

Drömmen om

BILEN

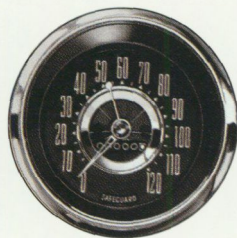
N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om
B I L E N



N O R D I S K A M U S E E T

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996



När bilen drabbade landsbygden

VENDELA HEURGREN

Överklassens privilegium

En julidag 1917 fick Elina Pesonen för första gången i sitt liv se en bil. Hennes barndomshem i Nedre Soppero låg en bit från Lainioälvens strand vid färjeläget där hennes far arbetade. Här började landsvägen, som 1911 stod färdig till Karesuando. Denna dag kom fjärdingsmannen cyklande med meddelandet till fadern att landshövdingen skulle åka bil till Karesuando. Familjen fick bråttom att upplysa hela byn om tilldragelsen. Höbärgningen hade ännu inte börjat och många kunde lämna sina sysslor några timmar för att slå sig ner på stranden vid färjeläget. Någon tog med sig kaffepannan, gjorde upp eld och kokade kaffe. Spänningen var stor när den svarta Forden efter flera timmars väntan kom åkande. När bilen tog mark efter färjeturen, vinkade landshövdingen genom rutan. Alla bugade och neg. Tysta stod de där sedan och beundrade bilen den korta stund det varade. Den fick genast upp hög fart och försvann i ett moln av fint grus (KU 7139).

Omkring 1910 syntes de första bilarna på den svenska landsbygden. De var sällsynta och blev föremål för den här typen av uppmärksamhet. Bilarna ägdes av välbärgade personer med titlar som brukspatron, landshövding, direktör eller läkare. Landsbygden kännetecknades av tydliga maktstrukturer. Klassamhället var djupt rotat och många levde under husbondens, bolagets och patrons välde. Den beundran som den fattiga landsbygdsbefolkningen visade för bilen kan ses som ett uttryck för deras underdånighet inför överklassen. Bilen, som gemene man inte hade råd att hålla sig med, fick stå som symbol för den nya tiden och för en livsstil som var förbehållen de rika.

”Då vi barn hörde en bil komma på landsvägen klättrade vi upp på staketet

för att få bästa möjliga sikt över underverket, och där fanns vi kvar så länge den minsta skymt av bilen kunde skönjas. Då bilen var försvunnen gick vi ibland ut på vägen för att lägga oss ner och lukta i de spår som den lämnat efter sig. Vi trodde oss känna doften från stora världen, en värld befolkad av välmående överklass, en värld fylld av de ljuvligaste bensinångor” (KU 7070).

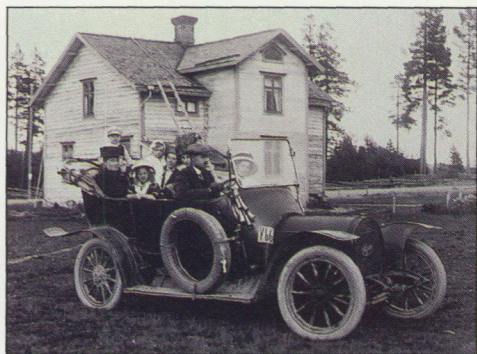
I herrgårds- och bruksmiljöer begäpades de första bilägarna av statare och torpare. Herrgårdsbarnen på Bergvik-Ala kom i bil till skolan med livréklädd chaufför. Statarbarnens beundran för den långa svarta bilen var oerhörd berättar en kvinna född 1914. Direktören vid Hyltebruk skaffade en Studebaker strax innan första världskriget. Bilen kördes av en chaufför och barnen betraktade honom ”med samma beundran som man nu ser på en austro-naut” (KU 6675).

