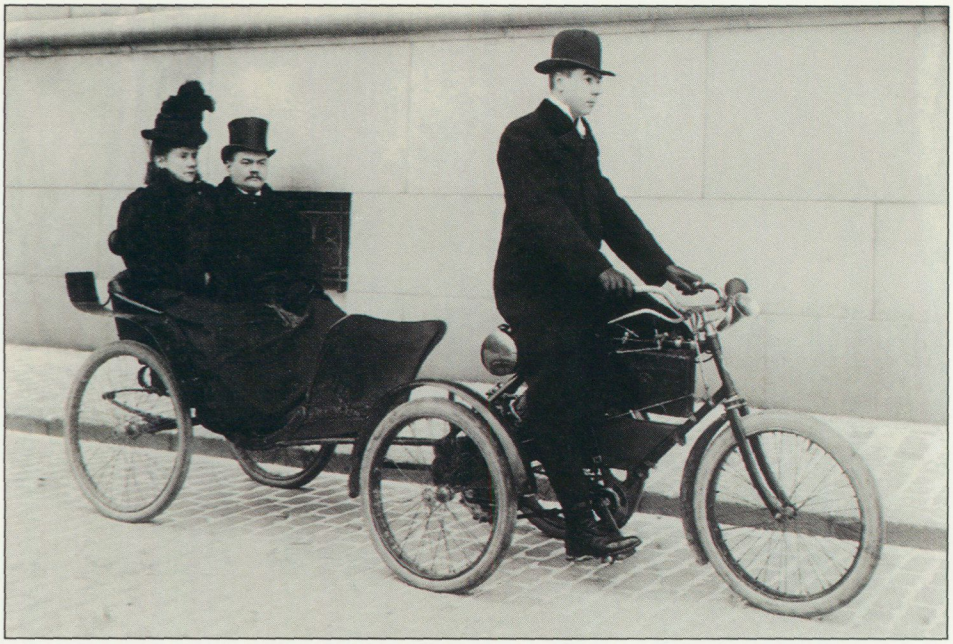
"Ett nytt storstadsdrag till Stockholms fysionomi har nu blifvit lagdt genom vår första automobil, som pigg och behändig kilar fram på våra gator under trafikanternas lifliga uppmärksamhet. Ty ännu är det ultramoderna fortskaffningsmedlet här tillräckligt nytt att väcka den goda hufvudstadspublikens lättrörliga nyfikenhet. Men snart, mycket snart, då tjoget, ja kanske hundratalet fullt af automobiler af allsköns typer sno sig fram mellan ekipager, spårvagnar och bicyklar, komma vi att ställa oss lika blaserade gent emot dessa sekelslutets



Pripps Daimler lastbil var den första i Sverige. Hjulen var skodda med gummiringar, motorn hade två cylindrar. FOTO: TEKNISKA MUSEET.



"Bullerbussen" 1899 ommålad för sin andra trafikuppgift, en sträcka den aldrig fick trafikera. FOTO: SPÅRVÄGSMUSEET.



Dion-Bouton 1899 i Stockholm. Denna trehjuliga motordrivna cykel med släpvagn kallades för bil.
FOTO: PRIVAT ÄGO.

fordon som någonsin de kontinentala hufvudstädernas invånare, för hvilka de redan länge varit hvardagsmat.

På vänlig inbjudan af Svenska Cyclebörsens innehafvare hr A. von Mentzer, hvilken från Paris infört denna vår första automobil, företogo vi härom dagen en liten utflykt på densamma genom Stockholm och dess närmaste omgifningar. Det var i sanning en angenäm färd! I den bekväma korgvagnen på mjuka gummihjul ilar den fram med en fart, som den beundransvärdt muskelspänstiga lilla gasmotorn kan öka på ända till 3 mil i timmen. Ingen rök, alltså heller ingen eld! En elektrisk gnista endast, som sätter maskineriet igång, och sedan fungerar det lydigare och precisare än det mest väl uppfostrade fullblod."

Som huvudrubrik hade man i Idun "Stockholms Första Automobil" men det är ju fel. Ett fel som dåtida journalister ofta gjorde sig skyldiga till och som ofta vilseleder "bilhistorieforskare".

Ytterligare två eller tre av dessa trehjulingar, som med släpvagn kallades

bilar, importerades varav en av Pellerins i Göteborg som försågs med lastflak bak.

Samma år importerades ytterligare några bilar, om uppgifterna är trovärdiga, en Peugeot eller Daimler till Norrköping, samt ett par bilar ute i landet.

1900

Kronprinsen köpte sin andra bil, en 7 hk Peugeot. Två elbilar importerades från USA, den ena till Stockholm den andra till Göteborg.

Harald Håkanson från Västerås byggde den första svenska elbilen. Han hade gjort studieresor till Tyskland som elektroingenjör och kopierade, tekniskt sett, ett tyskt elbilskoncept. Vid denna tid påbörjades också byggandet av ett par, tre bilar inom Sverige. Det var enskilda, tekniskt intresserade personers verk avsedda att drivas med ångmaskin eller förbränningsmotor.

Notiser som "En bil har synts på Malmös gator" och "Inga bilar får trafikera Hudiksvalls gator" kom in i de lokala tidningarna. En Benz Victoria 1899 köptes 1900 i Stockholm av apotekare Jon H:son Hedin i Lycksele. Den kom till mycket liten användning på grund av vägarnas dåliga skick. Likaså fabrikörerna Hahns i Örebro "Victoria Combination", tillverkad i Frankrike omkring 1900, kom till liten användning för att motorn krånglade.

Bilar för de tekniskt intresserade och för reklam

Sammanfattningsvis kan man utläsa att de som köpte bilar tidigt var, förutom kungahuset, fabrikörer, ingenjörer, läkare och andra bättre bemedlade samt företag. Omkring 20–25 bilar fanns det sannolikt i Sverige vid sekelskiftet.

Den första bilutställningen, i Stockholm 1903, gav oss mer bekantskap med det nya fortskaffningsmedlet. En eller två bilar såldes på utställningen och skepsisen var fortfarande stor bland allmänheten. Vid denna tid började några svenska företag tillverka bilar, ofta med utländska förebilder och några enstaka bilar av egen konstruktion blev till vid driftiga personers verkstäder.

1905, när vår andra bilutställning hölls i Stockholm, fanns det nära 200 bilar i Sverige varav 150 i Stockholm. Efter den tredje utställningen 1907 var isen bruten och vi började sakta vänja oss vid det nya fortskaffningsmedlet och utnyttja det.



När bilen drabbade landsbygden

VENDELA HEURGREN

Överklassens privilegium

En julidag 1917 fick Elina Pesonen för första gången i sitt liv se en bil. Hennes barndomshem i Nedre Soppero låg en bit från Lainioälvens strand vid färjeläget där hennes far arbetade. Här började landsvägen, som 1911 stod färdig till Karesuando. Denna dag kom fjärdingsmannen cyklande med meddelandet till fadern att landshövdingen skulle åka bil till Karesuando. Familjen fick brådtom att upplysa hela byn om tilldragelsen. Höbärgningen hade ännu inte börjat och många kunde lämna sina sysslor några timmar för att slå sig ner på stranden vid färjeläget. Någon tog med sig kaffepannan, gjorde upp eld och kokade kaffe. Spänningen var stor när den svarta Forden efter flera timmars väntan kom åkande. När bilen tog mark efter färjeturen, vinkade landshövdingen genom rutan. Alla bugade och neg. Tysta stod de där sedan och beundrade bilen den korta stund det varade. Den fick genast upp hög fart och försvann i ett moln av fint grus (KU 7139).

Omkring 1910 syntes de första bilarna på den svenska landsbygden. De var sällsynta och blev föremål för den här typen av uppmärksamhet. Bilarna ägdes av välbärgade personer med titlar som brukspatron, landshövding, direktör eller läkare. Landsbygden kännetecknades av tydliga maktstrukturer. Klassamhället var djupt rotat och många levde under husbondens, bolagets och patrons välde. Den beundran som den fattiga landsbygdsbefolkningen visade för bilen kan ses som ett uttryck för deras underdånighet inför överklassen. Bilen, som gemene man inte hade råd att hålla sig med, fick stå som symbol för den nya tiden och för en livsstil som var förbehållen de rika.

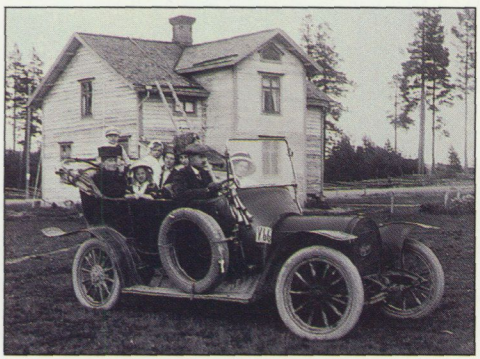
”Då vi barn hörde en bil komma på landsvägen klättrade vi upp på staketet

för att få bästa möjliga sikt över underverket, och där fanns vi kvar så länge den minsta skymt av bilen kunde skönjas. Då bilen var försvunnen gick vi ibland ut på vägen för att lägga oss ner och lukta i de spår som den lämnat efter sig. Vi trodde oss känna doften från stora världen, en värld befolkad av välmående överklass, en värld fylld av de ljuvligaste bensinångor" (KU 7070).

I herrgårds- och bruksmiljöer begapades de första bilägarna av statare och torpare. Herrgårdsbarnen på Bergvik-Ala kom i bil till skolan med livrékläddd chaufför. Statarbarnens beundran för den långa svarta bilen var oerhörd berättar en kvinna född 1914. Direktören vid Hyltebruk skaffade en Studebaker strax innan första världskriget. Bilen kördes av en chaufför och barnen betraktade honom "med samma beundran som man nu ser på en astronaut" (KU 6675).

Ett landsbygdsperspektiv

Inom ramen för Nordiska museets forskningsprojekt om bilen som kulturellt fenomen har jag studerat bilens introduktion på den svenska landsbygden i början av seklet (Heurgren 1995). Studien baserar sig på Nordiska museets frågelista 202, Vi och våra bilar (1977). 141 personer svarade på frågelistan. Huvuddelen av dessa var födda runt sekelskiftet och med ganska få undantag växte de upp på landsbygden. Männen sysslade med lantbruk i någon form, och majoriteten av de kvinnliga meddelarna var lantbrukarhustrur. Andra större meddelargrupper var lärare och arbetare. De flesta meddelare hörde till landsbygdens medel- och underklass, och deras perspektiv fick ligga till grund för min studie. Födda runt sekelskiftet var deras berättelser främst koncentrerade till barn- och ungdomsperioden och den uppseendeväckande introduktionen av bilen.



Handlanden John Vesterlund med familj. Bodum, 1913. FOTO: P. HEDSTRÖM

Den fascination och beundran som ovan beskrivits var ena sidan av landsbygdsbefolkningens möte med det nya tekniska fenomenet. Den andra sidan



Askjum Skattegården, Västergötland. Bilden tagen den 6 juni 1912.

var det klart uttryckta motståndet till bilen under 1900-talets första decennier. Vad låg bakom motståndet? Så småningom skulle bilen komma att vinna gehör även i dessa grupper. Vilka värderingar och influenser bidrog till att forma synen på bilen när den introducerades? Vilka var de första folkliga bilägarna?

Studien sträcker sig från sekelskiftet till andra världskriget. Under denna tid genomgick det svenska samhället en stor omvandling. 1900 var lantbruket huvudnäringen, endast en femtedel av befolkningen bodde i städerna. Emigrationen till USA var fortfarande hög. 1939 livnärde lantbruket bara en tredjedel av befolkningen. Under den här perioden sågs staden som idealet med maskiner, folkbildning och vetenskap. Sverige skulle resa sig ur fattigdom och förnedring och bli en modern industrination. Men man hävdade att utvecklingen bromsades av bönderna som levde på ett ålderdomligt sätt. Klyftan mellan stad och land växte. Stadsarbetarnas levnadsstandard var betydligt



högre än landsbygdsbefolkningens. Bondsöner, statare och pigor längtade efter ett bättre liv i staden och många valde att flytta (Frykman & Löfgren 1985:15,16).

Motståndet mot bilen

Bilens introduktion var "till stort förtret för både människor och djur", skriver en kvinna från Björnlunda i Södermanland.

Landsbygdsbefolkningen såg bilen som ett främmande element som genom sin konstitution och blotta uppenbarelse störde invanda mönster. Att bilen kunde te sig skrämmande för den ovane betraktaren framgår av många berättelser. Man flyr in i skogen eller skyddar sig på annat sätt vid möten med bilar. Bilarna beskrivs med hjälp av djurmetaforer som t.ex. "skräckinjagande vidunder" eller "flåsande odjur". Det berättas att framförallt gamla människor uttryckte sig i så starka termer som att bilen var ett uttryck för djävulen, "den lede". Gammal folktro var levande på sina håll och den rykande och bullrande maskinen passade väl in i ondskans fack: "... det sades att då vagnarna kunde gå utan hästar eller andra dragare då var världens undergång nära enligt Sibyllans spådom" (KU 6743).

I Dals Långed i Dalsland skaffade bruksdisponentens son bil redan 1905. När han gav sig ut på vägarna blev han uppenbarligen ett problem i bygden. Speciellt de äldre kvinnorna tycks ha reagerat med stor ängslan. Kyrkoherden fick en framträdande roll i medlandet mellan bilisten och folket, i synnerhet när församlingsborna hindrades att komma till gudstjänsterna. Bilen "blev på ett nära skandalöst sätt en landsvägarnas förskräckelse. Kyrkoherden i Holm fick ringa bilägaren och be honom att för all rättfärdighets skull inte åka ut en timme före och en timme efter högmässan – för gummorna vågade sig inte åt kyrkan" (KU 6617).

Hästen

En viktig orsak till böndernas motstånd till bilen var att de hade en stark relation till det gamla beprövade transportmedlet hästen. Hästarna visade stor rädsla och nervositet vid mötet med bilar. Även om bilarna var få innebar de ett stort problem för de hästskjutsar som färdades på vägarna. Tidigare hade bönderna ägt landsvägarna, men de var nu tvungna att acceptera konkurrensen om utrymmet. Men på somliga håll lämnade man in protester och gick så långt som till att försöka förbjuda bilar i länet. Den 17 april 1905 går det att läsa i Nordals härads vägstyrelses protokoll att man beslutat att "till Konungens Befallningshavande i länet ingå med ansökan om förbud att å de allmänne vägarne inom Nordals härads vägdistrikt begagna automobiler eller åtminstone inskränkning till någon därför bestämd och i god tid kungjord dag i varje månad" (KU 6617).



Ford lastbil. Hyltebruk, Småland 1926.

Vid mötet med en bil var kusken tvungen att stiga av vagnen och gå fram till hästens huvud för att ta ett stadigt tag och försöka lugna den. Ofta fick han koppla bort vagnen från hästen. Hästen stegrade sig, slog och sparkade av

rädsla. Ibland kom hästen i sken och satte av över diken och gärdsgårdar med kusken i släptåg. Det kunde hända svåra olyckor, ibland med dödlig utgång.

Bilisterna var skyldiga att gå ut ur bilarna och hjälpa körsvennen att få ordning på sin häst. Också bilisterna irriterade sig på bönderna. Mötet mellan häst och bil var ett möte mellan två världar – den nya, snabba, mekaniska och den ålderdomliga, långsamma, manuella. Bilisterna blev uppretade när timmerskjutsen eller hölasset befann sig mitt på vägen och inte kom undan tillräckligt snabbt, berättar en meddelare. "Särskilt högre ståndspersoner gav sig själva rätt att högljutt klaga" (KU 6677).

Kampen om vägarna

Vägarna på landsbygden var i seklets början inte anpassade för bilåkning utan för hästskjutsar och djurhållning. En meddelare berättar att det mellan Norrköping och Askersund, en sträcka på fem mil, fanns 52 grindar (KU 6712). Dessa grindar blev en välkommen inkomstmöjlighet för barnen som öppnade för bilägarna.Vägarna var ofta i mycket dåligt skick med stora gropar och stenar. Nästan varje resa tvingades bilägaren laga punkteringar som var



mycket frekventa på grund av hästsöm som låg på vägarna. Körhastigheten var låg; i Ankarsrums brukssamhälle var högsta tillåtna hastighet 15 km (KU 6631). Bilarnas motorer var relativt svaga och sattes på prov i de branta landsvägsbackarna. Ofta orkade inte bilarna upp, och småpojkar som bodde i närheten fick hjälpa till att skjuta på. Många berättar om hur de som barn roade sig med att räkna bilar som färdades genom samhället. Vid Nissastigen i Småland som var en av de större vägarna, nu riksväg 26, räknade skolbarnen en dag i slutet på 10-talet till 17 bilar, det var ett rekordartat stort antal (KU 6675).

Det var bönderna som ansvarade för vägunderhållet och skötte plogningen med plogklubba som spändes efter hästarna. Varje fastighet hade en viss vägsträcka att underhålla. Vägarna grusades sommartid och plogades vintertid, det kunde också röra sig om reparationer och brobyggen (Ekström 1983: 27, 30). Tidigare hade det funnits tre spår i vägen, två efter vagnens hjul och ett efter hästens hovar. Nu samsades dessa med spår efter bilarnas däck, och bönderna irriterade sig och menade att bilspåren var djupare än de som de själva åstadkom, särskilt vid tjällossning då vägarna ansågs ofarbara för hästdroskorna.Till bilisternas förtret underlät bönderna ibland att ploga vägarna vintertid. För bönderna var detta en självklarhet då deras intresse var att få ordentligt före till sina slädar.

Vägens skötsel blev en stridsfråga och ett uttryck för fiendeskapet mellan häst- och bilägare. 1921 miste bönderna successivt sitt uppdrag till förmån för lokala vägmyndigheten som satte in resurser för vägplogning med lastbil (Ekström 1983: 27, 30. Se även Pär Blomkvists artikel s. 71). Men med motorplogningen miste också bönderna kontrollen över vägarna. Nu fattades besluten om när plogningen skulle ske över deras huvuden.

Vägarna blev skådeplats för konflikter mellan bil- och hästägare. Böndernas maktlöshet och deras klassmässiga underläge inför bilisterna ledde till bitterhet och ilska. Möten kunde ibland leda till direkta handgripligheter. En man som vid denna tid bodde vid landsvägen i Gunnarsnäs socken i Dalsland berättar vad han blev åskådare till där en dag.

"Disponenten kom en dag åkande utanför där jag bodde. På långt håll fick en bonde syn på ekipaget och spände från sin häst, ställde kärran tvärs över

vägen och band kraken en bit därifrån. När så bilföraren pockade på att komma förbi togs han i ganska handgriplig upptuktelse av bonden, som var känd för att ha ganska goda krafter. Disponenten var nog annars mera van vid att ge stryk än att få själv" (KU 6660).

Att de grindar som var nödvändiga för böndernas djurhållning inte respekterades av bilisterna gav bönderna ytterligare anledning att klaga. "De många grindarna tvärs över vägarna lämnades ofta öppna eller blevo påkörda av bilisterna. Någon gottgörelse blev det inte och bönderna tog sin hämnd när tillfälle gavs" (KU 6677).

Hämndbegären kunde ta sig uttryck i att bönderna mycket motvilligt hjälpte de bilister som vintertid hamnade i vägdiket, något som var vanligt förekommande. När bilisten gick till närmaste bondgård och ödmjukt bad om hjälp fanns den inte alltid att få, i varje fall inte utan lång tvekan och stort dividerande (KU 6677).

Genom bilisternas missöden och tillkortakommanden fick bönderna viss upprättelse. De tog alla tillfällen i akt att göra narr av bilisterna. Bilarnas svaghet jämfört med hästarna var ett tacksamt tema för skämtsamheter. Man hade t.ex. mycket roligt åt när bilarna fick motorfel.

Bilen tas i försvar

Men landsbygdsbefolkningens motstånd mot bilen ledde snabbt till samlade protester från bilisterna. I Stockholm bildades 1903 en bilintresseförening som sedan kom att kalla sig Kungliga Automobilklubben. Föreningens ordförande greve Clarence von Rosen påpekade i sitt tal till den nybildade styrelsen – som bestod av ingenjörer, direktörer, grosshandlare, grevar och höga militärer – att cyklarna till att börja med hade rönt ett starkt motstånd, de hade både bekämpats och förlöjligats. Men så småningom hade de blivit ett mycket uppskattat transportmedel som ingen ville undvara. Nu var många på ett liknande sätt motståndare till bilarna, menade von Rosen, "och därför måste någon taga hand om dem, försvara dem och föra dem framåt. Skedde så, skulle de säkert i sinom tid bli lika omtyckta som cyklarna" (Nerén 1937:375).

I linje med föreningens uppgift att propagera för bilen började man fyra år senare ge ut Svensk motortidning. Tidningens syfte var att "arbeta för auto-



mobilens införande på alla de områden, där den lämpar sig, för vägarnas förbättrande, så att de mera anpassa sig efter det moderna fordonet, för automobilens likställdhet med andra fordon inför lagen, för dess rätt att befara landets allmänna vägar, för höjande av förarens ansvarskänsla samt för att ingiva allmänheten förtroende till motorfordonet såsom ett snabbt men framför allt säkert och för gatu- och vägtrafiken fullt betryggande fortskaffningsmedel" (Svensk motortidning 1910). Föreningen kom att utgöra en form av lobbygrupp som utövade påtryckning på beslutsfattarna på olika sätt. 1904 beslöt man att bjuda riksdagsmännen i andra kammaren att åka bil, syftet var att göra dem positivt inställda till bilen och att detta skulle ge utslag i de politiska besluten (Nerén 1937:385).

En av Kungliga Automobilklubbens uppgifter blev att uppfostra sina medlemmar till goda bilister. Varje bilist som inte höll måttet bidrog till alla bilisters dåliga rykte, och påverkade makthavarna att fatta beslut som inte gynnade den föredragna utvecklingen mot ett modernt bilsamhälle. Man publicerade förhållningsregler för mötet mellan hästfordon och automobil, där ansva-


S 351

ret för mötets utgång föll på bilisten som beordrades att gentlemannamässigt hjälpa körsvennen på alla sätt.

Bilförespråkarna såg det som självklart att det var människan som måste anpassa sig till bilen och den ohejdbara utvecklingen. En enorm utvecklingsoptimism och total tilltro till tekniken kommer ofta till uttryck i Svensk motortidning. Så här skrev den 1930, då man fortfarande tampades med konflikterna på vägarna. Spänningarna som fanns menade man berodde på: "defekter i den mänskliga karaktären. Människan är faktiskt, när det gäller motorfordon, otillräckligt utexperimenterad och har i alla händelser icke på långa håll hunnit så långt som automobilen. /.../ Människan hinner icke med utvecklingen utan bli ständigt på efterkälken" (Svensk motortidning 1930, nr 16).

Den sociala kontrollen

Att fattigdomen var utbredd på landsbygden i början av seklet vittnar många meddelare om. Man hade svårt att klara av ens de nödvändigaste utgifterna. Bilen räknades inte dit utan sågs som en onödig lyx. Vid den här tiden var cykeln på många håll fortfarande en nyhet, och den var inte förunnad alla. I Rödeby i Blekinge fanns inga bilar på 1910-talet. Däremot kom den första cykeln till byn 1906 (KU 6624). Det vanliga folket fick aldrig tillfälle att åka bil, berättar också en man från Vimmerby, de fick nöja sig med att åka hästskjuts. På sommaren vagn och på vintern släde. Ungdomarna hade i allmänhet cykel (KU 6679).

Bristen på vägar och den dåliga vägkonditionen var bidragande orsaker till att ett bilköp inte var aktuellt på landsbygden. Den ekonomiska situationen var dessutom tungt vägande. För de flesta var det omöjligt att finansiera ett bilköp, inte ens av en begagnad bil. Men bakom dessa skäl låg också avunden och den sociala kontrollen.

De personer som trots fattigdom skaffade bil under 20-talet blev utsatta för bybornas blickar och frågor. Avunden tog sig till uttryck i ett spekulerande i hur det varit ekonomiskt möjligt för dem att skaffa bil. En kvinna från Jämtland berättar om bilägarna i hennes hembygd. Den rike bilägaren var det ingen som undrade över, men en fattig granne som lyckats tillskansa sig en bil

1920 väckte desto mer funderingar: "Thomasson visste vi var rik, men vår granne Gustav Ohlsson hade som vi, kanske en tre stycken kor mer, och han var en bohem annars, vet inte var han fick pengar ifrån" (KU 6695).

När det i Sidensjö socken i Ångermanland blev bekant att en hemmansägare och en elektriker tillsammans köpt en bil reagerade byborna starkt fördömande. "Många tyckte att de handlade vansinnigt men 'dom skulle få skylla sig själva, de toka' " (KU 6680).

Ungdomen och moderniteten

Flera berättar missnöjt hur de aldrig fick tillfälle att åka bil i sin barndom och härleder detta faktum till att deras fäder var så negativt inställda till bilen. Bilen blev en tydligt generationsfråga, där de äldre hade en djupt rotad misstro mot bilen medan de unga fascinerades av bilen och allt det den symboliserade. Bilen blev en rullande symbol för staden och värden som individualism och frihet. Att bilen redan på 30-talet kunde stå för ungdomsrevolt visar det här exemplet: "På 30-talet rådde, som alla vet, stor penningknapphet. Icke förty hade en yngling här i socknen skaffat sig bil och därtill en fabriksny sådan. Bil var inte var mans egendom dåförtiden och när någon, som kände till den unge mannens ekonomi, dristar sig till att fråga, hur han kunde ha råd, så svarade han: Det är bättre att vara kung för en dag än att vara en skit hela sitt liv" (KU 6753).

Bilen blev ett medel med vilket man kunde provocera och utmana den äldre generationen. Livet bestod inte bara av arbete och försakelse, det skulle också vara nöjsamt och trevligt. De unga började ta del av den upplevelse man kan kalla modernitet (Berman 1987:13). Det moderna samhället präglades av en upplösning av traditionella auktoritetsformer, det utlovade äventyr, makt, glädje, tillväxt och förvandling.

I Dals Långed var det många ynglingar på gårdarna som skaffade sig bilar på 20-talet. "Det blev verkligen en statusymbol utan like", skriver en meddelare. Bilarna användes bl.a. till friarfärder och danser, och imponerade säkert på både kvinnor och män ur den egna generationen. Men den äldre generationen lät sig inte bländas: "Bilen kostade i deras syn massor av pengar och gav liksom sysslolösheten i katekesen många tillfällen till synd" (KU 6617).



Nordingrå socken, Ångermanland, 1930.

De som köpte bil bröt både mot jantelag och arbetsmoral. Det gällde att sköta sig, vara sparsam och investera de små medel man hade på ett förståndigt sätt som gynnade den framtida försörjningen. Att bilen med sin ställning som statussymbol utgjorde ett brott mot dessa värderingar är tydligt. Landsbygdsbefolkningen drog likhetstecken mellan den teknologiska utvecklingen och de mänskliga livsvärdenas förfall. Deras häftiga kritik mot bilen var på ett tydligt sätt en form av modernitetskritik.

Under 20-talet skaffade ändå allt fler landsortsbor bil. Men bilköparna utgjorde en minoritet som skilde sig från det stora flertalet. Vissa grupper kom att gå i bräschen för det folkliga bilägandet. Handlare och andra egenföretagare som frisör, smed och slaktare hörde till de yrken som intog tätplatser tillsammans med de unga bondsönerna. Också många lärare och svenskamerikaner märks bland de första bilägarna. Nästan alltid finansierades det första bilköpet med att bilägaren erbjöd sina tjänster till bybor som ville t.ex. till läkaren, släktkalas eller kyrkan. Många landsortsbor kom därför att göra sin första resa i en hyrbil. På liknande sätt köptes lastbilar som sedan tog åtskilli-



Skåne, 1933. FOTO: GUNNAR LUNDH.

ga passagerare sittande på bänkar på flaken. Det var inte ovanligt att resenärerna aldrig tidigare varit utanför den egna bygden. Det blev resor i gemenskapens och festlighetens tecken till städer och andra sevärdheter.

Från lyx till nödvändighet

Bilen kom att vinna allt större gehör i Sverige under 1900-talets första decennier. 1910 fanns drygt tusen bilar. Men i mitten av 20-talet hade bilantalet vuxit till 70 000, för att vid årsskiftet 39/40 ha ökat till 249 000 (Liedholm 1947:76).

"Är automobilen en lyxvara? Frågan måste besvaras med ett bestämt nej!" fastslog Svensk motortidning 1920 och pekade på den stora nytta och vinning samhällsmedborgarna kunde ha av bilen.

Men bilförespråkarna gick för fort fram när de påstod att bilen mist sin lyxprägel. För de allra flesta var ett bilköp inte tänkbart ens på 30-talet. Men synen på bilen som ett lyxföremål hade börjat modifieras. Långsamt kom

idealen om produktivitet och effektivitet genom teknologi att göra sig gällande även hos bönderna. Att använda bilen i jordbruket blev allt vanligare. Som hjälpmedel vid frakter av olika slag var bilen oslagbar. I dessa fall var det tunga arbetet en legitim anledning att använda bilen som sparade på krafterna. När man hade tröskat skulle kornet malas och det var inte ovanligt att bönder skramlade ihop pengar för att hyra en bil till kvarnen (KU 6695, KU 6618). Bilen blev inte bara ett eftertraktat transportmedel i arbetet i glesbygden utan också en ovärderlig hjälp i de mest skiftande sysslor på en gård (KU 6677).

Denna studie behandlar introduktionsfasen i utvecklingsförloppet då bilen successivt integreras i samhället (Sørensen & Andersen 1989:7). Nästa fas, integrationsfasen, inföll inte förrän under 1950- och 60-talen. Karakteristiskt för denna period är att bilens lyxprägel avtar. Bilen börjar istället ses som en nödvändighet. Detta stadium kan man skönja en föraning till på den svenska landsbygden under 30-talet. Men det stora intresset för bilen skulle låta vänta på sig ännu i drygt tio år. Andra världskriget medförde bensinransonering och gummidäcken drevs in för militärt bruk. Vissa bilar gick på gengas, men många ställdes undan. Hästens tid var ännu inte förbi.

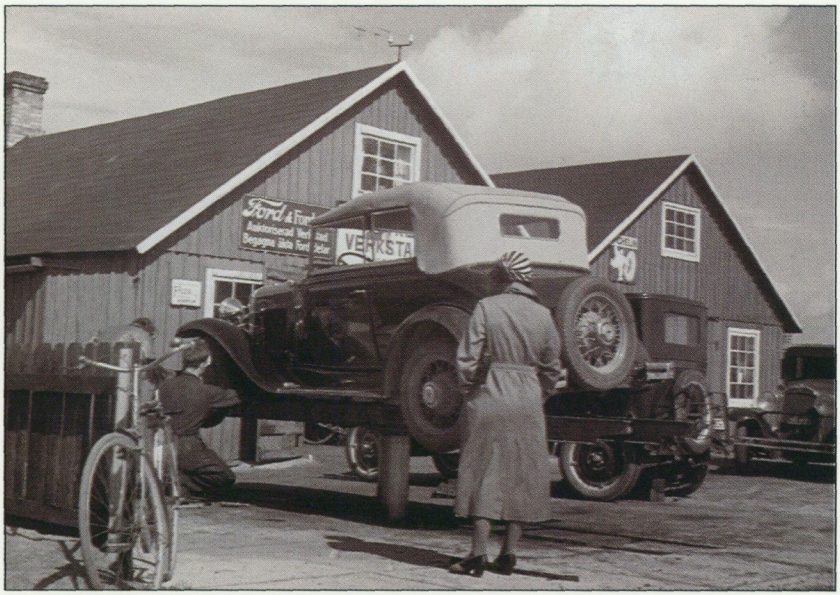


FOTO: GUNNAR LUNDH.



Svenska vägföreningen 1914-1924

Den "goda vägen" in i bilsamhället

PÄR BLOMKVIST

Svenska vägföreningen bildades 1914. Standarden på de svenska vägarna upplevdes som katastrofal och vägnätet som underdimensionerat i förhållande till de nya behov som genererats av industrialiseringen, järnvägarna och den framväxande bilismen.

Från starten hade Svenska vägföreningen en speciell mellanställning i det svenska vägväsendet. Ingenjörer, tjänstemän från det verk som ansvarade för vägarna (Väg och vattenbyggnadsstyrelsen, VoV), statsråd, riksdagsmän, landshövdingar, bilistorganisationer och näringslivsföreträdare kunde arbeta tillsammans i en förening vars mål är att befrämja vägbygge i Sverige. Den politiska betydelsen av denna organisering, de personliga nätverk som utvecklats runt vägföreningen, är en del av temat i min kommande avhandling i historia. Redan nu kan sägas att gränsdragningen mellan lagstiftare, regering och departement och det statliga verket Väg och vattenbyggnadsstyrelsen å den ena sidan och bilistorganisationerna, näringslivet inom vägsektorn och olika slags entreprenörer å den andra ser ut att ha varit minst sagt oklar. Att makten över den förda politiken inte alltid har legat hos de demokratiskt valda ombuden verkar vara regel snarare än undantag. Vägföreningen har fungerat som en spindel i nätet och en mötesplats för att skapa en gemensam uppfattning runt kontroversiella frågor. För att använda ett teateruttryck: Svenska vägföreningen "krattade manegen". Man skapade ett gynnsamt klimat för beslut som ledde till etablerandet av vårt nuvarande bilvägsystem.

Grundarna var ett antal vägingenjörer med egna professionella ambitioner, bilismförespråkare från Kungliga automobilklubben (KAK) och 16 av landets 24 landshövdingar. Redan från första början fick Svenska vägföreningen en

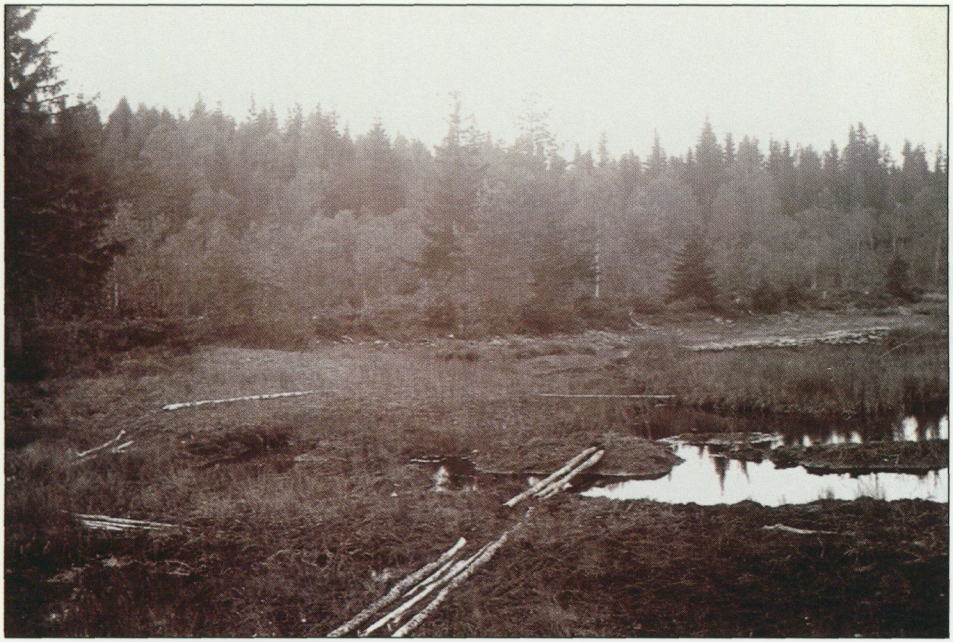
Till vänster: Väg 45, 1897 och 1995. FOTO: MATS LANDIN.

sorts officiell status som producent av opartisk kunskap i frågor gällande vägar och trafik. Ingenjörerna hade, i linje med andra ingenjörsgrupper vid denna tid, en ambition att "förvetenskapliga" sin egen kunskap och vägföreningen blev den kanal där man kunde propagera för den ingenjörsmässiga väghållningens primat. För landshövdingarna och de lokala väghållarna var vägföreningen en plattform för att reformera vägväsendets organisation. För KAK och bilismens företrädare kan engagemanget i vägfrågans lösning tolkas som ett sätt att stärka sina positioner utan att explicit behöva adressera den betydligt mera kontroversiella komponenten (bilen) i det tekniska systemet automobilbaserad vägtrafik. Motståndet mot bilen var omfattande och den sades skrämma hästarna, innebära livsfara och i vissa fall tillskrevs denna självgående vagn rent demoniska egenskaper (se Heurgrens bidrag i denna bok). För den "goda vägen" kunde man däremot argumentera utifrån andra till synes neutrala tekniska och samhällsekonomiska grunder.

Strategin för Svenska vägföreningen under de första åren var att göra den ingenjörsmässigt byggda och maskinellt underhållna vägen till norm. Att man därigenom samtidigt byggde bilvägar var ett faktum som man undvek att ställa i fokus för debatten.

Fram till förstatligandet av det svenska vägväsendet 1944 arbetade vägföreningen i huvudsak efter samma strategi. Man behöll sin roll som kunskapsproducent och engagerade sig i såväl *hur*, som *att* vägar byggdes. I och med förstatligandet föll en viktig uppgift bort. De utbildningskurser för ingenjörer och lokala väghållare som vägföreningen hållit övertogs av staten och blev onödiga i den nya organisationen.

Efter hot om nedläggning omorganiserades vägföreningen 1947 och biltillverkare, oljeproducenter och bilistorganisationer fick ett större inflytande över föreningen. Man lade nu mindre vikt vid *hur* vägen byggdes. Ingenjörskunskapen hade blivit etablerad inom det statliga verket (VoV) och var därigenom inte längre nödvändig att kämpa för. Man övergick till att koncentrera sig på *att* vägar byggdes. Svenska vägföreningen breddade vägfrågan. Man tog initiativ till att flerårsplaner togs fram och arbetade för att vägen skulle kopplas samman med regionalpolitik, bostadsbyggande och samhällsplanering. Inom alla dessa områden argumenterade man för vikten att planera för



Gångspänger över flytkärr, 1911. FOTO: KEYLAND.

ökad bilism. Efter förstatligandet kan man därför säga att vägföreningens arbete blev mera tydligt inriktat på politisk lobbying. Bilbaserad vägtrafik var introducerad och strategin var nu att utvidga sin domän. Att föra fram och etablera bilismens samhällsnytta på alla områden var det uttalade målet.

Bildandet av Svenska vägföreningen



> *" En god väg är icke allenast ett tecken på samhällets sundhet och hälsa utan är en symbol för hela landets kulturella framåtskridande."*

Svenska vägföreningens (SVF) konstituerande möte hölls i Stockholm den 26 januari 1914. Förberedelserna hade börjat tre år tidigare när landshövdingen i Sörmland, Lennart Reu-



Stenbro över Kilabäcken, 1911. FOTO: KEYLAND.

terskiöld sammankallade ett "vägmöte" för att diskutera den "katastrofala standarden" på de svenska vägarna. Deltagare var representanter från Väg och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungliga automobilklubben, lokala väghållare och ingenjörer från Svenska teknologföreningens avdelning för väg och vattenbyggnadskonst. Man följde upp med ett diskussionsmöte i Teknologföreningens regi i Stockholm samma år. Vid detta tillfälle tillsattes en kommitté bestående av Erland Bratt, generalsekreterare i KAK, och kaptenen i Väg och vattenbyggnadskåren Ingemar Petersson. Ett upprop förbereddes och skickades ut 1913. I uppropet, som undertecknades av 16 av landets 24 landshövdingar, uppmanades till bildande av en "Centralförening för de svenska vägarnas förbättring". Redan i uppropet ser vi två av de argument som flitigt skulle förekomma. Dels att det var samhällsekonomiskt vansinne att hålla fast vid den existerande organisationen för vägväsendet och dels den implicita kopplingen till att ett folks andliga och kulturella ställning direkt avspeglades i standarden på dess vägar.

Mötet gav sitt stöd till uppropet med acklamation och en styrelse under ledning av landshövding Reuterskiöld utsågs. För det löpande arbetet bildades ett

"sekretariat" bestående av ett antal unga civilingenjörer med Ingemar Petersson som ordförande. Sekretariatet och Petersson var mycket tongivande i föreningen under de första åren. År 1915 hade man 1000 medlemmar och nästkommande år var antalet det dubbla. Under perioden 1914–63 har medlemsantalet legat runt 3 000 enskilda och korporativa medlemmar.

Sedan föreningen antagit stadgar och sålunda konstituerats meddelade riksmarskalk greve Douglas att konungen själv erbjöd sig att ställa sig i spetsen för vägföreningens arbete som dess beskyddare. Dessutom lämnade Gustav V ett bidrag på 10 000 kronor. Det var definitivt ingen gräsrotorganisation som hade bildats.

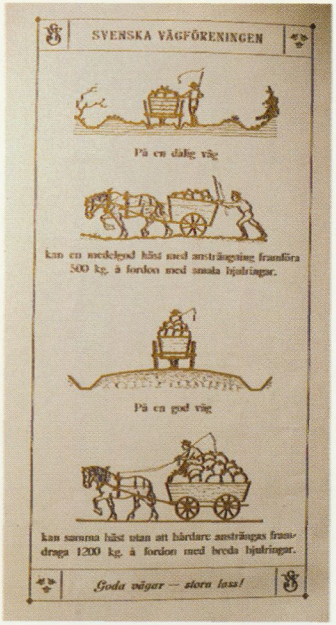
Vägfrågan

> *" Det är nämligen ingalunda sant att Sverige icke ha råd att ha bättre vägar än de nuvarande. Tvärtom råder motsatt förhållande: Sverige ha icke råd att ha så dåliga vägar som det nu har."*

Att med säkerhet uttala sig om standarden på de svenska vägarna vid seklets början är svårt eftersom teknisk standard är ett kontextbundet kriterium. Bedömningen beror inte minst på vilka fordon som man menar ska trafikera vägen. En bra väg för hästskjuts på hjul eller medar är kanske inte en god bilväg. Om hur det svenska vägväsendet var organiserat finns dock en del att berätta.

Vägnätet var (och är) uppdelat i allmänna respektive enskilda vägar. Enskilda vägar var (och är) till exempel skogsvägar eller utfartsvägar från jordbruk och industrier. Dessa byggdes respektive underhölls helt privat (med visst statsbidrag). För de allmänna vägarna däremot var, fram till förstatligandet 1944, byggandet en statlig angelägenhet och underhållet en uppgift för dem som lokalt utnyttjade vägen. Denna tudelning av ansvaret för de allmänna vägarna var vägföreningens främsta måltavla under den undersökta perioden.

Principen var gammal. Av hävd sedan landskapslagarnas tid och kodifierat i



1734 års lag skulle underhållet av vägarna skötas såsom naturaprestationer av de som hade omedelbar nytta av vägen ("intresseprincipen"). Varje jordbruksfastighet blev vid "vägdelningen" tilldelad en väglott vars storlek var proportionell mot fastighetens taxeringsvärde. Bönderna skulle alltså med egna redskap och med eget arbete anskaffa väglagningsmaterial och hålla sin del av den allmänna vägen i farbart skick under den torra perioden samt sköta plogning och snöröjning under vintern. Genom bland annat hemmansklyvningar blev till slut antalet enskilda väglotter mycket stort. Omkring 1910 fanns det cirka 350 000 vägsträckor, var och en med sin speciella huvudman. Vissa lotter var inte mera än en meter långa och många under 10 meter. Dessutom kunde en väglott ligga upp till 40 km från jordbruksfastigheten. Att bönderna klagade på denna "vägtunga" förvånar kanske inte.

I och med industrialiseringen kom också flera att använda sig av de allmänna vägarna för transporter. Dessa nya näringsidkare behövde inte ta del av vägunderhållet. En lagändring 1891 utvidgade visserligen intresseprincipen något samt gav möjlighet att betala kontant till vägdistriktet istället, men merparten av underhållet föll ändå på bönderna och naturaväghållningen bestod. Lagstiftarens tillåtelse för vägstyrelserna i distrikten att ta över vägunderhållet i egen regi (1921), innebar en omedelbar förändring i arbetets organisering. Dessutom blev den nya automobilskatten (1922), vilken tillföll vägväsendet, ett viktigt incitament för de lokala styrelserna. År 1925 hade mer än hälften av alla distrikt tagit över och 1930 fanns det endast 12 (av totalt 374) vägdistrikt där man fortfarande tillämpade naturaväghållning (Svenska vägföreningens tidskrift 1939:1, s 78–79. Se Även Pettersson 1988 s. 38).

Budskapet, mottagarna och metoden

> *" Genom föreningens kraftiga insats har väckelsen skett och i en fortsatt framgång af dess verksamhet ligger ... våra förhoppningar om ernående af det stora målet: goda vägar."*

I stadgarna slås fast att vägföreningen skall "verka för de svenska vägarnas förbättring och att höja intresset för deras fackmässiga underhåll". Informationen (eller som man själv sade, "propagandan") om det rätta sättet att underhålla väg, riktade sig till riksdag och departement, Väg och vattenbyggnadsstyrelsen, lokala väghållare och vägstyrelser samt till den allmänna opinionen. Svenska vägföreningen använde sig av en rad medel för att nå sitt "stora mål".

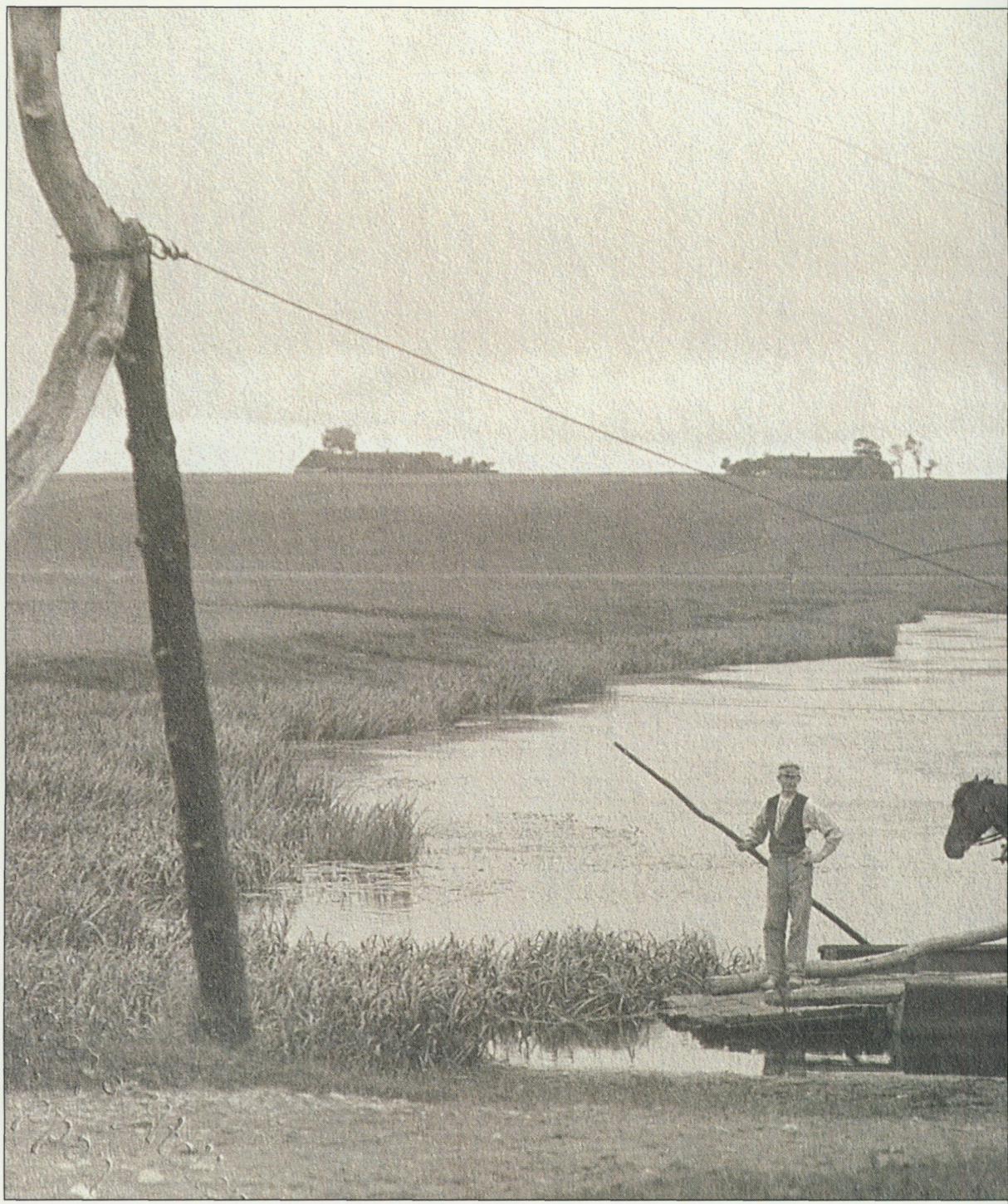
Man ordnade kurser och vägmöten, höll föredrag, föreslog läroplaner för tekniska högskolan och folkhögskolor. Under åren 1914–1923 höll föreningen 97 kurser och vägmöten.

För att formalisera "väckelsen" gav man ut en "Vägkatekes". Broschyren "Korta anvisningar för vägunderhållets utförande" inleds med den definition på "Väg" som blev föreningens egen. Dessutom gav man kontinuerligt ut en rad populärt hållna broschyrer, bl.a. i samarbete med KAK.

Man publicerade sin egen tidskrift, skrev tidningsartiklar och böcker av olika slag samt producerade och distribuerade film och diabilder vilka användes vid föredrag och kurser. Sekretariatet tog till exempel upp frågan om inspelning av en "dramatisk film" visande "två hästars mödosamma arbete med smala hjul på en dålig väg och dels samma hästars arbete med breda hjul". Onekligen hade man sinne för detta mediums pedagogiska kraft.

Man upprättade statistik, införskaffade en egen modern vägmaskinpark för demonstrationsändamål och fungerade som konsulterande ingenjörer i vägtekniska frågor, utförde prov samt certifierade vägredskap, maskiner och material.

Sist och inte minst viktigt besvarade man remisser, uppvaktade statsmakterna med förslag till reformer inom vägsektorn och inom ingenjörsutbild-





ningen samt besvarade frågor från vägstyrelser och militära organ i alla upptänkliga väganknutna frågor.

Argumenten

Svenska vägföreningens argumentation gick som sagt ut på att sätta vägen på den politiska dagordningen och ge vägfrågan status av en nationell angelägenhet.

Naturaväghållarna sägs vara oförmögna att arbeta rationellt: "Det är inom väghållningen liksom inom tillverkningen i allmänhet: hantverkeriet får maka åt sig för storindustrien ... Svenska vägföreningen är på rätt stråt, då den ej kastar bort arbete på att knåda den gamla förlegade surdeg, som heter naturaväghållning."

Vidare är man noggrann med påpekandet att vägen inte konkurrerar med järnvägen utan tvärtom är ett absolut nödvändigt komplement. Kommunikationsapparaten måste ses som en helhet och även om vägförbättringar är dyra är det just inom detta område som resurserna ska läggas av nationalekonomiska skäl.

Ofta återkommer hänvisningar till modernitet och vägarnas betydelse för ett folks självkänsla – det viktiga "folkpsykologiska moment som låg i vägfrågans lösande". En ny sorts människa måste skapas. Bonden måste fås att förstå att ett rationellt vägunderhåll betyder mera pengar i egen kista genom den ökade fraktkapacitet som blir resultatet. Man menar att bönderna inte bryr sig om ifall de får åka flera turer med liten last i sin kärra varje gång därför att de inte har ett riktigt tidsbegrepp. Rummets krympande och tidens ökande värde ska bana väg för den nya och moderna människa som inser vägarnas betydelse för hela riket. Även om man är försiktig med att hänvisa till automobilen spås den ändå komma att införas för "praktiska" skäl och därigenom bli den kraft som " gifvetvis framtvinga en förbättring av vägarne".

De svenska vägarnas "dåliga kvalitet" är ett ständigt återkommande tema. Vägföreningen presenterar i detta sammanhang sin egen definition på en "god väg": "Väg kan sägas vara en tillräckligt slät, hård och bärkraftig yta av behövlig bredd med nöjaktigt svaga lutningar och krökningar..." (Svenska vägföreningens tidskrift 1916:3, s. 1).

Föregående uppslag: Ugglarp, Skåne.



Ränneberget, 1909. FOTO: OSCAR HEYDE.

Denna släta, hårda och bärkraftiga väg utan skarpa backar och kurvor är i själva verket definitionen på bilväg och helt anpassad efter den ingenjörsmässiga norm för byggande och det maskinella underhåll vägföreningen arbetade för. Maskinellt underhåll var enligt vägföreningen det enda "rationella underhållet" och följande citat visar på hur man diskuterade sig fram till slutsatsen att vägväsendet måste reformeras:

> *"... med ett rationellt vägunderhåll i allmänhet afses de åtgärder och kostnader, som erfordras för att bibehålla en redan förut på tekniskt rationellt sätt anlagd väg i sitt ursprungliga goda skick ... Som emellertid torde vara bekant, kunna våra svenska vägar ingalunda hänföras under benämningen goda vägar, beroende på att de i regel från början ej blifvit anlagda på ett tekniskt rationellt sätt. Som en fullständig ombyggnad af våra vägar ... ej kan tänkas förekomma, är det gifvet, att ett rationellt vägunderhåll hos oss ... måste inrikta sig på ett successivt förbättrande af vägarne."*

Resonemanget är intrikat. Först definierar man god väg och sedan rationellt underhåll som skötsel av god väg. Eftersom "god väg" inte existerar måste

man definiera om rationellt underhåll till att betyda "successivt skapande av god väg", det vill säga vägbygge. För att utföra ett rationellt vägunderhåll i denna utvidgade betydelse måste maskiner användas. För att dyra maskiner skall kunna införas krävs det att väghållarna går samman i kooperation eller ännu hellre att vägstyrelserna tar över väghållningen. Därför måste organisationen förändras.

