

Drömmen om

BILEN

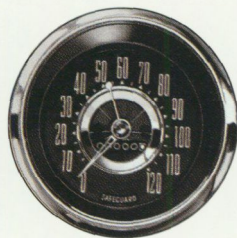
N O R D I S K A M U S E E T

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

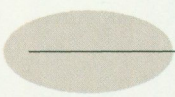
ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

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



Inledning

ANNETTE ROSENGREN

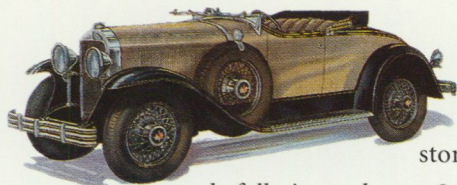
1900-talet är bilismens samhälle i den västerländska civilisationen, jämsides med industrialismens och kapitalismens. Efter årtiondens experimenterande med tre- och fyrhjulingar men framför allt med ånga, elektricitet och oljebaserade bränslen för motorer var den tingest som 1900-talet definierat som bil – ett fyrhjuligt fordon drivet med bensin – i stort sett färdigkonstruerad vid seklets början. Sedan dess har bilen och bilismen slagit igenom med våldsam kraft såväl i människors privatliv som i riks- och kommunala institutioners planering av de samhällsliga funktionerna.

Nu inför nästa sekelskifte står vi inför en osäkerhet liknande den för hundra år sedan, men med större kunskap i bagaget. Vi vet att bilen och bilismen har fört med sig ofantliga problem, att framtidens transportbehov inte kan tillgodoses som hittills, och att man ännu inte har funnit en teknik som kan ersätta bensinbilens förmåga att svara upp till människors önskemål om att färdas individuellt.

Det sena 1800-talets teknikfascinerade bilkonstruktörer var lika ovissa inför framtiden som vi är idag. På motsvarande sätt som då diskuterar man idag olika bränslekällor, och nu som då är el-bilen ett av alternativen. Forskning på alternativa bränslen har varit omfattande – men ändå otillräcklig – sedan effekterna av 1970-talets oljekris slog igenom, och idag tänker sig många att lösningen inte kommer att vara *en*, utan att den framtida bilen kommer att vara konstruerad på en rad olika sätt. Tänkbara fordon är el-bilar med ganska kort räckvidd för stadstrafik, hybridbilar som kombinerar el med biobränslen

Överst tv: Ur Pioneer bilstereokatalog 1996. FOTO: © PIONEER.

Underst tv: Amerikansk ångbil, Ur Scientific American 1896.



för längre sträckor, och man ser också möjligheter i vätgas och andra drivkällor. Men samtidigt blir trängseln ett framtida stort globalt problem i länder med större befolkningstäthet än Sveriges.

Även om det tekniskt sett finns många paralleller mellan förra sekelskiftet och det som kommer nu, finns det en stor kulturell skillnad mellan människor då och nu. Den ligger i det som forskare kallar moderniteten. Det moderna samhällets kulturella effekter har varit av centralt intresse för många forskare sedan 1980-talet. Beroende på var man lägger fokus betecknas den fas i moderniteten som vi befinner oss i nu som postmodern, högmodern eller senmodern. Bl.a. hävdar man massmedias enorma inflytande idag på människors självförståelse och uppfattning av världen. Man talar också om informations- och konsumtionssamhället som efterträdare till industrisamhället.

Den engelske sociologen Anthony Giddens, som idag är en av de ledande modernitetsteoretikerna, menar att de främsta karakteristika för det nutida västerländska samhället är åtskiljandet av tid och plats (bl.a. genom moderna media och kommunikationer där lokalt och globalt knyts samman i en utsträckning som inte var möjlig i det förmoderna samhället), att sociala relationer har lyfts från sin lokala prägel till en mer eller mindre global nivå, samt att samhället på alla nivåer utvecklat reflexiviteten – funderandet, begründandet, ifrågasättandet – som ett sätt att bemöta, sortera och värdera rikedomerna på intryck och sakkunskap. Reflexivt bygger vi numera också vår självidentitet. Allt detta påverkar och förändrar vardagslivets innehåll och form. Traditionen har förlorat sitt grepp om det dagliga livet, som i stället skapas och återskapas i dialog mellan det lokala och globala (Giddens 1990, 1991).

