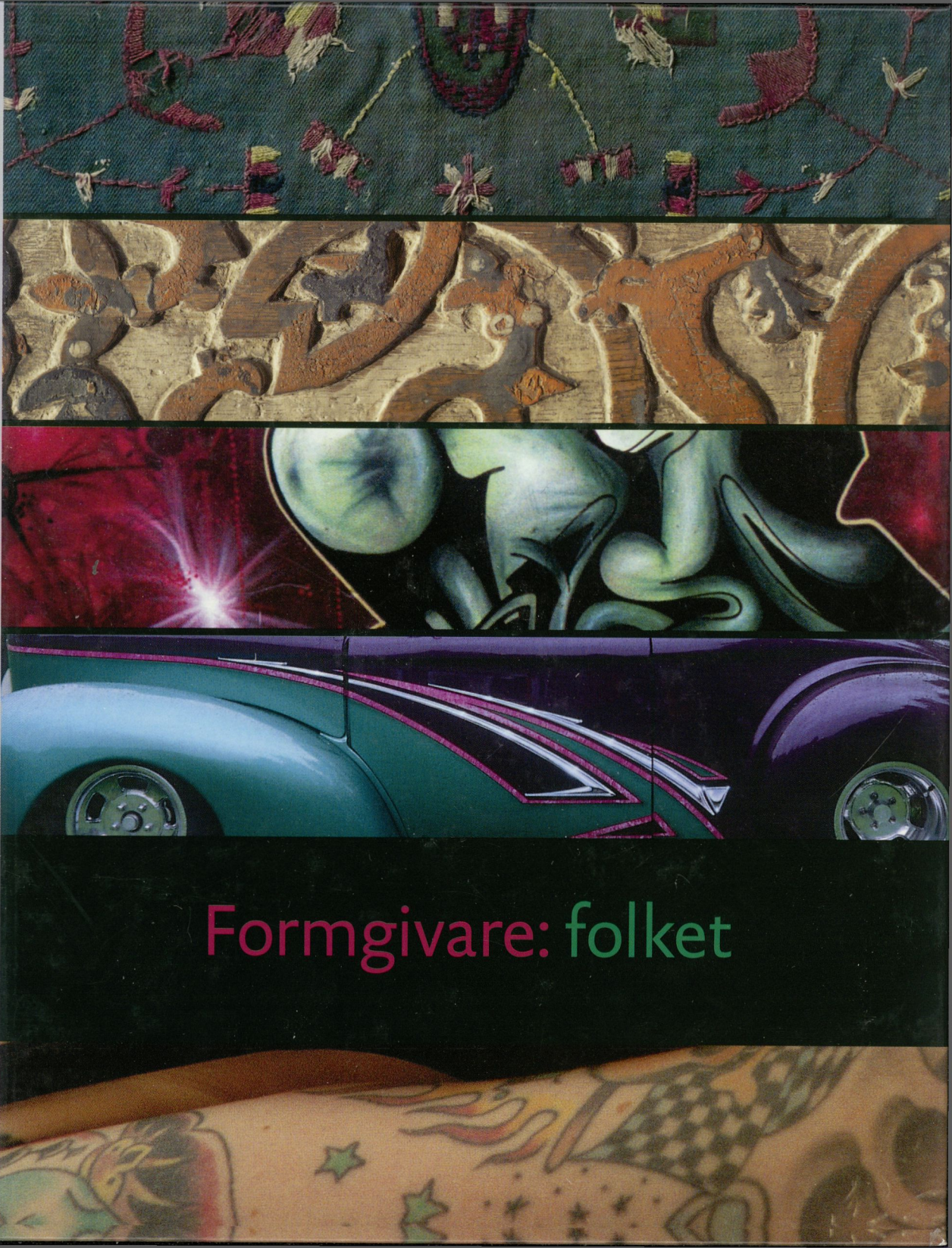




Formgivare: folket

Formgivare:
folket

FATABUREN 2005

Formgivare: folket

NORDISKA MUSEETS OCH SKANSENS ÅRSBOK 2005



FATABUREN Nordiska museets och Skansens årsbok, är en skatt av kulturhistoriska artiklar som publicerats under mer än ett sekel.

