

Lunds universitet
Historiska institutionen
HIS S33
Elisabeth Geevers
Emma Hilborn
31/5-2024: 13:15-14:15

Den goda, den onda och den vardagliga cyklismen

Inordningen av cyklismen i det svenska 1890-talets offentliga platser och
rum

ABSTRACT: *The good, the bad and the banal cycling: The spatial dynamics of cycling in public spaces and places during the Swedish 1890s*

This study follows cycling as an experienced symbolic activity during the 1890s in Sweden. The period has been framed in both Swedish and international research as pivotal for the activity in the western world. Cycling and the object itself were seen as emblematic of modernity and social status; the symbolism it had was lost due to the introduction of the car and the increased prevalence of bikes, exemplified by the widespread adoption of cycling by the lower classes at the dawn of the new century. Even though cycling as a concept existed throughout the 1800s and earlier, use rapidly increased during the final ten years of the century due to technological advancements. This correlates with newspaper articles and advertisements which drastically increased until the turn of the century, at which point they diminished at a near equal rate. This paper follows the Swedish newspaper *Dagens Nyheter*'s coverage of cycling, as well as handbooks meant to guide seasoned cyclists and new users alike. These are studied by implementing the theoretical framework of space, place, gaze, and spatial dynamics. It argues that the experience of biking already started a shift around the middle of the 1890s. While in the early years it was seen as a bourgeois leisure time activity or sport – it became class- and genderless through the collective experience of its uses in public spaces and places. The multifaceted use thus meant the activity no longer served as a status symbol or mark for bourgeoisie affiliation due to its wide range of associations. However, this should not be perceived as though the users were truly diversified, as gender ideals and bicycle prices still prevented most Swedes from partaking. The results instead highlight how class formed the primary basis of social division in 19th century Sweden through the medium of cycling in public spaces.

Keywords: 19th century, class, gender, cycling, spatial history

Innehållsförteckning

INLEDNING	1
SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	2
FORSKNINGSÖVERSIKT OCH BAKGRUND	2
DEN INTERNATIONELLA CYKLISMEN	3
DEN SVENSKA CYKLISMEN	6
<i>Bakgrund – Det svenska 1800-talets ideal och förändringar</i>	10
KÄLLMATERIAL	14
DAGENS NYHETER	14
CYKELHANDBÖCKER	15
<i>Avgränsning:</i>	17
TEORI, METOD OCH STRUKTUR	19
SPATIALHISTORIA, ETT INTEGRERANDE TILLVÄGAGÅNGSSÄTT	19
<i>Handling inom rum och plats</i>	21
<i>Upplevdhet av klass och genus</i>	25
SPATIAL ANALYS SOM METOD	27
<i>Spatiala typer – Kategorisering av plats och rumslighet</i>	28
<i>Spatiala dynamiker – Inordning</i>	30
<i>Den subjektiva konstruktionen av rum – Upplevdhet</i>	33
<i>Spatiala praktiker – Utövandet</i>	34
STRUKTUR	35
DET ENTYDIGA TIDEVARVET: 1890–1892	35
UNDERHÅLLNINGENS DOMINANS	35
DEN KODADE FRIHETEN	38
MÖJLIGHETER OCH FARHÅGOR	40
TISELLS HANDBOK	43
SAMMANFATTANDE DISKUSSION: SPORTRÄN OCH FRIHETENS TIDEVARV 1890–1892	45
EN PÅBÖRJAD PLURALISM: 1893–1894	48
EN TVÅDELAD KOLLISION	48
CYKLISMEN I TJÄNSTEN	53
FRITIDENS NÖJE	54
ÖSTBERGS FÖRSTA HANDBOK	57
SAMMANFATTANDE DISKUSSION: BROTT, ARBETE OCH SÄRSKILJNING 1893–1894	62
STATUSSKIFTET: 1895–1897	65
CYKLANDE OFFER OCH FÖRÖVARE	65
PLEBEJERS OCH ARISTOKRATERS CYKLISM	69
HARMONISKT UTÖVANDE	72
ÖSTBERGS ANDRA HANDBOK	76
SAMMANFATTANDE DISKUSSION: EN TVETYDIG GRUPPTILLHÖRIGHET 1895–1897	78
CYKLISTER OCH CYKLISMER: 1898–1899	81
GAMLA OCH NYA UTMANINGAR	81
KRIMINALITETEN OCH VÅRDSLÖSHETEN	83
DEN RULLANDE VARDAGEN	86
BLOMS HANDBOK, DEN NEUTRALA CYKLISMEN	90
SAMMANFATTANDE DISKUSSION: INDIVIDUALISERINGENS KOLLEKTIVITET 1898–1899	92
CYKLISMENS RESOR MELLAN PLATSER OCH RUM	95
AVSLUTANDE DISKUSSION	95
REFLEKTION	99
KÄLLOR OCH LITTERATUR	100
DIGITALISERADE KÄLLOR	100
TRYCKTA KÄLLOR	100
LITTERATURLISTA	100
DIGITALA ARTIKLAR, ENCYKLOPEDIER, ORDBÖCKER OCH FILMMATERIAL	102

Inledning

Den 23:e juli 2023 kom dansken Jonas Vingegaard att efter en resa på 3104,3 km från Bilbao till Paris att bli årets mästare i Tour de France.¹ I en gulsvart spandexdräkt täckt av reklam glider han med sina lagkamrater över mållinjen, smått vinglande av kraftprestationen.² Månaden innan, den 23:e juni, cyklade jag med ett par jeans, en smått skrynklig skjorta och en ryggsäck med några öl. Mitt mål var Ribersborgs strand i Malmö där jag skulle fira midsommarkvällen. Att jag och Vingegaard är olika råder det ingen tvekan om men vi delar något, cyklismen.³ Cyklism idag är formad av ett flertal olika kategorier: touring-, BMX-, fixie-, motions- och pendlingscyklism är några exempel på prefix som förändrar cyklismens innebörd. Cyklism är i den meningen något som konstruerats genom en rad olika betingelser: kläder, cykeltyp, språk och utövandets plats förändrar alla praktikens innebörd. Mycket av detta kan förstås som ett resultat av en längre tidsbunden process. Det ställer frågan, har cykeln alltid varit en plural aktivitet?

Denna studie utforskar svensk hur cyklismen blev en del av och förändrades under det svenska 1890-talet, en period som internationellt beskrivits som praktikens guldålder. Under perioden existerade en mångfald av cykelmodeller, den vi idag är vana vid att se hade nyligen tagit sina första tramp genom världen. Den så kallade moderna cykeln – eller säkerhetsvelocipeden – med kedjedrift och två luftfyllda däck var i dåtidens kontext en nyhet. Tekniska begränsningar, sociala strukturer och objektets nyhet i sig innebar att 1890-talets svenskar behövde konstruera ett sammanhang för praktiken och dess brukare. Över tid kom det svenska landskapet att allteftersom befolkas av de som kom att kallas velocipedister, bicyklister och hjulryttare. Spridningen ledde till kollisioner såväl bildligt som bokstavligt. Cykeln var inte oproblematiserad, som nyhet och ett växande fenomen kom den att kritiserats och hyllas. Vilka som skulle få åka, var detta skulle ske och under vilka omständigheter var stundtals en laddad debatt där olika samhällsgrupper involverades. Praktiken formades i mångt och mycket efter den rådande politiska kontexten: vilket under samtiden var under förändring. Frågor om kön, klass och tillhörighet påverkade den dåtida människans bild och bruk av cykeln: hur blev då cykeln en del 1890-talets svenska miljö?

¹ Tour de France, 2023 Edition, u.å, <https://www.letour.fr/en/rankings/stage-21#> [Hämtad 30/1-2023].

² Youtube, FloBikes, *DOWN TO THE WIRE! Crazy Sprint Finish In Stage 21 Perfect Way To End Tour de France 2023*, 23/7-2023, <https://www.youtube.com/watch?v=bWPEFOzqA3Y> [Hämtad 30/1-2023].

³ Det är inte helt omöjligt att alkoholkonsumtion vid slutdestination även var en likhet, enligt SVT kan Vingegaard även påbörjat firandet innan mållinjen. SVT, Viktor Runsten, *Jonas Vingegaard vann Tour de France – för andra året i rad*, 24/7-2023, <https://www.svt.se/sport/cykel/jonas-vingegaard-vann-tour-de-france-for-andra-aret-i-rad> [Hämtad 30/1-2023].

Syfte och frågeställningar

Cyklism är, som många vardagliga praktiker, definierat av det fysiska rummet. Först och främst kräver aktiviteten en fysisk plats. Men, de gator, torg och landsvägar den färdades på hade redan definierade regler och koder. Hur cykeln inordnades i dessa redan etablerade strukturer är något denna uppsats vill besvara. Detta leder vidare till frågan vilka cyklisterna var och hur de förflyttade sig över tid. Uppsatsen syftar till att svara på *hur cyklismen inordnades i 1890-talets offentliga miljö*. Studien granskar således cyklisten och cyklismens symboliska förändring på ett sociogeografiskt plan. Frågeställningarna kan förstås som följande:

- Hur inordnades cyklismen i det svenska 1890-talets offentliga rumslighet?
 - Hur konstruerades cyklismen i relation till genus och klass genom upplevdhet av utövandet inom offentliga platser?
 - Hur förändrades denna upplevdhet över tid?

Rumslighet, plats, upplevdhet och inordning utgör studiens begreppsapparat och kommer utvecklas i teori- och metodavsnittet. Forskning kring 1890-talets cyklism är ett litet men etablerat fält. Det som skiljer den här uppsatsen är dess bredare och alldagligare perspektiv på praktiken. Den söker i bakgrund till den redan etablerade forskningen att kontextualisera och att vidareutveckla området genom att befästa tonvikt på de platser och rumsligheter fordonet färdades genom.

Forskningsöversikt och bakgrund

Forskningsläget är, trots det som till synes är en ytterst specifik periodisering, gott. Ett nyanserat fält har formats kring cyklismens utveckling i ett flertal västerländska nationer under de sista årtiondena av 1800-talet och 1900-talets början. Trots att studierna skiljer sig teoretiskt, metodiskt och till geografi har en relativt enhetlig bild konstruerats av den praktiken under perioden. Även om nationella säregenheter belysts har generella trender påvisat en internationellt likartad praktik. Olikteterna påvisar dock att ytterligare forskning fortfarande är aktuell och ställer frågor om forsknings utgångsförutsättningar.

Den svenska cyklismens spridning kontextualiseras ofta av periodens ideal som påverkade människors beteende och rörelse. Bakgrunden utgörs därför av 1890-talets svenska ideal och dess effekt på samtidens utrymmen. Sverige präglades av ordningssamhet, kontroll och tydliga sociala roller något som onekligen definierade människans bruk av sin omgivning och i förlängning cykelns bruk.

Den internationella cyklismen

Det internationella forskningsläget sträcker sig från Europa över Atlanten. Trots det vida geografiska greppet återfinns som påpekat många likheter. Då forskningen haft en mångfald av perspektiv, metodologi och källmaterial är det tvetydigt om de olikheter som växt fram ska tolkas som nationella säregenheter eller som ett resultat av det diversifierade tillvägagångssättet. Forskningsläget används därför likt ett bollplank genom att uppmärksamma likheter samt olikheter och huruvida dessa återspeglas inom materialet för att nyansera bilden av den svenska cyklismen under 1890-talet. Forskningsläget tar främst avstamp inom genushistoria, idéhistoria, etnologi och kritisk historisk geografi.

Geografen Glen Norcliffe har publicerat ett flertal bidrag till cykelns historia. Det mest omfattande av dessa är *Ride to Modernity*, där han behandlar den kanadensiska cyklismen mellan 1869 och 1900. I verket undersöks hur cykeln blev en markör för modernitet, något som resulterade i att objektet tog form som en statussymbol. Detta görs genom olika facetter av cyklism såsom dess brukare och platserna de färdades genom.⁴ Norcliffe har även arbetat med geografen Phillip Gordon Mackintosh i en artikel där det sena 1800-talets nordamerikanska cyklism nyanseras ytterligare med hjälp av ett spatialt perspektiv. I artikeln påvisas att cyklisterna inte separerades i relation till deras kön utan främst genom deras socioekonomisk tillhörighet.⁵

Nicolas Oddy kommer fram till liknande slutsatser i sin analys av det sena 1890-talets cyklister inom arbetarklass. Oddy utforskar den cyklande flanören, ett koncept lanserat av Norcliffe. Flanören utvecklades av Charles Baudelaire och var en ostörd observatör som strosade längs de franska gatorna. Norcliffe vidareutvecklade Baudelaires vandrande åskådare genom att koppla konceptet till 1800-talets cyklister. Hjulryttarna observerade sin omgivning samtidigt som de sökte blickar, något som kunde bekräfta deras sociala status. Oddy menar att detta bör förstås som en del av arbetarklassens tidiga bruk av cykeln. Han menar att flanören bör placeras efter cyklismens genomslag mellan 1894 och 1897 men innan det sena 1920-talet, då större delar av det lägre samhällsskiktet anammade utövandet. Cykeln var visserligen tillgänglig för arbetarklassen men användes endast av ett fåtal som en symbolisk status markör kring sekelskiftet. Mot den bakgrunden ska arbetarklassens cyklism inte förstås som en normalitet i det sena 1890-talet. Men, tolkningen av cyklisten som en typ av flanör är

⁴ Glen Norcliffe, *The ride to Modernity: The Bicycle in Canada 1869-1900*, (University of Toronto Press: Toronto, 2001).

⁵ Phillip Gordon Mackintosh & Glen Norcliffe, "Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late-Nineteenth Century", i *Cycling and Society*, red. P. Cox, D. Horton, & P. Rosen, (Routledge: New York, 2007), s. 172.

behjälplig för att närma sig arbetarklassens cyklism och dess innebörd.⁶ Oddy konstruerar det som kan förstås som en ram för när cyklismen kan betraktas som vardaglig, något denna studie är ytterst intresserad av att göra.

Den belgiska flanören, som Pascal Delheye och Stijn Knuts undersöker, kan inte förstås som obekymrad i sin färd. Landets struktur var undermålig men det största hindret för cyklismen var motståndet från allmänheten. Olyckor ledde till att flera gator förbjöds för hjulritt. Cyklism kolliderade med det rådande respektfulla och ordningsamma borgerliga idealet, ryttarna stämplades följaktligen som bråkmakare och begränsades genom lag. Belgiska cykelklubbar var tvungna att arbeta aktivt mot vårdslösa cyklisterna för att etablera sig i det offentliga rummet och bli respekterade. Etikettsregler etablerades vilket innefattade såväl beteende som klädsel. Parader och offentliga uppvisningar utfördes med målet att förbättra utövarnas rykte. Det krävdes alltså tid och engagemang för cyklismen att bli en accepterad del av den belgiska offentliga miljön.⁷ Den belgiska cyklismen framstår som smått annorlunda då dess juridiska utveckling presenteras som en central del av cyklismens acceptans. Även om lag nämns i flera studier är detta sällan något som ägnas reflektion.

Det franska cykelbruket har utforskats av Hugh Dauncey. I boken *French Cycling: A social and Cultural History* närmas den franska cyklismen genom nio perioder, varav två inkluderar 1890-talet. Dauncey menar att 1860- till 1900-talets cyklism till först genomgick ett identitetssökande. Detta övergick sedan till en spridning genom sportens popularitet. Ett omfattande bild presenteras av Dauncey där samspelet mellan kön och klass blir centralt. Eftersom den franska cyklismen var organisatorisk grundad genom klubbar, vilket var tätt bundna till landets myndigheter, tog den form efter den strikta och kontrollerande statsmakten.⁸ I Frankrike har även cyklismen kopplats till 1800-talets turism. Richard Holt uppmärksammar att fenomenet som tog form under 1890-talet var djupt sammanlänkat med en känsla av upptäckt. Flykten från urbaniteten var även en jakt efter det okända i det som upplevdes som en alltmer kartlagd värld.⁹ Cykelturisten har även fått uppmärksamhet i USA och Belgien. Delheye, Knuts och Gary Allan Toby menar att praktiken till en början var ett borgerligt fritidsnöje. Prisnedsättningar under 1890-talet resulterade dock i att dessa turer antog en bredare innebörd. Även om de längre turerna var en form av

⁶ Nicolas Oddy, "The Flaneur on Wheels?", i *Cycling and Society*, red. P. Cox, D. Horton & P. Rosen, (Routledge: New York, 2007), s. 99-100 & 110-111.

⁷ Pascal Delheye & Stijn Knuts, "Cycling in the City? Belgian Cyclists Conquering Urban Spaces 1860-1890", i *The International Journal of the History of Sport*, 29:14, 2012, s. 1942-1962.

⁸ Hugh Dauncey, *French Cycling: A Social and Cultural History*, (Liverpool University Press: Liverpool, 2012), s. 35-37, 37-40 & 44-72.

⁹ Richard Holt, "The Bicycle and the discovery of rural France, 1880-1914", i *The International Journal of the History of Sport*, 2:2, 1974, s. 127-129.

eskapism från städerna exemplifierade ryttarna urbanitetens kulturella spridning genom resandet.¹⁰

En av det mest kända cykelnationerna i nutid är Nederländerna. Anne-Katrin Ebert har sökt svar på varför cyklismen präglade nationen och hur utvecklingen skilde sig från grannlandet Tyskland. Resultatet visade att politiseringen av aktiviteten mellan 1880-1940 kan vara en början till svaret. Båda länderna definierades till en början av starka klubbverksamheter som engagerade sig i spridningen av cyklism, i Tyskland växte dock politiska klubbar fram: cyklismen blev som resultat en förlänning av en större ideologisk och socioekonomisk konflikt. I kontrast slöt de nederländska klubbarna sig samman vilket gav dem en större makt att påverka lag och infrastruktur. Gemenskapen kring cyklismen etablerade därför grunden för att cykeln kunde erkännas som en nationell symbol.¹¹ Ebert har även tillsammans med Trine Agervig Carstensen jämfört cyklismens utveckling inom Europa som helhet. De granskade både Nederländerna och Danmark och hur dessa särskilde sig från andra europeiska länder. Två perioder presenteras som centrala för praktiken: 1890-talets guldålder och en renässans som påbörjades under 1950-talet. Likt många andra studier presenteras guldålderns europeiska cyklism som en borgerlig praktik, något som inte vände förrän efter sekelskiftet. Intressant nog växte även politiserade arbetarklubbar fram i Danmark men, till skillnad från Tyskland, lyckades cyklismen trots detta bli en del av nationens kulturella profil.¹² Ebert har även skrivit en övergripande artikel om kvinnlig cyklism. Denna återspeglar teman som även förekommer inom annan forskning där: kläder, ideal, emancipationssymbolik och hälsa ses som den europeiska kontexten till kvinnlig cyklism.¹³ Cyklismen som en frihetsbringande teknik för kvinnan har analyserats och problematiserats i flera studier med liknande slutsatser.¹⁴

Att cyklismen främst var det övre samhällsskiktets aktivitet är ett vanligt förekommande narrativ inom den tidigare forskningen.¹⁵ Det är främst Oddy, Ebert¹⁶ och

¹⁰ P. Delheye & S. Knuts, 2012, 1953-1955, Gary Allen Toby, "The Bicycle Boom of the 1890's: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist", i *Journal of Popular Culture*, 7, 1974, s. 838-849.

¹¹ Anne-Katrin Ebert, "Cycling Towards the Nation: The Use of the Bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940", i *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 11:3, 2004, s. 347-364.

¹² Trine Agervig Carstensen & Anne-Katrin Ebert, "Cycling Cultures in Northern Europe: From 'Golden Age' to 'Renaissance'", i *Cycling and Sustainability: Volume 1*, red. J. Park, (Emerald: Bradford, 2012), s. 23-58.

¹³ Anne-Katrine Ebert, "Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the 'New Woman' in the 1890s", i *Technology in Everyday Life*, 16, 2010, s. 25-52.

¹⁴ H. Dauncey, 2012, s. 37-39 & 34-42, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1951-1952, G. Norcliffe, 2001, s. 190-193

¹⁵ H. Dauncey, 2012, s. 16-17, P. Delheye & S. Knus, 2012, s. 1942, A.K. Ebert, 2004, s. 360, G. Norcliffe, 2001, s. 209.

¹⁶ A.K. Ebert, 2004, s. 360, N. Oddy, 2016, s. 105.

Tiina Männistö-Funk som har kopplat 1890-talets cyklism till de lägre samhällsskikten. Männistö-Funk har granskat hur cykeln tog sig till landsbygden genom att kartlägga egengjorda cyklars spridning i Finland. Det hon fann var att cyklarna spridning var ytterst kopplade till regioners arbete, de förekom även långt ifrån städernas dominanta cykelkulturer. Även om fenomenet var litet visar det att cykeln i Finland inte endast var urban och borgerlig. Snarare uppstod säregna kulturer kring fordonet i de lantliga regionerna.¹⁷ Mackintosh och Norcliffe påvisar även den socioekonomiska skillnaden, men presenterar den i en urban kontext. Att utövandet mellan olika samhällsskikten resulterade i distinkta cykelkulturer är därmed tydligt.¹⁸

Den internationella forskningen har många likheter: en manlig borgarklass som primära användare, bruket av fordonet som ett uttryck för status, dess emancipatoriska symbolism och dess förmåga att ställa urbaniteten mot det lantliga. Säregenheterna är dock tydliga. Somliga menar att cykeln även krävde dekorum för män och andra identifierar separata cykelkulturers framväxt bortom sportens, nöjets och borgerlighetens sfär. I kommande delkapitel undersöks hur dessa resultat samspelar med den svenska forskning som, även i sin nätta storlek, presenterat intressanta resultat.