Kärnan är förstås vad som ska kallas "god väg". På en hård, kullrig yta med inte alltför tvära krökar kan man köra fort med en tung person- eller lastbil. Hästekipaget har inte den hastigheten att kurvorna är ett problem. Vad gäller lutningen visar föreningens egna utredningar att olika förutsättningar gäller för häst respektive bil. Hästen sägs må bäst av korta branta backar med mellanliggande plana sträckor (terrassering) under det att bilen helst ska ha en väg med jämna inte alltför branta lutningar.

Utan att vara expert på framförandet av bil å väg och i synnerhet vad gäller detsamma med häst, kan slutsatsen dras att hur man definierar en god väg är beroende av vilket fordon man helst ser trafikera vägen.

Detta visar explicit hur vägföreningen hade tänkt sig omvandlingen av det dåvarande hästbaserade vägtransportsystemet till ett baserat på automobilen. Genom att utvidga definitionen på rationellt underhåll till att inte bara innefatta att hålla befintlig väg i farbart skick utan dessutom att gradvis förbättra vägkonstruktionen, successivt bygga ny väg, skapar man en situation där ett nytt system omärkligt avlöser det gamla.

Argumentationen visar också på Svenska vägföreningens till synes paradoxala strategi. Man hävdade att vägfrågans lösning var viktig för hela riket och att det sätt på vilket kommunikationerna organiserades inverkade på snart sagt alla samhälleliga områden. Samtidigt argumenterade man för att det faktiskt fanns ett tekniskt riktigt sätt att bygga och underhålla väg, ett rationellt sätt att organisera vägväsendet och att man kunde, så att säga, "besvara vägfrågan". Detta svar bestod av att tillämpa de kunskaper ingenjörerna hade.

Innan jag går vidare vill jag nämna ytterligare ett argument för att det faktiskt var en väg anpassad till bilen man kämpade för. Att hålla vägen i farbart skick sommar som vinter var den lokale väghållarens ansvar. Svenska vägföreningen tröttnade aldrig på att framhålla vintervägarnas betydelse. Man

anordnade intervägdagar, propagerade för modern utrustning och utredde hur en tekniskt riktig snöplog borde konstrueras. Den energi som lades ner på problemet med snötäckta vägar förefaller vid första anblicken något överdriven. Men en väl plogad väg är inte alls det optimala underlaget för ett hästekipage. På vintern drog hästarna slädar och bönderna var alltså inte betjänta av att ta bort all snö. Person- och lastbil däremot kräver samma hårda och släta yta i alla väderlekar (Heurgren 1995).

Ny teknik som politiskt argument

Den "fabriksmässiga" väghållning man propagerade för i föredrag och vid sina kurser blev ett par år efter föreningens bildande en het politisk fråga. Väg och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade sig om vägföreningens ansökan om statsbidrag. Man ansåg att föreningens upplysningsarbete i någon mån var missriktat därför att föreningens kurser i allt för hög grad demonstrerade dyrbara maskiner som sades vara "olämpliga för nuvarande förhållanden" (dvs. olämpliga i den existerande organisationen baserad på naturaunderhåll-min anm). De vid kurserna utförda arbetena "hade mera karaktären af ombyggnad än af underhåll af befintlig väg".

Väg och vattenbyggnadsstyrelsen satte som villkor för statsbidrag att vägföreningen gick med på att " föreningens vägkurser borde afse meddelandet af undervisning i enklare arbetsmetoder och i användandet af enklare redskap för vägars *rationella underhåll*".

Väg och vattenbyggnadsstyrelsens definition av rationellt underhåll var uppenbarligen inte samma som Svenska vägföreningens. I detta fall hängde rationellt underhåll samman med "enkla redskap" i motsats till de moderna maskiner vägföreningen kopplade till begreppet.

Man tillstyrkte alltså statsbidrag om vägföreningen övergav maskinerna och propagandan för ombyggande och istället följde ett program med enkla redskap vid sina vägkurser.

Tydligare kunde det inte sägas. Vägföreningens radikalt utvidgade definition på rationellt underhåll som följer av ambitionen att bygga om alla vägar så att de passar bilen (god väg = bilväg) riskerade att bryta sönder hela det etablerade system för väghållning där staten genom VoV bestämde standarden



Pite älv. FOTO: SAHLBERG.

för bygge och vägdistrikten och naturavägh̊allarna under översyn av länet ansvarade för underhållet av befintlig väg.

Här stod striden inte om huruvida den nya tekniken och den nya kunskapen var bra eller dålig i ett snävt tekniskt perspektiv. Frågan var om den nya tekniken passade in i ett existerande administrativt och politiskt system. På en punkt var man överens. Ingen part såg på tekniken som ett politiskt neutralt fenomen. Vägföreningen insåg mycket väl att maskinellt vägunderhåll skulle komma att tvinga fram en ändring av de institutionella förhållanden som rådde inom vägsektorn. Detta var precis vad man ville. Väg och vattenbyggnadsstyrelsen såg också maskindriftens politiska potential men uppfattade den som en fara för det existerande systemet och agerade för att stoppa stordriftens utbredning. Jag vill understryka att VoV inte diskuterade om vägföreningens nya maskiner producerade bra vägar. De kunde mycket väl anse att vägföreningens definition på god väg i någon mening representerade en bättre väg än de befintliga. Men denna gången handlade det inte om jämförelser mellan olika tekniska prestanda. Det handlade om politik, ideologi och en

institutionell struktur som man ansåg vara hotad. Succén eller misslyckandet vid etablerandet av ny teknik kunde i detta fall alltså inte tillskrivas någon hos tekniken inneboende egenskap av att vara "bättre" eller "sämre" än den gamla. Konflikten mellan Svenska vägföreningen och Väg och vattenbyggnadsstyrelsen slutade med vägföreningens kapitulation. Man flyttade maskinerna från sina kursplaner och ägnade sig åt redskap anpassade till naturaväghållningen. Men man gav inte upp sin övriga propaganda för "rationell väghållning" och förändrad organisation. Som redan nämnts var det till slut föreningens åsikter som segrade i och med att vägdistrikten i slutet av 1920-talet gick över till att sköta underhållet i egen regi.

Svenska vägföreningen som studieobjekt

Avslutningsvis vill jag närmare presentera de viktigaste aktörerna i vägföreningen under de tio första åren och diskutera historisk forskning inom väg och transportsektorn utifrån två till synes triviala påståenden: "Sverige är ett bilsamhälle" och "Utan vägen stannar bilen".

Motoristerna



Kungliga automobilklubben bildades 1903 i samband med den första bilutställningen i Sverige (Stockholm 16–24 maj 1903). Förutom sällskaplig samvaro och motorsport engagerade man sig tidigt på det politiska planet för att därigenom genomdriva sin målsättning att arbeta för "en förbättrad väghållning och i samband med här stående åtgärder, hvarigenom automobilens bruk i vidsträcktaste mån kan göras fruktbärande" (§ 1, c.). Direkt kontakt med riksdagsmän och befattningshavare sågs som en viktig kanal för politiskt inflytande. Den sittande utredningen av 1906 års automobilförordning togs med till en bilutställning 1905 och fick själva provköra det nya fordonet. Allt i syfte att "i möjligaste mån stämma dem gynnsamt för automobilsaken".

Vid bildandet av Svenska vägföreningen var representanter från KAK mycket aktiva. KAK:s generalsekreterare ingenjör Erland Bratt ingick i den kommitté som skulle förbereda bildandet och ta fram föreningens stadgar. Vid

vägföreningens 10-årsjubileum avtackade KAK:s ordförande von Rosen som initiativtagare till vägföreningen. Greve von Rosen meddelade dock själv vid det konstituerande mötet 1914 att "... äran av initiativet tillkomme Ing. E. Bratt". Det må vara oklart vem som först kom med idén. Helt klart är dock att KAK hade ett mycket stort intresse av att bilda en allmän förening för vägarnas förbättring. En inte allt för djärv tolkning är att man insåg svårigheterna med direkt bilpropaganda och därför valde att ta "omvägen" över vägföreningen för att mera indirekt föra fram sin sak.

KAK var dock inte alls blyga med att erkänna sin betydelse vid bildandet. I en reklambroschyr från 1915 beskrev man vägföreningen som framvuxen ur automobilklubben och avslutade med att bilisterna därigenom sett en av sina "käraste förhoppningar gå i uppfyllelse".

Landshövdingarna

Den förening som bildats var som sagt ingen gräsrotsrörelse. Syftet var visserligen att förändra vägväsendets organisering genom ett avskaffande av naturaväghållningen. Men det var inte till bönderna man vände sig i första hand. Istället satsade man aktivt på att etablera sig i toppen av det svenska samhället. Mycket medvetet valde man en strategi som gick ut på att enrollera så många personer som möjligt med en politiskt inflytelserik position i samhället. Vägfrågan skulle sättas på den politiska agendan och göras till en angelägenhet för hela landet, inte bara en sak för motoristerna. Man skapade ett personligt nätverk där politisk konsensus skapades om vikten av ökat vägbygge i Sverige. Det viktiga för vägföreningen var att bygga upp sin auktoritet och en organisation där särintresset till synes var eliminerat. Med Gustav V:s engagemang bekräftades strategins succé.

Det fanns många adelsmän i föreningen styrelse och medlemskader. De var som ägare av stora lantegendomar även betydande väghållare och en ändring av det sätt på vilket underhållet utfördes välkomnades givetvis av denna grupp.

Landshövdingarna var som konungens befattningshavare ute i länen ansvariga för de allmänna vägarna och hade till uppgift att övervaka de lokala vägstyrelsernas administration av underhållet. Deras motiv för att engagera sig i



Överhogdal-Rätan, Väg 45.

Svenska vägföreningen är uppenbart. Det är däremot för en nutida betraktare en aning uppseendeväckande att de ansåg sig kunna verka inom denna organisation. Vägföreningens uttalade mål var att radikalt omstöpa just det svenska vägväsende som konungen satt landshövdingarna att förvalta. Trots detta förefaller det inte ha uppfattats som en motsägelse att en statlig tjänsteman engagerade sig i en politisk påtryckargrupp med syfte att förändra den organisation han arbetade inom. Detsamma gällde för ingenjörerna anställda av Väg och vattenbyggnadsstyrelsen som skulle bistå länsstyrelsen med teknisk kunskap i vägfrågor. Svenska statstjänare har rykte om sig att vara, eller i alla fall ha varit, lojala, omutbara och opolitiska. Inom vägsektorn finns som synes exempel på att kombinationen kungligt ämbete och politisk lobbying inte alls uppfattades som kontroversiellt.

Ingenjörerna

En mycket viktig grupp i Svenska vägföreningen var civilingenjörerna. De var utbildade vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm och ofta medlemmar



Lillhärad, Härjedalen.

i den civila, men militärt organiserade, Kungliga väg och vattenbyggnadskåren (VVK).

Ingenjörernas motiv kan sammanfattas i begreppet "professionaliseringssträvande". I takt med den ökande industrialiseringen blev teknikerna viktigare och i deras egen propaganda var den tekniska sakkunskapen det medel som skulle föra Sverige till en tätposition i nationernas fredliga tävlan. Med modern industri som vapen och ingenjörerna vid frontlinjen skulle riket gå en ny stormaktstid till mötes.

En viktig organisation för denna kamp blev Svenska teknologföreningen, som bildats 1861, och som under 1900-talets två första decennier fick en allt viktigare roll. Teknologföreningen arbetade hårt för att höja ingenjörernas vetenskapliga status och att få teknologisk forskning etablerad vid KTH och i industrin. Bildandet av Ingenjörsvetenskapsakademin (1919) och inrättandet av teknisk doktorsgrad (1927) var viktiga steg i teknologföreningens strävan att ge ingenjören hans (vid denna tid var ingenjören per definition man) rättmätiga plats i samhället jämsides med naturvetaren.

Väg och vatteningenjörerna i Svenska vägföreningen hade samma ambitioner, och som redan nämnts spelade teknologföreningen en roll även i bildandet av vägföreningen. Vägingenjörerna hade dock en något annorlunda utgångspunkt jämfört med andra tekniker. Den kunskap som krävdes för att bygga och framförallt underhålla väg var inte ett privilegium för en utvald grupp. I och med naturavägh̊llningen ansågs varje bonde tillräckligt kompetent och ingenjörernas främsta mål blev därför att avskaffa denna "uråldriga och omoderna" institution. Den första uppgiften var att etablera sin egen definition av vad en väg skulle vara och vidare att hävda sin egen "vetenskapligt grundade" metod som norm för utförandet. I Svenska vägföreningen blev ingenjörerna tongivande under de första åren och argumenten för vägförbättringar uttrycktes ofta med tekniskt språkbruk. Samtidigt som ingenjörerna lånade sin auktoritet, som byggde på tron att teknisk kunskap är politiskt neutral, till vägföreningen, kunde de utnyttja de andra medlemsgruppernas position i det politiska livet för att föra fram sin sak.

Sverige är ett bilsamhälle

Som ett "empiriskt konstaterande" är påståendet relativt lätt att acceptera. En glimt ur statistiken talar sitt tydliga språk: Det totala vägnätet i Sverige har (1990) en längd av 415 000 km. Vägarna indelas i allmänna och enskilda. År 1900 hade vi 54 800 km allmän väg som 1990 nästan fördubblats till 98 600 km (Sveriges Nationalatlas "Infrastrukturen" 1992, s. 34–36. Se även Vägverkets jubileumsbok 1991, s. 231–238). År 1900 färdades svensken i genomsnitt 23 mil per år. År 1990 reser vi 1 281 mil per år och person. Bilens andel är 78%. Privatbilismen står för hela ökningen av persontransporten sedan andra världskriget. Antalet personbilar var cirka 5000 år 1914 och har mellan 1925–1990 ökat från 59 000 till 3,5 miljoner (593 ggr).

Genomgången visar inte bara att biltrafiken exploderat under 1900-talet för att bli det dominerande transportmedlet. Statistiken visar också att samhället "tagit sitt ansvar" genom utökat vägbyggande. I den betydelsen har Sverige blivit ett "bilsamhälle".

Om tåget och järnvägen kan sägas vara industrialiseringens transportsystem så är bilen och vägen folkhemmets eller välfärdsstatens. Tydligt är att över-



Flottbro, Bodum-Rossön, 1904. FOTO: HEDSTROM.

gången till en vägtransportbaserad infrastruktur, som den ovan presenterade statistiken indikerar, på ett genomgripande sätt förändrat det svenska samhället. Något som framstår än klarare om man därtill lägger den svenska bilindustrins utomordentligt stora betydelse för sysselsättning och exportinkomster, bilens sociala och kulturella betydelse i människors liv, resultat av stads- och bebyggelseplanering med vägen/bilen som utgångspunkt samt konsekvenser för natur och urban miljö.

Trots att biltrafik haft ett så stort genomslag i samhället under detta sekel har inte historiker tagit upp frågan och "bilsamhällets historia" återstår att skriva. En hypotes om orsaken till detta är att bilens utveckling setts som "naturlig" och därför bortom människans och samhällets kontroll. Denna syn på teknik som en fristående faktor med en egen, av samhället oberoende intern dynamik, har på senare år allt mera börjat ifrågasättas. I den så kallade STS-traditionen (Science, Technology and Society) inom teknikhistoria/-soci-



Lillhändal. FOTO: LUNDIEN.

ologi har det komplexa och intrikata samspelet mellan teknik och samhälle studerats. En gemensam nämnare för den forskning som bedrivits är att teknik inte kan studeras isolerat från sitt sammanhang. Samhälle och teknologi är sammanflätat i en "sömlös väv" (seamless web). Med detta som utgångspunkt har en grupp forskare analyserat till exempel järnväg och elektrisk belysning som utveckling av "stora tekniska system" – LTS (Large Technical Systems). Inom LTS-fältet antar man således att systemen inte endast kan förstås som teknologi eftersom de tekniska och de sociala dimensionerna är sammanflätade och ett stort tekniskt system därigenom har en "socioteknisk" karaktär. Termen "systembyggare" brukar användas för de aktörer som skapar ett nytt tekniskt system. I min kommande avhandling kommer jag att se Svenska vägföreningen som en möjlig systembyggare inom det stora tekniska systemet vägtransport med bil.



Vägföreningens första kurs för lokal väghållare, Enebyberg 1914.
FOTO: SVENSKA VÄGFÖRENINGEN.



FOTO: SVENSKA VÄGFÖRENINGEN.

Utan vägen stannar bilen

Att bilen behöver en väg att köra på låter självklart. Men betraktar man utvecklingen av bilismen i ett historiskt perspektiv och i den ovan omtalade LTS-traditionen framstår relationen mellan bil och väg som synnerligen intressant. Det var hästdragna fordon som trafikerade vägarna vid tiden för bilens introduktion i det svenska samhället. Bilen var en ny teknik att frakta gods och människor som inte alls framstod som ett självklart val. Motståndet var stort och bilen klassades ofta som ett onyttigt fritidsnöje för de rika. Det gällde alltså för "systembyggaren" att ersätta ett gammalt vägtransportsystem med ett nytt.

En jämförelse med ett annat tekniskt system, järnvägen, är belysande. Likheterna är många (inte minst det sätt på vilket de bägge systemen påverkar vårt dagliga liv): De ingår i vad som brukar kallas ett samhälles infrastruktur och de kräver stora initiala investeringar i form av spår- respektive vägbygge vilket innebär att central planering, ofta med statlig inblandning, är en förutsättning. Dessutom är de anläggningar som utgör det fysiska nätverket inte flexibla. Risken att "bygga fast sig" är stor.

Den största skillnaden mellan de två systemen består i att kopplingen mellan spåret och loket är starkare än den mellan vägen och bilen. Därigenom blir vägbyggande ett mera komplext problem att studera. Vägburen transport av människor och varor med bil uppvisar många likheter med järnvägen men är inte i lika hög grad ett väl avgränsat tekniskt system. Detta brukar uttryckas som att järnväg är ett "hårt kopplat" och bil/väg är ett "löst kopplat" system. För den som i sekelskiftets Sverige ville arbeta för införandet av ett automobilbaserat vägtransportsystem gällde det alltså att anpassa en del av det tekniska systemet till en ny teknik. Detta är en ofta förbisedd komplikation vid analysen av biltrafikens historia. Andra tekniska system kan "marknadsföras" som en helt ny och revolutionerande uppfinning, ett färdigt "paket". Vid uppbyggandet av järnvägen kunde förespråkarna låna strålglansen från den nya tekniken, ofta associerad med ett nytt och bättre samhälle. Den systembyggare som ville skapa bil/vägsystemet kunde inte på samma sätt exploatera tekniken retoriskt. Visst fanns motstånd även mot järnvägen. Men jag vet ingen som godkände bygge av räls och samtidigt argumenterade mot tågtrafik.

Avslutning

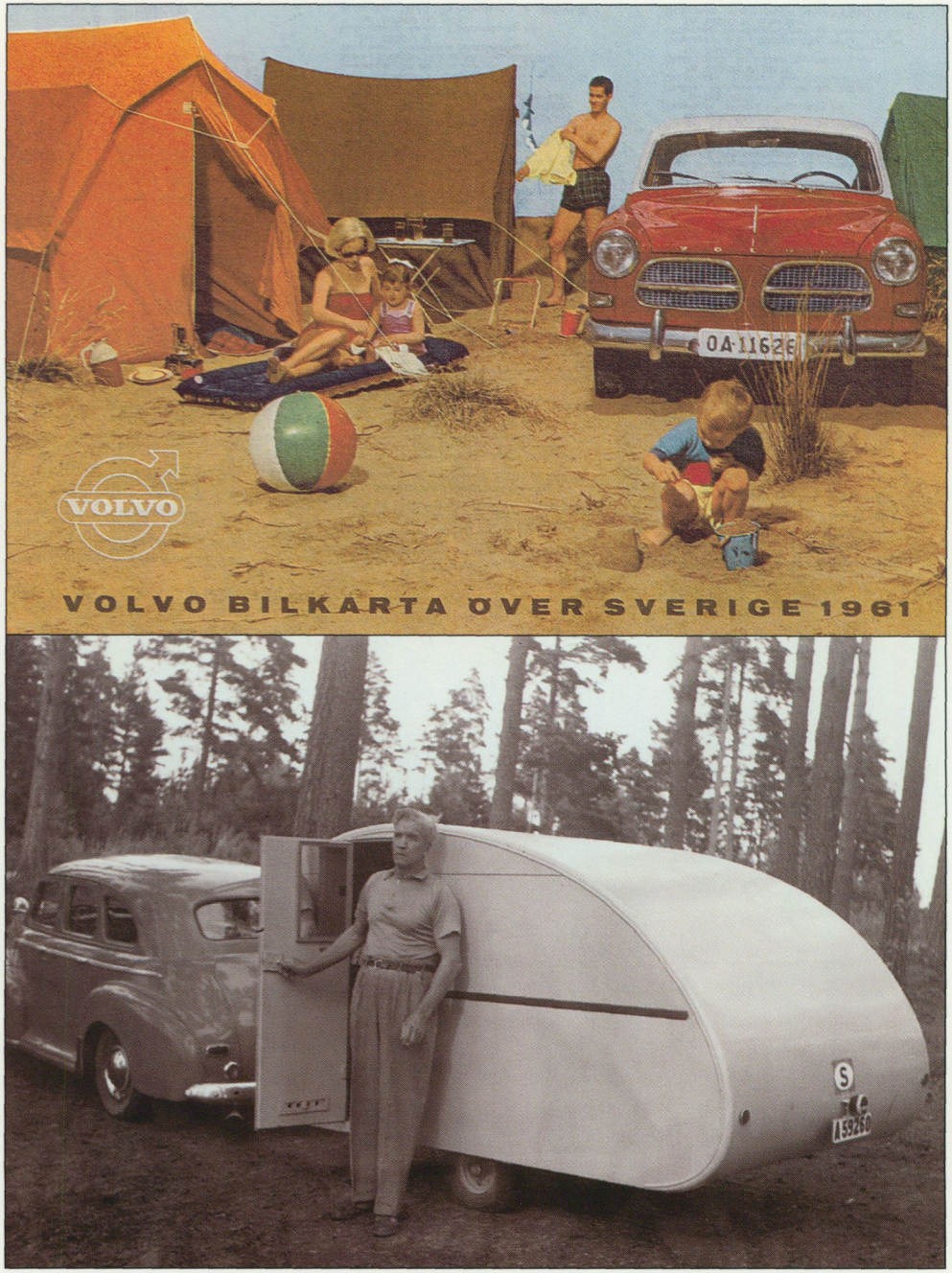
Jag har i denna artikel främst velat lyfta fram två aspekter i studiet av bilismens historia. Dels att succén vid introduceringen av ny teknik inte alltid kan förklaras med att den nya tekniken var "bättre" än den gamla. Dels har jag visat att de aktörer som aktivt arbetade för bilismen i Sverige vid seklets början använde sig av en bred strategi där etablerandet av auktoritet inom det tekniska området gick hand i hand med enrollerande av politiskt betydelsefulla personer i samhället och uppbyggandet av ett informellt nätverk positivt inställt till bilen och vägen.

Man kan säga att Svenska vägföreningens arbete gick ut på att förändra det sätt på vilket man talade och tänkte om bilen. Att omdefiniera denna nya tekniska artefakt till något för samhället nyttigt och nödvändigt och därigenom bygga in bilen i ett framtidsinriktat transportsystem. Med ett uttryck från LTS-teori kan vägföreningens strävanden beskrivas som skapandet av biltrafiksystemets "momentum". Momentum har använts för att beteckna när ett tekniskt system uppnått en så hög grad av komplexitet (tyngd) att det ser ut att utvecklas av egen kraft. Begreppet har dock främst avsett den punkt när de fysiska och ekonomiska komponenterna (räls, ledningar, vägar, investeringar osv.) nått en sådan storleksordning att man så att säga har "byggt fast sig" i ett visst system. Men som ovanstående redogörelse visat gäller det för en "systembyggare" som vill vara framgångsrik, att besitta även andra kunskaper än de rent tekniska. Jag föreslår därför att vägföreningens strategi karaktäriseras med ett utvidgat begrepp: Svenska vägföreningen arbetade för att skapa ett "socialt/politiskt momentum" för bilbaserad vägtransport.

Jag avslutar med två citat som visar hur Svenska vägföreningens relation till bilen förändrades under perioden. I början fick man ta hänsyn till att bilen inte var "populär på landsbygden, den skrämde hästarna och man vidrörde bilens framtidsutsikter mycket försiktigt för att inte stöta sig med lantbrukarna". År 1924 sammanfattade en talare vid 10-årsjubileet vägföreningens syn på automobilen som "ett mycket gott handtag i propagandan för bättre vägar".



Motorväg sträckan Malmö–Lund, invigdes 1953. FOTO: GUNNAR LUNDH.


VOLVO
VOLVO BILKARTA ÖVER SVERIGE 1961
S
A 55260

Svenskens första bilsemester

CLAES JOHANSSON

Det vilar ett skimmer av oskuld över svenskens första bilsemester. Kanske är det alltför lätt att romantisera kring bleknade svartvita bilder med glada sommarlediga svenskar och prudentliga reseguider sprängfyllda med goda råd, men ändå: det rådde en oförfalskad upptäckarglädje. För första gången, med egna bilen, nosade sig svensken försiktigt ut i landet – och världen.



Med femtiotalets ekonomiska uppsving och lagen om tre veckors semester fylldes Sveriges sommarvägar av lystna upptäcksresande. Det man tidigare kallat semester var kanske en långtur på cykel eller en tågresa till släktingar på landet. Nu gjorde man Sverige på en vecka. I en Volvo PV. All eventuell ängslan över det okända gick att bota med noggrann planering och med rätt prylar. Femtiotalet var det decennium alla problem fann sin lösning i en oumbärlig grunka. I regel gjord av plast.

"Håll det goda humöret uppe! Det är en resevaluta som är gångbar överallt." Detta var ett av "1000 tips för en trevlig resa" som Bilistens loggbok för Europa så vänligt föreslog. Andra klokskaper ur denna skrift från 1952 är

Bild övre t v; Den allra mest idealiska semestern framställde man i en fotostudio. Två välartade barn, ett spritkök, en termos i plast, en luftmadrass och en badboll. Självklart flotta Volvo Amazon av 1960 års modell i centrum. Det enda som stör bilden är den rika mängden tält. Var familjen osams?

Bild undre t v; En fartfylld husvagn utan lyxorienterade inslag som fönster. Den är sannolikt ett avancerat hembygge från tidigt femtiotal. Kanske är det den stolte ägaren som poserar vid sin skapelse. FOTO: UR FÖRFATTARENS ARKIV.



"... söder om Pyreneérna går det inte med tvådelade dambaddräkter eller herrbadbyxor utan överdel!" eller *"Var försiktig med simturer på okända vatten! Det förekommer förrädiska strömmar, som kunna bli även en duktig simmare övermäktiga".*

Att fritt förflytta sig i egen bil var bara i sig ett äventyr. Om det sedan regnade, var kallt och eländigt spelade mindre roll.

"Vi hade med oss mat hemifrån, det var för dyrt att äta ute", berättar Gertrud Hansson i Sturefors. Hon och maken Bertil, som var chaufför, åkte den långa vägen norrut, längs med Höga Kusten i en lånad droskbil.

"Vi ville se snön men vi var hela tiden oroliga att bensinen inte skulle räcka hem igen. Så tältade vi på en stubbåker och vår dotter fick sova med vintermössa. Det var frost ute. På morgonen gick vi till en bonde och köpte mjölk."

Gertrud minns med glädje när familjen hade råd att köpa ett större tält på sextiotalet. Och den egna PV:n som kostade 3 000 kr begagnad 1961.

I Nordiska museets arkiv finns semesterminnen nedtecknade. En man skriver:

"1953 köpte vi vår första bil, en mörkgrön Opel Rekord, hos Motorcentralen i Söderhamn. Den gav oss genast möjligheten att företa en något längre semesterresa. Den 28 juli 1953 hämtade vi bilen och redan den 30 for vi ut på vår första bilsemester. Förutom jag och min fru var mina svärföräldrar med. Min svärfar var 65 år och hade aldrig varit ute på någon längre semsesterresa. Svärmor hade varit med på några syföreningsresor med buss."



För den äldre generationen var bilrevolutionen än mer tydlig. Minnena är sedan glasklara: hur man plockar fram campingutrustningen som legat undanstuvad sedan 1947 års cykelsemester och hur man tar vägen över Sveg. Svärfadern vill återse sina gamla arbetsplatser från 1920-talets skogsarbete och den nya och blanka Opeln får streta runt på småvägarna. Efter några dagars flackande i Dalarna börjar gamlingarna längta hem, och man vänder tvärt.

1956 gör man en ny och bättre planerad bilresa. Sällskapet är detsamma och



Leende rastplats längs Riksettan norr om Gränna. Vida Vättern var ett toppmodernt motell i mitten av femtiotalet och inspirationen kom från USA. I förgrunden en stockholmsregistrerad Rambler American med utanpåliggande reservhjul, ett så kallat Continental-kit. Det är mest Volvo PV och Volkswagen på parkeringen. En stackars örebroare tvingas åka förkrigs-DKW, om än utrustad med flotta ekerhjul. FOTO GUNNAR LUNDH.

denna gång vill svärfar bese sina gamla excersisplatser från första världskriget. Berättaren är lagom begeistrad med egna dystra minnen av evighetslånga vaktpass under andra världskriget.

I Örnsköldsvik campar man på en stor kommunal tältplats: *"... där var hundratals bilar parkerade plus några motorcyklar. Utanför något enstaka tält fanns några cyklar. Trångt och varmt var det också med fyra fullvuxna personer i tältet. Men är sämjan god går allt bra ..."*

Man skulle vilja se det gifta par idag som med samma glädje delar tält och bil med sina pensionerade föräldrar.

Skribenten avslutar sina minnesanteckningar med: *"Vi förvånades över att vi kört så långt, upplevt så mycket på så kort tid. Vi var ense om att bilen var ett underbart färdmedel."*



Norgesemester och utsikt över fjord. När Magnussons från Kisa kom farande i sin flyginspirerade farkost väckte man stor uppmärksamhet. Kontrasten mot den föråldrade norska bilparken var stor. FOTO UR FÖRFATTARENS ARKIV.

Detta var före svenskens kärleksaffär med husvagnen. Tält var det normala, eller pensionat och resanderum. Med hjälp av en så kallad bäddsats förvandlades bilens innandöme till en "bekväm" dubbelsäng. "Spar hotellpengar varje natt", hette det i reklamen. Ett alternativ var taktält som bars av lastbågar på bilens tak. Under färd var denna fiffiga anordning ihopfälld som ett platt paket – i bruk kunde den husera ett knippe sovande (på biltaket) och därtill erbjuda ett rymligt vardagsrum.



Än så länge var husvagnen ett kuriosainslag i semestertrafiken. En och annan händig ingenjörstyp snickrade ihop en strömlinjeformad plywoodcigarr som väckte stort intresse vid rastplaster och färjelägen. Men särskilt många var det inte.

Det fanns fabriksbyggda husvagnar att köpa redan i början av femtiotalet, bland annat SMV och Wuco. Saab sålde en egen husvagn på sextiotalet under namnet Saabo och Volvo experimenterade med en egen modell, som dock inte kom ut på marknaden.





FOTO GUNNAR LUNDH.

Överst: Loj sommarstämning i vägkanten. Bilden är tagen troligen i början av 1950-talet och den enkla husvagnen förefaller att vara av fabrikat Wuco, ett dotterbolag till vänersborgsfirman Wulf & Co. Vagnen var från början en varuvagn specialtillverkad för Eol-bolagen. Någon kom på att man kunde bo i lådan och därmed var den första Wucovagnen född, 1949. Ett mindre antal snickrades samman i en vitkalkad industribyggnad i Ödeborg. Tillverkningen sträckte sig en bit in på 1950-talet. Dragbilen är en Nash 1947 med några tidstypiska tillbehör i form av en sökarlykta på vindrutestolpen, dimljus, en svajig radiomast och stänklappar med reflekterande metalldekorationer. FOTO GUNNAR LUNDH.



Under senare delen av femtiotalet flödade marknaden av praktiska hjälpmedel för en lyckad semester. Det var picknickväskor i konstläderpapp laddade med tallrikar, byttor och bestick. Med dubbla termosar och utensilier för sex personer kostade en väska 91 kr år 1956. Det fanns pedagogiska termosar med Sverigekartor och trafikmärken. Eller portabla campingbord med samma motiv.

Luftmadrassen är en annan gigant bland fritidsartiklar, liksom en mängd mer eller mindre brukbara spritkök. Fiffigheten visste inga gränser när det kom till vikbara kaffebord för bilbruk. Här fanns flera praktiska modeller att köpa. Händiga karlar föredrog att själva snickra egna varianter. Ritningarna saxades ur hobbytidningarnas idésidor.

Förtjusningen över prylar var stor. Reklam och prylbilagor i motortidningarna visade upp de allra senaste, nödvändiga sakerna. Inledningsorden i tidningen Motors specialartikel om behändiga campingprylar 1954 är härliga: *"Hej, nu sticker vi ut på bilsommarsemester till sommarblomfagra vägar och leende rastplatser, landsvägens fria zigenarliv och badlivets ljuvlighet."*

Kanske är 1956 års "Motelt" den mest rörande formen av semestertillbehör.



FOTO: GUNNAR LUNDH.

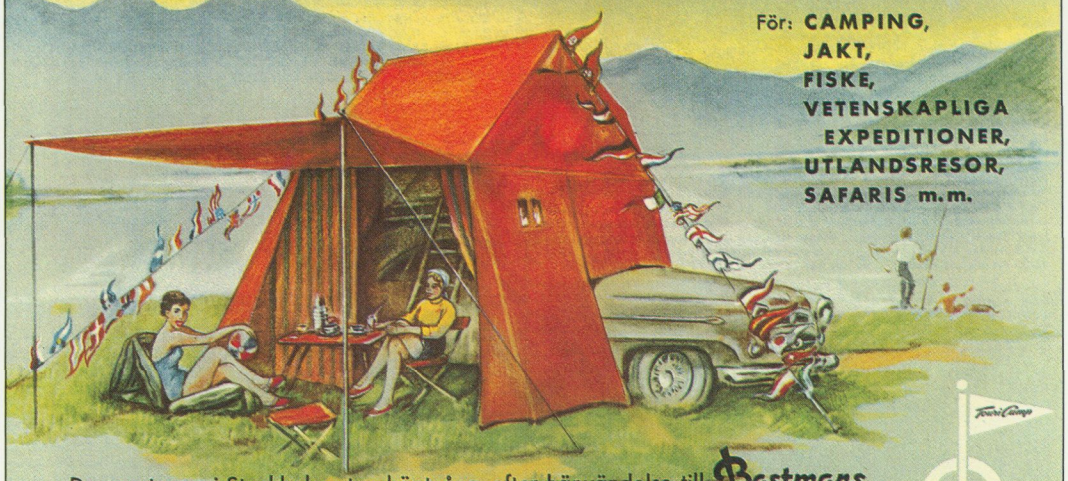
Här anar man 50-talsmänniskans glädje över bilen och det nya rörliga livet, koncentrerad till en enda pryl. Detta fenomenala tält i smaragdgrön duk beredde inte bara plats för den sussande kärnfamiljen.

För 257 kr ingick också ett skyddat utrymme för familjemedlemmen på fyra hjul.

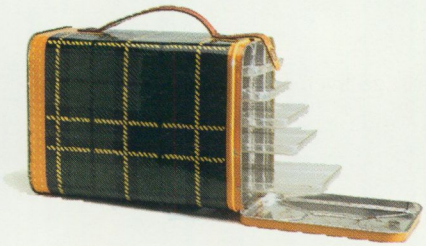
Bild sid 103: Tyska Touri Camp var ett rejält biltält som gjorde det möjligt att slippa sova på den kalla marken. Under färd låg Touri Camp som ett platt paket på lastbågar på bilens tak. Vid tältning fälldes hela härligheten upp till något som inte stod en egnahemskåk långt efter. Utmärkt för camping, jakt, fiske, vetenskapliga expeditioner, utlandsresor, safaris m.m. som det stod i broschyren. Priset 1957 var hela 1 500 kr!

TOURI CAMP — *för härliga semesterresor och söndagsutflykter!*

För: **CAMPING,**
JAKT,
FISKE,
VETENSKAPLIGA EXPEDITIONER,
UTLANDSRESOR,
SAFARIS m.m.



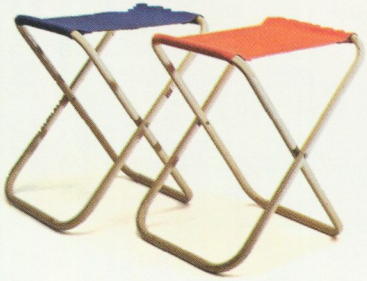
Demonstreras i Stockholm utan köptvång, efter hänvändelse till Bastmans
Telefon: 625236 — 603059 — 671218













”Genom bilens lättillgänglighet i varje ögonblick blir den rentav ett organ för sin ägare, som denna alltmer växer samman med.”

Svensk motortidning, 1938



Vägen genom bilrutan

OLLE WILSON





Vägens vårdträd. Stora delar av Sveriges yta täcks av granskog. Man inser det när man åker bil. Trädmassorna står där längs vägkanten som likgiltiga åskådare, tufsiga med slokande grenar.

Man förstår varför inte granen blev funktionalismens vårdträd. Det var tallar som fick stå i givakt framför stelfrusna funkishus på arkitektritningarna. En kärnfrisk 30-talssymbol för det nordiska, det rena, det friska. Granar passar bättre till flyktiga monument – en sorts MTV-skog utmed motorvägens kanter, suddiga representanter för en arkitektur som körs förbi.

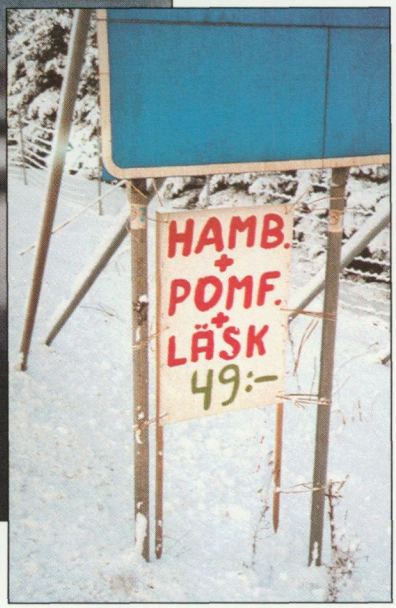



BILTEMA



Biltema. Vägen är vårt största offentliga rum. Samtidigt ett ingenmansland, en anonym gråzon som ingen brytt sig om och där ingen känt sig hemma. Billiga markpriser i städernas utkanter har gjort det lätt att breda ut sig och bygga utan att tänka vare sig på utseende eller format.

Att arkitekturen blivit stor och fyrkantig är inte så konstigt. Men det finns andra skäl till byggnadernas väldiga mått – bilismens arkitektur är hastighetsreglerad. Byggnadernas storlek är proportionell till farten. Liksom vägskyltarna är större på en motorväg, är arkitekturen anpassad till ett snabbare tempo. Den måste växa för att bli upptäckt genom vindrutan.



"1 VRM.KRV. + SEN/KTCHP.TAK."

Hastighetens visuella kompensationskrav berör också vägmiljöns textade budskap, som fragmenteras för att kunna tolkas snabbt och hanteras effektivt. Ett slags datakommunikation i diket.

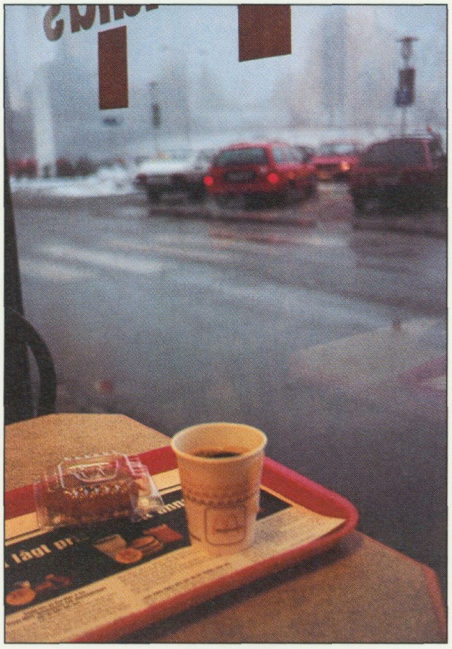


Från skydd till skylt. En släckt och osynlig bensinstation kör man förbi. Med den enkla förutsättningen är det naturligt att mackars tak med åren blivit alltmer påtagliga. Från att ha varit små regnskydd har de vuxit till himlavalv över bensinumparna.

Taket har blivit en gigantisk skylt. På avstånd ser det ut som en glödgad stålbalk som svävar över landskapet.







Snabbfika på McDonalds..?

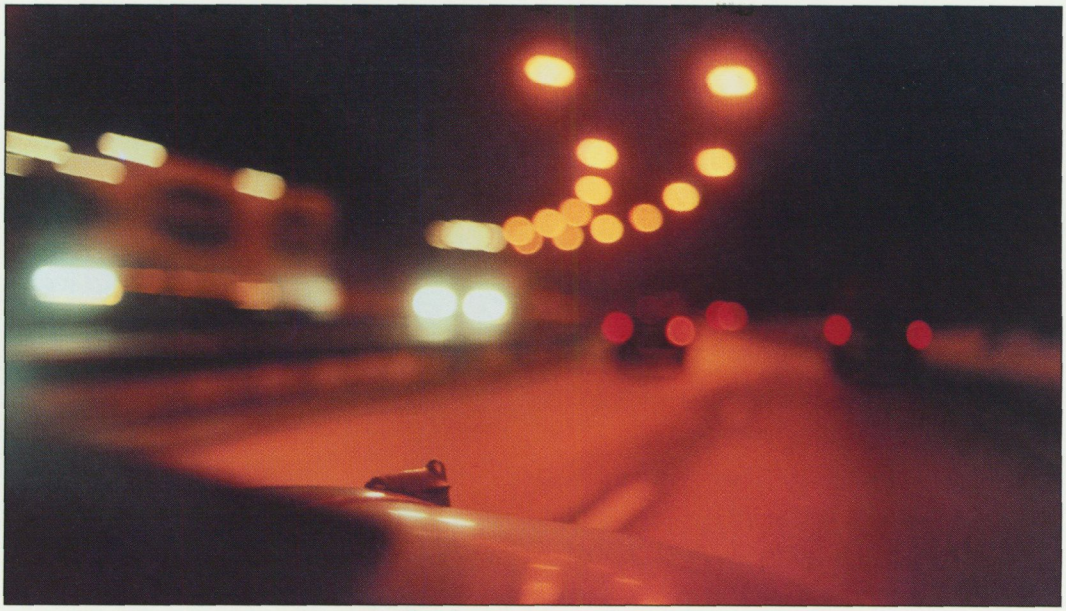
De som väljer att inta sitt kaffe på McDonalds drive in i Älvsjö får inte ha bråttom. Byggnaden ligger till synes ett stenkast från vägen, men följer man lydigt pilarna blir det en irrfärd på nära en kilometer. Infarten är en byråkratisk labyrint, som om ett politiskt beslut låg bakom varje sväng. Restaurangen hinner passeras fem gånger innan man är framme vid drive in-luckan.



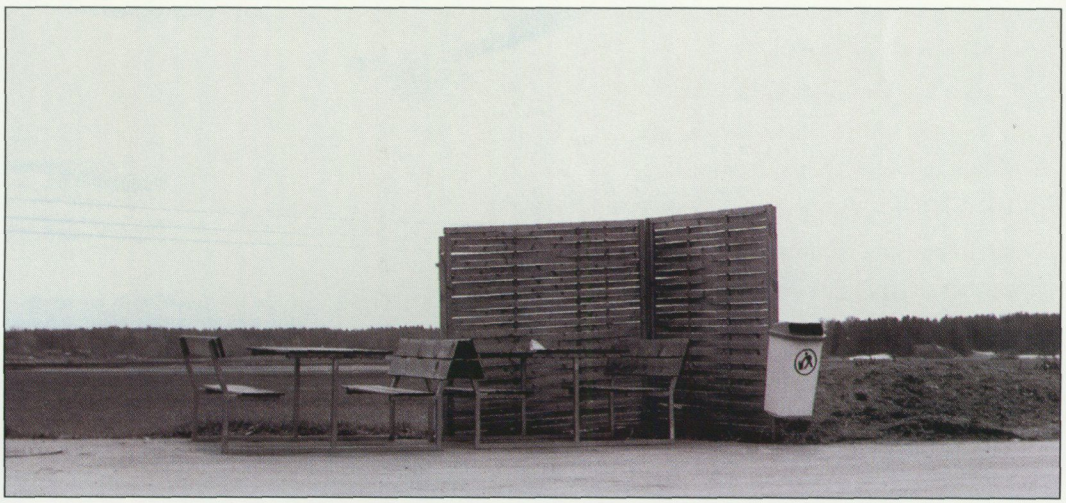
Vägspärr. Det verkar inte vara meningen att man ska stanna till i Rågsved, väg 226 är byggd som en tunnel med sina barriärer på bägge sidor.

Så har det inte alltid varit. Längs vägen skymtar inrättningar som uppstått i samband med vägens ursprungliga dragning och levt av dess flöde. Nu står de avskärmade bakom vägbankar och skyddsräcken: bensinstationer, kiosker, affärer, gatukök, värdshus.

Restaurang Cheung har blivit segregerad, här kommer man bara in om man är på väg söderut.



Stadsembryon. Många platser har blivit till för att resande haft anledning att stanna. Vid långa backar och vad, eller där det varit lämpligt att övernatta och vila hästarna. Om det förhållandet fortsätter att råda i framtiden kan en korvkiosk i Årskogen bli en stad. På 2000-talet är det kanske möjligt att få köpa en bostadsrätt i Tönnebro.

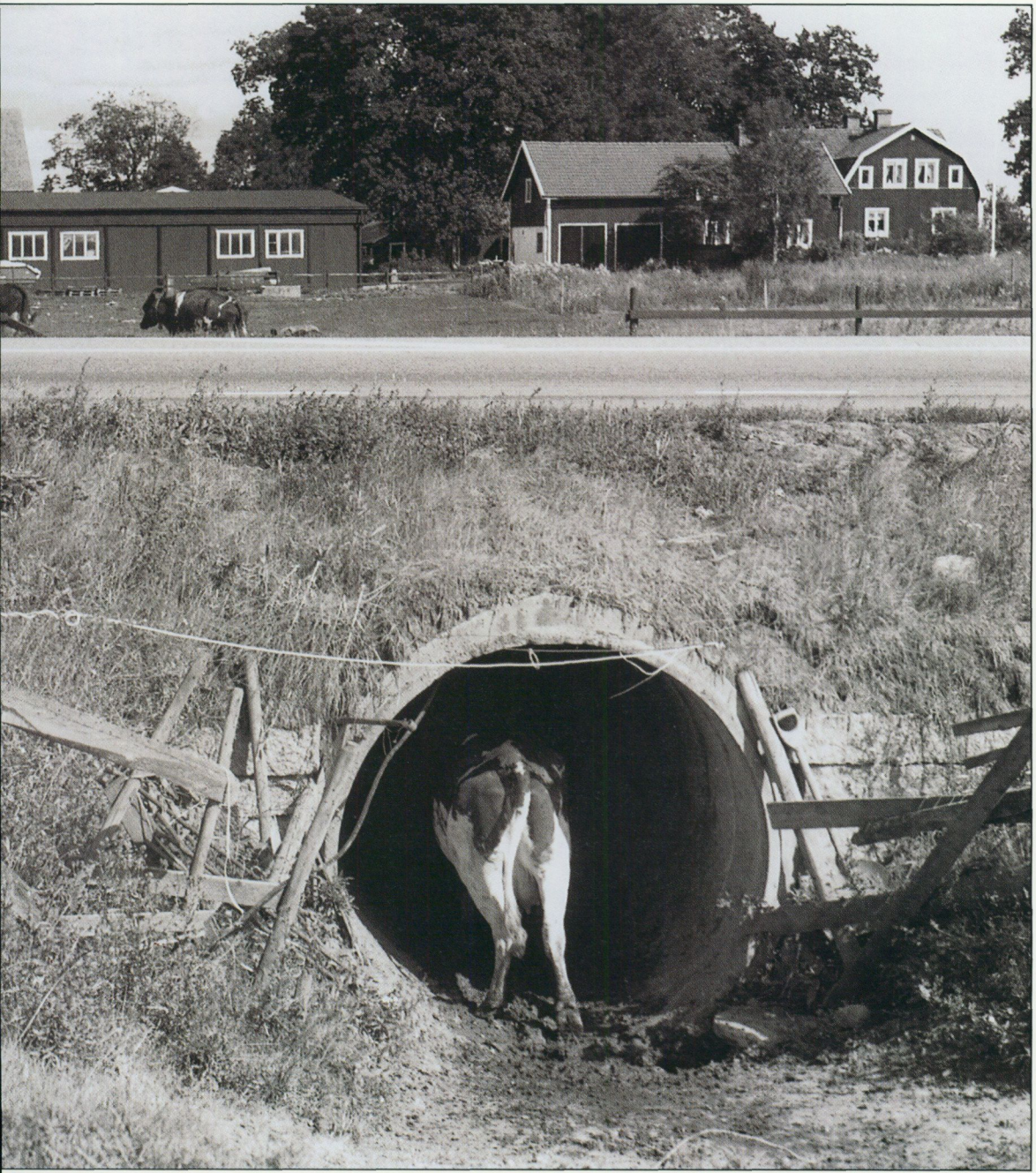


Platser som passeras.

Förutom rent geografiska faktorer har avstånd mellan platser alltid haft en relation till människors restakt. Orter och småstäder som legat på en dagsetapps avstånd med gamla transportmedel ligger idag vid sidan av allfarvägen. Som om ingen hade anledning att stanna där. Reser man från Uppsala till Stockholm syns ingen stad längre: 30 mil kan avverkas på några timmar, och med dagens effektiva strålkastare behöver man inte ens ta hänsyn till mörkret.

Bilen har förändrat kartan. Det är som om motorvägens storskaliga format och hastigheten förminskar den verklighet som passeras. Ibland kan bilkörning på motorväg kännas som att ta jättekliv i ett lilleputtland. Måhända har avstånd med bil blivit kortare men samtidigt har en distans till världen utanför vindrutan uppstått.



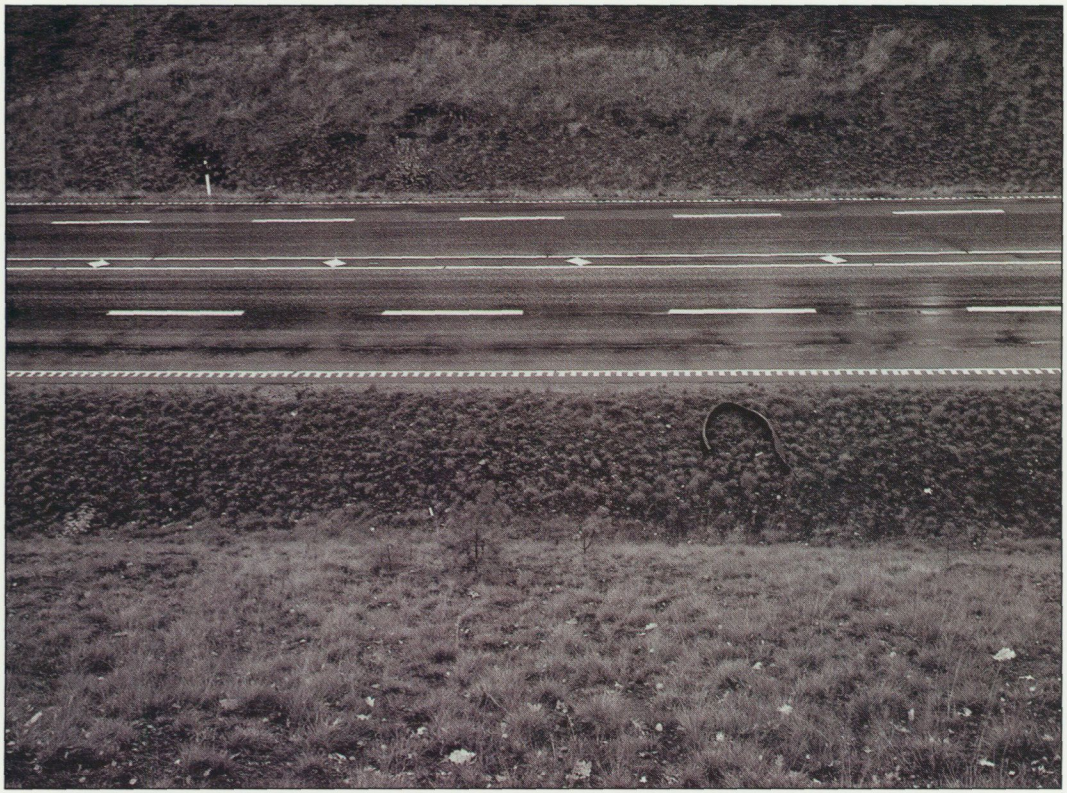




Nabba, april 1996.



Gränna, april 1996.



Lagan, april 1994.



Kimstad, mars 1994.



Rystad, april 1996.



Ölmstad, april 1996.



Kimstad, mars 1994.



