

---

# Myten om "amerikanaren" och Sverige

AV TOM O'DELL

**i** slutet av 1950-talet förvandlades den amerikanska bilen till en provocerande främling i det svenska samhället. Anledningen till att bilen uppfattades som provokativ var att den för första gången någonsin ägdes och kontrollerades av ungdomar. Den här artikeln undersöker resultatet av detta möte mellan ungdomar, "jänkebilen" och det svenska samhället. Studien utgör ett slags tingets "sociala historia" (Appadurai 1986). Dess syfte är dock inte att presentera bilens fullständiga, lineära historia och dess betydelse. Målet är att undersöka det sätt på vilket en transnationell artikulation (den amerikanska bilen) har funnit en plats i det som Hannerz kallar periferin (1989). Och vidare hur den har blivit ett typiskt element i den svenska nationella kulturen med betydande konsekvenser för skapandet av identitet på den lokala scenen över hela landet.

Fokus för studien är Jönköping, som årligen står som värd för en av Sveriges största bilutställningar inomhus. I samband med utställningen invaderas staden av hundratala "amerikanare" från 1940-, 1950- och 1960-talen. Många Jönköpingsbor upplever detta fenomen nästan lika skrämmande som det bibliska hotet om djävulens ankomst. För att förstå det uppseende fenomenet väcker, måste vi emellertid undersöka det som en

produkt av den svenska kulturen: en myt med sitt ursprung i efterkrigstidens Sverige och framburen av historien.

## *Myten och dess kulturella bakgrund*

Det är sent. Landsvägen ligger tom och ödslig framåt. Skogen står mörk och tät. Strålkastaren skär genom natten, sveper och söker. Där...! Två flickor dyker upp vid vägkanten. De är frusna i vinterkylan, bländade av det starka ljusknippet. Inne i bilen finns värme och tyst tangomusik. Och två okända i skinnjackor. Flickorna har väntat på att plockas upp. En minut senare är vägen tom igen. En svart raggabil har bara försvunnit i mörkret och tystnaden (Bildjournalen 1959a:3).

Det sexuella hot, som amerikanaren representerade för mödrar, kan inte överdrivas. Knappast något upprörde mer än blotta tanken på att ens dotter hade åkt eller åkte runt i en raggabil. I massmedia och av medelklassen beskrevs raggaren som en arbetarklassyngling, som jagade tjejer, söp, bråkade på stan och startade upplopp (jfr Bildjournalen 1959b). Trots det vore det oriktigt att förklara debatten kring raggare i enbart sexuella ordalag.

För arbetarungdomar var bilens viktigaste lockelse den frihet och det svängrum den erbjöd. De flesta raggarna var:

*Pontiac Bonneville 1958.*

... ganska vanliga och ganska hyggliga ungdomar som i raggarlivet fann något av spänning och äventyr i en annars ganska trist vardag ... / ... De flesta hade säkert trängt hemma hos sina föräldrar. Större delen av dem bodde i nya förorter som inte var särskilt roliga, de behövde komma in till stan och åka omkring på Kungsgatan en stund (Fogelström 1968:223).

Genom att fly in i jänkaren lyckades de svenska arbetarklassungdomarna undkomma instängda levnadsförhållanden och föräldrakontroll. För de här ungdomarna kom bilen att representera ett fritt och privat rum; det var ett rum som de kontrollerade och kunde uttrycka sig i. Väl i bilen, var raggaren inte längre Herr & Fru Svenssons

son, utan killen i Ford Crown Victorian: via amerikanaren vann raggaren den frihet distansen till familjen innebar.

Samtidigt uppfattade emellertid medel- och överklassen föreningen mellan ungdomarna och amerikanaren som en hotfull perversion av den sociala ordningen i efterkrigstidens Sverige. Tidigare hade bilen varit en statussymbol, förbehållen de välstuerade (Bjurström 1991). Arbetarklassungdomarna, med en nyvunnen köpförmåga, attraherades emellertid av den stora amerikanaren, och framför allt av den tvåfärgade med mycket krom. Bilarna såg *bra ut*, och målet för de här ungdomarna var att bli *sedda* körande ståndsmässigt. För att uppnå detta

mål var det emellertid viktigt för dem att göra bilarna personliga — att göra dem till sina.

