

På väg genom New Mexico och Medelpad

Roadmovies som samhällsspegel

AV RON EYERMAN OCH ORVAR LÖFGREN

d en buckliga Chevan gungar genom natten, regnet öser ned och däcken dunkar mot den våta asfalten. Vi befinner oss förstås mitt i en roadmovie, men är inte på väg genom New Mexico med blåljus i hälarna, utan i Medelpad — jagade av en gammal dieselstänkande Mercedes-taxi.

Det är en otacksam uppgift att översätta en så amerikansk genre till norrländska. Ulf Malmroos försök från 1991, *Ha ett underbart liv*, om en resa genom Norrland på väg mot Stockholm kantas av amerikansk rekvisita och häftighet: unga killar som slår sig för pannan med knutna nävar eller drämmer väskor i asfalten som om dom hängde i gathörnen på 42nd Street, en långtradarchaffis i cowboystövlar med bollfransar längs framrutan och Dolly Parton i kassettdäcket som leker trucker på riksväg 151.

Importer som dessa gör inte Norrland mer amerikanskt, snarare sker här en ömsint och oemotståndlig försvenskning, som inte upphör att fascinera amerikaner — ungefär som när svenska dagisbarn kokett knyter näven i den gladdröda tumvanten från Polarn & Pyret och utropar: Oj, shit!

I början av 1993 var det dags för nästa svenska översättningsförsök: Jon Lindströms

Drömmen om Rita, en roadmovie om fyrtio-årskrisen, som recensenten i Dagens Nyheter uttryckte det. Här går färden från Stockholm söderut, men liksom i *Ha ett underbart liv* handlar konfrontationerna med folk längs vägen främst om det outslitliga svenska filmtemat "08:or möter landsbygdskrumelurer", antingen det är fåordiga norrlänningar eller som här dumma skåningar.

I *Drömmen om Rita* finner vi många av roadmoviens klassiska berättarknep och iscensättningstricks, som då hjältinnan vid sin makes sida hör den nya älskaren uppförande ge motorcykeln gas utanför pensionatet. Frihetssignalen ljuder, men ska hon lämna man och barn, ge sig ut på vägen igen?

Andra europeiska regissörer har tagit steget fullt ut och begivit sig till USA för att få den rätta bakgrunden till sina vägfilmförsök. I finländaren Aki Kaurismäkis *Leningrad Cowboys Go America* från 1989, rullar ett hopplöst finländskt rockband från New York till Mexiko på jakt efter spelningar. Utanför rutorna på den gamla Cadillacen glider ett mycket förutsägbart amerikanskt landskap fram: motorvägarnas ödsliga nollzoner, industrikyrkogårdar, nergångna hotell, fallfärdiga bensinstationer, barer som

"Cadillac Ranch" — ett av de många monumenten längs Route 66. Foto av Suzanne Fitzgerald Wallis, 1989, ur boken Route 66. The Mother Road.

bara är ett hål i väggen. Kaurismäki kan sin Jim Jarmusch.

Med jämna mellanrum våras det alltså för vägfilmen. Knappt hade biograferna 1992 hämtat sig från den engelske regissören Ridley Scott's succé *Thelma and Louise* förrän tysken Wim Wenders och hans produktionsbolag Roadmovies kom dragande med vad han kallat "the ultimate roadmovie", *Until the End of the World*, där Solveig Dommartin och William Hurt reste från kontinent till kontinent.

Wim Wenders har en ovanligt stark kärlek till vägfilmen, men vad är det egentligen som gör denna filmgenre så attraktiv för just européer, och varför är denna uramerikanska specialitet så svår att översätta? Den europeiska fascinationen består bland annat i

att vägfilmen ses som något typiskt amerikanskt, ett destillat av amerikanska vanor och värderingar, en illustration av ur-amerikanska landskap, roller och rekvisita. Det är ingen tillfällighet att den mest grundliga genomgången av vägfilmer är ett tyskt arbete eller att Jean Baudrillards omdebatterade Amerikabok betraktade landet från förarsätet på en luftkonditionerad hyrbil, som gungade genom ett högst fysiskt men även starkt symboliskt ökenlandskap. Så tycker många europeiska intellektuella om att tänka USA.

Men kanske bär många av oss på en egen roadmovie, där vi själva spelar huvudrollen. Mitt i bilkön kan den mest stadgade familjeförsörjare gripas av en plötslig frihetsdröm: tänk om man tryckte in en country-kassett

i bilradion och bara körde ut i det blå, kastade loss från avbetalningar, hopplösa chefer, en urtrist make eller en gnatig hustru. Men denna spontana impuls (som nästan alltid stannar vid ett ögonblicks tankeflykt) är rejält förprogrammerad. Den bygger på en kulturell matris som skapats genom flera generationer av amerikanska författare, bildmakare, musiker, filmare och marknadsförare.

Drömmen om "hitting the road" och om det viktlösa livet längs vägen har en lång kulturhistoria. Den handlar om det USA som ständigt är på väg någonstans och som rör sig i ett socialt landskap med en speciell ikonografi och estetik.