Den svenska cyklismen

Den internationella forskningen om 1890-talets cyklism har påvisat övergripande likheter, men det förekommer skillnader inom forskningsresultaten. Flera av olikheterna kan möjligtvis vara ett resultat av den geografiska kontexten, men belyser behovet av omfattande nationell forskning. Eftersom denna studie fokuserar på svensk cyklismen kommer den använda kontraster som uppstår mellan den svenska och globala forskningen som en språngbräda.

Det mest omfattande svenska verket är idéhistorikern Anders Ekströms *Viljan att synas, viljan att se*. Verket består av två delar där det ena fokuserar på cyklism medan det andra undersöker Stockholms nöjeskultur. Delen om cyklism är av självklart intresse för uppsatsen. Ekström närmar sig praktiken som en spegel av det sena 1800-talets ideal med kvinnan som utgångspunkt. De borgerliga idealen som placerats på det täcka könet försatte kvinnan i besynnerlig position när hon satt upp på sadeln. Eftersom cyklismen är en offentlig praktik blev hon ett offer för allmänhetens dömande blickar. Hon blev i viss mån avklädd och reducerad till ett objekt när hon cyklade, de sociala koder som tillskrivits hennes kön blev alltså utmanade genom utövandet. Cyklismen innebar en försiktig balansgång med det privata,

¹⁷ Tiina Männistö-Funk, "The Crossroads of Technology and Tradition Vernacular Bicycles in Rural Finland, 1880-1910", i *Technology and Culture*, 52:4, 2011, s.733-756.

¹⁸ P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 172.

sedliga och eleganta ideal som kvinnan förväntades följa. Stundvis reflekterar Ekström över de samtida idealens implikationer för samtliga samhällsgrupper. Mannens cyklism presenteras dock främst som en relativt oproblematisk motpart. Ekström menar att cyklismen till viss del var bunden till sporten som under perioden antog en alltmer patriotisk och maskulin symbolik. Om kvinnan deltog i sporten trädde hon in i en könslig diffushet, något som även färgade det vardagliga bruket. I kontrast blev praktiken ett medel för mannen att visa upp sin styrka i det som var ett publikt spektakel medan cyklismens symboliska kopplingar stred mot de ideal som kvinnan förväntades följa.¹⁹ Bilden av den kvinnliga cyklisten som Ekström presenterar stämmer väl överens med den internationella forskningen.²⁰ Dock har delar av den internationella forskningen visat att det förekom kläd- och beteendekrav även för män.²¹ Något som Ekström inte undersöker bortom det konceptuella stadiet.²² Här verkar även den kanadensiska cyklismen särskilja sig då vardagliga kläder för både män och kvinnor accepterades redan vid 1880-talet.²³ Huruvida de svenska 1800-tals idealet samspelade med manlig cyklism bortom sporten är dock tvetydigt. Något som även reflekteras inom den resterande svenska forskningen.

Historikern Emma Hilborn har även undersökt cyklismen, likt Ekström, med den borgerliga kvinnan i fokus. Hilborn studerar svenska och danska damtidningar för att se hur modet samspelade med cyklismens spridning. Även om cyklismen till synes var problematisk för kvinnor visar Hilborn att praktiken inte var radikalt annorlunda från andra kvinnligt kodade fritidsnöjen som den kvinnliga borgarklassen redan utövade. Den sportsliga symbolismen visade sig vara en barriär som krympte med tidens gång. Dock var de klädkoder som präglade kvinnan inte sammanförbara med den rörliga aktiviteten. De täckande plaggen gjorde inte bara ritten svår utan kunde även leda till olyckor. Likväl illustrerades det potentiella och riskabla synliggörandet av kvinnans figur som en problematik. Resultatet visade att då cyklismen blev en del av modet kom utövandet att bli mer lättillgängligt för kvinnan. För samhällets högre skikt av kvinnor samspelade även cykelns rörelsefrihet med den emancipatoriska rörelsens ideal. Detta var dock inte ett generellt tema som återfanns i Hilborns källmaterial. I stället presenterades det som en fråga om elegans och tillgänglighet där frihetsdiskurser samt vardaglig nytta stundtals förekom.²⁴ Både Hilborn och Ekström ser

¹⁹ Anders Ekström, *Viljan att synas, viljan att se*, (Stockholmia Förlag: Emmaboda, 2010), s. 1-133.

²⁰ H. Dauncey, 2012, s. 34-42, A.K. Ebert, 2010, s. 25-52.

²¹ H. Dauncey, 2012, s. 17, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1948-1949, G. Norcliffe, 2001, s. 194.

²² A. Ekström, 2010, s. 36-38.

²³ G. Norcliffe, 2001, s. 23-24.

²⁴ Emma Hilborn, "Den eleganta cyklisten Cykling, mode och kvinnlighet i sekelskiftets svenska och danska damtidningar", i *Historisk Tidskrift*, 138:1, 2018, s. 3-32.

således sporten som en initial barriär för den kvinnliga cyklismen.²⁵ Den sportsliga symboliken har uppmärksamats av Dauncey och Norcliffe. I båda dessa studier framställs den sportsliga prägeln inte som ett större hinder för vare sig kvinnor eller mäns utövande.²⁶ Men hur cykeln kom att bli så tätt sammanbunden med sporten under 1890-talet och dess effekter i Sverige är fortfarande grumligt. Detta är något denna studie söker svar på.

Hilborn påpekar att de lantliga utflykterna mycket väl hade kunnat samspela med ett dåtida naturvurmande ideal, något som dock inte förekom i det material hon använt.²⁷ Att den internationella forskningen har funnit narrativ inom dessa – om urban eskapism, upptäckarkänslor, kommersialisering och urbanisering av det pastorala²⁸ – är intressant. Det ställer bredare frågor kring diskursen om exkursionerna i Sverige, något denna undersökning försöker närma sig.

Etnologen Fredrik Nilsson har undersökt hur cyklismen blev ett medel för jämförandet av Danmark och Sverige genom respektive lands cykeltidningar. Sammanfattningsvis var cyklismen en symbolisk markör mellan nationerna. Främst porträtterades Danmark som en motsats till Sverige. Således applicerades positiva och negativa värderingar i utövandet. Inom cykelsporten framställdes de danska män som ypperliga exempel på manlig kraft och de danska kvinnornas cyklismen beskrevs som överlägsen den svenska motsvarigheten. Den svenska tidningen framhöll danskorna som frigjorda medan de svenska hamnat på efterkälken i sin emancipation. Den danska tidningen framställde dock kvinnor på cyklar som något av en ovanlighet. Resultatet visade att Danmark betraktades som ett praktexempel då de bemästrat cyklismen även om det förekom negativa narrativ kring grannen över sundet.²⁹ Dauncey menar att detta även förekom inom den franska kontexten där sporten blev en gränsbyggande praktik.³⁰ Likt reseskildringarna ställer det bredare frågor om cykeln som en gränsdragnings praktik, som Ekström säger var bruket av cykeln ett ”skapande av individuella och kollektiva identiteter”.³¹ Därför är det intressant hur denna gränsdragnings funktion fungerade som en särskiljning av individer och gruppstillhörigheter.

Den sista studien som används om den svenska cyklismen är gjord av Malmö Idrottsmuseums enhetschef Anne-Lis Nilsson. Anne-Lis Nilsson granskar Malmö velocipedklubbs från start till undergång. Klubben var inte enbart en sportklubb utan kom

²⁵ A. Ekström, s. 99-101, E. Hilborn, 2018, s. 26 & 28.

²⁶ H. Dauncey, 2012, s. 45-72, G. Norcliffe, 2001, s. 183 & 188.

²⁷ E. Hilborn, 2018, s. 15 & 16.

²⁸ P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1953-1955.

²⁹ Fredrik Nilsson, ””På velociped öfver Öresund!” Gränspraktiker och kulturella föreställningar om cyklandet i Danmark, i Gränsløs, 4, 2014, s. 11-27.

³⁰ H. Dauncey, 2012, s. 68-71.

³¹ A. Ekström, 2010, s. 38 & 44. (Citat hämtat från s. 44).

även att utgöra en social mötesplats för stadens välbärgade skikt. Vidare ska även försök ha gjorts att locka kvinnor till praktiken, något som visade sig vara ett mindre misslyckande. När klubben väl stängde – för att ansluta till en enhetlig nationell klubb – hade den lyckats skapa internationella kontakter, bygga en idrottsanläggning och engagera sig i förebyggande arbete mot vårdslös cyklism.³² Att sporter och klubbar utgjorde en viktig del av cyklismens framväxt vittnar flera studier om.³³ Hur andra cykelklubbar i Sverige möjligtvis påverkat den svenska cyklismens lämnas dock tvetydigt. Malmö velocipedklubb var inte den enda. Hur resterande delar av den svenska klubbverksamheten förhöll sig till allmänheten är fortfarande obesvarat.

Anne-Lis Nilsson öppnar sin text med att påpeka att: ”Fram till 1800-talets mitt hade idrott främst bedrivits bland [...] aristokrati och borgerskap. Genom influenser från bland annat England började intresset under senare hälften av 1800-talet att sprida sig till en bredare allmänhet”. I studien påvisas att arbetarpresen uttryckte ett missnöje kring den ökande praktiken bland gemenskapen, då det riskerade att dränera deras styrka och även var symboliskt för medelklassens sysslolösa tillvaro.³⁴ Ekström talar även om cyklismens relation till det borgerliga dagdriveriets synd som stundvis presenterades som ett moraliskt förfall.³⁵ Det finns trots detta belägg i forskningen för att cykeln ska ha haft en positiv association till arbetet som ett nyttoverktyg.³⁶ Huruvida cykelns relation till arbete endast utgjordes av ett moraliserande eller om den var en del av arbetets vardag är således tvetydigt. I den internationella forskning förekommer fall där cykeln presenterats i samband med arbete³⁷ och som en potentiell moralisk förbättring av de lägre samhällsskikten.³⁸ Cykelns relation till arbete och klass i den svenska forskningen är relativt outforskat och kräver en närmare undersökning. Detta ställer även bredare frågor om dess generella spridning. Det internationella forskningsläget påvisar separata kulturer bortom den borgerliga cyklismen.³⁹ Att arbete, det lägre samhällsskiktet och cyklismen sammanfördes är tydligt men har lämnats grumligt: hur samtliga samhällsskikt interagerade med praktiken är därför en fråga som söker svar.

³² Anne-Lis Nilsson, ”Malmö Velocipedklubb: Cyklande Gymnaster”, i *Gränslös: Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*, 4, 2014, s. 29-38.

³³ H. Dauncey, 2012, s. 23-28, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1948-1953, A.K. Ebert, 2004, s. 350-363, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 157-161.

³⁴ A.L. Nilsson, 2014, s. 29, 32-33. (Citat hämtat från s. 32).

³⁵ A. Ekström, 2010, s. 36.

³⁶ E. Hilborn, 2018, s. 30.

³⁷ A.K. Ebert, 2004, s. 360, G. Norcliffe, 2001, s. 212 & 214.

³⁸ H. Dauncey, 2012, s. 35-36.

³⁹ A.K. Ebert, 2004, s. 360, T. Männistö-Funk, 2011, s.733-756, N. Oddy, 2016, s. 105, P.G. Maclintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 172.

Det svenska forskningsläget reflekterar det internationella där både likheter och olikheter uppstått. Det var främst borgerliga män som oproblemiskt kunde utöva cyklismen men följeslogs allteftersom av deras kvinnliga motparter. Det som dock utmärker den svenska forskningen är dess tonvikt på de samtida idealen. Exempelvis hur sporten, kläderna och nationalismen sammanvävdes med samtida tankar om kön och klass. Det svenska forskningsläget utgör en god grund men har lämnat forskningsgap om frågor kring klass, manlighet och spridning.

Bakgrund – Det svenska 1800-talets ideal och förändringar

1800-talets Sverige definierades av flera uppbrott med det gamla, ett av dessa var feodalklassificeringen av befolkningen. Nya samhällsgrupperingar uppstod och ersatte de gamla. Det var en tid då flera reformer, frågor och utvecklingslinjer påbörjas. En av dessa är medelklassens framväxt och borgerlighetens ideologiska genomslag. Även om grupperingen redan började ta form under det sena 1700-talet kom juni-revolutionen i Frankrike 1830 att signalera ett kulturellt skifte inom Europa. Rörelsen var ytterst betingad av den liberala andan och kom i mångt och mycket att bli dominant i Sverige. Fler ämbeten och mark övergick till ofrälseståndet vilket ledde till en maktomfördelning. För Sverige blev skiftet konkretiserat 1864 då näringsfriheten tilläts kontrollera det socioekonomiska landskapet. Resultatet blev den borgerliga medelklassens framväxt.⁴⁰

Som Jonas Frykman och Orvar Löfgren påpekar var borgarklassen inte en uppsättning av identiska liv, snarare förekom ett flertal olika konstellationer av familjer och liv inom medelklassen. Dessa genomsyrades av strikta och svåruppfyllda ideal vilket kontrollerade deras existens. Dessa ideal kom sedermera att konkretiseras genom motsatser: rent kontra smutsigt, privat mot offentligt eller manligt och kvinnligt är bara ett fåtal. Dessa kopplades även samman med samhällsgrupper. Ett inte allt för främmande koncept är kvinnans plats i hemmet medan mannen var den offentliga parten i samhörigheten. Den socioekonomiska tillhörighet konstruerades i relation till individens förmåga och strävan att nå de måttstockar som mätte livets moralistiska överhet.⁴¹ Hur detta återspeglats i den svenska cyklismen har exemplifierats främst genom kvinnans försiktiga tramp genom landet. Kvinnan skulle vara privat, genom cyklismen blev hon synlig, hennes kropp ett åskådningssubjekt för

⁴⁰ Olle Larsson & Andreas Marklund, *Svensk historia*, (Historisk Media: Lund, 2012), s. 250-253.

⁴¹ Jonas Frykman & Orvar Löfgren, *Den Kultiverade människan*, (Liber Läromedel: Lund, 1979).

offentligheten.⁴² Genom att träda in i den manligt kodade offentligheten riskerade hon att maskuliniseras och skada sin sociala status.⁴³

I samband med den borgerliga framväxten under 1800-talet förändrades det politiska och socioekonomiska systemet. 1865 röstades det kritiserade samt förlegade ståndssamhället ut och tvåkammersystemet inrättades. Från och med 1860-talet ökad även industrialisering. Runtom Sverige tilltog sågverks-, järn- och konsumentvaruindustrin. Dessa förändringar innebar att befolkningen inte längre definierades genom det stånd de föds i, snarare definierades de genom sin inkomst och sina innehav. Genom dessa socioekonomiska förändringar uppstod det som kan förstås som arbetarklassen. Även om arbetarklassens individer ofta levde undermåligt förbättrades deras situation gradvis genom strejkaktioner och politisk mobilisering under de sista decennierna av 1800-talet.⁴⁴

Det finns belägg för att arbetarklassen motsatte sig borgerlighetens ideal men att de onekligen kom att assimileras efter dem allteftersom. Madeline Hurd, menar att den offentliga sfären var centralt för den svenska arbetarklassens kritik av det dominanta idealet. 1800-talet var genomsyrad av en rationell liberalism som krävde moralisk beteende och återhållsamhet. Individer som inte nådde dessa mått ansågs inte berättigade till opinions rum eller platser. Allmänna ytor, såsom torg och gator, blev därför centrala för det lägre samhällsskiktets förmåga att uttrycka missnöje i gemenskap. Detta krävde en viss anpassning, arbetarrörelserna var en enkel måltavla för smutskastning utifrån deras svårigheter att nå de borgerliga kraven. De moraliserande idealen kunde dock vändas för att kritisera borgerlighetens hyckleri om man själv kunde följa dem.⁴⁵ Att medel- och överklassen ofta gjorde sig skyldiga till brott mot de ideal som de själva värderade så högt var ett resultat av deras besatthet av särskiljandet. Den borgerliga kulturen var individualiserad och privat, att subkultur och åsiktsolikheter omöjliggör ena dem är föga förvånande.⁴⁶ Att andra ideal som solidaritet fick fäste bland arbetare kan ses som en reaktion på medelklassens oförmåga att gemensamt efterleva deras egen kodex.⁴⁷ Man kan således tala om en vis form av domesticering av arbetarkulturen. Om de bara följde medelklassens skolning skulle de kunna resa sig från amoralismen och smutsen men även få makten att kritisera dem.⁴⁸ Att solidaritet eller heder, som Björn Horgby använder, blev centralt för arbetarklassen är en effekt av denna

⁴² E. Hilborn, 2018, s. 19.

⁴³ A. Ekström, 2010, s. 36-37 & 100-102.

⁴⁴ O. Larsson, & A. Marklund, 2012, s. 263-268 & 270-273.

⁴⁵ Madeline Hurd, "Class, Masculinity, Manners, and Mores: Public Space and Public Sphere in Nineteenth-Century Europe", i *Social Science History*, 24:1, 2000, s. 76-77, 83- 84, 97-99 & 102-103

⁴⁶ J. Frykman & O. Löfgren, 1979, s. 127-128.

⁴⁷ M. Hurd, 2000, s. 79-80.

⁴⁸ J. Frykman & O. Löfgren, 1979, s. 218-220

transformeringsprocess. Genom att agera hederligt och återhållsamt, något medelklassen kollektivt var inkapabla till, kunde arbetarna särskilja sig som samhällsgrupp och erhålla befogenhet att kritisera.⁴⁹ Internationell forskning har stundtals funnit att cyklismen kom att bli ett hot mot övre samhällsskiktets ideal. Exempelvis har den vårdslösa cyklismen presenterats som en motståndshandling mot den borgerliga och ordningsamma offentligheten.⁵⁰ 1800-talets offentliga utrymmen bör förstås som en form av politiska arena. Genom att kontrollera det offentliga kunde åsikter förmedlas, tas på allvar och ratificeras.

Under det sena 1800-talet blev även köns laster ämne för diskussion, vilket exemplifieras genom sedlighetsdebatten. De hårda krav som placerats på den kvinnliga kroppen och dess platsbundenhet utvecklades till en större fråga om det manliga könets dubbelmoral. Att kvinnan skulle hållas gömd och inte visa några anspelningar på sexuell drift ställdes i kontrast till den offentliga mannen och hans lösaktiga levnadstil. Allt fler kom att ansluta sig till debatten, såsom författaren Emilé Zola, August Strindberg, Henrik Ibsen och Victoria Benedictsson, något som onekligen drev debatten till den allmänna scenen.⁵¹

Att kvinnan lyckades ta sig ifrån hemmet menar Inger Hammar var ett resultat av idealens paradoxala natur. Kvinnan hade enligt religionen setts som en naturlig del av hemmet, hon var skapt för att omhänderta och vårda. I relation till industrialiseringen var hennes plats hemmet: hon var en symbolisk tillflykt för mannen efter hans kamp i det offentliga. Men industrialiseringen hade försatt många i beklagliga situationer, kvinnans karaktär kunde därför vara behjälplig för den större allmänhetens nytta.⁵² Som Frykman och Löfgren påpekar kom 1800-talet att bli definierat av en rad välgörenhetsföreningar. Medelklassverksamheter som ämnade att skola och rädda de lägre klasserna från smuts och misär.⁵³ Kvinnan kunde således trädde ut i offentligheten genom att återöppna sin natur. Hammar menar att detta symboliskt var en förlängning av de plikter kvinnan redan tilldelats i hemmet.⁵⁴ Att kvinnan ansågs råda över hemmets domän var tätt länkat till en vilja att kultivera henne. I den ideala världen skulle hon i den privata vrån fostra sin kreativitet och göra hushållet inbjudande. Genom välgörenheten kunde dock hemmets idealiska sfär expandera.⁵⁵ Etnologen Tina Sjöberg menar att konditorier och varuhus kan ses som en effekt

⁴⁹ Björn Horgby, "Tradition och Förändring i arbetarkulturen", i *Scandia: Tidskrift för historisk forskning*, 55:2, 2008, s. 304-305.

⁵⁰ P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1949, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 172-173.

⁵¹ O. Larsson & A. Marklund, 2012, s. 276-277.

⁵² Inger Hammar, "Den svårerövrade offentligheten: Kön och religion i emancipationsprocessen", i *Tidskrift för genusvetenskap*, 19:2, 1998, s. 17-19.

⁵³ J. Frykman & O. Löfgren 1979, s. 220.

⁵⁴ I. Hammar, 1998, s. 24.

⁵⁵ J. Frykman & O. Löfgren, 1979, s. 111.

av denna expansion. Det var ett sätt att kapitalisera på och kontrollera kvinnan i det offentliga. I varuhuset var männen få och kvinnorna kunde själva kultivera sin smak i ostördhet. På konditorierna erbjöds hon ett socialt sammanhang som i mångt och mycket var ett kafferep förflyttat till en allmän plats. Till skillnad från de manliga kaféerna och handelsstråken där politik, prutning och förhandling utspelade sig kunde hon vänja sig vid den nyfunna friheten.⁵⁶ Cyklism kunde även anspela på den nya kvinnliga friheten, men belyste även dess restriktioner. Som både Dauncey och Ekström påpekar gjorde sig damen som bäst på cykeln då hon ackompanjerades av en man.⁵⁷ Hemmets förlängning ut i offentligheten kan ses som ett resultat av den alltmer befriade kvinnan och försöken till att kontrollera henne.

Mannens roll i det sena 1800-talet var likt kvinnans under förändring.