Ett landsbygdsperspektiv

Inom ramen för Nordiska museets forskningsprojekt om bilen som kulturellt fenomen har jag studerat bilens introduktion på den svenska landsbygden i början av seklet (Heurgren 1995). Studien baserar sig på Nordiska museets frågelista 202, Vi och våra bilar (1977). 141 personer svarade på frågelistan. Huvuddelen av dessa var födda runt sekelskiftet och med ganska få undantag växte de upp på landsbygden. Männen sysslade med lantbruk i någon form, och majoriteten av de kvinnliga meddelarna var lantbrukarhustrur. Andra större meddelargrupper var lärare och arbetare. De flesta meddelare hörde till

landsbygdens medel- och underklass, och deras perspektiv fick ligga till grund för min studie. Födda runt sekelskiftet var deras berättelser främst koncentrerade till barn- och ungdomsperioden och den uppseendeväckande introduktionen av bilen.

Den fascination och beundran som ovan beskrivits var ena sidan av landsbygdsbefolkningens möte med det nya tekniska fenomenet. Den andra sidan



*Handlanden John Vesterlund med familj.
Bodum, 1913. FOTO: P. HEDSTRÖM*



Askjum Skattegården, Västergötland. Bilden tagen den 6 juni 1912.

var det klart uttryckta motståndet till bilen under 1900-talets första decennier. Vad låg bakom motståndet? Så småningom skulle bilen komma att vinna gehör även i dessa grupper. Vilka värderingar och influenser bidrog till att forma synen på bilen när den introducerades? Vilka var de första folkliga bilägarna?

Studien sträcker sig från sekelskiftet till andra världskriget. Under denna tid genomgick det svenska samhället en stor omvandling. 1900 var lantbruket huvudnäringen, endast en femtedel av befolkningen bodde i städerna. Emigrationen till USA var fortfarande hög. 1939 livnärde lantbruket bara en tredjedel av befolkningen. Under den här perioden sågs staden som idealet med maskiner, folkbildning och vetenskap. Sverige skulle resa sig ur fattigdom och förnedring och bli en modern industrination. Men man hävdade att utvecklingen bromsades av bönderna som levde på ett ålderdomligt sätt. Klyftan mellan stad och land växte. Stadsarbetarnas levnadsstandard var betydligt



högre än landsbygdsbefolkningens. Bondsöner, statare och pigor längtade efter ett bättre liv i staden och många valde att flytta (Frykman & Löfgren 1985:15,16).

Motståndet mot bilen

Bilens introduktion var "till stort förtret för både människor och djur", skriver en kvinna från Björnlunda i Södermanland.

Landsbygdsbefolkningen såg bilen som ett främmande element som genom sin konstitution och blotta uppenbarelse störde invanda mönster. Att bilen kunde te sig skrämmande för den ovane betraktaren framgår av många berättelser. Man flyr in i skogen eller skyddar sig på annat sätt vid möten med bilar. Bilarna beskrivs med hjälp av djurmetaforer som t.ex. "skräckinjagande vidunder" eller "flåsande odjur". Det berättas att framförallt gamla människor uttryckte sig i så starka termer som att bilen var ett uttryck för djävulen, "den lede". Gammal folktro var levande på sina håll och den rykande och bullrande maskinen passade väl in i ondskans fack: "... det sades att då vagnarna kunde gå utan hästar eller andra dragare då var världens undergång nära enligt Sibyllans spådom" (KU 6743).

I Dals Långed i Dalsland skaffade bruksdisponentens son bil redan 1905. När han gav sig ut på vägarna blev han uppenbarligen ett problem i bygden. Speciellt de äldre kvinnorna tycks ha reagerat med stor ängslan. Kyrkoherden fick en framträdande roll i medlandet mellan bilisten och folket, i synnerhet när församlingsborna hindrades att komma till gudstjänsterna. Bilen ”blev på ett nära skandalöst sätt en landsvägarnas förskräckelse. Kyrkoherden i Holm fick ringa bilägaren och be honom att för all rättfärdighets skull inte åka ut en timme före och en timme efter högmässan – för gummorna vågade sig inte åt kyrkan” (KU 6617).

