

att studien inte i något avseende uppmärksammar *samtliga* kategorier av värnpliktiga och analyserar åtminstone någon aspekt av den "betydelsebärande" inryckningsproceduren.

Kritiken till trots är detta en avhandling som utan tvekan identifierar ett intressant och spänningsladdat etnologiskt fält. Jag hoppas – och tror – att den med sin entusiastiska och medryckande framtoning inspirerar och lockar till nya forskningsinsatser.

*Sören Jansson, Uppsala*

Håkan Andréasson: *Resenärer i bilsamhället. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige nr 30. Göteborg 2000. 284 s. English summary. ISBN 91-85838-50-0.

Håkan Andréassons avhandling i etnologi analyserar och förklarar faktorer bakom vårt bilberoende. Till formen handlar den om vardagligt resande, framför allt bilresande, och tolkningen görs utifrån tre intervjuundersökningar om dagligt resande med bil och kollektivtrafik i Göteborg. Ämnet framstår som långt trivialare än mycket annat av svensk etnologi, men är desto viktigare. Vardagsresande ur kulturellt perspektiv är dåligt utforskat, och forskningen har dominerats av teknologiska och ekonomiska synsätt. Så kunskap behövs, och som en av förklaringarna till vårt vardagsberoende av bilen lyfter avhandlingen fram människors önskan att varje dag få vara en stund alldeles ensamma och i fred. Det kan man vara i en bil. Men den visar också hur unga människor resonerar när de nu tar avstånd från föräldragenerationens onyanserade bilberoende och bilens dominans i storstadstrafiken.

Som hos många etnologer är avhandlingen ett arbete där empiriskt material får exemplifiera användbarheten i rådande teoribildningar kring socialt och kulturellt liv, i det här fallet modernitetssociologerna Anthony Giddens, Ulrich Beck, Alberto Melucci och Håkan Thörn. Bearbetningen av det empiriska materialet visar på hantverksskicklighet, metodiskt sinne och förståelse för värdet av denna typ av empiri. Författaren skall också ha en eloge för att i så många år, som en doktorsavhandling ofta tar att få fram, förmått att hålla fast vid ett så oglamoröst ämne som vardagsresor är. Det är dock en försiktig avhandling, där författaren avstår från mer långtgående funderingar över möjliga förklaringar till vårt bilberoende.

Intervjuundersökningarna har delvis finansierats som uppdragsforskning, men avhandlingen har i huvudsak en uppdragsgivare – författaren, som med sitt arbete önskar "flytta fram förändringspotentialerna" för en framtida måttligare biltrafik än dagens. I ett kort efterord hoppas Andréasson att en effektiv och lättillgänglig kollektivtrafik i framtiden skall avlasta stora delar av storstädernas onödiga biltrafik. Under arbetets framskridande har Andréasson varit knuten till en av grupperna inom Autumn, det stora tvärvetenskapliga projektet kring bilism, som Emin Tengström startade för ungefär tio år sedan och som nu lever kvar med MACS-gruppen (Man, the Automobile, Culture and Society). Från gruppen har flera avhandlingar kommit.

*Resenärer i bilsamhället* är uppdelad i fyra delar. Den första presenterar ämne, metod, forskningsfält, teoretiska utgångspunkter etc., andra delen beskriver den svenska massbilismens framväxt, den tredje sammanfattar det empiriska innehållet och den fjärde analyserar detta utifrån olika teman.

Andréasson har som många svenska etnologer under 1990-talet ett konstruktivistiskt synsätt men är samtidigt en etnolog med associationer till 1970- och det tidiga 80-talets interaktionism. Även språkbruket med sina formuleringar som "enskilda individers subjektiva uppfattningar och beteenden", att "blottlägga sociala sammanhang" och "socioekonomiskt skilda miljöer" associerar bakåt i tiden. Det visar på etnologins inre sega strukturer och mångfald.

Som vanligt bland etnologer är Andréasson inte ute efter att skapa ny teoribildning utan ser teori som verktyg, ett medel för perspektivering och ett sökinstrument för att förstå verkligheten. Tolkningen av materialet håller sig sedan inom fyra fält.

