

# RECENSIONER

Niklas Ingmarsson: *Bilkultur i Malmö. Hur en bilstad blir till*. Gidlunds förlag, Hedemora 2004. 163 s., ill. ISBN 91-7844-660-0.

Få företeelser har som bilen stått i fokus för 1900-talets stadsplanering. Som hot alternativt möjlighet kan den knappast underskattas. Inget kommunikationsmedel har varit viktigare för den moderna stadens utveckling. Det finns med andra ord poänger att hämta genom att skriva en stads historia sedd ur bilistens perspektiv snarare än arkitekters och ingenjörers. Antikvarien Niklas Ingmarsson har tagit sig an Malmö under 1900-talet just genom att se stadsutvecklingen med utgångspunkt i de krav på framkomlighet, handel och service som bilismen ställt.

Ingmarsson inleder sin bok *Bilkultur i Malmö* med en historia om det tidiga 1900-talets bil, opraktisk och otillförlitlig och körd av sportmän. Bilismen hade vid denna tid begränsad påverkan på staden och stadslivet. Ännu på 1920-talet fanns det anledning att titulera sig "Bilegare" i telefonkatalogen. Men efter 20-talets krisår blev bilens närvaro allt vanligare och påtagligare. I stadsbebyggelsen tog den framförallt gestalt i det stråk av bilhandlare som först låg längs Östergatan och under 1930-talet flyttades till Lundavägen, där det 1949 kröntes av Philipsons funktionalistiska bilpalats.

Det var först under efterkrigstiden som bilen fick konkret och radikalt fäste i staden. Nya stadsdelar byggdes men också ingrepp i befintlig bebyggelse gjordes med hänsyn till bilismen och framkomligheten. Ingmarsson läser trafikplaner från 1940- och 50-talen, med viss ironisk självklarhet, som barn av sin tid. Optimism och naivitet inför de problem som en ännu okänd massbilism skulle föra med sig präglade planerna. 1960-talets rekordår blev delvis annorlunda, kanske mest beroende på att planinstrument och byggsektor nu hade tillräckliga muskler för att genomföra en bilburen stad.

Parallellt med dessa gigantiska investeringar formulerades alternativ till bilstaden, alternativ som knappast fick någon tillämpning i förorterna men som i den gamla stenstaden kunde omsättas i praktisk trafikplanering.

Gågator, enkelriktning, cykelbanor etc. kom till stånd samtidigt som den tidiga bilismens arkitektur – mackar och bilhallar – lämnade den centrala staden.

I den här boken, som i många andra, framstår bilismens historia i ett nostalgiskt skimmer fram till 1960-talet då bilstaden blev verklighet. Författaren tycker nog att det var bättre förr. Mackarna och bilarna var finare på 1950-talet. Å andra sidan distanserar han sig från stadsplaneringen under samma tid.

Denna tveeggade inställning är kanske inte så svår att dela. Men boken hade vunnit på om dubbelseendet inte hade kommit till uttryck i ironiska glidningar och allt för många med-facit-i-handkommentarer. Delvis förefaller det som om författarens syn på det han skriver om är omedveten. I alla fall att döma av språkbehandlingen. Texten är väl pratig, stundtals kåserande, och hade varit betjänt av en redigering. Och hade en redaktör fått tag i manus hade givetvis en litteraturlista lagts till. Varför inte erbjuda en intresserad läsare att ta sig vidare?

Styrkan i boken är just anslaget, bilismen som "stadsbyggare". I efterkrigstidens förortsbyggande förefaller detta ganska okomplicerat i sin tydlighet och sitt genomslag. Men hur den äldre stenstaden förmåddes samverka med bilstaden är en mer komplicerad fråga. Logistiken och genomflödet var och är en svårighet att lösa. Det är en sida av saken. Den andra berör ett slags stadens scenografi av garage, parkeringshus, trafikljus och bensinstationernas skärmtack och ljusreklam. BP, Caltex, Gulf, Shell och Esso. Denna scenografi fångas fint av bokens fotografier och bildkommentarer.

Lars-Eric Jönsson, Lund

*Minne och myt. Konsten att skapa det förflytna* (Vägar till Midgård 5). Åsa Berggren, Stefan Arvidsson & Ann-Mari Hållans (red.). Nordic Academic Press, Lund 2004. 221 s., ill. ISBN 91-89116-75-5.

Hur förhöll man sig till det förgångna i förhistorisk och historisk tid, och hur förhåller vi oss idag till händelser