

*Drömmen om bilen.* Barbro Bursell & Annette Rosengren (red.). Fataburen 1997. Nordiska museets förlag, Stockholm 1996. 295 s., ill. ISBN 91-7108-411-8.

Utan bilen stannar Sverige, är en välkänd slogan. När jag läser boken *Drömmen om bilen* slår det mig att den devisen kraftigt undervärderar bilens betydelse och mening i det svenska samhället både historiskt och idag. Bilen betyder oändligt mycket mer. Den primära egenskapen hos bilen är många gånger inte ens dess förflyttningspotential. Bilen kan ibland vara en uppfyllare och förmedlare av, samt ett uttrycksmedel för, en rad varierande känslouttryckningar. För den teknikintresserade är bilen ett utmanande problem att lösa. För nostalgikern är bilen ett objekt att vårda. För renoveringsfantasten blir varje lada på landet en potentiell guldgruva. Raggarens förhållande till bilen är i det närmaste symbiotiskt. Bonden på landet såg vid sekelskiftet bilen som ett hot. För många av dagens pendlare är bilen i första hand ett privat rum där man får vara för sig själv.

*Drömmen om bilen* visar att förflyttningsegenskaperna som bilen har, i vissa fall, i praktiken uppfattas som en marginell bonus som man får på köpet. I bilens barndom gick det länge mycket snabbare att färdas med andra fortskaffningsmedel och det smidiga resandet var heller inte de tidiga bilförsäljarnas främsta argument. Även idag är det på många platser ofta lättare att ta sig fram med andra medel än med bilen. Bilen är med andra ord väldigt mycket mer än en låda på hjul ämnad till horisontella förflyttningar från en punkt till en annan. Bilen har på många sätt blivit själva förutsättningen för och är faktiskt en av medskaparna till det moderna samhälle som vi tar för givet idag. Bilen påverkar livet för alla, även för dem som ingen bil äger. Bilens historia är vår historia, det kan man konstatera efter att ha läst *Drömmen om bilen*.

1990 började man på Nordiska museet planera ett forsknings- och insamlingsprojekt som skulle handla om bilen och massbilismen i Sverige. Det visade sig, konstigt nog med tanke på bilens utbredda påverkan på den moderna människans samhälle och liv, vara ett outforskat ämne. I Göteborg och i Trondheim pågick några olika tvärvetenskapliga projekt kring bilen och bilismen, i övrigt var det magert. Nordiska museets

forskningsprojekt "Bilen som ting och bilismen som livsform" bygger på etnologiskt fältarbete och bearbetning av tidigare insamlat material kring introduktionen av bilen i Sverige. Detta tillsammans med några mindre, riktade studier har bidragit till och resulterat i utställningen "Bilen". Fataburen 1997 bygger på samma tema. Boken har blivit till i samarbete med några av forskarna i de projekt om bilen som pågår i Sverige och Norge.

Boken inleds med en betraktelse över bilens plats i ett framtida samhälle. Ermin Tengström skriver att bilen i västvärlden blivit ett allvarligt problem. När samma utveckling nu sprider sig till Asien och andra tidigare utvecklade områden visar sig samma problem där smärtsamt tydligt. Rätten att individuellt kunna förflytta sig är djupt rotad i nutidsmänniskan och bilen är starkt knuten till den moderna västerländska livsstilen. Detta för med sig, menar förf., att bilens framtid inte kommer att bestämmas av teknisk utveckling eller politiska beslut. Det handlar istället om kulturella processer. Debatten om bilens roll i framtidens samhälle kommer, med tanke på detta, att bli mycket hetsig och känslös.

Bilens historia går inte mer än ca 100 år tillbaka. Gert Ekström beskriver i sin artikel hur bilen "uppfanns" och hur den spred sig över världen. Bilen är inte en uppfinning som konstruerats på ett ställe vid ett tillfälle. Bilen är mer en idé och ett behov som vid en viss tidpunkt, då tekniken och kunskapen finns, växer fram på olika ställen samtidigt. En lustig och förvånande iakttagelse är det faktum att elbilens historia är lika lång som bensinmotorerna. Debatten om alternativa bränslen är med andra ord jämgammal med bilen och därmed inser man lätt varför frågan är så svårlöst.

