

Drömmen om

BILEN

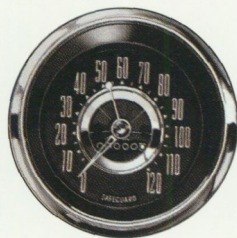
N O R D I S K A M U S E E T

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



Svenska vägföreningen 1914-1924

Den "goda vägen" in i bilsamhället

PÄR BLOMKVIST

Svenska vägföreningen bildades 1914. Standarden på de svenska vägarna upplevdes som katastrofal och vägnätet som underdimensionerat i förhållande till de nya behov som genererats av industrialiseringen, järnvägarna och den framväxande bilismen.

Från starten hade Svenska vägföreningen en speciell mellanställning i det svenska vägväsendet. Ingenjörer, tjänstemän från det verk som ansvarade för vägarna (Väg och vattenbyggnadsstyrelsen, VoV), statsråd, riksdagsmän, landshövdingar, bilistorganisationer och näringslivsföreträdare kunde arbeta tillsammans i en förening vars mål är att befrämja vägbygge i Sverige. Den politiska betydelsen av denna organisering, de personliga nätverk som utvecklats runt vägföreningen, är en del av temat i min kommande avhandling i historia. Redan nu kan sägas att gränsdragningen mellan lagstiftare, regering och departement och det statliga verket Väg och vattenbyggnadsstyrelsen å den ena sidan och bilistorganisationerna, näringslivet inom vägsektorn och olika slags entreprenörer å den andra ser ut att ha varit minst sagt oklar. Att makten över den förda politiken inte alltid har legat hos de demokratiskt valda ombuden verkar vara regel snarare än undantag. Vägföreningen har fungerat som en spindel i nätet och en mötesplats för att skapa en gemensam uppfattning runt kontroversiella frågor. För att använda ett teateruttryck: Svenska vägföreningen "krattade manegen". Man skapade ett gynnsamt klimat för beslut som ledde till etablerandet av vårt nuvarande bilvägsystem.

Grundarna var ett antal vägingenjörer med egna professionella ambitioner, bilismförespråkare från Kungliga automobilklubben (KAK) och 16 av landets 24 landshövdingar. Redan från första början fick Svenska vägföreningen en

sorts officiell status som producent av opartisk kunskap i frågor gällande vägar och trafik. Ingenjörerna hade, i linje med andra ingenjörsgupper vid denna tid, en ambition att "förvetenskapliga" sin egen kunskap och vägföreningen blev den kanal där man kunde propagera för den ingenjörsmässiga vägghållningens primat. För landshövdingarna och de lokala vägghållarna var vägföreningen en plattform för att reformera vägväsendets organisation. För KAK och bilismens företrädare kan engagemanget i vägfrågans lösning tolkas som ett sätt att stärka sina positioner utan att explicit behöva adressera den betydligt mera kontroversiella komponenten (bilen) i det tekniska systemet automobilbaserad vägtrafik. Motståndet mot bilen var omfattande och den sades skrämma hästarna, innebära livsfara och i vissa fall tillskrevs denna självgående vagn rent demoniska egenskaper (se Heurgrens bidrag i denna bok). För den "goda vägen" kunde man däremot argumentera utifrån andra till synes neutrala tekniska och samhällsekonomiska grunder.

Strategin för Svenska vägföreningen under de första åren var att göra den ingenjörsmässigt byggda och maskinellt underhållna vägen till norm. Att man därigenom samtidigt byggde bilvägar var ett faktum som man undvek att ställa i fokus för debatten.

Fram till förstatligandet av det svenska vägväsendet 1944 arbetade vägföreningen i huvudsak efter samma strategi. Man behöll sin roll som kunskapsproducent och engagerade sig i såväl *hur*, som *att* vägar byggdes. I och med förstatligandet föll en viktig uppgift bort. De utbildningskurser för ingenjörer och lokala vägghållare som vägföreningen hållit övertogs av staten och blev onödiga i den nya organisationen.

Efter hot om nedläggning omorganiserades vägföreningen 1947 och biltillverkare, oljeproducenter och bilistorganisationer fick ett större inflytande över föreningen. Man lade nu mindre vikt vid *hur* vägen byggdes. Ingenjörskunskapen hade blivit etablerad inom det statliga verket (VoV) och var därigenom inte längre nödvändig att kämpa för. Man övergick till att koncentrera sig på *att* vägar byggdes. Svenska vägföreningen breddade vägfrågan. Man tog initiativ till att flerårsplaner togs fram och arbetade för att vägen skulle kopplas samman med regionalpolitik, bostadsbyggande och samhällsplanering. Inom alla dessa områden argumenterade man för vikten att planera för



Gångspänger över flytkärr, 1911. FOTO: KEYLAND.

ökad bilism. Efter förstatligandet kan man därför säga att vägföreningens arbete blev mera tydligt inriktat på politisk lobbying. Bilbaserad vägtrafik var introducerad och strategin var nu att utvidga sin domän. Att föra fram och etablera bilismens samhällsnytta på alla områden var det uttalade målet.

Bildandet av Svenska vägföreningen

” En god väg är icke allenast ett tecken på samhällets sundhet och hälsa utan är en symbol för hela landets kulturella framåtskridande.”