Hästen

En viktig orsak till böndernas motstånd till bilen var att de hade en stark relation till det gamla beprövade transportmedlet hästen. Hästarna visade stor rädsla och nervositet vid mötet med bilar. Även om bilarna var få innebar de ett stort problem för de hästskjutsar som färdades på vägarna. Tidigare hade bönderna ägt landsvägarna, men de var nu tvungna att acceptera konkurrensen om utrymmet. Men på somliga håll lämnade man in protester och gick så långt som till att försöka förbjuda bilar i länet. Den 17 april 1905 går det att läsa i Nordals härads vägstyrelses protokoll att man beslutat att ”till Konungens Befallningshavande i länet ingå med ansökan om förbud att å de allmänne vägarne inom Nordals härads vägdistrikt begagna automobiler eller åtminstone inskränkning till någon därför bestämd och i god tid kungjord dag i varje månad” (KU 6617).



Ford lastbil. Hyltebruk, Småland 1926.

Vid mötet med en bil var kusken tvungen att stiga av vagnen och gå fram till hästens huvud för att ta ett stadigt tag och försöka lugna den. Ofta fick han koppla bort vagnen från hästen. Hästen stegrade sig, slog och sparkade av

rädsla. Ibland kom hästen i sken och satte av över diken och gårdsgårdar med kusen i släptåg. Det kunde hända svåra olyckor, ibland med dödlig utgång.

Bilisterna var skyldiga att gå ut ur bilarna och hjälpa körsvennen att få ordning på sin häst. Också bilisterna irriterade sig på bönderna. Mötet mellan häst och bil var ett möte mellan två världar – den nya, snabba, mekaniska och den ålderdomliga, långsamma, manuella. Bilisterna blev uppretade när timmerskjutsen eller hölasset befann sig mitt på vägen och inte kom undan tillräckligt snabbt, berättar en meddelare. ”Särskilt högre ståndspersoner gav sig själva rätt att högljutt klaga” (KU 6677).

Kampen om vägarna

Vägarna på landsbygden var i seklets början inte anpassade för bilåkning utan för hästskjutsar och djurhållning. En meddelare berättar att det mellan Norrköping och Askersund, en sträcka på fem mil, fanns 52 grindar (KU 6712). Dessa grindar blev en välkommen inkomstmöjlighet för barnen som öppnade för bilägarna. Vägarna var ofta i mycket dåligt skick med stora gropar och stenar. Nästan varje resa tvingades bilägaren laga punkteringar som var



mycket frekventa på grund av hästsöm som låg på vägarna. Körhastigheten var låg; i Ankarsrums brukssamhälle var högsta tillåtna hastighet 15 km (KU 6631). Bilarnas motorer var relativt svaga och sattes på prov i de branta landsvägsbackarna. Ofta orkade inte bilarna upp, och småpojkar som bodde i närheten fick hjälpa till att skjuta på. Många berättar om hur de som barn roade sig med att räkna bilar som färdades genom samhället. Vid Nissastigen i Småland som var en av de större vägarna, nu riksväg 26, räknade skolbarnen en dag i slutet på 10-talet till 17 bilar, det var ett rekordartat stort antal (KU 6675).

Det var bönderna som ansvarade för vägunderhållet och skötte plogningen med plogklubba som spändes efter hästarna. Varje fastighet hade en viss vägsträcka att underhålla. Vägarna grusades sommartid och plogades vintertid, det kunde också röra sig om reparationer och brobyggen (Ekström 1983: 27, 30). Tidigare hade det funnits tre spår i vägen, två efter vagnens hjul och ett efter hästens hovar. Nu samsades dessa med spår efter bilarnas däck, och bönderna irriterade sig och menade att bilspåren var djupare än de som de själva åstadkom, särskilt vid tjällossning då vägarna ansågs ofarbara för hästdroskorna. Till bilisternas förtret underlät bönderna ibland att ploga vägarna vintertid. För bönderna var detta en självklarhet då deras intresse var att få ordentligt före till sina slädar.

Vägens skötsel blev en stridsfråga och ett uttryck för fiendskapet mellan häst- och bilägare. 1921 miste bönderna successivt sitt uppdrag till förmån för lokala vägmyndigheten som satte in resurser för vägplogning med lastbil (Ekström 1983: 27, 30. Se även Pär Blomkvists artikel s. 71). Men med motorplogningen miste också bönderna kontrollen över vägarna. Nu fattades besluten om när plogningen skulle ske över deras huvuden.