Bilens introduktion i Sverige blev ingen hejdundrande klang- och jubeltillställning. På en industriutställning i Göteborg 1891 visades den första bilen, en Peugeot, upp. Denna händelse kommenteras endast i förbifarten av tidningarna och bilens vidare öden i Sverige är okända. Först runt 1907 börjar bilen på allvar utnyttjas av svenskarna. Det stora flertalet av folket höll ändå länge fast vid sina hästar. Bilen "drabbade" landsbygden på ett ganska brutalt sätt i början, skriver Vendela Heurgren i sin artikel. Den var vid introduktionen "till stort förtret för både människor och djur", skrev en informant (i svaret på en av Nordiska museets

frågelistor, som Heurgrens artikel bygger på). Bilarna skrämde hästarna och i takt med att bilarnas antal ökade kom kampen om vägarna att intensifieras då det ålåg varje bonde att sköta sin bit av vägen. 1903 bildades en intresseförening för bilägare, KAK, som arbetade för att bilen skulle bli lika uppskattad som cykeln (som också mött motstånd i början). En av klubbens uppgifter var att i god tidsanda uppfostra förarna till att bli goda bilister. I *Svensk motortidning* kunde man då läsa "Är automobilen en lyxvara? Frågan måste besvaras med ett bestämt nej!". Sakta men säkert började även bönderna inse nyttan med bilen, även om det dröjde till efter andra världskriget innan bilen definitivt fick sitt genombrott.

Ett annat viktigt bidrag till arbetet med att göra bilen populär utfördes av Svenska vägföreningen. Pär Blomkvist är historiker och kommer delvis att behandla denna speciella sammanslutning i sin avhandling. Han skriver att föreningen till sin struktur var en mycket diffus lobbygrupp bestående av ingenjörer, politiker, landshövdingar och näringslivsföreträdare. Idag skulle man kanske ifrågasätta det faktum att beslutsfattarna utövar lobbyverksamhet på sig själva! Det fanns ett fungerande transportsystem med hästar och tåg och bilen var inte ett självklart val, motståndet var stort och bilen uppfattades av folket som en onödig lyxvara för överklassen. Vägföreningens arbete kunde inte byggas upp kring bilens tekniska överlägsenhet, man talade istället för bilens självklara roll i framtidens Sverige.

När vi kommer in i 50-talet har bilen definitivt hittat fram till svenskarnas hjärtan och en viktig händelse som för många är förknippat med just 50-talet, är den första bilsemestern. Claes Johanssons artikel är sprängfylld med nostalgi. Bilkartor, rattmuffar, campingset och många andra outhärliga prylar som efterfrågades av hugade semesterpionjärer, blandas med minnen. Den mest fantastiska "grejen" av alla är biltältet: "Touri Camp – för härliga semesterresor och söndagsutflykter!" Tältet marknadsfördes i hurtig 50-talsretorik som utmärkt för "camping, jakt, fiske, vetenskapliga expeditioner, utlandsresor, safaris m.m."!

Vägen och vyerna som passerar utanför bilrutan presenteras kärleksfullt och stämningsmättat genom Olle Wilsons bildval – en kavalkad av typiska svenska vägbilder. Anmärkningsvärt träffande är bilden med texten: "Hamb. + Pomf. + Läsk 49:–." Vägskyltarnas

meddelanden måste ibland förkortas för att hinna läsas av förbipasserande bilister. Wilsons bilder bär på ett visst mått av vemod. De mindre samhällen som idag snabbt passeras blir till sorgliga monument över en svunnen kultur. Idag hyllas istället snabbhet, föränderlighet och ekonomisk vinst men det ges litet eller inget utrymme alls för eftertänksamhet och medmänsklig empati. Mats Landin presenterar i en anslutande artikel också bilder med typiska vägmotiv, de är nostalgiska och ganska suggestiva. Det finns inga bilar på bilderna men motiven är ändå omisskännligen bilrelaterade. Jag vill i anslutning till detta även nämna att hela boken genomgående är rikt illustrerad med mycket väl valda bilder. För den som är intresserad eller bara road av bilder med bilar kan jag dessutom varmt rekommendera Peter Segemark och Olle Wilsons bok: *Autofokus, Bilar och folk fotograferade av Gunnar Lundh 1930–1960* (Nordiska museets förlag 1997). Den boken kompletterar väl *Fataburens* tema för 1997.

Vägen – en skapelse i tid och rum, heter Anders Hoults artikel. Han har jämfört två gamla reseskildringar från 1922 och 1956 från gamla riksväg 12, med en egen resa på samma väg idag. Att någonting har hänt är kanske inte så förvånande. Artikeln knyter väl an till Blomkvists bidrag om vägföreningen och här visas tydligt hur omvälvande bilens möte med det gamla bondesamhället blev. Vägföreningens inflytande över alla medborgares vardag visas i artikeln. Vägen som föreningen värnade om, har utvecklats från att vara en del av landskapet, eller åtminstone ett inslag underställt detsamma, till att bli herre över naturen. Idag är det vägen som bestämmer naturen och landskapet och inte tvärtom.

Annette Rosengrens artikel om raggarna är ett mycket fascinerande inslag. Det behandlar en grupp människor, eller rättare *män*, som lever sina liv genom bilen. Hela deras tillvaro är underställd bilens möjligheter och begränsningar. Rosengren beskriver raggarföretaget från 50-talet fram till idag. På många sätt har det förändrats. Den moraliska paniken som raggarna utsattes för i början, på 50- och 60-talen, har idag förbytts till harmlös beundran för de fina bilarna och viss närrynning åt fasthållandet av gamla "hederliga" manlighetsideal. Det som var provocerande då ses idag som ett tryggt inslag i småstadens sommar- och helgliv.