Han menar att väsentligt för förståelsen av de vardagliga resvanorna är att anknyta till en av hörmpelarna i modernitetsdiskursen, dvs. utvecklingen mot alltmer ökad individualism (något som både Giddens, Beck, Melucci och Thörn tar upp). För den här studiens empiriska material passar detta bra, medan andra etnologer som har använt Giddens ju ibland har varit mer tveksamma. Vidare ser Andréasson det moderna samhällets förmåga till reflexivt tänkande som en möjlighet till förändring, alltså att vi kritiskt vänder och vrider på information (något som återigen Giddens, Beck, Melucci och Thörn diskuterar). Genom ett flöde av expertkunskap med motsägelsefulla budskap lever människor med en ständig känsla av att inte ha tillräcklig information, och det skapar ett ambivalent förhållnings-

sätt till bilen och bilismen. Detta märks i intervjumaterialet. Vidare ser han delar av bilsamhällets framväxt som en parallell till en modern social rörelse i Meluccis och Thörns mening (något som är mindre lyckat men som jag inte kommer att gå in på här, Andréasson var dessutom benägen att hålla med mig under disputationen). Slutligen tar han upp frågor om risk och tillit och anknyter till Becks arbeten om risksamhället, vilka hade stort genomslag i Sverige på 1990-talet. Dessa fyra fält återkommer sedan i den tolkning av empirin, som ligger i avhandlingens sista del.

I fokus är alltså dagligt resande med bil och kollektivtrafik i Göteborg, en stad där bilens dominans är förkrossande och där tre av fyra resor sker med bil, mot hälften i t.ex. Stockholm. Fältarbetsmetoden har varit "den kvalitativa samtalsmetoden" med frågelistan som grund. Intervjuerna har bandats, skrivits ut, bearbetats och analyserats. Vilket är ett jättejobb och där Andréassons metodiska förmåga visar sig. Etnologiskt fältarbete kan ta sig olika uttryck och det empiriska materialet här utgörs av intervjuer enbart, alltså inte deltagande observation eller observation. Författaren eller hans assistent har träffat närmare hundra personer, och dessa har var och en intervjuats en gång under ungefär en och en halv timme. I tolkningen av materialet har Andréasson sedan sökt teman som många har uppehållit sig kring. Det handlar alltså inte om hur människor konstruerar verklighet med ord.

Den första intervjuundersökningen gjordes 1991 och omfattade vardera elva barnfamiljer i två "socioekonomiskt" skilda stadsdelar: Frölunda Torg med sina arbetar- och medelklassfamiljer boende i flerfamiljshus och det välsituerade och befolkningsglesare villasamhället Hovås på vägen mot Särö. Här är bilberoendet stort, och omvänt mindre runt Frölunda Torg med sina goda allmänna kommunikationer. Den andra undersökningen genomfördes 1994 på en stor tjänstemannadominerad arbetsplats i Göteborg. Här formerar sig de kategorier som Andréasson kallar vanebilister och vanekollektivresenärer. Inte förvånande utgjordes majoriteten av vanekollektivresenärerna av kvinnor. Gemensamt för många av vanekollektivresenärerna var att det var ett strategiskt val för dem att bo nära kollektivtrafiklinjer. Många lyfte fram miljöaspekterna som ett skäl till att åka kollektivt. Vanebilisternas vanligaste skäl till att åka bil sammanfattar Andréasson i orden frihet, flexibilitet och effektivitet, och att bilisterna genomgående nämnde tiden de vinner på att köra bil. Det visade sig också att vanebilisterna var uppvuxna i familjer där bil

användes för alla transporter, och att de inte var omedvetna om miljöproblemen med bilismen. Den tredje undersökningen utfördes 1995 tillsammans med etnologen Annika Sjöberg, en av de forskarstuderande vid Göteborgsetnologin, och där 17–18-åriga gymnasister i Göteborg respektive Kungsbacka intervjuades. Ungdomarna har vuxit upp med att skjutas till olika aktiviteter av föräldrarna, men bilens symbolvärde som statussymbol eller vuxenmarkerare är lågt bland ungdomarna. Och bland Göteborgsungdomarna och Kungsbackaungdomar, som uttalat planerar att flytta in till Göteborg, är många ointresserade av körkort och bil. Andréasson menar att ointresset i första hand är ett storstadsfenomen.