Sjögestad, november 1993.



Restaurang Route 66, söder om Linköping, april 1996.



Motell Vida Vättern, april 1996.



Brahehus, april 1993.



Jönköping, april 1994.



Traryd, april 1996.



Traryd, april 1996.



FOTO: GUNNAR LUNDH.

Vägen – en skapelse i tid och rum

ANDERS HOULTZ

Genom århundraden låg de där oförändrade, vägarna. Bygd knöts till bygd förbi skogar och vildmark på samma sätt under medeltiden som på 1800-talet. Några nya kom till, en del gamla föll i glömska, men i stort förblev vägnätet som det varit.

Med bilen förändras allt detta. I takt med ökade krav utvecklas vägarna snabbare än någonsin under 1900-talet. På gott och ont formar och dominerar bilvägarna landskapet. Kring dem växer ett nytt kulturlandskap. För människan öppnar de nya möjligheter, en ny frihet, men valen – 'avtagsvägarna' – är begränsade.

Under ett fältarbete för Nordiska museet sommaren och hösten 1992, som behandlade bilvägar i relation till landskap och människor, väcktes tankar om de dramatiska förändringar som vägnätet genomgått. Fältarbetet berörde ett område mellan Stockholm och Västerås, längs den nuvarande Europaväg 18 (eller Riksväg 12, som beteckningen löd innan den inordnades i europavägnätet). Jag färdades tillsammans med fotografen Sören Hallgren i bil på vägar av skiftande storlek och ålder. Vi dokumenterade vägmiljöer av olika slag, fotograferade och gjorde intervjuer.

Vid åtminstone två tidigare tillfällen har tjänstemän från Nordiska museet i bokform skildrat samma sträcka; dels Ernst Klein som 1922 för STF:s räkning skrev en resehandbok över Uppland, dels Mats Rehnberg som 1956 gav ut "Med bilen i stockholmstrakten. En handbok för bilister".

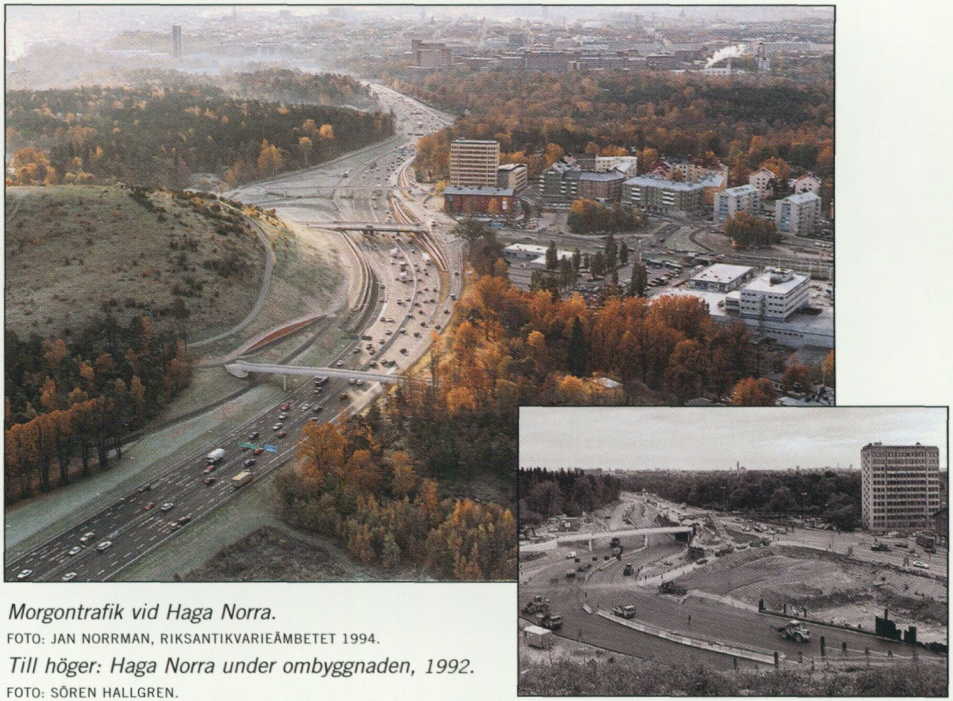
De flesta resehandböcker från 1800-talets slut och 1900-talets början vänder sig främst till tågresenärer. Från tillkomsten av de första svenska järnvägarna



Riksväg 12 från Stockholm till Enköping och Västerås 1956. Karta ur Mats Rehnbergs "Med bilen i stockholmstrakten. En handbok för bilister". Den och Ernst Kleins bok från 1922 är två tidstypiska resehandböcker.

på 1850-talet och genom en kraftig utbyggnad under de följande decennierna, hade tågförbindelserna på kort tid blivit det helt dominerande kommunikationsmedlet till lands. Vägarna kom i skymundan, deras underhåll eftersattes och de ansågs allmänt tillhöra en förgången tidsålder. Ernst Kleins bok vänder sig dock till såväl tåg- som bilresenärer, vilket kanske inte är någon slump; den tillkom i början av just det årtionde då bilen på allvar etablerades i Sverige och tog upp konkurrensen med järnvägarna om resenärerna.

När Mats Rehnberg 1956 skrev sin resehandbok var också Sverige på god väg in i massbilismen. Bilen var inte längre en leksak för det översta samhällsskiktet, den var en investering som många, om än inte alla, kunde ha råd med. Tre år tidigare hade man invigt landets första motorväg, eller autostrada – en sträcka på ett par mil mellan Malmö och Lund, utförd efter tyska och amerikanska förebilder. Liksom motorvägen var Rehnbergs bok anpassad direkt för bilismen, med hänsyn uteslutande till bilisterna och vad man ser direkt från bilen. Idén var ny: de resande skulle inte ens behöva kliva ur bilen för att tillgodogöra sig de sevärdheter som boken skildrar.



Morgontrafik vid Haga Norra.
FOTO: JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIEÄMBETET 1994.
Till höger: Haga Norra under ombyggnaden, 1992.
FOTO: SÖREN HALLGREN.

Med Klein och Rehnberg i handskfacket skall vi nu bege oss ut på en resa i väglandskapet. Målet är Enköping, och resan tar sin början i utkanterna av Stockholm.

Stadens ytterområde, bilens kulturlandskap

Vi startar en vårmorgon 1992 vid Norrtull i Stockholm, just där stenstaden, 1800-talsstaden, gör halt. Den gamla stadsgränsen är fortfarande tydligt avläsbar; här bildar bostadshusen närmast en kompakt stadsmur mot omgivningen. På 1920-talet, då Ernst Klein skrev sin bok, var detta fortfarande också gränsen för det urbana livet, något som bilismen på ett avgörande sätt skulle förändra. Några av de tidigaste förorterna var visserligen redan byggda, men de följde järnvägsspåren ut från staden.

Utanför tullarna passerar vi Haga Norra, en trafikplats där Vägverket satsat stora medel på en ambitiös miljöanpassning genom terrängmodulering, plan-

teringar, konstnärlig utsmyckning och användande av material som tegel i vallar och terrasser. Byggverksamheten är i full gång och sträckan är tänkt att ingå i det så kallade Dennispaketets omfattande och omdiskuterade satsning på trafikleder kring Stockholm. Vi leds av orange plastkoner, stora vägskyltar med vinkelpilar och en man med flagga i handen förbi arbetsplatsen.

Hagaparken ligger oförändrad öster om vägen, oförändrad bortsett från en hög, gräsbevuxen kulle bestående av schaktmassor från 1960-talets rivningar i centrala Stockholm. På vägens andra sida ligger Hagalundsområdet. Om detta skriver 1922 års resehandbok kort och gott: *"Hagalund, ett av de minst tilltalande av Stockholms förstadsområden"*. Kleins uppfattning om Hagalund delades av många, inte minst på myndighetsnivå. Innan en omvärdering kommit till stånd hade den enkla trähusbebyggelsen till största delen rivits.

Söder om Ulriksdals slott ligger ett vägskäl med gamla anor. Här, vid Järva krog, möttes uppsalavägen och enköpingsvägen, och här korsar E4 och E18 varandra än i dag. Ett stort motell har tagit upp krogens gamla namn. *"Trakten börjar nu bli lantlig"*, menar Klein.

Om den följande sträckan västerut skriver Mats Rehnberg 1956: *"Vägen passerar järnvägsverkstäder, industrier och en del slumbebyggelse av vanlig förortskaraktär. På vägens norra sida löper skogen obebyggd ända fram till vägkanten."* De järnvägsverkstäder som nämns hör till Hagalunds rangerbangård och området norr om vägen kallas Järvafältet. Det sträcker sig mellan E18 och E4, som en lång och fortfarande obebyggd kil in mot Stockholms centrala delar. Anledningen till att området i så stor utsträckning lämnats outnyttjat är att det mellan 1905 och 1970 användes som militärt övningsfält. Idag fungerar Järvafältet huvudsakligen som rekreationsområde för den kringliggande förortsbebyggelsen. Det har länge funnits planer på att bygga ut E18 till fyrfilig motorväg på fältet, men protesterna från de boende i området har varit kraftiga. Vissa delar har emellertid exploaterats sedan Rehnbergs dagar. Bland annat har områdena Kista, Husby och Akalla med sina bostäder och arbetsplatser tillkommit under åren 1972–1977, och ett stort IKEA-varuhus har anlagts vid Barkarby, längre västerut. Det stora varuhuset är liksom många liknande anläggningar direkt beroende av en bilburen kundkrets.

Bilen har med tiden givit upphov till ett eget kulturlandskap. Detta är inte



E 18 vid Tensta. Till höger om vägen utbreder sig Järvafältet.
FOTO: JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIEÄMBETET 1994.

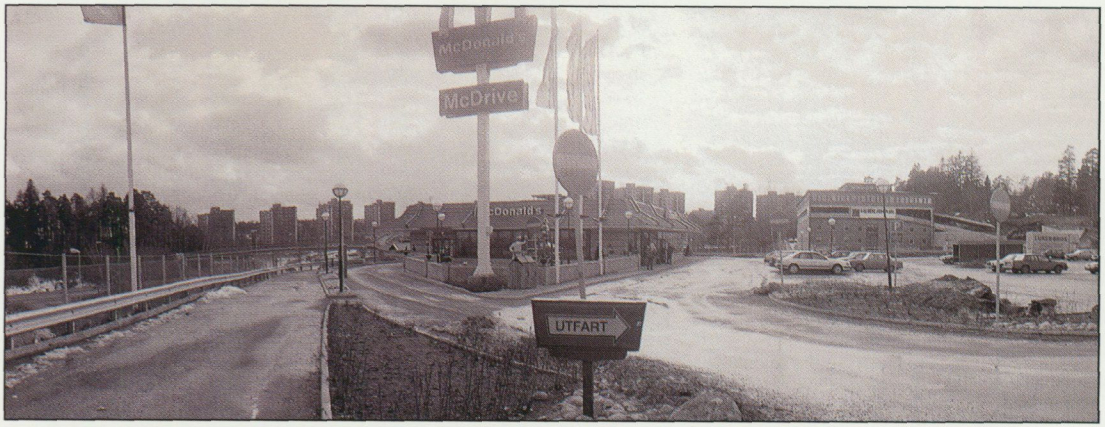
minst tydligt då man som här passerar genom stadens ytterområden. Dessa områden präglas av stora utfartsleder, köpcentra, industriområden och trafikplatser. Liksom i alla tider samlas här sådana verksamheter som inte riktigt får plats eller är passande i själva staden. Till funktion och utseende är de skiftande, men har nuförtiden det gemensamma draget att de i stort sett endast är tillgängliga per bil.

Miljonprogrammets vägar och bebyggelse

Vid Spånga kyrka kommer en markant ändring av vägsträckningen. Där vägen tidigare passerade just förbi den lantligt belägna kyrkan ligger idag de stora bostadsområdena Rinkeby och Tensta från miljonprogrammets dagar (utbyggnad 1964–1971). Vi gör ett försök att följa den gamla vägen, men finner endast ett fragment.

Den nuvarande vägen löper på en avsats intill höghusen i Rinkeby och Tensta. Nedanför på andra sidan breder Järvafältet ut sig i en dalsänka, där bebyggelsen i stort sett inskränker sig till ett koloniområde. Att en stor väg ligger så nära intill ett tättbebott och relativt nytt bostadsområde av detta slag är




McDonald's
McDrive
UTFART


OK

ovanligt. Förklaringen är att den led som används idag från början endast var tänkt som en så kallad "matarväg" till bostadsområdena, planerad med utgångspunkt från 60-talets storslagna trafikkalkyler. Den egentliga trafikleden, en fullt utbyggd motorväg, skulle enligt planen löpa längre ut på fältet. Ett permanent provisorium, med andra ord.

Under de expansiva åren på 1960- och 1970-talen planerades bostadsbebyggelse och vägar efter i huvudsak samma principer. Liksom miljonprogrammets stora bostadsområden har därför också vägarna från samma tid blivit kritiserade för att aspekter som miljöanpassning, estetik och detaljutformning fått stå i skuggan av kostnadseffektivitet och industrialiserad produktionsteknik.

Efter Tensta övergår E18 till motorvägsstandard. En ny väg ersatte på 1960-talet den gamla landsvägen längs denna sträcka. Övergiven av åtminstone fjärrtrafiken ligger den där fortfarande, alldeles intill motorvägen men sällan synlig över bullerplanken. *"Enköpingsvägen är en smula slingrig i början"*, menar Mats Rehnberg, och beskrivningen stämmer bra på den äldre vägen, rikstolvan. Den passerar fortfarande, liksom på hans tid, den gamla gästgivargården i Barkarby, och därefter Barkarby flygfält. På 50-talet residerade Svea flygflottilj på platsen och Rehnberg berättar hur bilisten får uppleva ovanliga vägskyltar såsom *"Varning för flygplan"*. Det följande landskapet betecknar han som ganska starkt kuperat och den på 50-talet nybyggda vägen *"slingrar i kraftiga kurvor ner mot Stäket"*. Lockade av Rehnbergs beskrivning tar vi av från motorvägen vid närmaste trafikplats och följer rikstolvan ett slag istället.

Att besegra en backe

Vi stannar till vid Dalkarlsbacken, den branta backen ner till Ryssnäset, just öster om Kungsängen. Den har varit en plåga för resenärer i århundraden, och flera försök att bemästra den svårforcerade stigningen har gjorts genom historien. År 1665 kommenderades 200 man ur Dalaregementet att bygga en stödmur för vägbanan att vila på, Sveriges troligen första statligt finansierade vägföretag. Resultatet av deras möda är fortfarande synligt och en stig leder på den gamla rampen uppför sluttningen.

Tensta, 1992. FOTO: SÖREN HALLGREN. *Nedre bilder: Fittja, 1993.* FOTO: TOBIAS BRANTING.

Nästa väggeneration i backen är från 1855, och kom till efter en olycka då en diligens störtade ner för bergssluttningen. Det stod klart att 1600-talsvägen inte längre var tillräcklig för tidens större och tyngre vagnar, varför en ny och högre ramp i kombination med en sprängd passage genom berget utfördes för att minska lutningen. Det var på denna väg som Ernst Klein färdades 1922, även om den då ganska snart skulle få sin ersättare.

Den gången var det kraven från biltrafiken som skulle tillgodoses. Vägen måste bli såväl bredare och bärkraftigare som rakare och mindre backig. "Enköpingsvägen" eller "Gamla landsvägen", som det står på två skilda skyltar, anlades 1935. När Mats Rehnberg körde här 1956 var den alltså förhållandevis ny, bara 20 år gammal. Liksom en stor del av de vägar som kom till vid samma tid finansierades enköpingsvägen med statliga nödhjälpspengar, anvisade av Arbetsmarknadskommissionen – så kallade AK-medel. AK-vägarna utgjorde landets första bilvägnät av större omfattning och är fortfarande ofta lätt igenkänneliga i landskapet genom sin raka sträcking.

Det fjärde och senaste tillskottet är motorvägen, som stod klar 1971. Den går på en bro med väldiga betongpelare som helt eliminerar backens lutning. Den fruktade Dalkarlsbacken passeras därför idag på ett ögonblick, utan att trafikantens uppmärksamhet ens hinner väckas. 1930-talsvägen används emellertid ännu av den lokala trafiken, och de två äldsta generationerna på platsen är fortfarande avläsbara i landskapet. Detta koncentrat av väg- och kommunikationshistoria kompletteras dessutom av järnvägen mellan Enköping och Stockholm, som tillkom under vägarnas nedgångsperiod vid 1800-talets slut.

Dalkarlsbacken visar tydligt hur vägbyggandets tekniska förutsättningar, men också de behov som ligger bakom tillkomsten av nya vägar, förändrats genom tiderna. Tidigare satte naturen gränser för vägen – med dagens grundläggningsteknik är det i princip möjligt att bygga väg var som helst. Vilken lösning som väljs är en kostnadsfråga och inte en fråga om teknisk begränsning. Trafiklederna är inte längre bundna av landskapet, de bildar självständiga

Bild övre: Stora landsvägen på sträckan mellan Almare-Stäket och Kungsängen 1926. FOTO: OSCAR HALLDIN.
Bild undre: Dalkarlsbacken. I höjd med trätopparna passerar E 18 över både järnväg, landsväg och bebyggelse. FOTO: JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIEÄMBETET 1994.



kommunikationskorridorer där resenärerna, isolerade i sina bilar, transporteras från en punkt till en annan utan större påverkan av naturbetingelser.

Samhället vid vägen

Färden fortsätter, och vi åker på motorvägen genom norra utkanten av Kungsängen, som med sina väl synliga höghus bildar en sista utpost i raden av förortssamhällen. Först här, omkring 20 kilometer längre ut från Stockholm, märker man av en motsvarighet till den lantlighet som Ernst Klein 1922 talar om redan vid Ulriksdal. Rehnbergs beskrivning av omgivningarna längs den gamla rikstolvan skulle här faktiskt passa lika väl in på motorvägen: *"I långa och mjuka svängar fortsätter körvägen västerut genom ett öppet landskap, där väldiga odlingsfält dominerar blicken. Då och då glimmar blå mälarvikar bortom fälten söder om vägen"*

Då man närmar sig nästa tätort upphör emellertid överensstämmelserna med vår tid: *"Med sakta fart rullar man så igenom Bålsta, ett kombinerat landsvägs- och järnvägssamhälle. En röd gammal gästgivargård ligger i västra kanten av det lilla samhället"*. I dag passerar vi snabbt i samhällets utkanter, men Mats Rehnbergs bilisthandbok skrevs vid en tid då bilvägarna ännu inte vuxit sig för stora för att passera genom städer och byar. Dock började genomfartstrafiken i tätorter under femtiotalet bli ett problem, som under de följande decennierna kom att resultera i kring- och förbifarter, efterhand även vid allt mindre samhällen.

Bålsta är ett exempel på denna utveckling, men trots att trafiken numera till största delen passerar utanför samhället har bebyggelsen vuxit kraftigt under senare år, med motorvägen som en viktig orsak. Om Bålsta på 1950-talet var ett kombinerat landsvägs- och järnvägssamhälle är det idag snarare ett utpräglat landsvägssamhälle, där en stor del av befolkningen utgörs av bilpendlare med arbete i Stockholm, Enköping eller andra större orter.

Genvägar och senvägar

Den nya sträckan av E 18 mellan Bålsta och Enköping påbörjades 1986 – först som motortrafikled, sedan i en andra utbyggnadsetapp som motorväg. Vid vårt fältarbete 1992 är arbetena ännu inte helt avslutade. Vägen följer en linje,



Motorvägen som effektiv transportkorridor mellan två punkter, försedd med stoppförbud och frikopplad från landskapet. E 18 vid Dalkarlsbacken. FOTO SÖREN HALLGREN 1992.

eller snarare kurva, som innebär kortast möjliga resväg och som i möjligaste mån undviker bebyggelse. Vi färdas genom stora skogspartier men förhållandevis litet uppodlad mark.

Motorvägen korsar Ekolsundsviken på två mäktiga broar, en för varje körfält. Vid ena brofästet ligger en bensinstation och en vägkrog mellan de båda vägbanorna, omslutna på alla sidor av vatten och trafik; mer eller mindre oåtkomliga för den som inte färdas med bil. Vi passerar trafikplatser med avfarter till tätorter som Ekolsund och Grillby, men kör inte igenom några samhällen. Enstaka gårdar och bostadshus hukar bakom vallar och bullerplank.



Det historiska vägnätet är integrerat i landskapet, direkt knutet till naturförhållanden och bebyggelse. Väg vid Gäddeholm, en mil söder om Västerås. FOTO SÖREN HALLGREN 1992.

Bitvis är vägen majestätiskt storslagen, men dess dimensioner är samtidigt skrämmande, omänskliga.

Den väg som våra guider hade att följa gör istället en vid sväng norrut, dels för att utnyttja en sandås med naturlig dränering, dels för att undvika Ekolsundsvikens vatten. Den blir på det viset omkring fyra kilometer längre än motorvägen, men passerar i gengäld genom ett rikt och mångfacetterat kulturlandskap. Klein berättar om runstenar och medeltida kyrkor längs vägkanten och om *"den präktiga, mångdubbla allén rätt upp till Ekolsunds slott"*.

Ny och gammal väg i landskapet

På liknande sätt löper en äldre generation av E18 vid sidan av den nuvarande längs stora delar av sträckan mellan Stockholm och Enköping, än nära intill, än på längre avstånd. Inte oväntat finns det stora och till en del generella skillnader i karaktär mellan den äldre vägen, som under de senare årtiondena i stort sett stagnerat i sin utveckling, och dagens väg, som efterhand är på väg att byggas ut från motortrafikled till motorvägsstandard.

Att även den äldre generationen av E18 har genomgått omfattande förändringar genom åren skall dock inte glömmas. Om man jämför den med äldre kartmaterial och den karaktär som ännu präglar nätet av omkringliggande småvägar, framgår det tydligt hur mycket som har hänt i fråga om vägbreddningar, uträtningar och annat. Men trots dessa förändringar har vägen behållit sin huvudsakliga sträckning, och sedan den förlorat rollen som genomfartsled har den förändrats mycket litet.

Redan på kartan framgår det tydligt hur dagens väg väljer en betydligt rakare linje i landskapet än sin föregångare, och hur den så långt möjligt undviker att passera genom samhällen och bebyggelse. Korsningarna är antingen planskilda eller ersatta av trafikplatser med på- och avfartsvägar. Den äldre vägens förhållande till bebyggelsen är mer intimt; den tangerar eller går tvärs igenom ett flertal byar, och däremellan ligger gårdar och hus placerade i mer eller mindre direkt anslutning till vägen.

Då man kommer ut på vägarna blir skillnaderna ännu tydligare än på kartan. Det är inte så att den nya vägen främst går över slättmark och den gamla över bergspartier, snarare att den nya passerar tvärs igenom båda lanskapstyperna, medan den gamla så långt möjligt följer gränserna mellan höjd och slätt. Då det är nödvändigt att korsa ett höjdparti följer den naturliga pass eller sän-



Vårt beteende som trafikanter är förutsägbart, styrt av regler och praxis. Välbekanta skyltar och symboler talar om vad som förväntas av oss, och det gäller att snabbt absorbera informationen. Avfart vid Västerås.

FOTO: SÖREN HALLGREN 1992.



Kungsgatan i Enköping 1908. Här passerade genomfartstrafiken mellan Stockholm och Västerås fram till slutet av 1950-talet.

kor, och måste den korsa ett öppet fält sker det på rakast möjliga sätt. Medan den gamla landsvägen erbjuder omväxlande landskap, intryck på nära avstånd och överraskningar "bakom nästa krök", erbjuder motorvägen långa siktlinjer och utsikter genom en terräng som tidigare varit det kultiverade landskapets obesökta baksida.

Att möta staden

Så till slut närmar vi oss målet – Enköping. Men inte på det sätt som förr var vanligt. Ernst Klein, som ju skrev sin guidebok för två olika färdmedel, anlände till staden per tåg och inte bil. Järnvägen dit följer för övrigt en linje som typiskt nog mera överensstämmer med dagens motorväg än med den tidens landsväg. Enköping var på 1920-talet en fridfull liten stad, och Klein skriver: *"Västra Upplands huvudstad är som bekant icke någon storstad. Dess befolkningssiffra har ännu ej nått 6 000."* Med järnvägen kom man rakt in i samhäl-

let, där det första som mötte besökaren var stationens representativa byggnad. Sedan gick det lätt att till fots eller med skjuts ta sig dit man skulle, kanske till Stadshotellet vid Stora Torget, i vars annex den berömde "Enköpingsdoktorn", Ernst Westerlund, länge hade sin mottagning.

På 1950-talet, när Mats Rehnberg kom körande den gamla Stockholmsvägen in i staden, var Enköping inte längre den sömniga lilla småstad som ryktet gjorde gällande. Dess befolkningstal hade fördubblats på 30 år, och Rehnberg beskriver orten som en pulserande industristad och garnisonsort för ett modernt regemente. Ändå gick Riksväg 12 fortfarande tvärs genom stadskärnan. Väl inne i det vinkelräta gatunätet övergick vägen i Kungsgatan, passerade Stora Torget och fortsatte i väster förbi lasarettet ut mot Tillinge kyrka. *"För bilisten är Enköping en mycket angenäm stad, eftersom gatorna är så breda."* Så skriver Rehnberg, och säkert stämmer det att staden med sin rymliga 1800-talsplan bättre än de flesta kunde ta emot bilarna från den starkt trafikerade landsvägen. Bilisten kom rakt in i händelsernas centrum och fick på så vis en självklar anhalt på resan. Frågan är dock om enköpingsborna själva upplevde bilarnas närvaro som lika angenäm.

I de svenska städerna har genomfartstrafiken varit ett växande problem under hela efterkrigstiden. Framför allt två olika lösningar har tillämpats: antingen att bygga ut och skärma av det befintliga trafikstråket genom stadskärnan, eller också att ersätta det med en kringfart utanför stadens centrala delar. I Enköping, liksom på de flesta andra håll, valdes det senare alternativet. Idag går följaktligen en motorvägsled i en båge förbi Enköping i stadens norra utkanter.

Vi kör förbi industrier och militärförläggningar och passerar under korsande broar för gång- och motortrafik. Avtagsskyltar leder in mot stadens centrala delar, men i hastigheten missar vi den första avfarten. Vid nästa tillfälle är vi beredda, svänger av och saktar in. Att vara hemmastadd på platsen är inte längre nödvändigt för att hitta rätt, men i gengäld gäller det att vara uppmärksam på skyltar och information. Ytterligare skyltar visar vägen in mot centrum, där vi liksom våra guider kommer fram till Stora Torget – om än på andra vägar.

Det förändrade sättet att möta staden är ett generellt drag under 1900-talet.



Under 1900-talet har landsvägsalléerna blivit allt färre. Tillkomna på 1700- och 1800-talen, har de haft en problematisk samexistens med biltrafiken.

Den ökade trafiken har nödvändiggjort ett huvudvägnät som passerar utanför de flesta städer och tätorter. Från de nya huvudvägarna kommer man istället, liksom i Enköping, in till samhällena via infartsleder som saknar anknytning till det historiskt uppbyggda vägnätet. Om man tidigare steg på genom huvudingången, kommer man numera snarare köksvägen. Att ta av från motorvägen till städer och tätorter innebär dessutom ett direkt och medvetet val – förut var det snarare ett oundvikligt inslag på resan, välkommet men tidsödande.

Vägar för framåtskridande

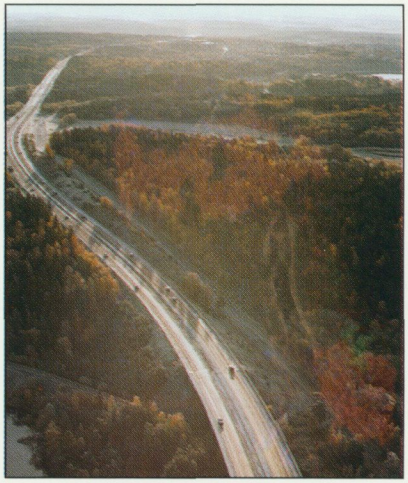
Den korta sträckan mellan Stockholm och Enköping uppvisar flera exempel på väglandskapets omvandling under vårt sekel. Men vägen är mer än den sträcka vi färdas på. Vägen är stadd i förändring, men det är också de associationer som vi förknippar den med.

En bild som har sitt ursprung i bilismens introduktion, eller som åtminstone kraftigt förstärkts därigenom, är vägen som metafor för det "moderna", för utveckling och framåtskridande. Under det sena 1800-talet var det som bekant

järnvägen och inte landsvägen som stod för denna innebörd. Äldre tiders vägnät var som helhet statiskt och genom sin oföränderlighet närmast ett band till det förflutna, bilvägnätet däremot dynamiskt med ständigt nya sträckningar. Under 1900-talet är därför vägar och modernitet intimt förknippade, och det är bilen som utgör länken dem emellan.

Men symboler är inte definitiva eller en gång för alla givna, i synnerhet inte symboler som betecknar centrala företeelser i tillvaron. Deras innebörd förändras ständigt, förskjuts, ersätts. Miljöaspekten har givit vägen en ny innebörd med negativa förtecken, men tilltron till vägar och vägbygge som tillväxtskapare förefaller samtidigt fortfarande vara livskraftig. Krisåren i slutet av 1980- och början av 1990-talen har sett den största svenska satsningen på trafikleder under decennier. Liksom i 1930-talets Sverige ställs höga förhoppningar på att vägarna skall leda oss ut ur krisen. På den tiden bestod emellertid väganläggning fortfarande huvudsakligen av kroppsarbete, i dag är det istället en kostnadsintensiv verksamhet som relativt sett inte innebär särskilt många arbetstillfällen. Ändå sätter vi än en gång vår tilltro till vägarna i nödens stund. Projekt som Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn, Dennispaketets satsning på trafikleder i Stockholm och vägbyggena längs Höga kusten är ur detta perspektiv intressanta symbolhandlingar.

1900-talet är bilens århundrade – och bilvägarnas. Den successiva omvandling och utökning av vägnätet som skett under denna korta tid saknar motstycke i historien; den är på en gång en konsekvens av och en nödvändig förutsättning för det svenska bilsamhället. Det moderna samhället kräver en viss typ av vägar, men också det omvända förhållandet råder: de moderna vägarna kräver en viss typ av samhälle. Vägarna bidrar till att forma människors livsmiljö, men det är människor som planerar vägarna. Vi har ett ansvar inför framtiden för de vägar som vi bygger. Motorvägen är vår tids väg, men är den framtidens?



E 18 från ovan.
FOTO JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIEÄMBETET 1994.



Hedemorabor på väg till Sollerön, midsommar 1979. FOTO: PER FREDRIKSSON.

Raggare och jänkebilar

ANNETTE ROSENGREN

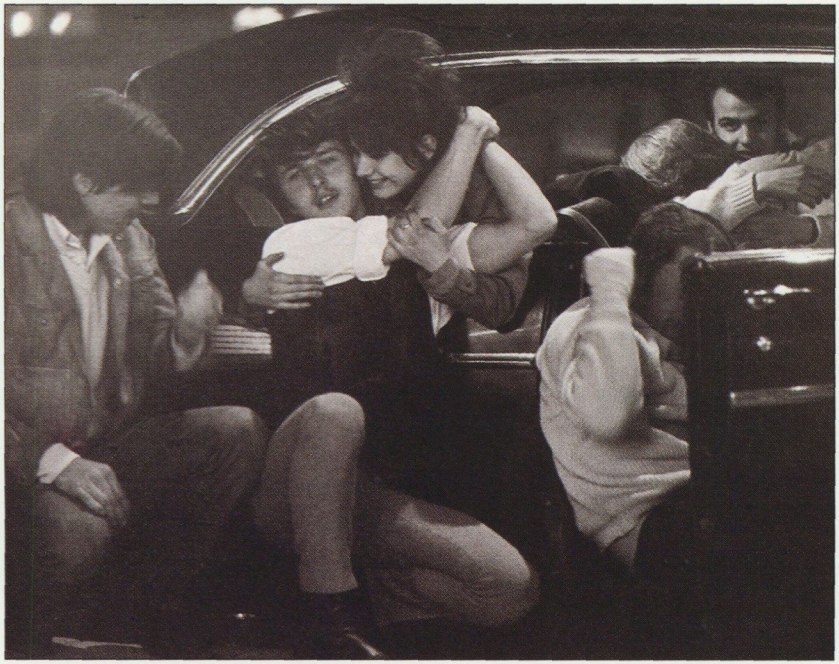
Raggarnas klassiska tid är slutet av 1950-talet och början av 60-talet. Det var då de symbolstarka tillbehören som den stora bilen, jeansen, skinnjackorna, våg i håret och brylcréme, mycket smink för flickorna och åtsittande kläder, öl- och brännvinsdrickandet och rävsvansen togs upp av bilburna ungdomar som ett sätt att distingera sig mot omvärlden. Hit hörde också 50-talsrocken spelad i bilarna, gängsammanhållningen och defileringen i städerna.

Med massmedias bidrag skapade raggarna – som övervägande var arbetarungdom – det svenska bilsamhällets stora, expressivt uttalade ungdomskultur, en proteströrelse mot vuxenetablissemanget och med kamratgruppen som avstamp för identitetsbygge och relation till omvärlden. Likt senare ungdomskulturer omformade de snabbt samhällets kontroll av deras förhavanden till något positivt för dem själva, dvs. till nöjet att exponera sig och bli betraktade (Hebdige 1988). Att kunna visa upp sig och provocera gjordes till ett självändamål vid sidan av glädjen i att ha egna "rum" – bilen – att vistas i och förflytta sig med.

Namnet kom av ungdomarnas sätt att träffas med pojkarna som sakta åkte utmed gatorna varifrån flickorna "raggades upp" i bilarna. Uttrycket hade tidigare använts av taxichaufförer som "raggade" kunder på gatorna och av långtradarchaufförer som lastade olagligt och körde olagligt på ackord.



FOTO: HERNRYD.



Stockholm, 1969. FOTO: JAN HOLMLUND / PRESSENS BILD.

Tidningarna hade stora rubriker om raggarbråk, fylla och slagsmål med polisen, om raggargäng som drog runt som huliganer, om rövarliv på campingplatser och vid motortävlingar och om raggarbrudar som badade nakna och raggarungdomar som hade sex inför öppen ridå. Artiklarna förmedlade en bild av raggarna som respektlösa, asociala och promiskuösa och raggarbilarna som sexuellt laddade och farliga scener för unga kvinnor. Inte minst var de stora amerikanska bilarna utmanande när de ägdes av arbetarungdomar, medan äldre bilägare i allmänhet hade fordon i lägre prisklasser. Men genom att göra reparationer själva, inte ha så stora krav på bilens yttre skick och gå samman flera stycken om ett fordon kunde de unga finansiera stora bilar.



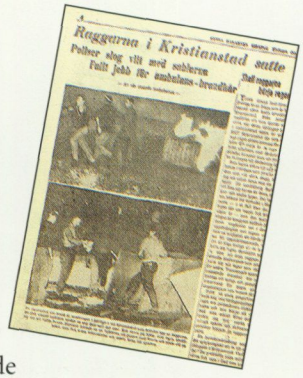
Som problemskapande ungdomsrörelse hade raggarna sina motsvarigheter i andra

länder, i Frankrike *blouson noirs*, i England *teddy boys*, i Tyskland *halbstarken*, i Italien *vitelloni*. Men ingen av dem hade bilar. För raggarna var den amerikanska bilen i centrum på ett sätt som den inte ens var i USA bland ungdomar. Här fick den kultstatus, där var den trivial.

Det var som kultfenomen jag först blev nyfiken på "raggarbilen", och såg det som viktigt att inom museets bilprojekt studera och finna förklaringar till det stora intresse för amerikanska 1950- och 60-talsbilar som många ungdomar i Sverige har uttryckt. Fältarbete i Mellansverige gav så småningom perspektiv, och detta tillsammans med genomgång av tidningar och tidskrifter har bildat utgångspunkt för denna text.

Den heta sommaren 1959

Det hela började sommaren 1959, i väderlekssammanhang känd som den hetaste sommaren på länge.


Raggarna i Kristianstad satte
Poliser slog vilt med sablarna
Fullt jobb för ambulans - brandkår

Raggarflickor våldtogs. Tvingades betala bensinen.
"Vägens djävlar" terroriserade badort i skärgården utan polis.
Raggarna i Kristianstad satte busrekord. Poliser slogs vilt med sablarna. Fullt jobb för ambulans - brandkår.
Vilt slagsmål raggare – polis. Sju greps efter festplatstumult.
Fyra raggare skadade. Vurpa med "rishög" i 140 km.

Rubrikerna är från dagstidningar den sommaren. Som uttryck för en ny och sexuellt laddad ungdomsföreteelse hade raggarna varit ett begrepp under åtminstone något år, men från 1959 blev ordet allmänt associerat med ungdomsgäng som gjorde campingplatser till slagfält och satte skräck i folk, som slogs med polis och som söp och drev otukt med minderåriga flickor.

Genombrottet för det dåliga rykte som raggarna skulle ha under flera årtionden, kom med motorcykeltävlingarnas Grand Prix i Kristianstad sista helgen i juli 1959. Tävlingarna hade gått i Hedemora tidigare, men efter att tidningarna skapat hysteri kring fylleri och ordningsproblem hade myndigheterna i Kopparbergs län satt stopp för fler motortävlingar av den omfattningen. Nu genomfördes de i stället i Kristianstad.

På campingsplatsen utanför Kristianstad ställde raggarna till slagsmål, tände eld på tält och toaletter och angrep polisen. Efteråt skrev tidningarna om kravaller och upplopp men också om sexuella orgier och otukt inför öppen ridå och om berusade flickor och pojkar som gick helnakna på campingsplatsen. Allt ägde rum inför en nyfiken ring av åskådare, somliga med barn sittande på axlarna. Upphovet till våldsamheterna, sade raggarna själva, var missnöje med att tävlingarna inte som tidigare ägde rum i Hedemora. Händelserna på campingplatsen intill Kristianstad var betydligt allvarligare än de ordningsproblem som uppstått i Hedemora.

Efter Kristianstad hade raggarmyten sina karakteristika färdiga – fylla, sex, våld och misshandel – och sommaren 1959 var raggarna återkommande stoff i tidning efter tidning. Året efter skrev tidningarna om svåra ungdomsuppträden i samband med Kanonloppen – ungdomsfylleri, misshandel, överfall av polis och skador på polisbilar. Nu hade raggarproblemet – för raggarna uppfattades verkligen som ett problem – blivit något av vardagsmat och ledde till många debattartiklar. Mer nyanserade skildringar av raggare publicerades också, men att döma av den bild som fortsatte att dominera förmådde de inte ändra synen på raggarna som ett problem.

Generellt var nog knappast ändå bilarna och raggarfiken så mycket mer suspekta tonårsarenor utanför vuxensamhällets kontroll än gymnasieungdomarnas hippor, skoldanser och jazzklubbar. Få av dem som då var raggare känner igen tidningarnas beskrivningar som annat än undantag från det gängse livet kring bilarna. Inte heller var det egentligen en nyhet att ungdomar drog runt i gäng, det hade också tidigare generationer gjort (Lieberg 1992).

När myndigheterna i Stockholm, där de flesta raggarungdomarna fanns, utredde raggarfrågan 1962 (Raggarungdom 1962), fann de ett litet inslag av socialt missanpassade ungdomar. Men de flesta definierades bäst som bilåkande och i viss utsträckning motorintresserad arbetarungdom. En liten grupp flickor verkade fara illa, men talet om promiskuitet var överdrivet, ansåg de.

Edith Jansson, "Raggarmorsan", gjorde ett försök att ge en mer verklighetsanknuten bild av ungdomarna i en delvis självbiografisk roman 1963. Boken uppfattades som en vulgär partsinlaga och sablades ner av kritikerna, som inte

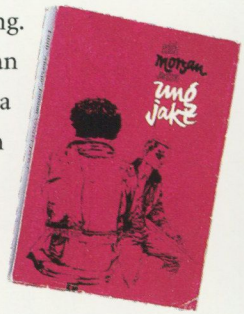


Edith Jansson, "Raggarmorsan" tillsammans med raggare i Karlskoga. FOTO: PRESSENS BILD.

hade någon förståelse för Edith Janssons mycket osofistikerade sätt att skriva.

Hela raggarkulturen kan beskrivas som i första hand formad av manliga intressen. Bilarna ägdes och kördes av de unga männen, som också var de som hade de tekniska färdigheterna. Men de användes av båda könen, och flickorna drogs till bilarna eftersom de kunde ta dem bort från hemmakvarteren och gav dem chansen att träffa andra ungdomar, och inte minst killar.

Flickorna hade en ganska passiv roll, men de var nödvändiga eftersom bilarna innebar en arena för ungdomar av båda könen att träffas kring. Grabbarna hade ansvaret för bilarna och för att de fungerade, medan flickorna hade friheten att åka med när de ville men utan att behöva skruva på bilarna. Det finns före detta raggare som har berättat om hur unga flickor kunde utnyttjas sexuellt, men det verkar ha varit mycket vanligare att bli tillsammans och antingen lämna raggarkulturen eller fortsätta i par innan man bildade familj efter några år (Storstadsungdom 1991).





Midsommar, 1979. FOTO: PER FREDRIKSSON.

Det amerikanska konceptet

Till en början var raggarnas bilar ofta gamla fyrtiotalsmodeller eller av förkrigsmodell. På 1930- och 40-talet dominerade stora amerikanska bilar den svenska marknaden och det var inga problem att hitta äldre billiga amerikanare. Men ganska snart köptes också begagnade 50-talsmodeller eftersom de var bekvämare, hade modernare och mer uppseendeväckande design, ofta var utrustade med radio och hade högre status bland kamraterna.

Hos ungdomarna var bilarna ofta i halvrisigt skick och ibland uppiffade med handmålade eldsflammor och dekaler. Så kallade hardtop eller cabriolet, bilar som man ofta ser rulla bland dagens entusiaster, var sällsynta eftersom amerikanare som togs in då ofta var svarta, enklare bilar som gick som taxi, polisbilar eller direktörsbilar.[1]

Oavsett lyx- eller mer modest bilmodell skulle amerikanska bilar från framför allt senare hälften av 1950-talet snart framstå som den västerländska bilhistoriens största, mest uppseendeväckande i färg och design och mest bränsleslukande bilar. I Sverige kom de dessutom att associera till ungdomsrevolt.

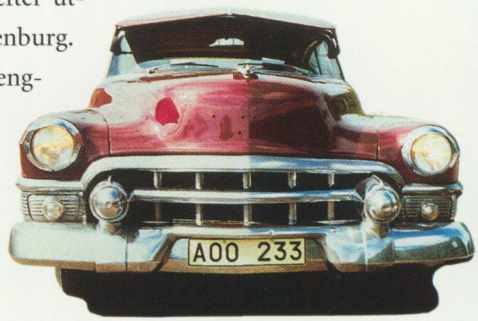
De amerikanska bilarnas genomslagskraft hos arbetarungdomarna måste ses som en följd av USA:s stora ekonomiska och kulturella inflytande i Europa efter kriget. Det ”amerikanska” – i form av livsstil, kultur och konsumtions-

varor osv. – kom hit via cowboyfilmer, musikfilmer som Rock around the Clock och Elvis Presleys filmer, filmstjärnor som James Dean, tidskrifter, reklam, grammofonskivor och inte minst sändningar på Radio Luxenburg. USA:s långa erfarenhet av att vara ett billand, var också det lockande för de bilintresserade.

Men hela raggarkulturen är också ett uttryck för den nya fas i det västerländska samhällets accelererande moderniseringssprocess, som inträffar på 1950-talet och som forskare idag kallar högmodernitet eller senmodernitet. Vad som bland annat påbörjades nu var ett snabbare frikopplande från traditioner och ett växande behov från individens sida att söka och konstruera sin identitet. Ungdomar gick inte i samma utsträckning som förr i föräldrarnas spår. Framtiden innebar valmöjligheter av större omfattning än förr. Massmedias roll blir också allt starkare. I detta hög/senmoderna samhälle blir kamratgruppen av växande nödvändighet i experimenterandet av den egna identiteten och inför övergången till vuxenheten (Giddens 1990, 1991, Fornäs & Boëtius 1990, Sernhede 1995).

I sin attraktion för USA skaffade sig många bilburna gäng namn som associerade till Amerika. Teddy Boys, Road Stars, Car Angels och Road Angels var namnen på några Stockholmsgäng åren runt 1959–60.

Inom senare svenska ungdomskulturer som punken, hip-hop och dagens rap har musik baserad på afroamerikansk musiktraditon haft stor betydelse (Sernhede 1995). Så var det redan för raggarkulturen. Men de två kanaler som Sveriges radio använde sig av runt 1960 spelade inte regelbundet den musik som Elvis Presley och Bill Haley representerade. På transistorapparater och bilradios – de amerikanska bilarna var oftast utrustade med bilradio redan på 50-talet – sökte man på mellanvågsbandet efter utländska stationer och fick in Radio Luxenburg. Med sin kraftiga mellanvågssändare och sin engelskspråkiga, USA-inspirerade programstil var den kanalen oerhört populär.



Inte så förvånande kom raggarna i sitt symbolspråk så småningom också att använda stjärnbaneret – och ofta den

amerikanska sydstatsflaggan. Sydstaterna uppfattades som representanter för uppror och rebellanda, och kunde därför tyckas ha något besläktat med de unga i deras opposition mot det etablade vuxensamhällets regler.

Raggarna engagerade sig inte politiskt, och i allmänhet visste de inte mycket mer om Amerika än det som rörde bilarna, musiken och som framställdes i filmerna. När USA senare under 1960-talet och början av 70-talet kritiserades för sin Vietnampolitik, var det naturligt för dem att ta parti för USA och att därmed ta avstånd från allt som verkade vänsterrörelse. Under en period kom de att uppfattas som politiskt starkt konservativa utan att egentligen vara vare sig politiskt insatta eller intresserade. Men de höll på USA – ofta oreserverat och i alla lägen.

När amerikansk motorsport i form av dragracing kom in i Sverige i slutet av 1960-talet, fick den en trofast publik bland raggarna. Likaså när utställningar med ombyggda äldre amerikanska bilar – s.k. hot rods – arrangerades från mitten av 1960-talet. Undan för undan blev också amerikanska boots, t-shirts, baseballkepsar, hamburgare och cocacola inkorporerade som element i raggarkulturens symbolförråd. Men de starkaste symbolmarkörerna fortsatte att vara den amerikanska bilen från 1950- och 60-talet och den amerikanska 50-talsrocken och dess närliggande musikformer.

1970-talets nytändning och USA-bilens förändring

Olikt andra ungdomskulturer har raggarkulturen varit seglivad. Samtidigt som nya generationer ungdomar blev mods eller sunar, hippies, punkare och annat, levde raggarna kvar som en alternativ, samtida ungdomskultur inom främst landsortens arbetarklass. Periodvis vållade de fortfarande debatt i massmedia, nu liksom tidigare i samband med bråk på festplatser, med andra raggargäng och med invandrare, och i samband med skadegörelse och misshandel (Rynell 1981). Men raggarna skall inte ses som en homogen grupp utan som löst sammanhållen ungdom med intresse för amerikanska bilar från en viss tid och för den fria livsstil som hade kommit att förknippas med bilarna. Givetvis fanns det här också ungdomar med problem.

Till antalet var raggarna förmodligen som flest på 1970-talet. Symbolspråket från åren kring 1960 fanns kvar men hade avdramatiserats i sina provokativa



Hedemoraraggare i Stockholm, 1977. FOTO: PER FREDRIKSSON.

uttryck. Att ta upp flickor i bilarna, dricka alkohol, visa upp sin sexualitet och ropa skällssord var fortfarande socialt utmanande men inte lika starkt som tio–tjugo år tidigare.

Moderniseringsprocessen i samhället hade tagit udden av de värsta provokationerna. I småstäder och småsamhällen reagerade många invånare mer på kringåkandet i centrum, rivstarter, höga motorljud och hög musikvolym, samt det ökade ungdomsfylleriet och mellanölet. Det var sådant som skapade insändare i lokalpressen och ungdomsfylleriet gällde inte bara raggarna, där för övrigt kutymen sedan länge varit att den som kör bilen håller sig nykter.

Undan för undan kom den USA-bilsfascinerade arbetarungdomen i landsorten att framstå som försvarare av många traditionella värden i stället för att



som andra ungdomskulturer vara bärare av modernitetsprojektet (Bjurström 1990). De traditionella könsrollerna levde i stort sett kvar, uppbackade av bilens centrala position och av att teknikområdet är ett av de sociala livets sfärer, som ihärdigt domineras av manliga värden. Bejakandet av bilen tycktes oberört av miljöfrågorna och olikt andra ungdomsrörelser hade raggarna inte någon förståelse för de nya drogerna utan hävdade den traditionella alkoholen. Generellt kan sägas att man bejakade gamla, välkända arbetarvärderingar ihop med idén om ungdomens rätt att leva runt några år bara man sköter jobbet.

1970-talets raggarungdomar ägde och åkte främst i de storvulna amerikanska bilar från 1950- och 60-talet. Nu hade de blivit så gamla att de kunde köpas billigt och de började kallas "jänkebilar". En gammal Volvo var ofta den första ungdomsbilen, men vad otaliga arbetarungdomar i landsorten drömde om var en amerikansk bil.

Många av deras bilar var i det närmaste nedgångna så kallade "pilsnerhäckar" eller "prålmar", som nätt och jämnt gick igenom bilprovningen. Men

under 1970-talet växte det fram ett intresse för att rusta upp bilarna i bättre skick. Då hade också svenska biltidningar som hade just äldre amerikanska bilar som nisch startat "Start och Speed", "Colorod" och senare på 1970-talet den mer journalistiskt drivna "Wheels". Tidningarnas reportage om 50- och 60-talsamerikanare i originalskick och om bilar som byggdes om till s.k. hot rods bidrog till att öka intresset. Både "Wheels" och "Bilsport" har i nu nästan tjugo års tid haft återkommande reportage från landsorten med ortens samtliga amerikanare uppställda för fotografering.

Under 1970-talet började möten och utställningar för USA-bilsentusiaster arrangeras, ofta av biltidningarna. Utställningarna och det uppenbara gemensamma intresset avdramatiserade mötet mellan raggare från närliggande orter, där ungdomarna sedan årtionden och kanske längre kunde ha legat i fejd med varandra.

Parallellt med 1970-talets växande intresse för att ha "fina" amerikanare, drömde fler och fler om lyxmodeller från 1950-talet som knappast alls tagits in till Sverige. Utställningarna och biltidningarna påverkade detta, men en stark inspiration kom från den amerikanka filmen "American Graffiti" från 1973 (på svenska "Sista natten med gänget"). Handlingen utspelar sig bland ungdomar i en Californisk småstad kring 1960, och ungdomarna åker omkring i hot rods och den tidens amerikanska vardagsbilar. Filmen fick snabbt kultstatus och är viktig i nutida entusiasters självförståelse.

Tillgången på amerikanare motsvarade inte efterfrågan så nu startade en ganska stor privatimport från USA av inte minst 50- och 60-talets färggranna och kromade cabrioleter och två dörrars hardtop. Idag kan vi se dem på de svenska sommarvägarna. Framför allt från Californien, där klimatet för gamla bilar är gynnsamt, importerades många bilar. Efterfrågan på dem i USA var låg, tillgången god och priset lågt.

Importen var stor under 1980-talet, gynnades av dollarns dåliga ställning i förhållande till kronan, men minskade drastiskt vid kursändringen i början av 90-talet. Sedan dess har importen varit oerhört konjunkturkänslig, samtidigt som det blivit allt svårare att få tag på prisvärda objekt i USA. En del bilar har sålts tillbaka i fint renoverat skick.



Power Meet, Västerås, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Raggarna i Hedemora i slutet av 1970-talet

Många svenska städer har haft sina raggarrundor innan myndigheterna på 1970- och 80-talet stängde av gator och dirigerade trafiken bort från centrum. En av dem var Hedemora. Där gick raggarrundan fram och tillbaka utmed Åsgatan, som var och är stadens huvudgata. Parkeringsplatsen vid Tempo utmed Åsgatan var ett samlingsställe, liksom muren intill Konsum och en Esso- och en Shellmack.

I slutet av 1970-talet rullade som mest ungefär 35 amerikanare samtidigt i Hedemoratrakten och samlade ett drygt hundratal ungdomar. Under flera år ställde man upp för årlig fotografering på en lämplig plan.

Raggarlivet var ett fritidsnöje som tog sin början när man lämnade jobbet på fredagseftermiddagen. I vardagen hade grabbarna vanliga jobb som hantverkare, reparatörer, byggnadsarbetare eller fabriksarbetare på Hedemora Verkstäder. En del gick och väntade på jobb eller hade en tillfällig anställning, men jobb och inkomster var en förutsättning för att man skulle kunna hålla sig med bilarna. Flickorna arbetade ofta i affär.