Visserligen hade utbildningsnivå ökat men den manliga kroppen ansågs vara försvagad efter åren i skolbänken: den urbana miljön hade alltså resulterat i dekadens och omoral. Långsamt växte tankar fram kring sporten som en möjlig räddning, där den presenterades som ett medel för att kunna rädda den manliga befolkningen. Genom utövandet kunde mannen fostra sin manlighet, livstyrka och moral. Kroppen skulle vara tilltalande, övningar skulle skola estetik såväl som styrka. Projektet var även för ett högre mål: en disciplinerad och kontrollerad kropp ansågs fränkopplad egoismen och kunde därmed uppoffra sig för nationen.⁵⁸

Tävlingscyklismen blev ett utlopp för dessa ideal. Praktiken signalerade kontroll, den hälsosamma kroppen och en god moral. Det blev en symbol för den ideala nationen, ett visuellt verktyg för att visa upp sin manlighet.⁵⁹ Jens Ljunggren menar att det utökade fokuset på manlig tävlan även tjänade idealen i form av propaganda. Utövandet var präglad av rådande tankar om återhållsamhet, hälsoutveckling och socialisering. Konsekvensen av detta var den manliga föreningsverksamheten som växte fram under det sena 1800-talet. Den stillasittande livsstilen skulle botas men det var även ett sätt för det övre skiktets män till att signalera social status. Även om arbetarklassens män vid 1890-talet även startade föreningar existerade det skillnader mellan grupperna. De borgerliga männen förhöll sig till sociala klubbar där tekniska materialsporter dominerade medan arbetarna graviterade till fysiskt krävande aktiviteter där tävlingen i sig var det viktiga.⁶⁰ Man kan tala om två samhällsgrupper med samma mål men med lite kontakt, en form av distansering mellan klasserna.

⁵⁶ Tina Sjöberg, "Damkonditorier och herrkaféer Borgerliga kvinnors och mäns skilda rum i 1890-talets Stockholm", i *RIG-Kulturhistorisk tidsskrift*, 81:3, s. 140-153.

⁵⁷ H. Dauncey, 2012, s. 39, A. Ekström, 2010, s. 90.

⁵⁸ Jens Ljunggren, *Kroppens Bildning: Linggymnasitiken och manlighetsprojektet 1790-1914*, (Brutus Östlings Bokförlag Symposium: Eslöv, 1999), s.130-133.

⁵⁹ A. Ekström, 2010, s. 112-113.

⁶⁰ Jens Ljunggren, *Den svenska idrottens historia*, (Natur och Kultur: Stockholm, 2020), s. 115-120.

Ekström har menat att detta är en tid då uppbrottet med den traditionella konstellationen sker. Individerna stred i allt större utsträckning mot de roller de tilldelats i det mikrosamhälle som var familjen. ”Egensinnet kunde odlas som statusmärke” påpekar Ekström. Cyklismen blev ett verktyg för dess brukare att definiera sig själv.⁶¹ Det är denna kontext denna studie förhåller sig till. Färden genom världen kom att färga cykelns användare lika mycket som objektet färgades av användaren. Vad cykelns symboliserade var i vis mån heligt, det signalerade en grupptillhörighet. Något som kom att visa sig problematiskt med tidens gång.

Källmaterial

Studiens källmaterial består av två dåtida informationskällor som behandlade cyklism: dagspressen och cykelhandböcker. Dagspressen utgörs av artiklar från *Dagens Nyheter* (DN) mellan perioden 1890 till 1899. Handböckerna som undersöks publicerades 1892, 1894, 1897 och 1899. Syftet med att använda dessa skilda underlag är att konstruera en nyanserad bild av cyklismens upplevdhet. Eftersom dagspressen är reaktiv och sensationalistisk producerades materialet då det ökande utövandet stötte samman med de samtida rumsligheterna. Detta kan förstas kontrasteras av handböckerna vars syfte var att utbilda potentiella, nya och erfarna cyklister. Handböckerna representerar i sig en form av ideal, ett försök att vägleda läsaren till en cyklism i perfektion.

Dagens Nyheter

Dagens Nyheter (DN) startades 1864 av Rudolf Wall. Tidningens initiala målsättning var att utge en tidning som majoriteten av Sveriges befolkning skulle kunna ta del av. Politiskt hade tidningen en uttalad liberal grund. Den ställde sig bakom den utökade rösträtten och den politiska friheten. Wall kom senare att överlämna huvudredaktörspositionen till Otto von Zweigbergk 1898. Efter Zweigbergk tillträdde profilerade sig tidningen allt tydligare som självständig opinionsbildare i den liberala andan. Tidningen minskade i popularitet under 1890-talet och förlorade då sin position som Stockholms största tidning.⁶²

Under perioden 1890 till 1899 DN ut publicerades termen ”velociped” 4800 gånger, flest av alla registrerade rikstäckande tidningar.⁶³ DN utmärkte sig som dagstidning

⁶¹ A. Ekström, 2010, s. 38.

⁶² Nationalencyklopedin, Alf W. Johansson & Staffan Sundin, u.å., *Dagens Nyheter*, <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/dagens-nyheter> [hämtad 2024-02-26].

⁶³ KB, sökning av termen ”Velociped” från 1/1-1890 till 31/12-1899, <https://tidningar.kb.se/search?q=velociped&searchGranularity=part&to=1899-12-31&from=1890-01-01> [Hämtad 26/2-2024].

enligt Rydén då den var rikstäckande, den var därför bland de största av sitt slag innan 1800-talets slut.⁶⁴ Detta ska inte förstås som att det var den med störst upplaga, en bragd Stockholms-Tidningen erhåller från 1893 till 1940-talet.⁶⁵ Under den granskade perioden var det endast en tidning som gav fler sökträffar på termen ”velociped” vilket var Stockholms-Dagblad som publicerade termen 5184 gånger mellan 1890 och 1899. Det finns argument för att även betrakta denna som en rikstäckande tidning⁶⁶ men då den inte hade samma uttalade syfte att nå en bred målgrupp valdes DN.

Ett problem föreligger i materialets digitala natur, eftersom materialet är OCR-skannat finns det risk att artiklar fallit bort. Som Hannu Salmi poängterar bygger problemet på två brister. En dator kan läsa, men precis som en människa finns det risker att den begår misstag. Det går alltså inte med säkerhet att påpeka att allt potentiellt källmaterial visats vid en sökning. Då en algoritm väljer att visa det den ser som relevant i sin inlärningsprocess förekommer misstag när en större mängd material samlas.⁶⁷ Det är alltså omöjligt att säkerställa det exakta antalet träffar för termen ”Velociped”. Även termerna ”bicycle”, ”bicykel” och ”cykel” ger ett gemensamt utslag på cirka 1000 artiklar mellan 1890 och 1899.⁶⁸ Eftersom dessa termer ofta förekommer i artiklar som även innehåller den aktuella termen samt den större responsfrekvensen fokuserar studien dock endast på sökträffar för ”velociped”.

Cykelhandböcker

Tidningsmaterialet riskerar att ge en ensidig bild av 1890-talets cyklism. Tidningar görs för att säljas, rapporteringen är i sin natur sensationalistisk. Att alla aspekter av cyklism rapporterades är därav inte särskilt sannolikt, därför har även handböcker inkluderats i uppsatsen. Dessa hade visserligen syftet att sälja men främst för att lära, det vill säga att dess innehåll strävade efter att uppnå en ideal och acceptabel grundnivå för vad en cyklist skulle vara.

Cykelhandböckerna var inte unika för Sverige eller i tiden. Andrew Ritchie påpekar att en uppsjö av både artiklar och böcker publicerades inom Engelsk media efter

⁶⁴ Per Ryden, *Domedagar: Svensk litteraturkritik efter 1880*, (Svenska Litteratursällskapet: Uppsala, 1988), s. 101-102.

⁶⁵ Riksarkivet, Karin Forslund, *Stockholms-Tidningen*, 1996, <https://sok.riksarkivet.se/?postid=Arkis%203ee29a1e-9b89-11d5-a701-0002440207bb> [Hämtad 2/4-2024].

⁶⁶ P. Ryden, s. 101-102, Erik Edoff, *Storstadens Dagbok*, (Mediehistoria: Lund, 2016), s. 53.

⁶⁷ Hannu, Salmi, *What is Digital History?*, (Polity Press: Cambridge, 2020), s. 44.

⁶⁸ KB, sökning av termen ”Bicycle”, ”Bicykel” och ”Cykle” från 1/1-1890 till 31/12-1899, <https://tidningar.kb.se/search?q=velociped&searchGranularity=part&to=1899-12-31&from=1890-01-01> [Hämtad 26/2-2024].

1870-talet med ett syfte att lära ut praktiken.⁶⁹ I USA, Tyskland och Frankrike publicerades likande handböcker för diverse hjuldon såsom trehjulingar, höghjulingar och saftey-maskiner.⁷⁰ I Sverige har Adolf Östbergs ”Hjulsport” från 1889 setts som det första exemplet av dessa handböcker.⁷¹ Denna har dock valts bort då den faller utanför perioden med den markanta ökningen av artiklar som publicerades av dagspressen. Det är viktigt att belysa att cyklism inte var en spridd eller etablerad företeelse i början av 1890-talet. Böckerna är intressanta då de illustrerar hur den ideala cyklisten förändrades över tid. Efter Östbergs verk från 1889 gavs flera handböcker ut. Denna studie har valt att undersöka fyra av dessa som utkom mellan 1892 och 1899.

Den första av dessa är Ivan Casten Tisells *Cyclisten, hemma och på resa: En handbok för hjulryttare*. Det är tydligt att Tisell försökt lära ut cykelkonsten till en bred skara människor, han var ytterst mån om att få svenska kvinnor att ta till sig praktiken,⁷² något som Östberg ej intresserat sig för i sitt verk från 1889.⁷³ Boken är 47 sidor med brödtext men inkluderade även en ofylld distansalmanacka samt en rad reklamblad, vilket hade kostat köparen 1,50 kr.⁷⁴ Tisells bok finns digitalt tillgänglig via KB:s databas vilket gör den lättillgänglig. Några digitala problematiker förekommer ej då verket komplett och välbevarat.

Hjulsport förblev inte Östbergs enda verk där cyklismen lärdes ut. Redan 1894 följde han upp med den 128 sidor långa *Den moderna velocipeden och dess ryttare* vilket följdes av *Hjulridt* 1897 på 155 sidor. Östberg dedikerar mycket av sin bok till utläringen av cyklismen i sig men även de redskap och koder ryttaren förväntades följa. Likt Tisell kom de senare böckerna att inkludera kapitel tillägnat damerna.⁷⁵ Att Östberg efter tre år valde att revidera sitt verk från 1894 är intressant. Det tyder på att cykelns ideal under perioden var formbart och föränderlig. Östbergs böcker som används i studien kom i en samlad form. Hur detta skett är någorlunda otydligt. Från anteckningar i boken framgår att den första ägaren verkar ha köpt böckerna vid separata tillfällen för att sedan sammanställa dem. *Den moderna velocipeden och dess ryttare* har en namnteckning daterad 1896 medan *Hjulridt* endast har

⁶⁹ Andrew Ritchie, “The Origins of Bicycle Racing in England: Technology, Entertainment, Sponsorship and Advertising in the Early History of Sports”, i *Journal of Sport History*, 26:3, 1999, s. 489 & 515.

⁷⁰ Pelotome, *Bicycle History Books from the 1880s*, u.å., <https://pelotomes.com/bicycle-history-books-from-the-1880s/> [Hämtad 3/4-2024].

⁷¹ Se. Gert Ekström, *Älskade cykel*, (Bokförlaget Prisma: Stockholm, 2004) s. 34., Jennie Fasth, *När velocipeden kom till Sverige – Cykeln i Sverige del 1*, 12/9-2016, <https://happyride.se/nar-velocipeden-kom-till-sverige-cykeln-i-sverige-del-1/> [Hämtad 3/4-2024] & Johan Tell, ”Cykelns historia: Frihet på två hjul”, i *Populär Historia*, 6, 2017.

⁷² Ivan Casten Tisell, *Cyclisten, Hemma och på resa: En handbok för hjulryttare*, (Eget Förlag: Uppsala, 1892).

⁷³ Adolf Östberg, *Hjulsport*, (Stockholm: Rediva, 1980), s. I-II.

⁷⁴ I.C. Tisell, 1892.

⁷⁵ Adolf Östberg, *Den moderna velocipeden och dess ryttare*, (Skoglunds Förlag: Stockholm 1894), Adolf Östberg, *Hjulridt: En bok för hjulryttare och för dem som ämnar bli det*, (Skoglunds Förlag: Stockholm, 1897).

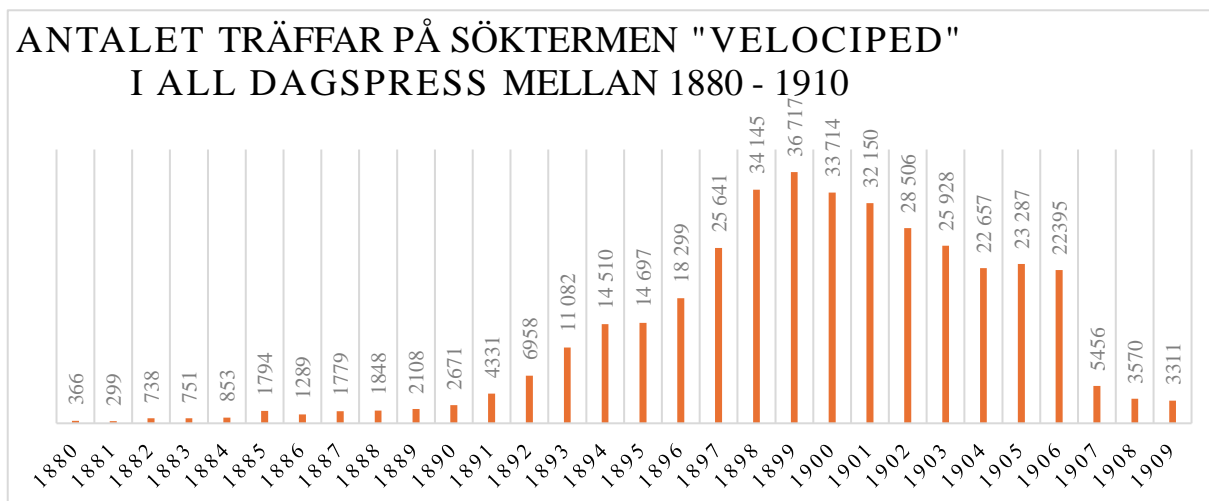
namnteckningen. Utöver dessa har även den tidigare ägaren antecknat små stycken och markerat rader med text. Primärt rör dessa markeringar och anteckningar skötseln av cykeln men även gentlemanrytten, något som tyder på en man som förädla sin cyklism.

Den sista boken som analyseras är Carl Gustav Emil Bloms *Handbok för Velocipedister* som publicerades 1899. Boken kostade 30 öre och redogör för cykelns historik, skötsel, regelsystem och en karta för att hjälpa ägaren att ta sig från Gävle till Uppsala. En lista över alla de registrerade cyklarna och dess ägare i Gävle vilket översteg 4000 individer är även inkluderad. Det som skiljer Bloms handbok är dess knappa längd vilket endast uppgår till 13 sidor text riktad mot utläring.⁷⁶ Verket är avsevärt mycket kortare än både Tisell och Östbergs verk men visar även hur kunskapsmediet som cyklismen lärdes ut genom förändrades snabbt. Bloms bok finns även fritt tillgänglig via KB:s databas där den enda märkbara anteckningen verkar vara arkivariernas anteckning på omslaget.

Utöver dessa utkom en handbok 1897. Denna gavs ut av Göteborgs Velocipedklubb. Denna hade således kunnat ersätta Östbergs andra bok men har valts bort i mot bakgrunden av dess tillgänglighet och bokens kortare längd på 80 sidor.⁷⁷

Avgränsning:

Man kan fråga sig varför 1890-talet? Gränsdragningen är gjord efter materialets karaktär men grundas också i det forskningsläge som påvisat periodens betydelse för praktiken.

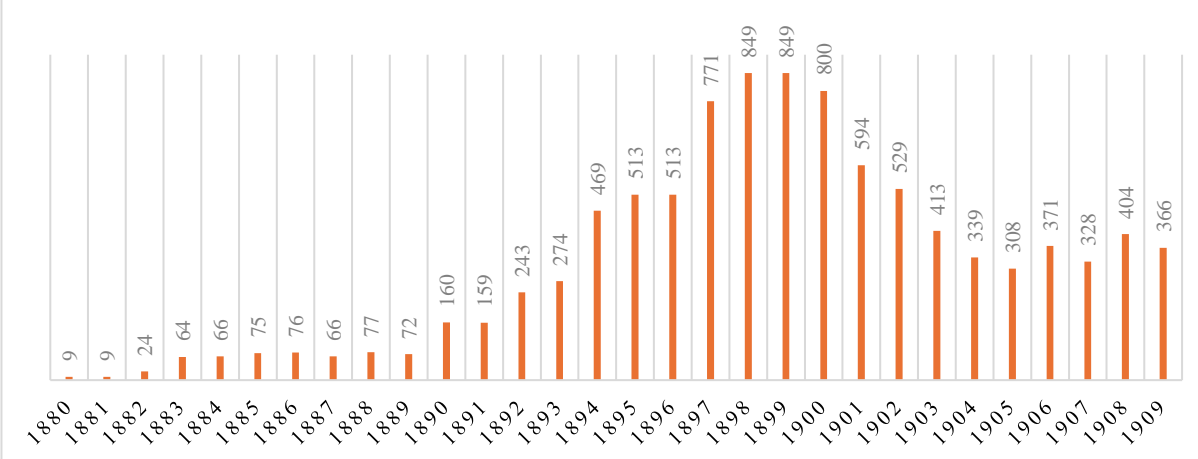


Graf: 1. Antalet träffar för termen "Velociped" i all dagspress tillgängligt tryckta upplagor mellan 1880 till 1909. Data samalad genom KB:s digitala arkiv "Svenska Tidningar".

⁷⁶ Carl Gustav Emil Blom, *Handbok för velocipedister: Gefle velocipedkatalog, förteckning å ägarne till inregistrerade velocipeder. ...Karta och beskrifning till velocipedlinien Upsala-Gefle-Falun m.m.*, (Likoln Bloms Förlag: Stockholm, 1899).

⁷⁷ Kungliga biblioteket, *Göteborgs Velociped-klubbs route-bok*, u.å, <http://libris.kb.se/bib/2682818> [Hämtad 8/5-2024].

ANTALET TRÄFFAR PÅ SÖKTERMEN "VELOCIPED" I DAGENS NYHETER MELLAN 1880 - 1910



Graf: 2. Antalet träffar för termen "Velociped" i Dagens Nyheters tillgängligt tryckta upplagor mellan 1880 till 1909. Data samalad genom KB:s digitala arkiv "Svenska Tidningar".

För att kunna kartlägga och avgränsa materialet gjordes en sållningsprocess av dagspressen som helhet. Förekomsten av termen velociped kan ses öka dramatiskt i svensk media från 1890 till 1899. På nio år ökade utslaget för termen från 2671 till 36 717, vilket motsvarar en ökning på lite mer än 1374%. Under 1880-talet ökade antalet även med lite mindre än 576% där 366 utslag för termen ökade till 2108. Åren efter sjönk termens förekomst dramatiskt med lite mer än 1018% från 33 714 till 3111, något som nästan återspeglar de nivåer som rapporterades i början av 1890 (Se graf: 1). DN följde en liknande utvecklingskurva förutom under perioden 1900 till 1909 publiceringen var stabilare. (Se graf: 2). Studien valde därför att undersöka den ökning som skedde mellan 1890 och 1899 då frekvensen av termen ökade som mest. Den ökade synligheten kan vara ett resultat av cykelreklam, något som talar för den växande marknaden. När Wall grundade DN lämnade han stor del av tidningen öppen för annonsering, vilket höll priset nere för publikationen.⁷⁸ Det är inte omöjligt att DN:s höga användning av termen kan tillskrivas en ökad förekomst av annonsmaterial. Men, det underlag som slutligen används reflekterar likväl den generella trenden. Trots det annonserna och reklamen bidragit med till kurvan diskuterades cykeln och cyklismen i en ökad utsträckning under perioden. Studiens period valdes därför i samband med rapporteringen men även då flera handböcker publicerades med jämna intervaller. Detta möjliggör en komparation av den utomstående pressen och de som var aktiva i att försöka definiera den dåtida cyklismen.

⁷⁸ Nationalencyklopedin, A.W. Johansson & S. Sundin, u.å.

⁷⁸ KB, sökning av termen "Velociped" från 1/1-1890 till 31/12-1899,

<https://tidningar.kb.se/search?q=velociped&searchGranularity=part&to=1899-12-31&from=1890-01-01> [Hämtad 26/2-2024].

Teori, metod och struktur

Peter Cox menar att cyklismforskning haft två inriktningar. Den *första* betecknas som realismstudier, i dessa fall är cyklism en självklarhet och i den mening ett neutralt objekt för analys. Den *andra* definieras som konstruktivistisk, dessa studier belyser cyklism som ett konstruerat koncept uppbyggt genom symbolik. När cyklism ses som en konstruktivistisk praktik finns det två generella teoretiska huvudfåror. Den ena ponerar att vi upplever en redan tolkad värld och undersöker hur individen navigerar och kategoriserar denna, ett rent konstruktivistiskt perspektiv. Ett socialkonstruktivistiskt perspektiv undersöker hur denna process inte enbart formas inom individen utan genom ett socialt och relationellt ramverk. Skillnaderna mellan dessa åtaganden är huruvida cyklismen ses som skapas i strukturer av sociala relationer eller inom enskilda individer.⁷⁹ Studien har en tydlig socialkonstruktivistisk inriktning. Eftersom den analyserar praktikens inträde i den offentliga miljön undersöks ett flertal olika människors upplevdhet av cyklism. Dessa kan förstås påverka varandra genom det fysiska samspelet och den diskurs som uppstod kring utövandes plats.