En rad forskare har pekat på den ökade individualismen, som ett kännetecken för det moderna samhället. Visserligen var individens rätt och behov inte ovidkommande i 1800-talets samhälle, men oftare hänvisades till släkten och kollektivet. Idag är det inte så. Att vi har vant oss vid att hävda individens behov gör det så mycket svårare att tänka oss en framtid utan bil, eftersom bilen som inget annat transportmedel tillfredsställer våra individuella önskemål om att resa. Det innebär inte bara att resa utan också *hur* vi vill resa, när,

vilken väg, med vilket sorts fordon (dvs. hur vi vill signalera oss utåt) och med vilket ljud och vilken lukt osv. omkring oss. Med all säkerhet måste man förstå bilen som en faktor som påskyndat människans individualisering i den västerländska kulturen.

Vid utforskandet av det moderna samhället framstår bilen och bilismen som ett oerhört intressant utgångsläge, inte minst i kulturellt perspektiv. Ändå är det definitivt inte ett genomforskat tema. När vi på Nordiska museet omkring 1990 började fundera över ett forsknings- och insamlingsprojekt knutet till bilen och massbilismen i Sverige, var vi till stor del ute på utforskad mark. Vid universiteten i Göteborg och i Trondheim fanns dock några nystartade projekt. I Göteborg var det projektet *Autumn (The Automobile in the Human and Natural Environment)* under Emin Tengström. Autumns underavdelning *Macs (Man, the Automobile, Culture and Society)* studerade just bilen som kulturellt fenomen. I Trondheim var det projektet "Bilen og det moderne Norge" under ledning av Knut H. Sørensen. Liksom Autumn var projektet tvärvetenskapligt och innefattade i hög grad kulturella och sociala perspektiv på bilen och den norska bilismen.

Nordiska museets forskningsprojekt "Bilen som ting och bilismen som livsform" fick så småningom ekonomiskt bidrag från Humanistisk-Samhällsvetenskapliga Forskningsrådet och projektet som helhet ledde till omfattande etnologiska fältarbeten i Mellansverige (av Annette Rosegren), bearbetning av ett minnesmaterial insamlat av museet i slutet på 1970-talet som fokuserade bilens introduktion på den svenska landsbygden (av Vendela Heurgren), en del andra riktade studier (bl.a. av Wera Grahn, Anders Houltz, Mats Landin, Olle Wilson och Tobias Branting) samt insamling av föremål knutna till den svenska massbilismen från 1950-talet till idag (av Vendela Heurgren). Med detta som utgångspunkt bygger nu Nordiska museet sin stora utställning "Bilen".

Forskningsinriktningen på museets bilprojekt ledde till att kontakter etablerades till bilforskarkolleger i Göteborg och Trondheim, och senare till forskning som på andra håll i Sverige och Norge på olika sätt studerat det kulturella och sociala fenomenet bilen. Annette Rosengren deltog i forskarseminarier i Göteborg och Trondheim, och med Humanistisk-Samhällsvetenskapliga

Forskningsrådets finansiering arrangerade museet en tvådagars workshop kring bilen i maj 1995. Den samlade ett tjugotal forskare från Sverige och Norge.

Ur dessa kontakter har 1997 års Fatabur *Drömmen om bilen* kunnat växa fram. Tre av författarna kommer ur det göteborgska Autum (Emin Tengström och från Macs-gruppen Olle Hagman och Håkan Andréasson). Och även om inte något av bidragen är norskt – eftersom vi valt att låta boken behandla svenska förhållanden – är Per Østbys omfattande studie av aktörerna bakom massbilismens genombrott i Norge en viktig idégivare till Pär Blomkvists bidrag. Pär Blomkvist är knuten till högskolan i Borlänge-Falun och deltog i workshopen i Stockholm.

Målsättningen med *Drömmen om bilen* har varit att varva aktuell forskning med exempel ur dokumentära arbeten som genomförts inom det vi har kallat "Bilismens kulturlandskap", och som har varit delprojekt inom det övergripande "Bilen som ting och bilismen som livsform". Därutöver har vi även valt teman med anknytning till 50-talets bilseminstrar, gammalbilsintresset och motorsporten rally, som vi med glädje har överlåtit till journalisterna Claes Johansson och Anders Tunberg. Tillsammans visar dessa texter att bilen och bilismen tar sig många kulturella uttryck. Dels har bilen blivit av mycket mer komplext värde än att i strikt mening vara ett transportfordon, dels har den bidragit till en rad kulturellt betydelsebärande tecken och former i det offentliga rummet.