Vägarna blev skådeplats för konflikter mellan bil- och hästägare. Böndernas maktlöshet och deras klassmässiga underläge inför bilisterna ledde till bitterhet och ilska. Möten kunde ibland leda till direkta handgripligheter. En man som vid denna tid bodde vid landsvägen i Gunnarsnäs socken i Dalsland berättar vad han blev åskådare till där en dag.

”Disponenten kom en dag åkande utanför där jag bodde. På långt håll fick en bonde syn på ekipaget och spände från sin häst, ställde kärran tvärs över

vägen och band kraken en bit därifrån. När så bilföraren pockade på att komma förbi togs han i ganska handgriplig upptuktelse av bonden, som var känd för att ha ganska goda krafter. Disponenten var nog annars mera van vid att ge stryk än att få själv" (KU 6660).

Att de grindar som var nödvändiga för böndernas djurhållning inte respekterades av bilisterna gav bönderna ytterligare anledning att klaga. "De många grindarna tvärs över vägarna lämnades ofta öppna eller blevo påkörda av bilisterna. Någon gottgörelse blev det inte och bönderna tog sin hämnd när tillfälle gavs" (KU 6677).

Hämndbegären kunde ta sig uttryck i att bönderna mycket motvilligt hjälpte de bilister som vintertid hamnade i vägdiket, något som var vanligt förekommande. När bilisten gick till närmaste bondgård och ödmjukt bad om hjälp fanns den inte alltid att få, i varje fall inte utan lång tvekan och stort dividerande (KU 6677).

Genom bilisternas missöden och tillkortakommanden fick bönderna viss upprättelse. De tog alla tillfällen i akt att göra narr av bilisterna. Bilarnas svaghet jämfört med hästarna var ett tacksamt tema för skämtsamheter. Man hade t.ex. mycket roligt åt när bilarna fick motorfel.