Årsboken började som ett häfte med rubriken »Meddelanden«, redigerat 1881 av museets grundare Artur Hazelius för den stödjande krets som kallades Samfundet för Nordiska museets främjande. 1884 publicerades den första kulturhistoriska artikeln och när publikationen 1906 bytte namn till »Fataburen. Kulturhistorisk tidskrift« kom de vetenskapliga uppsatserna att dominera innehållet. Från och med 1931 fick årsboken Fataburen en mer populär inriktning och i stora drag den form som den har idag. Fataburen har sedan dess förenat lärdom och sakkunskap med syftet att nå en stor publik.

Fataburen är också en viktig länk mellan Nordiska museet och Skansen, två museer med en gemensam historia och en gemensam vänförening. Varje årsbok har ett tematiskt innehåll som speglar insatser och engagemang i de båda museerna, men verksamhetsberättelserna trycks numera separat och kan rekvideras från respektive museum.

Ekonomiskt stöd från Nordiska museets och Skansens Vänner gör utgivningen av Fataburen möjlig. Till årets bok bidrar även Vera och Greta Oldbergs Stiftelse.

Fataburen 2005
Nordiska museets förlag
Box 27820
115 93 Stockholm
www.nordiskamuseet.se

© Nordiska museet och respektive författare

Redaktör Christina Westergren

Medredaktör och sakkunnig Johan Knutsson

Bildredaktör Peter Segemark

Omslag och grafisk form Lena Eklund

Omslagsbilder ur boken

Foto s. 38–39 Peter Segemark, Nordiska museet (överst), Daniele BUETTI (se vidare s. 41–42), Gunnar Bergkrantz (stora bilden).

Foto s. 90–91 Marie Andersson, Skansen (överst), Peter Segemark, Nordiska museet (övriga).

Foto s. 198–199 Jämtlands läns museum (överst), Annette Rosengren, BilderBenkt i Orsa (stora bilden).

Tryckt hos Fälvh & Hässler, Värnamo 2005

ISSN 0348 971 X

ISBN 91 7108 498 3

Inom ramarna för industrisamhällets folkkonst

Hot rod = Unikt fordon byggt och hopsatt av äldre bildelar efter ägarens personliga smak, baserad på en avancerad kombination av estetik och teknik. Ram och kaross skall komma från amerikansk bil tillverkad före 1949. Byggdes ursprungligen som billig tävlingsbil, därav den starka motorn, det sänk-

ANNETTE ROSENGREN

är fil.dr och intendent vid Nordiska museet. I ett av sina forskningsprojekt, i utställningar och böcker har hon behandlat bilens betydelse.



T-hot, byggd som T-Ford Roadster 1923, fotograferad i samband med Big Power Meet i Västerås 1992. Foto Annette Rosengren.

ta taket (när tak finns), ofta breda bakdäck och avskalandet av detaljer som stötfångare, kromlister, utanpåliggande handtag och ibland skärmar. Efter andra världskriget blev fordonen egendesignade bruksbilar och identitetsobjekt för unga män i Kalifornien. En av de vanligaste modellerna är byggd som roadster – dvs. öppen och tvåsitsig – med delar från bl.a. Ford- och Chevroletmodeller från 1920- och 30-talet ihop med modernare, trimmad motor. Hot rods introducerades i Sverige på 50-talet genom amerikanska biltidningar. De första fordonen med det namnet skall ha byggts i Stockholmstrakten i slutet av 50-talet men många av 30-talets tävlingsfordon i vårt land byggdes på samma princip.

Street rod = Egentligen samma sak som hot rod men är byggd med modernare komponenter, har tak och är bekvämare att åka i.

Konst och kultur

Folkkonst är något som alltid skapas, något som är ständigt närvarande, ständigt i förändring och som till sitt uttryck är i dialog med tid och plats. Ungefär så har den amerikanske folkloristen Henry Glassie definierat folkkonst i olika sammanhang, och hans arbeten har spritts inom den anglosaxiska världen.

