

# Doftrikt om krogen som civilisationens krona

Vem ska skriva om krogar om inte den som har svårt att slita sig från dem? Anders Björnsson anmäler Gellerfeldts krogexposé.

Peter Lembke ligger inklämt mellan Hauptbahnhof och Binnenalster, i en remsa av hus som skonades av krigets bombningar. På andra sidan spårområdet finns museibyggnaderna, i andra ändan av vattnet, långa den breda promenaden, skymtar De fyra ästiderna.



Inte för utsikten men för atmosfären kliver man i hos Peter Lembke. Här serveras det *gubbürgerlich* och hemtrivsamt. Matsalen är ett utvidgat vardagsrum, med ett fönsterbord på en liten uppbjörning, där sådana som Helmut Schmidt brukar sitta. Det räcker med en halv måjes och en litet glas sidsbrännvin för att sätta smaklökarna igång. Det stora blodiga köttstycket fördrar ett beskt öl, rejält beskt men inte så mäktigt att det dödar örtångorna från skyn. Efter kräm- och den feta mjölken kan man gärna avrunda med *Weinbrand* och en colombiansk cigarr. Traditionellare kan en måltid inte gärna bli i Hamburg.

## Bismarck på lokal

Mera märk i fickan, då går man till Cölln, kvarteren kring Rådhuset. Där satt Bismarck och pokulerade med journalister. Hellre det än att stå i ett skrämt Abgeordnetenhans och försvara vad som

redan beslutats. Hos Cölln gäller fisk och skaldjur, kladde tak och vägg, kabinett för den som vill vara intim. Kanske började han med sparris och porter, av den mustiga sorten. Fortsatte med älsoppa och torr sherry. Därefter sula och en flaska Gewürztraminer. Avrundade med sorbet och en riktigt slemmig port. Förmodligen slängde han in några mellanrätter också och ännu flera märken – ridd att blanda var den bistra kanslern aldrig, det har Jolo utrett i en oförglömlig essä.

## Självutlämnande konnässör

Det här kunde ha varit ett blad ur Mats Gellerfeldts bok *Restaurangliv*. För ungefär så förälskat faktiskt, och mycket mera självutlämnande, skriver denne vittne konnässör när han tar oss med på en resa till kafé- och restaurangmiljöer i Sverige och Europa, i det närvarande som i det förlutna. Ja, det blir en resa full av eleganta och mindre ståndsmässiga interiörer, återvunna smaksensationer och en och annan skröda, får man väl anta. På ett språk som doftar och ibland stinker, vilket ligger i sakens natur.

## Kännare och folkbildare

Gellerfeldt är sannerligen en kännare, road av sitt ämne och en utomordentlig folkbildare. Någon gång har pennan sluntit på den gellerfeldtska manschett, som när han om antikens Rom skriver att där fanns "gott om oakneliga" lokaler av allehanda slag (s 37) eller påstod att Balzac (död 1850) och Proust (född 1871) hade ett tränat öga för "det sociala rollspel- och det hänsynslösa klättrandet" i Napoleon III:s samhäll (s 234). Lappri sådant! Krogsamtalet har sina egna regler, sin egen diskurs. Nöjet i läsnigen består i kedjan av associationer mellan högt och lågt,



Anders i fönstret. 1900-talets svenska beslutsfattare stirrade sig blinda på superiet som folkhälsoproblem.

stora scenerier och udda detaljer. Och närvaron.

En tes driver Gellerfeldt med stor fermitet: restaurangen är ett socialt rum som fostrar och vidmakthåller

en mellanmänsklig gemenskap. Man går på krogen inte bara för att slå sig lös utan för att under kontrollerade former få vara sig själv i umgänget med andra. Till skillnad från den slutna klubben är restaurangen en offentlig miljö dit alla har tillträde, kanske den viktigaste formen för inomhus- (eller för all del park- och trottoar-) offentlighet som historien känner. Här kan man räkna med att bli behandlad med respekt, under förutsättning att man visar respekt för den som inte är som man själv. Här tillåts både espri och dysterhet, gamman och reflexion. Den som vill läsa kan dra sig undan hit, den som vill diskutera kan få en publik. Den som bor trängt får utrymme – studenten likaväl som lodisen. Lokaltorka är ett tecken på att "kampen mot kollektiv glädje" har överhanden.

## Brattsystemets olycka

Så var det, menar Gellerfeldt, under några olyckliga decennier på 1900-talet i Sverige. Brattsystemets restriktioner mot både utskänkning och utminuterung av starka drycker lade en grå gestatsinna av förbudstristess över det pulserande stadslivet. Beslutsfattare stirrade sig blinda på superiet som folkhälsoproblem och bortsig från att restaurangen som nöjeslokal också var en mötesplats för kulturskapande handlingar, en grundrod för civilisation och uppfostran. Hellre öhallen än rännstenen.

Och följaktligen gläds författaren – och vi i någon mån med honom – åt de nya kontinentala, kanske lika mycket brittiska, seder som har följt på alkoholhanteringsens successiva avreglering, med nya pubar och krogar som öppnas "hårt när dagligen" i större och medelstora svenska städer. Närvaron av de stora kolonialerna utlandsfödda svenskar har säkert gjort sitt.