Genom att smycka bilarna med diverse amerikanska föremål, allt från Davy Crocketsvansar och luddiga tärningar till amerikanska flaggor och blinkande julgranar, ignorerade raggarna många svenska normer för anspråkslöshet (och god smak) och gjorde bilarna ännu mer uppseendeväckande. Amerikanska filmer som "The Road Devils" tillhandahöll handlingsmodeller för de svenska ungdomarna och sporrade dem till att bilda klubbar med namn som "Road Devils" och "Car Angels" (Bildjournalen 1959c:19). Genom att överta bilen från medelklassen och förändra dess innebörd med hjälp av andra delar av den amerikanska populärkulturen, förvandlade sålunda arbetarklassungdomarna bilen till något som medelklassen upplevde som extremt vulgärt.

En annan faktor som bidrog till den amerikanska bilens symboliska konvertering var att raggarna märktes. De *stoltserade* med sina *ägodelar* och förvandlade Stockholms huvudgator till en karneval. De gled sakta genom stan i långa karavaner samtidigt som de hade radion på högsta volym, skrek i bilfönstren och plockade upp unga kvinnor (Friman et. al. 1991).

Det var nu, när ungdomar började köpa och förvandla amerikanarna, som medelklassen kritiserade bilarna som massproducerade skrytföremål av dålig kvalitet med för mycket krom och löjligt stora stjärtfenor (jfr Eldh 1992). I den medelklassiga iakttagarens ögon kom den amerikanska bilen på detta sätt att representera allt amerikanisering stod för: smaklöshet, skrikighet, ytlighet och ohämmad konsumtion.

Det är visserligen så, liksom fallet var med jazzen i början av 1940-talet (jfr Frykman 1988), att det sexuella hotet, som nu sammankopplades med bilen, orsakade mycket

diskussioner och ett slags moralisk panik. Det är emellertid viktigt att därutöver inse att bilen väckte uppmärksamhet därför att den så konkret symboliserade arbetarklassungdomens ökade frihet och *den förändring av den socio-ekonomiska ordningen* denna innebar.

Den amerikanska bilen förlorade sin status som prestigefyllt lyxföremål förbehållet medelklassen. För medelklassen kom bilen i arbetarungdomarnas ägo att representera ett rum, som tycktes stimulera till handlingar som speglade de allvarliga problem medelklassen stod inför just då: okontrollerbara ungdomar, sexualitet, alkoholism, ohejdad konsumtion och den svenska arbetarklassens nyligen grundade och orimliga välstånd. Amerikanaren kom att stå för allt detta och mer därtill: den blev ett objekt, som inte kunde representera något annat än arbetarklassen och som sådant en egendom som helt och fullt hörde arbetarklassen till. Detta är amerikanarens arv och myt, vars konsekvenser fortfarande är viktiga för att förstå maktrelationer och identitetsskapande på den lokala scenen i dagens Sverige.

### Myten i dag

Årets tema för bilmässan i Jönköping var "Amerika". I huvudhallen fanns inte bara bilar utan också stånd där man sålde "antika" juke-boxar från femtiotalet, bensinpumpar, texacoskyltar och tuggummimaskiner. Bilmontrarna i hallen följde samma grundtanke och var prydligt iscensatta för att likna en försäljning av begagnade bilar anno 1958 och "Mel's Diner" i filmen "American Graffiti". Utställningen bestod av privatägda och restaurerade femtiotalsamerikanare värda hundratusentals kronor. Spegelns placering under vissa av bilarna intygade deras värde genom att visa perfekt skötta och oklanderligt rena underred. Om Amerika

var utställningens tema stod det helt klart att det var 1950-talets ordning som var av speciell vikt.

Ordningen inne i mässhallen kontrasterade starkt mot det kaos som rådde utanför. Jönköping hade invaderats av jänkare, som sakta gled omkring och orsakade smärre trafikstockningar. En del av bilarna såg ut som om de skulle ställas ut i någon av hallarna, andra såg inte ens ut att klara färden hem. Staden fullkomligt kryllade av amerikanare och ett möte med en av dem och dess innehavare tycktes oundvikligt.