En ofta använd definition av folkkonst är att den i form och mönster bygger på tradition, varierar regionalt, skapas i strävan efter perfekt form, lever och utvecklas i dialog med en social omvärld och att den inte är baserad på formell skolning. I Sverige har den dominerande inställningen varit att folkkonst hör samman med det förindustriella samhällets tillverkning och material, främst trä, skinn, lera och textil. Under senare år finns



»Sweet Little Rock'n Roller«, en Ford Tudor 1937, vald till Sveriges vackraste hot rod 1997. Vandringspriset delas ut av bilbyggarrhobbys ledande tidskrift *Wheels*. Bilens ägare och skapare är Örjan Bergman från Säter i Dalarna. Motorn är en Chevrolet 350 med kolvar, kamaxel, insug, förgasare m.m. inköpta från USA och trimmad till 400 hk. Invändigt är bilen modern med högryggiga Saabsäten och elektroniska fönsterhissar. Bakaxeln är stel och kommer från en Camaro. Bilen tog tio år att bygga. Generellt är dessa bilar oersättliga och något som ägarna är väldigt rädda om. Foto Peter Segemark, Nordiska museet.



tecken på uppmjukning så att folkkonst även kan innefatta industrisamhällets material, form och verktyg.

Fordonsbyggandet är ett av flera uttryck för modern folkkonst och hot rods och street rods hör till det främsta och exklusivaste. Fordonens former, mönster och material är styrda av 1900-talets konsumtionssamhälle, materialen är övervägande järn och plåt och verktygen skruvmejslar, hylsnycklar, svetsagregat, metallsvavar och liknande. Till skillnad från allmogesamhällets folkkonst men i linje med det moderna samhällets globala räckvidd har de regionala variationerna ersatts av internationellt giltiga formspråk. Från början en amerikansk företeelse syns fordonen numera ofta på svenska sommarvägar och på bilutställningar och möten för entusiaster. Södra Dalarna med sin verkstadshistoria är kanske den del av landet där hobbyn är mest utbredd i förhållande till invånarantalet.

De ombyggda bilarna plockas samman av delar från olika fordon och förändras genom att t.ex. tak och kaross sänks och karossen »strippas« från diverse detaljer. Byggarna återskapar och omskapar former och detaljer från den amerikanska massbilens barndom och ungdom, dvs. 20-, 30-, 40- och 50-talen, och kombinerar formerna med kraftigare motorer. Strippningen går tillbaka på tävlingsfordon, där onödiga detaljer tas bort för att göra fordonen lättare. Bilarna görs till en skönhetsupplevelse men skall också ge intryck av lurande snabbhet. I en tidigare och mer rent funktionell form användes hot rods vid tävlingar på Kaliforniens saltöknar under mellankrigstiden.

En klassisk hot rod eller street rod utgår ofta från ram och kaross till Ford 1932, A-Ford från 20-talet eller Chevrolet från 30-talet, som tillverkades i mycket stort antal och var relativt billiga. Karossens yta och linjer är centrala liksom motorns po-

tentiella kraft. Bilarna görs för att åka med under sommaren och för att ställas ut. Utställningarna och mötena runtom i landet är många under sommarhalvåret. Fordonen växer fram ur tusentals timmars garagearbete och i en social omvärld av likasinnade som besöker varandra, resonerar och diskuterar, bläddrar i biltidningar, åker på utställningar. Slutfinishen är viktig och fordonet lackeras i en bjärt färg samtidigt som inredningen gärna får luxuösa drag.

Många män i landsorten har berättat att intresset startade i unga år ihop med lusten att skruva sönder och sätta ihop allt från väckarklockor till cyklar och mopeder. Den tidiga tekniska lusten är något man är stolt över att ha, den ingår i självbilden och är en bekräftelse på personlighet och identitet.

