

verk enbart av professionella trädgårdsskapare under fyrahundra år väljer man bort alla trädgårdar anlagda av bildade amatörer, vilket i Sverige gäller majoriteten trädgårdar. Man väljer också bort alla trädgårdar anlagda av kvinnor före 1900 eftersom kvinnor fram till dess var utestängda från utbildningarna. För att undvika att göra boken så enkönad som den nu blivit (3 kvinnor och 29 män presenteras) hade redaktörerna kunnat välja att presentera några kvinnliga amatörer istället för Magnus Gabriel de la Gardie och Gustav III. Av de trädgårdsskapare som varit verksamma under 1900-talet presenteras 3 kvinnor och 15 män. De proportionerna kan accepteras för 1900-talets första hälft men efter 1950 ökade antalet kvinnor i kåren, vilket inte avspeglas i urvalet. Av eleverna på landskapsarkitektutbildningarna är idag ca åttio procent kvinnor. Jag tror inte redaktörerna medvetet velat markera trädgårdskonsten som ett exklusivt manligt revir där bara enstaka kvinnor i nåder kan få vara med, men det är svårt att värja sig för det intrycket.

Det finns även ett tidsglapp när det gäller trädgårdsskapare verksamma under 1800-talet. För den perioden presenteras endast trädgårdsarkitekt Knut Forsberg av Torbjörn Sunesson och länsträdgårdsmästare Bengt Kjellsson av Åsa Klintborg-Ahllö. Att det varken saknas personer eller anläggningar värda uppmärksamhet ser man vid en jämförelse med Catharina Nollins två artiklar om 1800-talets trädgårdskonst i *Signums Svenska konsthistoria*. Att döma av den korta inledningen har redaktörerna en negativ inställning till perioden, eftersom de använder den förklenande termen "dilettanternas århundrade". Visserligen i form av ett citat, men varför använda det om de inte delar åsikten? Att använda värderande termer i en debatt om estetiska preferenser är acceptabelt men det är ovetenskapligt att använda dem som om de var objektiva beskrivningar. Redaktörerna sällar sig här till den under 1900-talet allmänt rådande uppfattningen om 1800-talet som trädgårdskonstens dekadensperiod. Här hade det verkligen varit på sin plats med en omvärdering av historiesynen.

Trädgårdar är uppbyggda av en kombination av döda och levande material. Om trädgårds- och landskapsarkitekter ska vara särskilt lämpade att utöva trädgårdskonsten så är de det i kraft av sina kunskaper i formgivning med växter. Men man får veta förvånansvärt lite om hur växtsortiment och skötsel av växterna påverkat trädgårdarnas utseende. Man tycker att författarna borde varit måna om att tydliggöra trädgårdskonstens speciella karaktär av levande och föränderlig, men

oftast beskrivs bara de döda materialen och de bestående formerna, t.ex. gångnät, kvartersindelning, terrängmodellering och markbeläggning. Att alléerna bestod av träd kan man få veta och att det fanns buskar och perenner i rabatterna men mycket lite berättas om arter, sorter, färger eller dofter.

Vid sidan av dansen är trädgården den mest föränderliga av konstarterna, men trädgårdskonsten är helt unik i sin mångdimensionalitet. God trädgårdskonst talar till alla kroppens sinnen på en gång och talar samtidigt till intellektet. God trädgårdskonst ger över dagen, året och livet ständigt föränderliga upplevelser av form, färg, ljus, ljud, lukt, smak, textur, temperatur, rörelse och tankar. När vi ska forska om trädgårdskonstens historia då måste vi leta efter källor som beskriver alla dessa dimensioner och när vi ska beskriva trädgårdar i historien då måste vi försöka förmedla den upplevelse den tidens människor fick. Vi får inte vara nöjda med mindre.

Maria Flinck, Stockholm

Annette Rosengren: *Hot rod-byggare och andra bilentusiaster*. Carlssons, Stockholm 2000. 230 s., ill. English summary. ISBN 91-7203-932-9.

Annette Rosengrens bok handlar om en helt annan kategori av bilägare än den jag representerar. *Hot rod-byggare och andra bilentusiaster* visar också upp helt andra förhållningssätt till bilar och teknik än mitt. Genom boken presenteras en rad exotiska bilmärken som Oldsmobile, Gregoire, Hispano Suiza, Morgan, P1800, Austin-Healy och Valiant. Förarna av dessa bilar organiserar sig i intresseorganisationer som Classic Thunderbird Club of Sweden, Automobilhistoriska klubben eller Hallands Fordonsveteraner. De män som boken handlar om är riktiga entusiaster, som med liv och lust viger sina liv åt att skruva, meka och bygga om bilar och som med kritisk blick läser tidskrifter som *Wheels*, *Power* och *Bilsport*. För den som kan koderna är dessa tidskrifter uppenbarligen fyllda med inspirerande reportage om allt som rör bilar, bilreovering och ombyggnad. Fingertoppskänslan för bilars linjer, estetik, autenticitet och originalitet är väl utvecklad bland männen (för det handlar uteslutande om män).