Mycket riktigt. När jag och min kollega Christer körde hem från utställningens första dag, stoppades vi av en Plymouth Belvedere 1964. Vi körde in till vägkanten och stannade mitt i ett bostadsområde i centrala Jönköping, klev ur vår bil och presenterade oss för ett gäng långhåriga, tjugoåriga

ungdomar från Stockholm vilka kallade sig "The Filthy Few". Gruppen bestod av fyra killar och en tjej vilka var klädda i gamla Levisjeans och jeans- eller skinnvästar. Bara föraren var nykter. Högljutt och glatt började vi diskutera våra planer inför helgen och visa varandra våra bilar; den enda utsmyckning Belvederen hade var en liten amerikansk flagga, som var fäst på instrumentbrädan. När jag tittade upp från bilen, lade jag märke till hur gardinerna i fönstren på hyreshusen runtomkring oss fladdrade och rörde sig. Det var uppenbart att vi var iakttagna även om jag inte direkt såg någon. När vi hade avslutat visningen av våra bilar, sa vi hej då och körde åt varsitt håll. Christer log mot mig och sa: "Det där var riktiga raggare."

De här kontrasterande scenerna är nära besläktade och kan inte förstås var för sig.

Det som sammanlänkar dem är en överens-kommelse om och förståelse av vad jänke-bilen symboliserar, och en tvistefråga om vad den *borde* symbolisera. Oavsett klasstill-hörighet är det typiskt att svenskar beskriver amerikanare som,

... de här stora vråkiga bilarna. Som är glassiga. Typ bilarna som raggarna kör omkring i. De är mycket fina och syns verkligen när de kommer (Hasse 28, golfklubbssekreterare).

Raggare i sin tur beskrivs som:

... han är den här typen som äger en amerikansk bil... Han vill gärna ha en riktig raggabil från 50-talet eller början av 60-talet (ibid).

Raggare kör amerikanska bilar, vråkiga bilar. De glider omkring på stan. De super och bråkar mycket (Mats 18, elev på vårdgymnasium).

Den här bilden av amerikanaren bygger på bilens sociala historia i Sverige: på "myten" om 50-talaren och den bråkige, stridslystne, okontrollerbare och oordnade raggaren som fanns i dess närhet. Att amerikanaren fortfarande är ett så pass kontroversiellt objekt beror på att dessa uppfattningar är så intimt förknippade med generationers jänkebilägares agerande. I allmänhetens ögon är amerikanaren per definition en raggabil, och som sådan symboliserar den fortfarande arbetarklassuppror och förblir oåtkomlig för medelklassen: ingen banktjänsteman eller gymnasielärare skulle någonsin överväga att äga en sådan bil.

Emellertid finns det också de inom arbetarklassen som inte vill förknippas med raggarmyten. Åsikten sammanfattades av ägaren och utgivaren av en av Sveriges mer populära biltidningar; kortfattat tyckte han att det dracks och bråkades för mycket vid bilträffar i Sverige, att det tog uppmärksamheten från bilarna och resulterade i att andra såg ner på bilentusiaster... Det här är i själva verket samma åsikt som många medelålders arbetare har. De har emellertid vuxit ifrån behovet av att använda bilen som symbol för ungdomsrevolt. Dessa män eftersträvar att

skapa avstånd mellan sig själva och den amerikanska bilen som raggabil.

I Jönköping uppnås delvis deras mål med hjälp av de troféer och speglar, som placeras framför och under vissa av bilarna. Troféerna intygar varje bils historia som en av de bästa på olika utställningar och urskiljer samtidigt symboliskt dessa bilar från "vanliga raggarbilar". Spegelarna visar bilarnas skick och höga värde, och särskiljer dem ekonomiskt från de flesta av bilarna på gatan. Spegelarna, som visar de dammfria bilunderredena, avslöjar också det faktum att de här och också många av de andra utställningsbilarna, fraktas till och från "showen" på trailers. De är inte ens avsedda att användas.