Hot rod- och street rod-byggandet knyter an till en folklig bilmekarkultur. Där ryms både de som bara byter avgassystem och bromsbackar och de som gör omfattande om- och nybyg-



Reservdelsmarknad, så kallad swapmeet, i samband med årliga Big Power Meet i Västerås i juli. Foto Annette Rosengren 1992.

gen liksom renoveringar/restaureringar av äldre bilar och motorcyklar utan att egentligen ha detta som yrke. Bilmekande i allmänhet handlar naturligtvis om att spara pengar men också om att kunna utföra något med händer och huvud och känna tillfredsställelse över det.

I synnerhet bilbygge, men också renovering och restaurering av äldre bilar, innebär att forma och skapa med egna händer, uppgiften är ett möte mellan tanke och utförande liksom mellan avsikt och motstånd. Glädjen är sinnlig och förknippad med att »röra vid«. Många forskare inom folkkonst- och folkloretadition har konstaterat att arbete med att forma, skapa och klara av medför ett intensivt engagemang där alla sinnen tas i bruk. Det stimulerar, ställer frågor, utmanar och ger en känsla av kontroll över kaos. Arbetet kan handla om att sätta in en renoverad motor, plocka isär och renovera en växellåda, demontera en kaross, ersätta en rostangripen plåtdel med ny plåt, förändra en fyrdörrars sedan till en tvådörrars bil med utdragna former, eller förbereda en lackering. Med välfärdssamhället och mer fritid har följt oräddheten och övertygelsen om att nya och oprövade idéer kan genomföras.

Intresset för originalversioner av USA-bilar från 1950- och 60-talet och för hot rods är ofta sammanvävt i en och samma person. Men utanför den egna subkulturen har bilarna länge betraktats som vulgära och identifierats med misskötsam ungdom. Inom veteranbilshobbyn, som mer varit en medelklassföreteelse, har hotrodbyggandet setts som något som förstör gamla fordonsobjekt, som istället borde renoveras.

Det tidsödande och kravfyllda byggandet av hot rods och street rods liksom det omfattande renoverandet/restaurerandet av äldre fordon utförs av en elit inom »bilmekarvärlden«. Men

behovet att vara kreativ är allmänmännskligt även om det tar sig olika uttryck.

Erövrade kunskap

I bakhuvudet hos bilbyggaren och bilrenoveraren/-restaureraren finns tanken att otaliga använda och nötta ting kan brukas på nytt. Visionen finns hur det färdiga objektet skall se ut men bilden av fordonet blir detaljrikare med arbetets gång. För bilbyggarens inre blick skymtar den färdiga tak- och karossänkta bilen med breda bakdäck omslutna av breddade skärmar, med sin starka motor och sina förstärkta bärande delar, sin färgsättning, inredning och eventuella elektronik. Bilden/visionen modifieras med nya idéer och kunskaper under arbetets gång och blir till slut ett realiserat verk.

När Per Fredriksson i Hedemora berättar om sina framtida hot rods tänker han sig numera fordon i stil med dem som gjordes i 50-talets Kalifornien. Han vill inte ha senare tiders elektronik och sänkningen av tak och kaross skall vara modest, om ens någon. I stort är visionerna klara och i hans stora hobbyverkstad finns ramar, chassin och karosser för kommande fordon. Men i smått kommer detaljerna att ändras under den mångåriga byggperioden. Medan Per är lite av en nostalgiker vill andra ha modernare, bekvämare street rods med elektronik och insprutningsmotor.

Många unga män i Sverige har gått omkring med inre bilder av bilar de skulle vilja ha. Men kunskaperna för att realisera detta måste erövrats och växa fram och de har ofta startat med enklare ombyggen av billiga äldre inhemska Volvomodeller. Den bil man bygger själv blir alltid ett unikt lärdomsobjekt och



Per Fredriksson i sin A-Ford Roadster Pickup, byggd i Kalifornien omkring 1950 och importerad till Sverige fyrtio år senare. Den blev stående i ett garage och bevarades därför i orenoverat och ursprungligt skick. Karossen är en Ford Roadster Pickup 1928, ramen från en Ford 1934, bakaxeln från en 40-talsford, flak och skärmar från en Ford Pickup 1932. Huvsidorna kommer från Cadillac 1935, huven är enkelt hemmagjord av rullad plåt. Främre stötfångaren är från en Oldsmobile 1940, den bakre från en Ford 1949, ratten från en Pontiac. Motorn är en sidventils Ford V8 från 1940-talet med Edelbrocktoppar och Tornadoin sug med dubbla Strombergsförgasare. Topparna, förgasarna och insuget var moderna när de sattes in runt 1950. Foto Rolf Carlsson 1995.