Bilen som tävlingsredskap är en mycket utbredd

företeelse i Sverige, skriver Anders Tunberg. Bilspporten har en drygt hundraårig historia i vårt land och även om svenskarna idag inte har något stort namn i den internationella rallysporten så är tävlandet en stor publiksport. Svenska rallyt är faktiskt landets publikmäsigt största enskilda sportevenemang.

*Drömmen om bilen* är verkligen heltäckande och belyser alla aspekter på bilen som man kan tänka sig. Olle Hagman har tittat på bilreklamens varierande budskap från 50-talet fram till idag. Reklamen följer tydligt en allmän trend i förhållandet till bilen. På 50-talet beskrevs bilen som en ren nyttoprodukt för hela familjen. Idag handlar bilreklamen om körglädje och image samt inriktar sig på den ensamme föraren.

"Ensam i bilen", heter också Håkan Andréassons bidrag. Bilen, som skapades för att möjliggöra praktiska och snabba förflyttningar, är idag för många ett mycket viktigt rum för avskild ensamhet. För många är bilresan dagens enda möjlighet att vara för sig själv, på sina egna villkor. Idag är det många gånger väldigt mycket smidigare och billigare att åka kollektivt, ändå väljer påfallande många att ta den egna bilen till arbetet. Andréasson menar att schablonbilden av bilen som "statussymbol" eller "penisförlängare", måste omvärderas. Bilen är idag en så pass vardaglig företeelse att sådana saker förmodligen har marginell betydelse. Han hävdar istället att: "Den kanske viktigaste /förklaringen/ utgörs av det faktum att bilen istället utgör en plats där individualiteten (det privata) kan levas ut. Den är snarare en plats för introverta än extroverta handlingar." Detta är en mycket dåligt utforskad aspekt av bilåkandet. Det borde vara viktigt, inte minst för samhällsplanerare att ta till sig denna kunskap. Andréassons slutsats borde rimligtvis påverka benägenheten att åka kollektivt. Det måste också vara ett tecken på det moderna samhällets brister, när man ser sig tvingad att välja bilresor i trängsel och hets för att få vara för sig själv.

Genom hela boken översköls läsaren av olika aspekter på bilen och vägarnas betydelse för vår vardag och kultur. Därmed är det naturligt och logiskt att avsluta boken med Wera Grahns artikel om ett liv utan bil. Är det överhuvudtaget möjligt att leva ett tillfredsställande liv utan bil idag? Ja, svarar Sten och Lisa i artikeln. Även om samhällsplaneringen idag utgår från att alla har bil, så är det möjligt att leva ett gott liv utan bil, men

det krävs att man planerar tillvaron väl. Förvånande är kanske att ingen av de fyra intervjuade familjerna valt bort bilen p.g.a. dess miljöförstörande egenskaper. Valet att ej äga bil utgår istället från ett motstånd mot det oreflekterade användandet av bilen. Kostnaderna som bilen medför avskräcker också. Med planering av sitt boende och sina resor samt inte minst anammandet av en långsammare livsstil, är det möjligt att leva ett gott liv utan bil.

Den avslutande artikeln tycker jag visar på en stor paradox i fenomenet bilen. Bilen infördes motvilligt i vårt land uppifrån, men utvecklades ganska snabbt till att bli en förutsättning för ett normalt liv. Bilen har många fördelar: frihet, snabbhet, smidighet och rörlighet, men vilket pris får vi betala? Idag är det ingen som på allvar talar om bilens negativa sidor, utöver utsläppen av miljöfarliga ämnen. Och en sådan sak som att bilresan, för vissa människor, är dagens enda möjlighet till eftertanke och avskildhet borde bli en viktig tankeställare. Med rörligheten, snabbheten och smidigheten kommer kraven på att utnyttja detta till fullo och vi har i slutändan inte vunnit något. Vad är det för mening med att göra en tidsvinst när man inte kan använda tiden till något vettigt?

*Eddy Nehls, Lerum/Umeå*

Stella Westerlund & Barbara Johnson: *Emma Lundbergs trädgårdskonst*. Nordiska museets förlag, ingår i Moviums serie Stad & Land nr 146, Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp. Stockholm 1997. 224 s., ill. ISBN 91-7108-414-2.

Perioden omkring sekelskiftet är mycket intressant ur trädgårdshistorisk synvinkel. Det nya tänkandet som då uppstod kring relationer mellan bostad och trädgård har präglat utvecklingen under hela 1900-talet. De nya idéerna handlade om rummens funktioner, både rummen i husen och i trädgården, samt om kompositionen av växternas färger och former i rabatterna. Gertrud Jekyll var den trädgårdsskapare och trädgårdsskribent som blev mest känd både i sitt hemland England och utomlands.

I Sverige är trädgårdar från sekelskiftet, liksom från