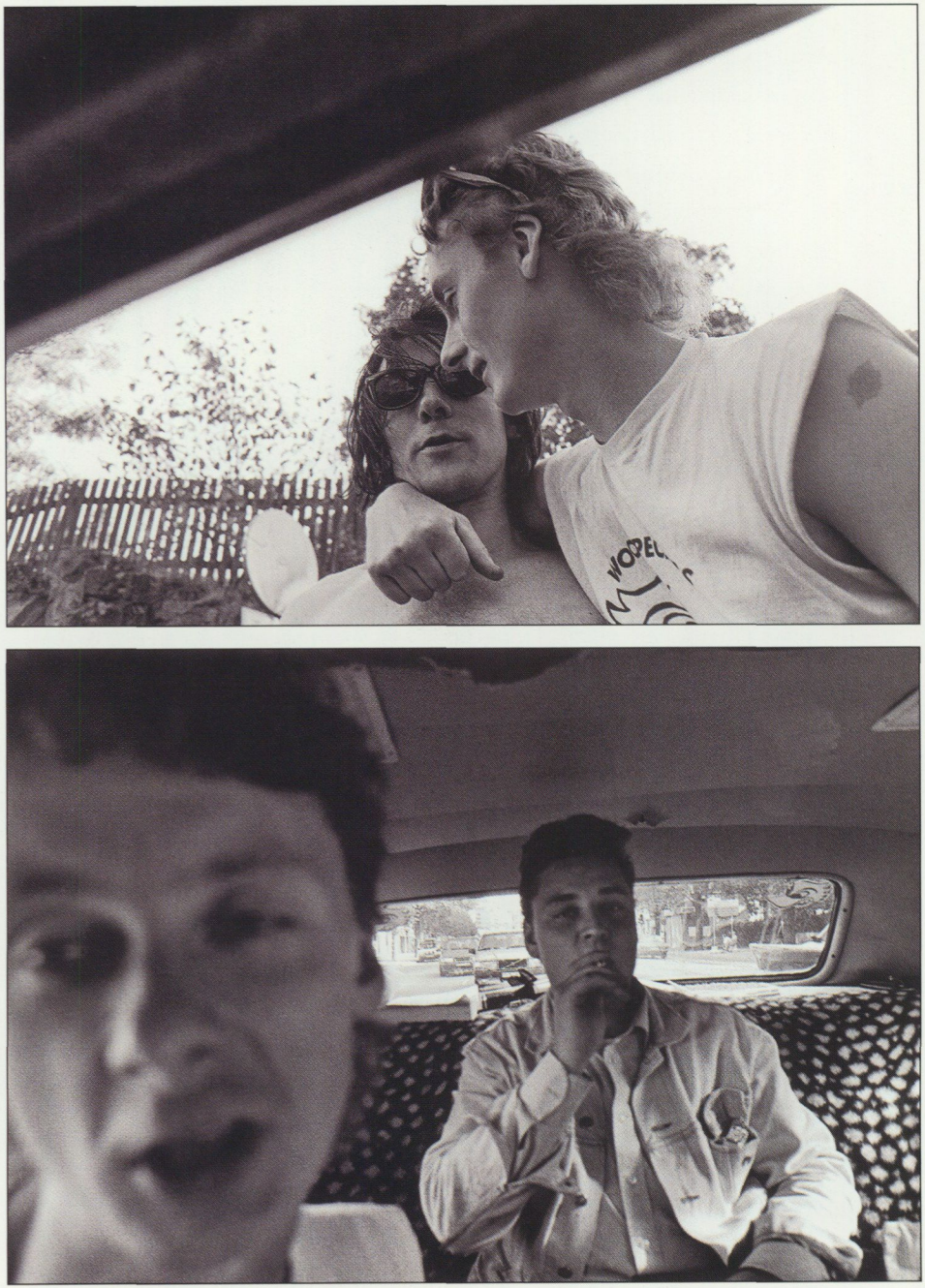
Utseendemässigt skiljde sig åtminstone inte pojkarna så mycket från andra unga arbetarmän för vilka kläderna och utseendet inte tog tid i anspråk. De var ganska långhåriga och klädde sig i väl använda jeans, t-shirts och jeansjackor och skinnjackor. En del flickor var mer modemedvetna, sminkade sig mer än huvudfåran av ungdomar och klädde sig ibland mer socialt utmanande.

Hedemoraraggarna var bil- och motorintresserade och deras främsta medel att distansera sig till andra ungdomar var genom bilarna. Dit hörde också att i stor utsträckning vistas i eller intill bilarna och spela amerikanska eller svenska versioner av 50-talsrock och rock-a-billy på hög nivå. Pojkarnas stora intresse och samtalsämne var bilar och teknik, och under de här åren utvecklade de ofta omfattande kunskaper. På vardagskvällar och lediga dagar gick tiden åt till att skruva isär och laga motorer, reparera bromsar, svetsa rost och att delge varandra av sina tekniska erfarenheter och kunskaper. Även om också flickorna tyckte om bilarna och livet kring dem, hade de större förmåga än pojkarna att intressera sig för andra saker än bilar.

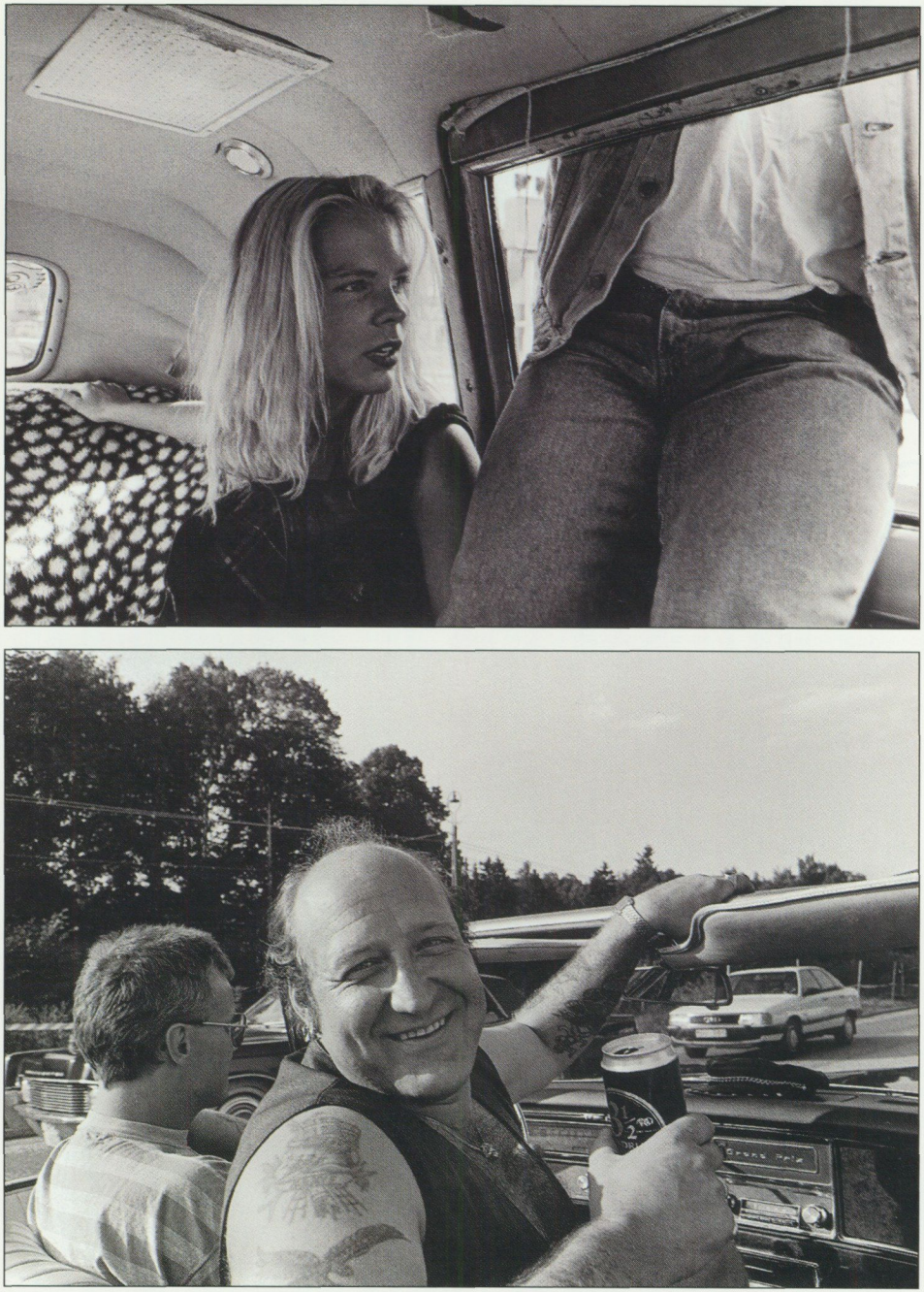
Bilarna ingick i ett vidsträckt kretslopp av köp, försäljning, byten och renoveringar. Man kunde åka till Norrköping och byta bil, till Stockholm eller Hofors och köpa bil, till Ludvika eller Fagersta och titta på en bil, till Falun och sälja en bil. Den rymliga och bekväma bilen var som ett förlängt vardagsrum, där ungdomarna vistades många timmar i sträck. Man åkte med egen bil och med varandras, hade ibland bilar ihop, var emellanåt billös men åkte med kompisar.

Fredags- och lördagskvällar ägnade de åt att "snurra runt på stan", dvs. åka en bit, stanna till och snacka, glida vidare, stanna på ett nytt ställe och snacka med några andra, ta en ny sväng, åka och "pissa", snacka igen – och dricka öl. Ofta var de bara i stan, men så kunde de dra iväg till Parken. Ibland for de till andra städers eller orters festplatser. Nästan aldrig gick de in och dansade utan de stannade utanför vid parkeringsplatsen.

De som löste entrébiljett till Parken var mer de som följde huvudfåran av Hedemoras ungdom. I de bilintresserade arbetarungdomarnas ögon utmärktes de av att vara lite "snobbigare" klädda, ha prydligare, mindre och inte så utmanande bilar samt vara mer sport- än motorintresserade. Om man gene-



Stockholm Cruising, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.



Stockholm Cruising, 1992 och Power Meet, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

raliserar grovt kan man säga att den stora skiljelinjen i Hedemora-ungdomarnas sätt att profilera sig utåt vid den här tiden hade att göra med huruvida de var sport- eller motorintresserade. Om den ena kategorin alltså strävade efter att behärska kroppen, ville den andra behärska bilen – kroppskultur vis à vis motorkultur (jfr Franzén 1994).

Det dracks mycket öl i samband med bilåkandet, och eftersom avsikten varje helg var att festa, så var många kraftigt berusade när kvällen var över. Men en tumregel var att hur berusade än alla i bilen var, skulle chauffören hålla sig nykter. Somliga körde stadigt som chaufförer, särskilt om de nyss fått körkort och såg bilförandet som en möjlighet att vara med. Men för många var det alltid ett jagande och ett tjatande hela veckan efter chaufförer.

Det vore fel att säga att raggartiden i Hedemora inte var full av upptåg och busliv, och i själva verket är det gärna sådant som de som var med minns efteråt. Det gav den extra krydda i tillvaron som gjorde de här åren så händelserika i de ungas liv. Bråk med raggare från andra orter förekom, men det var ovanligt och slagsmålen var inte så råa som dem man läser om i tidningarna i dag. Sparkar, knivar och andra tillhyggen användes inte, och inte heller narkotika. I stället tog man så starkt avstånd från narkotika att knarkare kunde "åka på spö".

Raggarkulturen som skådepel

På senare år har bilar som tidigare förknippats med raggare ändrat status och jänkebilarna ingår nu i en utbredd 50-talsnostalgi och en mer specifik raggarnostalgi. Bilarna är dyra och ägarna ofta kring 30 år eller mer. Många har familj och hus, och har antingen skaffat bilen på senare år eller har behållit den genom åren. Anknytningen till svensk arbetarkultur är stark, men också inom medelklassen börjar renoverade 50-talsamerikanare dyka upp. Biltidningarna har blivit fler, och alla lyfter fram värdet av omsorgsfulla renoveringar gjorda under vintrarna i garage. Kravet på noggrannhet vid renoveringen har ökat. Bilarna, som på 1970-talet användes både sommar och vinter, är numera nästan alltid sommarbilar. Under vintern står de i garage och vårdas omsorgsfullt av sina ägare.

En av de största och mest manifesta sociala händelserna kring bilarna idag



Power Meet, Västerås, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

är det stora sedan drygt tio år årligen återkommande "Big Power Meet" i Västerås. I karavan rullar då en lördagskväll och -natt i långsam takt tusentals välvårdade 50- och 60-talsjänkare – samt en och annan hot rod – fram och tillbaka utmed en lång publikkantad hamn- och strandsträcka i centrala staden. Bilarna är lastade med män och kvinnor i framför allt 30- och 40-årsåldern – mest män – som under kvällen blir alltmer skräniga och berusade. Till åskådarnas förtjusning kastar en del ut provocerande tillrop eller gör obscena gester.

Det hela är en karneval där mytbildningen kring bilarna som raggarbilar och deras passagerare som socialt och sexuellt gränsöverträdande blir verklighet för några korta timmar. Det som medelklassen uppfattade som hotfullt på 1950- och 60-talet – asocialitet, promiskuitet, ohämmat beteende, fysiskt våld – har omdefinierats till att bli skådespel och ofarlig exotism. Och allt betrak-



Power Meet, Västerås, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

tas av en skötsam och road Västeråsbefolkning som sitter på grässlänter eller på fällstolar med kaffekorg. Dagen efter är scenen – den långa gatsträckningen – avstädad och provokatörerna återförda till det ordnade livet.

Kring hela USA-bilsfenomenet har det vuxit upp en kommersiell sfär sedan 1970-talet. Genom annonser i biltidningarna och på reservdelsmarknader säljs såväl bilar som äldre och nyproducerade reservdelar. Mycket av detta importeras från USA. Bilintresset har i hög grad blivit en garagerörelse och ett uttryck för den estetisering av vardagen som anses vara centralt för vår tid (Featherstone 1994). Bilarna som visas upp på somrarna har ofta några år tidigare varit mer eller mindre nedgågna renoveringsobjekt.

De bilar som har sin sociala och kulturella historia dokumenterad i form av ägarregister, fotografier och berättelser värdesätts extra. Från att en gång ha varit ett transportfordon ämnat att räcka i kanske fem–sex år får bilarna allt längre liv och likt människan sin egen sociala och kulturella biografi (Appadurai 1986).



I Skinnskatteberg inför Power Meet, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Myten om amerikanaren som symbol för ungdomsrevolt och okontrollerat uppförande har varit seglivad och ihärdigt uppbackad av ungdomar som fortsatt att konstruera sin identitet kring den. Men i en tid när moderniseringsprocessens uppluckring av gamla världen förändrat de flesta traditionella uttryck för manlighet, har genom garagearbetet den välrenoverade amerikanaren också blivit symbol för "gammal, hedervärd" manlig kreativitet och hantverksskicklighet.





FOTO: CLAES JOHANSSON.

Passionen för gammelbilar

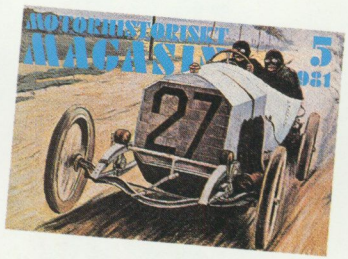
CLAES JOHANSSON

Att bunta ihop Sveriges alla bilentusiaster i en klump är ungefär lika finkänsligt som att utnämna skogens alla existenser till älgar.

Det finns i Sverige idag ca 15 biltidningar, var och en med sin inriktning och målgrupp, plus ett oöverblickbart antal utländska titlar som klarar att tillfredsställa de mest krävande avvikargrupper. Till det kommer en enorm flora klubbtidningar för extremister.

Man gillar inte bara bilar.

Det kan vara ett märke, en modell, ett stuk, en tidsepok, en motor. Alla skapar sina egna skäl, för stunden eller bergfast för livet. Det handlar sällan om logik. Bilar är känslor och kanske just därför är hobbyn så spännande – och en av våra största folkrörelser.



Ladan – bilhobbyns moder

Några gemensamma drag finns ändå att spåra. Inte minst inom den stora gruppen som föredrar "gammelbilar".

Här står i stort sett alla i tacksamhetsskuld till en anspråkslös byggnad på landsbygden. Fråga vilken biltok som helst. Någonstans i hans dunkla, svårförklarade inre bär han en vacker bild av den svenska ladan!

Ladan är bilhobbyns moder. För i svenska lador stod bilar. Och väntade.

De hamnade där när man inte orkade åka till skroten. När man inte var potent nog att framföra dem med säker hand i trafiken. Eller när besiktningen hotade med "spansk flagg" (en gul och röd klisterlapp som sa "körförbud"). Bilprovningens första år 1965 fick de svenska ladorna att bågna.

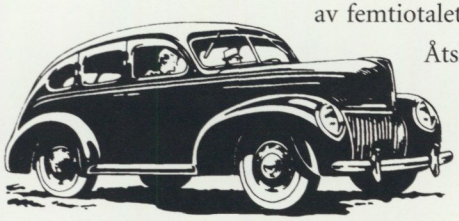
Den första uppallningsvågen kom redan 1939–40. Krigsmakten rekvirerade alla användbara däck och det rådde bränslebrist på grund av avspärrningen. Hade bilägaren synnerliga skäl och råd att investera ca 1 500 kr kunde han låta montera ett puffande gengasaggregat och nöjt rulla vidare. Omkring 73 000 bilar byggdes om för drift av generatorgas.

Det var ur ladornas fyndmöjligheter som det genuina svenska intresset för gamla bilar föddes. Tillgången späddes på i olika omgångar av stora importvågor. På 1970-talet vällde det in bilar från USA.

På 50-talet gällde nya bilar

Fram till i början av 1960-talet existerade inte "gammelbilen" i egentlig mening. Bilar skulle vara nya. Efter kriget hungrade svensken efter framtiden och bilen som skulle föra honom dit. Ingen köpte bil i egenskap av att den var "gammal". Att folk tvingades köra gamla bilar var en annan sak. Produktionen av nya bilar låg långt under efterfrågan och avdammade trettiotalare och obskyra importmärken fick duga så länge – i väntan på den nya Volkswagen eller Volvo PV 444, på vilka man i allra gynnsammaste fall hade tecknat ett kontrakt.

1952 var varannan bil av förkrigsmodell, vilket motsvarade 150 000 bilar. 1960 fanns blott 12 000 av dem kvar! Förnyelsen och tillväxten av den svenska vagnparken var explosionsartad. En sju år gammal Chevrolet saknade i början av sextiotalet i stort sett värde. Sett med dagens bilhistoriska glasögon slås man av femtiotalets totala hänsynslöshet mot många unika bilar. Åtskilliga är de skräckberättelser om felfria bilar, extravaganta åkdon, som höggs upp bara för att de befanns otympliga och omoderna.



Tillgång och efterfrågan på bilar balanserades i slutet av femtiotalet och bensinransoneringen var ett minne blott. Då gick de stora serietillverkade amerikanska bilarna som brukats i brist på annat till slakt i stor skala. En och annan exklusiv bil sparades för framtiden. Det rörde sig uteslutande om flotta europeiska lyxbilar från 1920- och 30-talen. Bugatti, Rolls-Royce, Delage – handbyggda superbilar som redan när de tillverkades var destinerade att bli klassiker.



Drömmen om den perfekta renoveringen. Från ladans utmaning till den perfekta pärlan och en champagneskål när det hela är klart. Här är det en Saab 92 -55 som fått nytt liv tack vare de entusiastiska ägarna Ulf och Eleonor Johansson, (se även s. 168). FOTO: CLAES JOHANSSON.



Folke Johansson tycker om sin Amazon, en av Sveriges finaste. I garaget står också en grann Buick 1938, som mer representerar Folkes barndom. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Ur det intresset bildades AHK, Automobilhistoriska klubben 1950. Knappt fem år senare startade Svenska T-Fordklubben, som var den första att bygga på någon slags folkligare nostalgisk inriktning. T-Fordarna hade för länge sedan tjänat ut, men präglat ett outplånligt minne hos vissa. Dessa klubbar var tidigt ute men utgjorde mer ett kuriosainslag i ett totalt framtidsfixerat samhälle i övrigt.

Självklart fanns klubbar för samtida vagnar. Stocksholms M.G.-klubb (senare Stocksholms Sportvagnsklubb) kom till under femtiotalet, liksom Club Alfa Romeo Sverige, M.G. Car club of Sweden och Svenska Citroënklubben.

Men så, i mitten av 1960-talet började intresset för gamla bilar vakna – om man då menar lite mer ordinära serietillverkade bilar från 1930- och 40-talen, gärna fylliga amerikanska vagnar. Och sportbilar av det lite folkligare slaget.

Femtiotalsåk var inte att tänka på. De stod luggslitna och utgjorde stommen i ett lagom attraktivt begagnatsortiment hos bilhandlarna.

Intresset för gammelbilar växer



1965 bildades MHS, Motorhistoriska Sällskapet, lite som en motreaktion till AHK:s exklusiva inriktning. Idag hör man till de mer etablerade klubbarna för bilar i originalskick med ca 6 000 medlemmar. Man vurmar för i stort sett alla typer av fordon och årsmodellsgränsen har kontinuerligt rullat framåt. I MHS-matrikeln finns bilar till och med det tidiga sjuttiotalet upptagna. Ett av de mer populära arrangemangen heter Lopp 60 – för sextiotalsbilar. Just sådana "opersonliga och tråkiga" bilar som gjorde att man tog sig an trettio år gamla bilar 1965 ...

Tack vare vårt lands rika förvaringsmöjligher har spännande bilar överlevt, men det är starka barndomsupplevelser som fått dem att rulla igen. När MHS pionjärmedlemmar satt och snackade bil var det givetvis farsans och barndomens kärror som kom på tapeten. Så även hos dagens trettioåriga bilpojkar, som mer än gärna tar sig an femtio- och sextiotalare.

Motivet är tydligt i nästan varje gammelbilsreportage. Fram träder en vuxen man och berättar om en längtan efter sin barndoms bilar. Han vill köra det farsan körde. Efter ett målvetetet sökande, kanske i utlandet, finner han så sina drömmars bil, plockar ner den i beståndsdelar, renoverar och söker delar i flera år och isolerar sig periodvis i sitt garage för att en försommardag rulla ut den: pärlan. Historien upprepas gång på gång och alltid är den lika fascinerande.

Låt oss uppehålla oss en stund vid framtidens "veteraner". Frågan är om denna mekanism fortsätter att verka in i evigheten? Kommer bilmannen år 2036 att hetsa upp sig över en Mitsubishi Galant 1993 års modell, bara för att han som spoling insöp den gedigna atmosfären, det minnesvärda avgasljudet? Ingen kunde ju 1965 föreställa sig att en Volvo PV 544 skulle framkalla några som helst känslor. Idag frossar en hel klubb i dem.

– Ja, säger Björn-Eric Lindh, tvärsäkert. Han är fordonshistoriker med en rad bilböcker bakom sig. Dagens bilar kommer vara omtyckta veteraner, fast kanske på ett annorlunda sätt, menar han.

– Det går idag renovera en A-Ford som stått bakom en lada i 30 år och blivit överkörd av en ångvält. Det finns nytillverkade delar att köpa.

Dagens bilar är så komplicerade och innehåller så mycket specialkomponenter vilket gör att originaldelar kommer vara det enda gångbara. Det kommer att handla om att finna fina exemplar av gamla bilar och hålla dem i ordning. Helrenoveringar går nog inte att genomföra i framtiden.

Björn-Eric Lindh tror att intresset för gamla bilar kommer att hålla i sig om bara myndigheterna tillåter människor att utöva det.

Bristen på egensinne hos dagens bilar

Det som utöver plast och elektronik talar mot dagens bilar i framtiden är bristen på egensinne. Fram till sjuttiotalet hade bilindustrin mod att serieframställa sådana egenskaper. Bilar skilde sig från varandra i fråga om formgivning, tekniskt tänkande och kvalitet. Även de billiga folktransportörerna byggde på helt olika koncept. Bilar var bärare av idéer.

Den moderna bilen är bekväm, säker, tyst och snabb. Alltid tjänstvillig, underhållsfri. Teknik och produktionsmetoder har gjort bilar extremt lika varandra. En människa med samma egenskaper blir urtrist och så fungerar nog entusiastens val av bil. Bilar med mänskliga drag, som kräver omsorg, ägnar man också omsorg åt.

Tidsandan gör nog sitt till för att gallra bland ointressanta bilar. Idag, och troligen i morgon, utgör bilen inte samma självklara lockelse som den gjorde igår. Bilens gyllene aura började mattas i samma ögonblick man upptäckte att fler än en bil tillsammans skapade bilism.

Bilen fick fler dimensioner än att bara vara en tripp till frihet.

En egen bil är idag bara en av många möjligheter till självförverkligande för unga människor, en tendens som blir starkare. Automatiken i att ha körkortet klart på 18-årsdagen är inte längre så uttalad. Det verkar inte ens vara någon status i att vara innehavare av ett körkort, än mindre av en bil.

Troligen kommer exemplaren från bilens guldår även i framtiden att utöva den starkaste lockelsen: med sin charm och sin tekniska begriplighet. Inte minst efterkrigsbilarna som förmår hänga med i trafikrytmen. De är både pålitliga och driftsäkra.

Bilindustrins milstolpar av nyare datum kommer nog också att beredas plats i hobbygaragen, då åldern är den rätta. Redan idag finns märkesklubbar

för Volkswagen Golf GTI, Opel Kadett GSI och Mazda MX-5 Miata. De har goda chanser att utvecklas till "veteranbilsklubbar" i framtiden, precis som klubbarna för Alfa Romeo och Citroën en gång gjorde.

Det är möjligt att dagens datafostrade generationer kommer att finna en glädje i att logga in sig i Mitsubishins uråldriga diagnossystem, och med logikens lagar lösa dess knutar, för att sedan i triumf åka på veteranbilsträff. Kalla mig fantasilös, men det förefaller bara så osannolikt.



Båstad Classic Car Show, 1994.
FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Den folkliga förankringen

Hur ser då gammelbilshobbyn ut nu?
En bra mätare är Motorhistoriska Marknaden i Södertälje. En institution sedan 1960-talet. Då stod 25 säljare på skolgården i Lisma och krängde överblivet gods från garagets gömmor. Idag är marknaden Europas näst största med nära 900 säljare och ca 15 000 besökare. Här blandas amatörer med proffs och utbudet är överväldigande.

Hobbyn har växt explosionsartat under 1980- och 90-talen. I MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, som är paraplyorganisation ingår 121 klubbar; märkesklubbar, lokala veteranbilsklubbbar och även MHS och AHK. MHRF har idag 62 000 medlemmar. Under varje helg från maj till augusti finns alltid någon aktivitet att besöka. Ett par återkommande träffar har vuxit sig gigantiska, som i Båstad, mitt under högsommaren då drygt 15 000 människor kommer på besök.





Båstad Classic Car Show, 1994. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Gammelbilsrörelsen har en stark folklig förankring, tillställningarna är ofta rena familjeangelägenheter, så långt man kan komma från åttiotalshetsen som drabbade klassiska gamla bilar. Återigen är det de äkta entusiasterna som sitter bakom ratten och de flesta ser med lättnad på att hysterin är över. Den icke bilkunniga allmänheten gavs en skev bild av hobbyfolket under dessa år. Allt som kunde kallas "veteranbil" var värt astronomiska summor.

Men så var det ju inte.

Den traditionelle gammelbilskillen är mellan 35 och 70 år. I regel håller han hårt på sitt märke och har gedigna kunskaper i ämnet. Draget till sin spets kan man se två tydliga grupper som kompletterar varann på ett utmärkt sätt: renoveraren och brukaren. Renoveraren finner sin utmaning i att återställa ett vrak i nyskick. Han lägger ner hela sin själ (och ekonomi) i jakten på att finna reservdelar som saknas och målet är nått samma dag som bilprovningen drar ett streck över ett felfritt protokoll.

Brukaren, eller köparen, är den som hellre köper en bil som är färdigrenoverad och inte lockas av de ändlösa timmarna i garaget. En vinnare ur ekonomisk synpunkt, då det är väldigt dyrt att renovera bilar.

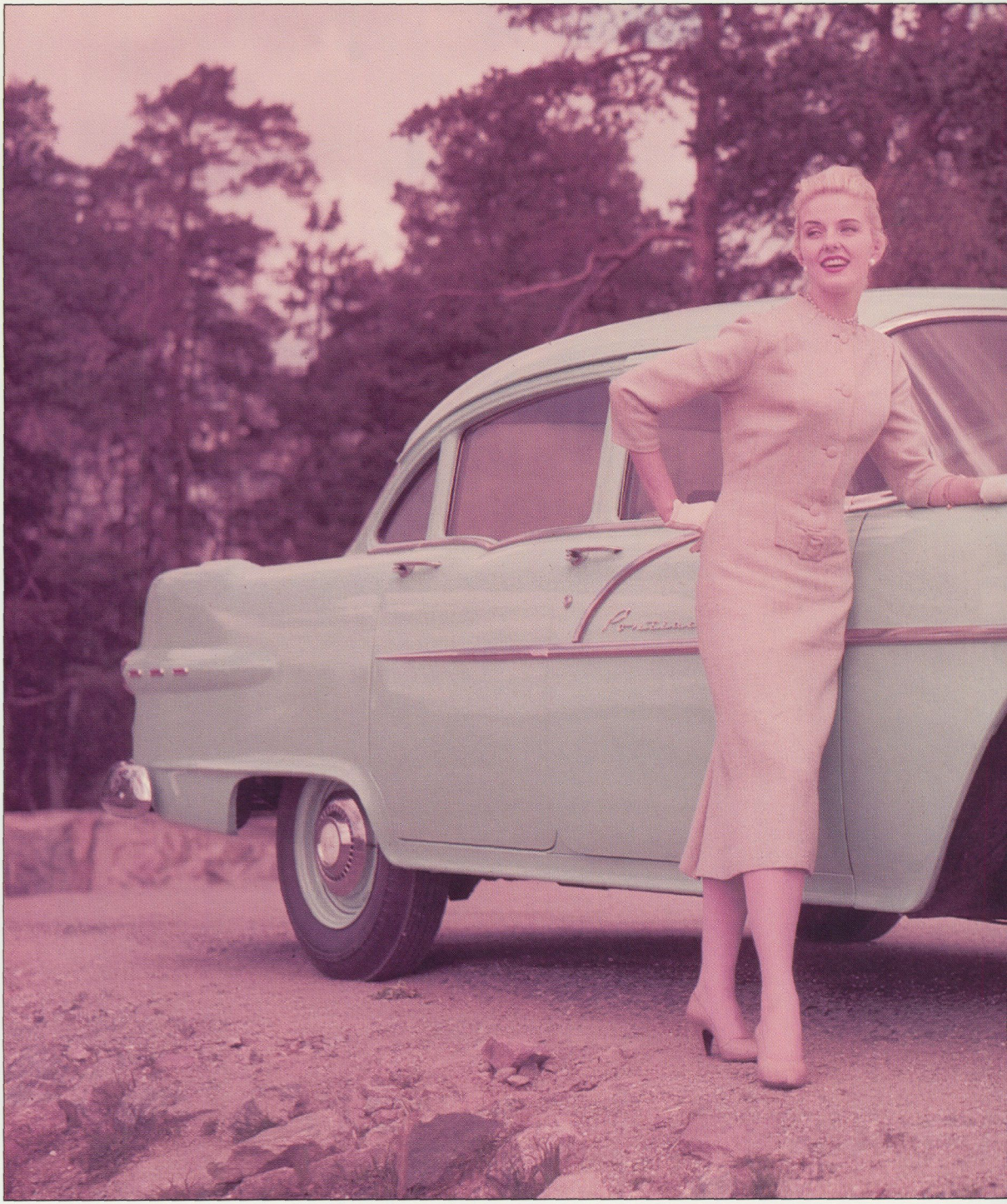
Bilar i orört originalskick uppskattas alltmer. Dessa omhuldas i regel av lite yngre entusiaster som vänder sig mot renoveringshysterin där alla bilar till varje pris skall återställas till nyskick eller finare. Man menar att ur ett historiskt perspektiv är det lika rätt att kunna visa upp bilar som de såg ut när de brukades. Och framför allt vågar man använda dem utan skräck för minsta lilla repa!

MHRF som organiserar ca 20 000 bilar i en specialförsäkring för hobbybilar arbetar just nu fram planer för orenoverade bilar.

Man talar också idag med värme i rösten om "svensksålt" (alltså bilar som har en dokumenterad livshistoria i Sverige) till skillnad mot tidigare då det var status att importera glassigast tänkbara bil från USA.

Den amerikanska bilen

Den kanske hetaste kärleksaffären i svenskt billiv bedrivs med amerikanska skönheter. Utöver hemlandet finns inget land där den amerikanska bilen vårdas så ömt och har så många hängivna ägare. Kulturen kring den amerikan-




A 495B

ska bilen, främst av 1950- och 60-talsmodell, är mycket stark och delvis ihopflätad med veteranbilsfolket. Detta har skett på senare år, i takt med att fler jänkare petimeterrenoveras till extremoriginalskick och att utövarna blivit äldre och bildat familj.

Denna grupp är ändå tydlig. Den har sitt ursprung i 1970-talets privatimportvåg då det vällde in amerikanare från USA. Då var det magfälgar och hissad bakvagn, flake i lacken och lurvig inredning som gällde. Idag är det rätt med en originalrenovering. Raggarbilarna har blivit samlarbilar.

Vårt behov av nostalgi har åter väckt raggarkulturen. Idag handlar det väldigt lite om att plocka upp en flicka. Hon sitter redan bredvid och bär samma efternamn som raggaren själv. I baksätet sitter knatteraggarna.

Bilarna är jättejänkare, exotiska fåglar som vårdas ömt, ganska sällan modeller som rullat i vårt land sedan nya. Calle Jularbo körde Cadillac -59 när det begav sig, speciellt många fler var det inte. Idag rullar hundratals av denna årgång på svenska vägar.

Man blandar friskt bland attributen, de renlärliga snyggar till en "äkta raggarbil" från sextiotalet och ser till att matcha med den rätta frisyren, de rätta dekalerna.

Den svenska nostalgiraggarsvängen är fascinerande då den bygger på ett starkt romantiserat och efterkonstruerat femtiotal. Ett femtiotal som vi inte såg mycket av i Sverige eller kanske ens i USA. Fenomenet har blivit en kulturyttring i sig och för många ett sätt att leva, inte minst på sommaren.

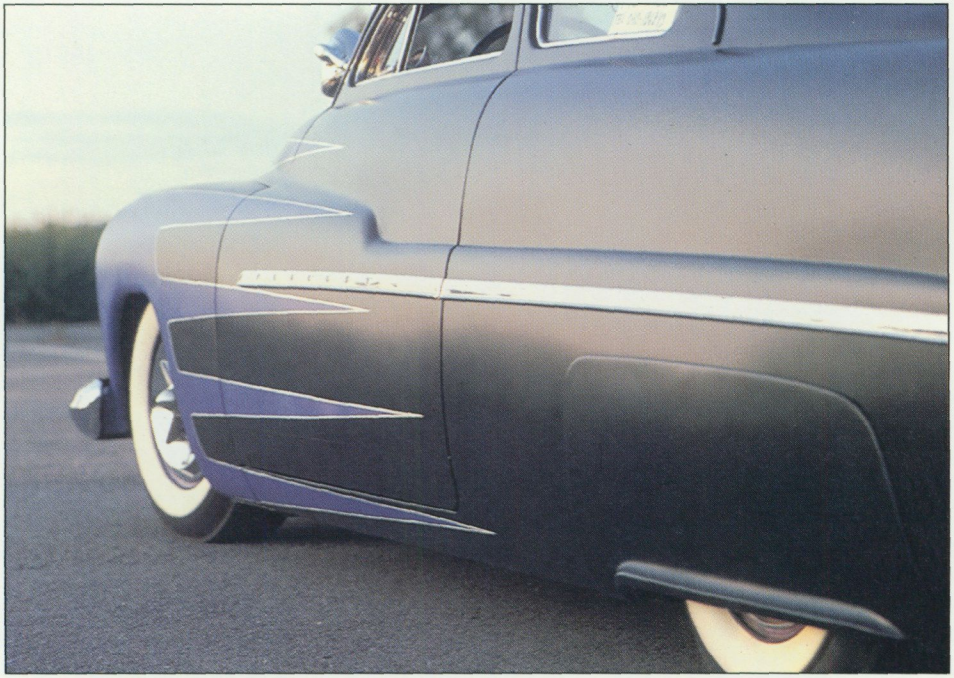
Hot Rods och annat bilbyggeri

Även bilbyggeri faller under älgteorin. Stilarna är så många och vitt skilda. En ombyggd bil kan vara allt från takchoppade Volvo 240, till klassisk custom, gatbilar, Hot Rods, Fat Attack, banstuk, Cal Look ...

Bara rubriken "Hot Rod" döljer olika filosofier: soft rod, high tech, nostalgi rod ...

Varje grupp entusiaster har ett eget utvecklat språk och begreppen talar för sig själva för den som är insatt.

Sverige är unikt med sina liberala regler för ombyggda fordon. I länder som



En klassisk custombil, en Mercury 1950. Här är det formen som är det viktigaste. Karossen är sänkt och taket är choppat. Inredningen brukar vanligen vara av typen tuck 'n roll, det vill säga randig i vitt och rött. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Finland, Danmark, Norge, Tyskland och Frankrike är det i stort sett omöjligt att besiktiga bilar som avviker från det ursprungliga eller hemska tanke är byggda av ägaren själv. I vårt land har vi ca 1 200 registrerade Hot Rods, de övriga länderna kanske 50 tillsammans.

När läget var som mörkast i Sverige var man tvungen att först bygga en bil som myndigheterna skulle krockprova. Därefter, om provet slog väl ut, kunde man bygga sig en identisk bil för att använda sig av.

Tack vare ett mödosamt arbete av Sture Torngren på biltidningen Wheels och flera andra lyckades man i början av 1980-talet rucka på de rigida reglerna. Idag förbesiktigas alla ombyggda fordon av SFRO, Sverige Fordonsbyggares Riksorganisation, en ideell förening som samarbetar med vägverket. SFRO:s 22 besiktningsmän är specialister på fordonsbyggen och fungerar som



Hot Rod-byggaren Per Fredriksson i Hedemora. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

ett stöd för bilprovningen – och för byggaren. Byggen besiktigas i halvfärdigt skick och när de är klara. Man kontrollerar hållfasthet och genomför hårda broms- och bullerprov.

SFRO skiljer på amatörbyggda fordon och ombyggda fordon. De amatörbyggda är sådana som uppstått ur tomma intet medan ombyggda fordon härstammar från en påtaglig bil. Gränsen kan vara flytande och det är SFRO:s bedömning som gäller, vilket säkert myndigheterna är tacksamma för.

Årligen kontrolleras ca 60 Hot Rods och uppemot 100 ombyggda fordon. Man har även ett avtal med bilprovningen i Norge, som innebär att man bistår med teknisk bedömning.

Hot Rod rörelsen härstammar från efterkrigstidens Amerika. Hot Rods var enkla, billiga 30-tals bilar (allra helst Ford) som strippades på skärmar och försågs med trimmade motorer. De kördes av unga grabbar, till och från High School och på racerbanorna. Ur dessa enkla förhållanden växte en kultur, med olika stilar, begrepp och fixstjärnor. Lilla Sverige sög åt sig allt som var amerikanskt och en och annan bondsvensk Hot Rod snickrades ihop i mitten av 1950-talet. Nästa årtionde byggdes några fler, det ordnades till och med Hot



Street Rod byggd på en Chevrolet -37. Stilar och manér som uppkommer i Kalifornien finner snabbt sin spridning till Sverige. De stiliserade eldsflammorna på sidorna kallas scallops. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Rod Show i ärevördiga Marmorhallarna, ett klassiskt bilpalats i centrala Stockholm.

Några få envisa svenska legender inom Hot Rod byggandet hann födas, lagom tills bilprovningen stängde dörren helt 1969. Det skulle dröja till 1982 innan man återigen kunde förverkliga sina högst personliga visioner om den optimala bilen.

Idag betraktas svenska Hot Rods ligga i världsklass. En och annan skeppar sin Hot Rod till staterna och genomför sin drömsemester under ett par veckor. De amerikanska entusiasterna förvånas över tre saker: att killarna är så unga, att de byggt sina bilar själva och att finishen är så enorm.

Att de sedan kör hundratals mil är rent ofattbart.

I USA står specialfirmor för byggandet och kunderna är välbeställda herrar i medelåldern. Bilarna fraktas mellan utställningar i madrasserade släpvagnar.

Ofta är det svenskar som arbetar på Hot Rod firmorna. De uppskattas för sin yrkesskicklighet och sin känsla för de klassiska uttrycken, men också sin



FOTO: PER FREDRIKSSON.

förmåga att förnya olika stilar. Omkring 40 procent av dem som sökt lyckan hos dessa Hot Rod firmor, eller startat eget, har lyckats och blivit kvar i drömlandet.

En spännande gren inom bilbyggandet i Sverige är customvågen med europeiska bilar som utgångsmaterial. Företeelsen blommade i slutet av 1970-talet och en bit in på 1980-talet. Många av de klassiska amerikanska knepen fördes över på de mindre europabilarna (med blandat resultat) men framför allt föddes typiska svenska uttryck, precis som det i England skapades en egen nationell stil.

Skaparlustans epicentrum låg i skånska Vallåkra där Volvobilar förvandlades till oigenkännlighet. Tidningen Bilsport blåste liv i trenden och garagegurus sågs visa ett nytt häpnadsväckande bygge inför varje säsong. Killarna som byggde hade alla gått vägen över mopeder och EPA-traktorer. Med sina kreationer skapade de sig ett namn och en stark identitet. Stilen har sedan dess blivit mer raffinerad och den största byggfebern lagt sig.

– Idag handlar det mer om att sätta piff på bruksbilen, styling, säger Bilsports chefredaktör Torbjörn Lundgren. Det har blivit för dyrt för de unga att ha mer än en bil.

Simca Vedette eller älgjakt

Bilsverige är också rally, racing, dragracing, folkrace, rallycross, terrängbilar, EPA-traktorer, bilstereo, veteranhusvagnar, chipstrimning – det existerar ingen känd gräns. Föremål på två och tre hjul fascinerar svensken lika mycket som fyrhjulingar.

Motormani kan levas ut på tusen olika sätt. Inget är så udda att det inte kan samla åtminstone två hängivna utövare. Och två kan bilda en klubb. Ta



Dan Jansson är ägaren till denna fint renoverade Volvo Duett. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Tjorven Rubberband Club. Medlemmarna är varken många eller särskilt aktiva, men passionen är postverkets utrangerade klassiker Tjorven!

Numera är det högre i tak inom bilhobbyn. Kriget mellan originaldårar och ombyggnadsnissar har trappats ner. Oavsett i vilket fack man halkat in i är hängivenheten, känslan för form, färg, historia och det enorma hantverkskunnandet i regel gemensamt.



Till och med den bilokunniga allmänhetens inställning till bilhobbyfolk, som antingen miljonärer eller underutvecklade raggartyper, håller äntligen på att ändras.

Det är inte konstigare att gilla en Simca Vedette eller en Street Rod än att titta på bandy, lira golf eller jaga älgar.

Om nu det är särskilt normalt.



Gertrud Hedblom tävlar i T-Ford, 1924. FOTO: PRIVAT ÄGO.

Rally – en svensk folksport

ANDERS TUNBERG

Björn Waldegård från Rö någon mil söder om Norrtälje blev i december 1979 den förste individuelle världsmästaren i rally. Då hade personbilar tillverkats, använts och tävlats med i nästan nittio år utan att den naturligaste av bilsporter – rally – haft ett eget mästerskap för förare. När det slutligen inrättades var det nästan naturligt att det erövrades av en svensk förare. De krokiga, backiga, grusade och isbelagda svenska vägarna i kombination med ett generellt välstånd tack vare två undvikna världskrig är bakgrunden till Björn Waldegårds VM-guld. Och Stig Blomqvists fem år senare.

Monte Carlo-rallyt var världens första rally. Det var dessutom länge den enda biltävling som kallades rally. Bilpionjären kapten John Nerén har med ordet rally i sin Motorencyklopedi från 1927. Där står: Rallye-Automobile Monte-Carlo se Monte-Carlo Rallye. Och där läser man: Monte-Carlo Rallye kallas en stjärntävling för turistautomobiler, vilken årligen avhålles med Monte-Carlo som samlingspunkt. Prisbedömningen sker på basis av genomsnittshastigheten och antalet passagerare i förhållande till motorns storlek.

Rally kommer av det franska ordet rallier, som betyder samlas eller återsamlas. Och det var precis så tävlingen var upplagd. Deltagarna i det första Monte Carlo-rallyt 1911 startade på olika håll i Europa och samlades i Monte Carlo. Det hela var ett påhitt av hotellbranschen i spelstaden, som hade dålig beläggning i januari och ville bättra på den.

Visade vad bilen gick för

De allra första tävlingarna kördes på vanliga landsvägar med syftet att övertyga allmänheten om att bilen var både praktiskt användbar och driftsäker. År 1894

kördes den allra första mellan Paris och Rouen i Frankrike, och fler följde.

Även den första svenska biltävlingen gick på landsväg. Den ägde rum 12–13 juni 1904. Man körde Stockholm–Litslena–Uppsala–Flottsund–Stockholm, 17 mil. Färden tog två dagar med övernattning i Uppsala emellan. Tio startade, fem kom i mål. Landets hela bestånd av bilar 1904 var ca 30; av dessa var åtta lastbilar.

Den första svenska biltävlingen var inget egentligt rally, ingen stjärntävling, men väl en tävling på vanlig väg där det gällde att hålla minst 15 km/h och högst 30 km/h. Grunden för svensk rallysport lades kanske redan där, men det skulle dröja länge innan det blev en folksport.

Ännu en grundsten lades den 15 februari 1906, då Kungliga Automobil Klubbens första tävling om Vinterpokalen startade. De åtta ekipagen hade en rejäl resa framför sig: Göteborg – Stockholm via Örebro, 51,5 mil, i helt öppna bilar på dåliga och översnöade vägar. Maxhastigheten 25 km/h på dagen och 10 km/h under mörker bestämdes av den lagstadgade hastighetsbegränsningen. Tävlingen bestod inte i att köra fort, utan i att ta sig fram. Reparationer och sen ankomst gav straffprickar och i varje bil fanns en neutral kontrollant från KAK. Driftsäkerheten belönades. Emil Salmson i en Fiat vann, och bara två av åtta startande bröt tävlingen.

Året därpå kördes vintertävlingen igen, men i omvänd riktning, och så fortsatte landsvägstävlandet i Sverige fram till första världskrigets utbrott. Från och med 1912 ökades sträckan ut till att omfatta över 100 mil.

Rullande reklam

De som tävlade var i de flesta fallen män som på något sätt hade bilen som yrke. De importerade eller sålde bilar och ville göra sina märken uppmärksammade. Vissa förare ansågs bättre och mer erfarna än andra; de anlitades som tävlingsförare av importörer som ville vara säkra på en bra placering. Idag skulle de ha kallats fabriksförare. En stor del av deltagarna var emellertid förmögna amatörer. Även en liten ny bil kostade från 4.000 kronor och uppåt, så bilar var inget för vanligt folk att köpa. Att dessutom tävla med den gjorde kostnaden ännu högre.

Allmänhetens intresse för vintertävlingarna var också ganska klent.





Carl Jörns i en 70-hästkrafters Opel blev trea i tyska Kaiserpreis-tävlingen 1907. Tävlingen som gick på vanliga landsvägar, kördes med "standardbilar", men Jörns´ bil hade lättast tänbara kaross och inga stänkskärmar. FOTO: RITTER.

Fortfarande på 1920-talet, då vintertävlingarna tagits upp igen efter kriget, går det att räkna publiken på fotografier från målet. En bildtext från tiden anmärker att "en blandning av bilsportintresserade, släkt och vänner samt representanter för ledighetskommittén har mött upp".

De mycket få sommartävlingar på landsväg för bilar som kördes under åren fram till 1930 rönte ungefär samma publiköde. De var mera propagandaparader "för motorismen" än tävlingar, och när bilen inte var direkt nymodig längre tittade inte ens landsortsbefolkningen efter bilisterna, tävlande eller inte.

KAK och under en period Svenska Motorklubben var länge de enda motorklubbarna för bilintresserade. De var sammanslutningar av inflytelserika per-

soner, som arbetade lika mycket med att få bilen accepterad i samhället som att arrangera tävlingar. Den lite högbrynta inställningen ledde också till att KAKs intresse för landsvägstävlingar minskade under 1920-talet till förmån för backtävlingar, som var lättare att arrangera och där man kunde ta betalt av publiken. Man arrangerade även hastighetstävlingar på isbanor och rekordförsök i hastighetskörning.

Vid sidan av KAK hade emellertid Svenska Motor Cykel Klubben, SMCK, växt fram som en organisation för mindre bemedlat folk som åkte motorcykel. Det var i den kretsen fröet till dagens rallytävlande såddes.

Motorcyklisterna hade mindre pretentioner på arrangemang och hastighetskörning. Man tävlade för sin egen förnöjelses skull i "tillförlitlighet" och "orientering", tävlingar där det gällde att ta sig fram över dåliga vägar inom en utmätt tid. Och där en del av tävlingsmomentet var att läsa kartan rätt.

1926 hade så många av SMCK:s medlemmar bytt upp sig till bil att föreningen beslöt inrätta en särskild bilklass i sin höstävling. Ungefär samtidigt (1925) bytte man namn till SMK, Svenska Motor Klubben. Den gamla SMK hade då tynat bort och sugits in i SMCK. Nya SMK tog upp "gamla" SMK:s biltävling Sommarpokalen och 1926 körde man den första Dambiltävlingen. Den blev en succé med sina 14 startande som körde en slinga från Stockholm upp runt Siljan och gick i mål i Älvkarleby i nordligaste Uppland. Eva Dickson i en Fiat vann.

Det är betecknande att SMK:s riktigt stora biltävling hölls för enbart kvinnor och att man lagt en bana som var så lätt att de flesta klarade att köra den prickfritt. De riktigt besvärliga tillförlitlighetstävlingarna kördes ännu med motorcykel, men i allt fler av dem inrättades en bilklass.



Samtidigt med SMK:s satsning på landsvägstävlingar med bil återupptog KAK sina vintertävlingar på allvar igen efter ett uppehåll under första delen av 1920-talet. Ute i landet bildades åtskilliga motorklubbar av bil- och mc-intresserade människor. En ny generation bilägare höll på

att ta form. Grosshandlarna och godsägarna i KAK fick sällskap i sitt organiserade motorintresse av en "verkmästargeneration" som bildade egna klubbar. Flera av de nya klubbarna kom småningom att gå in som avdelningar i SMK. Man var mycket för att organisera och ha centralstyrelser och distrikt och avdelningar och sektioner. Motorfolket organiserade sig som alla andra folkrörelser vid samma tid.

Ur detta bredare bil- och mc-intresse växte landsvägstävlingarna fram. De kallades inte rallyn, utan Tillförlitlighetstävlingar och Orienteringstävlingar. Arrangörerna var bundna till de hastighetsbegränsningar som myndigheterna kunde tolerera. Högsta genomsnittshastighet sattes ofta till 50 km/h. Tillförlitlighetstävlingarna drogs över allt besvärligare vägar för att man skulle få utslag.

Bilarnas kvalitet och driftsäkerhet – och vägarna – förbättrades efter hand så pass att det inte var något problem för tävlingsbilisterna att hålla de tillåtna genomsnittsfarterna. För att hålla nere hastigheterna tvingades tävlingsarrangörerna leta upp privata vägar och skogsstigar. Dessa småvägar markerades med en svart linje på de kartor man använde och så myntades uttrycket "svartväg" som beteckning på dåliga vägar. De stora, allmänna vägarna var röda på kartan och betraktades som transportsträckor.

Orientering ökade svårigheten

För att höja svårighetsgraden ytterligare kombinerades ofta tillförlighetsmomentet med orienteringsuppgifter. Tävlingssträckan var hemlig före start och ekipagen skulle leta sig fram till kontroller och mål med hjälp av karta och angivelser om vilka punkter, kontroller, som skulle passeras på vägen.

Från 1926 och framåt arrangerades ett otal landsvägstävlingar. Varje klubb höll sina egna. Ibland bjöds grannklubbarnas förare in och enstaka tävlingar fick något slags riksstatus som drog förare från större delar av landet.

Tävlingarna, som kunde vara mellan 10 och 30 mil långa fick namn som Västmanland Runt, Skaraborgskannan, Värmland Runt, Vänern Runt, Silversköldarna, Arostrofén etc. Och eftersom svårighetsgraden hela tiden måste stegras kördes de flesta nattetid, vilket också hade det goda med sig att annan trafik inte störtes och att det var lättare att få tillstånd.

Svallvågorna av den stora börskraschen på Wall Street nådde även Sverige och depressionen på 1930-talet gick hårt åt biltävlandet. Mycket få hade råd att syssla med en så dyrbar hobby. Det märktes i startlistorna, där sällan mer än något tiotal bilar noterades.

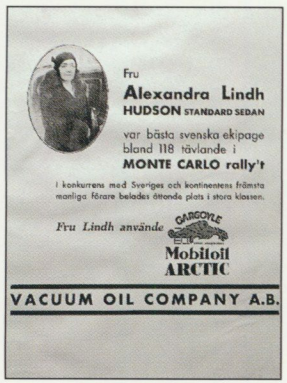
Rikspokalen mönsterbildande

1930 gav KAK upp landsvägstävlandet i och med att den sista vintertävlingen kördes. Klubben kom helt att inrikta sig på racertävlingar och 1931 tog SMK:s centralstyrelse vid genom att arrangera den första tävlingen om Rikspokalen, 160 mil lång. Eftersom inte den heller fick tillstånd för en genomsnittsfart över 50 km/h förlades den till stor del på små, svarta vägar. Orienteringsmomentet var viktigt och tävlingen kördes i en dags- och en nattetapp med bara 1,5 timmes uppehåll emellan. Därmed bildade Rikspokalen skola för landsvägstävlingar för lång tid framåt, även om alla inte var lika långa och dyrbara att genomföra.