Det är ett landskap vi inte bara möter på filmduken utan även i Elmore Leonards deckare och Sam Shephards pjäser, i reklamerna för Levi's jeans, i såpoperor på TV eller i noveller av författare som Raymond Carver, Richard Ford och Jayne Anne Phillips — för att nu nämna tre olika generationer som alla utvecklat en genre man skulle kunna kalla vägfilmnovellen.¹ Det är en värld som beskrivs, bildsätts och tonsätts om och om igen. Som garvade mediakonsumenter behöver vi bara sluta ögonen och se bilderna från denna värld flimra förbi: gungande bilar med solstekta säten och dunkande musik, slitna motellentréer bevakade av uttråkade portier i undertröja och med ständig bakgrundsmusik av knastrande kabel-TV. Sömniga bensenmackor "in the middle of nowhere", barskrapade hotellrum med utsikt över brandgavlar, ljusskygga barer eller ödsliga kafeterior med moderliga servitriser. Detta är ett Amerika som Edward Hopper bildsätte redan under mellankrigstiden.

I den följande resan genom vägfilmens historia diskuterar vi hur genren har uppstått, dess mentala och materiella förutsättningar i 1900-talets USA, hur den har institutionaliserats och fått sina bestämda ku-

lisser, rolluppsättningar och rekvisita, men även hur dess scenarios förändrats med tiden och samhällsstrukturen. Till sist återvänder vi till inledningsfrågan: varför är det så svårt att göra en svensk roadmovie?

På väg mot framtiden

Temat med att låta resan bilda stommen i en berättelse om personlig utveckling eller som en moralisk samhällsbetraktelse är i sig inte speciellt amerikanskt. *Homo viator*-motivet med resan som livsmetafor har en lång historia inom olika konstarter, men amerikaniseringen av detta tema i vägfilmens form handlar i hög grad om hur bestämda föreställningar om vägens frihet och funktion skapats i USA.

Rörlighetens frihet — uppåt och framåt — är ett av de mest centrala och sega dragen i amerikansk självförståelse. "Gillar du det inte här, så stick någon annanstans!" blev tidigt ett fältrop — det fanns alltid fria ytor i de stora möjligheternas land. Vid sekelskiftet formulerade historikern Fredrick Jackson Turner denna föreställning i sin tes om gränslandet: det var de fria vidderna och förmodligen att ge sig västerut och ta det i besittning som förenade amerikanerna.

The frontier is the line of most rapid and effective Americanization. The wilderness masters the colonist. It finds him in European dress, industries, tools, modes of travel and thought. It takes him from the railroad car and puts him in the birch canoe. It strips off the garments of civilization and arrays him in the hunting shirt and the moccasin. (Jackson 1961:39.)

I denna process försvinner det gamla Europa och den nya amerikanska kulturen tar dess plats. Genom erövringen av gränslandet flyttar man sig inte bara fysiskt längre bort från Europa utan även mentalt: här skapas det nya Amerika.

Men när Jackson formulerade sin tes hade

Benzin. Målning av Edward Hopper, 1940. Museum of Modern Art, New York.

gränserna redan stängts, vidderna krympt. Vildmarksdrömmarna fick leva kvar i medierna, där den ensamme cowboyn red bort i solnedgången, medan föreställningen om mobilitetens livsnödvändighet sökte sig nya arenor.

I Amerikas historia har rörlighetens mönster och mål ständigt skiftat, från kolonialtidens försiktiga expansion västerut till 1800-talets landrusch. Vid sidan av prärievagnarnas öst—västrutt skapade slaveriet, inbördeskriget och industrialiseringen efterhand en rörelse från söder mot norr. Svarta amerikaner tog the A-train från sydstaternas plantager till nordstaternas fabriksstäder långt innan Duke Ellington tog ett annat A-train, tunnelbanetåget från Greenwich Village till Harlem.

Vägarnas väg

Men det blev inte tåget utan bilen som kom att symbolisera 1900-talets nya rörlighet,

och det blev inte skenskarvarnas rytm utan däckens asfaltdunk som tonsatte frihetsdrömmarna. Därför kan delar av den amerikanska drömmen fångas i ett stycke väghistoria. Och det behöver inte råda något som helst tvivel om vilken väg man bör välja.

"The Mother Road", "Main Street of America", "Will Roger's Highway", "The Symbolic River of America" — Route 66 har många namn och mer magisk glans än kanske någon annan landsväg i världen. Den startar symboliskt i Grant Park, Chicago, och löper från Amerikas gamla industriella centrum ut mot det som skulle bli dess nya: Los Angeles. Vägen går genom Illinois, Oklahoma, Texas, New Mexico, Arizona, ut till Stilla Havet och Santa Monica. Den invigdes 1926, samma år som Henry Ford gjorde sin berömda och symboliska pris-sänkning av T-Forden: nu skulle USA sättas på hjul!

Landets väldiga vidder verkade krympa i takt med att flyget, radiovågorna och fram-

för allt bilarna överbryggade avstånden. Det var en tid när snabbhet och rörlighet förhärskades på många sätt. "Amerika är världens snabbaste land", konstaterade Paul Morand 1929. USA blev ett bilsamhälle redan under 1920-talet, en tid då bilen fortfarande var en nymodig exklusivitet i Europa.

Route 66 tog de nya bilisterna genom mindre kända territorier — den var en första del av den rörelse som långsamt försköt nationens fokus mot sydväst, mot södra Californien och senare även mot andra stater i solbältet, som Arizona och Texas.

Ett par år efter invigningen av Route 66 hade 1920-talets framstegsoptimism förbytts i depression och massarbetslöshet. Den ekonomiska kollapsen demonstrerade ihålligheten i drömmen om skoputsarpojken förvandling till miljonär, men samtidigt fick den amerikanska drömmen ny näring genom bilvägarna: här skapades nya möjligheter till — om inte social — så i alla fall geografisk rörlighet. Mellankrigstidens USA präglades av social oro och uppbrott — kanske kunde man hitta ett bättre liv eller åtminstone ett tillfälligt jobb bakom nästa vägkrök.

