

ANMELDELSER



TAKING THE WHEEL

Virginia Scharff: *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*. University of New Mexico Press, Albuquerque, 1991. 231 s., \$16,95.

Virginia Scharff fortæller i *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age* historien om bilernes udbredelse og kvinders brug af dem i USA fra slutningen af 1800-tallet til 1929. Scharff indleder med at pege på især velstillede kvinders problemer med at lade sig transportere i det offentlige rum, mens hun sideløbende fortæller historien om mænds opfindelse og udvikling af de første biler, der fremstod som et privat rum for transport. Hermed er rammen for den videre fortælling sat: gennem parametrene offentlig/privat, maskulin/feminin, mand/kvinde demonstrerer Scharff i sin analyse af automobilindustrien og dens markedsføring af biler, hvordan bilerne bidrog til at ændre amerikanernes adfærd og gav mulighed

for at formulere nye kønskoder for kvinder (ikke for mænd), men det var snarere en mulighed end en realitet, da ny adfærd ofte kunne fortolkes inden for de gældende koder. Eksempelvis var forestillinger om mænds og kvinders kompetencer afgørende for, at de elektriske biler først blev markedsført til kvinder. De ældre køretøjer havde en lille radius, kørte langsomt og var komfortable samt lette at føre og derfor mest velegnede til at opfylde kvinders transportbehov. Imidlertid levede kvinder ikke op til producenternes kønsbilleder, de valgte benzindrevne biler og de elektriske vogne tabte terræn i den voksende bilindustri. Ideer om kvindelig svaghed førte endvidere til, at komfortable indretninger som selvstarteren erstattede de besværlige og kraftkrævende som håndsvinget, og at disse nye indretninger først blev annonceret til kvinder for at få dem til at købe benzindrevne biler. Mænd overtog med glæde de nye indretninger uden af den grund at blive feminiseret. Pointen er, at det på forhånd var maskulint at køre bil, mens det var noget kvinder kunne, på trods af at de var kvinder. De muligheder for at forandre etablerede kønskoder, som opfindelsen af bilen medførte, forblev dermed tilsyneladende urealiseret.

I løbet af de 40 år Scharffs historie dækker opnåede bilen at ændre status fra at være en kilde til sjov og fornøjelse for dekadente bohemer til at blive et frirum for (næsten) alle og et egentligt arbejdsredskab for husmødre, der blev familiens

chauffør. Den historie afslutter Scharff gennem en perspektivering til fremtiden, der viser, at alle de gamle fordomme om køn og biler endnu holder på trods af bilens udbredelse og dens åbenlyse ændring af både mænd og kvinders adfærd. Dermed kommer det afslutningsvist til at se ud som om, der i realiteten intet er sket. Spørgsmålet er om ikke det skyldes, at Scharff lægger for stor vægt på automobilindustriens udsagn og for lille på sine andre kilder. Andre af kilderne – som fx de kvindelige racerførere og feministers udsagn – peger nemlig på, at det at køre bil udmærket og aldeles uproblematisk kan være en kvindelig foreteelse, selvom andre måtte være af en anden opfattelse. Hermed falder Scharff i en af kønsforskningens og feminismens fælder: skal vi vægte alt det nye historien har bragt med sig eller skal vi resigneret læne os tilbage og konstatere, at intet er sket? Spørgsmålet hverken kan eller skal besvares her, men det ville være velgørende med flere forsøg på at vise, hvordan nyt og gammelt influerer hinanden, så det blev mere tydeligt, hvordan historiens banebrydende kvinder har bidraget til ændrede kønskoder og til at give kvinder nye livsmuligheder. Desværre ender Scharff i resignation, når hun tildeler automobilindustrien en særlig vægt, så kommer hun nemlig til at vise, at automobilindustrien er sexistisk, hvilket nok vil overraske de færreste. Det er lidt synd for en ellers veloplagt historie, der gennem velvalgte og ofte morsomme anek-

doter viser kvinders nye muligheder i industrisamfundet.

*Anne Trine Larsen, ph.d.,
ekstern lektor
Institut for Historie og Områdestudier,
Afdeling for Historie
Aarhus Universitet*