Med Rikspokalen infördes också ett klassningssystem för förarna. A-förare var män som placerat sig bra i tidigare tävlingar eller som körde för en firma ("fabriksförare"), B-förare var övriga män och C-förare kvinnor.

Bilarna man använde var vardagsbilar. Ford, Plymouth, Chevrolet – inga särskilt dyra eller hästkraftstarka bilar precis, utan sådana som vanligt folk hade om de hade bil alls. Fiat hörde också till vanligheterna.

Men tiderna var dåliga och ingen av 1930-talets tävlingar kom i närheten av Rikspokalens i fråga om deltagarantal. De lokala orienteringstävlingarna lockade kanske ett dussin bilar och det kördes inte mer än några dussin tävlingar varje år.



1927 blev Stockholm startplats för Monte Carlo-rallyt, men tävlingen väckte ingen större uppmärksamhet i Sverige förrän 1932 när Umeå blev en av startplatserna. En fru Lindh vann (enligt en källa av flera; historieskrivningen är osäker) damklassen med en Hudson. Denna fru Lindh var Alexandra, född Gjestvang och gift Lindh, Sveriges första kvinnliga kända bilförare och dotter till konsul Gjestvang som var en av landets första bilimportörer.



Monte Carlo-rallyt 1955. Greta Molander, som blev Sveriges mest kända rallyförare redan på 1930-talet och kartläsaren Monica Kjerstadius vid ankomsten till Paris.
FOTO: ROBERT DELVAC / UNITED PRESS PHOTO.

Greta Molander första rallykändisen

Den som emellertid satte Monte Carlo-rallyt på kartan var Greta Molander. Gretas namn dominerade den svenska rallysporten (så liten den nu var – det handlade bara om Monte Carlo-rallyt) under 1930-talet alltifrån den första starten i Monte Carlo-rallyt 1934 till krigsåret 1939. Fem gånger startade hon. Det gav en seger, två andra- och en tredjeplats i damklassen. Samt en klasseger 1939 för bilar upp till 750 kubik med en DKW. Under samma tid lyste svenska herrar med sin frånvaro i resultatlistornas övre delar.

Men omkring 1937 började det hända saker. F.d. motorcyklisterna Ivar Skeppstedt och Erik Westerberg vann Rikspokalen dubbelt med sina DKW-bilar och Norrlandsrallyt kördes. Det innebar att svenska tävlingsarrangörer börjat använda begreppet rally. Men viktigare var att småbilen, den enkla, lätta och billiga, visade att den lämpade sig bra för tävlingsbruk.

Mycket mer än så hände inte förrän andra världskriget bröt och stoppade motorsporten och mycket annat skoj under flera år. När mörkret lättade 1945 hade de svenska motorklubbarna större planer än att köra landsvägstävlingar. Klubbledarna var väldigt inriktade på rundbanetävlingar och motorcyklar. OT-tävlingar sågs lite över axeln och det är typiskt att en SMK-förening i en jubileumsskrift från 1952 skriver att "motorfolk i allmänhet börjat sluta upp kring SMK:s intressen. Dessa senare ha funnit sig väl tillrätta särskilt med de tillförlitlighets- och orienteringstävlingar, vilka anordnats och visat sig utgöra ett nog så värdefullt och nödvändigt komplement till den dagliga rutinen".

"Folket" strömmar till

Det visade sig snabbt att folk fann sig "väl tillrätta" med OT. När bensin och bilar började bli tillgängliga 1945–46 skockades tävlingssugna till de allt vanligare tävlingarna. Smålandspokalen, för att ta ett exempel, lockade 67 startande, och arrangemangen blev allt smidigare: "Trots att 20 kontroller voro utplacerade kunde prisutdelningen äga rum 3 timmar efter siste man hade gått i mål." Tävlingssträckorna blev rimligare med normalt omkring 15 mil att köra. Det ökade också populariteten.

1949 startade Monte Carlo-rallyt om efter krigsuppehållet. Hela 40 svenska ekipage ställde upp och KAK som arrangerade starten i Stockholm började fundera över att maximera antalet startande från Sverige. Det fanns ett intresse för landsvägstävlande och rally som aldrig förr.

1949 skedde också en omstart för landsvägstävlandet efter två års nytt totalstopp som betingats av bensinbrist och valutarestriktioner. Rikspokalen, som kördes senast 1946, drog ett 80-tal deltagare och lilla Dyna-Panhard tog lagsegern. Det pekade mot fortsatt dominans för de mindre och lättare bilarna. Vid sidan av Rikspokalen räknades då bara Upplandsloppet till de stora tävlingarna. Det var 50 mil långt och kördes i februari. I övrigt kördes ett tiotal större



Man tog vad man hade. Familjebilen fungerade också som rallybil på 1950-talet. En Vauxhall Velox i Svenska Rallyt till Midnattssolen.

landsvägstävlingar i mars/april och september–november. Fortfarande fick tävlingarna enbart genomföras i mörker av hänsyn till allmänhet och myndigheter.

Gynnade firmaförare

Nu hade antalet tävlande som betalade själva för nöjet att köra ökat så pass i antal att man började diskutera de s.k. firmaförarna, som hade formaliserade förbindelser med tillverkare och generalagenter. Förmånerna var inte stora – de fick startavgifter, reparationer, bensin och oljor betalda – men de ansågs orättvist gynnade eftersom de vågade köra hårdare – de hade ju fria reparationer.

1950 kördes det första Svenska Rallyt till Midnattssolen. Tävlingen var en idé av den legendariske bilhandlaren Ernst Nilson. Efter mönster från Monte Carlo-rallyt var tanken att locka bilturister till landet; bilister som skulle ha roligt och trevligt och sportigt en vecka.

KAK föll för Nilsons idé och strängade en bana med tre startpunkter:

Stockholm, Göteborg och Falsterbo. Den turistiska framtoningen vägde tyngre än den sportsliga. Svenska Rallyt till Midnattssolen innehöll 223 mils körning, men bara två avlysta specialsträckor och två specialprov. Snittfarten på transportsträckorna var satt till 50 km/h, på fartsträckorna till minst 75 km/h för att slippa prickbelastning. Specialproven tidmättes ned till 1/10 sekund. Svenska Rallyt blev en deltagarsuccé trots att det inte var svårt nog, och det inspirerade tydligen till mer biltävlande. 120 OT-tävlingar kördes under 1950. Praktiskt taget alla kördes med både bilar och motorcyklar i samma tävling, och bara en av dem är ett egentligt "rally". Svenska Motorfederationens automobilsektion hade 22 000 medlemmar och ca 1 600 licenser för landsvägstävlingar med bil utfärdades. Nu var landsvägstävlingar med bil på väg att bli en riktig folksport.

Mediahjältar

Till populariteten bidrog också det faktum att många förare började bli kända och mediahjältar. De hette Arthur Wessblad, Gunnar Källström, Carl-Gunnar Hammarlund, Grus-Olle Persson, Rolf Mellde, Rally-Harry Bengtsson, Rune Larsson, Alrik Stenström och Allan Borgefors. Och alla körde Volkswagen, utom Mellde som var chefstekniker på Saab.

Det var Volkswagens firmaförare som gjorde sporten riktigt stor och känd. Och det faktum att det inrättades ett Riksmästerskap i Tillförlitlighet 1951. Nu hade förarna något att slåss om. Arthur Wessblad i en Volkswagen med Porsche-motor vann det första mästerskapet och 1952 upphöjdes det till SM-värdighet, lite finare än RM. Nu skulle det bli ordning och reda dessutom. Motorbyten och hårdtrimning av bilarna förbjöds. Tävlingarna fick också ett bestämt mönster. Orienteringsmomentet försvann. De tävlande körde transportsträckor mellan avlysta specialsträckor, som skulle köras på kortast möjliga tid. De rena orienteringstävlingarna började leva sitt eget liv och utveckla sin egen specialitet – skickliga kartläsare.

Volkswagens dominans kom att fortsätta under lång tid. Gunnar Källström vann SM 1952. Rolf Mellde, Saab, och Gunnar Nilsson, Fiat, stack emellan ett par år men från 1955 till och med 1961 var det VW-bilar i SM-toppen.

Hastigheterna på svartvägarna trissades upp och snart började man tycka att

det var för dyrt med alla reparationer. Och för känsligt med tävlingsbilar som såg ut som skrot – myndigheterna tittade mycket snett på biltävlingar! 1956 stramades tyglarna åt genom att s. k. vagnskadeprickar infördes, och samtidigt ett nytt reglemente: standardvagnar som fick trimmas inom vissa gränser. Vagnskadeprickarna innebar att skador på karossen gav belastning på samma sätt som missade kontroller och påverkade slutresultatet i tävlingen. Gamla skador markerades med gul färg före start och bilar som var för buckliga förbjöds starta.

Obligatoriska bälten

Bilsporten ville putsa fasaden på mer än ett sätt. 1958 blev säkerhetsbälten i bilarna obligatoriska, men reglementet sade inget om att de skulle användas. Hjälm använde nästan ingen T- eller rallyförare ens på s.k. fartsträckor som avlystes för annan trafik.

Samma år blev Gunnar Andersson, Volvo, Europamästare i rally. Greta Molander hade tagit damtiteln redan 1953, första året man tävlade om ett EM, och det hade väckt uppmärksamhet. Med Gunnar Anderssons seger var tappen ur tunnan för de svenska rallybilisterna. Ewy Rosqvist vann damernas EM 1959 och 1961 med Volvo; Sylvia Österberg tog titeln 1963, också med Volvo. Erik Carlsson var snubblande nära en seger 1959, men dribblades bort av fel färg på tävlingsnumret i sista deltävlingen. 1963 kom Gunnar Andersson igen med en ny titel och året därpå vanns EM av Gunnars skyddsling Tom Trana, Volvo.

Mer uppmärksamhet än EM-titlarna väckte dock förarnas enskilda segrar i utländska storrallyn. Erik Carlsson, Saab, vann det engelska RAC-rallyt tre gånger i rad 1960–62 och Monte Carlo-rallyt 1962 och 1963. Tom Trana, Volvo, vann RAC-rallyt två gånger, 1963 och 1964; Bengt



Midnattsrallyt 1958.
Segraren Gunnar Andersson i en Volvo. FOTO: VOLVO.



Monte Carlo-rallyt 1963. Ewy Rosqvist och Ursula Wirth vann damklassen med sin Mercedes 220 SE. FOTO: PHILIPPE DREUX.

Söderström vann RAC-rallyt 1966; Björn Waldegård segrade i Monte Carlo-rallyt 1969 och 1970, Ove "Påven" Andersson 1971.

Denna mängd internationella framgångar under kort tid kom sig till stor del av att de svenska förarna lärt sig hantera sina bilar i de många svenska T-tävlingarna, som det inte fanns någon motsvarighet till utomlands. I Europa kördes årligen något dussin rallyn – ett litet antal var verkliga kraftprov, huvuddelen mestadels turisttävlingar.

Vinnande personlighet

1960 satte Saab upp en egen tävlingsavdelning. Det bäddade för ny konkurrens för VW, men det skulle dröja flera år innan det svenska märket fick sitt andra SM-tecken. Å andra sidan hade Saab Erik Carlsson "På Taket", som var snabbast av alla men som aldrig lyckades ta något stort mästerskap. Hans personlighet gjorde emellertid rallysporten till en angelägenhet för många fler än de närmast berörda, en popularitet som han bär fortfarande över trettio år efteråt. Erik Carlsson blev den idol som fick många 18-åringar med nytt kör-



Erik Carlsson "På Taket" blev Mr Rally med hela världen. Här på väg mot sin andra seger i Monte Carlo-rallyt 1963.

kort att välja bilen som sitt sportredskap före fotbollen eller ishockeyklubban. I början av 1960-talet dyker de första dubbdäcken upp; klumpiga franska Vaillantdubbar som skruvades genom däcken men som gjorde lite mer nytta än snökedjor eller de däck med invulkade gardinspiraler som några förare försökt sig på.

1961 inrättas ett separat SM i bilorientering. Det innebar att den rena hastighetsvarianten Tillförlitlighet kom att stå ännu stadigare på egna ben. Och sporten accelererade i omfång. BMC kom med sin Hundkoja, som blev Folkvagnarnas överman i Tillförlitlighet, och 1963 inrättade Opel sitt rallystall i Sverige, betalat av återförsäljarna som ville tvätta bort gubbstämpeln från sina bilar. Det året arrangerades 321 tävlingar och långt över 6 000 förarlicenser utfärdades.

Ett rally var minst 75 mil

1965 blev Rally en bilsport med full självständighet när grenen fick ett eget SM. Då definierades också rally som en tävling över minst 75 mil och med


89
OA 46909





Tom Trana, 1967.

minst 10 prov, som måste omfatta 10 mil eller mer på avlysta vägsträckor utan hastighetsbegränsning. Förarna skulle på dessa sträckor köra så fort de kunde. Lägsta sammanlagda körtid betydde seger och något orienteringsmoment fanns inte inlagt. Fortfarande fick man enbart tävla mellan 20.00 och 06.00 och hjälm blev obligatorisk på fartsträckorna. Kartläsaren (co-drivern) fick allt mindre betydelse annat än som kontorist, särskilt som de rörliga taksökarlyktorna förbjöds. Taksökaren hade ända till dess varit ett utmärkt hjälpmedel som kartläsaren använde för att spana av vägen med för att ge föraren en idé om vartåt den kunde tänkas svänga härnäst.

Vid mitten av 1960-talet hade "rally" blivit en folksport. Den som ville och lade manken till och kunde jobba själv med bilen hade möjlighet att köpa en och tävla med den. Stora satsningar på t.ex. SM kostade givetvis mycket pengar, men det var inte helt oöverkomligt. "Rally" blev också i folkmun ett begrepp för alla slags biltävlingar "i skogen".

Dubbdäck, reklam och nya bilmärken

Och hela tiden kämpade bilsportorganisationen för att hålla kostnaderna nere för att så många som möjligt skulle ha råd att tävla. Det började redan tidigt på femtiotalet när man förbjöd exotiska motorer och trimningar, man fortsatte med vagnskadeprickarna som skulle skona bilarna och dra ned hastigheterna. Den formliga explosionen av dubbdäck på 1960-talet gjorde att man tillät enskilda arrangörer att begränsa antalet dubbar och däcksbyten vid alla tävlingar utanför SM-serien. Småningom skulle man också begränsa antalet dubbar i däcken generellt och t. o. m. sätta ett högsta styckepris på dubbarna. 1965 släppte man in reklam på rallybilarna, men bara sådan som arrangörerna kunde ordna för att hålla sina kostnader nere. Bilägaren/föraren fick bara klistra två teammärken på bilen, varav ett fick vara kommersiellt. Först 1970

Föregående uppslag: Svenska Rallyt till Midnattssolen var en stortävling genom ett sommaridylliskt Sverige. Folk strömmade ur stugorna för att se tävlingen. Tom Trana med sin Volvo i 1963 års tävling.



Opel Kadett rallye blev en vinnarbil i rally under många år tack vare ett svenskt initiativ.

blev reklamen friare, men måste sitta baktill på bilen. Då först kunde förarna möjligen få in lite pengar för att finansiera sin allt dyrare sport.

Mitten på 1960-talet markerade också en ny inställning från biltillverkarnas sida. BMC hade med sin Hundkoja (Mini Cooper) visat att det lönade sig med specialversioner. 1967 kom Opel efter med sin Kadett Rallye.

Denna rallybilarnas rallybil för en generation svenska förare var en svensk idé. Opels svenska rallystall under legendariske Ragnar Ekelund ville ha en Kadett med en rejäl motor i. "Det går inte", sade man på Opelfabriken i Rüsselsheim. Ekelunds team i Hammarbyhamnen visade att det gjorde det visst, och på bilsalongen i Frankfurt 1967 visades den upp. Den var enkelt byggd och hade en 1,9-litersmotor på 90 hk som standard. Saabs klassiska 96 V4 hade 65 hk vid samma tid. De två märkena kom att dominera den svenska rallysporten i nära ett decennium.

Opeln och Saaben hade det gemensamt att de var robusta och lätta att arbeta med. Det fanns tävlingsdelar att köpa färdiga från tiotals specialistfirmor. Båda bilarna kunde köras med framgång antingen i praktiskt taget otrimmade Grupp 1 eller i Grupp 2, som tillät betydande effekthöjningar i motorn. Märkena med förare som Lillebror Nasenius, Bus-Ove Eriksson, Anders

Kulläng, Gunnar Blomkvist, Sylvia Österberg, Stig Blomqvist, Carl Orrenius och Håkan Lindberg turades om att vinna SM-guld i en oändlig rad under tio år. Den ende som hade något att sätta emot var Björn Waldegård så länge Porsche 911 var tillåten som Grupp 2-bil.

Rally blir herre på täppan

1972 kördes för sista gången ett SM i Tillförlitlighet, en kortare tävling än rally men efter samma princip. Sedan dess finns bara Rally som beteckning på den sortens tävling. Att biltävla på landsväg var en sport med nästan 70 år på nacken, men inte förrän nu knäsattes slutligen "rally" som enda namn på den.

Nu började Svenska Bilsportförbundet åter oroas över att tävlingsbilarna gick för fort. Och att de kostade för mycket. Antalet förarlicenser minskade också. Man beslöt sig för att pressa förarnas kostnader genom att inför "rena standardbilar" i form av klasserna Standard A och Standard B. Reglerna utgick från bilarnas vikt dividerad med motoreffekten. Standard A var klassen för bilar med mellan 10,0 och högst 15,0 kilo vagnvikt per hästkraft; Standard B var för bilar med 15,0 kg per hk och mer. Bilar med under 10 kilo vikt per hk fick inte vara med. Äldre, trimmade bilar stoppades in i en s.k. Specialklass, där de skulle få tävla tills de var slutkörda.

I praktiken blev "standardbilarna" inte alls billigare att göra i ordning för de tävlande. Den som ville åka fortast måste finputsa sin motor inom reglernas gränser och det var mycket dyrare än att göra en "grov" trimning enligt det tidigare reglementet. En motor för Specialklassen kostade omkring 12.000 kronor att trimma, en "standardmotor" hälften så mycket ytterligare.

Standardreglementet var i kraft till och med 1981 och under den tid det varade inträffade också Saabs stora period i svensk rallysport. Både gamla Saab 96 och lite nyare Saab 99 var konkurrenskraftiga och två år – 1978 och 1980 – vanns alla tre SM-klasserna av Saab tack vare Stig Blomqvist, Per Eklund, Kalle Grundel och Ola Strömberg.

Sverige isolerar sig

Införandet av standardklasserna innebar emellertid att den svenska rallysporten isolerades från resten av världen, där man tävlade utifrån helt andra regler.

Ett fåtal förare – Stig Blomqvist och Björn "Nalle" Johansson – var i stånd att finansiera sitt tävlande i specialklassen med exklusiva rallybilar som Sunbeam Talbot Lotus och Opel Ascona 400, men i övrigt tappade svenskarna i stort sett kontakten med omvärlden. Utom etablerade storheter som Björn Waldegård, som blev världens förste individuelle världsmästare i rally 1979.



För att rallysporten skulle utvecklas trots allt introducerades 1981 ett SM för juniorer. Det och en satsning på ett juniorlandslag i rally skulle möjligen borga för att en ny ung generation förare fick möjlighet att komma fram. Året efter, 1982, fick dessutom damerna ett Tjej-RM med samma syfte. De skulle inte behöva köra i skuggan av resursstarka herrar.

Nu återgick man också till att anpassa de svenska bestämmelserna till de internationella för att ge rallyåkarna större möjligheter att delta i tävlingar utomlands. I världstoppen fanns bara en handfull svenska förare och de var alla i medelåldern. Men någon ny storhetstid för svenska förare utomlands är ännu inte i sikte. 1996 återfanns bara Kenneth Eriksson som heltidsanställd rallyförare hos japanska Subaru. Det finns många skäl till det. Det främsta är att rally på världsnivå idag är helt beroende av biltillverkarnas satsningar och de lägger inte sina pengar på små marknader som Sverige. Sporten domineras av förare från kontinenten och några finländare.

Största publiksporten

På hemmaplan lever trots bristen på stora internationella framgångar rallysporten vidare. Antalet utövare varierar något år från år, men är ganska konstant över tiden. Och som publiksport är rally en av landets största. Eftersom åskådarna inte behöver lösa biljett, finns ingen statistik över antalet. År efter år har emellertid vana bedömare som t.ex. polisen uppskattat att enbart den svenska VM-deltävlingen Svenska Rallyt drar över en kvarts miljon åskådare. Därmed är denna enda årliga tävling landets publikmässigt största sportevenemang alla kategorier – Stockholm Maraton och Vasaloppet inräknade.



Bilreklamen och det goda livet

OLLE HAGMAN

Det enorma utbudet av varor är kanske det som mest utmärker det moderna industrisamhället. Främst handlar det förstås om olika varor för olika ändamål, men lika slående är valmöjligheten mellan funktionsmässigt mer eller mindre likvärdiga varor, där små nyanser gör skillnaderna, varornas så kallade image. Den moderna människan kan kombinera ihop olika varor för att skapa en egen stil och identitet, men valmöjligheterna ger också osäkerhet. Hur kan man veta om man valt rätt, om man gjort ett förnuftigt val, eller om man sänder ut "rätt" signaler om sin identitet till omgivningen?

En av reklamens uppgifter är därför att hjälpa människor hitta rätt i den moderna djungeln av varor, men den har också som uppgift att ge en köpare bekräftelse på att valet var riktigt. Ju dyrare produkten är, desto större är köparens behov av bekräftelse (jfr Bayley 1986, men även Krämer-Badoni m.fl. 1971). Det var så jag själv upptäckte bilreklamen som källmaterial. Våren 1991 hade det blivit dags att byta ut den gamla bilen mot en något nyare. Jag gav mig ut att leta efter en begagnad bil i rätt pris- och storleksklass.

I flera veckor tittade jag i småannonserna för begagnade bilar. Mest letade jag efter de vanligaste märkena, men till slut valde jag ändå ett märke som jag inte ens reflekterat över, en liten Peugeot. Efteråt fortsatte jag mer eller mindre omedvetet att läsa småannonserna för begagnade Peugeot. Jag ville ha en bekräftelse på att priset varit någorlunda rimligt. Jag kom också på mig själv med att läsa annonserna för nya bilar, som jag tidigare bara bläddrat förbi. I första hand tittade jag förstås efter annonser för Peugeot och jag fick en märklig känsla av att jag kanske måste ändra på mig själv för att stämma med den "image" som annonserna försökte etablera. När jag köpte bilen hade jag en

ganska vag föreställning om vilken kundkrets Peugeot vände sig till. I min barndom var den "en bil för gubbar i keps" och där jag växte upp gick den under smeknamnet "Bettna-Packard", efter säljaren som höll till i den lilla orten Bettna mellan Katrineholm och Nyköping. I reklamen såg jag att den bilden inte stämmer längre.

Reklamen är säljarens redskap för att skapa en image kring sin produkt. Genom att den sätter in varorna i sociala och kulturella sammanhang och förser dem med innebörder och betydelser kan man säga att reklamen utgör sista ledet i produktutformningen. Den förvandlar varorna från fysiska ting till kulturella föremål. Men, reklamen är inte ensam om att göra detta. Föremålens kulturella innebörder skapas i en ständigt pågående process, där reklammakarna deltar, men där de på intet sätt har fullständig kontroll. Imageskapandet sker både genom olika medier och i en direkt verklighet. Det allra mest avgörande för våra föreställningar kring en viss bilmodell är kanske ändå om vi känner någon som har en sådan.

Reklamen säljer inte bara varor. Det har sagts att den också säljer ett sätt att leva. På så sätt utgör den en del av konsumtionssamhällets bärande mytologi, men då menar jag inte i bemärkelsen osanna berättelser. Myter är varken sanna eller falska och gör inga anspråk på att beskriva verkligheten. De är normativa, inte deskriptiva. Dessutom handlar de inte om den fysiska verkligheten, utan om den sociala och kulturella. De talar om för människor hur de bör leva och tänka, vad som är värt att sträva mot. Detsamma gäller för reklamen. Men reklamen kan inte forma mottagarens värderingar och föreställningar hur som helst. Det är ändå läsaren som i slutändan väljer om han eller hon vill ta till sig reklamens budskap. För att övertyga måste reklamen därför appellera till värden som läsaren omfattar, vare sig den vänder sig till en bred allmänhet eller till en liten utvald grupp. Ibland kan reklamen gå i täten och fånga upp eller skapa nya trender, men den måste ändå hitta en resonans hos läsarna. Reklamen är med andra ord inte bara en modell för verkligheten, utan också en modell av den. Den utgör ett kulturellt tidsdokument som vi kan läsa och dra slutsatser ur (detta resonemang har jag utvecklat mer utförligt i Hagman 1995).

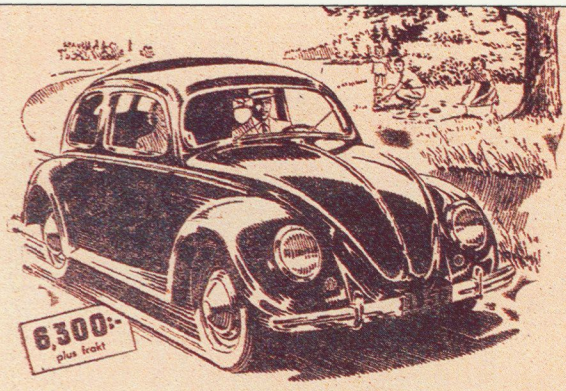
Vi kan se det svenska bilsamhällets framväxt genom reklamen. Den visar oss

hur värden, föreställningar och relationer har förändrats i den svenska kulturen. Men vi måste läsa den med försiktighet. Inte minst måste vi vara på vår vakt mot vår egen nostalgi. När vi ser tillbaka riskerar vi alltid att fångas av det idylliska och oskuldsfulla i en gången tid. Det är lätt att tro att "allt var bättre förr". Det finns säkert det som var bättre förr, men kanske var det framförallt framtiden som var bättre. På femtiotalet fanns fortfarande drömmen om framtidslandet, ett land där alla åkte omkring i bil utan att några miljöproblem eller trafikstockningar uppstod.

Med denna uppsats vill jag försöka beskriva några av den svenska kulturens speglingar i bilreklamen under de senaste 45 åren, dvs. den tid när det moderna svenska bilsamhället vuxit fram. I min exposé har jag valt att utgå från sex annonser och min ambition är att dels visa det tidstypiska under de senaste decennierna, dels visa på några genomgående trender.

Först några ord om ordet "modern". Det har varit ett honnörsord i svensk bilreklam ända sedan 50-talet. Kanske är det inte så konstigt. Jag vågar påstå att bilen är en av de mest typiskt moderna produkter industrisamhället frambringat. Den både symboliserar och förkroppsligar flertalet av de önskningar som ingår i visionen om "det moderna": teknik, komfort och välstånd, individualism med individuell frihet och rörlighet, funktionalitet, rationalitet, utveckling etc. Kanske bör jag påpeka att jag ser "det moderna" som en process mer än som en produkt, mer som en riktning än ett tillstånd. Och vad som är modernt är i högsta grad en social skapelse. Därför är "det moderna" också något som ständigt är utsatt för förhandling och förändring.

"Det moderna" har också i stor utsträckning stått modell för "det svenska". Svenskarna har sagts vara ett av världens modernaste folk. Det må vara hur det vill med det, men nog har ordet modern haft en starkt säljande kraft i Sverige under hela efterkrigstiden. Och hur många skulle föredra en "omodern" bil före en "modern"? Helt oproblematiskt är det ändå inte. Att något är modernt innebär också att det är förgängligt. Det som är modernt idag är inte modernt i morgon. Av den anledningen händer det att bilar marknadsförs som "tidlösa" i stället för "moderna", men det hör till undantagen. Det är vanligare att reklamen säger att bilen är "med sin tid" eller "före sin tid".



Volkswagen slog igenom!

Svenskarnas sinne för kvalitet förnekar sig inte

Volkswagen har redan under den korta tid som gått, sedan den på allvar kom till Sverige, visat att den är bilen som tiotusentals svenskar väntat på — en rymlig, 5-sitsig vagn i lägsta skatteklassen, ekonomisk och slitstark, bekväm och elegant, med överlägsna fart- och vägegenskaper. Redan under första kvartalet blev Volkswagen god tvåa bland nyinregistrerade personbilar i Sverige!

Detta är ingen tillfällighet. I Schweiz, där bilimporten är helt fri, är Volkswagen den mest sålda personbilen, och håndlarna tingar regelbundet 1.000 Volkswagen i månaden. Överallt ropar man på fler och fler Volkswagen. Kvalitet står sig i konkurrensen!

305 Volkswagen om dagen förslår inte

Varje dag lämnar 305 nya Volkswagen fabriken i Wolfsburg. Och ändå förslår det inte. Men produktionen ökar, och den korta tid Ni behöver vänta på Er Volkswagen lönar sig — *ty*

ingen annan bil ger så mycket för så lågt pris:

Helstrygen stålkaross — elegant och smakfull inredning — dragfri ventilation

Sexsitsig för 5 personer — Ni kan ha hatten på i båda tälena

Goda bagageutrymmen — lätt och bekvämt åtkomliga

Inbyggd värmeledning med defroster — bara det värt några hundralappar

Individuell torsionsfjädring på alla fyra hjulen — ger oöverträffade vägegenskaper

Hydrauliska bromsar på alla fyra hjulen

Lång hjulbas, stor spårvidd och låg tyngdpunkt — ger stabilitet och utrymme

Luftkyld toppventilmotor — inga besvär med vattenpåfyllning, ingen kylarvätska, ingen sönderfrusen motor

Oljekylare — som på flyg- och racermotorer

Fyrväxlad växellåda — för smidig stadskörning och hög landsvägsfart

Låg vikt — skatt 70 kronor

Låg bensinförbrukning - 0,75 liter per mil vid full belastning

Vagnen för folk som vill framåt

GENERALAGENT: **SCANIA-VABIS** SÖDERTÄLJE

Volkswagen försäljes genom:

TAVELLS BILBOLAG

Rigagatan 6, STOCKHOLM, tel. 62 84 13, 67 42 38

Service och reservdelar över hela landet

Volkswagen. Expressen 16/6 1950.

1950: Volkswagen – värd att vänta på

I början av 50-talet var det svårt att få tag i en bil. Leveranstiderna var ofta långa. "För omgående leverans" kunde vara det tyngsta argumentet i en annons. Många säljare ordnade bilutställningar, där folk fick komma och titta på bilarna. För de flesta var bilen fortfarande bara något att drömma om. Det nya var att nästan alla drömde om bil och såg den som en framtida möjlighet. 50-talet präglades av optimism. Snart skulle det finnas bilar till alla och snart skulle alla ha råd med bil.

I allmänhet hade annonserna tecknade bilder. Ofta var bilen placerad i någon omgivning, som i denna Volkswagenannons från 1950. Det var inte ovanligt att det också fanns människor med, både i och omkring bilen. Människorna och omgivningen skulle uttrycka något önskvärt, en bit av det goda livet som läsaren skulle lockas av. I VW-annonsen finns människor både i och utanför bilen. Bakom ratten sitter en man i hatt och bredvid honom en kvinna. De kör genom ett grönskande sommarlandskap där några människor stannar upp och ser mot bilen. Man kan ana beundran eller längtan i deras blickar. Texten talar om vad det är för längtan och hur den skall uppfyllas. Volkswagen är "bilen som tiotusentals svenskar väntat på" och "den korta tid Ni behöver vänta på Er Volkswagen lönar sig". Enligt den slogan som hamrades in genom upprepade annonser de närmast följande åren var "Volkswagen – värd att vänta på".

De två personerna i bilen står i en relation till varandra. En man och en kvinna i en reklambild är nästan alltid ett par. Förmodligen är de fortfarande unga. Att mannen bär hatt ska vi inte haka upp oss på. Det gjorde även unga män på den tiden. Hattens funktion är snarare att visa på den mognad som kommer med en stabil position i samhället än den som kommer med ålder. Att de är unga kan vi sluta oss till därför att de inte har några barn och att de, som det står i annonsens slutkläm, "är folk som vill framåt".

Relationen mellan mannen och kvinnan avspeglar sig också i texten. Annonsen innehåller en hel del tekniska uppgifter och dessa är riktade till mannen. Det är han som förväntas förstå dem. Det är också han som förväntas både köpa och köra bilen. Visserligen fanns redan under 50-talet annonser som direkt vände sig till kvinnor, men de var få. När det fanns både en man

och en kvinna med på bilden var det alltid han som satt bakom ratten.

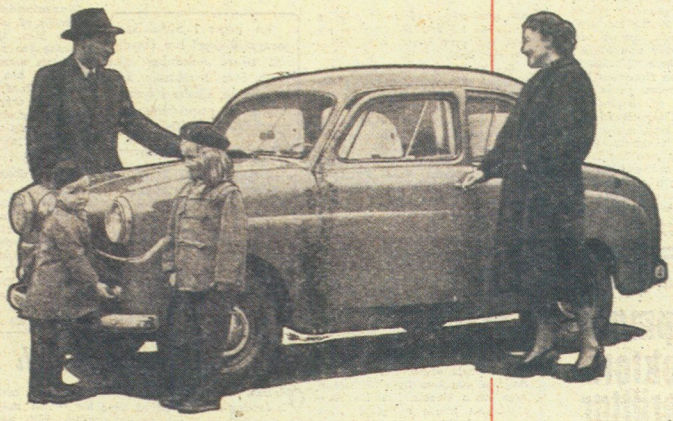
Volkswagen förklarar i annonsen sina framgångar med att "svenskarnas sinne för kvalitet förnekar sig inte". Syftet bakom detta påstående är förstås att tala om att den som väljer Volkswagen har sinne för kvalitet. Men som påståendet är formulerat får det också en annan betydelse. Det refererar till och bidrar därmed också till att reproducera och sprida svenskarnas självbild som ett ovanligt kvalitetsmedvetet folk. På en bilmarknad som präglades av bilar med ganska kort förväntad livslängd var det förstås viktigt att framhålla bilarnas kvalitet och ett sätt att bli trodd var att hänvisa till någon allmänt utbredd föreställning. Vid sidan om svenskarna kunde på 50-talet både tyskar, amerikaner och engelsmän åberopas som kvalitetsmedvetna.

1954: Standard 8 – en trivsam bil för hela familjen

Under 50-talet var bilen fortfarande till stor del en angelägenhet för hela familjen. Annonserna visade ofta familjen samlad i eller omkring bilen, stolta och lyckliga, som i denna annons för brittiska Standard 8 från 1954. Familjemedlemmarnas roller var lika tydliga som traditionella. För det mesta framgick det klart att bilen tillhörde far. Han kunde, som i denna bild, stå och hålla handen på bilens plåt. I allmänhet var det också han som var placerad närmast förarplatsen. Att det i denna annons är mor som står vid dörren in till förarplatsen måste ses som ett undantag. Möjligen kan bilden från början ha varit avsedd för den engelska marknaden och bilen därför högerstyrd. Mönstret är ändå tydligt: Mannens uppmärksamhet är riktad mot bilen medan kvinnans är riktad mot mannen och barnen. Könsrollerna är tydliga också om vi ser på barnen. Sonen pekar på en detalj på bilen medan hans syster ser på honom. Kvinnans bakåtlutade ställning ger också möjligen en antydan om att hon inte menar allvar med att stiga in bakom ratten, eller är det en övertolkning?

Att kunna köpa den första bilen var en stor tilldragelse, jämförbar med att få en ny familjemedlem. I reklamen ställdes bilen ofta upp framför huset. Där kompletterade den huset som familjens ansikte utåt. Bilen var ett konkret bevis på framgång. Frågan var ju inte om man skulle skaffa bil, utan när, och möjligen, vilken bil man skulle skaffa. För 50-talets svenskar betydde utveck-

6.650 kronor



betalade den lyckliga Standard-

familjen för sin **Standard 8**

Ja, mer kostade det faktiskt inte Standard-familjen att bli lycklig ägare till den överlägset pålitliga Standard 8. En engelsk kvalitetsvagn — rymlig, bekväm och trivsam som få, lättkörd och lättskött som ingen! Och dessutom billig i drift. Den verkliga familjevagnen — en medlem av familjen!
Innan Ni köper bil — gör som Standard-familjen gjorde. Provkör Standard 8. Se till priset!

Standard 8 är en produkt från Standard Motor Co, England, som även tillverkar Vanguard, Triumph Sport och Ferguson-traktorn.

mer kostar inte en Standard 8
— en liten bil av högsta standard

ANA
NYKÖPING

Återförsäljare i Stockholm: **AB STOCKHOLMS BILCENTRAL** Sveavägen 49, tel. 233805 — **HENRIKSONS BILAKTIEBOLAG** Karlavägen 67, tel. 630270

SÖDERTÄLJE: Bilcentralen, Birkav. 2, tel. 37880 · ENKÖPING: G. S. Arph, Kungsg. 1, tel. 33060 · UPPSALA: Upsala Bil- och Gummi AB, Skolg. 33, tel. 39180

Standard-8. Expressen 10/5 1954.



Renault 4. Göteborgs-Posten 14/4 1965.

ling i första hand en höjning av levnadsstandarden och bilen visade vilken standard familjen nått upp till.

De flesta annonsörer var angelägna om att framhålla att hela familjen fick plats i bilen. Det ser också ut som om familjens storlek vid det här laget hade anpassat sig till bilen. Reklamen visar nästan alltid upp en idealfamilj – en "Standard-familj" – med två barn. Det var en tydlig signal till läsarna om vad som var lagom. Även de som sålde större bilar nöjde sig med att visa två barn. Istället talade de om att även mormor eller farmor kunde få följa med. Eftersom många bilar var små var det viktigt att poängtera att de ändå var rymliga. Ju mindre bilen var, desto viktigare var det.

Familjen skulle inte bara få plats i bilen. Lika viktigt var att de kunde trivas i den. Trivsel och trevlighet var nyckelord i 50-talets Sverige och de användes

också för att sälja bilar. Bilen fick en funktion som ett extra rum där familjen kunde samlas för utflykter och resor. Med hjälp av bilkuddar eller blomvaser förlängdes hemtrevnaden ut i bilen. Flera märken hävdade att de hade "inbyggd trivsel". "Biltrivsel" blev ett begrepp i reklamen, lika viktigt som kvalitet eller säkerhet, och det var vanligt en bit in på 60-talet. Innebörden i ordet är svårfångad, men det hade en självklart positiv klang och det gjorde kanske lika mycket reklam för bilsamhället som för det enskilda märket. Familjens trivsel var inte komplett utan biltrivsel.

1965: Renault 4 – bilen för den ökande skaran förnuftiga bilköpare

Under 60-talet hårdnade marknaden. Under första halvan av 50-talet var industrin upptagen av att bygga ut sin produktionskapacitet för att möta efterfrågan. Nu måste den utveckla produkten för att locka köpare. Många tillverkare satsade på att bjuda över varandra med design, teknik, komfort, fartresurser och lyx. Dyrare, snabbare och lyxigare bilar var också vad många köpare efterfrågade. Tanken på utvecklingen som en ständig höjning av levnadsstandarden hade ett starkt fäste bland svenskarna. Att kunna byta upp sig till en ny, större, snabbare och snyggare bil var det synliga bevis många efterlyste.

Ofta handlade reklamen om teknik. Slutet av 50-talet och början av 60-talet var en tid när ovanligt många nya och annorlunda tekniska lösningar provades. 60-talet är också den tid då kombivagnarna dyker upp på marknaden. Flera av dem hade redan sålts som arbetsfordon i flera år. Nu marknadsfördes de som fritidsbilar, eller som bilar för både arbete och fritid. Annonserna bidrog till att förstärka åtskillnaden mellan arbete och fritid. Det framgick också klart av bilderna vad som var lämpliga fritidssysselsättningar. Lika mycket som annonserna sålde bilar talade de om för svenskarna hur de skulle använda sina utökade semestrar.

På 60-talet började reklamen allt oftare tilltala läsarna som individer. Tidigare hade den i allmänhet vänt sig till dem i egenskap av deras roller, särskilt till far som familjeöverhuvud. Nu vädjade reklamen till den potentielle köparens personliga egenskaper: MG Midget var bilen "för bilkonnässören" (1962), Mercedes-Benz var "för Dig som fordrar något utöver det vanliga" (1962) och om Simca sades att "den ger rättvisa åt Er körskicklighet" (1960).

Här handlade det om att stärka självkänslan hos den som köpt bil. Kanske räckte det att konstatera att man drömde om "rätt" bil för att få bekräftelse på sitt goda omdöme.

När reklamen vädjade till bilköparnas fåfänga uppstod möjligheten att också ironisera över detta. Allra bäst lyckades "skrytbilskampanjen" från franska Renault i mitten av 60-talet. Många i reklambranschen betraktar den fortfarande som den bästa kampanj som någonsin gjorts. Grunden till succén, tror jag, låg i att den lyckades vända på det etablerade prestigebegreppet. Medan de flesta andra tillverkare framhävde hur lyxiga, snabba och vackra deras bilar var, gjorde Renault tvärtom och skrev att "vill Ni ha en bil som grannarna är avundsjuka på – då är den här bilen inget för Er". Renault hänvisade till "den ökande skara som ser förnuftigt på bilköpet". Att tillhöra denna skara, att på det sättet hänga med i utvecklingen, var en säkrare grund för prestigen än att ha en vacker bil. Här valde man att spela på en av de grundläggande föreställningarna hos det svenska folket, nämligen tron att utvecklingen går mot mer förnuft. En förutsättning för succén var förstås att bilens utseende förmådde återspegla budskapet. Den måste på ett markant sätt avvika från andra bilar. Det gjorde Renault 4 med sin höga framåtlutade kaross och sin platta vindruta.

Renaults kampanj har blivit något av en förebild. Många försök har gjorts att tillämpa samma grepp, men inget har varit ens i närheten av det genomslag "skrytbilen" fick. Det finns flera orsaker. Bland annat har inte de bilar som marknadsförts på detta sätt haft en tillräckligt klart avvikande design. Jag tror också att bilen som symboliskt föremål har tappat något av sin laddning sedan 60-talet. Bilreklamen når inte samma uppmärksamhet längre och presentationen av en ny bilmodell är inte samma stora händelse för gemene man.

1972: Fiat – med utrymme för det oförutsedda

Bilreklamen under 70-talet präglades av två till synes motsatta trender. För det första betonades det förnuftiga i att välja en viss bil, en trend som följs upp från 60-talet och som verkar nå sin kulmen under 70-talet. Nästan alla tillverkare försöker att få sina bilar att framstå som "förnuftiga" eller "vettiga". Till exempel påstods Mercedes vara "skönt förnuftiga" (1976) och Volkswagen



Fiat 128, bilen som ger dig pengar över till oförutsedda utgifter.

Du vet hur det är med pengar.
Utgifterna dyker alltid upp när de som allra minst passar plånboken och storebror bankboken.

Det kan vara nåt så banalt som att man har bråttom till tandläkaren en dag. Nån ledig parkeringsruta hittar man förstås inte. Och så blev det tandläkarbesöket dyrare än väntat.

Vi på Fiat har en idé som hjälper dig att knapra in på en av de stora utgiftsposterna i din familj.

Vi kallar den Fiat 128.

Visst är det trevligt att köra omkring i en Volvo eller annan stor familjebil.
Men har du tänkt efter hur mycket bil du egentligen behöver?

För många människor kostar det ofta mer än det smakar att åka omkring i svenska flaggans färger. Men Volvo är ju i alla fall alltid Volvo.

Nu tycker du kanske att Fiat 128 inte ser mycket ut för världen. Och det kan du väl ha rätt i.
Fiat 128 är liten på utsidan. Men desto större på insidan.

Vi på Fiat ser nämligen lite annorlunda på bilen.

Vi ser på den som en bil.
Inte som nåt som skall markera vilken hejare till människa du är.

Det är ju på insidan man använder bilen. Inte på utsidan.
Och om du ser dig lite om på vägarna här i landet kommer du att upptäcka, att fler och fler människor tagit oss på orden. (Förra året köpte mer än 3000 svenskar Fiat 128.)

För faktum är att Fiat 128 tål att jämföras med bra mycket större och framförallt, dyrare bilar. Både vad det gäller utrymmet för människor och grejor.

Det är enkelt sagt en vettig familjebil till ett vettigt pris.

Så nästa gång räkningarna kommer som en ovälkommen kalldusch, kan du väl titta lite närmare på Fiat 128.

Vi tror inte du blir besviken.
Tvärtom. Vi kanske kan bidra till att du får pengar över till andra saker. (Bilar är ju inte allt här i världen.)

Och handen på hjärtat, kära vän. Inte skall vi väl låta förvuxna plåtlådor regera vår ekonomi.

Det är dom alldeles för dumma för.

Korta fakta om Fiat 128:

Tvärställd motor på 55 hk DIN. Överliggande kamaxel. 5-lagrad vevaxel. Accelererar 0—100 km/tim på 16,5 sekunder. Toppfart ca 145 km/tim. Framhjulsdrift. Radialdäck. Dubbla bromskretsar. Skivbromsar fram. Tryckutjämningsventil bak. Batteri: 12 V 60 Ah. Växelströmsgenerator.

Rundamörjningsfri. Tredelad rattstång. Varningslampa för handbromsen. Vindrutetorkare med dugnvgsinställning. Spolarvn manövreras med en spak på rattstången. Eluppvärmd bakruta. Godkänd för fem. Fällbara ryggstöd. Tygklädsel. Bagageutrymme 240 liter.

Cirkapris exkl. frakt 15.500:—.

FIAT 128

Vi har framtiden för oss.

Fiat. Expressen 16/4 1972.

Passat sades vara "helt igenom förnuftig" (1976). Betoningen av det förnuftiga tog sig bland annat uttryck i annonser där bilar jämfördes.

Det verkade finnas en orubblig tro på möjligheten att göra objektiva jämförelser och tester för att få fram ett "bästa val". Annonsörerna kunde använda sig av flera olika strategier för att övertyga läsaren. Ett sätt var att hänvisa till någon etablerad och oberoende institution, exempelvis en tidning, eller varför inte Svensk Bilprovning. Det var också vanligt att presentera siffror, gärna i tabellform, och jämföra bilen med de närmaste konkurrenterna. Ett tredje sätt var att överlåta åt läsaren att göra jämförelsen, men att då ge klara instruktioner för vilka egenskaper som skulle jämföras. Man kunde också, som Mercedes-Benz (1970), utnämna sig själv till norm och påstå att "bra bilar jämförs alltid med Mercedes".

En annan trend som utmärker 70-talet betonar hur roligt det är att köra en viss bil. Särskilt de tyska tillverkarna, med Mercedes och BMW i spetsen, framhävde "körglädjen" i sina bilar. Begreppet körglädje verkar för övrigt ha sina rötter i Tyskland och en av de första tillverkare som använde det i reklamen i Sverige var DKW (1960). Under 70-talet, när förnuftigheten hotade att ta över helt i bilreklamen, blev det viktigt att framhålla att det också var roligt att köra bil. Om den lilla "hundkojan" sas att den var "skojig att köra, så behändig och kul" (1970) och när Saab Turbo lanserades påstods det, med hänvisning till tidningen Road-Track, att den var "så rolig att köra att priset saknar betydelse" (1978).

Fiat-annonsen från 1972 är typisk för 70-talet i sin förnuftighet. Däremot är den mycket otypisk i förhållande till all annan reklam i att den explicit visar upp något obehagligt. Reklam säljer annars genom att lyfta fram det goda och angenäma i livet, sådant som kan associeras med positiva känslor. Eftersom så få annonser visar upp obehagligheter blir undantagen intressanta. Parkeringsvakten i Fiat-annonsen inger knappast några positiva känslor.

Egentligen skulle vi kunna säga att det obehagliga lurar under ytan i snart sagt varje annons. Ett grundläggande drag i reklamen är att den refererar till något problem i läsarens liv och presenterar produkten som en lösning. Reklamen har även i detta sammanhang samma funktion som myten, att presentera kulturellt formulerade och socialt accepterade lösningar på individer-

nas problem. Här måste emellertid reklamen gå en intrikat balansgång. Det gäller att få läsaren att känna igen problemen från sitt eget liv, men de får inte avskräcka (jfr t.ex. Dormer 1990). I normalfallet, menar jag, fungerar detta genom att endast lösningen kommuniceras på ett uttalat sätt.

När reklamen talar om säkerhet finns outtalat ett hot att bli skadad eller dödad i trafiken, eller att skada någon annan. Själva hotet är nästan aldrig tydliggjort. Ett av de mer uppseendeväckande undantagen kommer även det från Fiat. I en annons från 1964 visade man en bild av ett barn som sprang ut framför en bil. Bilden användes för att ge tyngd åt rubrikens påstående att "bilägare och fackmän är överens: Fiat Juventus har bästa bromsarna".

Reklamen talar nästan rutinmässigt om hur "billig" en bil är, men för de flesta bilägare framstår ändå bilägandet som dyrt. När tjeckiska Skoda (1968) påstod att "bilköp är alltid en dålig penningplacering" var det något de flesta visste men ingen ville bli påmind om. Ingen bilköpare vill väl heller bli påmind om att bilar går sönder. Ändå skrev Peugeot (1982) att "ett motorhaveri kan ruinera dig. Om du har en annan bil".

1986: Honda – 35 skäl att byta bil

Under 1980-talet kan vi främst se en fortsatt spridning av begreppet körglädje. Ford påstod exempelvis att deras minsta modell, Fiesta, var "Sveriges i särklass roligaste småbil att äga och köra" (1982) och att den stora modellen Granada gav "en körupplevelse utöver det vanliga" (1982). En Ford skulle enligt reklamen vara "rolig att köra. Förnuftig att äga" (1986). Peugeot utnämnde sin småbil 205 till "nöjesmaskinen" och påstod att "roligare bilar får du leta efter" (1986). Italienska Alfa Romeo hävdade att "det är ännu inte förbjudet att köra en rolig bil" (1986).

Även Honda-annonsen på s. 220 från 1986 talar om "bilkörningen som en sann glädje". Annonsen avslutas med uppmaningen: "Byt upp dig. Och återupptäck bilkörningens nöjen". Här finns en antydan om att det var roligare förr, att bilkörningens nöjen behöver återupptäckas. Annonsören talar också om hur man ska bära sig åt: man ska byta upp sig till en Honda, men trots den ovanligt långa och utförliga texten framgår det aldrig helt vad "upp" egentligen står för. Texten är sprängfylld av tekniska uppgifter och ett utmärkt exem-



Honda. Expressen 20/4 1986.

pel på vad Marsch & Collett (1986) kallar "techno-babble", tekniska detaljuppgifter vars syfte är att tillhandahålla argument för att rationalisera ett beslut som fattats på andra grunder. Här är detta syfte dessutom mer eller mindre direkt uttalat i rubriken.

De utförliga tekniska uppgifterna kan förstås också tolkas som ett försök att återföra bilen till en manlig domän. Lika ödesdigert som det nu blivit för ett märke att förknippas med pensionärer, eller "gubbar med hatt", lika ödesdi-

gert kan det vara att en bil betraktas som en "kvinnobil". När märkets maskulina image är hotad kan annonser som denna, där facktermerna trängs med varandra, vara en strategi för att återupprätta den. Bara en man orkar läsa igenom alla de 35 punkterna och han förväntas dessutom förstå dem.

1995: Saab Turbo – för miljöns skull

Under 1990-talet har ett helt nytt begrepp kommit in i bilreklamens värld: miljön. Miljöfrågorna har stått på den politiska dagordningen i Sverige ända sedan slutet av 60-talet, men det dröjde ytterligare åtminstone 20 år innan de kom in i bilreklamen. Det började så smått med att den katalytiska avgasreningen kom under slutet av 1980-talet. Under 90-talet har det hittills mest handlat om att bilarna är "återvinningsbara". Samtidigt som miljön kommer in i reklamen verkar det bli allt vanligare – och viktigare – att fotografera bilarna ute i naturmiljöer. Precis som på 50-talet spelar reklamen på föreställningen om svenskarna som naturälskande. Reklamen bidrar på så sätt också till att bevara och sprida den bilden.

Avsikten är att vi ska se de positiva kopplingarna mellan bilen och naturen, möjligheten att ta bilen till sommarstugan eller båten, till skogspromenaden eller golfbanan, eller till sjökanten för att fiska. Ofta är det karga och vilda landskap som visas upp, där naturkrafterna är synliga, men det kan lika gärna vara stillsamma skogar, nostalgiska torparidyller eller jordbrukslandskap med betande kor, som Saab i annonsen på s. 22.3 från 1995. Bilden är medvetet suddig för att markera att bilen rör sig med hög fart, men korna verkar ändå inte bli skrämda.

Bilarna i 90-talets reklam står parkerade i landskapet eller kör utefter vägar omgivna av natur, men de är alltid ensamma. Det finns aldrig någon trafik som kan väcka obehagliga känslor. Naturen i bilreklamen är aldrig hotad eller skadad. Naturbilderna, som gärna har kopplingar till olika aktiviteter, används medvetet eller omedvetet för att hindra läsaren att tänka på bilen som ett hot mot naturen. Självklart tar tillverkaren på sig ansvaret för miljön. Eventuella miljöproblem bör lösas genom teknik och själv säljer man förstås den allra bästa. Genom att välja "rätt" bil kan den betänksamme köparen råda bot på sitt dåliga samvete och samtidigt bekräfta bilden av svenskarna som ett

miljömedvetet folk. Reklamen erkänner indirekt miljöproblemen, men aldrig på ett sådant sätt att läsaren kan frestas att ta avstånd från bilsamhället.