Bilen tas i försvar

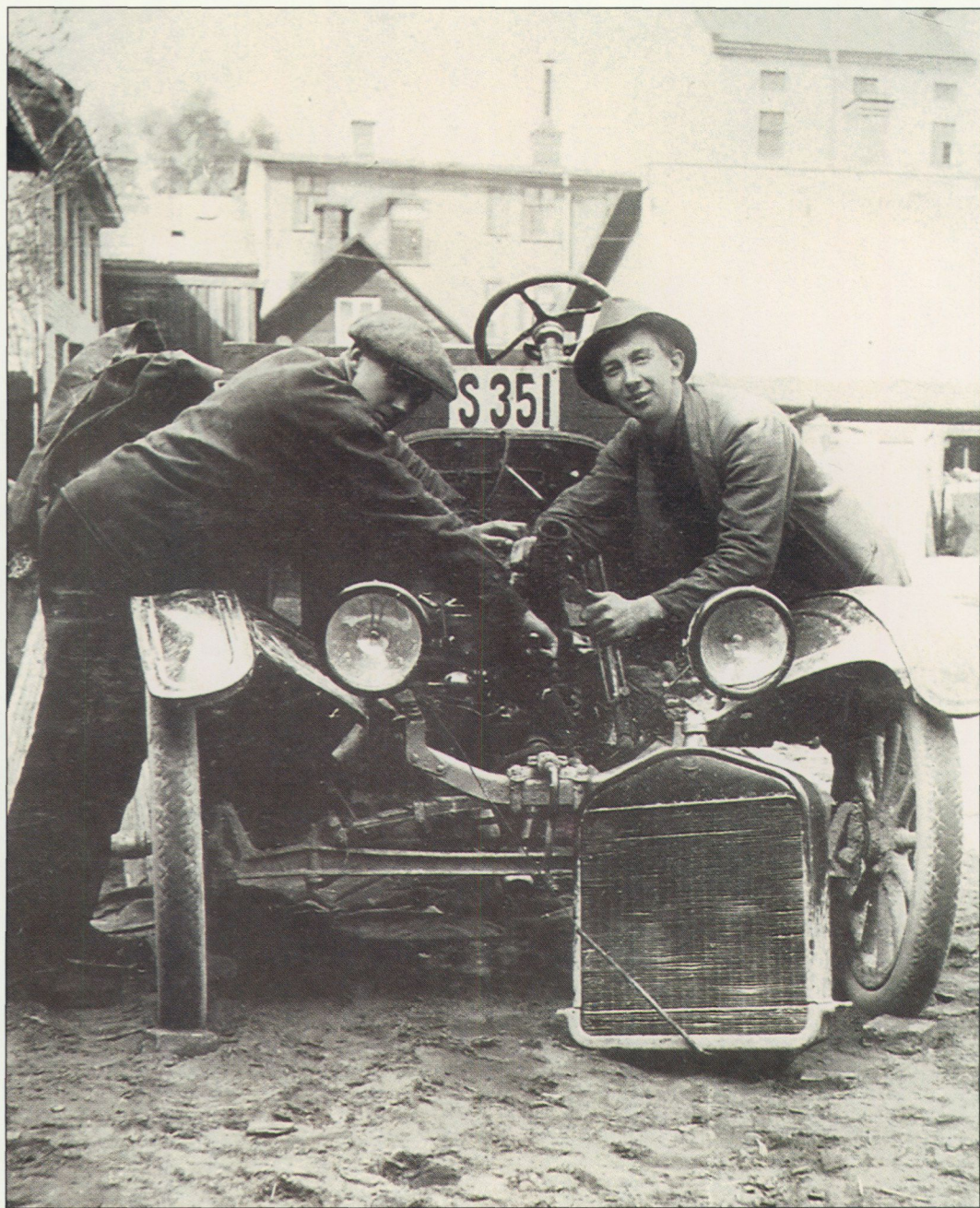
Men landsbygdsbefolkningens motstånd mot bilen ledde snabbt till samlade protester från bilisterna. I Stockholm bildades 1903 en bilintresseförening som sedan kom att kalla sig Kungliga Automobilklubben. Föreningens ordförande greve Clarence von Rosen påpekade i sitt tal till den nybildade styrelsen – som bestod av ingenjörer, direktörer, grosshandlare, grevar och höga militärer – att cyklarna till att börja med hade rönt ett starkt motstånd, de hade både bekämpats och förlöjligats. Men så småningom hade de blivit ett mycket uppskattat transportmedel som ingen ville undvara. Nu var många på ett liknande sätt motståndare till bilarna, menade von Rosen, "och därför måste någon taga hand om dem, försvara dem och föra dem framåt. Skedde så, skulle de säkert i sinom tid bli lika omtyckta som cyklarna" (Nerén 1937:375).

I linje med föreningens uppgift att propagera för bilen började man fyra år senare ge ut Svensk motortidning. Tidningens syfte var att "arbeta för auto-



mobilens införande på alla de områden, där den lämpar sig, för vägarnas förbättrande, så att de mera anpassa sig efter det moderna fordonet, för automobilens likställdhet med andra fordon inför lagen, för dess rätt att befara landets allmänna vägar, för höjande av förarens ansvars känsla samt för att ingiva allmänheten förtroende till motorfordonet såsom ett snabbt men framför allt säkert och för gatu- och vägtrafiken fullt betryggande fortskaffningsmedel” (Svensk motortidning 1910). Föreningen kom att utgöra en form av lobbygrupp som utövade påtryckning på beslutsfattarna på olika sätt. 1904 beslöt man att bjuda riksdagsmännen i andra kammaren att åka bil, syftet var att göra dem positivt inställda till bilen och att detta skulle ge utslag i de politiska besluten (Nerén 1937:385).

En av Kungliga Automobilklubbens uppgifter blev att uppfostra sina medlemmar till goda bilister. Varje bilist som inte höll måttet bidrog till alla bilisters dåliga rykte, och påverkade makthavarna att fatta beslut som inte gynnade den föredragna utvecklingen mot ett modernt bilsamhälle. Man publicerade förhållningsregler för mötet mellan hästfordon och automobil, där ansva-



ret för mötets utgång föll på bilisten som beordrades att gentlemannamässigt hjälpa körsvennen på alla sätt.