Svenska vägföreningens (SVF) konstituerande möte hölls i Stockholm den 26 januari 1914. Förberedelserna hade börjat tre år tidigare när landshövdingen i Sörmland, Lennart Reu-





Stenbro över Kilabäcken, 1911. FOTO: KEYLAND.

terskiöld sammankallade ett "vägmöte" för att diskutera den "katastrofala standarden" på de svenska vägarna. Deltagare var representanter från Väg och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungliga automobilklubben, lokala väghållare och ingenjörer från Svenska teknologföreningens avdelning för väg och vattenbyggnadskonst. Man följde upp med ett diskussionsmöte i Teknologföreningens regi i Stockholm samma år. Vid detta tillfälle tillsattes en kommitté bestående av Erland Bratt, generalsekreterare i KAK, och kaptenen i Väg och vattenbyggnadskåren Ingemar Petersson. Ett upprop förbereddes och skickades ut 1913. I upprippet, som undertecknades av 16 av landets 24 landshövdingar, uppmanades till bildande av en "Centralförening för de svenska vägnas förbättring". Redan i upprippet ser vi två av de argument som flitigt skulle förekomma. Dels att det var samhällsekonomiskt vnsinne att hålla fast vid den existerande organisationen för vägväsendet och dels den implicita kopplingen till att ett folks andliga och kulturella ställning direkt avspeglades i standarden på dess vägar.

Mötet gav sitt stöd till upprippet med acklamation och en styrelse under ledning av landshövding Reuterskiöld utsågs. För det löpande arbetet bildades ett

”sekretariat” bestående av ett antal unga civilingenjörer med Ingemar Petersson som ordförande. Sekretariatet och Petersson var mycket tongivande i föreningen under de första åren. År 1915 hade man 1000 medlemmar och nästkommande år var antalet det dubbla. Under perioden 1914–63 har medlemsantalet legat runt 3 000 enskilda och korporativa medlemmar.

Sedan föreningen antagit stadgar och sålunda konstituerats meddelade riksmarskalk greve Douglas att konungen själv erbjöd sig att ställa sig i spetsen för vägföreningens arbete som dess beskyddare. Dessutom lämnade Gustav V ett bidrag på 10 000 kronor. Det var definitivt ingen gräsrotorganisation som hade bildats.

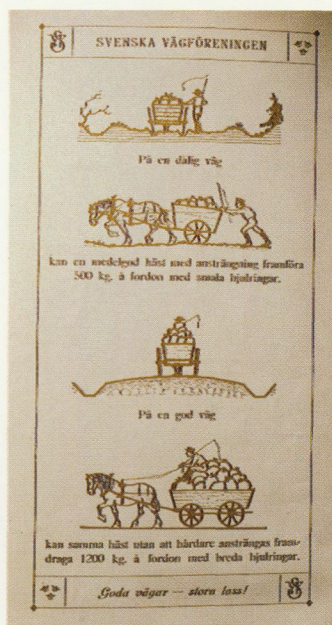
Vägfrågan

”Det är nämligen ingalunda sant att Sverige icke ha råd att ha bättre vägar än de nuvarande. Tvärtom råder motsatt förhållande: Sverige ha icke råd att ha så dåliga vägar som det nu har.”

Att med säkerhet uttala sig om standarden på de svenska vägarna vid seklets början är svårt eftersom teknisk standard är ett kontextbundet kriterium. Bedömningen beror inte minst på vilka fordon som man menar ska trafikera vägen. En bra väg för hästskjuts på hjul eller medar är kanske inte en god bilväg. Om hur det svenska vägväsendet var organiserat finns dock en del att berätta.

Vägnätet var (och är) uppdelat i allmänna respektive enskilda vägar. Enskilda vägar var (och är) till exempel skogsvägar eller utfartsvägar från jordbruk och industrier. Dessa byggdes respektive underhölls helt privat (med visst statsbidrag). För de allmänna vägarna däremot var, fram till förstatligandet 1944, byggandet en statlig angelägenhet och underhållet en uppgift för dem som lokalt utnyttjade vägen. Denna tudelning av ansvaret för de allmänna vägarna var vägföreningens främsta måltavla under den undersökta perioden.

Principen var gammal. Av hävd sedan landskapslagarnas tid och kodifierat i



1734 års lag skulle underhållet av vägarna skötas såsom naturaprestationer av de som hade omedelbar nytta av vägen ("intresseprincipen"). Varje jordbruksfastighet blev vid "vägdelningen" tilldelad en väglott vars storlek var proportionell mot fastighetens taxeringsvärde. Bönderna skulle alltså med egna redskap och med eget arbete anskaffa väglagningsmaterial och hålla sin del av den allmänna vägen i farbart skick under den torra perioden samt sköta plogning och snöröjning under vintern. Genom bland annat hemmansklyvningar blev till slut antalet enskilda väglotter mycket stort. Omkring 1910 fanns det cirka 350 000 vägsträckor, var och en med sin speciella huvudman.

Vissa lotter var inte mera än en meter långa och många under 10 meter. Dessutom kunde en väglott ligga upp till 40 km från jordbruksfastigheten. Att bönderna klagade på denna "vägtunga" förvånar kanske inte.