De utställda bilarna får en helt annan status och avlägsnas till viss del från myten om amerikanaren i Sverige av den orsaken att de inte är avsedda för att köras i trafiken. Deras status ändras då de fysiskt flyttas från gatan, där de per definition sammankopplas med raggare och ungdomsrevolt, till utställningshallen där de symboliserar flit och gediget kunnande. Med hjälp av troféerna och spegelbilderna skiljs bilen från sin historia och uppnår status som estetiskt objekt; den förvandlas till folkkonst.

Amerikanarna på Jönköpingsutställningen distanseras sedan ytterligare från sin svenska historia genom att de placeras in i den "amerikanska historien": det amerikanska 1950-talet. I detta fall förflyttar "American Graffiti" jänkaren till en roman-tiserad, harmonisk och mindre kontroversiell historia. När besökarna på utställningen säger att montrarna ger en känsla av nostalgi, erkänner de samtidigt att de inte gestaltar svensk historia. Montrarna som visar det amerikanska 1950-talet hyllar bilarnas historia och ursprung, samtidigt som de firar bilarnas skick och det faktum att de finns i Sverige. Detta lyckas utställningen göra dock utan att dra någon direkt uppmärksamhet till det som hände med bilarna på

*Cadillac Sixty Special 1958.*

1950-talet när svenska ungdomar började köpa dem. Montrarna är inte en hyllning till amerikansk historia utan ett partiellt förnekande av den svenska historien (och som sådant, är de en del av den svenska samtids-historien).

Myten från 1950-talet förnekas emellertid inte av alla, och i det avseendet att amerikanaren fortfarande symboliserar den svenska arbetarklassungdomens revolt, så är den provokativ och maktskapande. Ja, det är rent av så, att myten om bilarna fortfarande leder till diskussioner, som blir extra högljudda när ett stort antal amerikanare hem-söker en liten stad som Jönköping.

... Just nu pågår den stora motormässan på Elmia och polisen har berett sig på att det kan bli en stökig helg med stora trafikproblem. Och under fredag-

kvällen började det också som förväntat med flera fall av fylleri (Jönköpings-Posten 1992a:2).

I övrigt har påskhelgen i Jönköping varit lugn. Helgen brukar vara en av årets stökigaste. Motormässan på Elmia drar varje år till sig mellan 50 000—60 000 besökare och många av dem består av motorburen ungdom. Slagsmål, fylleri och inbrott hör till vardagsmat de här dagarna och polisen sätter in rejält med extra folk.

Men årets uppståndelse kring mässan uteblev. Det var längesedan det gick så lugnt och städat tillväga. Sammanlagt gjorde polisen 230 ingripanden av olika art vilket är drygt 50 färre än förra året. Endast ett 30-tal fyllerister togs omhand och sju rattfyllerister greps... (Jönköpings-Posten 1992 b:2).

Varje tidningsartikel, som i positiva ordalag beskriver lugnet som omgivit en bilträff, bekräftar genom braskande rubriker mytens makt. Behandlingen av ämnet i tidningarna

är en tveeggad struktur, som samtidigt begränsar raggarnas agerande och möjliggör det (jfr Giddens 1986). Som Foucault påpekar, "Diskurs kan vara både ett instrument och en effekt av makt... ett sätt att göra motstånd och utgångspunkt för en motverkande strategi" (1978:101). En konsekvens av diskursen är att raggaren *vet* att han iakttas av andra människor, när han sakta glider genom stan. Medvetet exponerar han sig och sin bil för samhällets panoptiska blick (Foucault 1977) — blicken från trottoaren såväl som från fördragna fönster — och genom att göra det skaffar han sig makt med hjälp av myten om amerikanaren. Men raggaren är inte endast panoptikons fånge utan också en subjektiv aktör, som så gott han kan manipulerar panoptikons makt. Det omgivande samhället tvingas titta på, när raggaren sakta glider genom staden och inifrån bilen beskådar den och dess invånare. Det som står på spel här är maktrelationen mellan myten om amerikanaren och samhällets vakande öga som ivrigt inväntar det första felsteget. Båda parterna provoceras och bemyndigas av den andres tysta erkännande.