Början av 90-talet präglas också av att nästan varje märke talar om körglädje. En bil måste framstå som rolig att köra, annars går den inte att sälja. Exemplen är många. Japanska Mazda utnämnde 1991 sin modell 323F till "tidens njutningsmedel" och påstod att "den väcker ett nästan osannolikt begär".

Halvvägs in i 90-talet ser betydelsen i begreppet körglädje ut att ha stabiliserats. Den viktigaste förutsättningen verkar vara acceleration och motorstyrka. Acceleration från noll till hundra kilometer per timme är en närmast obligatorisk uppgift i 90-talets annonser. Antalet hästkrafter i bilarna har också ökat markant under de senaste decennierna. Jämfört med för trettio år sedan transporterar dagens bilar lika många personer i samma hastighet och med ungefär samma bensinförbrukning, men med dubbelt så många hästkrafter.

Det kan tyckas som om körglädje och miljövänlighet borde vara svåra att förena, men i reklamens värld är allt möjligt. Saab-annonsen är bara ett exempel. Här uppmanas läsaren att "satsa lite extra på miljön" genom att betala 14 000 extra och köpa en Turbo. "Belöningen är större än du tror" står det, 35 extra hästkrafter. Men, för att inte riskera att skrämma bort eventuella "miljöhatare" backar annonsören en aning på slutet och skriver att bilen är ett "utmärkt val" även för den som är "mer intresserad av prestanda än av låga utsläpp". Det är "av personliga skäl" man ska välja Saab.

Sammanfattningsvis kan vi säga att reklamen under de senaste decennierna på ett sätt framstår som allt mer defensiv. Varje ifrågasättande av bilismen, vare sig det gällt säkerhet, ekonomi, rationalitet eller miljö, har speglats i reklamen som försökt vända frågan till bilens fördel. Medan många upplever bilen som ett trist, dyrt och riskabelt – men nödvändigt – redskap för att organisera vardagen, talar reklamen om allt annat än nytta och nödvändighet. I reklamen är bilkörning alltid trevligt och roligt. Övergången från 50- och 60-talens nyckelord, som var "biltrivsel", till 80- och 90-talens "körglädje", speglar också den individualisering som bilen genomgått. Medan "biltrivseln" var en angelägenhet för hela familjen är "körglädjen" skapad för en förare som är ensam i bilen och ensam på vägen.

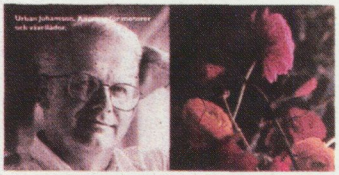
I dag finns det bara två bilar i Sverige som klarar Miljöklass 1.

Den ena är liten och svag. Den andra är stor och stark. Den ena bygger på extremt snål förbränning. Den andra bygger på turbo och förvärmning av bränsleblandningen. Båda har så små föroreningar i sina avgaser att de knappt är mätbara. Båda bilarna ger upphov till en diskussion om det verkligen är elbilen som är framtiden, med kärnkraftverk och tunga miljöfarliga batterier.

Eller om det är en kraftigt renad bensinmotor som är lösningen på miljöproblemen i trafiken.

Frågan ställs på sin spets av att den ena av de två "rena" bilarna är nya Saab 900 Turbo.

Den visar för första gången att en bil med alla de egenskaper vi normalt önskar oss samtidigt kan vara miljömässigt försvarbar.



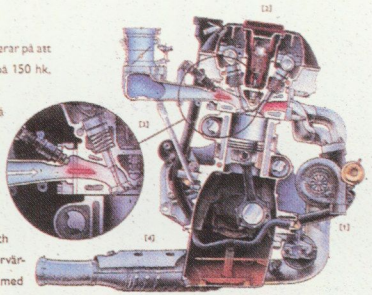
PRIS CA 14.000:-

Om du, som så många andra, just nu funderar på att köpa en Saab 900 med 2,3-litersmotor på 150 hk, är skillnaden till en turbo ca 14.000 kr.

Det är vad den extra satsningen på miljön kostar, men belöningen är som sagt större än du tror. Vad du betalar för är Saabs välkända turboaggregat som ökar effekten utan att ta kål på miljön, och två värmeplattor som förvärmer bränsleblandningen. Idén med förvärmningen är löjligt enkel.

Alla motorer släpper ut mest avgaser vid kallstarter, i väntan på att motorn ska bli varm.

I nya Saab 900 Turbo går den processen på några sekunder.



Den enda högeffektsmotorn i Miljöklass 1. Det som gör det möjligt är: [1] turboaggregatet, [2] Saabs elektroniska motorstyrningssystem Trionic, [3] förvärmning av bränsle–luftblandningen, [4] en modern katalysator placerad ovanligt nära motorn.

Satsa lite extra på miljön. Belöningen är större än du tror.



JÄMFÖR GÄRNA.

Om du är mer intresserad av prestanda än av låga utsläpp, är nya Saab 900 Turbo ett utmärkt val ändå. 185 hästkrafter, ett vridmoment på 263 Nm vid 2.100 v/min och 0–100 km/h på 8,5 sekunder är krafter som normalt hör hemma i en helt annan prisklass.

Åtskilliga tidningar har också utnämnt Saab 900 Turbo till "Bästa Köp" helt utan att ta hänsyn till miljöklassningen och i konkurrens med välkända prestandabilar som kostar 100.000 kronor mer. Det blir inte alltid som man tänkt sig.

Här i Trollhättan blir vi i alla fall glada vilket personligt skäl du än har att välja nya Saab 900 Turbo. Snabba omkörningar eller låga utsläpp?

AV PERSONLIGA SKÄL.

SAAB



Saab. Göteborgs-Posten 28/1 1995.



1950. FOTO: GUNNAR LUNDH.

Ensam i bilen

HÅKAN ANDRÉASSON

"Det är genialt att åka tillsammans. För miljön och för ekonomin". Så står det på stora anslag på spårvagnar och bussar i Göteborg vintern 1996. Reklamens syfte är naturligtvis att få fler människor att åka kommunalt. Men detta skulle faktiskt kunna vara en slogan även för bilister eftersom de flesta vardagliga bilresor företas med en ensam förare bakom ratten. Bilar med två eller fler vuxna människor i utgör undantag i de dagliga rutinernas körande. Så här säger en 45-årig man, utpräglad vanebilist:

> *Min bil ställer jag in i garaget varje dag och när jag kör ut den på morgonen är det första jag gör att jag sätter på radion. Det är ett sällskap. Jag har ju vissa radioprogram då som jag lyssnar på. Klockan halv sju när jag åker då är det nyheter. Och har jag inte fått det där i mig är det något som saknas. Jag tycker att det är avkopplande att ha det så. Det gör jag. Det är rätt skönt faktiskt. Jag tror att man har skaffat sig en vana helt enkelt. Den här stunden på morgonen är ju bland det viktigaste på hela dagen.*

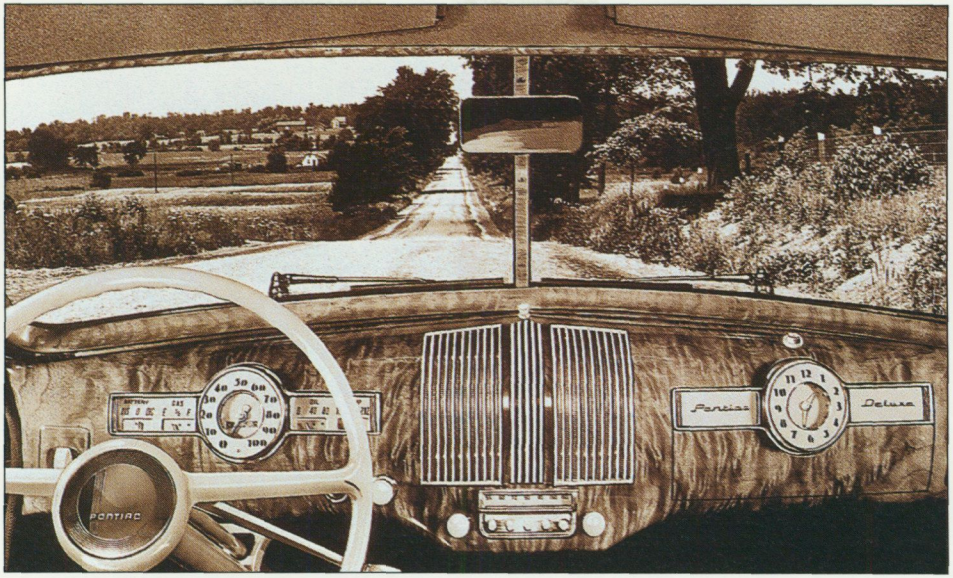
Det han säger illustrerar något som mycket lite har uppmärksammats inom bilismforskningen och som jag här har för avsikt att närmare presentera. Det gäller ett behov hos många att vid vardagligt resande få vara ifred, få leva ut sin individualitet, kort sagt: att få vara privata. I det sammanhanget har bilen en stor betydelse för människor som lever under modernitetens villkor i de industrialiserade länderna. En bil är så mycket mer än bara ett transportmedel. Vid sidan av andra viktiga kulturellt betingade betydelser som bilen står för – framgång, välfärd, status etc. – vill jag också peka på dess roll som individuell tillflyktsort.

Artikeln bygger på resultat från två större etnologiska intervjuundersökningar utförda på 1990-talet. Den första syftade till att kartlägga livsstilar, attityder och värderingar i anslutning till bilism och kollektivtrafik bland barnfamiljer i två socioekonomiskt skilda bostadsområden i Göteborg (Andréasson 1993). Den andra gäller vanebilister och vanekollektivresenärer på en stor arbetsplats i Göteborg.

Sammantaget har 45 intervjuer gjorts. Intervjuerna, som genomförts i form av långa, strukturerade samtal har omfattat beskrivningar av uppväxtförhållanden, boendekarriärer, aktuell livssituation, resvanor osv. Syftet har varit att skaffa en bred bild av intervjupersonernas förhållande till olika färdmedel, såväl på en praktisk som på en personligt värderande nivå. Frågeställningar kring ämnet för den här artikeln – behovet av att få vara ensam vid bilkörning – har dock inte utgjort någon huvudfråga utan detta har framkommit under samtalen. De intervjuade har genomgående haft lätt att beskriva sina resvanor på en krass praktisk nivå, men betydligt svårare att formulera sig på den känslomässiga nivån.

De absolut vanligaste förklaringarna som lämnas av de intervjuade när de skall beskriva vad bilen i första hand betyder för dem är av två slag. För det första att den är praktisk (det går att ta sig från punkt a till b, det går att lasta varor i den etc.) och för det andra att den innebär en stor frihet. Ytterst sällan uttrycker sig någon i stil med att "bilen innebär för mig att jag får vara själv". Ändå vill jag hävda att just detta utgör en väsentlig förklaringsvariabel för att förstå bilens stora betydelse för många av oss. Jag menar också att detta kan ses som en kulturell barriär som bl.a. verkar hämmande på människors vilja att utnyttja kollektiva färdmedel (jfr. Berge & Nondal 1994).

En rad omständigheter har naturligtvis samverkat i historiskt hänseende och skapat de livsstilar och resvanemönster som dominerar idag. Den samhälleliga strukturomvandlingen i efterkrigstid har haft siktet inställt på ett utvecklat bilsamhälle med kollektivtrafiken som ett komplement (jfr. Andréasson 1994). Detta kan sammanfattas i följande fyra viktiga objektiva faktorer (utan inbördes rangordning):



1. Utglesningen av bostadsbebyggelsen i tätortsregionerna.
2. Bristande integrering av olika funktioners (barnomsorg, service, kultur osv.) inbördes lokalisering.
3. Bilismen som norm i stadsplaneringen.
4. Bilintressenternas övertag i makthänseende över kollektivtrafiken.

På den subjektiva, kulturella nivån finns ett komplex av faktorer som skulle kunna sammanfattas i följande: bilens starka privata karaktär. Bilen är en personlig och viktig ägodel som vi inte gärna släpper greppet om. När vi använder bilen rör vi oss dock i det offentliga rummet. Gator och vägar är gemensamma – en infrastruktur uppbyggd och underhållen med offentliga medel. Trots detta kan man – paradoxalt nog – säga att bilisterna är oerhört privata när de rör sig i den offentliga miljön. Det kan man däremot inte säga att människor är när de befinner sig på lokaltåg, spårvagnar eller bussar – inte heller när de befinner sig som fotgängare på gator och torg. Bilen har kommit att spela en betydelsefull roll i just denna gränszon mellan privat och offentligt.

Att leva ut sin individualitet

Jag vill betona att jag i det här sammanhanget diskuterar användandet av bilen utifrån en renodlad individnivå – det gäller det unikt personliga. Men för att detta skall vara analytiskt meningsfullt måste ytterligare ett kriterium uppfyllas. Det är inte tillräckligt att bara prata om ett individuellt transporterande. Det handlar också om att kunna leva ut denna individualitet på helt egna villkor. Det gäller det mest själviska, det exklusivt egna. Det gäller skapandet av egna dagliga ritualer och vanor. Bilisten vill ha sin bil helt för sig själv och vill på helt egna premisser bestämma hur den skall användas.

Naturligtvis har bilen en mycket stor praktisk betydelse för de allra flesta människor. Den innebär ett bekvämt sätt att förflytta sig "från dörr till dörr". Den ger en frihetskänsla i så måtto att den inte avgår efter någon tidtabell och att den ger möjligheter till improvisation. Den underlättar för oss att frakta varor på ett smidigt sätt.

Men detta räcker inte för att till fullo förklara varför bilen används i sammanhang där bättre transportmöjligheter faktiskt erbjuds – t.ex. där ett snabbtåg, lokaltåg etc. kan ta resenären snabbare direkt till slutmålet. En sådan transport kan många gånger befria bilisten från ett stillastående/krypkörande i bilköer eller ett letande efter en parkeringsplats med en dyr uppställningskostnad osv. En 47-årig kvinnlig vanebilist kan inte tänka sig att ta bussen ens vid lördagens tur till shoppingcentrat mitt i centrala Göteborg:

> *Nej, det går inte, det skulle jag inte klara av. Inte ens en lördag när jag vet att jag skulle kunna sätta mig på bussen och åka rätt in till "Femman" (Nordstadstorget i centrala Göteborg – min anm.) så gör man det inte utan man tar bilen in och så letar man en halvtimme efter parkeringsplats. Så betalar man då en 40, 50 kronor för en parkeringsplats. Ja, det är ju så! Jag tror inte jag är ensam om detta.*

Många gånger känns alla uttalanden om "frihet" i samband med bilkörande som krystade. Vad det handlar om är att bilen möjliggör för oss att få vara privata, att få vara ifred när vi förflyttar oss. Inspirerad av sociologen Ervin Goffmans klassiska verk *Jaget och maskerna* (Goffman 1991) kan detta beskri-

vas på ett tänkvärt sätt. Rör vi oss ute i samhället, i offentligheten, utrustar vi oss med olika masker – olika förklädnader. På jobbet gestaltar vi skilda roller; runt kaffebordet i glad samvaro med kollegerna antar vi en skepnad, vid kundkontakter eller vid ett möte med chefen några helt andra.

Livet är fullt av möten där vi intar olika förklädnader och spelar olika roller. Vad gäller resandet så innebär brukandet av kollektiva färdmedel att människor intar sådana positioner i varierande grad. Det är svårt – för att inte säga omöjligt – att vara privat på tunnelbanan eller på spårvagnen. Däremot ger bilen unika möjligheter för oss att vara själva på egna villkor – där slipper vi maskerna. Där befinner vi oss "off stage".

Några ytterligare exempel från de intervjuundersökningar som genomförts får illustrera detta. En man, 50 år, kör dagligen till och från sitt arbete i centrum. Han försöker åka i god tid på morgonen för att slippa hamna i den värsta rusningstrafiken när trafiken står mer eller mindre stilla. Han beskriver sig själv som: *rationell och oerhört effektiv* och berättar i intervjun hur det känns att befinna sig i situationer av dödtid som inte kan utnyttjas. Under många år blev han oerhört frustrerad när han – mot sin vilja – hamnade i bilköer. Irritation och ilska gjorde ofta dagen misslyckad. Numera har han dock en helt annan inställning och känner en betydligt större harmoni i vardagen. Detta beror på att han rationellt angripit problemets kärna och sett till att effektivt utnyttja de stunder som tidigare gav obehagskänslor. Det dagliga bilkörandet har fyllts med nytt innehåll. Sålunda rakar han sig i bilen varje morgon på väg till jobbet. Bilturerna har blivit stunder för olika former av självinlärning: en period fanns en synt i bilen som han lärde sig spela på. Ofta berikar han sig kunskapsmässigt genom att lyssna på olika kurser:

> *Det är filosofiska texter och så som jag sitter och lyssnar på, det är jag väldigt intresserad av, senast var det om Rudolf Steinerfilosofin. Jag är intresserad av allmänbildning överhuvudtaget, jag har även friskat upp mina språkkunskaper på det viset, bl.a. har jag lärt mig en del franska.*

Tack vare att han gjort det privata rum som hans bil utgör ännu mera intimt – och personifierar det dagliga rutinmässiga resandet genom att förstärka dess



Pontiac Grand Le Mans -79.

betydelse av egna stunder – har känslorna av maktlöshet som bilköerna inneburit bemästrats. Resan, köerna, krypkörningarna har blivit meningsfulla på så vis att de givits ett personligt – och djupt privat – innehåll.

Den här personen styrs av ett starkt behov av att känna sig effektiv i stunder av icke-rationellt förflyttande med bil. Det finns dock andra exempel i intervjumaterialet där bilförarna utnyttjar stunderna i bilköerna på ett helt diametralt motsatt sätt, nämligen genom att må bra av att få slippa vara effektiva. Bilresan blir för dem en paus, en andhämtning, mellan familjeliv och arbetsliv med olika grader av krav. I bilen går det att koppla av på helt egna villkor. Det dagliga rutinmässiga bilkörandet utgör rituellt heliga stunder. En man, 41 år, pratar lyriskt om känslan av att tända sig en cigarett vid morgonkörningen in till jobbet: *Det är det bästa jag vet, att sätta mig i bilen och tända en cigarett. Det är skitgott, en härlig känsla.* Alldeles särskilt stämningsfull blir han när han beskriver hemresan. Den skildras som en av dagens absoluta höjdpunkter. Känslan han då upplever när han får röka sin cigarett samtidigt som han idkar

sin stora passion att lyssna på musik uttrycks i termer av avkoppling, frihet och vilsamhet. Han beskriver sig som musikfreak:

> *Då är dagen slut och man kan koppla loss och sätta på musiken, koppla av, stressa av.* (Fråga: är det nån särskild musik som är kopplad just till bilkörning tycker du?) *Ja, det finns det vet du. Jag är ingen sån människa som gillar dansmusik. Men jag påstår samtidigt att det är väldigt bra bilmusik. Du har alltså en, tycker jag, i dansmusiken en röd tråd där det är trallvänligt. Jag kan inte sätta på nånting som U2 i bilen, det är inte lika trallvänligt som dansmusik. Jag kallar det för dammsugarmusik, det kan man dammsuga till också. Man kan gå och nynna till vilken svenssonlåt som helst i princip. Det passar mig när jag kör bil, då trivs jag.*

Musiken och radions betydelse

Just musik- och radiolyssnande spelar en mycket stor roll som förstärkning av det privatas betydelse vid bilkörning. När möjligheterna ges att lyssna till favoritmusiken – som är en oerhört subjektiv upplevelse – är det för de allra flesta självklart att det skall ske på egna villkor. Kanske finns en önskan om att lyssna på samma låt om och om igen eller spela en speciell melodi var gång en viss sträcka passeras. För många innebär det en njutning att sjunga med i texterna till sina favoritlåtar. Exemplen på detta kan mångfaldigas men alla förenas de av det självklara att det är en helt privat och väldigt personlig handling.

Musikvetaren Carin L. Svenson (numera Öblad), som studerar musiklyssnade och bilkörning, har i en forskningsrapport pekat på just detta behov hos många att få vara ensamma i bilen när de lyssnar på musik. Hon ser detta som en mycket betydelsefull faktor – ännu dåligt utforskad – när det gäller utnyttjandet av bilen "som konsertlokal". Ur rapporten kan som illustration till detta ett exempel hämtas. Det gäller en man som har intervjuats av Svenson. Han är van att spela musik högt i bilen:

Ibland har Herman enbart velat spela sin musik på hög volym, vilket ställt till problem med fru och sambos: han behöver sin musik, vill inte snacka "jag ska köra". Med snäcka i örat blir han på "jävligt dåligt humör". Men om han

vrålar kan han samtidigt spela musiken på önskad volym och prata "jag har ju alltid musik omkring mig", men då gillar hans partners inte detta heller (Svenson 1992:28).

Detta är ett exempel som visar på hur en bilförares eget individuella önskemål inte överensstämmer med medresenärens. Han känner då frustration och blir irriterad. Hade han varit själv i bilen hade inte detta bekymmer uppstått. Det är ju inget märkvärdigt att tänka sig att han både medvetet och omedvetet försöker att se till att bli ensam i bilen så ofta det går.

Överhuvudtaget tror jag att sådana här situationer är mycket vanliga: Vilken musik skall spelas? Skall vi lyssna på radion? Vilken kanal? Skall det vara tyst? Vilken ljudstyrka? En kvinna som intervjuats berättar att hon och maken som långpendlar mellan bostaden och arbetet i Göteborg (26 mils körning varje dag) efter diverse schismer löst problemet så att de försöker köra ungefär hälften var och att den som kör helt enkelt får bestämma. På så vis har de nått fram till en slags rättvisa.

Förare av bilar som är utrustade med kraftfulla musikanläggningar – vilket blir allt vanligare – spelar ofta musik på mycket hög volym. Jag har åtskilliga gånger noterat när jag promenerar i centrala Göteborg hur det är möjligt att redan på långt håll höra det taktfasta basljudet från musiken som spelas. Detta ljud hörs tydligare än motorljudet. Nästan alltid (ungdomar undantagna) är det en ensam förare i bilen. I sådana situationer är det lätt att föreställa sig bilen som det privata rummet, ja kanske till och med privatare än det egna rummet i bostaden där det på grund av andra familjemedlemmars eller grannars åsikter är omöjligt att spela musik på hög volym.

Problemet med samåkning

Inom ett område framstår tydligt bilens roll som privat arena – nämligen när det gäller bilisters försök att samåka. Alla former av "samarbete" med bilen har visat sig vara mycket svåra för svenskar. Huvudförklaringen till detta ligger ingalunda på det organisatoriska planet utan även i detta fall utgör bilens hårda uppbundenhet till det privata orsaken. När det gäller samåkning associerar de flesta omedelbart till arbetsresor – de dagliga rutinresorna från och till bostaden. Det är också inom detta område som en del halvhjärtade försök



Kila, april 1994. FOTO: MATS LANDIN.

gjorts från myndigheter och företag att uppmuntra till ett organiserat resande – försök som i stort sett får sägas ha misslyckats.

Men samåkning kan ju naturligtvis ske också i andra sammanhang. Det kan t.ex. gälla inköpsturer men också resor till olika evenemang som idrott, nöjen, badturer eller andra utflyktsmål på längre avstånd från bostaden. Utan att överdriva gäller dock påståendet att samåkning i sådana sammanhang är något oerhört ovanligt. De boende i ett normalt radhus- eller villaområde använder – generellt beskrivet – sina bilar så att var och en tar sin bil för varje ärende. Ja, man kan till och med påstå att det många gånger verkligen gäller var och en enskild individ (och inte varje familjeenhet) eftersom en stor andel (ca 25%) av alla hushåll i sådana bostadsområden har tillgång till två bruksbilar.

Samåkning gällande exempelvis inköp av dagligvaror ("storhandling") existerar knappast heller. Detta skulle i praktiken inte vara svårt att organisera – ett antal hushåll slår sig samman och ansvarar för inköpsturerna enligt ett fastställt schema. Genom den lokala bostadsrättsföreningen eller villasamfällighe-



Påryd, Blekinge, 1924.

ten skulle många resor med gemensamt mål kunna koordineras – t.ex. genom annonsering: "Jag skall se Blåvitt–Bayern München på onsdag. Det finns platser i min bil. Hälsningar Johan" eller "Är några fler intresserade av att följa med till lågprisvaruhuset i Ullared någon gång i vecka 22? Hör av er till Ingrid" etc. – men sådan arrangemang lyser oftast med sin frånvaro.

Sådana här former av samåkning utesluter inte ett eget ägande av bil. Det rör sig alltså inte om bilkooperativt ägande – flera hushåll disponerar tillsammans en eller flera bilar – utan helt enkelt om en samordning där flera människor med gemensmt resmål kommer överens och använder en bil istället för två, tre, fyra eller fem. Varför fungerar inte detta?

Varför har inte fler medborgare "kommit på" sådana möjligheter? Det finns ju dessutom inte helt betydelselösa ekonomiska fördelar i sådana arrangemang. En delförklaring till detta utgörs av att det inte går ihop med många bilisters behov av att få vara ensamma i sina bilar – att få bestämma helt själva. En 38-årig man som intervjuades berättade om ett samåkningsprojekt som havererat. Han, liksom många andra i radhusområdet ca tre mil norr om Göteborg där han bor, arbetar i ett område där ett flertal industrier och firmor är verksamma (bl.a. nyttjar flera arbetsgivare en gemensam parkeringsplats).

Hans personliga erfarenheter av samåkning utgör ett gott exempel på svårigheterna och överensstämmer i långa stycken med vad många andra intervjuade berättat:

> *Tanken var ju att vi skulle försöka ett tag fyra man att köra. Det var en kille som jobbade på ett av ställena, vi kom på att vi åker ju samma väg varje dag. Jag sa att mig spelar det ingen roll och det är väl jättebra. För det första är det ju pengar då, bensinpengar och sen är det vettigt också. Det är bättre att det sitter några i varje bil än att det är som det är varje morgon, en i varje bil, och långa köer. Och vi tjingsade på varandra på parkeringsplatsen varje morgon och skulle börja samåka. Men sen visade det sig att, jag vet inte varför, han backa ur själv sen och det blev bara jag och en till kvar. Ja, vi körde ihop ett tag, det fungerade så där. Han slutade senare än mig och han var alltid väldigt stressad, han slutade en kvart efter mig. Jag sa att det gör inget, jag kan vänta, man behöver inte alltid jaga. Men han blev stressad av det, han klarade inte det. Han tyckte det var dumt så nu han kör själv. Det är ju synd på ett sätt. Det är ju samma väg.*

Fyra personer kommer överens, men redan innan försöket startat har två hoppat av (bl.a. initiativtagaren) och de bägge återstående har inte identiskt lika arbetstider. Detta gör att det genast blir en dissonans i samarbetet, situationen genererar stress, det personliga blir lidande hos en av aktörerna. Han kan inte koppla av, han kan inte bestämma helt och hållet själv och det uppstår problem. Det privata blir lidande, samarbetet spricker. En situation som säkert många som försökt sig på samåkning skulle känna igen. Är jag själv, bestämmer jag själv. Är vi två är det genast svårare, det kräver disciplinering och avkall på den personliga friheten. En annan människa är med och bestämmer över det som jag egentligen vill ha för mig själv. Ekvationen går inte ihop.

En ökad individualisering – modernitetens kulturella huvudtema

En ganska omfattande forskning under de senaste åren har uppmärksammat olika förändringar i västvärlden – i de "postmoderna" eller snarare senmoderna samhällen som vuxit fram eller håller på att växa fram (se t.ex. Beck 1992, Giddens 1990, Ziehe 1986). När det gäller människors förändrade vill-

kor konstateras att nya generationer alltmer skapar nya egna livssammanhang med betydligt mindre grund än tidigare i tradition eller bakgrund. Samhällena blir allt mer komplexa, rörligheten ökar, världen krymper, globaliseringen gör sig märkbar via miljöförstöring eller via media (ingen kommer undan någonting). Nya levnadsmönster utvecklas – det traditionella industrisamhället spelar en allt mindre roll och ersätts av ett informations- och konsumtionssamhälle.

En av de absoluta hörnpelarna i alla teoretiska diskussioner kring senmoderniteten utgörs av konstaterandet att det skett (och sker) en ständig utveckling mot en alltmer ökad *individualitet*. De täta sociala och kulturella livssammanhang som de flesta indvider var en del av i förmoderniteten har brutits upp och nya förhållanden har skapats. Samhällenas sociala enheter utgörs inte längre av grupper utan just av individer.

Denna process kan vad gäller det svenska samhället exemplifieras inom en rad konkreta områden. T.ex. har framåtskridandet på bostadsmarknaden inneburit en kraftig ökning av boendeytan per individ. Trångboddheten har byggts bort, barnen får tidigt ett eget rum och vänjer sig vid att bestämma själva. Olika typer av gemensamhetslokaler i hyreshusområden, som tidigare flitigt utnyttjades av just de människor som bodde där, nyttjas allt mindre.

Datoriseringen med ett alltmer ökande bruk av hemdatorer innebär för många att delar av det arbete som tidigare utfördes på arbetsplatsen kan utföras i hemmet. Bankkontakter och ekonomiska transaktioner sköts via telefonen. Den kollektivism och de täta sociala nätverk som tidigare präglade många bostadsområden – ytterst grundade i att befolkningen delade gemensamma klassmässigt kulturellt förankrade värderingar – har ersatts av mer individuellt präglade förhållanden där den lokala identiteten minskat i betydelse.

Denna utveckling mot en ökad individualism och en fortlöpande privatisering har skett *samtidigt och parallellt* med att massbilismen etablerat sitt stora grepp inom senmoderniteten. En stor hänsyn måste tas till detta skeende när det gäller förståelsen av bilens betydelse för den moderna människan. Jag tror att det är nödvändigt att i alla sammanhang inom transport- och resandeforskningen ha i beaktande att det finns ett kulturellt utvecklat behov hos enskilda individer att vid resande få vara privata, att få vara "själva".

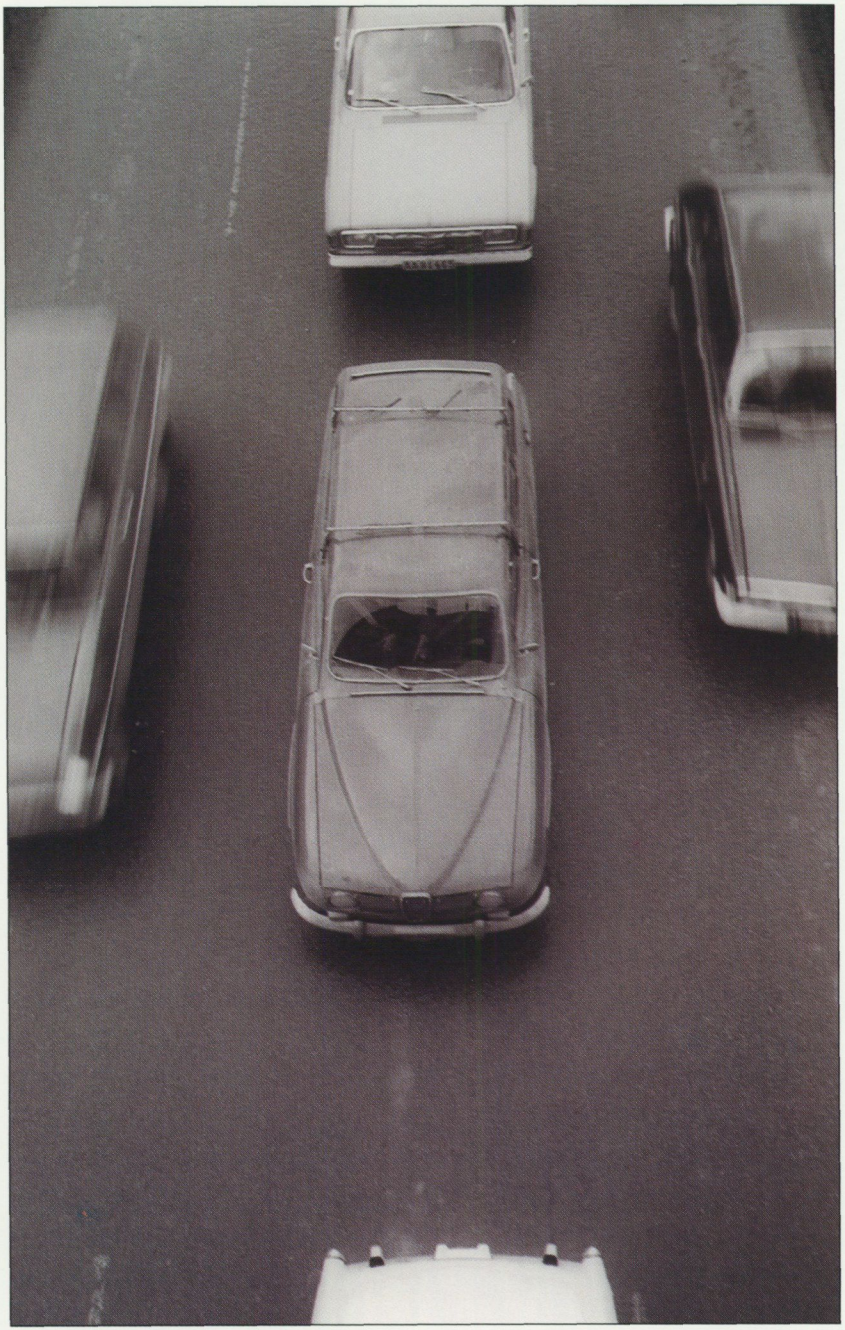
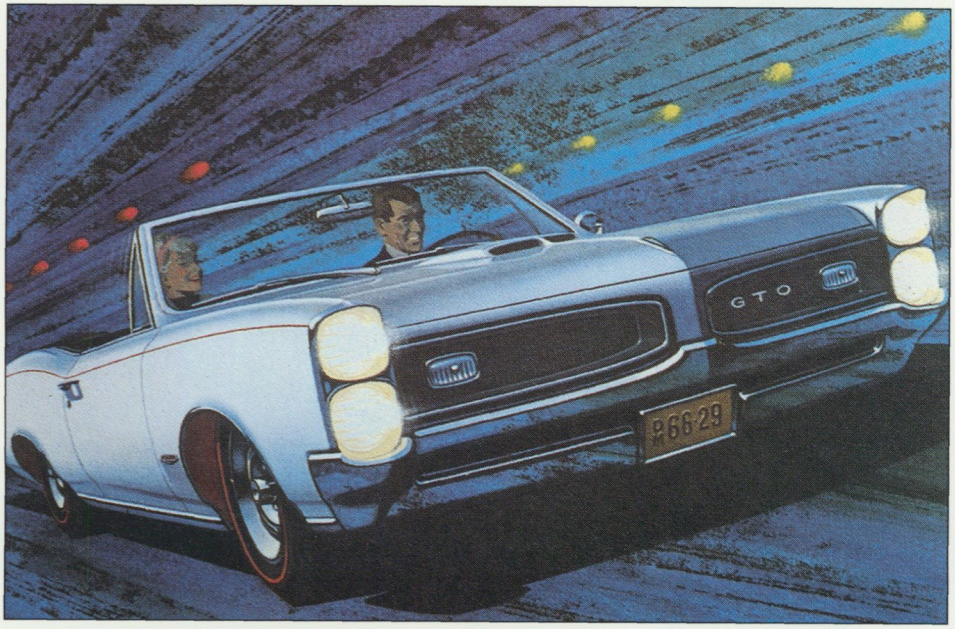


FOTO: MATS LANDIN.



Pontiac GTO -66.

Vid sidan av den ökade individualismen inom moderniteten kan ytterligare en aspekt tillfogas som en betydelsefull förklaring till vårt behov av att få vara privata vid bilkörning. Det gäller något som skulle kunna karaktäriseras som ett mer allmänmänskligt behov, nämligen behovet av "revir".

Alla människor har – mer eller mindre omfattande – behov av egna revir. Vi blir störda om någon annan person kränker det som ligger inom den egna integritetens sfär. Om någon annan lånar något från det egna privata rummet utan att fråga först, om chefen på jobbet bestämmer att du helt plötsligt måste dela tjänsterum med någon, om ditt ansvarsområde på jobbet skall delas med en annan ansvarig osv. uppstår genast problem inom det egna revirets område.

För många kanske detta begrepp låter för "biologiskt" och för suspekt att använda i en beskrivning som rör bilismens kulturella roll. Jag menar dock att det är användbart i detta sammanhang eftersom bilen – som Torsten Malmberg påpekat – skapat unika möjligheter för sina brukare att vistas och röra sig i det offentliga men ändå bibehålla känslan av privat avskildhet och trygghet –

"revir" (Malmberg 1983:109-110). Även om de behov som vuxit fram inom senmoderniteten i första hand är kulturellt skapade – något som jag i denna artikel försöker visa – menar jag att man inte heller kan bortse från det allmänmänskliga psykologiska behovet av en egen, trygg och självkontrollerad zon.

Bilreklamen

Inom bilreklamen uppmärksammas ofta behovet av att få vara privat vid bilkörning. Reklammakarna, vars yttersta syfte naturligtvis är att se till att det man gör reklam för resulterar i så stora försäljningsframgångar som möjligt, har inte varit sena att lyfta fram detta perspektiv. En stor del av bilreklamen syftar till att förmedla utopiska drömmar och fantasier – t.ex. är alla bilar ständigt ensamma på vägarna vilket knappast kan sägas motsvara någon realitet – men det dominerande är att den bild reklamen vill förmedla ligger nära det personliga, det privata. Viktiga lockelser utgörs av värden som "individuell frihet och handlingsförmåga, personlig identitet, privat avskildhet, komfort, bekvämlighet, njutning och trygghet" (Hagman 1994:60).

Förutom att detta ligger i linje med utvecklingen inom moderniteten i västvärlden utgör detta perspektiv också ett önskeläge för bilindustrin. Den vill ju naturligtvis hellre sälja en bil till varje vuxen körkortsinnehavare än en bil per hushåll. Det är självklart eftersom detta är grundincitamentet inom västkapitalismen – att se till att det finns en ständig efterfrågan så att en vinstmaximering kan nås. Detta är också en betydelsefull faktor att ta hänsyn till för att förstå vårt behov av att vara privata vid bilkörning.

Ångesten över enpersonstransporter

Detta enpersonstransporterande – som de flesta av oss "väljer" och som hela tiden ökar – utgör dock en källa till ångest hos många. Detta har framgått tydligt i intervjuundersökningarna. Så här säger en 46-årig man:

> *Vid åttatiden på morgonen och in mot stan blir man ofta sittande i kön. Då funderar man på vart man är på väg egentligen. En i varje bil är det ju. Jag ser ju det att det har blivit en väsentligt ökad biltrafik sen 1981 när vi flyt-*

tade ut. Jag menar att idag är det från Kungälv och ner så att båda filerna på motorvägen, dom är alltså fullsmockade med bilar. Att göra en omkörning eller nånting, det är inte att tänka på. Och en framtidsvision så att säga för Göteborg är ju att vi får köer typ Tokyo eller någonting så småningom. Kanske om en femton, tjugo år. Jag är lite rädd för framtiden faktiskt.

Nästan samtliga bilister i undersökningen är starkt betänksamma till den utvecklingen – en utveckling som de själva är med i. I denna paradox finns ett komplext förhållande mellan å ena sidan personlig frihet, bekvämlighet, välfärd etc. och å andra sidan kunskap om miljöförstöring och olyckor och känslor av en process som inte kan fortsätta i all evighet. Kort sagt: situationen är ångestskapande. Detta utgör en del av verkligheten inom senmoderniteten – att det skeende som vi alla är med och lämnar dagliga bidrag till också är en utveckling som innebär allt större risker för framtiden. Den teknik som ger oss så många fördelar gentemot tidigare generationer genererar samtidigt betydande nackdelar för de efterkommande (jfr. Beck 1992).

En arena för den egna individualiteten

Bilen kan i vissa situationer ge människor ett frirum dit det går att dra sig tillbaka från omvärldens krav. I samband med att åklagarens förundersökning kring Mona Sahlins kontokortsaffärer offentliggjordes presenterades i TV-Aktuellt (11 januari 1996) ett utdrag ur de förhör som gjorts med henne. Sahlin hade under flera veckors tid med ett hektiskt mötesprogram kört en hyrbil istället för att nyttja den skjutsservice som funnits till hands. Hennes förklaring till detta var att bilen var en tillflyktsort för henne, där kunde hon koppla av mellan sammankomsterna, där var det fritt fram att röka utan att någon brydde sig om det, där var hon sig *själv*.

I denna artikel har jag resonerat kring betydelsefulla – men dåligt utforskade – förklaringar till dagligt bilbruk. Behovet att vara privat i bilen kan öka förståelsen för bilismens dominans vid personförflyttningar (över t.ex. kollektiva färdmedel) och hjälpa till att förklara den form som dominerar, nämligen en människa per bil. Jag tror att det är hög tid att nyansera de schablonbilder som används för att beskriva varför vi är så beroende av bilen.

Inom media dominerar fortfarande förklaringar som "statussymbol" eller "penisförlängare" (t.ex. i ett Kvällsöppet-program i TV 2 den 28 mars 1995 då det närmast gick inflation i ordet "penisförlängare"). Bilen har nu blivit en så vardaglig tingest att det är dags att lämna stereotypen om bilen som något vi vill signalera något utåt med. Dess betydelse att utgöra en plats att utåt visa eller demonstrera en individualitet måste modifieras. För att förstå bilens betydelse på det personliga planet måste andra förklaringar komplettera bilden. Den kanske viktigaste utgörs av det faktum att bilen istället utgör en plats där individuliteten (det privata) kan levas ut. Den är snarare en plats för introverta än extroverta handlingar.

Intervjuundersökningen med vanebilister och vanekollektivresenärer har skett med ekonomiskt stöd från Kommunikationsforskningsberedningen, KFB.




C



Liv utan bil

WERA GRAHN

Ett par decimeter tjockt nysnötäcke ligger på gång- och cykelvägarna. Termometern visar minus 14 grader. Det är en isande kall lördagsförmiddag. Men på parkeringsplatsen på *Obs!* i Rotebro har den för några timmar sen så vita snön redan förvandlats till en brunmoddig sörja.

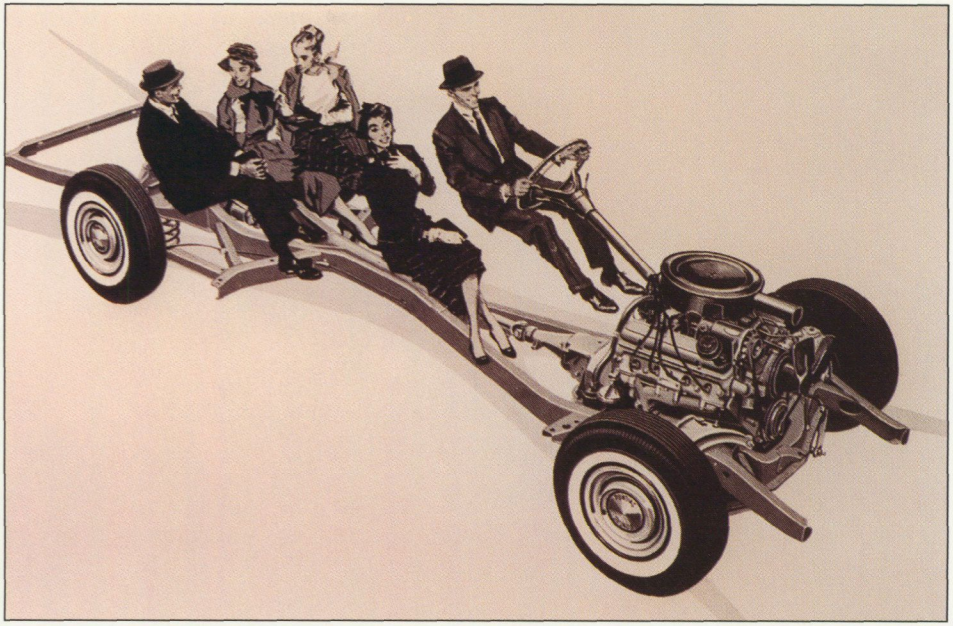
Bilar, bilar, bilar överallt. Hela planen utanför stormarknaden är fylld med dessa fordon. Vore fåfängt att försöka räkna dem. Med en gång märks att detta är en affär för bilburna. De enda inom synhåll som inte har bil är Sven och Lisa. Med var sin cykel står de där mitt bland alla bilar som cirklar runt.

De ser lite ensamma ut.

Obs! i Rotebro får stå som exempel på hur vårt samhälle i mångt och mycket är uppbyggt kring bilen och bilismen. Att Sven och Lisa står på planen framför stormarknaden är inte märkligt. Det märkliga är att de har cykel. De bryter mot den gängse normen och man skulle kunna säga att de är på fel plats med fel typ av fordon.

Obs! är inte det enda stället där bilen på ett naturligt sätt har företräde. Överallt möter vi denna skapelse som väl ingen ens vid mellankrigstiden kunde föreställa sig skulle bli så utbredd. Men i dag har vi ett samhälle som till stor del bygger på bilen som transportmedel. ABC-staden – tanken att arbete, bostad och centrum skulle finnas inom ett lättillgängligt och begränsat område – har inte blivit verklighet. Istället har delarna spritts ut och delats upp ännu mer (Andréasson 1993:21 och Berglund & Mannerfelt 1989:25). Bostaden, arbetet, daghemmet, skolan, affären och fritidscentrena ligger inte intill varandra. Bilen har blivit den förutsättning som gör förflyttningar mellan alla dessa ställen både möjlig och smidig. Det är med dess hjälp vi tar vi oss

Tv. över: Fittja, 1993. FOTO: TOBIAS BRANDTING. *Tv. under: Rotebro, 1994.* FOTO: WERA GRAHN.



mellan målpunkterna. Det som för en mansålder sen var otänkbart är verklighet i dag. Bilen har blivit naturlig.

Men alla har ju inte bil och många saknar körkort. En dryg tredjedel av den vuxna befolkningen har faktiskt varken körkort eller personbil (Vilhelmsson 1990:14). Hur bemästrar de då tillvaron? Kan en barnfamilj verkligen klara sig utan bil? Vilka bevekelsegrunder har beslutet att inte ha bil? Och vilka attityder har de billösa till bilsamhället?

Jag har intervjuat fyra barnfamiljer bosatta strax utanför Stockholm för att få svar på dessa frågor. Sven och Lisa som var ensamma om att ta cykeln till stormarknaden i Rotebro är ett av dessa par. De bor i kedjehus i området och har tre barn. De övriga är Bert och Ellen som bor i HSB-lägenhet i Märsta med två barn, Nils och Karin i sitt hus i Barkarby med fyra barn och Urban och Lena med två småbarn och villa i Enskede. Studien är utförd 1993 och 1994 och ingår som en del i Nordiska museets undersökning "Bilen som ting och bilismen som kulturellt fenomen".

Attityder och bevekelsegrunder

Lite oväntat är ingen av de intervjuade speciellt miljöengagerad. I alla fall inte på ett sätt som är avgörande för deras val att inte ha bil.

– Av hundra procents anledning till att jag inte har bil så är det till fem procent möjligtvis ideologiskt, svarar Sven på frågan om han lagt några miljöaspekter på sitt val att avstå från bil.

Idag har de tillfrågades miljömedvetandet däremot växt och fått en allt mer central plats i deras medvetande.

De intervjuade är inte heller extrema bilhatare. Alla anser att det finns tillfällen när bilen verkligen behövs och alla ger spontant exempel på situationer då de själva är beroende av detta individuella transportmedel, även om det inte händer ofta. Några har till och med bildrömmar.

Däremot är de motståndare till det oreflekterade vardagsanvändandet de ofta ser bevis på i sin omgivning. En användning som visserligen ger bilisten frihet, men också tvång, olägenheter och ekonomiska utgifter, och som samtidigt inskränker friheten för den som inte har bil. Bullret, miljöförstöringen, den höjda olycksrisken och försvårad framkomlighet är påtagliga konsekvenser som alla måste dela, bilist som icke-bilist.

– Jag är ingen bilhatare men jag är skeptisk till bilismen som gudabild i samhället, sammanfattar Lisa sin syn på bilismen och får i samma stund ett stramt drag över munnen. För det är ju lite grann så nu. Det finns mycket pengar till ringleder och... sånt som är bra för bilar och mycket pengar ska sparas på annat som jag tycker är viktigare.

När det gäller bevekelsegrunderna för att inte ha bil framhåller nästan alla att det är mer bekvämt att åka med allmänna kommunikationer än med bil. Svaret är kanske något överraskande för en bilist, men det är inte desto mindre det de flesta anser.

Visserligen får familjerna själva föra med sig bagaget till och från tåget, men de har i gengäld en mycket mer komfortabel resa, framhåller till exempel Nils. På tåget kan han ägna sig åt annat än själva transporten. Ofta läser han, skriver eller förbereder föredrag. Om han så

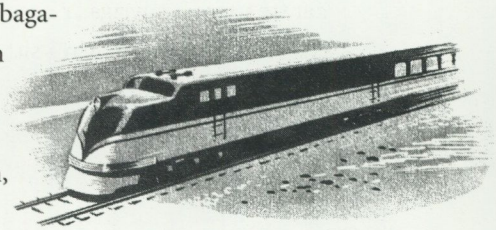




FOTO: KENNETH RUONA.

önskar kan han gå till restaurangvagnen eller bara luta sig tillbaka i stolen och ta det lugnt. I bilen är föraren däremot bunden till såväl kropp, händer, fötter som blick och kan inte utnyttja restiden till så mycket annat.

Bilresor upplevs som speciellt jobbiga för barnen. Ellen beskriver våndan hon kände när familjen åkte till Norge med hyrbil senast.

– Och det är ju inte kul att sätta fast ungarna och åka 50 mil. När man kommer till Enköping så frågar dom om det är långt kvar. Och det är det ju, säger Ellen.

I bilen spänns barnen fast i bältena och kan inte röra sig normalt. På tåg har de däremot kvar rörelsefriheten och kan springa omkring och leka samtidigt som tåget rullar framåt.

Men den främsta anledningen till att de intervjuade inte har bil är faktiskt att ingen av dem anser sig ha behov av en. Ellens man Bert har till exempel varken nu eller innan han bildade familj haft önskemål om bil.

– Jag hann ju med det jag skulle ändå. Så jag har inte haft det minsta behov, säger han i självklar ton.

Alla intervjupersonerna menar att de klarar sig bra utan bil. Men det är inte slumpen som gjort det.

Samlar målpunkterna

Anledningen till att de intervjuade inte behöver bil är att de avsiktligt har samlat så många av vardagens målpunkter så nära varandra som möjligt. Medvetet har de format sina levnadsomständigheter så att de inte behöver bil.

Inte minst gäller detta vid val av bostad. Alla har med omsorg sett ut platsen för sitt hem och på ett tidigt stadium sållat bort de ställen som varit otänkbara för en bilfri familj.

Läget i förhållande till de allmänna kommunikationerna har till exempel varit viktigt för Nils och Karin i Barkarby. I mitten av 70-talet flyttade de till Stockholm. Inför flytten införskaffade de en SL-karta som fick vara vägledande för valet av ny bostad. Med dess hjälp uteslöt de omedelbart områden som inte låg bra till för en bilfri familj. Barkarby visade sig vara ett lämpligt val. Här fanns pendeltåg på tio minuters gångavstånd. Så fick det bli. Närheten till kollektiva färdmedel styrde.

Även närheten till arbetet eller möjligheten att på ett okomplicerat sätt ta sig dit har varit väsentlig. Nils förlägger sitt jobb till hemmet så ofta han kan. Några bor så nära sina värv att de cyklar. Andra har hyfsat nära till tåg eller tunnelbana, som Urban. Han anser det beklagligt när människor väljer en bostadsort långt från sin arbetsplats.

– Men, men... att bosätta sig på ett omöjligt ställe och jobba på ett annat omöjligt ställe och tvingas ha bil, det tycker jag är så... så sorgligt på något sätt, säger Urban och letar efter orden, för det är ju så onödigt.

Att släkt och vänner är bosatta nära hemmet är också ett plus. Bert i Märsta har till exempel sin far och de flesta av sina vänner i närområdet. Liknande förhållande gäller de flesta av intervjupersonerna.

Kort sagt har alla lagt ner stor omsorg på att hitta ett hus i närheten av så många som möjligt av vardagens målpunkter, vilket Lisa summerar tydligt med följande citat:

– Vi letade länge efter hus och vi ville ha ett hus som låg relativt nära stationen... på bekvämt avstånd till dagis och skolor. Att det låg relativt nära *Obs!* var ju också en fördel. Det var, säger hon och funderar ett kort ögonblick, aktivt medräknat i beslutet så att säga: att det skulle ligga bekvämt till för en familj utan bil.

Inköp av varor

Det kan vara svårt att handla utan bil i dag. Allt fler närbutiker har lagts ner till förmån för stormarknader som ofta ligger så till att bil blir ett måste. Om man nu inte bor lika nära som Sven och Lisa, hur gör man då?

Hemkörning av matvaror var kanske vanligare för några decennier sedan, men har även existerat på senare tid, om man som Nils och Karin stått på sig som kund. När familjen flyttade till Barkarby fanns en butik på gångavstånd från huset. Efter en tid lade handlaren ner denna till förmån för en av hans andra affärer som låg betydligt längre bort. För Nils och Karin blev detta ett bakslag. Mängden mat som ett hushåll på sex personer gör av med är stor. Enbart mjölkmängden uppgick till 26 liter i veckan. Att bära detta var otänkbart, så familjen krävde att få varorna hemkörda, vilket de fick utan extra kostnad.

Numera har två av barnen flyttat hemifrån och familjen har slutat storhandla. De nöjer sig med att småhandla varje dag. Till affären tar de cykeln och fraktar varorna i ett par praktiska cykelkorgar som går att fälla ihop när de inte används.