I och med industrialiseringen kom också flera att använda sig av de allmänna vägarna för transporter. Dessa nya näringsidkare behövde inte ta del av vägunderhållet. En lagändring 1891 utvidgade visserligen intesseprincipen något samt gav möjlighet att betala kontant till vägdistriktet istället, men merparten av underhållet föll ändå på bönderna och naturaväghållningen bestod. Lagstiftarens tillåtelse för vägstyrelserna i distrikten att ta över vägunderhållet i egen regi (1921), innebar en omedelbar förändring i arbetets organisering. Dessutom blev den nya automobilskatten (1922), vilken tillföll vägväsendet, ett viktigt incitament för de lokala styrelserna. År 1925 hade mer än hälften av alla distrikt tagit över och 1930 fanns det endast 12 (av totalt 374) vägdistrikt där man fortfarande tillämpade naturaväghållning (Svenska vägföreningens tidskrift 1939:1, s 78–79. Se Även Pettersson 1988 s. 38).

Budskapet, mottagarna och metoden

” Genom föreningens kraftiga insats har väckelsen skett och i en fortsatt framgång af dess verksamhet ligger ... våra förhoppningar om ernående af det stora målet: goda vägar.”

I stadgarna slås fast att vägföreningen skall ”verka för de svenska vägarnas förbättring och att höja intresset för deras fackmässiga underhåll”. Informationen (eller som man själv sade, ”propagandan”) om det rätta sättet att underhålla väg, riktade sig till riksdag och departement, Väg och vattenbyggnadsstyrelsen, lokala väghållare och vägstyrelser samt till den allmänna opinionen. Svenska vägföreningen använde sig av en rad medel för att nå sitt ”stora mål”.

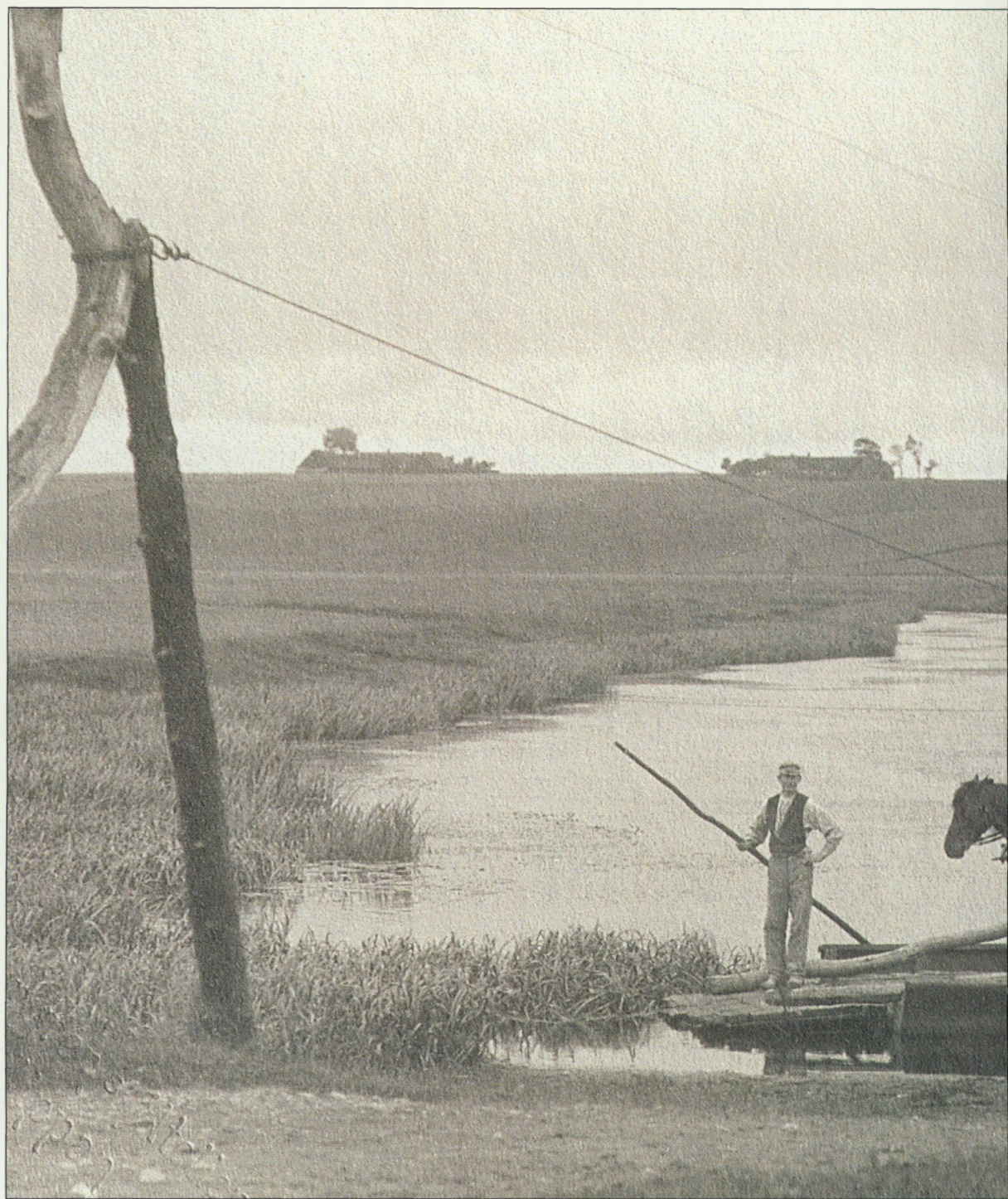
Man ordnade kurser och vägmöten, höll föredrag, föreslog läroplaner för tekniska högskolan och folkhögskolor. Under åren 1914–1923 höll föreningen 97 kurser och vägmöten.