något han eller hon känner och kontrollerar på ett helt annat sätt än en färdigköpt bil. Den ombyggda bilen är dessutom unik och finns bara i ett exemplar, och den blir både kunskapsprov och identifikationsobjekt.

Ombyggda bilar såväl som renoverade/restaurerade fordon visas upp för andra i garage, på gatan eller vägen och på utställningar. Kraven för högsta betyg har ökat genom åren och påverkat entusiasterna i takt med att deras kunskaper ökat. Så noga som Per Fredriksson ville vara när han för tio år sedan var upptagen med att renovera en Cadillac från 1953, var han inte när han som sjuttonåring renoverade samma bil. Arbetet brukar ta många år.

Kompetensen får växa fram i en växelverkan mellan vad huvudet tänker ut och händerna gör. När den unge bilbyggaren Johan i Långshyttan i Dalarna byggde sina »epor« på 90-talet av gamla Volvomodeller och i enlighet med regler om vad man får köra före 18-årsåldern, motsvarade dessa inte hans inre bild



Klassisk epa-traktor
i Säter, Dalarna, dvs.
ombyggd Volvo Duett
tillåten att köra från 16
års ålder. Foto Johan
Knutsson.

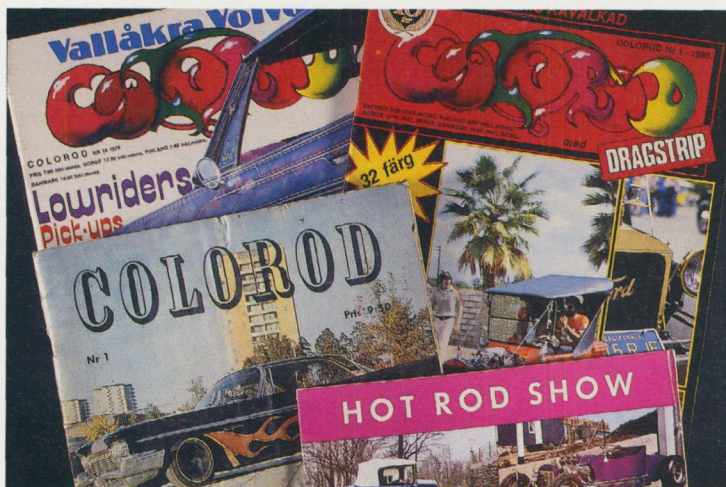
av verkligt »fina« fordon. Drömmen var en kraftigt omdesignad Mercedes Benz som han sett i en biltidning. Sedan länge hade då bilombyggandet vidgats till att omfatta inte bara amerikanska fordon utan även bilar av europeisk och japansk tillverkning. Men eporna var vad han klarade av då, de var en förberedelse som gav honom kompetensen att skapa ett mer avancerat objekt om intresset skulle bestå.

Bilhobbyn som helhet – och inte minst den motorhistoriska sidan av hobbyn – växte starkt under 1900-talets senare hälft och stimulerades och utvecklades av biltidningarnas artiklar, reportage och utställningsarrangemang. Böcker och tidningar har varit studiematerial i ett brett kunskapsbygge. En del har rest till USA där de sökt upp miljöer de läst om och spårat sig fram till bilar, reservdelar och tillbehör, som de ordnat frakt för till Sverige.

