

Bilismens djupaste väsen

Den finländska sociologins grand old man, professor emeritus Erik Allardt, beklagade sig för några år sedan över att hans yngre kolleger pysslade med endast marginella fenomen. Intrycket tål att diskuteras, men sant är i alla fall att massmedierna allt mer sällan tänder på så kallade strukturella samhällsfrågor.

Massarbetslösheten, dekonstruktionen av Finland som en enhetskultur och den nya informationsteknologins sociala konsekvenser är inte riktigt sexiga ämnen. Det skall hellre handla om franska modesociologer, samlagsfrekvenser och nätta studier om borgerskapets förmenta Lebenschmerz.

Sociologin var av naturliga skäl en modevetenskap under 1960- och 1970-talens stora strukturomvandling. Allting föreföll att gå på räls. Välfärdssamhället förverkligades och det gamla etablissemanget fick vänja sig vid att den uppnosiga babyboomgenerationen – ni vet, dagens rundhyllta 50-åringar – i snabb takt tog över kommandot i TV-offentligheten och kulturlivet.

Sociologernas funktionalistiska samhällsanalyser erbjöd rediga och retoriskt tilltalande förklaringar till vad som höll på att ske. Det var precis som att slå upp i en kokbok. I Pekka Kuusis klassiska undersökning *60-luvun sosiaalipolitiikka* (1961) fanns pigga teckningar, som skulle ha passat lika bra i skolböcker i omgivningslära eller matlagning.

Om jag vore kejsare – nej, förlåt – om jag vore sociolog skulle jag antagligen också följa de senaste modetrenderna i branschen. Vem vill mera gå omkring i en sliten Karl Marx-paletå eller steril Talcott Parsons-overall när det finns eleganta Pierre Bourdieu-kavajer till hands? Bourdieu är visserligen redan något passé, men jag vet åtminstone en vardagssfär som med fördel kunde utforskas med sociologisk fantasi.

Ämnet är bilismen och dess ofta nog så fascinerande sociala dimensioner. Ingen borde kunna beskylla en sociolog som intresserar sig för bilar för att vara elitist, eftersom personbilen allt sedan början av 1970-talet har spelat en så central roll i den finländska samhället. Den är i dag det avgjort viktigaste fortskaffningsmedlet i vårt land och på landsbygden är bilen oftast ett måste.

Ekofilosofen Pentti Linkola har i årtionden ifrågasatt det moderna industrisamhällets logik och livnärt sig som fiskare i Vanajavesi. Men även han är tvungen att äga en paketbil för att kunna transportera fångsten till hågade köpare. De gröna har naturligtvis rätt i att privatbilismen är ett växande hot mot naturens etablerade kretslopp. Dessvärre har de inte kommit upp med trovärdiga alternativ.

Vad händer när vi sätter oss i bilen och lättar på konan? Vi inleder en färd genom det finländska klassamhället. Varje bil avslöjar något väsentligt om sin ägare. Bilmärket och årsmodellen berättar redan mycket, men för att kunna fastställa forskningsobjektets härkomst, livssituation och trauman är det skäl att fästa uppmärksamhet också vid hans eller hennes körteknik.

En splitterny statusbil som uppför sig illa i trafiken – kör om vårdslöst, visar långfingret och inte använder blinkern – är ett uppenbart fall. Föraren har skramlat ihop sina pengar för snabbt och blir fortfarande kallsvettig av allt som heter etikett. En bil av äldre och rostigare fabrikat som betar sig överdrivet vänligt är också enkel att genomskåda. Ägaren är en filosofie doktor, som sitter och bekymrar sig över diverse deadlines.

Notera även fordonets färg, allmänna renhet och geografiska läge. Om bilen är årets modell men har vinröd plåt så är föraren allt annat än modemedveten. En alltför välpolerad motorhuv är ett

säkert tecken på att innehavaren har något fruktansvärt att dölja. Och vad gör en gammal Datsun 1000 i Brunnsparken klockan tre på natten? Antingen vill direktörssonen leka bohem eller så är det fråga om en inbrottstjuv på väg till jobbet.

Henrik Meinander, Hufvudstadsbladet (HBL) 6.2.2000