Essäerna startar i nutiden med *Emin Tengströms* text om bilens plats i ett framtida samhälle byggt på hållbar utveckling. Bilismen, som växte fram som en symbol för det moderna samhället med sin utvecklingsoptimism och strä-



van till högre levnadsstandard, har skapat en rad problem i det västerländska industrisamhället, som andra delar av världen nu riskerar att kopiera. Det handlar om trängsel, buller och luftföroreningar, växthuseffekten, vetskapen om att oljan tar slut och att försöken med alternitva förnyelsebara drivmedel ännu inte har inneburit genombrott för någon ny teknik samt det stora antalet döda och skadade i trafikolyckor.

Tengström resonerar kring olika sätt att lösa bilismens problem. För att få

ett långsiktigt hållbart samhälle avseende transporter kan teknisk utveckling och politiska beslut på nationell och kommunal nivå ge viktiga bidrag. Men det blir inte tillräckligt utan vi kommer att tvingas ändra vårt sätt att leva. I framtiden kan vi varken räkna med att lita till bilen i den utsträckning vi gör nu eller att vara så rörliga som vi är idag.

I nästa bidrag redogör *Gert Ekström* kortfattat för det tekniskt sett innovativa klimat som rådde under senare delen av 1800-talet och ur vilket bilen som konstruktion växte fram. Mest avgörande var det som skedde i Tyskland och Frankrike, men omständigheterna kring vilka "självgående fordon" som konstruerades i Sverige på 1890-talet visar att idéer spreds snabbt och att de isolerat uppstod på olika håll ungefär samtidigt. I och med att ångkraften, stationära motorer och cykeln var ett faktum, var tiden mogen för bilen.



Omkring 1910 började bilar dyka upp på den svenska landsbygden. Så länge bilarna var sällsynta vållade de stor uppmärksamhet, och *Vendela Heurgren* resonerar i sitt bidrag kring det motstånd till bilarna som fanns, och som främst låg i hästarnas rädsla för den främmande tingesten och att bönderna förlorade kontrollen över vägarna och vägnas skötsel.



Bilens insteg i landsbygdens liv innebar, skriver Heurgren, ett möte mellan den nya tiden och den gamla, där det nya stod för stadsliv, högre levnadsstandard, maskiner, individualitet och frihet, medan det gamla stod för fattigdom, ålderdomlighet, kollektivitet och tvång. Ännu på 1920- och 30-talet utgjorde bilägarna en minoritet på landsbygden. Förutom godsägare, landsfiskaler, läkare och präster var de nya bilägarna främst handlare och andra egna företagare samt unga bondsöner. En och annan mindre välbeställd bilägare finansierade köpet genom att använda bilen som taxi.

Pär Blomkvists bidrag, som utgår från hans forskning inför en doktorsavhandling i historia, behandlar viktiga aktörer och tidig lobbyism bakom Sveriges omvandling till ett bilsamhälle. Han analyserar Svenska vägföreningens



agerande under framför allt 1910- och 20-talet i dess arbete för bättre vägar. Genom att "bra väg" definierades utifrån bilens behov, inte hästens och vagnens, som var de vanligaste fordonen på landbygden, gjorde föreningen ett väsentligt förarbete.

Strategin för aktörerna bakom bilismens genombrott var, skriver Blomkvist, att dels etablera auktoritet inom det tekniska området och dels enrollera politiskt betydelsefulla personer i samhället. Utifrån dessa byggdes ett informellt och inflytelserikt nätverk av personer för vilka Svenska vägföreningen fungerade som mötesplats.



Det var under andra halvan av 1950-talet som massbilismen började slå igenom med kraft i det svenska samhället. Tio år senare utgick stads- och samhällsplaneringen från bilen som ett självklart element. Att människor i gemen alltmer började ha bil mot slutet av 50-talet och början av 60-talet hänger ihop med löneökningar, ökad levnadsstandard generellt, en socialdemokratisk politik som redan på 50-talet såg bilen som en demokratisk rättighet samt att den europeiska bilindustrin satsade stort på små och mellanstora bilar till överkomliga priser. I själva verket sägs bilindustrin ha varit en viktig faktor för att få Europa på fötter efter kriget, eller tydligare sagt, det krigsdrabbade Europa behövde ett växande bilsamhälle.

I Sverige var drömmen för många människor att ha en Volvo PV 444, och senare 544, medan en liten Volkswagen oftare var vad man hade råd med. Även Saaben var billigare än Volvon. Men även om Volvon, Saaben och Folkan, vars popularitet bars upp av föreställningen om tyska produkter som gedigna och pålitliga, var de populäraste bilmärkena, åkte många i Opel, Ford, Fiat, Renault, Austin och andra märken.