I amerikansk mytologi har frihet alltid länkats till mobilitet, nu blev själva rörligheten en frihetssymbol. De som vågade kasta loss och utsätta sig för vägens risker och löften blev den nya tidens kulturhjältar: den kringresande cirkusartisten, handelsresanden, patentmedicinförsäljaren, resepredikanten och fackföreningsorganisatören, samt inte minst de snabbt växande luffarskarn, "the hobos". I veckotidningar, schlaggers och andra medier mötte man dessa vagabonder och skojare, ständigt på vandring mellan tillfällesjobb, billiga pensionat, godsfrukter, kåkläger eller fångelset. Folksångare som Woody Guthrie verkade kunna kombinera många av dessa roller både i sitt vandrarsliv och i sina populära sånger.

Under 1930-talet föddes nya drömmar

om att bryta upp från brödköerna och tröstlösheten iorstädernas arbetarkvarter eller mellanvästerns missväxt- och sandstorms-härjade småbondesamhällen. Vägen västerut väckte förhoppningar om ett bättre liv, men även ängslan över att lämna det invanda för det okända. Vägens faror och förhoppningar symboliserades i John Steinbecks roman *Vredens druvor* från 1939, vars huvudpersoner gav sig iväg längs "the Dustbowl Highway", som Route 66 nu kom att kallas. Tusentals utblottade familjer reste som Steinbecks Oakies västerut. Woody Guthrie såg dem passera och skrev 1934 sin sång om denna nya folkvandring:

... so long it's been good to know yuh,
This dusty old dust is a-getting my home
And I've got to be drifting along.

Get your kicks on Route 66

Under 1940- och 1950-talens högkonjunktur fortsatte bilströmmarna, nu med en blandning av turister och familjer på jakt efter den amerikanska drömmen i Kalifornien. 1946 spelade Nat King Cole in sin hit: *Get Your Kicks on Route 66* — nu var det åter ett stort äventyr att resa, inte bara ett nödvång.

Men i överflödssamhället skapades även nya outsider-roller — människor som inte fann sig till rätta i det nya materialistiska överflödet, i Happy Valley och andra nybyggda förstäder. Figurer på drift som 'the hipster' och 'the beatnik' odödliggjordes av Allen Ginsberg och hans medkonspiratör Jack Kerouac, både i iscensättningen av deras egna liv och i diktandet. Här skapades en viktig förutsättning för vägfilmens ideologi. Vägens mångtydighet, dess löften och frihetsberusning, men även dess risker fångade Ginsberg i en av sina tidiga efterkrigsdikter i en bild av det nya Amerika:

*Where O America are you
going in your glorious
automobile, careening
down the highway
toward what crash
in the deep canyon
of the Western Rockies,
or racing the sunset
over the Golden Gate
toward that wild city
jumping with jazz
on the Pacific Ocean!
(1951)*

Dikten kan läsas som en pastisch på Woody Guthries mer evangeliska bild av vägarnas Amerika, "This Land is Your Land", men det var framför allt Kerouac som gav litterär form åt drömmarna om vägens frihet. Hans bästsäljare *On the Road* från 1957 kunde lätt omsättas till filmduken. Boken skrevs i efterkrigstidens upprymdhet, i lusten att ge sig ut på etnografiska expeditioner till det annorlunda Amerika på samhällets bakgårdar. Det är lantarbetarnas, minoriteternas, vagabondernas, fyllonas och horornas Amerika — Jim Jarmuschs och Leningrad Cowboys värld. Här skildras euforin i att trampa spiken i botten, att lämna det småborgerliga — en stämning som efterhand blivit till en vägfilmens standardkliché:

"Whoeee!" yelled Dean. "Here we go!" And he hunched over the wheel and gunned her; he was back in his element, everybody could see that. We were all delighted, we all realized we were leaving confusion and nonsense behind and performing our one and noble function of the time, move. And we moved! We flashed past the mysterious white signs in the night somewhere in New Jersey that say SOUTH (with an arrow) and WEST (with an arrow) and took the south one . . .

Hela gänget är på väg från New York mot äventyret och New Orleans med bilradion på högsta volym, skyddade från vardagens krav och trivialiteter av vägens anonymitet. Livet är plötsligt så enkelt:

The purity of the road. The white line in the middle of the highway unrolled and hugged our

left front tire as if glued to our groove . . . (Kerouac 1957/1991:133.)

William Burroughs konstaterade torrt om denna nya kult: Efter 1957 sålde *On the Road* en miljard Levis jeans och en miljon espressomaskiner och sände dessutom oräkneliga ungar ut på vägarna.

Den populära TV-serien *Route 66*, som gjordes i början på 1960-talet, och handlade om två unga äventyrare ständigt på väg i sin Corvette, blev TV-mediets urvattnade och domesticerade version av den nya vägkulturen.

Vägens nostalgi

Men verklighetens *Route 66* förvandlades nu till en biväg vid sidan om de stora nydragna motorvägarna under Eisenhower-eran. Folkflyttningen minskade inte, men i takt med att det gamla Stålbältet förvandlades till industrikyrkogården Rostbältet så var det fler och fler av resenärerna som stannade på vägen: i Solbältets nya ökenekonomier: Texas, New Mexico och Arizona.