Studien kommer främst att använda sig av begreppen plats, rum, inordning och upplevdhet som central begreppsapparat. Inom spatial historia är dess teori och metod dynamisk. De teoretiska begreppen inom fältet har således ingen enhetlig betydelse men centrerar alla på hur sociala strukturer knyts till det materiella. I följande kapitel framgår en kort historiografi där teorin presenteras. Efter detta specificeras begreppsapparaten som följs av metoden. Slutligen presenteras studiens struktur.

Spatialhistoria, ett integrerande tillvägagångssätt

Spatial historia som fält är utarbetat men saknar en konkret definiering. Snarare måste fältet förstås utifrån dess teoretiska apparat, vars fokus skiftar beroende på syfte och metodik. Spatiala studier i sig är inte ett tillvägagångssätt isolerat till historiska undersökningar, snarare är det ett brett applicerat koncept inom många discipliner. Man kan prata om denna akademiska utveckling, likt många andra, i form av en sväng eller *turn*.

Det som idag kallas *the spatial turn* namngavs av litteraturkritikern och teoretikern Fredric Jameson 1988 för att mana till en postmodernism med större fokus på rumslighet, det vill säga hur sociala strukturer format det materiella. Fältet är ytterst kopplat till geografi och urban teori. Geografer såsom Edward Soja, David Harvey och Mark Gottdiener har setts som drivande inom dess moderna tolkning. Teorin som framför allt Soja

⁷⁹ Peter Cox, "Theorizing Cycling", i *Routledge Companion to Cycling*, red. G. Boyang, U. Brogan, P. Cox, T. Hadland, S. Hanlon, T. Jones, G. Norcliffe, N. Oddy & L. Vivanco, (London: Routledge, 2023) s. 17-18.

kom att utveckla hämtades från ett flertal sociala analytiker – såsom Michel Foucault, Henri Lefebvre, Anthony Giddens och Johan Berger – vilka han menade hade anlagt ett rumsligt perspektiv i deras analyser.⁸⁰ Argumenterbart var filosofen och sociologen Lefebvre den centrala individen bakom spatiala studier. 1974 publicerades *The Production of Space* vilket placerade det geografiska i relation till det sociala. I boken postulerar Lefebvre att vi ständigt agerar inom *spaces* eller *rum*. Dessa rum har inneboende regelverk som dikterar våra handlingar – rummen är därmed självproducerande och producerande – vilket innebär att människan passivt och aktivt införskaffar sig kunskap som den sedan omedvetet agerar utefter.⁸¹ Detta kan ses som ett av de teoretiska grundantagandena inom spatiala studier och spatial historia. Inom det historiska bruket har flera olika tillvägagångsätt använts för att aktualisera rum som ett teoretiskt begrepp. Det har som resultat uppstått en debatt om begreppets innebörd samt dess relationella samband med den materiella världen.⁸² Kritiken är tätt knuten till Lefebvres originalverk. Trots att fokuset förflyttades till rumsligheter befastes en immateriell överhet i den tidiga teorin, något som kan antas ligga till grund för begreppsdebatten.

Urbanhistorikern Leif Jarrem har argumenterat för att Lefebvres teori har en medfödd terminologisk problematik i sin definition av *space* och *place*, rum och plats. Jarrem menade att även om rum som en immateriell kategori fyllde ett syfte genom att konkretisera sociala strukturer innebar detta att plats som begrepp förblivit för mångtydigt för att erhålla ett analytiskt värde och för underteoretiserat för att ses som en agerande materiell struktur.⁸³ Kritiken har inte lämnats obesvarad, kontemporära spatiala studier lägger sin tonvikt i definitionen av plats. Ramverket bygger fortfarande på tanken om de immateriella sociala strukturerna genom begreppet rum. Men, dessa ses nu ha ett relationellt samband med platser vilket syftar till materiella strukturer. Geografens John Agnews definitioner av plats har sedermera blivit framträdande inom spatialhistoria. Plats menar Agnews kan definieras som A) fysisk placering, det vill säga att de kan utmärkas genom koordinatsystem, B) locale eller lokalitet, sociala utrymmen som genom tid och kultur formats och därmed definieras av säregna praktiker, eller C) omgivning som individen har en subjektiv koppling till: tillhörigheter, minnen, symbolism och känslor är exempel på dessa betningar. Begreppet plats

⁸⁰ Ricardo Bavja, "Introduction", i *Doing spatial History*, red. R. Bavja, K. Lawson, & B. Struck, (Routledge: New York NY, 2022), s. 9-15.

⁸¹ Henri Lefebvre, *The production of Space*, trans. N.S. Donald, (Basil Blackwell Inc: Padstow, CW, 1991), s. 3-6 & 97-99.

⁸² R. Bavja, 2022, s. 18, Sussane Rau, *History, Space and Place*, (London: Routledge, 2019), s. 37-43

⁸³ Leif Jarrem, "Space: A Useless Category for Historical Analysis", i *History and Theory*, 52:3, 2013, s. 403 & 411-412.

kan alltså syfta till en eller fler av dessa tre aspekter, främst syftar uppdelning till att klargöra vad begreppet plats avser inom studien som utförs.⁸⁴

Den centrala begreppsapparaten består således av: A) rum, vilket refererar till den sociokulturella strukturen som definierar alla platser, och B) plats, vilket refererar till materiella strukturer definierade genom sociokulturell praktik. Båda dessa är tätt sammankopplade och besitter ett relationellt förhållande som påverkar individens respons och handling. Fokuset placeras därför på det mänskliga uppfattandet och användandet av platser samt deras rumsliga markörer. I följande delavsnitt tydliggörs begreppen rum och plats. För att möta Jarrems kritik kommer även en tydlig skillnad göras mellan begreppen, där en erhåller en social och immateriell karaktär medan den andra söker att konkretisera omgivningens verklighet.

Handling inom rum och plats

För att förstå hur cyklismen formades under 1890-talet möter vi en viss problematik, den materiella världen har förändrats. Vissa fysiska strukturer finns kvar medan andra har försvunnit – vi kan exempelvis fortfarande ta oss fram längs Drottninggatan i Stockholm men vi kan inte besöka de temporära arenorna som anordnades för cykeltävlingar runt om i Sverige. Även om dessa platser finns kvar har de förändrats med tidens gång. Det offentliga flödet har skiftat; bilar, en ökad population, minskningen av djur i allmänna utrymmen och människans rörelsemönster har förändrats. Det är missledande att försöka likställa kontemporär och dåtida cyklismen rent geo- och topografiskt. Därför måste vi närma oss människors upplevdhet av cyklismen och de platser de utövades inom. Platser är inte heller neutrala, de har koder, regler och förhållningssätt som avgör det mänskliga handlingsutrymmet.

Spatialteori har, som påpekat, genomgått en utveckling sedan dess uppkomst 1974. Delar av Lefebvres ramverk har utvecklats medan andra åsidosatts inom olika studier.⁸⁵ Huruvida Lefebvre faktiskt menade att fysiska platser skulle vara en del av den teoretiska apparaten är stundtals tvetydigt. Jarrem argumenterar för att Lefebvre aldrig klargjorde vad plats innebar medan Agnew menar att termen plats aldrig användes i teoretiskt syfte utan i

⁸⁴ R. Bavja, 2022, s. 16-17.

⁸⁵ Inom Lefebvres ursprungliga verk läggs ett stort fokus på det teoretiska verktyget ”Spatial Triad”. I denna konstellation kategoriseras rum och den levda uppfattningen av det i en tredelad begreppsapparat som krasst korresponderar med strukturella och levda rörelsemönster, planeringar och symboler. I spatial historiska studier har teoriapparaten använts för att undersöka spänningar mellan exempelvis platser uttänkta funktion och de aktiviteter de använts för. För mer information se: H. Lefebvre, 1991, s. 38-42, R. Bavja, 2022, s. 14.

stället refererades till som *concrete space*.⁸⁶ Oavsett har plats och rum blivit det centrala som binder samman spatialhistoriska studier. Några av de förtjänster den tvådelade begreppsapparaten erbjuder är en rekonstruktion relationella sambandet mellan den materiella och sociala verkligheten.⁸⁷

Space, eller Rum refererar till de dynamiska regler och mönster som genomgår historiska och sociala processer. Henri Lefebvre menar att detta är *produktion av rum*, en konstant pågående process där vi dikterar platsers gränser och koder. Rum är betingade av en rationalitet – en form av mental kategoriseringsprocess applicerad på vår omgivning. Människor bygger logiska regelverk genom normer och lagar vilket dikterar hur vi använder materiella strukturer. Därav är kulturell kunskap centralt för individens tillträde till den materiella världen. Kunskap är i den meningen individens förståelse av immateriella strukturer i form av sociala koder och hur dessa appliceras inom materialitetens gränser. Det kan förstås som att individen agerar inom platsers kodning, det vill säga rumslighet – nyttjandet av platser kräver en praktisk applicering av den rumsliga kunskapen. Användandet är inte alltid medvetet, mycket av mänsklig rörelse bygger på latent kunskap som vi fostras inom. Lefebvre menar att vår förståelse och interaktion med vår omvärld konstrueras genom vår erfarenhet inom den. Han betonar att detta är ytterst sammanknutet till det sociala samspelet där rummet i sig definierar och utgör inlärningsprocessen.⁸⁸ Detta är en av de centrala grunderna för studiens teoretiska antaganden. Då cyklismen besitter en *rumslighet* men också färdas genom dem konstrueras praktiken och dess brukare i relation till ett flertal sociala koder. Genom att färdas genom det materiella inställer eller motsätter sig ryttaren de sociostrukturella regler som tilldelats dem. Materiella strukturers mening, eller rumslighet, konstrueras således genom de objekt, människor och sociala system som utmärker dem. Rum är alltså de immateriella strukturer som i extension definierar tolkningen av det materiella platser.

Plats kan, som påpekat, inneha en tredelad innebörd enligt Agnew. Dessa tre har alla en inneboende materialitet. Denna tredelning består av koordinater, lokaliteter och känslor av samhörighet. Eftersom platser tydligt kan definieras utefter longitud och latitud innebär det att de alltid måste referera till någon form av aktuell fysisk plats. Att endast se platser på detta vis är dock missvisande. Som tidigare nämnt existerar inte alla platser längre, men detta är inte liktydigt med att de aldrig har funnits. Platser existerar även på ett

⁸⁶ L. Jarrem, 2013, s. 411, John Agnew, "Space and Place", i *The Sage Handbook of Geographical Knowledge*, red. J. Agnew & D.N. Livingstone, (SAGE: Thousand oaks, 2011), s. 316-317.

⁸⁷ R. Bavja, 2022, s. 16.

⁸⁸ H. Lefebvre, 1991, s. 3-6 & 97-99.

konceptuellt plan, i dessa fall definieras de genom syften. Arbetsplatser, restauranger eller gym är platser som är konceptuella, vi vet vad dessa är men det finns ingen enhetlig definition av dem. Snarare formas dessa utefter de objekt de innefattar och de aktiviteter som företas inom dem. Slutligen kan platser existera på ett symboliskt plan eller genom upplevelse. Detta innefattar sådana platser som inte existerar längre men även abstrakta koncept såsom nätbaserade forum eller en tillhörighet i en subkultur. De är inte fysiska i en greppbar mening men kan ändå sägas innehålla en materiell aspekt i form av deltagande och medveten handling.⁸⁹ I studiens syfte refererar begreppet plats till de två sistnämnda kategorierna. Då uppsatsen söker att undersöka hur cyklismen blev en del av offentligheten är konceptuella strukturer – såsom sportens arenor, arbete och offentliga platser – av större intresse än deras geografiska position. Dessa koncept är inte alltid konkreta strukturer utan kan formas på ett konceptuellt och abstrakt plan. Koordinater bidrar inte till en bredare förståelse av hur praktiken inordnades inom dåtida offentliga sociala strukturer. Om behovet uppstår kan en geografisk position refereras till genom namn.

Riccardo Bavja menar att: "Places are, after all, constitutive of space – and vice versa". En plats är inte en plats om den inte definieras genom mänsklig social struktur, det vill säga att den innehar någon rumslighet. Rum och plats kan inte särskiljas, begreppen är ytterst bundna i ett symbiotiskt samband.⁹⁰ Exempel från den tidigare forskningen kan användas för att illustrera hur plats och rum samspelar och används i studien:

1. Konceptuella fysiska platser

Ekström pekar på att en problematik uppstod när 1800-talets kvinnor började cykla. Till skillnad från mannen var hon bunden till det privata. Cyklism som aktivitet behöver öppna och offentliga utrymmen för att utövas. Kvinnans ideal kolliderade med praktikens krav på offentliga, och därmed synliga, utrymmen.⁹¹ I detta fall utgör det offentliga utrymmet en plats, såsom en gata, ett torg eller en landsväg. Den rumslighet som då försvårade kvinnans cyklism var det ideal som tilldelats hennes kön. Exemplet i det här fallet är ytterst förenklat.

Rumsligheten är i det här fallet sekelskiftets kvinnliga ideal. Det har därför flera aspekter: Kvinnans klass, vilken typ av offentlig plats och hennes beteende kan alla påstås påverkat hennes villkor under 1800-talet.

2. Abstrakta men fysiska gemenskaper som platser

⁸⁹ J. Agnew, 2011, s. 326-328, R. Bavja, 2022, s. 16.

⁹⁰ R. Bavja, 2022, s. 16-17. (Citat hämtat från s. 16)

⁹¹ A. Ekström, 2010, s. 50.

Under 1890-talet var den europeiska cyklismen tätt sammanbunden med borgerlighet, klubbar och idrotten. När cyklismen sedan spred sig och arbetarklassen började tävla uppstod frågan om deras tävling skulle likställas och bli en del av den bredare borgerliga sportkulturen.⁹² I detta fall utgör sportens arena en plats medan den dåtida sportkulturen utgör en rumslighet. Frågan var om man skulle dela idrottens abstrakta plats och riskera rumsliga kollisioner i form av ideal och utövande; återigen är detta en ytterst reducerad version av hur teorin appliceras. Frågor om varför dessa hinder uppstod möjliggör en djupare nyansering. Exemplet visar, trots sin enkelhet, att platser rumsligheter kan vara komplexa och att platser och rum är förhandlingsbara.

Susanne Rau menar att rum och platser ständigt genomgår förändring. Detta sker främst genom formation, appropriering, transformering och dissolution. Exempelvis kan naturen växa fram under asfalt, tillåtas växa i kontrollerad form, återta övergivna byggnader men även underminera och erodera fysiska strukturer. I mänskliga sammanhang används dessa begrepp för att belysa hur mänskligt handlande är centralt för upprätthållandet och förändringen av rum och platser. Både materiella och immateriella strukturer är alltså under konstant förhandling och påverkas av varandra.⁹³ I studiens fall används två av dessa termer under ett samlingsbegrepp, *inordning*, för att belysa hur cyklism i somliga platser accepterades men samtidigt kunde kritiserats. Dessa fyller främst ett metodiskt syfte och utvecklas senare i metodavsnittet.

I studien definieras alltså rum som de immateriella strukturerna som definierar vårt rörelsemönster inom platser. Detta innebär att cyklism måste förstås i en väv av 1890-talets sociala hierarki och koder vilket presenterades i bakgrunden. Platser refererar till konceptuella och abstrakta materiella strukturer, något som kan förstås som meningsbetingade utrymmen och gemenskaper. Av intresse är vilka typer av platser som cyklism identifierades och utövades inom; kan exempelvis den sportsliga prägeln av praktiken som Hilborn och Ekström presenterar förklaras genom cykelns primära bruk inom sportens platser? Hur praktiken inordnades kan ge oss en rekonstruerad bild av den dåtida cyklismen. Till följd av detta förutsätter studien att människor hade ett förhållande till cyklismen. Platser och rumsligheters innebörd formas som sagt genom en symbolisk och kunskapsbunden process. Den symboliska konstruktionen av platser och rum är en aktiv kunskapsprocess som människan deltar i medvetet och omedvetet genom *upplevdhet*.

⁹² T.A. Carstensen & A.K. Ebert, 2012, s. 34-35.

⁹³ S. Rau, 2019, s. 104-109.

Upplevdhet av klass och genus

Något som står i samklang inom den tidigare forskning är hur klass och genus var en vattendelare för olika samhällsgruppers cyklism. Forskningen har påvisat att cyklism inte endast kan förstås som ett transportmedel, det var ett symboliskt verktyg för att avgöra en individs sociala status. Praktiken är nära kopplad till en visuell performativitet som till en början främst nyttjades av samhällets övre skikt.⁹⁴ Inom spatiala studier har denna visuella tolkning av miljö blivit central. Bavja och Rau menar att vår omgivning och tingen inom den erhåller en symbolik genom våra erfarenheter. Genom en temporal process leder detta till en kategoriserad och rationaliserad konstruktion av vår omvärld. Tings relation till platser och deras rumsligheter definieras alltså i termer av symbolik vilket förväntas agera efter förutfattade förväntningar.⁹⁵ Mänsklig navigation bygger därför på förutfattade förväntningar av platser och tingen inom dem. Hur individen tolkar, det vill säga kategoriserar och rationaliserar sin omvärld, resulterar i en konstruktion av rum genom upplevdhet. Löw menar att denna process kan förstås genom begreppet *gaze*, som i uppsatsen refereras till som upplevdhet av stilistiska anledningar.

Martina Löw menar att begreppet *gaze*, eller upplevdhet, är ett verktyg för att synliggöra hur kön, etnicitet och klass konstrueras genom platsers rumslighet. Dessa grupperingar tar form genom erfarenhet och observation vilket resulterar i ett kategoriserande av vår omgivning, en form av perception av vår miljö. Detta ska inte förstås som att Löw argumenterar för att saker som kön eller klass inte har en materiell verklighet. De materiella omständigheterna definierar dessa kategoriernas rörelser genom att tilldela dem symboliska värden. Kroppen är därmed ett rumsligt mikrokosmos som formar och formas genom dess omgivning. Grupptillhörigheter konstrueras alltså genom en social och temporal förhandling kring gruppens symboliska och visuella säregenheter. Kön, klass och etnicitet påverkar förväntningarna på individens agerande. Vilka förväntningar som tilldelas individen är därför en hierarkisk struktur som definieras genom sociokulturella processer.⁹⁶ Hur individen rör sig genom rum och platser dikteras utefter våra tilldelade konnotationer, vilket tilldelats oss genom en bredare social och historisk process. Cyklisten är alltså en viktig del av hur dess inordning tog form. Utövaren förväntades inte bara förhålla sig till de rumsliga regler som

⁹⁴ H. Dauncey, 2012, s. 15-16 & 22, S. Delheye & P. Knuts, 2012, s. 1955, A. Ekström, 2010, s. 44, E. Hilborn, 2018, s. 28-29, G. Norcliffe, 2001, s. 187, N. Oddy, 2007, s. 100-101.

⁹⁵ R. Bavja, 2022, s.14.

⁹⁶ Martina Löw, "Social Construction of Space and Gender", i *European Journal of Women's Studies*, 2006, 13:2, s. 120.

dikterade cykeln utan även till dem själva. Deras egna kroppar var även symboliskt laddade objekt som tilldelades mening när de klev upp på sadeln.

Löw menar att kategorisera innebär ett konstant samspel mellan åskådare och den åskådade, subjekt kontra objekt. Upplevdhet är alltså objektifierande. Som påpekat är detta en kontextuell process som bygger på en socialt konstruerad hierarki, vem som utgör den åskådade och subjektiva parten kan därför liknas vid en normerande skala. Kroppen undgår endast objektifiering om den inte frångår de sociokulturella värden och symboler den tillskrivits. Den enda kroppen som undgår bedömning är alltså den som följer den etablerade konformismen. Upplevdhet, det vill säga kategorisering, uppstår genom omgivningens inkongruenta agerande. Detta innebär att upplevdhet har en tvådelad funktion: det möjliggör kategorisering och individualisering, tillskrivande av gruppstillhörighet eller divergens. Löw beskriver processen som en del i skapandet av rum: "We produce spaces by drawing symbolic and/or material boundaries in the expectation that others will recognize them through a synthesizing cognitive act. People perceive the placing practices of others and at the same time orient their own placings to what they have perceived." Platser och rumslighet kan således transformeras genom individens brott mot etablerade koder.⁹⁷ Detta kan tydligt ses inom Maclintosh och Norcliffs forskning om det sena 1800-talets amerikanska cyklism. De menar att de borgerliga och manliga cyklister: "gendered the street with their physical presence and reinforced the masculine athlete/gentleman stereotype."⁹⁸ Löws citat och exemplet ovan illustrerar hur detta är en social process – då konstruktionen aktualiseras genom en kollektiv upplevdhet och kräver både observatörer och observerade. Onekligen väckte cyklismen under 1890-talet uppmärksamhet som ett nytt och icke kategoriserat objekt. Cyklismen som en praktik kan inte enbart förstås ur en praktisk dimension såsom rörelsemöjligheter. Snarare bör den ses som ett medel för konstruktion av sociala kategoriseringar.

Rau menar att kategoriseringen inbäddar symbolism i rum och platser. Detta bygger både på kulturell kunskap och på människans upplevdhet av omvärlden. Likt Löw menar hon att även enskilda individers tolkningar av verkligheten bygger på allomfattande sociala strukturer, de skapas inte genom en isolerad process av erfarenheter. Hur vi navigerar vår omgivning är därför en internaliserad process som tillkommer genom det sociala samspelet. Symboler, markörer eller tecken är det som kopplar oss till vår fysiska värld. Det är en kulturellt gemensam process som talar om för individen hur den ska te sig och navigera

⁹⁷ M. Löw, 2006, s. 125-128. (Citat hämtat från s. 128).