God konst

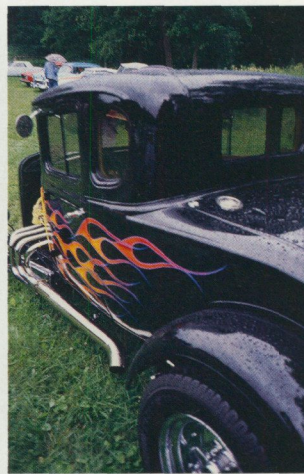
I inget annat europeiskt land har som i Sverige hot rod-byggandet en sådan kvalitet, demokratisk bredd och omfattning i förhållande till folkmängden. Förklaringarna tros vara många: vår relativt höga levnadsstandard och våra höga ungdomslöner under årtiondena efter kriget, våra genom emigrationen och sedan länge etablerade kontakter med USA samt USA:s frammarsch på många kulturella plan i Europa efter kriget där Sverige var väldigt mottagligt. Jag tror också man skall se betydelsen av att Sverige haft ett demokratiskt samhällssystem där allas rätt till kultur och meningsfull fritid fått utrymme.

Hobbyn i stort är starkt mansdominerad och omfattar tekniskt intresserade män inom alla samhällsklasser och över hela



Tidningen *Colorod* startade 1970 som den första svenska tidningen som helt ägnades åt hot rods och andra amerikanska bilar som användes av ungdomar i 1950-talets Kalifornien. Tidningens grundare hörde till de främsta entusiasterna och arrangerade på 1960-talet Sveriges första hotrodutställningar. De ägde rum i Ostermans Marmorhallar i Stockholm. Foto Peter Segemark, Nordiska museet.

landet. Men intresset för just amerikanska bilar har en grund i raggarkulturen och rötter i arbetarklassen. Förmodligen har detta bidragit till att hot rods och street rods har så svårt att bli erkända inom folkkonstetablissemangen. Att uppfatta fordonen som konst och kultur verkar strida mot många konventioner. Till det som har betydelse hör att objekten utgår från massproducerade konsumtionsvaror (dvs. bilar och motorcyklar) och att de flesta utövarna är självlärda, bosatta utanför storstadsregionerna och i allmänhet saknar status i de »rätta« sammanhangen. Även om arbetet kvalitetsbedöms vid utställningar så har domarna oftast social status och makt bara inom den egna kulturen. Säkert är det extra betydelsefullt att bilbyggeri är förknippat med inte bara arbetarklass utan även landsort. Det har handlat om verkstadsarbete i periferin och i verkstäder har av tradition arbetare hållit till.



Varje sommar arrangerar klubbarna sina utställningar. Fordonen här visades vid Roslagens American Car Clubs meeting i Åkersberga juni 2002. Foto (även nästa sida) Annette Rosengren.





Vad samhället legitimerar som god konst och kultur är en fråga om makt, dominans och vad den franske sociologen Pierre Bourdieu kallat »kulturellt kapital«. Tillgång på »kulturellt kapital« är förknippad med bildning och är ett av borgerlighetens främsta medel att distansera sig socialt på klasstrappan. Mönstret går att känna igen i Sverige även om gränslinjen är mer flytande här än i Frankrike och även om populärkulturen numera har kommit in i kulturetablissemangen. Under senare år har bilhobbyn generellt blivit mer legitim i samhällets ögon, det gäller i synnerhet restaurering av gamla bilar. Att så många utövare har blivit medelålders väletablerade skattebetalare har säkert stor betydelse. Hobbyn kan tala för sig vilket bl.a. har gett resultat gentemot Trafiksäkerhetsverket och skattelagstiftningen. Att erövra en position på konstens och kulturhistoriens mer etablerade arenor är svårare. När får vi t.ex. se en hot rod utställd i en folkkonstutställning i Nordiska museet?

Fascinationen för hot rods och för att bygga om bilar har många dimensioner. Dit hör att ha kontroll över processer och att begripa tekniska konstruktioner. Den innefattar också glädje över att synas och över att ha erövrat nya kunskaper, nya färdigheter och nya sociala positioner liksom stoltheten över att ha utträttat något bestående. Den är förknippad med omfattande kunskapsbygge tillkommet utanför etablerade lärdomsinstitutioner. Och den ingår i sociala sammanhang där bilar är långt mer än bara transportmedel, där deras estetik och teknik värderas och ges stort utrymme och där det egna skapandet har hög prioritet.