Den gamla *Route 66* fortsatte dock sitt liv som symbol för det amerikanska väglivet: en blandning av nostalgi och dramatik. 1977 plockades slutligen *Route 66*-skyltarna bort, men det visade sig att suget efter dem var så stort att de intagna i statsfängelset i Pontiac fick producera tusentals nya skyltar till souvenirjägare.

Så har *Route 66* förvandlats till ett stycke Americana, på ett sätt som berättar om längtan ut på vägarna, inte bara som en längtan bort, utan efterhand även en längtan bakåt i tiden. Michael Wallis bästsäljare *Route 66 — The Mother Road* är ett exempel på denna nostalgiproduktion, den inleds med konstaterandet:

. . . life begins at the offramp. Away from the superslab, you can still order a piece of pie from the

person who baked it, still get your change right from the shop owner, still take a moment to care and to be cared about, a long way from home.

I boken utvecklas så den klassiska symboliska motsättningen mellan turister och riktiga resenärer, en retorisk figur om ytliga och äkta upplevelser i termer av förr och nu, som har en lång kulturhistoria (jfr diskussionen i Löfgren 1991).

Så iscensätts en vägkultur där gamla bensinmackar och motellskyltar förvandlas från kitsch till antikviteter, där lanthandlar blir levande museer, och där själva bilåkandet följer ett scenario av äventyrshistorier och magiska stämningar. Man reser inte bara igenom ett landskap utan också genom en text med ideliga referenser till bilder, minnen, framställningar. Idag är resterna av Route 66 kulturhistoria, men även ett exempel på den starka osamtidighet som präglar amerikansk kultur.

I södra Californien bygger man pietetsfullt upp kopior av drive-in-restaurant i äkta femtiotalsstil, som ett led i den nostalgivåg som en gång startades av filmen *American Graffiti*. Servitriserna åläggs strängt att anlägga tidstypisk frisyra och klädsel för att gästerna ska kunna uppleva den femtiotalsstämning de mött på filmduken.

I New Mexicos småsamhällen kan man däremot fortfarande köra in på *Sonic Happy Eating* och beställa sin hamburgare via en åldrande högtalaranordning. Servitrisen som skyndar ut med brickan är lyckligt omedveten om att hon representerar en svunnen epok, ett stycke kulturhistoria.

Vägfilmens förhistoria

Route 66:s omvandling berättar om hur skiftande rörelsemönster och vägmyter skapats i USA. Det är ur sådana föreställningar om vägen som löfte och frihetsberusning, drama och flykt som roadmovien växer fram som

filmgenre. Och det är ingen tillfällighet att så många vägfiler kommit att använda scenerier, stämningar och rekvisita från just Route 66.

Man kan diskutera när roadmovien etableras som genre. Den tyska bibliografin (Heinzlmeier m.fl. 1985) upptar 254 nummer, från åren 1932 till 1984, men denna lista innehåller alla slags filmer där vägen eller bilen överhuvudtaget figurerar — allt från skildringar av racerstjärnor och motorcykelgång till så kallade "Trucker Westerns", där långtradarchaffisen övertagit den ensamme cowboyens roll. Vi har valt att begränsa oss till filmer där vägen och resandet (vanligen i bil, men ibland med andra fortskaffningsmedel) har en central funktion, antingen som moralisk betraktelse, personlig utvecklingshistoria eller samhällsspegel. Det är en brokig samling, där komedier, thrillers och tragedier blandas, men det är inte heller en entydig kategori vi behandlar.²

Ur detta perspektiv blir vägfilen en genre som institutionaliseras under 1960- och 1970-talen, men den har flera äldre anfäder, både bland det som brukar kallas "buddy-movies" liksom bland gangsterfilmer och förstås många Västerans.

Bland föregångarna vill vi särskilt lyfta fram John Fords *Vredens druvar*. Filmen kom 1940, bara ett år efter Steinbecks roman. Med sin nakna sociala realism för den samman teman som kom att bli centrala i vägfilen. På flykt undan depressionen och torkan packar Oklahoma-familjen Joad sig samman i sin gamla kärra och reser som tusentals andra arbetssökande längs Route 66 på väg mot paradiset Kalifornien. Här på vägen, utan den barlast som ägodelar eller lokalsamhällets etikettsregler innebär, tar de chansen att starta ett nytt liv. Även om vi redan från början kan ana utgången betraktar familjen Joad vägen västerut med aningslös förväntan. Filmen handlar lika mycket om allt det oväntade som väntar längs vägen,

Hotel Room. Målning av Edward Hopper, 1931. Thyssen Bornemisza Collection, Lugano, Schweiz.

liksom om det tragiska och förutsägbara slutet. Allt kan hända på vägen — och händer också.

Vredens druvor är på många sätt en solitär. Under 1940- och 1950-talen får man söka roadmoviens föregångare på andra fält, som till exempel i de gangsterfilmer med bilen som flyktmotiv som då hade en högkonjunktur. I filmer som *Detour* 1945, *Desperate* 1947, *Gun Crazy* 1949, *Drive a Crooked Road* 1954 och *Highway Dragnet* 1954 möter vi flera av vägfilmens ingredienser — flykt- och frihetstemat, faran, riskerna och bilfetischismen.

I den stillsamma konformism som var typisk för de flesta av 1950-talets biobesökare, stod gangstern och efterhand även

ungdomsbrottslingen som symbolen för avvikaren men även för samhällsrebellerna.