Även om man som Sven och Lisa bor nära en stormarknad måste maten ändå forslas hem. Som redan antytts använder de då sina cyklar, vilka är ovärderliga hjälpmedel när det gäller att få hem lite större mängder på en gång. Så här kan det då se ut mer i detalj. Sven har postcykel. Längst fram sitter en stor korg där han lätt får plats med t.ex. en 32-rullars förpackning med toalettpapper. På båda sidorna om pakethållaren sitter två stora väskor, varav han bara behöver använda den ena den dag jag följer med dem. Vant trycker han ner påsen. På styret hänger han en kasse som motvikt till tyngden bak.

Lisa har ingen postcykel utan en cykel med barnsits, som hon brukar spänna fast den tyngsta kassen i. På vardera styret sitter en pappkasse med lättare



FOTO: JENS LASTHEIN / MIRA.

varor och på ryggen har hon en liten ryggsäck där mjölk och andra fyrkantiga saker får plats.

Att transportera större saker, som möbler och dylikt, är svårt utan bil. De flesta använder då butikernas hemkörningsservice, om de inte lånar eller hyr bil. För Bert och Ellen i Märsta är hemkörning det givna sättet. Visserligen kan de få vänta några dagar innan varorna kommer hem, för körningar går bara dit ett par av veckans dagar. Men det omaket tar Märstafamiljen gärna för att slippa transportbesväret.

Vanliga speditionsfirmor kan också anlitas för tunga transporter. Barkarbyfamiljen fraktade till exempel en vindsurfingbräda från Stockholm till sommarstället i Värmland med transportfirman ASG.

Urban och Lena använder shoppingvagn för att förflytta tunga saker. De tycker den är en överlägsen godsbefordrare, särskilt när de åker ut till landet. De drar också nytta av barnvagnen vid dessa turer. Förutom att skjutsa bar-

nen i används den som kärra. Lena fäster särskilt uppmärksamhet vid att det är skillnad på barnvagn och barnvagn.

– Då kan man ha med sej oanade mängder, just på liggvagn, säger hon. Det är mycket värre med sittvagn. Den har mycket sämre lastmöjligheter. Mycket sämre!

Saker används alltså inte alltid enbart till det de ursprungligen var tänkta för. Liggvagnen har dels rymligt underrede, inte minst höjdmässigt. Dels finns också möjlighet att lägga skrymmande men lätta varor ovanpå själva barnvagnen. Kombinerat med ett nät och ett par krokar att hänga kassar på blir transportkapaciteten avsevärd. Sittvagnen har däremot en instabilare konstruktion, sämre lastutrymme undertill och är dessutom svår att lägga något ovanpå.

Lena och Urban ser inte barnvagnens möjlighet som kärra bara när det gäller transporter till och från landet utan drömmer faktiskt om att barnvagnsvandra på en framtida semester och då lasta alla tunga grejor på "barnvagnskärran".

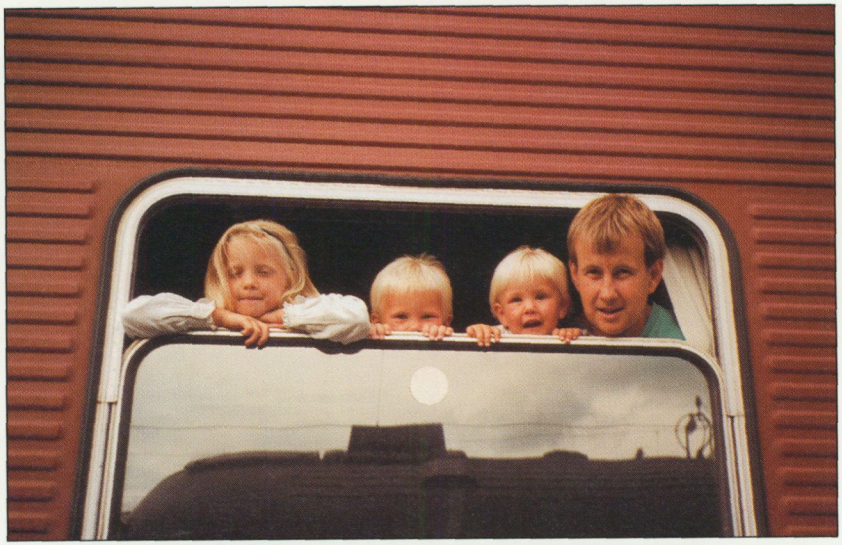
– Man skulle liksom gå runt en vecka eller några dar på grusvägar där det inte finns några bilar och ha det som semester, säger Urban drömskt. Ja, man går några kilometer och så tar man tält med sej och slår läger.

Geografisk rörlighet

Att inte ha bil behöver inte innebära att man rör sig inom ett begränsat geografiskt område. Visserligen har de intervjuade försökt att samla så många målpunkter som möjligt nära, men alla sammansmälter inte. Samtliga i släkt- och bekantskapskretsen bor ju inte i grannskapet, men det hindrar inte intervjupersonerna från att träffa dem. Lisa tvekar till exempel inte att hälsa på sina väninnor som är utspridda på båda sidorna om staden och hon gör det faktiskt så ofta som varannan vecka fast restiden gott och väl tar en timma.

– Det är Spånga och det är Högdalen och det är Enskede. Men det är ju såna ställen dit man i alla fall kommer med tunnelbana så det funkar, säger hon.

Lisa och Sven drar sig inte heller för att åka med barnen på allmänna kommunikationsmedel. Flera gånger har de gjort utflyktsresor med flera byten, nog så dryga för ett barn. Men det har alltid fungerat bra, framför allt beroende på att föräldrarna sysselsatt barnen och själva deltagit i lekarna, vilket varit



Tågluffning i Norden. Sven Hedman med familjens tre barn, sommaren 1989.
FOTO: PRIVAT ÄGO.

möjligt eftersom de inte som i en bil varit bundna av bälte eller upptagna av körning.

– Dom ritar och vi spelar kort ganska mycket och vi läser en hel del för dom och så tittar man och så busar man. Nä, dom är jätteduktiga, konstaterar Sven belåtet.

Inte sällan händer det att barnen somnar på hemvägen när det blivit sent. Men inte heller detta gör att familjen avstår från resandet. Sven tar det trött-taste barnet på cykeln som han haft stående vid stationen, medan Lisa och de två andra barnen antingen tar bussen eller går. Både föräldrarna och barnen verkar ta det naturligt.

Lite längre sträckor avskräcker inte heller dessa barnfamiljer. Barkarby-familjen åker obehindrat genom hela Sverige med allmänna kommunikationer och tycker de är väldigt rörliga jämfört med flera av sina vänner med bil, bland annat ett par som bor utanför en mindre stad i Sydsverige. För Nils och Karin är det inga problem att ta sig dit, men däremot tycker de bilburna vännerna att det är jobbigt att köra upp till Stockholm.

– Vi är ju väldigt mobila, säger Nils. För oss är det inget problem att åka dit



Tågluffning i Europa. Lisa Hedman med barnen, sommaren 1991. FOTO: PRIVAT ÄGO.

alls. För dom är det ju ett mycket större företag att komma till oss alltså.

Semester utan bil går också bra, även om det innebär strapatser. Förra sommaren besökte Urban och Lena vänner på fem olika ställen i Småland och Östergötland. Allt detta på en vecka. De tog sig mellan platserna med tåg och buss, någon gång blev de hämtade vid stationen och ibland gick de. Den resan väckte deras längtan att barnvagnsvandra längs de småländska grusvägarna som nämnts förut.

Överlag gör familjerna tämligen långa semesterresor, i regel längre än sina bilburna vänner. Sven och Lisa har tågluffat med barnen fyra gånger. En gång i Norden och tre gånger i Europa.

Men det går inte att ge sig av utan noggrann planering, särskilt inte för de längre resorna. Sven jobbar på Posten vilket ger honom möjlighet att hyra en lägenhet på företagets semesteranläggningar i Italien. En vecka där har familjen haft som fast punkt på resan och den har gett dem en behövlig lugn period utan snabba byten av miljön. Senast i mars måste rummen bokas och då har redan det övriga tankearbetet runt resan börjat; vilka andra platser de vill besöka och vad de vill se och göra där. Helst vill de komma till nya ställen varje år. Där ska hotell ses ut och förbeställas, för det är inte kul att bli stående med trötta barn i en främmande stad utan natthärbärge.

När rutten lagts vidtar arbetet med att passa in tåg och tider. I möjligaste mån försöker de ta nattåg och reserverar dagarna till sånt som barnen tycker är kul som att besöka en djurpark, ett tivoli eller ett bad. I juni månad är i stort sett allt förarbete klart och en månad senare ger sig familjen av.

Att packa rätt är också viktigt, speciellt att försöka minimera packningen så mycket som möjligt. Sven och Lisa har i stort sett haft samma uppsättning väskor på alla tågresorna med barnen. Var och en vet precis vad de ska bära enligt

ett väl etablerat mönster. Barnen bär själva sina små ryggsäckar, medan Sven och Lisa delar upp det övriga gepäcket sinsemellan enligt en väl inarbetad rutin.

Med andra ord är den geografiska rörligheten inte speciellt begränsad för dessa bilfria familjer. Men såväl korta som långa resor underlättas av planering och ett system som är så väl inarbetat att alla vet vad de ska göra.

Barnens aktiviteter

För många är bil ett måste för att skjutsa barnen med till olika fritidsaktiviteter (Björnberg, Bäck-Wiklund 1987:88). Hur gör då familjer som saknar bil? Det finns flera sätt att hantera detta. Märstafamiljens barn går eller åker kommunalt tillsammans med föräldrarna. Dottern Caroline, sju år, åkte förra året buss med mamma eller pappa när hon gick på simskola och nu när hon ska börja spela piano blir det också busstur. Femårige sonen Robins största fritidsintresse är ishockey. Ishallen ligger på 20–25 minuters gångavstånd hemifrån och dit går familjen utan problem.

– Och Robin knatar också. Fem år och går dit, åker skridskor i en två, tre timmar och går hem, berättar mamma Ellen.

Tidigt får barnen lära sig att förflytta kroppen utan andra hjälpmedel än den egna muskelkraften och att se det som naturligt. För denna familj är det inget märkvärdigt att gå, ens om barnen haft ett fysiskt krävande träningspass i ishallen. För grannbarnen, som ibland följer med, är det däremot en prestation. De blir vanligen skjutsade till sina aktiviteter och när de själva tar sig fram blir detta en extraordinär händelse som deras föräldrar särskilt påtalar och ger beröm för. För barnen utan bil är det självklart och normalt att gå och Ellen skulle inte komma på tanken att lovorda detta.

Om barnen är lite större tar de sig på egen hand till sina fritidssysslor antingen med kommunalt färdmedel, med cykel eller genom att gå. Rotebrofamiljens dotter som är elva år åker buss med kompisarna till simhallen, tar tåget till Sollentuna centrum när de ska på bio eller cyklar och går i närområdet.

Men ibland händer det att barnen vill göra sånt som kräver bilskjuts. Om aktiviteten bara kräver bil någon gång går det oftast att ordna, som scouthaj-

kerna och fotbollsmatcherna som Barkarbyfamiljens barn brukar delta i. Då får de lift med andras föräldrar. I gengäld gör mamma Karin och pappa Nils andra saker för föreningarna som att städa, baka bröd eller stå i café.

Om barnen däremot vill göra sånt som de med eller utan föräldrarnas hjälp inte kan ta sig till själva och som kontinuerligt kräver bilskjuts säger föräldrarna nej. Det har flickorna i både Barkarby- och Rotebrofamiljen fått erfara. De ville börja rida, men avståndet till närmaste ridhus var för långt utan bil.

– Man kan ju inte låta nån rida till exempel, för ridhuset ligger så långt bort att man måste skjutsa dom när dom är åtta eller nio år. Utan då får det bli så att vill personen göra den eller den aktiviteten då får han vänta tills han själv kan ta sej dit, förklarar pappa Sven.

Föräldrarna intar med andra ord en ganska restriktiv hållning och styr barnens intressen så att de ska passa in i en livsstil utan bil. Det kan tyckas hårt, men att påverka barn är inte något som bara kännetecknar dessa föräldrar. Det är ett genomgående drag i vårt nutida samhälle. Så gott som alla föräldrar utövar ett mer eller mindre tydligt inflytande över sina barn, särskilt när det gäller fritiden (Björnberg, Bäck-Wiklund 1987:112). I det här fallet ska vi också betänka att föräldrarna styr in barnen på andra aktiviteter först sedan det visat sig omöjligt att ta sig till en viss plats utan bil.

En bilfri livsstil

De intervjuades värderingar och beteenden är i stor utsträckning gemensamma i fråga om transporter och i förhållandet till bilismen och utgör stomme i vad som skulle kunna kallas en bilfri livsstil.

En av de viktigaste ingredienserna i denna är att medvetet samla så många av dagens målpunkter som möjligt till närområdet. En genomtänkt planering, förhållandevis fasta rutiner och samtrimning sinsemellan vid såväl långa som korta resor är andra viktiga delar. Häri ligger också förmågan att se alternativa och ibland okonventionella – för att inte säga uppfinningsrika – lösningar på resor och transporter.

Ytterligare ett kännetecken för denna livsstil är att de intervjuade också besitter en hög kollektiv transportkompetens. Detta innebär att de har stor kunskap om de möjligheter som ges där flera personers transportbehov sam-

tidigt kan tillgodoses och ser till att utnyttja dessa möjligheter. Detta gäller såväl transporter av personer som varor. Den kollektiva transportkompetensen innefattar också en förmåga att se fördelarna med dessa transportmedel och att i grunden uppleva detta resande som positivt.

De intervjuade utmärks också av stor tillit till den egna kroppens förmåga att såväl förflytta sig själv som saker, vilket också gäller barnen, särskilt i jämförelse med deras bilburna kompisar. Detta är något föräldrarna lärt dem uppfatta som självklart. I deras uppfostran av barnen ligger även att medvetet styra barnens förehavanden så att de passar för en bilfri familj.

Jämfört med de flesta bilister har de tillfrågade mycket vidare gränser för vad de anser vara acceptabelt både när det gäller avstånd till en bestämd plats och sättet att ta sig dit och de drar sig inte för strapatser.

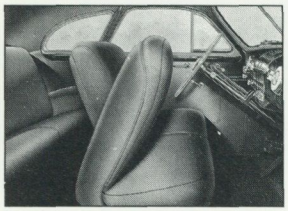
Sammanfattningsvis går det alltså alldeles utmärkt att klara sig utan bil för en barnfamilj, om man som dessa familjer medvetet går in för att vara bilfri.



Sunnarsjö, 1983. FOTO: MIKAEL ANDERSSON / MIRA.

English summary

TRANSLATED BY SKANS VICTORIA AIREY



Introduction

BY ANNETTE ROSENGREN

The introduction to this year's Fataburen draws parallels between the turn of the last century and of the present one. People were no more certain then than now about the types of transport system or sources of fuel to be used in the future. Then, just as now, people experimented with electricity. There is one great cultural difference in modern society, however, between that time and the present: we have got used to asserting our own individual wishes, making it difficult to think of a future without cars. The car must be seen as a factor which has not only changed our lifestyle but also hastened on individualisation in Western culture. This means that both cars and motoring are matters of urgent concern in terms of research.

The Nordiska Museet's research project, "The Car as Object and Lifestyle" is mentioned briefly, with its ethnological fieldwork in Central Sweden, collecting of objects, and analysis of memories about the introduction of the car into the Swedish countryside. Apart from the latter study, the emphasis is mainly on the period of mass motoring, and through this research project contacts have been established with other car culture research programmes in Sweden and Norway; the editors of this year's Fataburen have chosen, therefore, to sandwich together current research on the car and motoring with examples of documentary work carried out at the Nordiska Museet and different aspects of Swedish car culture. The authors are researchers with different disciplinary backgrounds at the universities of Gothenburg and Stockholm, as well as Aalborg in Denmark; researchers and photographers at the Nordiska Museet; and journalists from the world of cars and motoring.

Motoring and the Future

BY EMIN TENGSTRÖM

An opinion often heard today is that our modern lifestyle is not sustainable in the long run. One of the most important questions for the future, for example, is how long term and durable transport systems can be created. Present-day developments towards the globalisation of motoring do not appear to be tenable. Mass motoring (there are 450 million cars in the world today and their number is quickly growing) leads to a series of problems: it gives rise to overcrowding and hinders mobility, accidents claim several hundred thousand lives every year, and the use of the car has a negative influence on the local, the regional and the global environment. In addition, uncertainty is growing as to how the increasing number of motor vehicles in the world are to be supplied with fuel: the transport sector is already, today, the biggest consumer of oil products. Today's transport system is, then, far from tenable in the long run.

The possibility of creating conditions for "lasting mobility" through the use of traditional expedients is limited in terms of transport policy. A series of obstacles hinder the use of technological and planning solutions as well as attempts at political control of car use. Therefore the focus is on individual lifestyle. Nevertheless, one cannot force changes in lifestyle in a democracy and so the question of cars and the future of motoring have to be taken up in democratic debate. Questioning the present role of the car in our western lifestyle is, however, a sensitive question for many people.

The History of the Car before 1900

BY GERT EKSTRÖM

Carriages which go on their own

There have been several occasions during the history of technology when the time has been ripe for an invention; and then several designers in different countries quite independently, and without any knowledge of each other's work, construct a similar technological product. Two preconditions keep cropping up when this happens: on the one hand a former munitions industry which concentrates on civil production aided by a skilled body of workers, and on the other a boom period giving rise to a demand for new products.

Two other technological inventions were needed for a properly-functioning car – a motor which could be highly and easily revved up, and the air-filled rubber tyre.

The first cars were made in Germany in the middle of the 1880s. In France, however, the car was developed more quickly, partly based on German designs like Daimler's motor; while in England development was impeded by the "Red flag law" which was in operation from 1865 to 1896 and implied extremely low driving speeds for machine-driven vehicles on country roads.

In the U.S.A. development was checked by the Selden case, whereby a license fee had to be paid to George Selden for every motor-driven vehicle produced. After the turn of the century, however, the U.S.A. became the leading car producer. A number of vehicles similar to the car were built in several other European coun-

tries before 1900 but its main lines were drawn up in the large countries mentioned above.

The car comes to Sweden

The first car in Sweden, a Peugeot, was shown at an industrial exhibition in 1891, but created little interest. In 1892 and 1894, however, two brothers built the two earliest-known cars in Sweden: they were steam-driven and the one from 1894 is still in existence. Then, in 1896, a Panhard & Levassor was imported from France. In 1897 the first Swedish car with an internal combustion engine was begun. It was test-driven in 1898 and was, in fact, a forerunner of the Scania. In the same year a couple of French cars were imported, whereof two were of the three-wheeler type, Léon Bollée. Then, in 1899, a further two French cars were imported; Crown Prince Gustaf bought a motor-driven cab, and the first bus, the first lorry and a further car of German make were imported, as well as a couple of Daimlers. This year may be seen as the breakthrough year for the car in Sweden.

In 1900 the royal family bought yet another car, a Peugeot. Two electrically-driven cars were imported and the first Swedish electrically-driven car was built, using inspiration from German designers. A number of German cars with combustion engines were imported but in fact had little use because of the very bad condition of Swedish roads.

To sum up, it can be stated that the royal family and the better-off, as well as those with an interest in technology, bought or built cars as "sporting equipment": they got very little use as a regular means of transport. At the turn of the century it is estimated that there were twenty to twenty-five cars altogether in Sweden. The international car exhibitions in Stockholm in 1903, 1905 and 1907, however, gave the public a chance to gain greater knowledge of this new means of transport.

When the Car struck the Countryside

VENDELA HEURGREN

This study is based on the Nordiska Museet's questionnaire of 1977, Vi och våra bilar (We and our cars), where an account is given of the strength of reactions when the car was introduced into the countryside at the beginning of the twentieth century. These cars were owned by people from the upper classes and admired by the smallholder and the statare (tied farm labourer), who would go a long way to see them pass by. It was absolutely unthinkable for less well-off people to have cars; they were symbolic of a lifestyle reserved for the rich.

But soon the population in the countryside gave vent to their opposition. Antagonism was so strong in some places that people tried to forbid them. There were several reasons behind such protests: one was fear of the new and unknown; another was people's close relations with the horse as a means of transport. Rivalry with motorists about using the roads was also an underlying factor.

People from the middle and lower classes in countryside communities who, despite negative opinion, obtained cars during the twenties, were subjected to criticism – above all from the older generation. For the men of the younger generation, however, the car became an

expression of the fact that there was more to life than just work and privation; there should also be some pleasures. Cars were used, for example, for courting and going to dances.

During the twenties and thirties cars increasingly lost their negative overtones. In spite of scarce resources, there was a minority of the population who had the opportunity to obtain cars – thanks, to a great extent, to the fact that they drove in traffic, i.e. took extra passengers in exchange for money.

The "Good Road" into a Motoring Society

BY PÄR BLOMKVIST

This article is about the first ten years of Svenska vägföreningen (The Swedish Road Federation), from 1914 to 1924. Here I give an account of the main figures behind the development of the association for the "good road" and the strategy the Road Federation used. The building up of Svenska vägföreningen is interpreted as a professionalisation project both for the road and hydraulic engineers involved and for motorists, as a way of arguing in favour of car-based road traffic without focusing on the more controversial component, the automobile, in the technological system, the roadway. I give a general outline of the argument Svenska vägföreningen used and concentrate especially on the political controversy between Svenska vägföreningen and the road and water control authorities as to the introduction of modern road machinery.

Swedes' First Motoring Holidays

BY CLAES JOHANSSON

It was not until the middle of the fifties that Swedes had sufficient finances to think seriously of taking off into the Swedish summer in their own cars. They had, maybe, some memory of a cycling holiday, or a journey by train or bus to relatives in another part of the country, but nothing more.

The first holiday in one's own car was an adventure. People's memories are often vivid and words like "comfortable" and "freedom" frequently come up.

There were, so far, however, no significant signs of caravans on camping sites. Here and there the odd homemade one had been produced in sheet metal and masonite, and SMW and Wuco were the two makes which had caravans on offer already at the beginning of the fifties, but these were, as yet, an unusual sight on holiday routes. All the greater, therefore, was the wealth of invention to be found when it came to sleeping overnight in one's own car. Both Saab and Volvo had "bäddsatser" on offer, a set of wooden bits which turned the inside of the car into a double bed.

The new way of holidaying led to an explosion in camping and leisure industry odds and ends and, after a few years, to an abundance of more or less recognisable, helpful gadgets – usually made of plastic.

Maybe the most moving form of holiday possession is the "Motelt", which came out in 1956, since in one blow it gives an idea of the fifties person's joy in his car and his new,

mobile life. This phenomenal tent, in emerald-green canvas, was more than just a place for the sleeping nuclear family.

For just SEK:-257 it also provided shelter for a family on four wheels.

The Road as seen through the Car Window

BY OLLE WILSON

The author contemplates the phenomenon of the road as our largest public space, with a format which can be grasped through a windscreen. Its architecture has become rigid and conventional and acquired enormous proportions; while the architecture of the car is regulated by speed and block-letter information is fragmented to facilitate rapid interpretation and effective action. On the older roads, glimpses can be caught of places which lived off the traffic flow along their orginal lay-out: old petrol stations, kiosks, shops, etc.

The car has changed the map. It is as if the speed and huge scale of the motorway disregard the reality passed by. It may be that cars have made distances shorter, but at the same time a feeling of distance to the world outside the windscreen has arisen.

The Cultural Landscape of Motoring

BY MATS LANDIN

From a photographic study 1993–95 of European Highway No. 4 and the old "Riks 1:an" (Main Road No. 1).

The Road – a creation in time and space

BY ANDERS HOULTZ

In this article the differences and similarities between older and newer roads are described and discussed, starting with the motoring era and its influence. An account is given of a journey by car from Stockholm to Enköping, a town in the province of Uppland, and this is based on a field research project undertaken for the Nordiska Museet in 1992. The landscape of the modern road is compared with that described in two earlier travel handbooks: Ernst Klein's book on Uppland, written for STF (The Swedish Tourist Association) in 1922 and Mats Rehnberg's "Med bilen i Stockholmstrakten. En handbok för bilister (By Car in the Environs of Stockholm. A handbook for motorists) from 1956.

When the car began to be a common phenomenon in Sweden, in the twenties, new demands were placed on the country's roads. Up to this time the Swedish road network had, with a few exceptions, remained unchanged for hundreds of years. For the car, however, straighter and better roads were needed in order to cope with increasingly powerful, fast and heavy traffic. During the twentieth century, therefore, new roads not linked with the historic road network have been planned at a great pace and these are playing an ever more predominant role in the landscape. Here modern motorways form the most recent, if not the last, step in development. Round the periphery are created new, car-dependent complexes with petrol stations, eating places,

shopping centres and much else. Both towns and country districts are undergoing radical changes; it is the car which has given rise to this, perhaps the most comprehensive change of the landscape during our century.

It is against the background of journeying between Stockholm and Enköping that this article deals with the ongoing process of change.

Cruisers and Yankee Cars

BY ANNETTE ROSENGREN

The author deals here with "cruisers" – that notable phenomenon of youth culture on the roads of Sweden - and the strong position of American cars vis-à- vis youths in this country. Cruisers have been regarded as a youth problem here, but while other countries have had their corresponding problems with gangs, none of them have been associated with cars. Cruisers are, above all, a Swedish phenomenon. American cars have, it is true, been used by youths in the USA, but there it was a trivial matter associated with American youth in general. In Sweden, on the other hand, this became a cult phenomenon and was part of an upsurge of symbolic appurtenances.

Cruisers and the creation of myths around them as being fixated with violence, fighting and sex are, in the first place, a product of the period around 1960. They must also be seen partly as a cliché of the mass media since the majority of young people are better described just as youngsters interested in American cars. With these really large vehicles they created their own places of refuge and were able, in a fairly unplanned way, to move in much wider circles than the youth gangs of earlier generations who went on foot or by bicycle.

The American car and the lifestyle which went with it kept its attraction for a number of decades, not least in the seventies and early eighties when it was, above all, working-class youngsters who were so interested in these cars. Examples of this are given from Hedemora in the province of Dalarna, a small town 120 miles north-west of Stockholm. American cars from the fifties and sixties also created an extensive "garage culture" and large-scale private importation of cars from the USA, while at the same time magazines and small businesses concentrating on car renovation and spare parts developed. These days such cars are brought out in connection with various different events, including, sometimes, nostalgic ones for cruisers. "The Yankee car" is, in fact, still a cult phenomenon.

The Passion for Old Cars

BY CLAES JOHANSSON

In Sweden people's interest in cars is very broad. A good gauge of this is the number of motoring journals available which, with their different lines, manage to satisfy most specialisms. There are some fifteen different Swedish titles and in addition there is an enormous choice of club journals.

Sweden as a whole constitutes one of the leading countries in the world as far as cars as a hobby are concerned. Their close ties with ordinary people are very strong. The rules for rebuilt vehicles and "veteran cars" are liberal: a

situation which has come about through hard work within the interest group. The competence of car builders and renovators in Sweden is also reckoned as being of world class.

One strong reason here for people's love of old cars is the wealth of possibilities Sweden has been able to offer for storage. Ask any car-mad person, and usually he will be able to tell some colourful anecdote about finds in Swedish barns. This is where cars ended up during the blockade of the Second World War. Many cars were also put away when vehicle testing was introduced in the sixties.

People here are still most passionate about American cars: Sweden has always loved everything American, and cars are no exception.

It is not easy to prophesy which cars will be the veterans of the future. Mechanics have gone over to electronics, and now they repair cars with computers. How this influences people's feelings about cars and their chances of looking after them, however, is something we do not know, yet.

The Motor Rally – a Swedish folk sport

BY ANDERS TUNBERG

The first motor rally to be run, in the real sense of the word, took place in Sweden in 1950, with the Swedish Rally to the Midnight Sun. Motor rallies on country roads with something like the same organisation as the modern rally had, however, already been run in Sweden since the middle of the twenties. These, in their turn, were based on the winter rallies on public roads, begun as early as 1906. Swedish interest in reliability trials, orienteering and motor rallies was undoubtedly also stimulated by the fact that the Monte Carlo Rally had starting points in Sweden from 1927 onwards.

Swedish motor sports were long dominated by motor cycle and racing rallies on ice and ground tracks. Reliability trials (motor rally) were regarded as a simpler variant of motor sport and were mostly arranged just for fun . A change in attitude came, however, at the end of the thirties, when the car trade began to take an interest in rallies on country roads. It then also became evident that small, light, and not so very expensive cars were capable of asserting themselves in competition.

The first National Reliablity Trial Championship in Sweden was held in 1951, and the year after its title was upgraded to Swedish Championship. Now the Reliability Trials gained their organisational pattern with routes and special distances on closed roads, where the drivers were required to drive as fast as possible. The interest both of drivers and the public grew enormously, and soon well-known drivers began to achieve the same renown as, for example, football stars.

From the early sixties onwards, a number of Swedish drivers began to dominate the international motor-rally scene. The explanation for these successes can be found in the Swedish roads – winding and hilly, with unmade and icy surfaces – as well as in the general prosperity of the country.

Parallel with the great international successes achieved by Swedish drivers, motor rallying was also carried on at a sort of grass roots level with several thousand active drivers, plus five times the number of voluntary, unpaid hel-

pers. The sport also has a large public which, however, has never been reckoned up, since these rallies are driven without issuing tickets and over relatively long stretches of public and private roads. Sweden's World Championship event, the Swedish Rally, is estimated, however, to draw a public of some 250,000–300,000, which makes it absolutely the best-visited sporting event in Sweden.

Car Advertising and the Good Life

BY OLLE HAGMAN

Advertising reflects its own time, but also plays a role in forming it. This article, which is based on an analysis of car advertisements over the past forty-five years, shows how car advertisements can be used to study and illustrate patterns and changes in Swedish people's ideas. Just as with all other forms of advertising, car advertisements avoid talking about usefulness and the daily routine.

A key word in the announcements of the fifties and sixties was "car comfort", while the corresponding key concept in the eighties and nineties has been that "the car is a pleasure to drive". The transition reflects the individualisation which both car ownership and society at large has gone through. Advertisements also reflect a change in view in terms of development. During the fifties and some way into the sixties, development meant - in the first place - higher living standards, while characteristic of the seventies was a belief in the idea that people's dealings were increasingly influenced by common sense. During the eighties views on development become more pessimistic and advertisements more defensive, even taking into consideration that all advertising tries to bring out the positive and tempting side while what is negative is unsaid. Problems are hinted at, but never in such a way as to frighten off, and through advertising problems are turned round to the advantage of the car. Advertising solutions to security, expense and environmental problems are always the same, and consist, simply, of buying the right car.

Alone in the Car

BY HÅKAN ANDRÉASSON

Most daily car journeys are undertaken with a lone driver behind the wheel. Cars containing two or more adults are the exception. In this article different aspects of this culture-created need are discussed using material based on two qualitative ethnological interview research projects, carried out in Gothenburg in the 1990s.

The car allows its users to be private when they move in public space, something that collective forms of transport canot offer to the same degree. It is difficult to be private in buses, trams or the underground. In the car, however, opportunities exist to live out one's individuality, for instance by being an active music or radio listener, joining in the singing of the words of a favourite song; or repeating daily rituals important for the particular person involved. Cars also offer opportunities to relax between the different demands of the everyday routine. This gives us an important explanation as to why many car drivers, for

instance, finding themselves sitting in a queue of cars each day, are not interested in sharing a lift with someone else.

In this article, the need to be oneself on car journeys is coupled with the ongoing process towards an ever-increasing individualisation as shown by researchers into modernity. This development has taken place at the same time as, and parallel with, the fact that mass motoring has established its grasp. It is important also to take this need into consideration when private motoring is studied. The car has now become such an everyday phenomenon that its significance in terms of providing a place outwardly to show or demonstrate individuality – a fact which is often asserted - must be modified. It is rather that the car can be regarded as something introspectively personal. It is also a place where what is private and individual can be lived out.

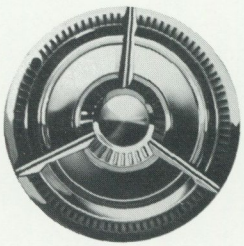
Life without Cars

BY WERA GRAHN

The car is the predominant form of transport in our society; for many it is the precondition which makes transfers between the scattered movements of daily life both possible and smooth. But it is not everyone, of course, who has a car. In order to see how those who do not have cars control their existence, I have interviewed four "car-free" families with children living just outside Stockholm. The values and behaviour of those interviewed are to a great extent similar as far as transport and their relationship to motoring are concerned, and form the framework of what might be called a "car-free lifestyle".

Common to all of them is that they do not see any need of cars, since they have consciously gathered together as many of their everyday movements as possible, so as to make them near each other. Well thought-out planning, relatively fixed routines and neat, systematic organisation are characteristic of both long and short journeys. Further, it may be noted that family members do not hesitate to undertake long and adventurous journeys, whether it is a matter of their everyday travel or their holidays; they have relatively extensive geographical mobility. All of them are extremely competent at coping with collective transport and feel basically positive about this way of travelling. Those interviewed also have the ability to work out alternative, and sometimes unconventional – not to say inventive – solutions to travel and transport. They can be singled out by their great reliance on the ability of their own body to move both itself and things, and this is not least characteristic of journeys associated with their children's leisure-time activities. Compared with many motorists, those interviewed – and their children – have much wider horizons for what they see as acceptable both in terms of distance to a particular place and ways of getting there.

In summary, one can very well manage without cars if, like these families, one goes in for being "car free".



Källor och litteratur

REDIGERAD AV ANITA LARSON

Inledning

Carson, R., 1963. Tyst vår. Stockholm.

Fornäs, J. & Boethius, U., 1990. Ungdom och kulturell modernisering. Stockholm/Stehag.

Giddens, A., 1990. The consequences of modernity. Cambridge.

–, 1991. Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age. Cambridge.

Palmstierna, H., 1967. Plundring, svält och förgiftning. Stockholm.

Sernhede, O., 1995. Modernitet, adolescens & kulturella uttryck. Göteborg: Institutionen för socialt arbete, Univ.

När bilen drabbade landsbygden

Otryckta källor

Nordiska museets frågelista Vi och våra bilar, Nm 202, 1977.

Tryckta

Heurgren, V., 1995. När bilen drabbade landsbygden. Om den svenska landsbygdens motstånd och inkorporering av bilen under 1900-talets första decennier. Stockholm: Nordiska museet, Bilprojektet.

Berman, M., 1987. Allt som är fast förflyktigas. Modernism och modernitet. Lund.

Ekström, G., 1983. Svenskarna och deras automobiler. Hudiksvall.

Frykman, J., & Löfgren, O. (red.), 1985. Modärna tider. Malmö.

Liedholm, G., 1947. Bilförsäljningen i Sverige. i: Bilen i Sverige. Dess drift service och underhåll. Stockholm.

Nerén, J., 1937. Automobilens historia. Stockholm.

Svensk motortidning; 1907–1939.

Sørensen, K., & Andersen, H. W., 1989. Bilen og det moderne Norge. En skisse til et forsknings-program om en sentral tekno-kulturell transformasjon. Trondheim: Senter for teknologi og samfunn, Univ.

Den goda vägen

Jag har använt mig av protokoll från Svenska vägföreningens styrelse och tekniska utskott, vägföreningens tidskrift, riksdagstryck med mera. Fullständiga källhänvisningar finns i uppsatserna Systembygare och lobbygrupp. Svenska vägföreningen 1924-1924 Historiska institutionen Stockholms universitet 1995 samt i Mixing Science and Politics for Good Roads. The Swedish Road Association 1914–1924. Paper presented at the 4 S and SHOT meeting Charlottesville, Virginia October 19–22 1995

Andersson-Skog, L.& Ottosson, J., 1994. Institutionell teori och den svenska kommunikationspolitikens utformning. Betydelsen av ett historiskt perspektiv. Umeå/Uppsala: Research Group "Transports and communications in Perspective". Depts. of Economic history, Umeå and Uppsala Univ.

Bijker, H., & Wive E., m.fl.(red),1987. The social construction of technological systems. New directions in the sociologi and history of technology. Cambridge, Mass.

Björck, H., 1992. Teknikens art och teknikernas grad. Föreställningar om teknik,vetenskap och kultur speglade i debatterna kring en teknisk doktorsgrad 1900–927. Stockholm: Avd. för teknik och vetenskapshistoria. Tekniska högsk.

Falkemark, G., & Westdahl, P., 1991. Att offra västkusten. Det politiska och rättsliga spelet kring ScanLink och motorvägsbygget i Bohuslän. Stockholm.

Flink, J., 1970. America adopts the automobile 1895–1910. Cambridge, Mass.

–, 1975. The Car Culture. Cambridge, Mass.

Gerentz, S., 1995. Vägverket och företrädarna för bilism och näringsliv. Ett nätverks betydelse för transportpolitik och transportutveckling efter kriget Umeå/Uppsala: Research Group

"Transports and Comminications in Perspective. Depts. of Economic History, Umeå and Uppsala Univ.

Heurgren, V., 1995. När bilen drabbade landsbygden. Om den svenska landsbygdens motstånd och inkorpoorering av bilen under 1900-talets första decennier. Stockholm: Nordiska Museet, Bilprojektet.

Hughes, Th.P., 1983. Networks of power. Electrification in Western society 1880–1930 Baltimore.

–, 1989. American genesis. A century of invention and technological enthusiasm 1870–1970. New York, N.Y.

Kritz, L., 1976. Transportpolitiken och lastbilarna. En studie av regleringar och deras effekter Stockholm: Industriens utredningsinst.

Kaijser, A., 1994. I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar Stockholm.

Pettersson, O., 1988. Byråkratisering eller avbyråkratisering. Administrativ och samhällsorganisatorisk strukturomvandling inom svenskt vägväsende 1885–1985. Uppsala:Univ.

Plowden, W., 1971. The motor car and politics. London.

Rae, J.B , 1971. The Road and the Car in American Life. Cambridge, Mass.

Runeby, N., 1976. Teknikerna, vetenskapen och kulturen. Ingenjörsundervisning och ingenjörsorganisationer i 1870-talets Sverige. Uppsala: Univ.

Sachs, W., 1992. For the love of the automobile. Looking back into the history of our desires. Berkeley.

Sannerstedt, A., 1979. Fri konkurrens eller politisk styrning? 1963 års trafikpolitiska beslut – debatten om, tillämpning och effekter. Lund.

Seely, B.E., 1987. Building the American highway system. Engineers as policy makers. Philadelphia.

Summerton, J., 1994 (ed.), 1994. Changing large technical systems. Boulder, Colo.

Sundin, B., 1981. Ingenjörsvetenskapens tidevarv. Ingenjörsvetenskapsakademin, Papperskontoret, Metallografiska institutet och den teknologiska forskningen i början av 1900-talet. Umeå: Univ.

Söderberg, O., 1966. Motororganisationer i Sverige. Bakgrund, grupperingar, aktiviteter. Stockholm.

Sørensen, K.H., 1994. Bilen og det moderne Norge Statusrapport 31.12.94. STS-arbeitsnotat 17/94. Trondheim: Senter for teknologi og samfunn, Univ.

Tengström, E., 1991. Bilismen i kris? En bok om bilen, mäniskan och miljön. Stockholm.

Torstendahl, R., 1975. Dispersions of engineers in a transitional society. Swedish technicians 1860–1940. Uppsala.

–, 1975. Teknologins nytta. Motiveringar för det svenska tekniska utbildningsväsendets framväxt framförda av riksdagsmän och utbildningsadministratörer 1810-1870. Uppsala: Univ.

Wedin, J., 1982. Spelet om trafikpolitiken. Stockholm.

Østby, P., 1990. Road planners as agents for modern Norway. i: First draft, presented at the SHOT-meeting in Cleveland,Ohio, Oct 18–21. Trondheim: Senter for teknologi og samfunn, Univ.

–, 1992. Negotiating automobility. Consensus and conflicts 1960–1980. i: SHOT 1992. Trondheim: Senter for teknologi og samfunn, Univ.

–, 1995. Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunet. Trondheim: Senter for teknologi og samfunn, Univ.

Vägen – en skapelse i tid och rum

Frostman, P., 1995. Från stigar till asfalterade motorvägar. Perioder och episoder. Johanneshov: Nynäs AB.

Houltz, A. & Hallgren, S., Vad är en vacker väg? i: Samdok-bulletinen; 1992:4.

Mannerfelt, M., 1959. Våra vägar förr, nu och framledes. i: Bygd och Natur.

Prenzlau-Enander, G.,1991. Upplands-Bro kulturhistoriska miljöer. Stockholm.

Rehnberg, M.,1956. Med bilen i stockholmstrakten. En handbok för bilister. Stockholm.

Tillhagen, C.-H.,1959. Hur stigen blev väg. i: Goodyear-nyheter; 1959:3.
Uppland. 1922. Stockholm.
Vägar. Dåtid, nutid, framtid. 1991. Huvudred.: Bertil Heddelin. Borlänge/Stockholm: Vägverket.

Raggare och jänkebilar

Appadurai, A., 1986. Introduction: commodities and the politics of value. i: Appadurai, A (ed.), The social life of things. Cambridge.
Bjurström, E., 1990. Raggare. En tolkning om en stils uppkomst och utveckling. i: Dahlén, Peter och Margareta Rönnberg (red), Spelrum. Uppsala.
Featherstone, M., 1994. Kultur, kropp och konsumtion. Stockholm/Stehag.
Franzén, M., 1994. Gren och stil, eller sport som ungdomskultur. i Ungdomskultur i Sverige. Stockholm/Stehag.
Fornäs, J. & Boethius, U., 1990. Ungdom och kulturell modernisering. Stockholm/Stehag.
Giddens, A., 1990. The consequences of modernity. Cambridge.
–,1991. Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age. Cambridge.
Hebdige, D., 1988. Subculture. The meaning of style. London.
Jansson, E., 1963. Ung jakt. Stockholm.
Lieberg, M., 1992. Att ta staden i besittning. Om ungas rum och rörelser i offentlig miljö. Lund: Institutionen för byggnadsfunktionsklära, Univ.
Raggarungdom.1962. Utredning angående de s.k. raggarproblemen i Stockholm. Verkställd av en av Stor-Stockholms planeringsnämnd tillsatt kommitté. Stadskollegiets utlåtanden och memorial. Bihang nr 90/1962. Stockholm: Stadskollegiet.
Rynell, E., 1981. Raggarbråk i Sverige. En beskrivande studie av raggarbråkens omfattning i Sverige åren 1976–77. Stockholm: Kriminalvetenskapliga inst. Univ.
Sernhede, O., 1995. Modernitet, adolescens & kulturella uttryck. Göteborg: Institutionen för socialt arbete, Univ.
Storstadsungdom i fyra generationer. 1991. Stockholm: Folksam, Stockholms stadsmuseum.

Noter

1. Ett tack till Steve Möller i Capital City Modelers, Stockholm, för påpekandet.

Passionen för gammelbilar

Källor

Autohistorica.
Classic Motor
Motorhistoriskt Magasin. Medlemstidskrift för MHS – Motorhistoriska sällskapet i Sverige.
Power magazine
Wheels

Intervjuer

Björn-Eric Lindh, MHRF
Tommy Hallberg, MHS
Robert Pettersson, chefredaktör Classic Motor
Torbjörn Lundgren, chefredaktör Bilsport
K-G Sandelius, Wheels
Hans Emmerén, SFRO

Bilreklamen och det goda livet

Bayley, S., 1986. Sex, drink and fast cars. The creation and consumption of images. London.
Dormer, P., 1990. The meanings of modern design. London.
Hagman, O., 1995. Bilen och naturen i svensk bilreklam. En studie av bilsamhällets mytologi. Göteborg: Socialantropologiska institutionen, Univ.
Krämer-Badoni, Th. m.fl., 1971. Zur socio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt am Main.
Marsch, P. & Collett, P., 1986. Driving passion. The Psychology of the Car. London.

De behandlade annonserna är:

Volkswagen. Expressen 16/6 1950, s. 3.
Standard 8. Expressen 10/5 1954, s. 3.
Renault 4. Göteborgs-Posten 14/4 1965.
Fiat. Expressen 16/4 1972, s. 34.
Honda. Expressen 20/4 1986, s. 39.
Saab. Göteborgs-Posten 28/1 1995, s. 39.

Ensam i bilen

Andréasson, H., 1993. Bil eller kommunalt? Om resande och boende i sydvästra Göteborg. Stockholm:Statens råd för byggnadsforskning.

Andréasson, H., 1994. "Varför åker så få göteborgare kollektivt?". i: Facta & Futura. Kritiska studier av framtidsbilder; 1994:2.

Beck, U., 1992. Risk society. Towards a new modernity. London/New Delhi.

Berge, G. & Nondal, T., 1994. Livsstil som barriere. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Giddens, A., 1990. The consequences of modernity. Cambridge.

Goffman, E., 1991. Jaget och maskerna – en studie i vardagslivets dramatik. Stockholm.

Hagman, O., 1995. Bilen och naturen i svensk bilreklam. En studie av bilsamhällets mytologi. Göteborg: Socialantropologiska institutionen, Univ.

Malmberg, T., 1983. Räkna med revir. Om människans beteende vid uppdelningen av utrymmet. Stockholm.

Svenson, C. L., 1992. Bilen som konsertlokal. Göteborg: Centrum för tvärvetenskap, Univ.

Ziehe, Th., 1986. Ny ungdom. Om ovanliga läroprocesser. Stockholm.

Liv utan bil

Otryckta källor

Intervjuer i Nordiska museets arkiv med accessionsnummer: D 316:26 - D 316:37.

Tryckta

Andréasson, H., 1993. Bil eller kommunalt? Om resande och boende i sydvästra Göteborg. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.

Berglund, Ch. & Mannerfelt, L., 1989. Trafik. i: Trafik. Stockholm.

Björnberg, U. & Bäck-Wiklund, M., 1987. Vardagslivets organisering i familj och närsamhälle. Göteborg.

Grahn, W., 1995. Liv utan bil – en livsstilsstudie av bilfria barnfamiljer. Stockholm: Nordiska museet, Bilprojektet.

Vilhelmsson, B., 1990. Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser. Stockholm: Transportforskningsberedningen.

Fotografierna

Fotografier utan hänvisning till arkiv, museum eller instituition finns i Nordiska museets arkiv. Undantag är Kennet Ruona och Philippe Dreux.

Där fotograf eller annan uppgift vid bilden saknas är detta okänt.

De frilagda bilderna på biltillbehör ingår bland de föremål som förvärvats av Nordiska museet i samband med projektet "Bilen som ting och bilismen som livsform". Frilagda bilder på olika bilmodeller ingår i det arkiv från General Motors Nordiska AB, som donerades till Nordiska museet 1993 i samband med att GM Nordiska AB upphörde.

Författarpresentationer

Håkan Andréasson är doktorand i etnologi vid Göteborgs universitet. Han forskar kring resvanor, livsstilar och attityder till bil och kollektivtrafik bland olika grupper göteborgare.

Pär Blomkvist är doktorand vid Historiska institutionen, Stockholms universitet. Avhandlingsarbetet behandlar Svenska vägföreningens roll vid skapandet av ett modernt bilbaserat vägtransportsystem i Sverige 1914–1963 och är knutet till Centrum för Transport och Samhällsforskning vid Tekniska Högskolan i Borlänge.

Barbro Bursell är docent i etnologi och chef för Nordiska museets Dokumentations- och forskningsavdelning. Hon är en av redaktörerna för Fataburen 1997.

Gert Ekström är teknikhistoriker, intendent vid Tekniska Museet i Stockholm och författare till flera böcker och artiklar i fordonshistoria.

Wera Grahn är etnolog, journalist och arbetar för närvarande vid Nordiska museets Dokumentations- och forskningsavdelning där hon bl.a. har studerat frågor om icke-bilägare i bilsamhället och miljö- och framtidsfrågor kring bilen.

Olle Hagman är civilingenjör och fil. lic. i socialantropologi. Han är knuten till Socialantropologiska institutionen och avdelningen för humanteknologi vid Göteborgs universitet och bedriver forskning kring bilens kulturella betydelser.

Vendela Heurgren är etnolog och knuten till Dokumentations- och forskningsavdelningen vid Nordiska museet. Hon har ansvarat för museets föremålsinsamling av bilar och bilism och har studerat frågor kring kvinnors erfarenhet av bilar och kring bilens intåg på landsbygden.

Anders Houltz är bebyggelseantikvarie, intendent vid Nordiska museets Dokumentations- och forskningsavdelning och verksam inom områdena industrihistoria och industriminnesvård. Inom bilprojektet har han studerat bilismens kulturlandskap.

Claes Johansson är frilansjournalist och inbiten mopedman. Han var tidigare reporter vid Teknikens Värld och skriver för närvarande regelbundet i Classic Motor.

Mats Landin är fotograf vid Nordiska museet och har för bilprojektets räkning fotografiskt studerat miljöer kring bl.a. E 4:an, Riks 1:an och väg 45. Han är bildredaktör för Fataburen 1997.

Annette Rosengren är fil.dr i etnologi och intendent vid Nordiska museets Dokumentations- och forskningsavdelning. Hon har sedan 1991 studerat en rad bilkulturella företeelser, är huvudansvarig för innehållet i museets bilutställning och en av redaktörerna för Fataburen 1997.

Emin Tengström är docent i latin, har varit professor i humanekologi vid Göteborgs universitet och gästprofessor vid Chalmers Tekniska Högskola. Är nu forskningsprofessor vid Aalborgs universitet och studerar möjliga vägar till hållbara transportsystem.

Anders Tunberg är frilansjournalist och författare med inriktning på bilar och motorsport. Han har varit anställd vid en rad svenska specialtidningar och inom bilindustrin samt är författare till flera böcker på temat.

Olle Wilson är fil. mag. i konstvetenskap och veteranbilsfantast. Han arbetar som frilansskribent och författare med inriktning på bil- och teknikhistoria, arkitektur och design. Han har för Nordiska museets räkning genomfört en studie av bilismens kulturlandskap.

Nordiska museet tackar Fataburens annonsörer

Säkrare längre, i vått och torrt.



MICHELIN

Kvalitén som segrar.

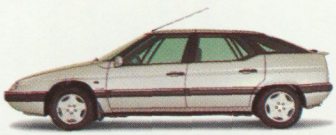
GENERATOR Foto: Conny Recorey



Det finns över 20 vanliga bilmärken i Sverige.



Och Citroën.

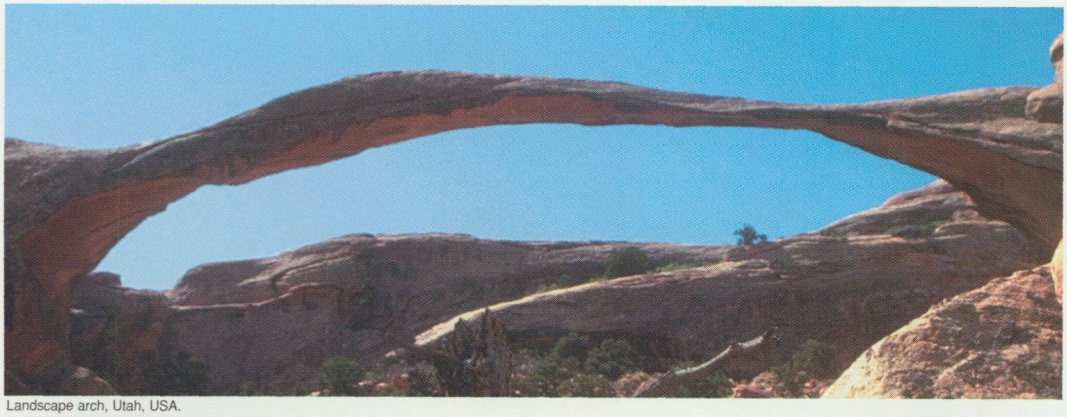


CITROËN XM

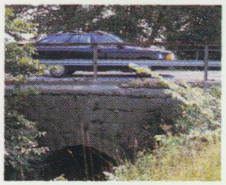
KOMFORT I SÄRKLASS

Citroën XM finns som kombi och sedan och är en av flera Citroënmodeller på den svenska marknaden. Som första europeiska bilmärke har vi dessutom 3 års garanti upp till 12000 mil! Välkommen till närmaste återförsäljare och provkör. (År 1 Citroën Autogruppen nybilsgaranti, år 2-3 Citroënåterförsäljare garanti.) Lokala variationer kan förekomma. För information om närmaste återförsäljare ring AB Autogruppen 08-602 10 00. Miljöklass 2. Bränsleförbrukning från 0,77 l/mil.

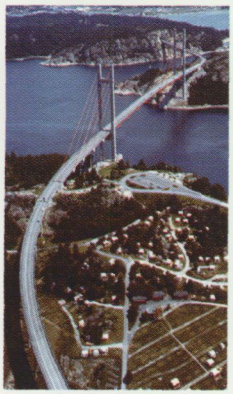
Den här principen har vi vidareutvecklat i över 100 år.



Landscape arch, Utah, USA.



Jordbergabron – Sveriges första bro av betong, används än idag.



Vid bygget av Nya Tjörnbron gjordes en tidsvinst på 30 procent.

År 1887 byggde vi Sveriges första betongbro vid Jordberga i Skåne.

Inget annat företag har sedan dess byggt fler broar i vårt land än Skanska. Inget annat svenskt företag har byggt fler broar utomlands.

Att det blivit så är inte så konstigt. Ju fler broar vi byggt, ju mer har vi utvecklat och förfinat vårt kunnande och vår teknik.

Principen är enkel: att bygga något som leder från A till B.