Inte för att Gellerfeldt förtiger riskerna med excessiv alkoholförbrukning i offentliga lokaler – han är nog med att klargöra att den förbrattsa ordningen med samvetslösa lönnkrogsingehavare medförde ett svårartat svineri och samtidigt var ett hinder för Sveriges utveckling från ett halvtumigt uland till en avancerad industrination. Disciplinerade arbetare hade utan tvekan en nyckelroll i den omvandlingen. Vad han efterlyser är snarare insikten om att ordnade sociala förhållanden inte utesluter nöjet, festen, de galna upptåg.

Man räkna med att bli behandlad med respekt, under förutsättning att man visar respekt för den som inte är som man själv. Här tillåts både espri och dysterhet, gamman och reflexion.

Är inte kampen för god mat och god dryck också ett välfärds mål? Är inte skratret ett föredra framför skrymteriet? Ändå kan man tycka att författarens dragning till festivitets och det fina folkskaps sällskap har uteslutit andra, väl så intressanta sidor av restauranglivet. Ett kapitel i boken behandlar restaurangens betydelse för kulturen, men några kaférevolutionärer har inte fått plats på bokens 272 sidor. Glöm inte bort att Hitler uppsökte en källare i München för att göra sin kupp.

Gumilla Haglundhs arbete med krogfakta och illustrationer är dessutom föredömligt.

ANDERS BJÖRNSSON

## Att tuffa fram i en ångdriven Norberg

Ett rikt illustrerat standardverk för dem som i likhet med Axel Odelberg gillar bilar, i detta fall svenska.

Fråga människor om svenska bilmärken och de svarar Volvo, Saab och Scania. Några andra finns ju inte, eller...? Samningen är i själva verket den att det finns eller har funnits åtminstone 151 olika svenska bilmärken.

### Teknikhistoria

Den svenska bilhistorien är fylld med märkesnamn som Engström, Jansson, Olsson, Karlsson, Ljungström, Nilsson, Larsen

och Thulin. Och hade SKF:s ledning velat annorlunda hade Volvo hetat Larsson efter konstruktören Gustaf Larsson.

### Om Volvo hetat Larsson

Att det blev Volvo beror på att SKF, som finansierade projektet, vid sekelskiftet hade köpt upp en konkurrerande kullagerstillverkare som sedan lades ned. Det bolaget hette Volvo. När SKF:s ledning beslöt att satsa på tillverkning av Gustaf Larssons bilkonstruktioner 1926, och behövde ett bolag att lägga tillverkningsen i, aktiverades det villande Volvo-bolaget och bilarna fick det passande namnet Volvo – latin för "jag rullar".

Informationen finns att hämta i ett nyutkommet bilhistoriskt svenskt bokverk *Svenska Bilar* av bilhistorikern Gert Ekström vid Tekniska Museet och frilansjournalisten Gunnar Ståhlbrand. Det är en rikt

illustrerad exposé över de 151 olika svenska bilmärken som författarna lyckats identifiera och dokumentera i text och bild.

Svenska bilhistorier är fylld med märkenamn som Engström, Jansson, Olsson, Karlsson, Ljungström, Nilsson och Thulin.

Länge ansågs bröderna Anders och Jöns Cederholms ångdrivna vagn från 1892 vara det första maskindrivna fordon som tillverkades i Sverige. Men i Svenska Bilar bestäms Ståhlbrand och Ekström den svenska bilhistoriens startår till 1842. I en utgåva av det brit-

tiska tekniktidskriften *The Mechanics Magazine* från 1843 har de hittat en notis som berättar om den svenske smeden Carl Gustaf Norberg som tillverkade en ångvagn år 1842. Några bilder på denne Sveriges förste bilbyggare finns inte men en modellversion av en ångbil som byggts av Norberg kan beskådas på Tekniska museet i Stockholm.

Den första förbränningsmotor drivna svenska bilen stod körklar 1898 och tillverkades av maskingenjören Gustaf Erikson vid Vagnfabriks-aktiebolaget i Södertelge – ett bolag som ätta år senare döptes om till Vabis och ytterligare fyra år senare slogs samman med Maskinfabriks-aktiebolaget Scania till Scania-Vabis. Gustaf Eriksons föregångare till dagens Scania-lastbilar var en öppen personbil med plats för fyra personer, utrustad med en fotogenererad V 4-motor på sex hästkrafter.

Gustaf Erikssons konstruktion utlöste en väldig dynamik bland svenska tekniker och ingenjörer. Under 1900-talets första årtionden togs det fram nya bilmärken i Sverige varje år. Ett hette Gurik och tillverkades vid GEA, Gustaf Ericssons Automobilfabrik. Gustaf Ericsson var son till Lars Magnus Ericsson.

Bilen är en av de tekniska innovationer som mest förändrat människans villkor och bilbyggandet har under en lång period utgjort en viktig del av basen för det svenska välfärdet. *Svenska Bilar* berättar lättgängligt och roande om det svenska bilbyggandets historia och är rikligt och väl illustrerat. Även om den allra senaste historien som inte ens idag bara består av Volvo, Saab och Scania utan även omfattar namn som Indigo och Koenigsegg, två exklusiva sportvagnar tillverkade i ett fåtal exemplar.

AXEL ODELBERG