Bilentusiasters värld tror jag för det stora flertalet av Sveriges befolkning, i alla fall i de större städerna, är en dold värld. Men Annette Rosengren rör sig som fisken

i vattnet i denna manligt dominerade miljö som har en helt egen estetik, kultur, normer och syn på det goda livet. Rosengren lyckas dessutom på ett personligt och kärleksfullt sätt förmedla sin bild av bilbyggar- och rallykulturen som i Sveriges mer glest befolkade trakter utgör en viktig del av många människors liv. Svenska rallyt som körs varje år i de värmländska skogarna är till exempel ett av Sveriges mest välbesökta evenemang.

Genom en rad intervjuer med bilbyggar- och rallyprofiler – som man i vissa fall får följa under ett antal år och genom flera olika bilbyggarprojekt – och beskrivningar av eget deltagande (i bl.a. så pass exotiska företeelser som Cruising, Swapmeets och Power Big Meet i Västerås), lotsar Rosengren läsaren genom den djungel av märken, evenemang och delkulturer vars minsta gemensamma nämnare är: BILEN.

Som en givande och högst intressant röd tråd löper genom boken en reflexiv berättelse om Rosengrens personliga förhållande till och intresse för sin första bil, som inte var vilken bil som helst – därom råder ingen tvekan. Bilen det handlar om är den mytomspunna ”intellektuella” Citroën 2CV. Enligt Rosengren en excentrisk bil med 12,5 hästar under huden, som inköptes 1964 för 1 500 kronor. Det är en bilmodell som har kommit att förknippas med Frankrike, existensialismen, Jan Myrdal och för sin till kultstatus upphöjda ”personlighet”. Givetvis finns det en klubb för ägare även av denna modell.

Under läsningen av boken måste jag erkänna att jag upprepade gånger kommer på mig själv med förbryllade tankar över hur männen orkar hålla på som de gör. Efter flera års arbete och efter att ha lagt ner avsevärda summor pengar i ett projekt så säljs bilen och jakten efter ett nytt objekt börjar omedelbart. Att bli färdig verkar inte vara målet. Målet för entusiasterna är istället att få skruva, svetsa och skapa med sina händer och sin förvärvade kunskap. Utmaningen ligger främst i att få se om idéerna är realiserbara och var gränsen för den egna förmågan går. Jag kommer på mig själv med att skaka på huvudet åt detta ”meningslösa” bortkastande av tid, men inser genast med en lätt rodnad på kinden, att dessa män, som jag inte förstår, förmodligen resonerar på samma sätt om det jag sysslar med. För mig som forskare handlar det också om att skapa, realisera idéer och att se var gränsen för den egna förmågan går. Även jag lämnar osentimentalt de arbeten som uppfyllt mig under lång tid för att prova min förmåga på nya fält och i nya projekt. Skillnaden är uppenbarligen inte så stor som den först verkar. Rosengren faller dock inte i fällan

att exotisera männen och miljöerna. Hon ser boken som ”en hyllning till alla dem som ganska anonymt ihärdigt, passionerat och hängivet ägnar sig åt vad de tycker är meningsfullt”, och den ambitionen uppfylls mer än väl. I boken får läsaren möta en rad vardagshjältar vilkas liv och gärning väl förtjänar att lyftas fram.

Bokens främsta förtjänster utgörs också av de många personliga porträtten av entusiasterna och beskrivningarna av möten och bilrelaterade miljöer. Teoretiskt lämnar Rosengrens studie tyvärr mycket övrigt att önska. Här kunde författaren gjort mycket mer än vad som nu är fallet. Området män och teknik är dåligt utforskat och analysen av Rosengrens material kunde ha fördjupats avsevärt genom teoretiska resonemang om män och manliga normer, manlig homosocialitet, mäns förhållande till teknologi och konsekvenserna av ett passionerat förhållande till tekniska artefakter. Klass är en aspekt som berörs, men detta kunde utvecklats mer. Rosengren har koncentrerat sig på berättandet och beskrivandet av fenomenet bilbyggare och hon går inte på djupet när det gäller problematisering av männens livsstrategier, syn på jämställdhet, eller uppdelande av livet och hemmet i manliga respektive kvinnliga zoner. Männens beskrivningar av hur de viger sina liv åt bilarna och hur de lägger en stor del av familjens ekonomiska resurser på bilbyggande förmedlas okritiskt och hur eventuella hustrur och barn ser på detta får vi inte veta något om, och det är en brist. Under fältarbetet följer Rosengren med på cruising i Västerås och beskrivningen av denna kväll är fylld av sexistiska uttryck riktade mot författaren. Genom att Rosengren inte problematiserar orden och uttrycken för kvinnoföraktet, som hon faktiskt utsätts för, är hon med om att bekräfta den manliga normen. Hon gör orden och uttrycken till något till synes harmlöst. Hon tar visserligen upp frågor om kön, men hon lyckas inte lyfta resonemangen till någon generell nivå och hennes egen syn kan också, i vissa passager, tänga essentialism.

Nu är boken trots dessa anmärkningar på intet sätt ointressant, eller trivial – tvärt om. Delvis kan bristerna förklaras genom att Rosengren har skrivit boken i egenskap av anställd på Nordiska museet. Materialet ingår också som en del i ett insamlings- och dokumentationsprogram inom Samdok. I boken presenteras ett gediget etnologiskt fältarbete som sträcker sig över flera år och Rosengrens förmåga att beskriva miljöer, människor och skeenden är mycket god. Kanske att jag har missat något när det rör bilar trots allt.

*Eddy Nehls, Stenkullen/Umeå*