⁹⁸ P.G. Mackintosh & G. Norcliff, 2007 s. 160.

sin omgivning för överlevnad.⁹⁹ Även om överlevnad har en stark konnotation, speciellt när vi pratar om cyklism, innebar praktiken en såväl fysisk som social risk för dess brukare. Kvinnans synlighet under färden innebar att hennes sociala status kunde ifrågasättas.¹⁰⁰ Likaledes signalerade en vårdslös framfart ryttarens sociala inkompetens och respektlöshet inför rådande ordning.¹⁰¹ Begreppet upplevdhet bidrar därmed till att synliggöra hur genus och klass framträdde och förändrade cyklismens symboliska innebörd.

Som tidigare forskning har påvisat var klass och genus utmärkande för 1890-talets cyklism såväl globalt som i Sverige. Det är därmed viktigt att vi ser hur dessa två dimensioner samspelar med cyklismen som en offentlig aktivitet, något som inte bara väckte uppmärksamhet utan även ledde till debatt. Onekligen förändrades cyklismens prägel som ett borgerligt verktyg över tid och i samband med dess spridning. Detta är intressant för studien då vi med facit i hand, vet att praktiken idag är relativt tillgänglig för de flesta – en cykel kan exempelvis hyras för en mindre kostnad.¹⁰² Den teoretiska förtjänsten i begreppet upplevdhet är att vi kan tydliggöra var, under vilka förhållanden och för vilka individer cyklism upplevdes som en normal och accepterad aktivitet. Eftersom rum och platsers betydelse formas genom sociala samt temporala processer är de en tidsbundna.

Spatial analys som metod

Eftersom uppsatsen undersöker cykelns inordning är det därmed 1890-talets svenska upplevdhet av det växande fenomenet som undersöks. Som sagt är cyklismen inte en neutral och statisk aktivitet. Genom att studera hur upplevdhet av cyklism konstruerades inom olika platser och rum kan dess inordning i det dåtida offentliga utrymmet synliggöras.

Studien använder sig därmed av metoden *Spatial analys*. Metoden ska inte förstås som ett färdigt paketerat verktyg, Rau betonar att studier kräver anpassad metodik utefter syfte. Spatial analys bygger på en fyrdelad operationalisering där de fyra stegen korresponderar med teoretiska antaganden och definitioner. I det första steget definieras *spatiala typer*, detta kan förstås som en kategorisering av de rumsligheter och platser som förekommer i materialet. Efter detta kan vi undersöka *spatial dynamiker*, det vill säga hur ting blir en del av plats och rum. Detta följs av *den subjektiva konstruktionen av rum* vilket slutligen leder oss till den *praktiska användningen av rum*. De två förstnämnda syftar till hur

⁹⁹ S. Rau, 2019, s. 109-110.

¹⁰⁰ A. Ekström, 2010, s. 77-85.

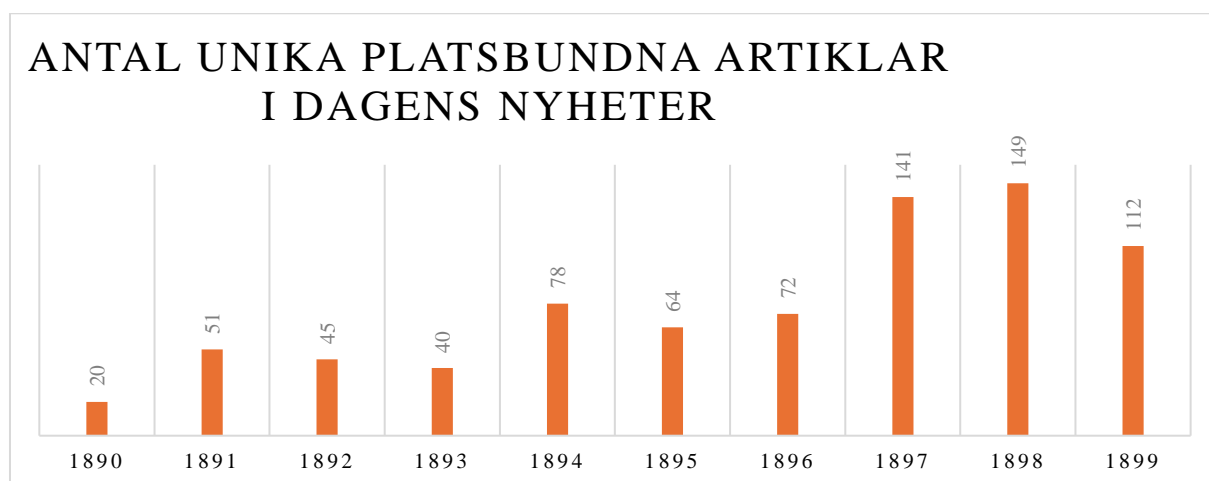
¹⁰¹ P. Delehey & S. Knuts, 2012, s. 1949, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 163-164.

¹⁰² Att hyra en cykel idag utgör en mindre kostnad och ett flertal företag såsom Donkey Republic, Malmö by Bike, RideMovi med flera där kostnaden kan vara under 50 kr för en kortare tur. Själv köpte jag en fungerande cykel när jag först flytta till Malmö för 300 kr.

en rumslighet tar form medan de sista andra syftar till de hur detta påverkade de praktiker som används.¹⁰³ I studien korresponderar begreppen inordning, upplevdhet, plats och rum metodiska syften med tre av dessa steg. Det fjärde steget kan ses som studiens analytiska aspekt där utövandet står i fokus.

Spatiala typer – Kategorisering av plats och rumslighet

Att definiera spatiala typer är det grundläggande steget och består av att tydliggöra informationen inom källmaterialet. Det är ett systematiserande av de materiella och sociala strukturer som kan identifieras inom underlaget. Detta kan förstås som en tvådelad process.¹⁰⁴ Platser kräver, som tidigare nämnts, en rumslighet för att bli en plats.¹⁰⁵ Det första av dessa steg kan förstås som identifieringen av platser. Fokuset ligger främst på det materiella i sig. Spatiala typer är alltså tätt bundet till begreppet plats. Det kan referera till mer solida konstruktioner såsom byggnader eller geografiska koordinater men även abstrakta och konceptuella ting.¹⁰⁶ I studien kan det förstås som ett kartläggande av de konceptuella och abstrakta platser där cyklismen utövades. För handböckerna var detta en okomplicerad process där materialet närlästes. För tidningsmaterialet krävdes dock ett kvantitativt urval och en avgränsning för att kunna identifiera platser. I avgränsningen påpekades att sökmotorn visar frekvensen av termen ”Velociped”. Alltså krävdes en kvantitativ granskning av vilka av dessa termer som kunde konkretiseras till platsbundna artiklar. Genom denna process kunde ett exakt artikelantal identifieras vilket ligger till grund för källmaterialet ur dagspressen.



Graf: 3. Det totala antalet unika och platsbundna artiklar i DN:s rapportering mellan 1890 och 1899. Data samalad genom KB:s digitala arkiv ”Svenska Tidningar”.

¹⁰³ S. Rau, 2019, s. 85-87, 104, 109 & 115-116.

¹⁰⁴ Ibid, s. 91-92.

¹⁰⁵ R. Bavja, 2022, s. 16-17, S. Rau, 2019, s. 39-40.

¹⁰⁶ S. Rau, 2019, s. 91-92.

Annonser och reklam för uthyrning, olika typer av försäljning, försäkringar och reparation av cyklar har utelämnats då dessa behandlar objektet och inte utövandet i sig. Likväl har artiklar som berör industriverksamhet, det vill säga produktionen av cyklar lämnats ut då dessa berör cykeln som objekt.¹⁰⁷ Följetänger utlämnades även då dessa sällan nämnde cykeln, krävde kontextuell information och inte sällan hanterade cykelns bruk. Efter rensningen av materialet återstod 978 artiklar där utövandet kunde placeras inom konceptuella och abstrakta platser. Efter detta trimmades även artiklar som var repetitiva eller allt för unika under de år de rapporterades. I det andra fallet berörde detta främst saker som cirkusar, utländska rapportering, uppföljning av brottsrubriceringar och mindre utsagor där cykeln endast var rekvisit i en större artikel.

I steg två definieras platserna i materialet genom rumsliga dikotomier. Exempelvis kan platser och dess rumsligheter förändras beroende på om de tolkas som inom- eller utomhus. Platser kan vara privata eller offentliga, en persons hem är privat medan ett torg är öppet för allmänheten. Även om dessa är offentliga är de inte alltid säkert att de kan brukas av alla på samma vis. Vissa platser förutsätter att regler byggs upp mellan de som har fullständigt, delvis och inget tillträde – exempelvis kan män och kvinnor uteslutas från olika platser. De rumsligheter som betingar platser är även ytterst formbara. Därför är det viktigt att se om platser existens reflekterar detta. Somliga platser har byggts med ett speciellt syfte medan andra är temporära, de rumsligheter som betingar dem kan därför vara temporalt begränsade. I kontrast kan platser även vara institutionaliserande: de skapas för att upprätthålla en etablerad ordning och är således symboliska, de har ett evigt syfte. Platser kan därmed även vara centrala eller existera i periferin, det vill säga platser definieras av en hierarkisk struktur.¹⁰⁸ En av de platser som kan exemplifiera detta är sporten. Cykelsporten var en plats för borgerliga manliga cyklister. Även om kvinnor tilläts i somliga fall var det primärt män som var medlemmar. Även om den sociala aspekten av klubbarna ofta lyfts som dess egentliga lockelse existerade klubbarna för att främja sporten. Somliga klubbar krävde även godkännande från samtliga medlemmar innan nya antogs.¹⁰⁹ Ett annat exempel kan ses i de längre färder som företogs av män och kvinnor. I dessa sammanhang var aktiviteten ökad. Men, om par företog turerna blev det en temporär uppvisning av det samtida

¹⁰⁷ Mastersuppsatsen *Svensk cykelindustri 1867-1965: En historisk longitudinell studie* av Catharina Arwill-Hörmander från 2010 behandlar dock denna aspekt av svensk cyklistik ur ett ekonomihistoriskt perspektiv. Catharina Arwill-Hörmander, *Svensk cykelindustri 1867-1965: En historisk longitudinell studie*, (Mastersuppsats, Högskolan i Halmstad, 2010).

¹⁰⁸ S. Rau, 2019, s. 93-94.

¹⁰⁹ H. Dauncey, 2012, s. 41-42, A.L. Nilsson, 2014, s. 30-32, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 157-161.

könsidealet.¹¹⁰ Klubbarna var således privata institutionaliserande platser där det övre skiktets män kunde diktera vilka som skulle anses som ordentliga cyklister och upprätthålla praktikens sportsliga prägel. Långfärderna blev här temporalt tillfälliga platser för det samtida idealet. Det uppstod en rumslighet kring dessa färder oavsett var de utspelade sig. Onekligen gör den tidigare forskningen denna del av uppsatsen en stor tjänst.

Inom studien identifierades sju olika typer av platser: *Arbete, Förvaring, Resor, Sport, Underhållning, Utbildning* och *Vardaglig*. Då platsernas rumsliga likheter överlappar kan två primära kategoriseringar konstrueras. Sport, underhållning, utbildning och förvaring är alla offentliga men på många sätt stängda. Cyklismen inom dessa var isolerad, den kunde bevittnas men inte interageras med i mer än det visuella. Cyklism inom kategorierna arbetet, resor och vardaglig tog form och existerade i öppna offentliga platser. I dessa fall fanns därmed alltid en tydlig konfliktzon med redan etablerade rörelsemönster. Alla dessa kan förstås som ett resultat av spatiala dynamiker – hur platser och rum intas av grupperingar av människor, vilket i studiens fall är cyklister. Spatiala dynamiker i studien går under begreppet inordning, processen för hur cyklismen och cyklister blev en del av olika offentliga platser.

Spatiala dynamiker – Inordning

Spatiala dynamiker, eller inordning i uppsatsen, syftar till platsers och rumsligheters formbarhet. Detta är tätt sammankopplat till bruket av platser på flera nivåer. Platser är onekligen till för att användas: hur, var och av vad eller vilka dessa nyttjas kan ses som en förhandlingsprocess. Genom användande och deltagande kan hierarkiska sociala strukturer synliggöras och ifrågasättas. I den mening är det en reaktion på mänsklig rörelse inom platser. Vilka som anses har fullständigt tillträde till en plats synliggör dess rumslighet, det vill säga de sociala strukturer som dikterar tillåtelsen.¹¹¹ Ett exempel kan ses i den belgiska 1800-tals cyklismen. När cyklisterna började använda de öppna offentliga utrymmena uppstod en krock med den etablerade rumsligheten. Praktiken skapade oordning och hamnade i konflikt med det borgerliga ideal som definierade dessa platser. Cyklisterna blev därför påtvingade lagar för tillåtas bruka fordonet inom de offentliga platserna.¹¹² I studien hade detta förklarats som en vardaglig inordning av cyklism, en process som kan delas upp i fyra delar.

Den första är formation. Det referera till när platser och rumsligheter skapas. Det är därför en fråga om under vilka omständigheter platser och rumsligheter uppstår.

¹¹⁰ T.A. Carstensen & A.K. Ebert, 2012, s. 28-29, H. Dauncey, 2012, s. 39-42, A.K. Ebert, 2010, s. 34, 37 & 41-42, A. Ekström, 2010, s. 90-93, E. Hilborn, 27-28, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 167-168 & 172-173.

¹¹¹ S. Rau, 2019, s. 104.

¹¹² P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1945-1948.

Formation belyser de individer som aktivt deltar i konstruktionen av platser och vilka som kan utöva kontroll över dem, det vill säga definiera deras rumsligheter. Detta behöver inte vara planerat utan kan uppstå genom slumpmässiga konstellationer. Platser kan uppstå ur planering, såsom urban planering, eller genom slump. Exempelvis kan en religiös samling uppstå på en plats utan att platsen i sig har en konkret innebörd.¹¹³ Ett exempel på detta skulle vara en tävling mellan anläggningen av en tävlingscykelbana¹¹⁴, en tävling mellan städer¹¹⁵ eller en illegal gatutävling.¹¹⁶ Genom alla dessa konstrueras en plats för sport men den första är konstant, den andra är temporär och den tredje kan förstås som slumpmässig. Formation är i studiens syfte sällan aktuellt. Eftersom det är konceptuella och abstrakta platser grundar dessa sig främst i redan etablerade materiella strukturer såsom sport, arbete eller utbildning. Det är således inte konstruktioner av nya platser utan endast en del av dem.

I motsats kan vi tala om dissolution, vilket syftar till platser och dess rumsligheters erodering. Somliga platser rivs medan andra överges. Detta kan vara både aktiva och passiva förstörelser. Stundtals sker även dissolution som resultat av naturen, katastrofer kan förstöra och lämna platser obrukbara. Oavsett hur dissolutionen sker lämnar det utrymme för nya platser och rumsligheter att uppstå.¹¹⁷ Ett exempel skulle här kunna vara att många av de borgerliga cykelklubbarna kring sekelskiftet stängde sina dörrar. Något som gav plats för nya klubbar men även gjorde att klubbarnas sportsliga koppling förändrades.¹¹⁸ Detta kan dock endast förstås som en pseudodissolution. Även om många klubbar gick under fortsatte några verksamheten, nya klubbar trädde även fram i de gamlas ställe. Klubbarna var dessutom en del av sportens platser. Deras försvinnande kan därför knappast likställas med ett totalt uppbrott då sportens utövande inte upphörde. Denna kategori är således irrelevant i studiens sammanhang. Främst är det två kommande kategorier som är aktuella.

Transformation och appropriering syftar till när platser och dess rumsligheter antingen intas eller omformas av människor. Det är därmed en form av omorganisering, det kan likt formation ses som en form av förhandlingsprocess om platsers rumsligheter. Det som dock skiljer transformation är att denna förhandling sker inom redan konstruerade och etablerade utrymmen. Förhandlingen kan uppstå på grund av flera olika behov: estetik, politiska förändringar och sociala utvecklingar kräver ibland att platser och rumsligheter

¹¹³ S. Rau, 2019, s. 104-106.

¹¹⁴ Malmö Velocipedklubb lyckades redan 1890 bygga en tävlingsbana, Nilsson, A.L., 2014, s. 35.

¹¹⁵ Ett exempel kan ses i den tävling mellan Gävle och Uppsala 1892 där vägarna temporärt blev sport platser, A. Ekström, 2010, s. 98.

¹¹⁶ P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 164.

¹¹⁷ S. Rau, 2019, s. 107.

¹¹⁸ T.A. Carstensen & A.K. Ebert, 2012, s. 36.

omkonstrueras. Detta är även en omförhandling av gränser. Genom förhandling kan grupper nekas eller erhålla tillträde till redan etablerade platser, gränsdragning kan evaporera eller etableras. I kontrast syftar appropriering till ett direkt övertagande av platser. Detta kräver att det inte uppstår något motstånd mot bruket av materiella strukturer. I dessa fall blir redan etablerade platser tilldelade nya sociala strukturer, det vill säga rumsligheter. Appropriering ska inte entydigt förstås som oproblematiserad, då det är en ockupation av platser. Stundtals leder detta till konflikt vilket då gör det till en transformering.¹¹⁹ I studien är som sagt formation och dissolution som begrepp irrelevanta. Transformering och appropriering i kontrast definierar dock cyklismens tillträde till en rad olika platser. Både dessa koncept samlas i uppsatsen under paraplybegreppet inordning. Syftet med att utveckla begreppsapparaten är att belysa hur dessa begrepp har ett samspel. En appropriering av en plats kan leda till diskussion och förändringar av platser, något som gör att det snarare klassas som en transformering. Likväl kan vakuum uppstå i platser där transformering stagnerat vilket ger upphov för appropriering. Begreppet har ytterligare en viktig konnotation, det belyser att något blir en del av en större helhet.

För att exemplifiera kan vi se till det sena 1800-talets Nordamerika. I denna kontext uppstod två distinkta grupperingar av manliga cyklister: ordnade borgerliga klubbmedlemmarna och de utanför dessa. Båda dessa grupper brukade cykeln inom öppna allmänna platser men deras utövande skiljde sig. Cyklismen tilläts på dessa platser men med villkoret att regler följdes. Då cykeltävlande såg som ett viktigt performativt utspel av manlighet var det en arena många män sökte sig till. För de välbeställda cyklisterna kunde det maskulina utspelet utövas genom klubbaktivitet på etablerade banor. Men för dem som inte ägde tillträde till dessa företogs tävling och manlig uppvisning på den öppna gatan. Mackintosh och Norcliffe identifierar detta som en direkt protest av en socioekonomiskt lägre samhällsgrupp mot de borgerliga ideal som nu sökte kontroll över offentliga platser.¹²⁰ Innan cyklismen tilläts krävdes att den öppna offentligheten transformerades genom lag – bruket krävde därmed en förhandlingsprocess av den plats den nu sökte tillträde inom. Men somliga försökte att appropriera de offentliga platserna genom att bryta mot lagen. Trots detta bör båda dessa företeelser ses som delar av de vardagliga platsernas cyklism. Dessa platser var inte entydigt definierade genom antingen cyklisters appropriering eller transformering utan genom ett samspel av de båda. I studien tillåter begreppet inordning analys av de olika sätt och inom vilka olika platser cyklismen blev en del av en större helhet. Hur cyklismen inordnades och

¹¹⁹ S. Rau, 2019, s. 106-107.

¹²⁰ P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 157-161 & 163-164.

blev en del av de platser den färdades genom kan därför ses som en temporal process. Genom att definiera bruket av, det vill säga inordningen av, cyklism inom olika typer av offentliga platser kan en större symbolisk upplevhet av cyklismen skapas.

Den subjektiva konstruktionen av rum – Upplevdhet

När något blir symbolisk är det en process som bygger på den information som förmedlats inom plats och rum över tid. Det är den dynamiska reaktionen som kollektivt byggs kring vår omgivning. Den kollektiva reaktionen kan förstås som en subjektiv konstruktion av rum, det vill säga att det är en kulturellt präglad värdesymbolik som uppstår genom relationen mellan platser och rumslig erfarenhet. Det kan förstås som att platser och de ting som innefattar dem tilldelas en socialt konstruerad innebörd och en rumslighet. Detta kan härledas till en form upplevdhet som inte bara inkluderar sensoriska intryck utan också sociokulturellt formade tolkningar av dessa. Rau menar att upplevdhet bygger representationer av platser och rum, de förser dem med symbolism genom betingning.¹²¹ Inom svensk forskning kan vi exempelvis belysa kopplingen till sport som cyklismen ofta identifieras med.¹²² Ett sätt att undersöka hur platsers upplevdhet är genom det som kallas spatiala medium. Platser och rum kan vara medium i sig men ofta syftar detta till något som upplevs inom rummet såsom bilder, ljud eller känslor. De kan förstås som en form av medial kommunikation där platsers symboliska rumslighet konstrueras genom sinnesintryck. Rau är dock tydligt att detta måste specificeras inom varje studie, det vill säga var är det dessa intryck härstammar ifrån.¹²³ Inom studier om cyklism har det inte varit ovanligt att se bruket som en form av visuellt medium. Själva akten i sig har beskrivits som en kommunikation av socioekonomiska tillhörighet.¹²⁴ Uppsatsen närmar också cyklismen som ett visuellt medium. Cyklismen ses dock sällan som ett kommunikativt verktyg i relation till de platser den färdas genom. Studien undersöker därmed cyklismen som en förmedlande praktik genom det teoretiska begreppet upplevdhet.