För raggare förblir bilen det objekt kring vilket de konstruerar sin identitet. Det faktum att bilen är amerikansk är mindre viktigt än mytens historia. Utan myten skulle amerikanerna förlora sin funktion som redskap för identitetsbyggande. Studier av transnationella uttrycksformer kan lätt åskådliggöras med hjälp av Hannerz' diskussion om kulturella centra och periferier (1989). Emellertid riskerar en diskussion om centra och periferier att leda till förvirring. Även om det är så att amerikanaren i det här exemplet flyttar sig från det som Hannerz kallar centrum (USA) till periferin (Sverige), bestäms dess innebörd i periferin. På den lokala scenen är det periferin som utgör det kulturella centrat, och är kapabelt att skänka bilen innebörder och historiska betydelse. Dessa tolkas i sin tur olika av olika

generationer och sociala grupper. Det är det faktum att bilen har en svensk historia, och att den utgör den "kant" utmed vilken svenska ungdomar "kan vika" denna historia (myten om 50-talaren) in i nutiden (jfr Giddens 1981:23), samtidigt som de arbetar på den och omarbetar den, som gör amerikanaren så speciell och kontroversiell.

Det är denna spänning mellan objektets estetik och bilens myt som griper den lilla staden Jönköping när den står som värd för bilmässa. Det är spänningen mellan det välordnade mässområdet som är arrangerat och vaktat likt ett nutida tekniskt museum, och den omgivande staden som känner hotet från myten när den invaderas av tusentals av dessa utövare av avbildande historia. Inne på mässområdet avlägsnas bilarna från den historiska kontexten, från det svenska gatu- och ungdomsupproret. Bilarna konverteras till värdefulla museiföremål, till konstverk, som vittnar om deras ägares sociala förflyttning uppåt. Processen är emellertid inte fullständig och bilarna blir aldrig acceptabla för medelklassen, för utanför utställningsområdet förstärks på ett provocativt sätt mytens potential av det stora antal amerikanare, som hemsöker staden.

*Översatt av Charlotte Leoo*

### Litteratur

- Appadurai, Arjun, 1986. "Introduction: Commodities and the Politics of Value." I: Appadurai, A. (ed.), *The Social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge: University of Cambridge Press.
- Bildjournalen*, 1959a. Titta... Där har vi RAGG. Vol. 1:2-3.
- Bildjournalen*, 1959b. "Den där djävla snuten" Vill säga Er en sak. Vol. 32:18.
- Bildjournalen*, 1959c. Djävlaras två ansikten. Vol. 30:19.
- Bjurström, Erling, 1990. "Raggare. En tolkning av en stils uppkomst och utveckling." I: Peter Dahlén &

- Margareta Rönnberg (red.) *Spelrum. Om lek, stil och flyt i ungdomskulturen*. Uppsala: Filmförlaget.
- Eldh, Christer, 1992. "Den skötsamme raggaren, eller Amerika som identitet och kultur." D-uppsats. Stencil från Etnologiska Institutionen, Lunds Universitet.
- Fogelström, Per Anders, 1968. *Stad i världen: 1945—1968*. Stockholm: Bonnier Pocket.
- Foucault, Michel, 1977. *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*. New York: Vintage.
- Foucault, Michel, 1978. *The History of Sexuality: Volume 1 An Introduction*. New York: Penguin Books.
- Friman, Helena et al, 1991. *Storstadsungdom i fyra generationer*. Stockholm: Tidens Förlag.
- Frykman, Jonas, 1988. *Dansbaneeländet*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Giddens, Anthony, 1981. *A Contemporary Critique of Historical Materialism*. London: Macmillan Press Ltd.
- Giddens, Anthony, 1984. *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity press.
- Hannerz, Ulf, 1989. "Culture Between Center and Periphery: Toward a Macroanthropology." I: *Ethnos*. 3—4:200—218.
- Jönköpings-Posten, 1992a. Rammade parkerad bil. 18 april, s. 2.
- Jönköpings-Posten, 1992b. Dåligt väder glädde i alla fall polisen. 21 april, s. 2.