De teman som har utkristalliserats ur intervjuerna är följande: Uppväxtens betydelse för hur man använder bil, etablerade bilisters vanor och rutiner när de ensamma sitter i bilen till och från jobbet, bakgrunden till den ambivalenta hållningen till bilkörningen, kvinnors förhållande till bilar, kollektivtrafikresenärers skäl till att inte köra bil dagligen till arbetet samt de ungas avståndstagande till bilistgenerationen.

Temat åka ensam i bilen är centralt och sätter fingret på varför bilister accepterar bilköerna och dessutom bidrar till dem genom att sitta en och en i sin bil. 80 procent av alla bilresor är under en mil i reslängd och lika stor andel är enpersonstransporter, vet man utifrån statistiska undersökningar. Att åka bil är det aboslut vanligaste sättet att förflytta sig mellan hem och arbetsplats, affär etc. I intervjuerna framkom detta också. Många beskrev sina rutinresor som fristunder, och Andréasson talar mycket om bilresenärernas personligt färgade rutiner i sammanhanget. Som att lyssna på radion på morgonen.

Med att få vara ensam och ifred, menar han att de intervjuades uttalanden om frihet skall tolkas, och bilkörning handlar om att få vara i fred, ensam med sig själv. Bilen är en plats där man kan leva ut sin individualism på egna villkor, ett privat rum som man kan göra intimt genom att t.ex. lyssna på band med musik eller föredrag och där man slipper att vara effektiv. Något som också bilreklamen har nappat på.

Bilen är en tillflyktsort, ett ställe att få vara i avskildhet från offentlig miljö, och Andréasson menar att behovet att få bestämma själv över resan har skapat en kulturell barriär mot att nyttja kollektiva färdmedel. Bilen har dessutom blivit så vardaglig att det är dags att modifiera uttryck som att man med bilen vill signalera status, snarare utgör bilen en plats där det djupt personliga och

privata kan beredas plats och levas ut. Så kan alltså senmodernitetens ökade individualism ta sig uttryck.

Jag skulle önska att Andréasson hade reflekterat mera över varför det är så viktigt att få vara ensam. Kanske hade det gått att återvända till några av dem som intervjuats, och bett dem tänka utförligare kring bilkörning. Vad är det som händer med oss när vi kör bil? Varför är vårt behov av att få vara ensamma så stort? Att sitta ensam bakom ratten är också att styra, men styra över vad, över sitt liv kanske. Handlar det bara om att lyssna på radion och raka sig i fred. Har det med stress att göra, med att nordbon i grunden är en ensam skogsvandrar (!), eller sitter vi i bilen och dagdrömmar oss in i verkligheter där vi hellre skulle vilja vara. Att bilen är problemlösande, säger flera som jag har talat med. Och så bilen som en plats att i lugn och ro ställa om sig från familjemiljö till arbetsmiljö, och tvärtom. Bilköran det som en sorts övergångsrit mellan olika livs färer.

Andréasson har valt en mycket konventionell etnologisk metod att bygga upp ett empiriskt material: bandade samtalsintervjuer, där de intervjuade har träffats en gång. Punkt slut. Det är inte säkert att traditionell deltagande observation hade varit den rätta metoden i sammanhanget, men kanske deltagande observation i reflexiv form. Att studera, tänka och fundera över egna resor med buss eller spårvagn under rusningstrafik. Det innebär att varje morgon och kväll trängas, stängas och irriteras av andra människor, och att avsky detta måste också vara ett skäl till att vi föredrar bilen trots bilköer.

Författaren kunde alltså ha gjort mycket mer av detta avsnitt. Men det är också så att varje stort arbete innebär att man till slut kommer till en punkt, sedan orkar man inte längre.