Som nämnt i ett tidigare avsnitt ses upplevdhet som en visuell process där en social kategorisering sker. Särskiljandet av koncept som kön och klass blir därför en del av cyklistens tillhörighet i dess färder igenom offentliga platser. Upplevdhet är alltså en långvarig symbolisk konstruktion av inordning. Det är en kollektivt konstruerad rumslighet av de platser cykeln färdas igenom. Uppsatsen utforskar dessa kategoriers symboliska samspel med en bredare offentlig miljö och andra sociala grupper. Eftersom detta bygger på

¹²¹ S. Rau, 2019, s. 109.

¹²² A. Ekström, 2010, s. 100-101, E. Hilborn, 2018, s. 11.

¹²³ S. Rau, 2019, s. 114-115.

¹²⁴ H. Dauncey, 2012, s. 15-16 & 22, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1955, A. Ekström, 2010, s. 44, E. Hilborn, 2018, s. 28-29, G. Norcliffe, 2001, s. 187, N. Oddy, 2007, s. 100-101.

kvantitativt insamlad data kan de framträdande aspekterna av de olika platsbundna kategorierna jämföras. Den analytiska förtjänsten är därmed att vi kan kontrastera resultaten i studien men även tidigare forsknings slutsatser såsom den sportsliga prägeln eller praktikens borgerligt betonade tillhörighet.

Spatiala praktiker – Utövandet

Spatiala praktiker, till skillnad från konstruktioner av rum, bygger inte på en passiv upplevdhet utan utgår snarare från individers handlande. Framför allt belyser spatiala praktiker mänskliga handlingar, något som därmed går att analysera. Huruvida en individ underkastar sig eller ifrågasätter platsers rumsliga konventioner är en del av rumslighetens konstruktion.¹²⁵ Medan upplevdhet syftar till en mer rigid uppfattning av platser och rum belyser spatiala praktiker det säregna – det refererar till det faktiska rörelsemönstret. Exempelvis kan vi granska kvinnliga tävlingscyklister, en grupp som under 1800-talet var antitesen till det korrekta ideala bruket. Trots detta utövade de praktiken i sportens kontext.

Både Dauncey och Ekström påpekar att kvinnor deltog i sportens cyklism. Utövandet sågs sällan som föredömligt men utgjorde trots detta en del av sporten.¹²⁶ Rau påpekar att även om platser och dess rumsligheter uppstår genom kontinuerligt och liknande bruk ska användandet inte framställas som deterministiskt. Eftersom spatiala praktiker kan synliggöra både det normativa och det divergenta ska det påpekas att detta inte alltid leder till en tydlig reaktion. Brott mot rumsligheter behöver inte nödvändigtvis straffas och individer behöver inte heller få någon bekräftelse eller erkännande genom det korrekta bruket av platser. Detta belyser inte bara platsers konstanta förhandling utan även hur ett flertal praktiker kan utövas samtidigt inom en plats.¹²⁷ Om vi återgår till en kvinnlig tävlingscyklis är detta tydligt. Annie Magie Ohlsson deltog 1892 i ett sportevenemang. Trots att hon avråddes från detta hindrades hon inte. Hon tolererades även om hon inte sågs som likbördig med de manliga deltagarna.¹²⁸ Praktiken utövades därmed på sportens tävlingsbanor av båda könen, det som skiljde dessa var den symbolism de tilldelades. Ohlsson utövande påvisar att upplevhetens kategorisering inte kan förstås som enhetlig eller allomfattande.

Något som kommer att bli tydligt i studien är att cyklismens symboliska kategorisering kom under flux som ett resultat av dess praktiska utövande inom olika platser. Framst är det viktigt att påpeka att även om dominanta narrativ och kategoriseringar av

¹²⁵ S. Rau, 2019, s. 115-116.

¹²⁶ H. Dauncey, 2012, s. 34 & 37-38, A. Ekström, 2010, s. 98-100.

¹²⁷ S. Rau, 2019, s. 117-118.

¹²⁸ A. Ekström, 2010, s. 98-100.

cyklismen uppstod under 1890-talet, reflekterar dessa inte det mångsidiga bruket av fordonet. Denna del av metoden är även kopplad till det som kan förstås som inordning. Hur cyklismen inordnats i platser är tätt sammanlänkat med dess utövande.

Struktur

Uppsatsen består av en fyrdelad analys. I mångt och mycket är det fyra mindre studier som påvisar enskilda resultat men tillsammans bygger en övergripande konklusion. Det kapitlet hanterar årtalen 1890–1892, 1893–1894, 1895–1897 och 1898–1899. Periodisering bör ses som en form av generalisering och hårfina linjer kan sällan dras. Tidningsmaterialet följde dock teman mellan dessa perioder vilket korresponderar relativt nära handböckernas publicering 1892, 1894, 1897 och 1899.

De periodiska kapitlen består av avsnittsindelningar. Dessa delar kan förstås byggda efter platsbundna och rumsliga likheter som exempelvis sport, vardaglig eller arbete. Vissa av avsnittsindelningarna definieras genom utövandets form: såsom brottslighet, tävling eller socialisering. Alla kapitlen innehåller ett slutligt delresultat där materialet ställs emot det etablerade forskningsläget. Avvikande resultat inom materialet behandlas direkt i texten och utelämnas ur de sammanfattande delresultaten då de inte utgjorde en större del av det överordnade narrativet för periodiseringen.

Det entydiga tidevarvet: 1890–1892

Det tidiga 1890-talets cyklismen definierades av sporten. Cykelklubbar och den nationella organisationen Hjulförbundet arrangerade ett flertal tävlingar och evenemang utanför sporten. Sportens prägel var tydlig genom en annan dåtida trend, långfärdsresor. Dessa resor företogs oftast av män och ibland kvinnor. Männerna benämndes i stor utsträckning som sportmän oavsett sitt yrke. Kvinnorna stämplades dock aldrig i termer av sport, deras resor var onekligen mer komplicerade. Utövande utanför dessa platser förekom men kom inte att förrän senare att utmana sportens hegemoni.

Underhållningens dominans

Att cykeln vid 1890-talets början uppfattades som ett publikt spektakel är det inget tvivel om, något som otaliga idrotts- och underhållningsarrangemang vittnar om. Under vårmånaderna påbörjades ofta annonseringen för uppkommande event. Bland de tidiga finner vi en idrottsfest som utfördes i ett samarbete mellan en cykel- och en gymnastikförening. I cirkuslokalen på Karlavägen i Stockholm erbjöds akrobatik, enhjulskonster och cykelkonstrytt. Evenemanget beskrevs som en länge eftertraktad uppvisning och lockade även

de svenska prinsarna Carl och Eugen, varav den senare kom att bli en hängiven cyklist. Programmet ska ha visat sig så populärt att en extra uppvisning annonserades efter de två ordinarie uppvisningarna både 1890 och 1891.¹²⁹ Velocipeden hade därmed ett starkt underhållningsvärde. I andra artiklar beskrevs det hur cirkusclowner ritade runt på cyklar i Malmö, hur den kvinnliga cyklisten Miss LoLo skickligt manövrerat sin velociped i Stockholm och hur cykel- och gymnastiktruppen tjugat Uppsalapubliken. Miss LoLo var inte ensam som kvinna i underhållningens sfär, 1892 utförde systrarna Lily en liknande uppvisning på Mosebacke i huvudstaden.¹³⁰

Den kategori av underhållning som tog upp merparten av nyhetsflödet under perioden var sporten. Detta var inte endast ett intresse av nationell karaktär, det förekom rapporter om tävlingar i England, Danmark, Tyskland och Spanien.¹³¹ I Sverige kom flera tävlingar att anordnas, varav vissa drog stor publik. I Malmö rapporterades år 1891 att en skara på 3000 lockats till evenemanget, året därpå steg siffran till 5000 åskådare – vilket motsvarade 10% av stadens dåtida befolkning.¹³² Intresset för cyklismen växte mellan 1890 och 1892. Två nationella tävlingar rapporterades 1890 medan både 1891 och 1892 rapporterades fem, vanligtvis skrevs det artiklar och annonser innan tävlingarna för att locka allmänheten. 1892 publicerades en sammanfattning om den nya sportens historia i Sverige. Geografiskt utspelade sig tävlingarna i Stockholm-, Uppsala-, Lund- och Malmöområdet men vissa tävlingar gick även genom städer såsom Västerås, Eskilstuna Södertälje, Strängnäs, Köping, Enköping och Helsingborg.¹³³ Tävlingarna sågs som mer eller mindre lyckade. Den större tävlingen ”Mälaren Rundt” som utfördes kring städerna runt Mälaren, var föremål för många positiva artiklar men fick även skarp kritik. DN återpublicerade en artikel från

¹²⁹ ”Stockholms velociped- och gymnastikförening”, *DN*, 10/4, 1890 & ”Velocipeduppvisning i Svea-Salen”, *DN*, 19/4 1890.

¹³⁰ ”Amatör-cirkus i Malmö”, 30/4, 1891, ”Svea-Salens Varieté”, *DN*, 16/4, 1891, ”Gymnastik- och velocipeduppvisning”, *DN*, 2/4, 1892 & ”Mosebacke”, *DN*, 3/11, 1892.

¹³¹ ”En Utställning af Velocipeder”, *DN*, 22/2, 1890, ”En fyrbent Nebukadnezer på Velociped”, *DN*, 16/8, 1890, ”Svensk bicycleryttare i Spanien”, *DN*, 1/6, 1891, ”Svensk bicyclist pristagare i Spanien”, *DN*, 6/10, 1891, ”Kapplöpning på velociped med dödlig utgång”, *DN*, 10/10, 1891 & ”Velocipedlöpningar i Köpenhamn”, *DN*, 18/7, 1892.

¹³² Den relativa befolkningmängden i Malmö med flytt- och födelsenetto låg på 48 504 mellan perioden 1890 - 1895. ”Malmö velocipedklubbs skandinaviska kapplöpningar”, *DN*, 11/8, 1891, ”Velocipedtäfling i Malmö”, *DN*, 11/7, 1892 & Orts Historia, *Malmös befolkningsutveckling 1570-1995*, u.å., <http://ortshistoria.se/stad/malmo/befolkning> [Hämtad 21/4-2024].

¹³³ ”Stockholms Bicycleklubb”, 24/7, *DN*, 1890, ”Lustresa till Södertelge”, *DN*, 8/8, 1890, ”Kapplöpning på Velociped”, *DN*, 9/9, 1890, ”En distansridt å Velociped”, *DN*, 16/9, 1890, ”Stor 12-timmars-täflan på velociped”, *DN*, 27/7, 1891, ”Slaget ”rekord”, *DN*, 29/7, 1891, ”Stockholms amatörförenings velocipedtäflan”, *DN*, 3/8, 1891, ”Gårdagens idrottstäflingar”, *DN*, 10/8, 1891, ”En record-dementi från Upsala”, *DN*, 21/8, 1891, ”Svenskt Hjulförbund”, *DN*, 11/9, 1891, ”Skånsk velocipedtäfling”, *DN*, 7/7, 1892, ”Stockholms Idrottsförening”, *DN*, 18/7, 1892, ”Till velocipedsportens historia”, *DN*, 21/7, 1892, ”Velocipedtäflingar”, *DN*, 25/7, 1892 & ”Svenskt Hjulförbund”, *DN*, 4/8, 1892.

Tidningen för Idrott som menade att evenemanget skötts dåligt – de lantliga vägarna hade blockerats av grindar, djur och dåligt underlag vilket lett till en olycka för en av cyklisterna – merparten av deltagarna ska dock varit nöjda med tävlingen som många länge tränat för.¹³⁴

Bakom tävlingarna och några av de tidigare nämnda uppvisningarna låg flera cykelklubbar och Svenska Hjulförbundet.¹³⁵ Organisationerna arrangerade aktivt evenemangen och stundtals även utflyktsturer.¹³⁶ Främst förekommande var två Stockholmsklubbar. Stockholms Velocipedförening (SVF), vilken var en av dessa, anordnade tävlingar men samarbetade även med Stockholms gymnastikföreningen i både huvudstaden och Uppsala, vilket mottogs väl. Från SVF:s klubbmöte 1890 framgår att evenemanget skulle hållas även året efter då det var så lyckat, och även förhoppningar om en cykelbana i Stockholm uttrycktes bland medlemmarna. Vid årsmötet 1892 valde man att fastställa klädningskjol som lämpligt plagg för klubbens kvinnliga deltagare när de deltog i utövande.¹³⁷ Stockholms Bicycleklubb (SBK), vilken var den andra framträdande i pressen, anordnade även mindre inomhusträning, sportsliga uppvisningar med cykel och gymnastik och ett fackeltåg genom Stockholm som trots dåligt väder ändå beskrevs som en uppskattad tillställning av de stockholmare som kom för att se och delta.¹³⁸ Rapporteringen kring Malmö Velocipedklubbs engagemang fokuserade på de lyckade tävlingarna vilket samlade stora åskådarskaror. Även mindre föreningar såsom Stockholms Amatörförening, Idrottsföreningen och Stockholms Idrottsförening kom att arrangera tävlingar. Även en kristen cykelklubb startades under 1890 och efter ”Mälaren rundt” 1892 stiftades Västerås Bicycleklubb.¹³⁹

¹³⁴ ”En velocipedtäflan rundt Mälaren”, *DN*, 17/11, 1891, ”Mälaren rundt”, *DN*, 3/6, 1892, ”Mälaren rundt”, *DN*, 4/7, 1892, ”Efterspel till ”Mälaren rundt””, *DN*, 5/7, 1892, ”Nya turer »Mälaren rundt»”, *DN*, 15/7, 1892, ”Fortfarande »Mälaren rundt»”, *DN*, 22/8, 1892, ”Fjæstad rekord »Mälaren rundt» slaget”, *DN*, 12/9, 1892 & ”Ändtligen slut med »Mälaren rundt»”, *DN*, 1/10, 1892.

¹³⁵ Svenska Hjulförbundet (Senare Svenska Velocipedförbundet) ses som en föregångare till vår tids Svenska Cykelfrämjandet. Förbundet grundades 1888 och kom allteftersom att samla många klubbar under sig och hade riktade sig främst till tävlings- och utflyktscyklism med ett mindre intresse av civilcyklism. Cykelfrämjandet, *Vår Historia*, u.å., <https://cykelframjandet.se/historia/> [Hämtade 14/3-2024], Matti Lindqvist, Klara Lutti & Anna Talling, Riksarkivet, *Svenska Cykelförbundet: Förteckning*, X/11-2005, <https://sok.riksarkivet.se/?postid=ArkisRef+SE%2FRA%2F730730> [Hämtade 14/3-2024].

¹³⁶ ”Svenskt hjulförbund”, *DN*, 24/7, 1891.

¹³⁷ ”Stockholms velociped- och gymnastikföreningar”, *DN*, 10/4, 1890, ”Stockholms velocipedförening”, *DN*, 17/11, 1890, ”Velocipedridt. Gymnastik. Pantomim.”, *DN*, 2/5, 1891, ”Stockholmsvelocipedförenings kappridt”, *DN*, 7/9, 1891 & ”Stockholms Velocipedförening”, *DN*, 17/11, 1891.

¹³⁸ ”Velocipeduppvisning i Svea-Salen”, *DN*, 19/4, 1890, ”Stockholms Bicycleklubb”, *DN*, 24/7, 1890, ”Lustresa till Södertelge”, *DN*, 8/8, 1890, ”Stockholms Bicycle-klubbs Uppvisning”, *DN*, 1/5, 1891, ”Ännu en cirkusföreställning”, *DN*, 4/5, 1891, ”Stockholms bicycleklubbs stora kappridt”, *DN*, 17/8, 1891, ”En record-dementi från Upsala”, *DN*, 21/8, 1891, ”Stockholms Bicycle-klubb”, *DN*, 23/1, 1892, ”Gymnastik- och velocipeduppvisning”, *DN*, 26/3, 1892, ”Illuminationståg på velocipeder”, *DN*, 6/10, 1892 & ”En månskenstur på hjul”, *DN*, 7/10, 1892.

¹³⁹ ”En velocipedklubb”, *DN*, 5/5, 1890, ”Stockholms amatörförenings velocipedtäflan”, *DN*, 3/8, 1891, ”Gårdagens idrottstäflingar”, *DN*, 10/8, 1891, ”Malmö velocipedklubbs skandinaviska kapplöpningar”, *DN*, 11/8, 1891, ”Södra amatörklubbens andra kappridt”, *DN*, 21/9, 1891, ”Skandinavisk velocipedkapplöpning i

Svenska Hjulförbundet arrangerade även tävlingar varav den mest omtalade var den redan nämnda ”Mälaren Rundt”: en långfärd på 360 kilometer. Hjulförbundet anordnade även tävlingar i Stockholm, Uppsala och Lund som ofta passerade genom mindre orter som Ängelholm i Skåne eller Rotebro i Stockholm. Ur en redogörelse 1891 framgår det att förbundet lyckats samla människor från hela landet men att merparten av medlemmarna hade hemvist i Uppsala, Stockholm och Lund. De lyckades även förhandla fram billigare priser på utvalda hotell för medlemmar och fri transport av cykel på 45 järnvägslinjer och runt 70 ångbåtar. Under 1891 årsmöte, som förvaltades av Helsingborgs Velocipedklubb, framgick även att den hetaste diskussionspunkten var hur man skulle underlätta inträdesprocessen för nya medlemmar.¹⁴⁰

Rapporteringen av cyklismen reflekterar praktiken som ett platsbestämt fenomen kopplat till sporten. Tävlingar, uppvisningar och cirkus skedde i en segregerad kontext där en tydlig relation mellan åskådare och deltagare klargjordes. Även om klubbarna tjänade ett socialt syfte för dess medlemmar är det tydligt att klubbarna vill framstå som delar av en större idrottsgemenskapen. Sportcyklism utfördes inte enbart, den blev en del av en allmän upplevdhet.

Den kodade friheten

Cykeln öppnade dörrarna för en ny typ av rörelsefrihet, något som inspirerade folk att färdas långväga. De tidiga rapporterna berör främst cyklister i utlandet. Två engelsmän hade planerat en jorden-runt resa, en rysk artillerists färd från Petersburg till Paris och den svenska skulptören Christian Eriksson reste från Paris till Italien under år 1890.¹⁴¹ Året därpå rapporterades dock hela 17 resebeskrivningar, 13 av dessa skedde under någon del av resan på svensk mark. Sportsmän, studenter, artister och handlare tog sig alla ut på omfattande resor. Malmös cykelklubb planerade en tour från Malmö till Paris, en grupp studenter cyklade från Göteborg till Stockholm, handlaren Hedeman-Gade¹⁴² med fru cyklade från Göteborg till Lund och två svenska artister ska ha cyklat från Rom till Paris.¹⁴³

Malmö”, *DN*, 7/7, 1892, ”En bicykelklubb i Västerås”, *DN*, 7/7, 1892, ”Skånsk velocipedtäfling”, *DN*, 7/7, 1892, ”Velocipedtäfling i Malmö”, *DN*, 11/7, 1892, ”Stockholms idrottsförening”, *DN*, 18/7, 1892 & ”Velocipedtäfling”, *DN*, 25/7, 1892.

¹⁴⁰ ”En distansridt å Velociped”, *DN*, 16/9, 1890, ”Svenskt hjulförbunds landsvägsridter”, *DN*, 25/5, 1891, ”Svenskt hjulförbunds årsmöte”, *DN*, 11/6, 1891, ”Stor 12-timmars-täflan på velociped”, *DN*, 27/7, 1891, ”Slaget rekord”, *DN*, 29/7, 1891, ”Svenska hjulförbundets andra stora medaljridt”, *DN*, 31/8, 1891, ”Svenskt Hjulförbund”, *DN*, 11/9, 1891, ”En velocipedtäflan rundt Mälaren”, *DN*, 17/11, 1891, ”Velocipedister på långfärd”, *DN*, 23/6, 1892 & ”Svenskt Hjulförbund”, *DN*, 4/8, 1892.

¹⁴¹ ”En resa jorden rundt på velociped”, *DN*, 6/10, 1890, ”Lång velocipedfärd”, *DN*, 8/10, 1890 & ”Skulptören Christian Eriksson”, *DN*, 18/11, 1890.

¹⁴² Hedeman-Gade är en trolig kandidat som den som introducerade den cykeln i Lund – då han redan vid 12 års ålder fått sin första cykel – vilket vi kan gissa var en höghjulning. Han ska även bedrivit cykelhandel i staden. Vid

Både kvinnor och män företog dessa resor. Hedeman-Gades fru, Nanny Palmqvist, Rachel Knight och en fru B. ska alla ha färdats längs de svenska landsvägarna. Damerna på cykel tilldelades dock en annan typ av rapportering. I Palmqvists fall sammanföll resan med Hedeman-Gade och hans fru, föremål för rapportering blev därav faktumet att hon cyklade ensam samt hennes val av klädsel. I Knights resebeskrivning påpekades likt Palmqvist att hon företagit färden utan sällskap. Fru B. beskrevs endast i relation till sin man. De båda var sportälskare som valt att cykla till Knäggen och tillbaka från Stockholm. Palmqvist resa mellan Helsingborg och Oslo skildrades genom tre artiklar, endast en av dem uppmärksammade hennes klädsel och val att cykla ensam som något anmärkningsvärt: i den sista artikeln om hennes resa från Göteborg till Oslo betecknades hon som en ”duktig ryttarinna”.¹⁴⁴ Manliga cyklisters resor beskrevs all dagligt men med yttersta fokus på bemästrandet av det som sågs som sporten. De två svenska herrarnas cykeltur genom Preussen var endast en beskrivning av de städer de färdats genom. För kandidat Edlings och herr Bruzelius resor var hastigheten herrarna färdats med artikelns huvudfokus. Edling och Bruzelius är inte unika bland männen, termen sportsman eller sportsmän användes för: Westesson, Bruzelius, Burston, Hiller, Hedeman-Gade, Herr B., Bröderna Botlof, Andersén, Richard, Larsen och studentgruppen från Uppsala. Merparten av dessa var studenter och handlare, endast Westesson var inspektör. De andra långfärdsresenärerna definierades snarare av sina artistiska yrken såsom den danska dramaturgen och författaren Otto Benzon, ciselören Ericson och bildhuggaren Åkerström.¹⁴⁵

1892 försvann kvinnan nästan helt från rapporteringen. Resorna sjönk till åtta artiklar – varav två var i utlandet – och den enda kvinna som företog en långfärdsresa gjorde

artikelns tidpunkt omnämns han och som handlare och ordförande för Hjulförbundet, som han varit med och startat, men han ska även vid tillfället grundat Lunds Bicycleklubb. Per Lindström & Jan Mårtensson, *Lunds Nav*, (Malmö: Bild & Media, 1996), s. 8-10.