Det är en välkänd kliché att amerikanarna vallfärdade till biografen för en stunds verklighetsflykt (jfr diskussionen i Traube 1991), men det var inte bara en flykt från monotona arbeten eller den beryktade förortstristessen som fyllde biograferna om fredags- och lördagskvällarna. Det fanns även en längtan bort från den politiska och sociala konservatism som präglade det kalla krigets och Eisenhowers tid. I salongens svala, tysta mörker kunde man i hemlighet identifiera sig med outsiders och ensamvargar som gangstern eller cowboyn, lika väl som man kunde drömma sig in i rollen som den stilige hjälten eller den yppiga hjältinnan i de

romantiska melodramer som också invaderade duken.

Under 1960-talet tappade den amerikanska drömmen styrfart. Till och med Hollywood började få på känn att allt inte längre handlade om upprymd frihet och expanderande överflöd. Roadmoviens klassiska epok växer fram i det samhällskritiska klimatet mot 1960-talets slut och under första delen av 1970-talet. Det är här som vägfilmen blir ett sätt att undersöka "the American underbelly", att skildra en ny rastlöshet och rotlöshet.

Bilburen samhällskritik

"A man went looking for America, and couldn't find it anywhere..." så låter motot för *Easy Rider* från 1969 — den kanske mest omtalade av dessa samhällskritiska vägfilmer. Här går resan från det bekymmerslösa Kalifornien på jakt efter det verkliga USA, men vägen leder spikrakt in i Louisiana, där den lantliga idyllen inte består av mamma och äppelpaj utan av skjutglada, hippiehatande rednecks. Budskapet var tydligt, eller som Peter Fonda uttryckte det i en intervju i *Rolling Stone*:

My movie is about the lack of freedom, not about freedom. My heroes are not right, they're wrong. The only thing I can end up doing is killing my character. I end up committing suicide; that's what I'm saying that America is doing.

Titlarna från denna period är ofta mycket talande för genrens ton och tema: *The Rain People* 1968, *Easy Rider* 1969, *Zabriskie Point* 1969, *Roadie* 1970, *Five Easy Pieces* 1970, *Vanishing Point* 1970, *C.C. and Company* 1970, *Two-Lane Blacktop* 1971, *The Getaway* 1972, *Steelyard Blues* 1972, *Scarecrow* 1973, *The Last Detail* 1973, *American Graffiti* 1973, *Badlands* 1973, *Drive hard, Drive fast* 1973, *The Sugarland Express* 1974, *Rafferty and the Gold Dust Twins* 1975, *Alice Doesn't Live Here Any-more* 1975.

Gemensamt för många av dem är att de handlar om folk på driven, på väg bort från en småborgerlig klaustrofobi eller på flykt undan en korrumperad rättvisa eller en intolerant "normalitet".

Detta är Vietnam-motståndets epok, från Tet-offensiven 1968 till Saigons fall 1975. Här gav vägfilmerna en möjlighet för identifikation mellan rebellerna på duken och de som satt i bänkarna. De långhåriga kunde utan problem identifiera sig med hippiekollektivet i *Easy Rider* och lämna bion stärkta i kampen mot det amerikanska knegarlivet.

Grundtonen är pessimistisk i många av dessa filmer. Ond, bråd död är ett vanligt tema, som t.ex. i *Badlands*, Terence Mallicks första film från 1974. Här berättas historien om två ungdomar på väg genom North Dakota, fyllda av en destruktiv äventyrslystnad, som exploderar i våld och mord. Handlingen berättas i en avmätt, saklig ton av den kvinnliga huvudpersonen. Ledan och vägnarnas normlöshet blir de utlösande faktorerna bakom deras meningslösa mördande. Filmens budskap är att man genom att bryta upp från vardagens trista rutiner visserligen hamnar i en ny frihet, men den kan lätt förvandlas till en moralisk och social viktloshet — här ute i *The Badlands* gäller inga fasta regler. Våldet blir blint och känslolokalt, format av en längtan efter att något ska hända, och landskapet speglar stämningen: det är ett kallt, kargt och ödsligt Dakota som bildar kulissen.

Påfallande är även hur många filmer under denna period formulerar sin samhällskritik genom en nostalgisk återerövring av 1930-talets kristider. Det kan gälla gangster-roadmovies som *Bonnie and Clyde* 1967 eller *Thieves Like Us* 1973, i filmer om Woody Guthrie och hobo-livet som *Bound for Glory* 1976 och *The Emperor of the North* 1972.

I andra som *Papermoon* 1973 handlar det

Hur ser den svenska drömmen om klassresan ut? Längre symboliserades den av Hermodsingenjören som per korrespondens tog sig framåt i världen. Här i Hermods kartotek samlades framtidsdrömmarna.

om lycksökare och skojare. Här går vägen genom Kansas "dustbowl" mitt i depressionen. Vi reser med en charmerande fiffelare som säljer praktbiblar till utfattiga landsbygdsfamiljer. Med sig i bilen har han en nioårig flicka som kanske är hans dotter. Vägen blir här till en möjlighet att fly från fattigdom, fordringsägare och tristess, men även en möjlighet att lekfullt experimentera med föräldrarollen — att upptäcka nya sidor av sig själv.

Det är slående hur vägfilmerna grupperar sig tidsmässigt, från 1960- till 1990-talen. Under perioden 1975—1985 görs få filmer i denna genre, men så uppstår en ny högkonjunktur med filmer som *Stranger Than Paradise* 1984, *Lost in America* 1985, *Something Wild* 1986, *Cohen and Tate* 1988, *Rain Man* 1988, *Cold Feet* 1988, *Route One USA* 1989, *Wild at Heart* 1990, *Thelma and Louise* 1991, *My Own Private Idaho* 1992.