För att formalisera ”väckelsen” gav man ut en ”Vägatekes”. Broschyren ”Korta anvisningar för vägunderhållets utförande” inleds med den definition på ”Väg” som blev föreningens egen. Dessutom gav man kontinuerligt ut en rad populärt hållna broschyrer, bl.a. i samarbete med KAK.

Man publicerade sin egen tidskrift, skrev tidningsartiklar och böcker av olika slag samt producerade och distribuerade film och diabilder vilka användes vid föredrag och kurser. Sekretariatet tog till exempel upp frågan om inspelning av en ”dramatisk film” visande ”två hästars mödosamma arbete med smala hjul på en dålig väg och dels samma hästars arbete med breda hjul”. Onekligen hade man sinne för detta mediums pedagogiska kraft.

Man upprättade statistik, införskaffade en egen modern vägmaskinpark för demonstrationsändamål och fungerade som konsulterande ingenjörer i vägtekniska frågor, utförde prov samt certifierade vägredskap, maskiner och material.

Sist och inte minst viktigt besvarade man remisser, uppvaktade statsmakterna med förslag till reformer inom vägsektorn och inom ingenjörsutbild-





ningen samt besvarade frågor från vägstyrelser och militära organ i alla upptänkliga väganknutna frågor.

Argumenten

Svenska vägföreningens argumentation gick som sagt ut på att sätta vägen på den politiska dagordningen och ge vägfrågan status av en nationell angelägenhet.

Naturavghållarna sägs vara oförmögna att arbeta rationellt: "Det är inom vaghållningen liksom inom tillverkningen i allmänhet: hantverkeriet får maka åt sig för storindustrien ... Svenska vägföreningen är på rätt stråt, då den ej kastar bort arbete på att knåda den gamla förlegade surdeg, som heter naturavghållning."

Vidare är man noggrann med påpekandet att vägen inte konkurrerar med järnvägen utan tvärtom är ett absolut nödvändigt komplement. Kommunikationsapparaten måste ses som en helhet och även om vägförbättringar är dyra är det just inom detta område som resurserna ska läggas av nationalekonomiska skäl.

Ofta återkommer hänvisningar till modernitet och vägarnas betydelse för ett folks självkänsla – det viktiga "folkpsykologiska moment som låg i vägfrågans lösande". En ny sorts människa måste skapas. Bonden måste fås att förstå att ett rationellt vägunderhåll betyder mera pengar i egen kista genom den ökade fraktkapacitet som blir resultatet. Man menar att bönderna inte bryr sig om ifall de får åka flera turer med liten last i sin kärra varje gång därför att de inte har ett riktigt tidsbegrepp. Rummets krympande och tidens ökande värde ska bana väg för den nya och moderna människa som inser vägarnas betydelse för hela riket. Även om man är försiktig med att hänvisa till automobilens spås den ändå komma att införas för "praktiska" skäl och därigenom bli den kraft som "gifvetvis framtvinga en förbättring av vägarne".

De svenska vägarnas "dåliga kvalitet" är ett ständigt återkommande tema. Vägföreningen presenterar i detta sammanhang sin egen definition på en "god väg": "Väg kan sägas vara en tillräckligt slät, hård och bärkraftig yta av behörlig bredd med nöjaktigt svaga lutningar och krökningar..." (Svenska vägföreningens tidskrift 1916:3, s. 1).

Föregående uppslag: Ugglarp, Skåne.



Ränneberget, 1909. FOTO: OSCAR HEYDE.

Denna släta, hårda och bärkraftiga väg utan skarpa backar och kurvor är i själva verket definitionen på bilväg och helt anpassad efter den ingenjörsmässiga norm för byggande och det maskinella underhåll vägföreningen arbetade för. Maskinellt underhåll var enligt vägföreningen det enda "rationella underhållet" och följande citat visar på hur man diskuterade sig fram till slutsatsen att vägväsendet måste reformeras:

"... med ett rationellt vägunderhåll i allmänhet afses de åtgärder och kostnader, som erfordras för att bibehålla en redan förut på tekniskt rationellt sätt anlagd väg i sitt ursprungliga goda skick ... Som emellertid torde vara bekant, kunna våra svenska vägar ingalunda hänföras under benämningen goda vägar, beroende på att de i regel från början ej blifvit anlagda på ett tekniskt rationellt sätt. Som en fullständig ombyggnad af våra vägar ... ej kan tänkas förekomma, är det gifvet, att ett rationellt vägunderhåll hos oss ... måste inrikta sig på ett successivt förbättrande af vägarne."

Resonemanget är intrikat. Först definierar man god väg och sedan rationellt underhåll som skötsel av god väg. Eftersom "god väg" inte existerar måste

man definiera om rationellt underhåll till att betyda "successivt skapande av god väg", det vill säga vägbygge. För att utföra ett rationellt vägunderhåll i denna utvidgade betydelse måste maskiner användas. För att dyra maskiner skall kunna införas krävs det att väghållarna går samman i kooperation eller ännu hellre att vägstyrelserna tar över väghållningen. Därför måste organisationen förändras.