¹⁴³ ”En lyckans gunstling”, *DN*, 28/3, 1891, ”Velocipedfärd från Malmö till Paris”, *DN*, 2/5, 1891, ”Paris-fararne på velociped”, *DN*, 4/6, 1891, ”Velocipedsport”, *DN*, 5/6, 1891, ”Långväga sportsmän”, *DN*, 19/6, 1891, ”Mr. Burston”, *DN*, 20/6, 1891, ”Herrn och frun på velociped”, *DN*, 3/7, 1891, ”På velociped från Stockholm till Göteborg”, *DN*, 4/7, 1891, ”Damer på velociped”, *DN*, 14/7, 1891, ”En ridtur till Vermland”, *DN*, 24/7, 1891, ”900 kilometer på velociped”, *DN*, 27/7, 1891, ”Qvinnlig velocipedryttare”, *DN*, 27/7, 1891, ”Otto Benzon”, *DN*, 29/7, 1891, ”På velociped”, *DN*, 31/7, 1891, ”En studentkaravan på Velociped”, *DN*, 3/8, 1891 & ”En »Miss» på velocipedtur genom Skandinavien”, *DN*, 28/8, 1891.

¹⁴⁴ ”Brefkort från Rom”, *DN*, 26/3, 1891, ”Herrn och frun på velociped”, *DN*, 3/7, 1891, ”Damer på velociped”, *DN*, 14/7, 1891, ”En ridtur till Vermland”, *DN*, 24/7, 1891, ”Qvinnlig velocipedryttare”, *DN*, 27/7, 1891 & ”En »Miss» på velocipedtur genom Skandinavien”, *DN*, 28/8, 1891. (Citat hämtat från ”En »Miss» på velocipedtur genom Skandinavien”).

¹⁴⁵ ”En lyckans gunstling”, *DN*, 28/3, 1891, ”Velocipedfärd från Malmö till Paris”, *DN*, 2/5, 1891, ”Paris-fararne på velociped”, *DN*, 4/6, 1891, ”Velocipedsport”, *DN*, 5/6, 1891, ”Långväga sportsmän”, *DN*, 19/6, 1891, ”Mr. Burston”, *DN*, 20/6, 1891, ”Herrn och frun på velociped”, *DN*, 3/7, 1891, ”På velociped från Stockholm till Göteborg”, *DN*, 4/7, 1891, ”Damer på velociped”, *DN*, 14/7, 1891, ”En ridtur till Vermland”, *DN*, 24/7, 1891, ”900 kilometer på velociped”, *DN*, 27/7, 1891, ”Otto Benzon”, *DN*, 29/7, 1891, ”På velociped”, *DN*, 31/7, 1891 & ”En studentkaravan på Velociped”, *DN*, 3/8, 1891.

detta i sällskap med en man. Fröken Annie Maggie Ohlson färdades med en Herr L. From från Stockholm till Söderhamn. Ohlson blev främst intressant då hon endast brukat cykeln i två månader, enligt artikeln framgår även att hon tänkt delta i tävlingen veckan efter mellan Uppsala och Gävle.¹⁴⁶ Både internationell forskning och svensk har påvisat att kvinnliga tävlande förekom. Även om det lockade publik sågs praktiken som omoralisk och ej lämpad det täcka könet.¹⁴⁷ Rapporteringen av männens färder började nu särskilja mellan sportsmän och de utanför dess arenor. Tisell var den enda som, under en kombination av ballong- och cykeltur, benämndes som sportsman. C. Wennerholm uppgavs träna inför ”Mälaren Rundt” medan Eli Pettersson och Rudolf Ericsson endast relaterades till sporten genom deras klubbtilhörighet. De andra långfärdscyklisterna benämndes efter deras yrken där tre bokhållare, en tandläkare, en agent och en student återfanns i skildringarna. Bland resorna behandlades även de så kallade ”cykelordonnanserna”, en gren av den svenska militären, som instiftades 1891. Truppen ska utan större kraftansträngning tagit sig 11 mil och trots den långa ritten även haft en uppvisning efter ankomsten.¹⁴⁸

Det tidiga källmaterialet visade att både män och kvinnor kunde färdas mellan städer och över nationsgränserna. Sporten överordnades i merparten av resorna. Nästintill alla mäns resor kopplades till sportsligt utövande före 1892. Den romantiseringen som skedde var endast av de par som cyklat tillsammans. Dessa målades upp som beundransvärda såsom exempelvis Fru och Herr Hedeman-Gede. Intressant är dock att även om kvinnan kunde vara underlig, genom sin ensamhet och klädsel, nedvärderades inte hennes resa eller utövande. Palmqvist och Ohlsson erhöll exempelvis lovord för sina insatser. Även om forskning uppmärksammat tävlingsengagemanget bland kvinnor och problematiken kring praktiken förekom detta inte som en framträdande diskurs inom materialet.

Möjligheter och farhågor

Cykelns vardagliga bruk blev i somliga fall en tydlig symbol för övergången från traditionellt till modernt samhälle. Rapporter från utlandet om cyklister som nu var snabbare än hästen, hur gummidäcken kunde tillintetgöra åskslag som träffade cyklisten, hur man i Amerika nu börjat genomföra begravningar och bröllop på cykeln. Cykeln tvingades på många sätt in i det vardagliga: när nyheten om en sidovagn släppts var skribenten kvick med att anmärka att

¹⁴⁶ ”En kvinlig velocipedist från Stockholm”, *DN*, 21/7, 1892.

¹⁴⁷ H. Dauncey, 2012, s. 37-38, A. Ekström, 2010, s. 97-105.

¹⁴⁸ ”Goda velocipedryttare”, *DN*, 9/6, 1892, ”En afrika resa på velociped”, *DN*, 13/6, 1892, ”Lång Velocipedfärd”, *DN*, 22/6, 1892, ”Velocipedister på långfärd”, *DN*, 23/6, 1892, ”På stålgångare”, *DN*, 27/6, 1892, ”Medelhafvet rundt”, *DN*, 7/7, 1892, 1892, ”Luftseglaren Cetti”, *DN*, 25/7, 1892, & ”Idrott”, *DN*, 26/9, 1892.

detta var något perfekt att frakta maskin eller svärmor. Anpassningar av cykeln för snötäckta landskap ledde även till rubriker.¹⁴⁹ Forskning har visat att cykeln ofta fick en inneboende modern symbolik.¹⁵⁰ Stundtals kolliderade även detta med det som tolkades som naturligt, vilket ledde till debatt.¹⁵¹ Modernitets prägel var således inte särskilt uttalad i dagspressen. Att inte narrativet var vanligt förekommande är således underligt i relation till den tidigare forskningen.

En ytterst intressant insändare var från en oroad man som argumenterade att kvinnor blivit slavar för den växande hälsotrenden, som nu innebar fullsatta gymnastikinstitut och som säkerligen drev ”fruntimmer till att träna sig på velociped”.¹⁵² Skräcken kring cykeln och kvinnliga hälsomani har uppmärksamats inom forskningen och setts som en del av de argument som skulle hålla kvinnan från aktiviteten.¹⁵³ Hälsa förblev ofta ett icke-ämne inom pressen om det inte relaterade till olyckor.

1890 påbörjades arbetet för ”Skydd mot velocipeder”, ett lagföringsförslag som väcktes av skånska riksdagsmän.¹⁵⁴ Någon större samhällsdebatt blev det inte kring cykeln under perioden, men artiklarna påvisar ändå att cyklism hade påbörjat sin färd in i det vardagliga rummet. 1891 framkommer att svensk järnväg haft ett tufft år med olyckor. I en intervju påpekade en Herr Petterson att trots att olyckor även förekom på cykel är dessa långt ifrån så omfattande som de med tåg. Olyckor, även om de förekom, utgjorde en bråkdel av rapporteringen. Endast en olycka beskrivs då en yngre man cyklat av en bro utanför Söderhamn.¹⁵⁵ Herr Petterson skulle nog komma att ångra de goda ord han haft om cyklismens riskfaktor. 1892 började de negativa framställningarna av cykeln och dess olyckliga framfart bli alltmer förekommande. I somliga fall urartade dessa till rättsprocesser: en cyklist skrämde en häst varpå djuret skenade, en bagarpojke blev misshandlad och trots detta dömd till böter för vårdslöshet. Rättegångar mot vårdslösa cyklister började alltså förekomma 1892. Kvinnor blev ofta offer i fallen. Förutom den tidigare nämnda bagargossen ställdes ett kontorsbiträde och en student inför rätta varav den första blev frigiven. En insändare påpekade att cyklismen över lag ökat kring Stockholmsområdet men att cyklisterna inte tänkte på den miljö de färdades genom. Polisen i Stockholm hade i samband med de

¹⁴⁹ ”Åskslag i en Velociped”, *DN*, 23/7, 1890, En släd-velociped, *DN*, 15/12, 1890, ”En begravningsprocession på velocipeder”, *DN*, 11/5, 1892, ”Hur man gifter sig i Amerika”, *DN*, 21/5, 1892 & ”På velocipedsportens område”, *DN*, 19/10, 1892.

¹⁵⁰ P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1948, A.K. Ebert, 2004, s. 351-352, G. Norcliffe, 2001, s. 32.

¹⁵¹ A. Ekström, 2010, s. 29-33, G. Norcliffe, 2001, s. 41-42.

¹⁵² ”Moderna Slafar”, *DN*, 26/4, 1890.

¹⁵³ H. Dauncey, 2012, s. 39, A. Ekström, 2010, s. 125-126.

¹⁵⁴ ”Skydd mot Velocipeder”, *DN*, 3/2, 1890 ”Villa vid Saltsjön”, *DN*, 31/3, 1890.

¹⁵⁵ ”Olycklig velocipedfärd”, *DN*, 19/5, 1891 & ”Om olyckor på jernvägar m.m.”, *DN*, 21/11, 1891.

ökande problem blivit beordrade att anhålla alla de cyklister som framfört sig vårdslöst fram längs gatorna. En skämtsam artikel skrevs om en Herr Petterson – förmodligen riktad till samma Herr Petterson som året innan prisat cykelns begränsade olycksoffer – där cykelns paradoxala symbolik som hälsokälla ställdes mot de ökade antalet olyckor.¹⁵⁶ Även om olyckorna var en tröskel för den vardagliga cyklismen fanns medvind på andra håll.

Arbete kom även att bli en liten del av cyklismen. En artikel vittnar om hur handelsmän nu börjat färdas mellan städerna på cyklar. Även militären såg möjligheter i cyklismen: i januari 1891 meddelades att värnpliktiga kunde väljas ut till det nybildade svenska cykelregementet något som sedan följdes av den brittiska, franska och tyska armén.¹⁵⁷ Det var omöjligt att förneka cykelns förtjänster när nu flera arméer inordnade objektet i tjänsten.

Cykeln spred sig även bland befolkningen. I Stockholmsområdet annonserades en villa med cykeldistans in till staden, under första majfirandet rapporterades det att en grupp yngre pojkar setts cykla och Prins Eugen rapporterades uppvakta en dam genom gemensam cykeltur. Från Norge rapporterades nu att cyklismen nått de lantliga delarna av landet, då flera bönder hade givit sig ut på harjakt med sina cyklar och i Sverige rapporterades att en man tagit sig ut på landsbygden för att imponera med sin cykel.¹⁵⁸ Olyckorna och dagsskildringarna vittnar om praktikens långsamma ökning på de delade vardagliga platserna i både de urbana och lantliga miljöerna.

Även om cykeln stundtals framställdes som en symbol för modernitet, vilken forskningen menat, var detta inte ett större narrativ inom pressen. Dessa fokuserade främst på arbetets effektivisering men även de nu växande olyckorna som resultat av allt fler cyklister. Även om detta inte utgjorde en markant del av den samtida rapporteringen kom det i kommande perioder att utgöra en vattendelare för cyklismens framtid.

¹⁵⁶ "Hygieniskt", *DN*, 10/6, 1892, "Velocipedåkning å Stockholms gator", *DN*, 22/6, 1892, "Tilltalad velocipedåkare", *DN*, 8/7, 1892, "Oförsiktiga velocipedryttare", *DN*, 9/7, 1892, "Skyddet mot velocipedåkare", *DN*, 23/7, 1892, "Olyckshändelse förorsakad af en velociped", *DN*, 26/8, 1892, "En velocipedryttares äfventyr", *DN*, 8/11, 1892 & "En velocipedsportens område", *DN*, 19/10, 1892.

¹⁵⁷ "Handelsresande på velociped", *DN*, 22/7, 1890, "Värnpliktige – velocipedryttare", *DN*, 28/1, 1891, "Velocipedordonanser", *DN*, 17/8, 1891, "En frälsningskår på velociped", *DN*, 28/7, 1891 & "Fransk milis på velociped", *DN*, 26/4, 1892, "Lång och rask velocipedfärd", *DN*, 23/6, 1892, "Prest, frälsningssoldat och hjulryttare", *DN*, 18/7, 1892 & "Officerar på velociped", *DN*, 2/11, 1892.

¹⁵⁸ "Villa vid Saltsjön", *DN*, 31/3, 1890, "Första Maj", *DN*, 2/5, 1891, "Prins Eugens sommarnöje", *DN*, 12/5, 1891, "Olycklig velocipedfärd", *DN*, 19/5, 1891, "En frälsningskår på velociped", *DN*, 28/7, 1891, "Harjagt på velociped", *DN*, 14/10, 1891, "Landtlig oskuld", *DN*, 21/11, 1891 & "Om olyckor på jernvägar m.m.", *DN*, 21/11, 1891.

Tisells handbok

Tisell var ingen okänd karaktär i svenska cykelkretsar. Inom rapporteringen förekommer han 1891 då han slagit rekord för en distans mellan Uppsala och Stockholm, vilket gav honom en silvermedalj i Svenska hjulförbundets medaljfest samma år. 1892 deltog han även i en förunderlig cykel och ballongresa mellan Uppsala och Flottsund.¹⁵⁹ Tisell ska ha varit läkarstudent i Uppsala och cykelhandlare när han skrev handboken. Han publicerade även flera bidrag till "Medicinsk vägvisare" vilket var en populärvetenskaplig tidskrift.¹⁶⁰ Tisell kan förstås agera inom en kontext definierad av sportens symbolik, vilket han själv aktivt var del i att upprätthålla. Sportcyklismen var isolerad och segregerad från andra rörelsepraktiker: utövandet var på många vis bundet till sporten. Trots detta vurmade han för en tillgängligare cyklism.

Cyklismen för Tisell var främst en hälsokälla. Första kapitlet "Velocipeden som helsokälla" består av referat till auktoriteter som intygade cykelns förmåner. I denna utläggning går han från Hippokrates och Galenos till nutida läkare.¹⁶¹ Frågan om hälsa definierade delar av 1800-talets cyklism. Bruket av cykeln hade förmågan att signalera dessa kvalitéter. Som forskning visat var detta inte en allmängiltig uppfattning: många läkare menade att cykeln kunde deformera och skada kroppen medan andra hyllade cykelns hälsobringande utövande.¹⁶² Tisell sökte alltså att svara doktorernas skepticism, och möjligtvis den man som kritiserade de kvinnliga hälsoslaveriet. Men att cyklismen skulle varit en del av en bredare debatt om hälsa är tveksamt. Cyklismens hälsoeffekter verkar därför varit en segregerad diskussion mellan läkare och cyklisterna själva.

Utövandet hade även direkt korrelation med kontroll. "Så snart nybörjaren vunnit förmågan att förflytta sig [...] vill han gerna inbilla sig, att han nu har litet eller intet att lära och ilar trampande fram på vägen utan en tanke på att förvärfva en god stil eller att uppodla cyclekonsten". Cyklismen var enligt Tisell mer än sport, det var en konstform som ryttaren behövde skolas i. Något som tydligt framgår i kapitlet "Hur skall man rida" där det tydliggörs att cyklisten ska kontrollera den egna kroppen och vara uppmärksam på sin omgivning. Cykeln i sig skulle vara kalibrerad för åkaren, fotledsrörelsen skulle vara korrekt, munnen skulle vara stängd, hastighet skulle hållas jämn samt knän och armbågar skulle hållas

¹⁵⁹ "Slaget rekord", *DN*, 29/7, 1891, "En record-dementi i Upsala", *DN*, 21/8, 1891, "Svenskt Hjulförbunds medaljfest", *DN*, 23/11, 1891, "Den första svenska allmänna landsvägskapplöpingen", *DN*, 18/5 & "Luftseglaren Cetti", *DN*, 25/7, 1892.

¹⁶⁰ Gunnar Svartengren, *Pionjär bland hjulryttare: Läkarstudenten som skrev första svenska boken om velocipeder*, 27/3-2018, <https://lakartidningen.se/aktuellt/kultur-2/2018/03/pionjar-bland-hjulryttare/> [Hämtad 19/3-2024].

¹⁶¹ I.C. Tisell, 1892, s. 5-14.

¹⁶² H. Dauncey, 2012, s. 35-37, A. Ekström, 2010, s. 113-126, G. Norcliffe, 2001, s. 192-193.

så nära ramen som möjligt. Tisell menade att ingen plats skulle vara otillgänglig för cyklisten. Det krävdes dock uppmärksamhet, varje plats och rumslighet var olika. Hjulspår för tvärbanor, gytjtjuga vägar och kullerstensunderlag kunde alla bemästras men dess lokala regler skulle även följas. Tisell uppmanade cyklister att följa samma regler som åkdonen, vara vaksamma och att tydligt signalera innan rörelser på cykeln: något som allt för få cyklister gjorde enligt Tisell. Det som främst stoppade cykelns framfart var de svarta fåren, de som motsatte sig denna ordning och därmed svärtade cyklismen som praktik.¹⁶³

Tisell kan förstås öppet omfamna den sportsliga symbolism som tilldelats praktiken. Termen som används för aktiviteten i handboken är ”velocipedsport”. Tisell menar dock inte att sport skulle vara enbart en manlig företeelse, snarare var han mån om att båda könen och samtliga samhällsklasser skulle delta i utövandet. I hans skrift tillägnas två kapitel därför damerna, en grupp Tisell menade var oförståeligt underrepresenterade i sadeln. I kapitalet ”Till Sveriges Kvinnor!” och ”Damer på Velociped”, hypotiserar han varför den svenska kvinnan, till skillnad från de franska, engelska och danska damerna, inte än tagit sig upp på sadeln. Hans gissning var att cykeln helt enkelt inte är modeenlig för den svenska kvinnan. Dess initiala kraftansträngning under inläringen, olycksrisken och den manliga sportens prägel var allt för avskräckande. Detta var den obildad skarans bild av cyklism menade Tisell. Kvinnan hade länge ridit häst, något Tisell anmärker saknade de graciösa och lättsamma rörelser som cykeln frammanade. Vidare ansåg han att de den kvinnliga emancipationen nått tillräckligt långt för att tillåta henne en cykeltur. Om kvinnan ville lära sig kunde hon rådfråga sin bror eller någon av hans vänner då de säkerligen skulle bistå med hjälp. Tisell argumenterade även att om inte den kvinnliga cyklismen tog form skulle sporten i sig skulle gå under: ”Visserligen anser jag, att kvinnans deltagande ur sentimental synpunkt bildar en harmonisk och fast grund [...] men ur praktisk synpunkt är jag öfvertygad, att velocipedsporten icke skall kunna vinna hela svenska folket [...] förr än den dag, då de små händerna med rosen”¹⁶⁴ Tisell sökte därmed övertyga kvinnor upp i sadeln för att göra aktiviteten visuellt tilltalande. Så länge den förblev en primärt manlig aktivitet menade han att den inte skulle ses som en naturlig del av samhället.

Tisell bemötte därmed några av de ämnen som förekom i dagspressen såsom dess sportsliga prägel och cyklismens olycksbetingning. Det mest intressanta är hans starka övertygelse om att kvinnan skulle delta i sporten. Det är således även intressant att Tisell inte såg den kvinnliga cyklismen som ett konkret uppbrott med den etablerade ordningen. Även

¹⁶³ I.C. Tisell, 1892, s. 25-42. (Citat hämtat från s. 26)

¹⁶⁴ Ibid, s. 15-20 & 43-45. (Citat hämtat från sida 19-20)

om han identifierade många av de problematiker som nu blivit objekt för forskning ställer det frågor om hur emancipatorisk den kvinnliga cyklismen faktisk uppfattades av den bredare allmänheten. Tisell motsatte sig inte den sportsliga rumsligheten som cykeln inordnats i – snarare förstärktes den symboliska kopplingen – att han således valde att engagera sig i en kampanj för kvinnlig cyklism framstår som ytterst paradoxalt. Onekligen var han tillfreds med sportens respekterade ställning men utanför dess platser skulle cyklisten anpassa sig till den offentliga ordningen.