Yuppies bakom ratten

1980- och 1990-talets nya vågor av vägfiler skiljer sig på flera sätt från sina föregångare. De utgör en brokig skara där några är mera komedi-artade, andra mer desillusionerade och brutala. Samhällskritiken är inte alltid lika uppenbar som tidigare.

Ett typiskt åttiotalstema är yupprien på jakt efter sitt rätta jag, istället för nya aktievinster. Ett exempel på denna subgenre är *Lost in America* från 1985, där hjälten — eller snarare anti-hjälten — naturligtvis är reklamman, som bryter upp från det falska drömlandet Los Angeles för att finna sig själv i det *verkliga* Amerika: mellanvästerns Heartland.

Filmen anstränger sig hårt för att visa att hans yrkesliv är lika artificiellt som den skyskrapemiljö han lever i — ett omänskligt kontorslandskap i stål och glas. Enda vägen

bort från detta sterila låtsasland och låtsasjobb blir att hoppa in i bilen och köra motströms den amerikanska historien. Färden går inte bara från väst mot öst utan blir även en resa tillbaka i tiden, en pilgrimsfärd till det äkta, det genuina USA. Rummets och tidens rörelse smälter samman, men eftersom *Lost in America* är en mild satir så finner hjälten att livet på landet inte är så autentiskt som han hade tänkt sig.

Ett annat exempel på detta slags vägfilmskomedier, som är kryddade med en liten nypa samhällskritik, är filmen *Something wild* från 1986. Här möter vi New York-yuppien (återigen en självglad reklamman) som hamnar i klorna på en typisk roadmovie-figur, den farliga men spännande kvinnan med ett dubiöst förflutet och intressanta sexuella preferenser. Hon lotsar honom genom helt nya sidor av Amerika, bland avvikare och kriminella. Här är det "normaliteten" som möter vägens farliga och annorlunda liv. Med handfast symbolik sveper med jämna mellanrum läderpansrade motorcykelgång förbi alla familjebilarna, som ett hajstim bland skötsamma småfiskar. Till sist segrar dock normaliteten över det andra livet, hjälten inser att hans yuppieliv har varit tomt och meningslöst, men lyckas även tämja hjältinnan som förvandlas från halvkriminell femme fatale till chic medelklasstjej.

Something wild bygger på temat om vägen som kultur- och klassmöte. Samma idé bär upp en annan komedi, *Plains, Trains and Automobiles* från 1987. Här spelar Steve Martin en framgångsrik affärsman som drabbas av insnöade flygförbindelser och tvingas ur denna lugna rutin som hans businessclass-resande hittills har inneburit. Han har alltid färdats med den stödkorsett som eleganta flygplatsväntrum, vänliga AVIS-värdinnor och lugna Sheraton-hotell erbjudit. I påtvingat sällskap med John Candy, som en handelsresande på dekis, kastas han ut i ett annat Amerika, till nerslitna Greyhoundsta-

tioner, sjabbiga motell och stökiga kafeterior.

Att tvingas bort från flygets ofarliga snabbtransporter ut i landsvägarnas oförutsägbara och improviserade liv ingår även som ett tema i filmen *Rain Man*, där yuppien Tom Cruise får ta hand om sin autistiske och flygräddade storebror, spelad av Dustin Hoffman. Återigen har bilresan en terapeutisk funktion, den ger bröderna en möjlighet att lära känna nya sidor av varandra.

Vägens pedagogik

Filmer som dessa visar några av vägfilmens pedagogiska knep. Bilen får — i flera avseenden — huvudrollen. Den blir medlet för frihet och makt, vilket inte minst demonstreras i sekvenser där hjältarna plötsligt blir billösa och modlöst får trampa längs dikesrenen till fots, som t.ex. i *My Own Private Idaho*. Utan egen bil är du prisgiven, förlorar kontroll över tillvaron.

Vidare skapar bilen bestämda sociala spel. Visserligen handlar vägens evangelium om ensamvargen, outsiders, särlingen, men de flesta filmer hämtar sin psykologiska energi ur överraskande konfrontationer. Vägen skapar märkliga möten och kompisrelationer: duos eller trios som tillfälligt hålls samman av att de delar bil och resmål. Rollgarnityret är ganska fast: det är främst grabbar som möts, ofta i form av omaka par, som t.ex. i *Easy Rider* och *Scarecrow*. Det kan vara affärsmannen som möter arbetarkillen, brottslingen som slår följe med den skötsamme, eller den unge i konfrontation med den gamle.

Relationerna kan hela tiden ändras, vilket symboliskt markeras av att någon tar över ratten eller förvisas till baksätet. Ett klassiskt exempel på detta bilåkandets kammaspel är *Cohen and Tate* från 1988, där två yrkesmördare kidnappar en pojke som blivit vittne till

en maffiauppgörelse. I skydd av natten reser de från Oklahoma mot Texas. Mot en bakgrund av ödsliga, svarta landskap som bara lysas upp av flammorna från oljeraffinerierna längs vägen konfronteras två personligheter, den gamle rutinerade mördaren som bara vill göra ett snyggt och snabbt jobb utan komplikationer och den unge halvpsykotiske våldsmannen som har svårare att tygla sin aggressivitet. Allteftersom resan går vidare skiftar de symboliskt plats i förarsätet. Inkapslade i bilplåten konfronteras två livshistorier med en tredje — den vettskrämde pojken i baksätet.