I ett annat tema diskuterar Andréasson de motsägelsefulla budskap som skapar olust kring bilen. Vägled av Giddens tal om fyra olika strategier till att hantera olusten – genom pragmatiskt acceptering, eller med bibehållen optimism, cynisk pessimism eller radikalt engagemang – resonerar han sedan om de pragmatiska och tekniskt bejakande Hovåborna (bilismen behövs för utvecklingen och miljöfrågorna kommer att lösas) och de pessimistiska Frölundaborna, som har ett radikalt förhållningssätt till bilismen och försöker köra bil så lite som möjligt och bosätta sig och i flera fall ha sommarhus där det finns kollektivtrafik. Många vanebilister är, fortsätter Andréasson, optimister och generellt även utvecklingsoptimister, och har socialiserats in under den biloptimistiska perioden, dvs. hans beteckning för tiden från ungefär 1950 till 1970. Andra är

präglade av att ha socialiserats in under den bilrealistiska perioden, tiden efter 1970, och många av dem intar ett radikalt förhållningssätt.

Temat kvinnor och bil är bekräftar annan forskning om skillnader mellan mäns och kvinnors resvanemönster när det gäller vardagslivets organisering och att många kvinnor är mycket beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. För ”karriärkvinnor” är bilen absolut nödvändig. Andréasson konstaterar också att många kvinnor använder bil som ett skydd, de är rädda att ge sig ut på gator och vägar på kvällarna.

Temat om de unga, som markerar mot föräldragenerationen och som förebådar ett framtida flexiblere resemönster, är tillsammans med *Ensam i bilen* det intressantaste temat, och som också hade kunnat utvecklas mer än vad Andréasson gör. De unga har vuxit upp under den bilrealistiska perioden och bland dem finns en bred och väl förankrad uppfattning att inte alls bejaka föräldragenerationens stora bilberoende. Körkort och bil har mist sin stora betydelse, vilket också flera stora statistiska undersökningar visat. Med hänvisning till intervjuerna menar Andréasson att körkortets och bilens symboliska starka ställning definitivt är bruten, även om många ser dess praktiska betydelse. De har inte avskrivit planer på bil för evigt, men det kan vänta.

Andréasson menar att ungdomarna intar ett radikalt förhållningssätt till bilismen, och att det i detta inte finns skillnader på pojkar och flickor eller på ungdomarnas socioekonomiska tillhörighet. Däremot är det framför allt ett storstadsfenomen.

Frågan är bara vad detta betyder för framtiden, när det samtidigt är ett faktum att under de senaste åren har försäljningen av dyra sportbilar varit stor till unga människor och att nedgången i körkortsutbildning kan förklaras i ekonomiska termer. Det har blivit ohyggligt dyrt att ta körkort och många unga människor lever med stora ekonomiska problem. Är allt detta ännu ett uttryck för det framväxande tredjedelssamhället med befolkningen uppdelad i två delar välmående och en del fattiga? I mina ögon är det heller inte ointressant att det just är storstadsungdomarna som tonar ner bilens symboliska betydelse, och jag tolkar detta som ett agerande hos den kulturellt dominerande klassen, som flyttar fram sina positioner genom att ändra innehållet i vad som är kulturellt riktigt. Nu är det alltså ”ute” att ha bil om man är ung, barnlös och bor centralt i storstaden. Det är den del av befolkningen som när de får barn förmodligen flyttar till villa och skaffar två bilar. Å andra sidan innebär dagens höga villapriser att unga,

välutbildade småbarnsföräldrar inte har samme økonomiske muligheter som tidligere att finansiera ett villaköp! Så jag vet inte. Men jag menar att Andréasson skulle haft nytta av att använda "gamle, hederlige" Bourdieu.

Det finns givetvis annat i avhandlingen som också kan diskuteras, men jag stannar vid valet att avsluta texten. Jag saknar en summerande, reflekterande femte del med utförligare resonemang gentemot de teoretiska förlagorna. Själv hade jag knutit an till Ulrich Becks bidrag *The reinvention of politics* i *Reflexive modernization* (Beck, Giddens & Lasch 1994), som finns med i litteraturreferenserna men inte lyfts fram i texten.