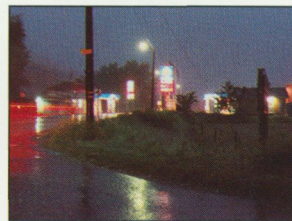
Bilismen på 1950-talet var inte lika inriktad på vardagsåkande som idag, utan bilen förknippades mycket med söndagsutflykter och semesterturer. Man kan säga att det var genom bilen och under 1950- och 60-talet som svensken verkligen upptäckte Sverige. En del bilister tog sig också ut i Europa, men för svenskar i gemen utan större kunskaper i främmande språk, räckte det bra med Sverige och kanske en och annan tur till Norge och Danmark där språket inte var alltför olikt svenska. När sedan det mer folkliga utlandsresandet kom

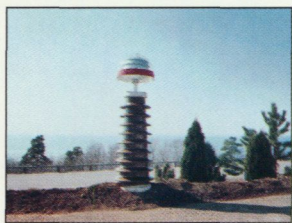
igång, skedde det inte per bil utan genom charterresor med flyg. Och då är vi inne i 1960- och 70-talet.

Bilen på 1950-talet sattes på piedestal, och vi anade inte de miljöproblem som skulle komma med en växande bilism. Rachel Carsons "Tyst vår" blev en tidig väckarklocka generellt för miljösituationen när den kom ut i USA 1962 och året efter här. För svenska förhållanden fick den sin motsvarighet 1967 med Hans Palmstiernas "Plundring, svält och förgiftning". Då hade redan bland annat Ralf Nader i flera år gjort USA uppmärksam på just bilismens miljökonsekvenser. Här i Sverige, liksom för faktiskt hela det internationella bil- och miljösamhället med myndigheter, forskningsinstitutioner och industri, var det oljekrisen 1972–73 som initierade en breddning av kunskaperna om de problem som följde i bilismens spår. Med det förändrades vårt oskuldsfulla förhållande till bilen radikalt.

50-talet bilsestrar är ett nostalgiskt minne idag, men *Claes Johansson* gör oss påminna om dem. Delvis sker det med hjälp av bilsesterminnen skrivna av medarbetare till Nordiska museet runtom i landet. Här är det lätt att tänka sig de förväntningar som säkert var vanliga inför en resa till släktingar 50 mil bort eller inför en veckas tältsester. Till skildringen har vi fogat ett urval av bilanknutna föremål som museet har förvärvat inom ramen för Bilprojektet. Främst har vi valt ut ting som berättar om just bilsestrar och -utflykter.

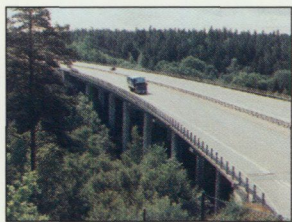
Något av 50-talets stämning finns kvar i *Olle Wilsons* verbal-visuella essä om vägens hastighetsreglerade arkitektur, inte i ordens precisa innebörd men i avsikten att inifrån bilens vindruta exotisera betraktandet av resan, vägen och väglandskapet. I vår tid har bilresan blivit trivial och vi har mist fascinationen i att sitta innesluten i ett litet rum och se landskapet rusa förbi. Men Wilson hjälper oss att se igen när han lyfter fram exempel på bilismens säregna kulturlandskap, på vägskyltar med fragmentariskt avhugget språk, bensinbolagens enkelt avlästa symboltecken och vägar som ibland visserligen underlättar åtkomlighet men många gånger tvärtom förhindrar den. Bilen har förändrat kartan, skriver han, och även om





avstånden kanske har kortats med bilen har det samtidigt uppstått en vemodig känsla av distans till världen utanför vindrutan.

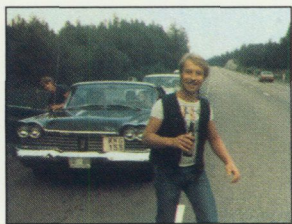
Bilismens kulturlandskap undersöks ytterligare i *Mats Landins* fotografiska essä om E 4:ans sträckning från Helsingborg till Stockholm. Under några års tid har han vid upprepade tillfällen rest utmed vägen och stannat till vid en rad olika till synes ganska triviala företeelser. De är alla en följd av de krav på service och framkomlighet som bilismen ställer och är utformade utifrån att människors normaltillstånd på dessa platser är att vistas i och ta sig fram med bil. Självklara inslag i dagens moderna samhälle, kan man säga, men samtidigt företeelser som i den mån de kommer att finnas kvar i framtiden också kan komma att stå som enstaka monument och minnesmärken över en gången epok i mänsklighetens historia.