I vägfilmerna spelar nästan alltid männen huvudrollerna, medan kvinnorna hänvisas till ganska förutsägbara biroller som moderliga servitriser, *damsells in distress* eller förföriska lifterskor. Vägarnas frihet är männens frihet. Bilen — och naturligtvis i ännu högre grad en Harley Davidson — blir både potensförlängare och berusningsmedel. Genom att ständigt vara på flykt framåt, slipper man undan kraven från det andra livet, samtidigt som rörelsen ger en känsla av förändring. "Vägens skyddande anonymitet", som Kerouac uttryckte det.

Det är därför en film som *Thelma and Louise* fått en så stark genomslagskraft och av några utropats till en feministisk roadmovie (jfr Dargis 1991). Här hamnar plötsligt kvinnor i förarsätet och även om de tar makten på männens villkor, via pistolmynningen, så skakas klichéerna om.

Men detta är inte den första vägfilmen där en kvinna bryter upp från en klaustrofobisk hemmiljö och en odräglig man. I *Alice Doesn't Live Here Anymore* från 1975 är temat detsamma. Alice gör den symboliska resan västerut bara för att upptäcka att hennes plats i lyckolandet består av vad den amerikanske författaren Douglas Coupland kallat McJobs: "low-pay, low-prestige, low-dignity, low-benefit, no-future jobs in the service sector..."

Skillnaden är att *Thelma and Louise* likasom många av deras manliga resebröder snubblar över på fel sida av lagen och blir jagat byte, medan Alice finner lyckan i den teddybjörnsliknande famn som här gestaltas av en kramgod Kris Kristoffersson.

Thelma and Louise är även ett bra exempel på hur vägfilmen skapat sin egen landskapsestetik. Resan går här som i de flesta andra vägfilmer inte längs motorvägarnas trygga rytmer med välkända ankarplatser som Howard Johnson Family Hotel eller Pizza Hut. Nej, det är de dammiga, ödsliga bivägar som resan följer. Regissören Ridley Scott letade som en galning efter den klassiska roadmovie-vägen, som måste bestå av ett flackt, människotomt landskap med en oändlig allé av väderbitna telefonstolpar — till sist fann han den i södra Kalifornien.

Färden går antingen från storstädernas skyskrapelandskap eller den klibbiga småstadshålan ut till de stora vidderna i stater som New Mexico, Montana, Utah. Här är vidderna enorma, det är högt i tak och ont om folk, men även mer riskabelt.

Genren bygger på en mycket amerikansk sammansmältning av mentala och fysiska landskap. Det finns en kulturell grammatik i det sätt som resan organiseras från start till mål, enkelt kan den sammanfattas i ett oavbrutet bilåkande mellan några alternativa destinationer: *Badland*, *Wasteland*, *Dreamland* och *Heartland*. Dessa fyra symboliska riken kan så kombineras på olika sätt.

Men egentligen är inte dessa stationer så viktiga. Vägfilmen är en metaforisk livsresa: en läroprocess. Ute på vägarna kan allt hända, du blir sårbar men även öppen, och när du äntligen kommer fram är du en ny människa. Påfallande ofta är det ganska obehagliga sidor av personligheten som lockas fram längs vägen. Uttråkade tonåringar förvandlas till våldsverkare, stillsamma familjefäder grips av djävlar anamma. Gamla nor-

mer luckras upp och ersätts inte alltid av nya: "it's a jungle out there!"

I andra fall tvingar vägen fram reflektion och ifrågasättande, ett personligt mönande.

Filmerna hämtar alltså sin näring ur en amerikansk verklighet och amerikanska drömmar. För olika generationer och epoker har resans mål och mening skiftat: på 1960-talet letar hippien och på 1980-talet yuppien efter ett annat liv mellan bensinstationer och cafeterior. Roadmovies blir på detta sätt speglingar av en skiftande tidsanda och skiftande sociala villkor: ibland idylliska drömmar, ibland samhällskritik — fars eller tragedi.

Hitting the Road i USA och Sverige

Men varför går det inte att göra vägfiler i Medelpad? Scandic vägkrog är förvisso ingen Greasy Joe's Bar & Grill, lika lite som tanten bakom disken hos Larssons resanderum liknar den orakade portiern på Kissin' Cousin's Motel. Men det är inte här problemet ligger. Drömmen om uppbrottet, friheten och klassresan organiseras på helt andra sätt i folkhemmet.

Den amerikanska vägfiler bygger på en frihetskult, där risktagandet och osäkerhetsmomentet har en central plats i individens val. Poängen med vägen är dess oförutsägbarhet, vad som helst kan hända, livet kan plötsligt byta riktning och mening. Ett bra exempel på denna filosofi är *Dödens motorväg*, som rätt nyligen hamnade på videohyllorna. Här tvingas en respektabel affärsman lämna sin firma i Los Angeles för en omstart i Nevada. Han kör sin trygga Volvo genom öknen och stannar för att hjälpa ett par vars bil kört av vägen. Från detta ögonblick blir hans livsbana en radikalt annan. Sensmoralen är att gränsen mellan framgång och miss-

lyckande, mellan gott och ont, är lika tunn som vägens vita mittlinje.

Den amerikanska drömmen har genomlöpt många tolkningar. Ett bärande tema är dock rörelsen framåt och uppåt, genom hårt, uppoffrande arbete. Så länge utbytet står i relation till insatsen klagar ingen, dvs. tills dess att slutmålet — framgången — har nåtts. Det trygga jobbet, familjelyckan i villaförorten, ett liv baserat på kredit, kan så slå över i leda och ge bilen, framgångsdrömmens främsta symbol, en ny lyster: en lockande signal till uppbrott och nya vägar.