Bilförespråkarna såg det som självklart att det var människan som måste anpassa sig till bilen och den ohejdbara utvecklingen. En enorm utvecklings-optimism och total tilltro till tekniken kommer ofta till uttryck i Svensk motortidning. Så här skrev den 1930, då man fortfarande tampades med konflikterna på vägarna. Spänningarna som fanns menade man berodde på: ”defekter i den mänskliga karaktären. Människan är faktiskt, när det gäller motorfordon, otillräckligt utexperimenterad och har i alla händelser icke på långa håll hunnit så långt som automobilen. /.../ Människan hinner icke med utvecklingen utan bli ständigt på efterkälken” (Svensk motortidning 1930, nr 16).

Den sociala kontrollen

Att fattigdomen var utbredd på landsbygden i början av seklet vittnar många meddelare om. Man hade svårt att klara av ens de nödvändigaste utgifterna. Bilen räknades inte dit utan sågs som en onödig lyx. Vid den här tiden var cykeln på många håll fortfarande en nyhet, och den var inte förunnad alla. I Rödeby i Blekinge fanns inga bilar på 1910-talet. Däremot kom den första cykeln till byn 1906 (KU 6624). Det vanliga folket fick aldrig tillfälle att åka bil, berättar också en man från Vimmerby, de fick nöja sig med att åka hästskjuts. På sommaren vagn och på vintern släde. Ungdomarna hade i allmänhet cykel (KU 6679).

Bristen på vägar och den dåliga vägkonditionen var bidragande orsaker till att ett bilköp inte var aktuellt på landsbygden. Den ekonomiska situationen var dessutom tungt vägande. För de flesta var det omöjligt att finansiera ett bilköp, inte ens av en begagnad bil. Men bakom dessa skäl låg också avunden och den sociala kontrollen.

De personer som trots fattigdom skaffade bil under 20-talet blev utsatta för bybornas blickar och frågor. Avunden tog sig till uttryck i ett spekulerande i hur det varit ekonomiskt möjligt för dem att skaffa bil. En kvinna från Jämtland berättar om bilägarna i hennes hembygd. Den rike bilägaren var det ingen som undrade över, men en fattig granne som lyckats tillskansa sig en bil

1920 väckte desto mer funderingar: "Thomasson visste vi var rik, men vår granne Gustav Ohlsson hade som vi, kanske en tre stycken kor mer, och han var en bohem annars, vet inte var han fick pengar ifrån" (KU 6695).

När det i Sidensjö socken i Ångermanland blev bekant att en hemmansägare och en elektriker tillsammans köpt en bil reagerade byborna starkt fördömande. "Många tyckte att de handlade vansinnigt men 'dom skulle få skylla sig själva, de toka' " (KU 6680).

Ungdomen och moderniteten

Flera berättar missnöjt hur de aldrig fick tillfälle att åka bil i sin barndom och härleder detta faktum till att deras fäder var så negativt inställda till bilen. Bilen blev en tydligt generationsfråga, där de äldre hade en djupt rotad missstro mot bilen medan de unga fascinerades av bilen och allt det den symboliserade. Bilen blev en rullande symbol för staden och värden som individualism och frihet. Att bilen redan på 30-talet kunde stå för ungdomsrevolt visar det här exemplet: "På 30-talet rådde, som alla vet, stor penningknapphet. Icke förty hade en yngling här i socknen skaffat sig bil och därtill en fabriksny sådan. Bil var inte var mans egendom dåför tiden och när någon, som kände till den unge mannens ekonomi, dristar sig till att fråga, hur han kunde ha råd, så svarade han: Det är bättre att vara kung för en dag än att vara en skit hela sitt liv" (KU 6753).

Bilen blev ett medel med vilket man kunde provocera och utmana den äldre generationen. Livet bestod inte bara av arbete och försakelse, det skulle också vara nöjsamt och trevligt. De unga började ta del av den upplevelse man kan kalla modernitet (Berman 1987:13). Det moderna samhället präglades av en upplösning av traditionella auktoritetsformer, det utlovade äventyr, makt, glädje, tillväxt och förvandling.