Kärnan är förstås vad som ska kallas "god väg". På en hård, kullrig yta med inte alltför tvära krökar kan man köra fort med en tung person- eller lastbil. Hästekipaget har inte den hastigheten att kurvorna är ett problem. Vad gäller lutningen visar föreningens egna utredningar att olika förutsättningar gäller för häst respektive bil. Hästen sägs må bäst av korta branta backar med mellanliggande plana sträckor (terrassering) under det att bilen helst ska ha en väg med jämna inte alltför branta lutningar.

Utan att vara expert på framförandet av bil å väg och i synnerhet vad gäller detsamma med häst, kan slutsatsen dras att hur man definierar en god väg är beroende av vilket fordon man helst ser trafikera vägen.

Detta visar explicit hur vägföreningen hade tänkt sig omvandlingen av det dåvarande hästbaserade vägtransportsystemet till ett baserat på automobilen. Genom att utvidga definitionen på rationellt underhåll till att inte bara innefatta att hålla befintlig väg i farbart skick utan dessutom att gradvis förbättra vägkonstruktionen, successivt bygga ny väg, skapar man en situation där ett nytt system omärkligt avlöser det gamla.

Argumentationen visar också på Svenska vägföreningens till synes paradoxala strategi. Man hävdade att vägfrågans lösning var viktig för hela riket och att det sätt på vilket kommunikationerna organiserades invercade på snart sagt alla samhällseliga områden. Samtidigt argumenterade man för att det faktiskt fanns ett tekniskt riktigt sätt att bygga och underhålla väg, ett rationellt sätt att organisera vägväsendet och att man kunde, så att säga, "besvara vägfrågan". Detta svar bestod av att tillämpa de kunskaper ingenjörerna hade.

Innan jag går vidare vill jag nämna ytterligare ett argument för att det faktiskt var en väg anpassad till bilen man kämpade för. Att hålla vägen i farbart skick sommar som vinter var den lokale väghållarens ansvar. Svenska vägföreningen tröttnade aldrig på att framhålla vintervägarnas betydelse. Man

anordnade vintervägdagar, propagerade för modern utrustning och utredde hur en tekniskt riktig snöplog borde konstrueras. Den energi som lades ner på problemet med snötäckta vägar förefaller vid första anblicken något överdriven. Men en väl plogad väg är inte alls det optimala underlaget för ett häst ekipage. På vintern drog hästarna slädar och bönderna var alltså inte betjänta av att ta bort all snö. Person- och lastbil däremot kräver samma hårda och släta yta i alla väderlekar (Heurgren 1995).

Ny teknik som politiskt argument

Den "fabriksmässiga" väghållning man propagerade för i föredrag och vid sina kurser blev ett par år efter föreningens bildande en het politisk fråga. Väg och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade sig om vägföreningens ansökan om statsbidrag. Man ansåg att föreningens upplysningsarbete i någon mån var missriktat därför att föreningens kurser i allt för hög grad demonstrerade dyrbara maskiner som sades vara "olämpliga för nuvarande förhållanden" (dvs. olämpliga i den existerande organisationen baserad på naturaunderhåll-min anm). De vid kurserna utförda arbetena "hade mera karaktären af ombyggnad än af underhåll af befintlig väg".

Väg och vattenbyggnadsstyrelsen satte som villkor för statsbidrag att vägföreningen gick med på att "föreningens vägkurser borde afse meddelandet af undervisning i enklare arbetsmetoder och i användandet af enklare redskap för vägars *rationella underhåll*".

Väg och vattenbyggnadsstyrelsens definition av rationellt underhåll var uppenbarligen inte samma som Svenska vägföreningens. I detta fall hängde rationellt underhåll samman med "enkla redskap" i motsats till de moderna maskiner vägföreningen kopplade till begreppet.

Man tillstyrkte alltså statsbidrag om vägföreningen övergav maskinerna och propagandan för ombyggande och istället följde ett program med enkla redskap vid sina vägkurser.

Tydligare kunde det inte sägas. Vägföreningens radikalt utvidgade definition på rationellt underhåll som följer av ambitionen att bygga om alla vägar så att de passar bilen (god väg = bilväg) riskerade att bryta sönder hela det etablerade system för väghållning där staten genom VoV bestämde standarden



Pite älv. FOTO: SAHLBERG.

för bygge och vägdistrikten och naturaväghållarna under översyn av länet ansvarade för underhållet av befintlig väg.

Här stod striden inte om huruvida den nya tekniken och den nya kunskapen var bra eller dålig i ett snävt tekniskt perspektiv. Frågan var om den nya tekniken passade in i ett existerande administrativt och politiskt system. På en punkt var man överens. Ingen part såg på tekniken som ett politiskt neutralt fenomen. Vägföreningen insåg mycket väl att maskinellt vägunderhåll skulle komma att tvinga fram en ändring av de institutionella förhållanden som rådde inom vägsektorn. Detta var precis vad man ville. Väg och vattenbyggnadsstyrelsen såg också maskindriftens politiska potential men uppfattade den som en fara för det existerande systemet och agerade för att stoppa stordriftens utbredning. Jag vill understryka att VoV inte diskuterade om vägföreningens nya maskiner producerade bra vägar. De kunde mycket väl anse att vägföreningens definition på god väg i någon mening representerade en bättre väg än de befintliga. Men denna gången handlade det inte om jämförelser mellan olika tekniska prestanda. Det handlade om politik, ideologi och en

institutionell struktur som man ansåg vara hotad. Succén eller misslyckandet vid etablerandet av ny teknik kunde i detta fall alltså inte tillskrivas någon hos tekniken inneboende egenskap av att vara "bättre" eller "sämre" än den gamla. Konflikten mellan Svenska vägföreningen och Väg och vattenbyggnadsstyrelsen slutade med vägföreningens kapitulation. Man flyttade maskinerna från sina kursplaner och ägnade sig åt redskap anpassade till naturavväghållningen. Men man gav inte upp sin övriga propaganda för "rationell väghållning" och förändrad organisation. Som redan nämnts var det till slut föreningens åsikter som segrade i och med att vägdistrikten i slutet av 1920-talet gick över till att sköta underhållet i egen regi.