Hur bilismen har omformat väglandskapet, hur vägarna har dragits om och rätats ut och hur den urbana bebyggelsen har brett ut sig, skriver *Anders Houltz* om. Han har valt en bestämd sträcka – vägen från Stockholm till Enköping – för att konkret skildra förändringen, och jämför sina egna iakttagelser med kulturhistorikerna *Mats Rehnbergs* på

1950-talet och *Ernst Kleins* på 1920-talet.

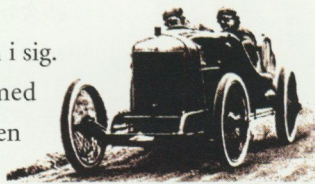
Annette Rosengrens bidrag behandlar den svenska bilismens mest mytomspunna ungdomskultur, raggarna, och den starka ställning den amerikanska bilen har haft hos svenska ungdomar. Medan andra länder hade sina ungdomsproblem var ungdomsgången där inte knutna till bilar. Raggarna är, skriver Rosengren, en framför allt svensk företeelse, och mytbildningen kring dem som vålds-, bråk- och sexfixerade skall delvis förstås som en massmedial schablonbild skapad åren kring 1960. Majoriteten av ungdomarna beskrivs bättre som unga bilintresserade arbetare, som med de stora bilarna skapade sig egna tillhåll och som tyckte om att bekvämt och ganska oplanerat åka omkring.



Den amerikanska bilen och livsstilen kring denna behöll sin dragningskraft i flera årtionden och inte minst på 1970-

talet och i början av 80-talet var framför allt arbetarungdomars intresse kring dessa bilar stort. Med ett exempel från Hedemora beskriver Rosengren detta utförligare. Bilens kultstatus består, men dagens ägare är sällan ungdomar utan stadgade familjefäder.

Att tävla med bilar är lika gammalt som bilen i sig. Ångbilar, elbilar och bensinbilar tävlade med varandra i bilens barndom och elbilen var den som först satte fartrekordet 100 km i timmen.



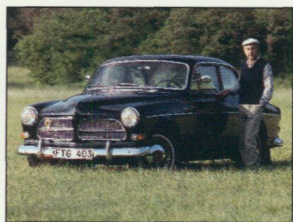
I svensk bilhistoria är KAK:s vintertävlingar åren kring 1910 legendariska. Tävlingarna syftade till att visa bilens tillförlitlighet och därmed framtidspotential som nyttofordon. Legendariska är också racertävlingarna på sjön Rämnen i Dalarna i början av 1930-talet där avancerade utländska fordon tävlade mot standardvagnar som Ford och Chevrolet.

30-talet är annars mer motorcykelsportens årtionde än bilsportens, och det är först under 50-talet som landsvägstävlingar för bil får en större dragningskraft på deltagare och publik. Ur dessa tävlingar på grusiga och backiga skogsvägar i kombination med ett allmänt välstånd i Sverige efter krigsåren föds snart en svensk rallyelit, som skall göra sig bemärkt internationellt. Samtidigt växer rallytävlandet till en verklig folksport i Sverige, och kan fortfarande kallas sådan trots att kostnaderna har rasat i höjden och det inte längre finns ekonomiska förutsättningar att få fram en internationell förarelit. Om rallysporten skriver *Anders Tunberg*.



Sedan bilen genom sin självklarhet har trivialiserats har intresset för gamla bilar vuxit. På 1950- och början av 60-talet var drömmen för många att ha en ny bil och äldre bilar hade både lågt värde och låg status. Idag kan en gammal och udda bil ge mycket mer status än en ny, och inte minst ger det ägaren en personlig identitet. Motorhistoriska riksförbundet organiserar idag närmare 60 000 människor, som inte ser bilar bara som transportfordon utan mer som ett intresse eller passion.

Till det som *Claes Johansson* lyfter fram är känslorna snarare än logiken bakom entusiasmen för gamla bilar och för ombyggda bilar, liksom den svenska ladans betydelse som bilhobbyns moder. Sverige har idag Europas äldsta



bilbestånd. Det brukar förklaras med vår haltande ekonomi, men frågan är om inte det utbredda intresset för s.k. gammelmilar bidrar. Hobbyn skall inte i första hand förklaras i ekonomiska termer utan för att den utvalda, äldre bilmodellen laddas med värden som en ny bil inte får. Som andra bilar är gammelmilen inregistrerad, men den används

för det mesta under sommarhalvåret och som komplement till en modernare vardagsbil.