I Dals Långed var det många ynglingar på gårdarna som skaffade sig bilar på 20-talet. "Det blev verkligen en statusymbol utan like", skriver en meddelare. Bilarna användes bl.a. till friarfärder och danser, och imponerade säkert på både kvinnor och män ur den egna generationen. Men den äldre generationen lät sig inte bländas: "Bilen kostade i deras syn massor av pengar och gav liksom sysslolösheten i katekesen många tillfällen till synd" (KU 6617).



Nordingrå socken, Ångermanland, 1930.

De som köpte bil bröt både mot jantelag och arbetsmoral. Det gällde att sköta sig, vara sparsam och investera de små medel man hade på ett förståndigt sätt som gynnade den framtida försörjningen. Att bilen med sin ställning som statussymbol utgjorde ett brott mot dessa värderingar är tydligt. Landsbygsbefolkningen drog likhetstecken mellan den teknologiska utvecklingen och de mänskliga livsvärdenas förfall. Deras häftiga kritik mot bilen var på ett tydligt sätt en form av modernitetskritik.

Under 20-talet skaffade ändå allt fler landsortsbor bil. Men bilköparna utgjorde en minoritet som skilde sig från det stora flertalet. Vissa grupper kom att gå i bräsch för det folkliga bilägandet. Handlare och andra egenföretagare som frisör, smed och slaktare hörde till de yrken som intog tätplatser tillsammans med de unga bondsönerna. Också många lärare och svenskamerikaner märks bland de första bilägarna. Nästan alltid finansierades det första bilköpet med att bilägaren erbjöd sina tjänster till bybor som ville t.ex. till läkaren, släktkalas eller kyrkan. Många landsortsbor kom därför att göra sin första resa i en hyrbil. På liknande sätt köptes lastbilar som sedan tog åtskilli-



Skåne, 1933. FOTO: GUNNAR LUNDH.

ga passagerare sittande på bänkar på flaken. Det var inte ovanligt att resenärerna aldrig tidigare varit utanför den egna bygden. Det blev resor i gemenskapens och festlighetens tecken till städer och andra sevärdheter.

Från lyx till nödvändighet

Bilen kom att vinna allt större gehör i Sverige under 1900-talets första decennier. 1910 fanns drygt tusen bilar. Men i mitten av 20-talet hade bilantalet vuxit till 70 000, för att vid årsskiftet 39/40 ha ökat till 249 000 (Liedholm 1947:76).

”Är automobilen en lyxvara? Frågan måste besvaras med ett bestämt nej!” fastslog Svensk motortidning 1920 och pekade på den stora nytta och vinning samhällsmedborgarna kunde ha av bilen.

Men bilförespråkarna gick för fort fram när de påstod att bilen mist sin lyxprägel. För de allra flesta var ett bilköp inte tänkbart ens på 30-talet. Men synen på bilen som ett lyxföremål hade börjat modifieras. Långsamt kom

idealen om produktivitet och effektivitet genom teknologi att göra sig gällande även hos bönderna. Att använda bilen i jordbruket blev allt vanligare. Som hjälpmedel vid frakter av olika slag var bilen oslagbar. I dessa fall var det tunga arbetet en legitim anledning att använda bilen som sparade på krafterna. När man hade tröskat skulle kornet malas och det var inte ovanligt att bönder skramlade ihop pengar för att hyra en bil till kvarnen (KU 6695, KU 6618). Bilen blev inte bara ett eftertraktat transportmedel i arbetet i glesbygden utan också en ovärderlig hjälp i de mest skiftande sysslor på en gård (KU 6677).

Denna studie behandlar introduktionsfasen i utvecklingsförloppet då bilen successivt integreras i samhället (Sørensen & Andersen 1989:7). Nästa fas, integrationsfasen, inföll inte förrän under 1950- och 60-talen. Karakteristiskt för denna period är att bilens lyxprägel avtar. Bilen börjar istället ses som en nödvändighet. Detta stadium kan man skönja en föraning till på den svenska landsbygden under 30-talet. Men det stora intresset för bilen skulle låta vänta på sig ännu i drygt tio år. Andra världskriget medförde bensinransonering och gummidäcken drevs in för militärt bruk. Vissa bilar gick på gengas, men många ställdes undan. Hästens tid var ännu inte förbi.



FOTO: GUNNAR LUNDH.