Svenska vägföreningen som studieobjekt

Avslutningsvis vill jag närmare presentera de viktigaste aktörerna i vägföreningen under de tio första åren och diskutera historisk forskning inom väg och transportsektorn utifrån två till synes triviala påståenden: "Sverige är ett bilsamhälle" och "Utan vägen stannar bilen".

Motoristerna

Kungliga automobilklubben bildades 1903 i samband med den första bilutställningen i Sverige (Stockholm 16–24 maj 1903). Förutom sällskaplig samvaro och motorsport engagerade man sig tidigt på det politiska planet för att därigenom genomdriva sin målsättning att arbeta för "en förbättrad väghållning och i samband med här stående åtgärder, hvarigenom automobilens bruk i vidsträcktaste mån kan göras fruktbärande" (§ 1, c.). Direkt kontakt med riksdagsmän och befattningshavare sågs som en viktig kanal för politiskt inflytande. Den sittande utredningen av 1906 års automobilförordning togs med till en bilutställning 1905 och fick själva provköra det nya fordonet. Allt i syfte att "i möjligaste mån stämma dem gynnsamt för automobilsaken".

Vid bildandet av Svenska vägföreningen var representanter från KAK mycket aktiva. KAK:s generalsekreterare ingenjör Erland Bratt ingick i den kommitté som skulle förbereda bildandet och ta fram föreningens stadgar. Vid



vägföreningens 10-årsjubileum avtackade KAK:s ordförande von Rosen som initiativtagare till vägföreningen. Greve von Rosen meddelade dock själv vid det konstituerande mötet 1914 att "... äran av initiativet tillkomme Ing. E. Bratt". Det må vara oklart vem som först kom med idén. Helt klart är dock att KAK hade ett mycket stort intresse av att bilda en allmän förening för vägar-
nas förbättring. En inte allt för djärv tolkning är att man insåg svårigheterna med direkt bilpropaganda och därför valde att ta "omvägen" över vägföreningen för att mera indirekt föra fram sin sak.

KAK var dock inte alls blyga med att erkänna sin betydelse vid bildandet. I en reklambroschyr från 1915 beskrev man vägföreningen som framvuxen ur automobilklubben och avslutade med att bilisterna därigenom sett en av sina "käraste förhoppningar gå i uppfyllelse".

Landshövdingarna

Den förening som bildats var som sagt ingen gräsrotsrörelse. Syftet var visserligen att förändra vägväsendets organisering genom ett avskaffande av naturavghållningen. Men det var inte till bönderna man vände sig i första hand. Istället satsade man aktivt på att etablera sig i toppen av det svenska samhället. Mycket medvetet valde man en strategi som gick ut på att enrollera så många personer som möjligt med en politiskt inflytelserik position i samhället. Vägfrågan skulle sättas på den politiska agendan och göras till en angelägenhet för hela landet, inte bara en sak för motoristerna. Man skapade ett personligt nätverk där politisk konsensus skapades om vikten av ökat vägbygge i Sverige. Det viktiga för vägföreningen var att bygga upp sin auktoritet och en organisation där särintresset till synes var eliminerat. Med Gustav V:s engagemang bekräftades strategins succé.

Det fanns många adelsmän i föreningen styrelse och medlemskader. De var som ägare av stora lantegendomar även betydande väghållare och en ändring av det sätt på vilket underhållet utfördes välkomnades givetvis av denna grupp.

Landshövdingarna var som konungens befattningshavare ute i länen ansvariga för de allmänna vägarna och hade till uppgift att övervaka de lokala vägstyrelsernas administration av underhållet. Deras motiv för att engagera sig i



Överhogdal-Råtan, Väg 45.

Svenska vägföreningen är uppenbart. Det är däremot för en nutida betraktare en aning uppseendeväckande att de ansåg sig kunna verka inom denna organisation. Vägföreningens uttalade mål var att radikalt omstöpa just det svenska vägväsende som konungen satt landshövdingarna att förvalta. Trots detta förefaller det inte ha uppfattats som en motsägelse att en statlig tjänsteman engagerade sig i en politisk påtryckargrupp med syfte att förändra den organisation han arbetade inom. Detsamma gällde för ingenjörerna anställda av Väg och vattenbyggnadsstyrelsen som skulle bistå länsstyrelsen med teknisk kunskap i vägrågor. Svenska statstjänare har rykte om sig att vara, eller i alla fall ha varit, lojala, omutbara och opolitiska. Inom vägsektorn finns som synes exempel på att kombinationen kungligt ämbete och politisk lobbying inte alls uppfattades som kontroversiellt.