Olle Hagmans essä behandlar svensk bilreklam från de senaste fyrtiofem åren och visar hur denna kan användas för att studera mönster och förändringar i svenskarnas föreställningsvärldar. En annons för Volkswagen från 1950 tar bl.a. upp svenskarnas självbild av att vara ett ganska kvalitetsmedvetet folk (en självuppfattning som man delade med tyskar, engelsmän och amerikaner). Trivsel och trevlighet var annars nyckelord i detta 50-talets Sverige.

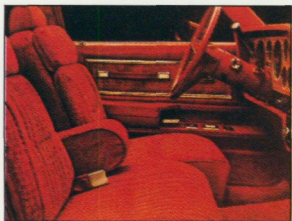


Hagman drar likheter mellan reklamen och myten eftersom båda har funktionen att presentera kulturellt formulerade och socialt accepterade lösningar på människors behov. Ett exempel är miljöfrågorna, som har kommit in i bilreklamen under 1990-talet samtidigt som det har blivit allt vanligare att fotografera bilarna ute i naturen. På så sätt

spelar reklamen på föreställningen om svenskarna som naturälskande. Miljöproblemen erkänns, skriver Hagman, men det sker aldrig så att läsaren kan frestas att ta avstånd från bilsamhället. Problemen kring bilismen vänds genom reklamen till bilens fördel eftersom syftet sist och slutligen är att få läsaren att köpa – inte avstå från – bil.

En fråga idag som många ställer sig är varför det har varit så svårt att få människor att lämna bilen och i stället åka kollektivt till arbetet, även när det fak-

tiskt är mer praktiskt att använda allmänna kommunikationer. Eller varför försöken med samåkande inte har lyckats. *Håkan Andréasson* menar att förklaringen till detta ligger i människors behov att få vara ensamma – själva – och att bilen på ett utmärkt sätt erbjuder detta. I takt med att det moderna samhället har gått mot en allt ökad individua-

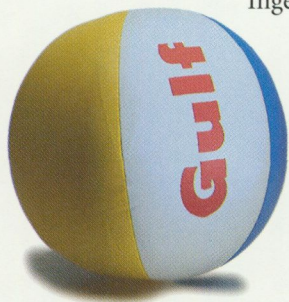


litet har bilen blivit en betydelsefull tillflyktsort där det privata kan levast ut. Det är dags, skriver Andréasson, att lämna schablonbilden av bilen som en statussymbol eller "penisförlängare" och i stället se dess betydelse av att erbjuda ett privat rum.

Med dagens vardagsbilism är vi tillbaka till den inledande essän, Emin Tengströms genomgång av möjligheterna för ett framtida hållbart transportsamhälle och nödvändigheten av att ändra den västerländska mobila livsstilen. Men är det över huvud taget möjligt att leva utan bil i dag om man inte bor i storstadscentra med dess utvecklade kollektivtrafik? Den frågan har *Wera Grahn* penetrerat i bokens avslutande bidrag. Fyra barnfamiljer berättar hur de medvetet ha format sina levnadsomständigheter så att de inte anser sig behöva bil trots att de bor i småhusområden omslutna av bilägande grannar.

En rad omständigheter samverkar till att de klarar sig bra. Först och främst har de valt bostad nära allmänna kommunikationer och ofta även nära släkt och vänner. De använder cykel mycket, investerar i cykelkorgar och packväskor, använder barnvagn som lastfordon, går när andra tycker att ett par kilometer måste innebära biltransport, utnyttjar speditiönsfirmor, butikernas körningsservice och lånar eller hyr bil för stora transporter. Semesterresor gör de gärna med tåg och de ser tåget som ett utmärkt transportmedel där tiden kan utnyttjas till mer än att resa och där barnen kan sysselsättas på ett helt annat sätt än i bil. Och framför allt planerar de noga, planerar för transporter och inköp och inför resor, och avstår från sådant som är ogörligt utan bil.

Ingen av dem betecknar sig som "bilhatare" men de tar avstånd från det oreflekterade användandet av bil som är så utmärkade för vår tid, och de menar uppriktigt att de faktiskt inte själva behöver bil.









CAR AUDIO GUIDE '96

Omslag till Pioneer bilstereokatalog 1996. FOTO: © PIONEER.