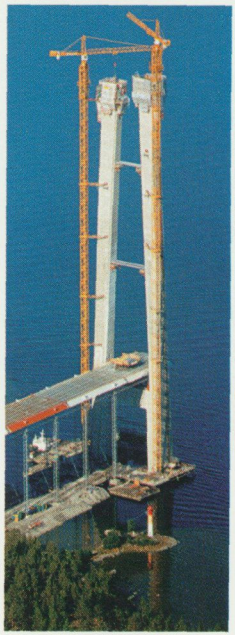
Men, de naturliga förutsättningarna varierar i högsta grad och därmed blir de byggtekniska lösningarna olika från gång till annan.

Vilken brolösning som än krävs för att komma från A till B, behärskar vi tekniken hela vägen. Från A till Ö.

Från den lilla bron över Bratteforsån i Bohuslän till den stora över Öresund.

Från det snabbaste brobygget någonsin; Nya Tjörnbron, till Norrlands Golden Gate Bridge; Höga Kusten-bron.

Med kunskap, erfarenhet och stora tekniska resurser kan man överbrygga det mesta.



Höga Kusten-bron blir Sveriges högsta byggnadsverk med sina 187 meter höga pyloner

SKANSKA

VI HAR DET DU BEHÖVER TILL BILEN – och lite till!

Tanka dygnet runt.
I våra kort- och sedelautomater tankar du bekvämt – dygnet runt.

Reservdelar, verktyg och biltillbehör.
I OK-butiken hittar du det mesta som du behöver till bilen.

Bilverkstad.
Där välutbildade mekaniker tar hand om din bil på bästa möjliga sätt för service och reparationer. Och du får garanti på jobbet.

Däck och däckservice.
Vi har däckproffs som hjälper dig med däckval, montering, balansering och däckskifte på din bil. Däckreparationer fixar vi snabbt.

Biltvätt.
Där du snabbt, bekvämt och effektivt tvättar din bil. Nu även med högtryck. Du har också olika tvättprogram att välja på.

Gör Det Själv-platser.
Platser med tillgång till el, vatten, tryckluft samt billyft och högtryckstvätt. Verktyg kan du hyra i kassan.

Och lite till.
I OK-butiken har du även mycket att välja på vad gäller hus, hem och trädgård. Prylarna för camping, fiske och andra fritidsaktiviteter hittar du också hos oss. I kiosken hittar du dagens tidningar, tobak, godis, glass och mycket annat smått och gott.



Använd ditt OK-kort när du handlar hos oss!
Som delägare får du varje år vara med och dela på vinsten. Vill du ha OK-kort – kom in till oss, så ordnar vi det på en gång.

OK

Pagod-kiosk.



A service
TRÄ & METALL AB
Tillverkning • Försäljning
Renovering • Reservdelar



de därhemma väntar tryggt – tack vare LIV säkerhetsbälten

Med LIV säkerhetsbälten har Ni bästa tänkbara skydd om en olycka skulle inträffa. Visserligen är Ni nog själv en säker förare men vad hjälper det när omdömeslösa medtrafikanter gör vansinnesomkörningar. Och tänk på familjen där hemma. Spar deras oro! Har Ni LIV-bälten i bilen väntar de tryggt även om Ni blir försenad. Och glöm inte bort Era passagerare! Naturligtvis LIV-bälten även i baksätet. LIV-bältet kan monteras i alla bilar och finns som standard avpassat för samtliga bilmärken med originalfästen.



LIV-bältet har blivit försäljningssuccé. Tillverkningen sker nu i så stora serier, att vi trots ytterligare kvalitetsökning kunnat sänka priserna 5–10 %

NYA RIKTPRISER

2-punktsbälte	**38:-**	**41:-**
3-punktsbälte	**51:-**	**54:-**

Fråga efter LIV-bältet på ER bilverkstad

LIV-bältet är godkänt av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen samt vid officiella testningar i bl.a. Tyskland, England, Holland, Finland och Norge.

TILLVERKARE
LINDBLADS AUTOSERVICE
VÄRGÅRDA

Numera heter vi **Autoliv**

Traditioner, utvandring och invandring

Nordiska museet under 1995–1996

ÅRSBERÄTTELSE PERIODEN 1/7 1995 - 30/6 1996

Nordiska museet *kommer, liksom andra myndigheter och statliga stiftelser, att lägga om budget och redovisning till kalenderår fr.o.m. år 1997. Under en övergångsperiod har budgetåret juli 1995 – december 1996 förlängts till 18 månader. Samtidigt införs en modell med resultatredovisning, där verksamhetsmålen skall bli tydligare och lättare att följa upp. Verksamheten skall även redovisas på annat sätt. Museet kommer att utarbeta en särskild skrift, som i text och siffror redovisar museets verksamhet under de 18 månaderna. Årsberättelsen här anknyter till den traditionella utformning den haft i Fataburen de sista decennierna, men är väsentligt kortare. Intresserade hänvisas därför till den kommande redovisningen, som vi räknar med att publicera våren 1997.*

Under den aktuella perioden har två stora utställningar präglat museets publika verksamhet samtidigt som bl.a. flera stora forskningsprojekt, en omfattande reparation av museibyggnaden, restaureringen av Tyresö slott, starten av museets stora Sesam-projekt och inte minst museets olika åtaganden som ansvarsmuseeum, pågått. De olika arbetsuppgifterna har kunnat genomföras trots en vikande ekonomi men tack vare stora och engagerade arbetsinsatser.

Utställningen "Traditioner – fest och högtid livet igenom" öppnade i mars 1995 och var museets huvudutställning fram till invigningen i januari 1996 av utställningen "Nytt liv – Nytt land". "Nytt liv – Nytt land" var Nordiska museets bidrag till "Migrationsåret '96. Utvandring och invandring i Sverige 1846–1996". Utställningen berättade om massutvandringen från Sverige under 150 år men även om den stora invandring som präglat de senaste decennierna. Museet valde att fokusera själva migrationsprocessen: uppbrottet, resan, ankomsten/mottagandet och livet i det nya landet. Utvandringen från Sverige fram till tiden kring sekelskiftet parallellställdes med dagens och de sista femtio årens invandring. Avsikten var att väcka insikt om de många likheter som finns, om djupt mänskliga lidanden samt att öka medvetenheten om främlingsrädsla och främlingsfientlighet. Utställningen skall även ses mot bakgrunden av några av museets prioriterade mål, att öka kunskapen och skapa förståelse för vår tids mångkulturella samhälle och att motverka diskriminering och främlingskap.

De närmaste åren kommer museet att knyta an till Kulturhuvudstadsåret 98 och till museets eget 125-års jubileum hösten 1998. Till 1997, med invigning i mars, arbetar man intensivt på utställningen om "Bilen", som förberetts med ett omfattande dokumentations- och forskningsarbete. I juni 1997 kommer även Tyresö slott att återinvigas; de olika restaureringarna är avslutade och arbetet med att återskapa markis Claes Lagergrens hem pågår. Till 1998 planeras även utställningar kring Staden som livsform.

Stiftelsen Nordiska museet

Verksamheten vid Stiftelsen Nordiska museet samordnas och leds genom Museiledningen med kansli med ekonomi- och personalenheter och vissa övergripande funktioner, bl.a. information och fastigheter, samt bedrivs genom fyra funktionsinriktade avdelningar: Dokumentationsavdelningen, Föremålsavdelningen, Utställningsavdelningen och Minnesavdelningen. Till stiftelsen hör Julita gård och museer och Institutet för folklivsforskning, som genom ett samarbetsavtal med Stockholms universitet svarar för den akademiska utbildningen i etnologi. Stiftelsens styrelse, Nordiska museets nämnd, tillsätts av regeringen. Stiftelsens personal omfattar för närvarande 242 tillsvidareanställda. Till detta kommer ca 100 personer i kortare anställningar inom olika projekt. I museets Sesam-projekt är 21 personer anställda.

Nordiska museets centrala verksamheter bedrivs i första hand i museibyggnaden på Djurgården och i annexet vid Linnégatan 89 (Garnisonen). Museet äger även Lusthusporten på Djurgården, där Institutet för folklivsforskning har lokaler. I särskilt inhyrda lokaler i Tyresö centrum bedrivs föremålsvård m.m. inom Tyresö-projektet och sedan mars 1996 inom Sesam-projektet. Tyresö slott och park, Svindersvik i Nacka, Härkeberga kaplansgård och Matsgården i Östbjörka, Rättvik visas som kulturhistoriska miljöer. Vid Svindersvik och framför allt Tyresö pågår olika restaureringsarbeten. Julita gård och museers verksamhet är huvudsakligen inriktad på godsets historia och på lant- och skogsbrukets kulturhistoria. Här pågår också uppbyggnaden av Svenskt Lantbruksmuseum. Vid Julita finns även museets centralmagasin. Museet har även arbetsplatser och bedriver olika verksamheter vid Kulturarvet i Falun och vid Textilmuseet i Högbo i Sandviken.

Museets huvudbyggnad är dåligt anpassad för modern museiverksamhet, både när det gäller utställningar och service och vård. Museet har sedan decennier dragits med problem som trångboddhet, bristande teknisk standard och saknat moderna, funktionella lokaler. Vissa lokalproblem har dock lösts de senaste åren. Ett underlag för en arkitekttävling om museets framtida utformning har tagits fram utifrån gällande lokalprogram för museibyggnaden. Andra etapper omfattar nya magasin i Stockholmsområdet för bättre förvaring och vård av de stora föremålssamlingarna, vilket är en förutsättning för museets ombyggnad. Parallellt har den yttre restaureringen av museibyggnadens östra och norra fasader och

takpartier slutförts, liksom arbetet med Lusthusporten. Den omfattande yttre och inre restaureringen av Tyresö slott, som inleddes 1994, har slutförts.

Nordiska museet som ansvarsmuseum

Nordiska museet har i egenskap av nationellt ansvarsmuseum för svensk kulturhistoria ett övergripande ansvar för utveckling och samordning av museernas insatser och resurser på flera områden. Man skall här se Nordiska museet som en nationell resurs och en bas för ett rikstäckande samarbete. Stödet till och samarbetet med olika kulturhistoriska museer pågår kontinuerligt och är en integrerad del av museets inre verksamhet. Detta sker genom kontakter och samverkan med olika avdelningar vid museet och genom olika gemensamma forsknings- och dokumentationsprojekt eller genom kunskapsservice och utlån av föremål.

Museet har medverkat i ett särskilt handlingsprogram för förståelse av *sambandet mellan kultur och natur*, som har utvecklats tillsammans med Riksantikvarieämbetet och Naturhistoriska Riksmuseet. Julita gård och museer kommer här att få en betydelsefull roll. Utvecklingsarbetet har även lett till en ny syn på en gemensam, strukturell plattform för ett samarbete mellan museerna inom området kulturarv och kulturmiljö. Även utvecklingsprogrammet för *Sveriges Lantbruksmuseum* kommer att beröra en rad olika museer, institutioner och organisationer.

För flera större samordnings- och utvecklingsuppgifter finns dock särskilda enheter: Samdok, Insam och Fotosekretariatet. För flera områden har andra samarbetsformer och nätverk utvecklats, t.ex. för industrihistoria, barn- och ungdomskultur, utförselfrågor och utbildning.

Samdok är de kulturhistoriska museernas samarbetsorganisation för insamling, dokumentation och forskning kring samtiden och omfattar idag ett åttiotal museer. Verksamheten leds av ett råd med ett särskilt sekretariat vid Nordiska museet. Inom Samdok bedrivs ett omfattande informations- och erfarenhetsutbyte. Undersökningar genomförs av enskilda museer men också i samverkan mellan museer. Utbildning och fortbildning sker genom bl.a. kurser och seminarier. Samhällets förändring, vetenskapliga perspektivförskjutningar och nya museala verksamhetsfält har lett till behovet av en översyn av Samdoks organisation och undersökningsområden. Resultaten av verksamheten rapporteras fortlöpande i Samdokbulletinen.

Sverige i blixtbelysning, med anknytning till Samdok, var ett riksomfattande dokumentationsprojekt, utfört av museerna i samarbete med arbetslösa. Vid slutkonferensen i januari konstaterades att projektet omfattat 27 delprojekt på 28 museer. Flertalet delprojekt fokuserade på ungdomars mångfasetterade liv. Ett omfattande material tillfördes museernas arkiv och redovisades i många fall i form av utställningar och publikationer.

Nordiska museets engagemang i *Industrihistoriskt forum*, en sammanslutning av organisationer och institutioner med ansvar för industrisamhällets kulturarv har fortsatt under året. Forum vill genom informations- och opinionsspridning såväl som genom aktiva dokumentationsinsatser verka för att rädda det industriella arvet. Sekretariatet har under 1996

fått en permanent placering på Riksantikvarieämbetet.

Insam, som bildades 1990, är en samrådsgrupp för informationshantering vid svenska museer med sekretariat vid museet. I Insambulletinen redovisas rådets och de olika arbetsgruppernas arbete. Årets huvudtema har varit utbildning. I november arrangerades en konferens om "IT och museerna" i Uppsala och olika specialistseminarier i Malmö, Göteborg, Stockholm och Lund om bl.a. "auktoriteter" och förändrade yrkesroller. Tillströmningen av intresserade museitjänstemän har varit hög. Insam har även tagit fram ett avtal med universitetsdatanätet Sunet, som innebär att museerna får tillgång till det största nätet i landet och därmed också hela internetvärlden. En broschyr om de viktigaste juridiska aspekterna på datoranvändning har tagits fram. ABM-gruppen (Arkiv, Bibliotek och Museer) har arbetat inom området auktoriteter. Insam har erhållit särskilda medel från Sesam-projektet för olika utvecklingsarbeten.

Inom det *Fotografiska området* är Fotorådet, stött av Fotosekretariatet vid museet, ett centralt forum för utbyte av erfarenheter, samordning och rådgivning. Man tar initiativ till fotografiska projekt, samt gör kulturhistorisk fotografi och fotohistorisk forskning tillgänglig. Huvuduppgiften under perioden har varit arbetet med programskriften Mot glömskans tyranni – en nationell bevarandeplan för fotografi som publiceras våren 1997. En arbetsgrupp knuten till Fotosekretariatet och Riksarkivets råd för nationell arkivdatabas (NAD-rådet) har utarbetat en dataelementkatalog för registrering av fotografier. Andra områden har varit upphovsrätts- och avtalsfrågor samt registrering och vård. Tre nummer av Kontaktarket har utkommit.

Under året har *Nordiska museets bildbyrå* inlett sin verksamhet. Ett kundrum har inrättats och kopiering av arkivets material sker kontinuerligt. Hösten 1996 lanseras byrån med direktreklam och på Internet. Samtidigt utvecklas ett samarbete med Riksantikvarieämbetet med målet att bygga upp en digital kulturhistorisk bildbyrå, där även landets kulturhistoriska museer kan ingå.

Samarbetet museerna emellan vad gäller *Barn- och ungdomsverksamhet* har fortsatt. Museet, som genom Barn- och Ungdomssektionen ansvarar för detta anordnade i april i samverkan med Nordiska Ministerrådets museikommitté en konferens på temat "Barn, museer och nordisk identitet". Syftet var att dra upp riktlinjer för ett ökat nordiskt samarbete och att föreslå vägar att öka barns medvetenhet om den nordiska identiteten. Informationsbladet BUSNYTT har distribuerats. De internationella kontakterna har upprätthållits, bl.a. genom det europeiska nätverket för barnmuseer "Hands On!".

Museiservice är Nordiska museets enhet för utveckling, lagerhållning och försäljning av produkter för arkiv-, foto- och föremålsvård. En ny utvidgad produktkatalog har tagits fram. Responsen har varit positiv, särskilt från de museer som arbetar med Sesam-bidrag.

Utgivningen från *Nordiska museets förlag*, landets största museiförlag, är mycket omfattade. Under perioden juli 1995 – juni 1996 har försäljningen varit högre än någonsin, 60% ökning sedan föregående 12-månadersperiod. Särskilt intresse har Svenskt silversmide, som erhöll Bukowskis kulturpris, och Bonde-

minnen väckt. Utgivningen har bl.a. omfattat doktorsavhandlingen Miljoner och my, museets årsbok Fataburen "Alla Vi Svenskar", i serien "Skrifter om skogs- och lantbrukshistoria": Äganderätten i jordbrukets historia och Tjära, barkbröd och vildhonung, i serien "Svenska folket berättar": Hetta, larm och svetslågor, Poliominnen och Mått och steg . Bland den övriga utgivningen kan nämnas Friargåvor, Lillolastugan, Estonia inom oss, Fjällbyn som blev turistort, God Jul, Sparkstöttingar, Måttordboken och Ting, kultur och mening.

Forskning, dokumentation och insamling

I museets forskningsråd har arbetet med att ta fram ett forskningsprogram fortgått och ett förslag har skickats till övriga museer för inhämtande av synpunkter. Rådet arrangerar fortlöpande interna forskningsseminarier, där pågående projekt diskuteras. För de medel som ställs till ansvarsmuseernas förfogande via Statens Kulturråd har under året forskning bedrivits om bl.a. "Skor i Nordiska museets samlingar", "Föremålssamlandets ideologier" som handlar om samlingarnas historia i Nordiska museet, "Staden som mötesplats" samt "Klimat i kulturhistoriska byggnader", ett europeiskt samarbetsprojekt, där de svenska exemplen tas från Nordiska museet och Skokloster.

Inom den *agrarhistoriska forskningen* har museet sedan många år ett nära samarbete med Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien, numera även med Sveriges Lantbruksuniversitet. Tillsammans drivs en seminarieverksamhet som samlar landets främsta agrarhistoriska forskare. Resultaten presenteras i en gemensam skriftserie. Arbetet med det stora standardverket Det svenska jordbrukets historia fortgår som planerat med utgivningsstart 1998.

Inom projektet "Judiska minnen" har insamlingen av judiska levnadsöden från nazitiden och andra världskriget fortsatt. "Livets skuggsida" är ett nytt forskningsprojekt som syftar till att fördjupa kunskapen om människoöden och livsformer. En inledande undersökning gäller hemlösa kvinnor i Stockholm och sker i samarbete med Stadsmissionen. I projektet "Kommunalhus som symboler" färdigställs forskningsresultaten. "Företag och samhälle i förändring", en tvärvetenskaplig studie kring svenska bruksamhällens utveckling under 1900-talet, avslutades under året. "Plastprojektet" syftar till att öka kunskapen om plasten som material och bruksvara och ska resultera i en handbok. Ett hithörande fältarbete har gällt Tupperware.

Museet bedriver en omfattande *insamling av självbiografiskt material* i form av frågelistsvar, självbiografier och dagböcker. Frågelistan "Vi och våra ting" har som mål att ge kunskap om människors relation till föremålen i deras omgivning. Andra frågelistor är "Tingen runt omkring oss" och "IT i vardagslivet". Ett nätverk, bestående av museer, arkiv och andra institutioner som bedriver insamling av självbiografiskt material har byggts upp och en första konferens hölls i oktober. Skriften Nordiska frågelistor utkom i början av 1996. Tidskriften Självbiografen, som i första hand vänder sig till deltagarna i ovannämna nätverk samt till meddelare, utkom under våren med sitt första nummer. *Skrivarupprop* har gått ut till olika grupper. "Arbetslösa berättar" i samarbete med SIFO, som avslutades under året, resulte-

rade i 330 bidrag. I samarbete med Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade har följande insamlingar genomförts under året: "Whiplashskadade berättar", "Spinalskadade berättar" och "Amputerade berättar". Insamlingen "Så upplever jag min skallskada" avslutades under året. "Fritidsungdomar berättar om sig själva" (Tonårsprojektet), i samarbete med Fritidsforum, inbringade material från 14 fritidsgårdar runtom i landet.

Vad gäller museets *föremålsinsamling* har ett urval av gåvor och vissa kompletterande inköp omfattat ungefär 450 föremål. Bland dessa kan speciellt framhållas: ca 300 glasföremål ur dagens produktion från Orrefors–Kosta–Boda, en testamentarisk gåva av ett 15-tal figurer tillverkade av Axel Petersson, "Döderhultaren". Museets stora och fina smyckesamling har kompletterats med ett par unika örhängen från 1600-talets första hälft. En hemmadator Macintosh Plus från 1984 har tillförts samlingarna.

Arbetet med samlingarna

Vad beträffar *föremålssamlingarna* styrs arbetet i hög grad av museet utställningsverksamhet. Sesam-projektet har inneburit nya möjligheter att ta ansvar och utföra konkreta åtgärder för föremålsvården och att öka tillgängligheten till samlingarna. Under året har 940 föremål registrerats. Föremålsdatabasen är nu fullständig.

I juni 1994 inleddes det s.k. "Tyresöprojektet" genom att alla inventarier på Tyresö slott fördes till en lokal i Bollmora för vård, inventering och digital fotografering. I juni 1996 kunde projektet enligt planerna avslutas. Samlingarna står nu delvis nedpackade i avvaktan på återtransport till Tyresö slott. Av Sesam-projektet har museet erhållit 12,8 miljoner kronor för "Barn- och ungdomskultur, lek, spel och fritidssysselsättningar 1660–1995", som omfattar ca 70 000 föremål. Förutom anslaget har museet skjutit till mer än 30% av projektkostnaderna för lokalhyra, datateknisk utrustning, driftskostnader, arbetsledning m.m. Den 1 mars började 21 personer sin anställning, som inleddes med en fyra veckors utbildning. Projektet beräknas pågå till 1998.

Bland övriga vårdinsatser kan nämnas särskilda insatser för skadedjursangrepp i den samiska samlingen. Under sommaren 1995 påbörjades flytten från Sehlstedtsgatan till Skansenberget av ca 4 500 dräkter samt HV-samlingen. Vid *Kulturarvet* i Falun sker ett omfattande vårdarbete för olika uppdragsgivare. Vidare har Kulturarvet tillverkat dräktdockor och souvenirer samt vårdat drygt 320 volymer för Nordiska museets bibliotek.

Föremålsavdelningen ger inom sitt område en omfattande *service och undervisning*, huvudsakligen vid besök och genom telefonförfrågningar både från allmänhet, media, forskare och museikolleger. 750 föremål har tagits fram för studium. Liksom tidigare år har avdelningen bl.a. bedrivit undervisning i slöjd- och miljöhistoria för bl.a. Handarbetets Vänners Högre Hemslöjdsutbildning. Museet bedriver även en omfattande *låneservice till olika museer*. Utlån har skett till 45 olika institutioner, däribland till museer i Norden och i Frankrike och Tyskland. Antalet *ansökningar om utförseltillstånd* för kulturföremål har uppgått till 620. Förhandsbedömningar avseende möjligheten att få exporttillstånd omfattar 46 större katalogiserade auktioner där äldre och kvalitativt mer betydelsefullt material saluförs. Dessutom

har lastningen av 26 bilar och containers med ca 4 000 antikviteter och begagnade möbler övervakats.

Vid museets *Bibliotek* ökade den katalogiserade samlingen med drygt 33 hyllmeter. Bytesförbindelser svarade för 66,5% och inköp för 33,5% av accessionen. Bibliotekets nyförvärv har presenterats genom Bibliografiska Meddelanden. En retroaktiv katalogisering av bibliotekets böcker i den nationella bibliotheksdatabasen Libris har inletts. Katalogiseringen av en samling keramiklitteratur, som skänkts av Rörstrands AB i Lidköping, har påbörjats. Inom projektet "Svensk etnologisk bibliografi" har en sammanställning av litteratur om svenska års- och livshögtider färdigredigerats. Arbetet på att skapa en litteraturdatabas över svensk etnologisk litteratur 1917– 1986 har påbörjats. Biblioteket har under året expedierat drygt 3 000 interna och externa boklån.

Vid museets *Arkiv och bildarkiv* har gjorts ett åttiotal accessioner av skiftande storlek. Arkivets bestånd har djupinventerats och därmed är grunden lagd för upprättande av en beståndsöversikt. Under året har ett tjugotal arkiv förtecknats. Arbetet med Aeromaterials stora negativsamling har påbörjats och arbetet med Limasamlingen har avslutats. Under året har 1 234 negativ och 202 småbildsfilmer rengjorts och flera nya negativsamlingar har kopierats. Uppbyggnadsarbetet med den nystartade *Bildbyrån* har inneburit att ett urval svartvita förstoringar, färgduplikat och färgkopior har tagits fram. För att möta efterfrågan på färgbilder har utrustning för egenproduktion i mindre skala anskaffats. En omfattande fotografering av Fritz von Dardels teckningar och akvareller har påbörjats.

Arkivets *forskarexpedition* har under året betjänat drygt 2 100 besökare och lånat ut drygt 5 200 volymer. Ett trettiotal lån har gjorts till institutioner utanför Storstockholm. Visningar och kurser har hållits för bl.a. Institutet för folklivsforskning, museer, arkiv, Genealogiska föreningen och flera släktforskarförbund.

Ett av museets prioriterade mål är att skapa en *ökad tillgänglighet* till museets samlingar av olika slag. Sedan mitten av 1960-talet har museet arbetat på att förbättra de manuella systemen och sedan mitten av 1970-talet finns museets föremålssamlingar registrerade i en textdatabas, där materialet är sökbart efter en rad kriterier. Successivt har man därefter förbättrat databasen och inlett en digitalisering av i första hand foton.

Det mål museet nu arbetar mot är att utveckla museets service och bygga upp publika "kulturhistoriska centra", knutna till museets arkivexpedition och biblioteksexpedition och olika kundcentra. De senaste åren har därför ett utvecklingsarbete skett efter i huvudsak två linjer, dels en teknisk utveckling kring informationssystemet General Pro, dels en planering för volyminläsning av text- och bildmaterial. Den volyminläsning som behövs kan ses som en koncentrerad inläsning av data för att inom en rimlig tid bygga upp en kraftfull, innehållsrik och kundanpassad databas över museets samtliga samlingar. Först när denna är uppbyggd kan museets samlingar i sin helhet bli tillgängliga med modern informationsteknik för alla som vill utnyttja den; allmänhet, forskare, kulturinstitutioner och -organisationer samt media.

Den publika verksamheten

Huvudteman för publikarbetet har varit "Museet för alla" och "Motverka diskriminering och främlingsrädsla". Detta har skett efter tre olika vägar och syftat till att skapa möjligheter för funktionshindrade att: ta del av samma kulturutbud som icke handikappade, att genom effektiva och lättlästa texter ge personer utan vana att besöka museer möjlighet att ta del av utställningarnas information och att öka förståelse för medmänniskors kultur och liv.

Insatserna inleddes i utställningen "Nytt liv – Nytt land" där nya informationstekniska lösningar väsentligt har ökat synskadades utbyte av museibesöket. Museet har lagt stor vikt vid att formulera och producera innehållstäta, lättlästa och vackra utställningstexter.

I det utåtriktade arbetet är IT-tekniken ett viktigt hjälpmedel för att nå nya målgrupper. En omfattande satsning har gjorts på bl.a. Nordiska museets hemsida. Ett kompletterande, historiskt läromedel byggs upp i och med att material från utställningen "Den Svenska Historien" successivt läggs ut på Internet. Under hösten 1996 införs ett nytt informationssystem för besökare, s.k. CD-Guider, som förberetts under året.

Museet bedriver en omfattande utställningsverksamhet med *tillfälliga utställningar* som på olika sätt kompletterar och berikar utbudet av basutställningarna. Även till dessa är som regel program och aktiviteter knutna. Under den aktuella perioden har följande tillfälliga utställningar visats:

"Traditioner, fest och högtid livet igenom" har fortsatt att glädja besökarna. "Nio israeliska fotografer", en vandringsutställning från The Israel Museum i Jerusalem, visades t.o.m. augusti 1995. "Människor jag mött. KW Gullers porträtt" visades t.o.m. januari 1996. Den har därefter gått ut som vandringsutställning. "Fransk fotograf i Dalarna 1910", det första resereportaget i färg från Sverige, visades t.o.m september 1995. "Vad mina ögon sett", en utställning som uppmärksammade 50-årsminnet av andra världskriget, visades t.o.m. augusti 1996. Väverskan Gullvi Heed mottog 1994 års slöjdstipendium av Nordiska museet och Svenska Hemslöjdsföreningarnas Riksförbund. I utställningen "Trasmattor, Slöjdjul*95" visades en kollektion av hennes trasmattor tillsammans med mattor ur museets samlingar. Ytterligare tolv vävare var inbjudna att ställa ut mattor. Under september–oktober 1995 visades "Färöarna – en reportageresa" producerad av Nordens fotoskola, Biskops-Arnö. Vandringsutställningen "Livsformer – Ekodok 90," en fotografisk dokumentation av olika livsmiljöer i Sverige, producerad av Jönköpings läns museum, visades oktober 1995–januari 1996.

Den 25 januari 1996 invigde HM Konungen "Nytt liv – Nytt land". Med början i Bishop Hill och Erikjansarna, berättade den om den tidiga svenska utvandringen till Amerika och parallellt också om dagens invandring till Sverige. Utställningen omvandlades till en något komprimerad version för amerikansk publik, som med titeln "From One Life to Another" öppnas av HM Konungen på Ellis Island Immigration Museum, New York, den 10 september 1996. Som planerna ser ut idag kommer den att visas i Chicago och Philadelphia och eventuellt på några andra orter i USA.

I samarbete med Pressfotografernas klubb öppnades "Årets bild 1995". "På jakt efter Norden", en vandringsutställning från Föreningen Norden, visades mars–april 1996. Utställningen behandlade nordisk identitet i historiska och framtida perspektiv.

Nordiska museets *handikappverksamhet* syftar till att göra alla utställningar tillgängliga för synskadade. Under hösten 1995 anordnades i anslutning till utställningen "Traditioner" en serie föreläsningar. I utställningen infogades reliefer och punktskriftstexter. Ett ytterligare steg i utvecklingen togs med nya informationstekniska lösningar i "Nytt liv – Nytt land", då reliefer, rekvisita, öppna miljöer och dockor som fanns tillgängliga för synskadade kompletterades med CD-ROM. Med hjälp av bärbara CD-spelare kunde synskadade besökare få en guidad rundvandring i utställningen.

Handikappverksamheten har uppmärksammats positivt, bl.a. i den enkätrapport som handikappombudsmannen sammanställt och i Statens kulturråds rapport om museers och konsthallars tillgänglighet för personer med funktionshinder. Nordiska museets handikappverksamhet omnämns som "en spjutspets alltmer vässad" och "som föregångare".

Museet bedriver även en omfattande *programverksamhet*, i regel i anslutning till utställningarna med olika program och aktiviteter, alltifrån visningar till teater och film, föreläsningar och seminarier. Judiska teatern presenterade t.ex. den 30 november "Berättelsen om mig – judisk minnesafton 50 år efter kriget". En särskild seminarieserie tog upp "Sverige och dagens invandrare".

Museet har även deltagit i "Vår Roliga Historia", den årligen återkommande museiaktiviteten i Kungsträdgården och varit representerat på Vattenfestivalens särskilda område för barn. För sjätte året i rad hölls 5 november Barnmusikfestivalen i samarrangemang med Yrkestrubadurernas förening. "Highlight" – guidad rundvandring i utställningarna har erbjudits dagligen på svenska och engelska, med nedslag i två–tre utställningar. Lördagar och söndagar under sommarmånaderna har "Traditioner" visats för allmänheten på svenska och engelska. Svindersvik har visats på söndagar under sommarsäsongen samt vid beställning även på andra tider. Samlingssalen och Stora hallen har vid flera tillfällen hyrts ut för konferenser och mottagningar.

Kulturhistoriska bokhandeln för ca 500 böcker med anknytning till museets verksamhetsområden. Sortimentet förnyas ständigt och en reviderad boklista ges ut flera gånger årligen. I anslutning till de olika utställningarna har olika souvenirer tagits fram.

Nordiska museet har en särskild inriktning på barn och ungdom och besöktes av ca 55 000 barn och ungdomar. Verksamheten för den yngre publiken har främst varit knuten till utställningarna "Traditioner" och "Nytt liv – Nytt land" samt till "Lekstugan". Skolvisningar har också genomförts i museets basutställningar. Särskilda informationskvällar har anordnats för lärare. Museet har tillsammans med Historiska museet, Skolverket, Sunet och Norstedts förlag fortsatt arbetet med Den Svenska Historien på Skoldatanätet. En första pilotversion blir färdig hösten 1996.

Museets *informationssektion* ansvarar för museets kontakter med allmänhet och media. Under det gångna året har såväl de stora utställningarna som de många tillfälliga min-

dre utställningarna medfört ett omfattande arbete med pressvisningar och andra arrangemang. Informationssektionen samordnade även museets deltagande vid Museimässan i Göteborg.

Besök. Nordiska museet har under perioden 1juli 1995–30 juni 1996 haft 162 396 besökare, varav 54 728 barn och ungdomar Till detta kommer ca 50 000 besökare vid museets övriga anläggningar (Julita, Högbo, Svindersvik m.fl.). Tyresö slott har hållits stängt.

Julita gård och museer

Julita gård och museer är en särskild resultatenhet under Nordiska museets nämnd. Sveriges Lantbruksmuseum, som sorterar under Nordiska museet, är fysiskt sett en del inom Julita gård och byggs upp i etapper. Utställningsverksamhet och drift samordnas inom Julita. Julitaförbundet marknadsför Julita gård och museer samt bedriver den publika verksamheten.

Fastigheter

Nya visningsladugården är nu i full drift med 120 kor i lösdrift. Nytt arrendeavtal har tecknats med arrendatorerna för Julita gård och Lindhagen. Planering av det fortsatta arbetet med Sveriges lantbruksmuseum har pågått liksom olika restaureringsarbeten på en rad byggnader.

Park, trädgård, kulturlandskap

Målet med "Den gröna avdelningen" är att för besökarna visa en levande historia med kulturmiljöer, där byggnader och kulturlandskapet ges liv med tidsenligt sort- och rasmaterial av växter och djur i sitt rätta sammanhang. Samtidigt som den historiska utvecklingen skall åskådliggöras, är ett av de viktigaste målen att verka för ett uthålligt brukande av naturresurserna i framtiden. Detta omfattar bevarande av kulturmiljöer, skydd av olika biotoper, bevarande av den domesticerande mångfalden inom växt- och djurriket (genbanksbesättningar av lantraser, klonarkiv av äpple, päron, humle, rabarber samt odlingsrelaterade växter som grödor och åkergräs).

Den gröna avdelningen är indelad i två huvudinriktningar. Park och trädgård innefattar de historiska parkanläggningarna, visningsdjuren och allt det levande i kärnområdet. Projektet "Markernas Visdom" har till syfte att visa och vårda delar av det unika kulturlandskapet som finns i Julitas ägo och påbörjades under december 1993. Under hösten 1995 fortsatte arbetet med att restaurera hag- och ängsmarker på Julitas ägor. En stor del av arbetet bestod i att följa upp de röjningar som redan gjorts. Trägärdesgårdsbygget vid Djupanboda går vidare. Slåttern av ängar avlöpte utan problem, höet hässjades och har tagits till vara som foder.

Under vintern gjordes grunden för det register som påbörjats 1993 färdigt. Registret är upplagt så att man kan söka på olika namn, platser, hus och vägar som ligger på Julitas ägor.

Utställningar och program

Under året har Julita medverkat i mässor i Sverige och Tyskland. Annonseringen har dragits ner kraftigt jämfört med tidigare år. Massmediakontakterna har varit livliga och

resulterat i en rad positiva artiklar och reportage i dags-, vecko- och fackpress samt i radio och TV. Bland de större evenemangen kan Midsommarafton, Spelmansstämma, Jordbrukets Dag samt Äppeldagar nämnas. För tredje året arrangerades en Internationell Konsertvecka och i midsommarhelgen var det premiär för Dragspelsstämma. Under sommaren har några tillfälliga mindre utställningar visats i Skansenmuseet, bl.a. en dockutställning, en glasutställning och en utställning om Agenda 21.

Antalet besökare under sommarsäsongen 1996 har varit 37 100.

Arkiv, bibliotek och bokbinderi

Julitas arkiv och bibliotek har under lång tid förvarats på olika platser inom området, vilket har försvårat överblicken och tillgängligheten. Under verksamhetsåret har det mesta samlats till Vagnsflygeln och arbetet med dataregistrering pågår. Målsättningen är att göra arkivet tillgängligt för forskning. Bokbinderiet i Ovankil har kommit igång med sin verksamhet.

Institutet för folklivsforskning

Institutet för folklivsforskning är en självständig forskningsavdelning inom Nordiska museet. Institutet är uppbyggt kring den Hallwylska professuren i etnologi vid Nordiska museet, inrättad för 76 år sedan av greveparet Walther och Wilhemina von Hallwyl. Genom ett avtal med Stockholms universitet är professuren samtidigt en lärostol i ämnet etnologi vid universitetet en av fem och den äldsta i landet.

I den akademiska undervisningen i etnologi är antalet studenter på samtliga nivåer närmare 400, varav 75% kvinnor. Antalet doktorander är cirka 25. Etnologisk undervisning bedrivs också vid Mångkulturellt Centrum i Botkyrka samt inom Samhällsplanerarlinjen med Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet som huvudansvarig. Forskning bedrivs dessutom av ett antal disputerade projektanställda forskare vilkas arbete finansieras med forskningsrådsmedel.

Såväl forskning som forskarutbildning handlar till stor del om invandring, kulturmöten och det mångkulturella Sverige. Andra projekt rör sig inom området vård–omsorg–hälsa. Ytterligare andra undersökningar behandlar exempelvis teman som måltider–familjeliv, den svenska herrgården, folklig idrott, ritual och expressiv kultur, genus (könens sociala innebörder) samt området mentalitet–identitet–nationalism.

Samfundet Nordiska museets och Skansens vänner

Samfundet som är en vän- och stödförening till Nordiska museet och Skansen, grundad 1918, hade de 31 december 1995 totalt 1 674 medlemmar, varav 122 ständiga. Samfundet har under året lämnat ekonomiska bidrag till Nordiska museets och Skansens verksamhet, bl.a. till renoveringen av Tyresö slott och renovering och flyttning av Skansens observatorium. Årsmötet hölls den 16 maj på Högloftet under ordförandeskap av vice ordföranden ambassadör Johan Nordenfalk. Ordförande är HKH Prins Bertil. Ansvarig för programverk-

samhet och kansli är fil.mag. Birgitta Lindmarker.

Programverksamheten under 1995 inleddes med den sedvanliga julgransplundringen i januari och har därefter bl.a. omfattat gökotta och vårutflykt till två konstnärshem, Olle Ohlsson-Hagalunds och Carl Malmstens; utflykten avslutades i Ulriksdals slott, där man bl.a. beså g Gustav VI Adolfs och drottning Louises vardagsrum. Om Kungar, krig och katastrofer, berättade Ebbe Schön, en presentation av "Traditioner, fest och högtid livet igenom", av Tyresö slott och det pågående restaureringsarbetet och vården av samlingarna, samt en intressant historisk resa genom Svenskfinland i Vasakungarnas spår från Åbo till Borgå har varit aktiviteter under året liksom en visning av Bonnierska porträttsamlingen på Manilla. Ett annorlunda program stod Grönkålsakademien för. På Stora gungan på Skansen ställdes frågan Är grönkål kultur? Intendent Per Falck och konservator Per Westberg har berättat om intarsia, lönnfack och dolda signaturer. Årets sista programpunkt Luciafesten gick av stapeln på Nordiska museet den 7 december.

Redigering av Bengt Nyström

Skansen under 1995

Kulturhistoriska avdelningen

(För övrig verksamhet hänvisas till särskild årsredogörelse som kan beställas från Skansen)

Kulturhistoriska avdelningen har det kulturhistoriska ansvaret för Skansens byggnader och kulturmiljöer. Avdelningens uppgift är också att söka bredda och berika det historiska landskapet genom att förbättra den kulturhistoriska illusionen och föreslå och utreda komplettering av friluftsmuseets byggnader och kulturmiljöer.

Nya anläggningar och ombyggnader

Kolonistugorna från Södra Tanto

Redan på 1980-talet förhandlade Skansen med Sveriges Koloniträdgårdsförbund om att på Skansen skapa ett litet koloniträdgårdsområde vars syfte skulle vara att visa och berätta om rörelsens historia i Sverige. En stuga från Södra Tanto tillvaratogs, men planerna på ett koloniområde kunde av olika skäl inte fullföljas.

1994 återupptogs kontakterna med Koloniträdgårdsförbundet och sedan förbundet utlovat ett ekonomiskt bidrag beslöt Skansen att göra verklighet av planerna på ett koloniområde. Ytterligare en stuga förvärvades och en plats i närheten av Posthuset avsattes för två kolonilotter. Sommaren 1995 påbörjades anläggningsarbetet, de båda stugorna sattes på plats och en bit av staketet uppfördes.

Ordenshuset Brofästet

Arbetena med det hundraåriga Ordenshuset från Tierp, som påbörjades 1994, har pågått under sommaren med hjälp av arbetskraft från Länsarbetsnämnden i Stockholm och arbetsförmedlingen Bygg och Transport. Byggnaden ska i färdigt, inrett skick återge sent 1920-tal.

För att dokumentera nykterhetslogen Brofästets historia har etnologen Lena-Maria Jansson påbörjat en genomgång av logens protokoll. Dessutom intervjuas äldre före detta medlemmar i logen. Utifrån detta och annat insamlat material hoppas vi i en kommande publikation kunna skildra logens historia. Ordenshuset kommer att invigas på Folknykterhetens dag 1996.

Vaktstugan

Ombyggnaden av Vaktstugans bottenvåning, som innehåller information och butik för besökare, kök och uppehållsrum för värdar och värdinnor, inleddes i början av september. Ombyggnaden genomförs av Skansens byggnadsavdelning och beräknas vara klar till vårsäsongen 1996.

I hus och gårdar

Öppethållande

Vintertid är minst fem hus öppna för besök utom julafton och juldagen. Sommartid är flertalet av Skansens ca 30 anläggningar öppna. För att under lågsäsong göra det möjligt att komma in i de stängda husen, har som vanligt en värdinna eller värd, den så kallade Nyckelpigan, funnits tillgänglig i Vaktstugan några timmar varje dag. Det vanligaste målet för sådana besök har varit Skogaholms herrgård.

I de öppna husen möts besökaren av en värdinna eller värd som kan berätta om gården och om det liv som en gång levats där. Ofta utförs sysslor i husen vilket ger anledning till frågor och samtal.

Under lågsäsong finns möjlighet att i Älvrosgården pröva på att karda och spinna ull. I Statarlängan finns leksaker och berättelser som speglar statarbarnens liv vid seklets början.

Fördjupad kunskap

Under senare år har modeller prövats för att ge besökare fördjupade kunskaper. Grupper av värdinnor/värdar och även barn har då arbetat tillsammans i och på gårdarna för att levandegöra miljön. Tillsammans har arbetslagen utformat en verksamhet som blivit mycket uppskattad. Under sommaren 1995 genomfördes sådana fördjupningar i Oktorpsgården, Delsbogården, Skogaholms herrgård samt i Stadskvarteren.

Julbord och julgranar

Kulturhistoriska julbord dukades, som tidigare år, i Delsbogården, Ekshäradsgården, Oktorpsgården och Statarlängan. Julgranar med tidstypiskt pynt kläddes till första advent i Posthuset, Skånegården, Statarlängan och Väla skola.

Hantverksdagar

I Stadskvarteren har Skansens borgerskap hållit hantverksdag sjutton söndagar under året. För att tillmötesgå skolornas önskemål om vardagsöppna verkstäder har mindre hantverksdagar ordnats vår och höst. Arrendatorerna Karin och Göran Hammar svarade för verksamheten i Glashyttan, Peter och Majvor Asshoff arbetade i Krukmakeriet större delen av året. Tack vare att AMS och arbetsförmedlingen Bygg och Transport ställde två erfarna snickare till förfogande kunde Snickerifabriken hållas öppen. Klensmeden Egidio Bencivenni visade smide i Smedjan under hantverksdagarna och vid många andra tillfällen. Mekaniska verkstaden har varit öppen måndagar–fredagar under hela året.

Föremål i hus och gårdar

Ekshäradsgården

Tingssalen i Ekshäradsgården har tidigare varit tillgänglig för besökare. Detta har inneburit att små föremål i rummet under årens lopp plockats bort eller försvunnit. För att bättre kunna ge en illusion av hur det verkligen kan ha sett ut under en tingsförhandling på 1860-talet valde Kulturhistoriska avdelningen att i år stänga rummet med en grind. Salen med dess inventarier kan nu endast ses från förstugan. Ett stort arbete har lagts ner på att sammanställa arkivmaterial från Landsarkivet i Göteborg, som nu tjänar som underlag för visningar av tingssalen. Eftersom Ekshäradsgården är

möblerad som där såg ut på 1860-talet och visar den tid då häradsdomare Per Larsson med familj bodde i huset, valdes tingslagets lagtima vinterting år 1867.

Väla skola

Under året har en inventering av Väla skolas föremålsbestånd genomförts. I oktober 1995 fick Skansen också en förnämlig gåva till skolan. Den orgel som tillhört Axel Hellsjö, lärare vid Väla skola under åren 1902–1929, skänktes av hans dotter. Den är tillverkad av C.B. Pettersson i Herrljunga. Orgeln med tillhörande pall finns nu på sin ursprungliga plats i lärarens bostad.

Julius Kronbergs ateljé

I början av året avslutades renoveringen av Julius Kronbergs ateljé. Arbetsrummet med konstnärens alla penslar, målartuber, skisser och plastelinafigurer kunde återställas inför säsongen.

Förtätning av miljöer

För att förstärka upplevelsen i husen har under året en rad nya föremål skaffats. Salen i Posthuset har exempelvis kompletterats med en orgel och ett par tavlor med passande religiösa motiv. Inför sommaren öppnades dessutom Posthusets kök.

Rekvisita har också skaffats till Ekshäradsgårdens julbord som dukas upp traditionsenligt varje år.

Skansens Klädkammare svarade för att Hazeliushuset och Oktorpsgården fick delvis nya textilier.

Undervisning

Visningar

Kulturhistoriska avdelningens undervisningsverksamhet har två fast anställa museilärare. Dessutom arbetar ett antal tim- och säsongsanställda museilärare. Sammanlagt genomfördes under 1995 totalt 1 045 visningar av varierande längd och nivå.

Några visningsteman under året har varit sportlovets "Hemliga hus och låsta rum", Svenska Hus-projektets "Man tager vad man haver och bygger ett hus", "Rik eller fattig, är jordens avkastning det bästa, det enda vi äger", "Å, dessa märkliga hus, som finnes uti svenska riket", "Ljus över landet, det är det vi vill" och "Och allt lever vidare" samtliga visningar i samarbete med Byggnadsavdelningen, samt "Traditioner i fest och vardagsliv", som knöt an till utställningen Traditioner på Nordiska museet.

Förbeställda visningar utformas till största delen efter samråd med beställaren. Några fasta program erbjuds skolorna. Hösten 1995 öppnades i Novilla utställningen "Östan om sol och västan om måne" om nordiska sagor för skolklasser och vuxengrupper.

Landskapsresan på Skansen

Tillsammans med elever i årskurs 4–6 från Igelboda skola i Nacka och en projektanställd bildpedagog, Margareta Lööf-Eriksson, har Skansens museilärare "rest" genom alla Sveriges landskap på Skansen och arbetat med text och bild, skrivit och målat. Projektet, som stöds av Statens Kulturråd och Arla, är ett samarbete mellan Skansen, Utbildningsradion och LTs förlag. Boken "Landskapsresan på

Skansen. Av barn om Sverige igår" kommer ut på LTs förlag 1996.

Back Mats

Arbetet med att iordningställa Back Mats stuga till en miljö för undervisningsbruk har fortgått. En arbetsgrupp från Skansen besökte Back Matsstugans hemgård i Venjan och knöt värdefulla kontakter med gårdens nuvarande ägare, barn till den Back Johan Matsson som sålde stugan till Skansen.

Fotoverksamhet

Fotoverksamheten har koncentrerats till återuppförandet av Ordenshuset Brofästet och till en fotodokumentation av det kulturhistoriska julfirandet på Skansen.

Extern filmning och fotografering

Samarbetet med Utbildningsradion, som pågått sedan 1992 fortsatte under 1995. Tottieska malmgården, Boktryckeriet, Mekaniska verkstaden, Petissans café och Skansens lusthus presenterades under våren i UR-Akademins sändningar på söndagmorgnarna. Under hösten handlade samtliga inslag från Skansen om Skogaholm.

Klädkammaren

Arbetet under året har varit lyckosamt och följt årtidernas växlingar och Skansens program. De arbetskrävande momenten, till exempel översyn av ca 130 folkdräkter till Skansens Folkdanslag, Skansens Spelmän och Skansens Ringleksbarn gick smidigt.

Vattentvätt i stället för kem

Klädkammaren har övergått från att kemtvätta kläder till att vattentvätta i egen tvättstuga. Med viss bävan följdes arbetet med att låta folkdräkterna, som är sammansatta av många olika material, tvättas i vatten. Mångfärgade yllebroderier och sidenschalar behandlades försiktigt i ljummet tvålvatten. Kläderna blev renare och färgerna klarare efter denna skonsamma och miljövänliga behandling.

I dräkt

Omkring 110 museivärdar extraanställdes inför sommarsäsongen och utrustades med personligt utprovade kläder. Klädkammaren har som vanligt ansvarat för vård och skötsel av trasiga och smutsiga kläder. Till de tre julmarknadssöndagarna kläddes ca 200 personer. Skansen ambition är att krogen Tre Byttor ska ge en upplevelse av 1700-tal. Klädkammaren har därför tillhandahållit dräkter åt serveringspersonalen och ansvarat för vård och tvätt.

Nya dräkter

Ateljén tillverkar kopior av "Oktorpsklänningen". Den klänningen bar Johanna Lundquist från Oktorp i Halland när hon 1895 reste till Stockholm för att inreda Oktorpsgården på Skansen. Den hemvävda klänningen har skänkts till Skansen av Johanna Lundquists barnbarn.

Klädkammarens 1700-talsgarderob har utökats med varmare kläder som anpassats till visningar vid kallare årstider.

Behovet av sekelskiftesdräkter har alltid varit stort varför urvalet ofta förnyas och varieras. På värdar och värdinnor eftersträvas differentierad klädsel, så långt möjligt avpassad efter det

hus eller den gård där tjänstgöringen äger rum. Totalt klädde Klädkammaren 994 personer för Skansens räkning.

Publik verksamhet

Flera textilklasser och andra dräktintresserade grupper har deltagit i uppskattade visningar i Klädkammaren, som också deltagit i flera parader. För Svenska Vävrådet genomfördes i september en dräktkavalkad i Blå hallen i Stockolms stadshus. Temat var Siden, sammet, lin och ull. I anslutning till Nordiska museets utställning Traditioner arrangerades i oktober en dräktparad om brudkläder.

TV har intresserat sig mycket för Klädkammaren under året. Först var det ABC som ägnade Klädkammarens verksamhet och dräktsamling stort utyrymme. Därefter deltog Klädkammaren med barnkläder i programmet Hemma, med brudkläder i Lilla Magasinet och i UR-Akademin med två inslag från Skogaholms herrgård.

Klädkammaren deltog i december med en klädd gran i VM i julgransklädning på Scandic Crown Hotel.

Uthyrning

Uthyrningen av folkdräkter har åter tagit fart. Det stora tillskottet av 110 dräkter skänkta till Klädkammaren genom Hans Alfredsons försorg, har varit till stor glädje och användning. Sverigedräkter inlånade från Stockholms Läns Hemslöjd är också mycket populära. De används vid officiella mottagningar inom och utom landet, vid jubiléer, mässor m.m.

Sammanlagt under året uthyrdes 450 dräkter vilket gav en intäkt på 350 000:- som Klädkammaren kan disponera. Kerstin Sjösten har anlitats för att registrera ca 1 000 föremål som kommit in som gåvor.

Internationellt samarbete och konferenser

Svensk-afrikanska museiprogrammet, SAMP

Skansen deltar sedan flera år aktivt i det svensk-afrikanska museiprogrammet som drivs av Svenska ICOM. Skansens "tvillingmuseum" är Village Museum i Dar es Salaam i Tanzania. Charlotte Ahnlund tillbringade hösten 1995 en månad på Village Museum. Mats Janson deltog i förberedelserna för en afrikansk konferens om frilufsmuseer som ska hållas i Tanzania hösten 1996.

Association of European Open-Air Museums

Europeiska friluftsmuseiförbundets 17:e konferens ägde rum i Belfast, Nordirland i september med Ulster Folk and Transport Museum som värdmuseum. Från Skansen deltog Anna-Greta Leijon, Inga Arnö-Berg, Mats Janson, Ann Resare och Marie Söderberg.



Knappast någon faktor har som bilen och bilismen bidragit till att förändra det svenska samhället och vårt sätt att leva under 1900-talet. Bilen utvecklades i slutet av förra seklet. Den var då ett tekniskt underverk och erbjöd ett alldeles nytt sätt att färdas, för nytta och nöje.

Idag är bilen en så självklar del av vardagen att det är svårt att inse hur mycket den egentligen betyder i våra liv. Bilen har lagt grunden till en svensk storindustri, skapat en arbetsmarknad med nya yrken, format landskap och bebyggelse. Inte minst har bilen kommit att inverka på våra levnadsmönster och vårt sätt att se på och värdera tillvaron.

Det är denna bilens kulturella betydelse som står i centrum i *Drömmen om bilen*.

Drömmen om bilen ges ut i anslutning till utställningen Bilen och är samtidigt Nordiska museets och Skansens årsbok 1997.

NORDISKA MUSEET

ISBN 91 7108 411 8
ISSN 0348 971 X