Ingenjörerna

En mycket viktig grupp i Svenska vägföreningen var civilingenjörerna. De var utbildade vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm och ofta medlemmar



Lillhärad, Härjedalen.

i den civila, men militärt organiserade, Kungliga väg och vattenbyggnadskåren (VVK).

Ingenjörernas motiv kan sammanfattas i begreppet "professionaliseringssträvande". I takt med den ökande industrialiseringen blev teknikerna viktigare och i deras egen propaganda var den tekniska sakkunskapen det medel som skulle föra Sverige till en tätposition i nationernas fredliga tävlan. Med modern industri som vapen och ingenjörerna vid frontlinjen skulle riket gå en ny stormaktstid till mötes.

En viktig organisation för denna kamp blev Svenska teknologföreningen, som bildats 1861, och som under 1900-talets två första decennier fick en allt viktigare roll. Teknologföreningen arbetade hårt för att höja ingenjörernas vetenskapliga status och att få teknologisk forskning etablerad vid KTH och i industrin. Bildandet av Ingenjörsvetenskapsakademin (1919) och inrättandet av teknisk doktorsgrad (1927) var viktiga steg i teknologföreningens strävan att ge ingenjören hans (vid denna tid var ingenjören per definition man) rättmätiga plats i samhället jämsides med naturvetaren.

Väg och vatteningenjörerna i Svenska vägföreningen hade samma ambitioner, och som redan nämnts spelade teknologföreningen en roll även i bildandet av vägföreningen. Vägingenjörerna hade dock en något annorlunda utgångspunkt jämfört med andra tekniker. Den kunskap som krävdes för att bygga och framförallt underhålla väg var inte ett privilegium för en utvald grupp. I och med naturavghållningen ansågs varje bonde tillräckligt kompetent och ingenjörernas främsta mål blev därför att avskaffa denna "uråldriga och omoderna" institution. Den första uppgiften var att etablera sin egen definition av vad en väg skulle vara och vidare att hävda sin egen "vetenskapligt grundade" metod som norm för utförandet. I Svenska vägföreningen blev ingenjörerna tongivande under de första åren och argumenten för vägförbättringar uttrycktes ofta med tekniskt språkbruk. Samtidigt som ingenjörerna lånade sin auktoritet, som byggde på tron att teknisk kunskap är politiskt neutral, till vägföreningen, kunde de utnyttja de andra medlemsgruppernas position i det politiska livet för att föra fram sin sak.

Sverige är ett bilsamhälle

Som ett "empiriskt konstaterande" är påståendet relativt lätt att acceptera. En glimt ur statistiken talar sitt tydliga språk: Det totala vägnätet i Sverige har (1990) en längd av 415 000 km. Vägarna indelas i allmänna och enskilda. År 1900 hade vi 54 800 km allmän väg som 1990 nästan fördubblats till 98 600 km (Sveriges Nationalatlas "Infrastrukturen" 1992, s. 34–36. Se även Vägverkets jubileumsbok 1991, s. 231–238). År 1900 färdades svensken i genomsnitt 23 mil per år. År 1990 reser vi 1 281 mil per år och person. Bilens andel är 78%. Privatbilismen står för hela ökningen av persontransporten sedan andra världskriget. Antalet personbilar var cirka 5000 år 1914 och har mellan 1925–1990 ökat från 59 000 till 3,5 miljoner (593 ggr).

Genomgången visar inte bara att biltrafiken exploderat under 1900-talet för att bli det dominerande transportmedlet. Statistiken visar också att samhället "tagit sitt ansvar" genom utökat vägbyggande. I den betydelsen har Sverige blivit ett "bilsamhälle".

Om tåget och järnvägen kan sägas vara industrialiseringens transportsystem så är bilen och vägen folkhemmets eller välfärdsstatens. Tydligt är att över-



Flottbro, Bodum-Rossön, 1904. FOTO: HEDSTROM.

gången till en vägtransportbaserad infrastruktur, som den ovan presenterade statistiken indikerar, på ett genomgripande sätt förändrat det svenska samhället. Något som framstår än klarare om man därtill lägger den svenska bilindustrins utomordentligt stora betydelse för sysselsättning och exportinkomster, bilens sociala och kulturella betydelse i människors liv, resultat av stads- och bebyggelseplanering med vägen/bilen som utgångspunkt samt konsekvenser för natur och urban miljö.

Trots att biltrafik haft ett så stort genomslag i samhället under detta sekel har inte historiker tagit upp frågan och "bilsamhällets historia" återstår att skriva. En hypotes om orsaken till detta är att bilens utveckling setts som "naturlig" och därför bortom människans och samhällets kontroll. Denna syn på teknik som en fristående faktor med en egen, av samhället oberoende intern dynamik, har på senare år allt mera börjat ifrågasättas. I den så kallade STS-traditionen (Science, Technology and Society) inom teknikhistoria/-soci-



Lillhändal. FOTO: LUNDIEN.

ologi har det komplexa och intrikata samspelet mellan teknik och samhälle studerats. En gemensam nämnare för den forskning som bedrivits är att teknik inte kan studeras isolerat från sitt sammanhang. Samhälle och teknologi är sammanflätat i en "sömlös väv" (seamless web). Med detta som utgångspunkt har en grupp forskare analyserat till exempel järnväg och elektrisk belysning som utveckling av "stora tekniska system" – LTS (Large Technical Systems). Inom LTS-fältet antar man således att systemen inte endast kan förstås som teknologi eftersom de tekniska och de sociala dimensionerna är sammanflätade och ett stort tekniskt system därigenom har en "sociotekniskt" karaktär. Termen "systembyggare" brukar användas för de aktörer som skapar ett nytt tekniskt system. I min kommande avhandling kommer jag att se Svenska vägföreningen som en möjlig systembyggare inom det stora tekniska systemet vägtransport med bil.