Om den amerikanska drömmen främst handlar om framgångens trygghet — "making it" — så står vägen för flykt och frihet. Tidigt symboliserade detta att ge sig ut på vägarna inte bara en utväg, en flyktväg, utan även ett löfte med starka inslag av risk och romantik. De som vågade kasta tärningen, chansa på en omstart i livet även om både misslyckande och ond bråd död kunde lura bakom nästa krök, utrustades med samma symboliska aura som de gamla stigfinnarna haft för tidigare generationer.

Bilen ger frihetsdrömmen speciella former. När man slår igen bildörren och trampar gasen i botten, "hitting the road", är man sin egen herre, osårbar och onåbar med ödet i egna händer. Att möta vägens risker är att ta kontroll över sitt eget liv: "putting yourself in the driver's seat!"

Volvos trygga och familjevänliga fodral låg länge långt från det amerikanska idealet. Hellre hajfenor, ett baksäte brett som en dubbelsäng och åtta glänsande cylindrar än säkerhetsbälten och krocksäkra karosser — det tog tid för en bil som Volvo att slå sig in på den amerikanska marknaden.

Vägens frihet är inte den "frihet från nöd" som Franklin Delano Roosevelt gjorde berömd. Det är snarare en "frihet till", en frihet att finna nya vägar och riskera allt för en ny chans. Denna "rugged individualism" innebär även att nederlaget och

misslyckandet ofta förklaras i termer av personliga tillkortakommanden snarare än i samhällstermer (jfr diskussionen i Newman 1988, Sennett & Cobb 1973 och Ehrenreich 1989).

Ett sådant frihetsbegrepp har inte haft någon starkare resonans i ett samhälle som det svenska, där individens frihet hela tiden balanserar mot kollektivets solidaritet och strävan att minimera både riskerna och osäkerhetsmomenten. Men tiderna förändras, vägvalen diskuteras. Därför är det knappast förvånande att roadmovien, med dess budskap om framtidens faror och fascinationen inför det okända, med jämna mellanrum får en ny vår i Sverige och Europa. Vägfilmen är en genre som är skraddarsydd för att berätta om kriser, de må så vara personliga eller samhälleliga. En sak är dock säker: det är bättre att utsätta sig för riskerna framför videon därhemma, i en trygg Hollywood-genre, än ute på vägarna. Glöm inte Chris Reas varningsord från 1990: "This ain't no upwardly mobile freeway, this is the road to hell..."

Noter

¹ Den amerikanska efterkrigstidsnovellen har i hög grad utforskat vägtemats möjligheter. För några goda exempel på denna subgenre se Raymond Carver's "The Bridle" i samlingen *Cathedral* från 1983, Richard Ford's "Rock Springs" i novellsamlingen med samma namn från 1988, och Jayne Anne Phillips "Fast Lanes" i samlingsvolymen från 1987 som bär novellens namn.

² Jfr även urvalet i Peary 1987, som likaledes visar på svårigheterna att klart avgränsa genren. Våra egna gränsdragningar kan på samma sätt ifrågasättas — någon konsensus är svår att uppnå här.

Litteratur

Dargis, Manohla, 1991. "Roads to Freedom." I: *Sight and Sound*, 15—18.

- Ehrenreich, Barbara, 1989. *Fear of Falling: The Inner Life of the Middle Class*. New York: Pantheon.
- Heinzlmeier, Adolf (et. al), 1985. *Road Movies. Action-cino der maschinen und motoren*. Hamburg.
- Keruoac, Jack, 1957. *On the road*. New York.
- Löfgren, Orvar, 1991. "Rummet." I: Kirsten Hastrup (red.), *Den nordiske verden*. Köpenhamn: Gyldendal.
- Newman, Katherine S., 1988. *Falling from Grace: The Experience of Downward Mobility in the American Middle Class*. New York: Free Press.
- Peary, Gerald, 1987. "On the Road." I: *American Film*, 1987, Jan—Feb, 65—67.
- Sennett, Richard & Cobb, Jonathan, 1973. *The Hidden Injuries of Class*. New York: Vintage.
- Traube, Elizabeth G., 1991. "Transforming Heroes: Hollywood and the Demonization of Women." I: *Public Culture*, 3:2:1—28.
- Turner, Frederick Jackson, 1961. *Frontier and Section*. New York.
- Michael Wallis, 1990. *Route 66. The Mother Road*. New York: St. Martin's Press.
- Weiss, Richard, 1969. *The American Myth of Success: From Horatio Alger to Norman Vincent Peale*. New York: Basic Books.

Summary

Romancing the Road

Road Movies and Images of Mobility

Road movies comprise a film genre with a growing European audience. European film-makers such as Wim Wenders in Germany, Aki Kaurismäki in Finland and Ulf Malmroos and Jon Lindström in Sweden have experimented with what we consider an idea deeply rooted in American culture, as a symbol of freedom and mobility; the road as a metaphor for life itself, implying risk as well as opportunity. Through an analysis of a range of road movies, the article identifies a number of categories as well as destinations "along the road": Badland, Wasteland, Dreamland and Heartland around which to further classify the genre. All these are linked to specifically American themes, as well as to the changing context of political and social criticism in the United States. We conclude that given the "Americanness" of this film genre, it suffers in its translation to cultures, like the Swedish, which have very different notions of freedom and mobility.