Becks tankar är intressanta om än utopiska i förhållande till massbilism och vardagsbilåkning. Reflexiv modernisering innebär enligt Beck självkonfrontation med effekterna av det risksamhälle som inte det industriella samhället kan klara av. Individualism och globalisering är två sidor av samma process som reflexiv modernisering är uttryck för, och innebär att människor hittar nya självklarheter, och avstår från andra. Allt detta får politiska konsekvenser. Politiken bryts upp i sina hierarkier och tappar mark i sina gamla former.

Ungdomarnas avståndstagande från den ohämmade vanebilismen skulle kunna ha diskuterats i detta sammanhang, inte minst eftersom Andréasson hoppas på ett framtida samhälle karakteriserat av en måttligare bilism än dagens. Han vågar sig dock inte på sådana spekulationer, kanske för att arbetet är ett examensprov. Men kanske också för att inom svensk etnologi har det varit vanligt att hålla sig långt borta från politik, inte minst kanske som en följd av att vi är kulturrelativister. Men det har ju också kommit kulturforskare som har reagerat mot denna konsekvens av kulturrelativismen, jag tänker på Renato Rosaldos tio år gamla *Culture and Truth* (1989), och den svensk-danska antologin *Ta fan i båten* (Damsholt & Nilsson 1999). Ingen forskning går fri från politik, menar författarna, och framför allt att man aldrig kan skydda ett arbete från att komma att användas politiskt.

Annette Rosengren, Stockholm

Ninni Trossholmen: *Tid till eftertanke. Kvinnligt pensionärliv ur ett klass- och livsloppsperspektiv*. Etnologiska föreningen i Västsverige, Göteborg 2000. 231 s. English summary. ISBN 91-86838-52.7.

Avhandlingens mål er, når målet struktureres i forskjellige ledd, ganske omfattende. Den vil undersøke

1. hvordan kvinner fra ulike klasser a) håndterer og b) formes av det å bli pensjonist
2. hva livet før pensjoneringen betyr for a) utforming- en og b) opplevelsen av å bli eldre og pensjonist
3. om det er noen forskjell mellom kvinner fra arbeiderklassen og middelklassen og hva denne forskjellen eventuelt består i.

Empirien til denne undersøkelsen er tolv aktive og friske pensjonerte kvinners livsfortellinger. Det er også avhandlingens mål å knytte disse livsfortellingene til overgripende teorier om a) livsform og b) eldretilværelsen og gjennom det å vise hvordan livsform og individuelt livsløp har artet seg. Slutt punktet er å øke vår forståelse av a) tilværelsen som eldre og av b) de teoretiske maktbegrep.

Ninni Trossholmens avhandling er ingen "elendig-hetsbeskrivelse", men tar mål av seg til å vise at friske, eldre kvinner har mange ressurser. Hvordan ressursene utnyttes, henger sammen med hvordan deres liv har vært og hvordan de har forholdt seg til livets tilskikkelser. Verken de positive, men kjedelige, stereotypene av "den svenske tanten" eller folklorens negative stereotyper av den eldre kvinnen som farlig heks, sur eller liderlig kjerring kan anvendes på dagens eldre kvinnelige pensjonister! Denne overbevisningen har Trossholmen fått gjennom sitt forhold til eldre kvinner i familien, men først og fremst gjennom mange intervjuer hun har hatt opp gjennom årene av eldre göteborgere. Respekten for de eldre kvinnene kommer klart fram i avhandlingen. Den skriftlige framstillingen er god og etter endt lesning sitter man igjen med følelsen av at man har lært mye om hvordan friske, kvinnelige pensjonister har det i dagens samfunn. Noe av denne følelsen forsvinner imidlertid når man begynner å gå den etter i sømmene som en doktoravhandling, og jeg skal i det følgende ta opp en del problematiske punkter.

Til avhandlingen har Trossholmen valgt et engere utvalget av tolv kvinner som fordeler seg på seks fra middelklassen og seks fra arbeiderklassen, definert slik