Vägföreningens första kurs för lokal väghållare, Enebyberg 1914.

FOTO: SVENSKA VÄGFÖRENINGEN.



FOTO: SVENSKA VÄGFÖRENINGEN.

Utan vägen stannar bilen

Att bilen behöver en väg att köra på låter självklart. Men betraktar man utvecklingen av bilismen i ett historiskt perspektiv och i den ovan omtalade LTS-traditionen framstår relationen mellan bil och väg som synnerligen intressant. Det var hästdragna fordon som trafikerade vägarna vid tiden för bilens introduktion i det svenska samhället. Bilen var en ny teknik att frakta gods och människor som inte alls framstod som ett självklart val. Motståndet var stort och bilen klassades ofta som ett onyttigt fritidsnöje för de rika. Det gällde alltså för "systembyggaren" att ersätta ett gammalt vägtransportsystem med ett nytt.

En jämförelse med ett annat tekniskt system, järnvägen, är belysande. Likheterna är många (inte minst det sätt på vilket de bägge systemen påverkar vårt dagliga liv): De ingår i vad som brukar kallas ett samhälles infrastruktur och de kräver stora initiala investeringar i form av spår- respektive vägbygge vilket innebär att central planering, ofta med statlig inblandning, är en förutsättning. Dessutom är de anläggningar som utgör det fysiska nätverket inte flexibla. Risken att "bygga fast sig" är stor.

Den största skillnaden mellan de två systemen består i att kopplingen mellan spåret och loket är starkare än den mellan vägen och bilen. Därigenom blir vägbyggande ett mera komplext problem att studera. Vägbyuren transport av människor och varor med bil uppvisar många likheter med järnvägen men är inte i lika hög grad ett väl avgränsat tekniskt system. Detta brukar uttryckas som att järnväg är ett "hårt kopplat" och bil/väg är ett "löst kopplat" system. För den som i sekelskiftets Sverige ville arbeta för införandet av ett automobilbaserat vägtransportsystem gällde det alltså att anpassa en del av det tekniska systemet till en ny teknik. Detta är en ofta förbisedd komplikation vid analysen av biltrafikens historia. Andra tekniska system kan "marknadsföras" som en helt ny och revolutionerande uppfinning, ett färdigt "paket". Vid uppbyggandet av järnvägen kunde förespråkarna låna strålglasen från den nya tekniken, ofta associerad med ett nytt och bättre samhälle. Den systembyggare som ville skapa bil/vägsystemet kunde inte på samma sätt exploatera tekniken retoriskt. Visst fanns motstånd även mot järnvägen. Men jag vet ingen som godkände bygge av räls och samtidigt argumenterade mot tågtrafik.

Avslutning

Jag har i denna artikel främst velat lyfta fram två aspekter i studiet av bilismens historia. Dels att succén vid introduceringen av ny teknik inte alltid kan förklaras med att den nya tekniken var "bättre" än den gamla. Dels har jag visat att de aktörer som aktivt arbetade för bilismen i Sverige vid seklets början använde sig av en bred strategi där etablerandet av auktoritet inom det tekniska området gick hand i hand med enrollerande av politiskt betydelsefulla personer i samhället och uppbyggandet av ett informellt nätverk positivt inställt till bilen och vägen.

Man kan säga att Svenska vägföreningens arbete gick ut på att förändra det sätt på vilket man talade och tänkte om bilen. Att omdefiniera denna nya tekniska artefakt till något för samhället nyttigt och nödvändigt och därigenom bygga in bilen i ett framtidsinriktat transportsystem. Med ett uttryck från LTS-teori kan vägföreningens strävanden beskrivas som skapandet av biltrafiksystemets "momentum". Momentum har använts för att beteckna när ett tekniskt system uppnått en så hög grad av komplexitet (tyngd) att det ser ut att utvecklas av egen kraft. Begreppet har dock främst avsett den punkt när de fysiska och ekonomiska komponenterna (räls, ledningar, vägar, investeringar osv.) nått en sådan storleksordning att man så att säga har "byggt fast sig" i ett visst system. Men som ovanstående redogörelse visat gäller det för en "systembyggare" som vill vara framgångsrik, att besitta även andra kunskaper än de rent tekniska. Jag föreslår därför att vägföreningens strategi karaktäriseras med ett utvidgat begrepp: Svenska vägföreningen arbetade för att skapa ett "socialt/politiskt momentum" för bilbaserad vägtransport.

Jag avslutar med två citat som visar hur Svenska vägföreningens relation till bilen förändrades under perioden. I början fick man ta hänsyn till att bilen inte var "populär på landsbygden, den skrämde hästarna och man vidrörde bilens framtidsutsikter mycket försiktigt för att inte stöta sig med lantbrukarna". År 1924 sammanfattade en talare vid 10-årsjubileet vägföreningens syn på bilen som "ett mycket gott handtag i propagandan för bättre vägar".



Motorväg sträckan Malmö–Lund, invigdes 1953. FOTO: GUNNAR LUNDH.