Sammanfattande diskussion: Sporten och frihetens tidevarv 1890–1892

Med minne af de stora tävlingarna som i Frankrike egt rum under sommaren [...] ha nu svenska idrottsmän nu äfven upptagit tanken på liknande distansridter [...] vid ovannämnda franska tävlingar var »hela Paris» på benen [...] man kan vänta att en dylik täflan på svensk botten skall tillvinna sig liknande intresse hos vår allmänhet.¹⁶⁵

Som stora delar av det internationella forskningsläget belyst var och betraktades 1890-talets cyklism som en underhållningsaktivitet som främst utgjordes av tävlan och socialisering mellan borgarklassens män. En viktig del av det sportsliga utövandet var de klubbar som involverade sig i cyklismen. Dessa var lika mycket en social mötesplats som de var ett sätt att illustrera mannens sociala status och bemästrande av modernitetens teknik.¹⁶⁶ I Sverige var sportklubbar, liksom utlandet, inte enbart i hälsan och sportens tjänst, de var även sociala arenor för dess medlemmar.¹⁶⁷ Ekström menar att den manliga sporten kring sekelskiftet till 1900-talet sågs som en förläning av nationskroppen. I samband med Victor Balcks texter kom den manliga tävlingscyklisten att ses som en extension av hemlandets styrka och moral.¹⁶⁸ Sällan kom dock materialet att behandla sporten som en nationalistisk företeelse, med undantag för den svensk som tävlat i Spanien. Att sporten dock utgjorde en betydande del av cyklismens upplevdhet råder inget tvivel om. Källmaterialet vittnar om en utbredd manlig sportverksamhet som inte endast följdes av den dåtida pressen. Hjulförbundets ”Mälaren rundt” och tävlingarna i Malmö var minst sagt lyckade publika spektakel. Klubbställningar såsom fackeltåg och uppvisningar med gymnastikföreningarna lockade även nyfikna ögon. Att cykeln således förbands till sporten är ingen tillfällighet. Det var ett resultat av dess primära upplevdhet från åskådarläktaren. Att cykeln blev synonym med sporten och

¹⁶⁵ ”En velocipedtäflan rundt Mälaren”, *DN*, 17/11, 1891.

¹⁶⁶ A.K. Ebert, 2004, s. 247-248 & 350-351, H. Duancey, 2012, s. 22-24, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1946 & 1948, G. Norcliffe, 2001, s. 193 & 195-199, 212.

¹⁶⁷ A.L. Nilson, 2014, s. 32 & 38.

¹⁶⁸ A. Ekström, 2010 108-113, F. Nilsson, 2014 14-15.

maskulinitet, var ett resultat av dominans över praktiken. Även om sporten var öppen för alla att åskåda förelåg ingen större risk för konflikt med andra redan etablerade rumsligheter, praktiken utövades ju i en segregerad offentlighet. Klubbarna och Hjulförbundet, skapade alltså en enhetlig symbolism av samtidens cyklism. Det är därför inte märkligt att Tisell konstant refererade till aktiviteten som sport. Den kontext han skrev inom hade tydligt placerat cyklismen inom dess platser och rumsligheter. Även om han inte uttryckte sig kritisk till denna ensidiga cyklism manade han till en förändring av den. Att utövande inte kunde företas på samma sätt som inom sporten var dock tydligt, de marodörer som Tisell menade fötts ur detta sammanhang skulle onekligen förgifta sportens rykte. Likväl krävdes fler kvinnor på cykeln, något som han menade skulle föra praktiken mot återhållsamhet.

Även om forskning har givit belägg för kvinnligt sportsutövande sågs det knappast med fördomsfria blickar. Kvinnan i offentlighetens centrum sågs som både omoraliskt och hälsofarligt.¹⁶⁹ Hon kunde även träda över till en könslig diffusitet, något ofullständigt mellan maskulint och feminint, något som var oacceptabelt för borgerlighetens kvinnor.¹⁷⁰ Den tidiga kvinnliga cyklismen sökte sig därför till elegansens och tvåsamhetsidealets värld. Även om cyklande relationer med män kunde tolkas som tabu fanns det även en romantisering av praktiken. Bilden av kärleksparet på tur kunde således ha en positiv prägel.¹⁷¹ Materialet från perioden illustrerar denna tvådelade bild av kvinnlig cyklism men påvisar även avvikelser. Exempelvis presenterades Miss LoLo som oproblematiserad, men detta hör till undantagen. Om kvinnan företog en solitär utflykt framställdes det som acceptabelt men onekligen suspekt till en början. Om hon istället färdades med en man målades en annan bild. I stället för underliggande skepticism blev resorna exempel på en ideal relation. Även om det inte framgår huruvida turerna endast företogs av gifta, som Herr och Fru B. eller paret Hedeman-Gade, placerades dessa resor i tvåsamhetens kontext. Att även Tisell manade kvinnan att lära sig genom en manlig kompanjon talar för denna idealisering. Hans plädering för det som den sista barriären för cyklismens acceptans talar även för tvåsamhetsidealets starka inflytande. Om sportens offentlighet var otillgänglig för kvinnan var de långa resorna över nationen en god plats för henne, speciellt med en manlig kompanjon.

Resor som dessa har sedermera fått ett mer konkret narrativ inom forskningen. Narrativ om flykten från den påtagliga urbaniteten och drömmar om det oupptäckta pittoreska

¹⁶⁹ H. Daucey, 2012, s. 34-37, A.K. Ebert, 2010, s. 37, A. Ekström, 2010, s. 117

¹⁷⁰ A. Ekström, 2010, s. 97-105.

¹⁷¹ T.A. Carstensen & A.K. Ebert, 2012, s. 28-29, H. Daucey, 2012, s. 39-42, A.K. Ebert, 2010, s. 34, 37 & 41-42, A. Ekström, 2010, s. 90-93, E. Hilborn, 27-28, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 167-168 & 172-173.

landet har visats vara tätt bundet till det sena 1800-talets och sekelskiftets cyklism.¹⁷² Materialet påvisar även här sportens dominans. Männerna tilldelades i stor utsträckning titeln sportsman. Resorna sågs därmed i sportens tjänst vars rumslighet färdades med fordonet. Hur cyklisternas utövande skiljde sig från de fåtal som endast definierades genom arbetstitlar tydliggjordes aldrig. Den skiljande faktorn var således personernas välkändhet eller kön. Trots att kvinnan nu hade en ny rörelsefrihet framstod den inte som särskilt problematisk.

Cykels emancipatoriska innebörd har diskuterats flitigt inom forskningen. Många har pekat på det som en symbolik som knöts till det kvinnliga bruket, ett försök att ta sig ur sina borgerliga domesticerade bojar.¹⁷³ Ebert menar att denna emancipatoriska symbolik var ifrågasatt redan under perioden: vissa ansåg att cykeln bara bildligt frigjorde kvinnan, en form av kvasifrigörelse som inte hade någon faktiskt effekt.¹⁷⁴ I dagspressen förekom detta narrativ inte alls. Endast Tisell verkade åberopa kvinnans nu emanciperade status som en anledning för henne att cykla. Huruvida Tisell ska ses som en kvinnorrättskämpe är tveksamt, främst verkar han ha haft sportens intresse i åtanke. Cyklismen i sig innebar inte någon större problematik, snarare kunde den bryta rumsligheter beroende på hur och var den utövades. Den kvinnliga emancipationens symboliska innebörder ska inte tolkas som ett större brott mot offentlighetens rumslighet. Problematiken som den representerade kom stundtals till uttryckt genom individer som Palmqvists och Knights, men var aldrig en uttalad synd.

Ekström, Hilborn, Delheye och Knuts nämner hur cyklismen i vis mån blev representativ för kontroll eller icke kontroll. Kontrollen beskrivs i dygd och odygd, exempel kan den ses i den kontrollerade eleganta kvinnliga cyklisten eller den okontrollerade ynglingens framfart på åkdonet.¹⁷⁵ Att sporten och resorna blev en utmärkande del av den tidiga rapporteringen är då de signalerar kontroll inte bara över fordonet utan även sin omgivning. Det är en undertext som inte visar sig genom en text utan i dess mängd där ett större narrativ kan ses. Det var uppvisningar av styrka och rationalitet, förmågan att kunna utmana sina omgivningar och bemästra dem. Av samma princip blir nästkommande period intressant då de omoraliska fick inflytande på cyklismens symbolik.

1890 till 1892 var onekligen cykeln kopplad till sporten, något som främst kan relateras till dess upplevdhet på sportens platser och i dess rumsligheter. Dessa var ytters kompatibla med cykeln och kunde även signalera ett flertal ideal. De restriktioner den hade var endast i relation till de normer som definierade sporten under perioden. Ensamma kvinnor

¹⁷² R. Holt, 1985, s. 138, & P. Delheye & S. Knuts, 2012 s. 1953.

¹⁷³ H. Dauncey, 2012, s. 42, A. Ekström, 2010, s. 54-63,

¹⁷⁴ A.K. Ebert, 2010, s. 41-44.

¹⁷⁵ P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1949, A. Ekström, 2010, s. 71 & 121, E. Hilborn, 2018, s. 31.

på långfärd var ett brott mot normer men ledde sällan till några attacker, offentligheten var således öppen. Visserligen förekom andra former av cyklism. Lagföring, arbete och mer vardaglig cyklism började bli del av dess upplevdhet. Det ökade antalet olyckor och yrken som då var hjulburna vittnar inte bara om utövandets spridning utan även dess påbörjade inträde i de allmänna platserna, något som kom att bli ännu tydligare i den nästkommande perioden.

En påbörjad pluralism: 1893–1894

Under perioden 1893 till 1894 förändrades cyklismens upplevdhet. Sport och resor utgjorde fortfarande tydliga inslag men den vardagliga cyklismen blev alltmer framträdande. Ett flertal yrken vävde nu in cyklismen i arbetet och cykelolyckor kom att definiera perioden. Några av de regler som stadgades under perioden för att förebygga olyckorna förhåller vi oss fortfarande till idag. Runt olyckorna och reglerna skedde även en debatt mellan både fotgängare och cyklister: hur cykeln skulle inordnas i de vardagliga och offentligt tillgängliga platsernas rum stod nu på spel.

En tvådelad kollision

I maj 1893 rapporterades det att ett flertal cyklister ska ha kallats till domstol. Majoriteten var anklagade för överträdelse av lyktkravet, en bestämmelse som polis utfärdat i början av månaden. Bestämmelsen innehöll även krav på att cyklisten nu skulle passera på samma sida som individen om denna ledde häst. Åkdon och fotgängare skulle passeras på vänster sida. Hästar var problematiska då cykeln riskerade att skrämma dem, därför krävdes nu avstigning vid möte av häst som tedde sig oroligt eller om cyklisten själv färdades hastigt. Ett flertal materiella krav ställdes nu på cykeln i sig. Ringklocka behövdes för att signalera passerandet av hörn och för den som cyklade efter mörkrets infall skulle en lykta medföras. Vårdslös cyklism på allmänna platser blev nu även ett brott vilket innebar straff enligt lag. Lagen bör dock förstås agera i ett förebyggande syfte. 1893 kom endast en bokhållare att straffas för sin vårdslöshet då han kört på en kvinna vilket resulterade i 10 kr böter.¹⁷⁶ Problematiken var dock påtaglig. I en artikel som hämtas från Sydsvenskan illustrerades krocken mellan den vardagliga offentliga miljöns ordning och dess nya hjulburna tillskott. Artikelns skrevs i ett tydligt ironiskt syfte och hånade både cyklisterna och de som förargade sig på dem. Den första delen ämnad till hjulryttarna instruerade dem att upprätthålla sin vårdslösa framfart,

¹⁷⁶ ”Varning för velocipedåkare”, *DN*, 1/5, 1893, ”Bötfällda velocipedåkare”, *DN*, 10/5, 1893 & ”Öfvervådlig framfart på velociped”, *DN*, 30/8, 1893.

lagflyktiga attityd och självgoda inställning. Följande del av artikeln som riktades till fotgängaren rekommenderade dem att sabotera cyklar, söka kollisioner och behandla cyklisterna som den olyckspest de visat sig vara. Hjulryttarna skulle se sig själva som ”Guds Praktblomma”, fotgängarna skulle se dem som en naturlig fiende om de nu inte förhöll sig till sportens arenor där de skulle hyllas.¹⁷⁷ En större olycka i Linköping exemplifierade riskerna som hjulryttarnas framfart utgjorde. Ett flertal personer ska ha skadats då en häst skenat när en cyklist passerat. Skribenten var tydlig med att olyckor som dessa skulle komma att bli vardagliga om inte cyklisterna hölls ansvariga.¹⁷⁸ Inte en enda kvinna förekom som förövare inom artiklarna. Frågan är om olyckorna var ett resultat av borgerlighetens män som misstagit gator och torg för deras egentliga hemvist på sportbanorna?

April 1894 publicerades artikeln ”Velocipedtyranniet”. Cyklisterna sorterades här till de stadsplågor som hotade stadsbon. Skribenten menade att cyklismen var ett ”oundvikligt ondt” men att man trots detta skulle protestera mot den farsot som drabbat städernas allmänna platser. Dagliga olyckor som sällan ledde till någon bestraffning kunde inte tolereras. Framför allt påvisades kvinnor som offer i situationen: något som exemplifierades genom en äldre dam och en tjänstflicka som ska ha råkat illa ut i spåren av en cyklist. Författaren menade att hjulryttarna inte kunde betrakta staden som ”Mälaren Rundt” eller deras personliga träningsbana utan behövde visa hänsyn till allmänheten.¹⁷⁹ Texter som dessa var inte helt ovanliga, att folk yttrade sitt missnöje kring cyklismens inträde i de vardagliga offentliga platserna var en tydlig del av dagspressen.¹⁸⁰ Kritiken från allmänheten förblev dock inte obesvarad. Artiklarna ”I Velocipedfrågan” ställde problematiken på sin spets. I den första delen delade DN en arg insändare. Upphovsmakaren menade att den lilla minoriteten cyklister som talade så gott för den fria cyklismen totalt bortsåg från de risker och olyckor som uppstått. Även om sporten i många meningar var beundransvärd menade skribenten att den vardagliga cyklismen behövde kontrolleras genom ytterligare lagstiftning. Den som ämnade att cykla snabbt hänvisades till cykelbanan. Ringklockan framställdes även som ett hemskt element som endast intygade cyklisten själv att hen gjort sin närvaro uppmärksam. Slutligen påpekades att cykeln och dess praktiker var utländska koncept – att inordna den i arbete och offentlig plats utan att tillgodose de nationella och regionala rörelsemönstren sågs som ytterst ogenomtänkt. Förslagen gick mellan att förbjuda cyklism totalt i tätbefolkade områden eller att låta fotgängarna erhålla all kontroll över

¹⁷⁷ ”Malitiösa Råd”, *DN*, 19/8, 1893.

¹⁷⁸ ”Olycka vålad av velocipedist”, *DN*, 13/6, 1893.

¹⁷⁹ ”Velocipedtyranniet”, *DN*, 12/4, 1894.

¹⁸⁰ ”Velocipedarie”, *DN*, 23/6, 1894.

lagstiftningen.¹⁸¹ Responsen som kom två dagar senare var sansad men nedvärderande. Självklart kunde inte det vårdslösa beteendet förbises men att inskränka rörelsemöjligheterna som det både billiga och lätta fordonet erbjöd var naivt. Försvaret menade att cykelns samhällsfaror främst låg i fotgängarnas egna lata och rutinmässiga beteende på gatorna. Att fotgängare ej kunde göra skillnad på gångbana och trafikbanan kunde inte ses som cyklistens ansvar. Likväl påpekades att det inte var cykeln som var grunden för de skrämde djuren. Cyklisten hade helt enkelt blivit en syndabock för folk som inte visste hur de skulle kontrollera sina djur.¹⁸² Onekligen var detta en het debatt, i slutet av 1894 publicerades även en bok om samhällsfrågan.¹⁸³ Tonläget var alltså ytterst aggressivt från både cykelns motståndare och försvarare. Arresteringar och domar vittnar även om till en ökad problematik, konkurrensen mellan fotgängaren och hjulryttaren om det vardagliga utrymmet resulterade ibland till verbala konflikter.

Ett av de mindre förekommande men fortfarande anmärkningsvärda exemplen på konflikten var de fall då cyklister blivit överfallna. I Sverige förekom två fall: ett där en kvinna blivit attackerad på Hornsgatan i Stockholm och ett där en man nästan brutit nacken då han attackerats av en man vid Humlegården i Stockholm. En rapport beskrev även en amerikansk man som specifikt riktade in sig på kvinnor med bloomers som han, enligt artikeln, ska ha brottat ner för att sedan smiska. Uppenbarligen sågs förnedringen som lustig då mannen fått smeknamnet Jack the Whipper, en alludering till den brittiska seriemördaren.¹⁸⁴ Även om fall som dessa var obefogade framgår det att ett flertal cyklister verkade bortse från att de rörde sig genom delade platser.

Många cyklister blev under perioden indragna i rättsprocesser på grunde av deras utövande. En bokhållare och en kypare dömdes till 15 kr böter för vårdslöshet, där den senares färd resulterat i att en flicka skadades. En typograf ska även framfört sig vårdslöst på Stockholms gator och blivit tilldelad 10 kr i böter. I juni rapporterades en konflikt som ska ha uppstått mellan fyra cyklister och fotgängare. En av cyklisterna, som bestod av handelsbiträden och en snickare, hade under en vårdslös färd blivit slagen med en käpp för att ha nästan kört på en dam. Under konflikten ska denne även ha täckt sin nummerplåt men trots detta dömts till 10 kr böter, de tre andra cyklisterna nekade och deras rättegångar blev därmed uppskjutna. En man dömdes även till 5 kr böter för att ha en felaktig nummerplåt på sin

¹⁸¹ ”I velocipedfrågan”, *DN*, 24/7, 1894.

¹⁸² ”I velocipedfrågan”, *DN*, 26/7, 1894.

¹⁸³ ”I velocipedfrågan”, *DN*, 9/11, 1894.

¹⁸⁴ ”En rådig velocipedryttarina”, *DN*, 11/9, 1893, ”Våld mot velocipedåkande”, *DN*, 6/8, 1894, ”Polis- och velocipedhatare”, *DN*, 10/8, 1894 & ”Jack the Whipper”, *DN*, 30/10, 1894.

cykel.¹⁸⁵ Förklaringen bakom de allt fler domarna mot cyklister kan främst förklaras av det ökade antalet förordningar och bestämmelser som rörde cyklismen.

Förutom de redan nämnda reglerna som tillämpades 1893 publicerades flera artiklar 1894 som belyste den juridiska utvecklingen för cyklisterna. Den mest utmärkande av dessa är de registreringsplåtar som cyklisterna i Stockholm nu tvingades montera på sina fordon. I samband med detta förbjöds även cyklism på några av stadens gator. Utövan det kunde även utgöra ett brott om detta inte skedde i en kontrollerad form. Böter för överträdelse av dessa brott resulterade i böter mellan 2 och 20 kr. Reglerna förändrades under året, fler gator blev cykelfria förutom för de telegrambud som nu börjat använda cykeln i tjänst. I somliga fall innebar detta att hela gator, såsom Nybron, juridiskt blev samställda till andra gator.¹⁸⁶ Nummerplåtarna visade sig vara ett utmärkt medel för att straffa vårdslösa cyklister men ledde även till att folk försökte kringgå systemet. Några cyklister kom onekligen att straffas i samband med en snabbt eskalerande lagstiftning. Exempelvis utdelades ett flertal böter till cyklister som cyklat längs Drottninggatan. Andra cyklister täckte sina nummerplåten med längre rockar vilket även resulterade i böter.¹⁸⁷ Cyklisterna kunde i fall som dessa möjligen vara ovetande, men det kan också ses som en protest mot de lagar som då tillämpades. Fall väcktes dock som omöjligt kunde beskrivas som misstag.

Bland annat rapporterades det om nummerplåtarnas förtjänst att en man dömdes efter att ha kört över en pojkes huvud. Trots mannens hastiga flykt från brottsplatsen identifierades han genom sin plåt. Nummerplåtarna kunde även bidra på andra vis. Ett självmordsoffer identifierades genom den cykel han lånat för att ta sig skogen där han tog sitt liv.¹⁸⁸ Plåtarna möjliggjorde även att stulna cyklar nu lättare kunde identifieras, något som resulterade i att flera cykeltjuvar dömdes.¹⁸⁹ Även om lagarna kunde påverka bilden av cyklismen positivt genom att synliggöra oansvariga ryttare kom kritik från cyklisterna och tillverkare.

¹⁸⁵ "Håll efter dem", *DN*, 24/4, 1894, "Velocipedryttarnes Damocles-svärd", *DN*, 19/6, 1894 "En Kierkegaard mot allmänna ordningen", *DN*, 30/6, 1894 & "Arabiska siffror å velocipederna", *DN*, 22/9, 1894.

¹⁸⁶ "Velocipedtyglarne dragas till", *DN*, 24/3, 1894, "Undantag från velocipedförbudet", *DN*, 15/5, 1894, "Velocipednumreringen", *DN*, 31/5, 1894, "Myndigheternas gatustrid", *DN*, 27/6, 1894, "För velocipedister", *DN*, 7/7 & 1894, "Velocipedförordning", *DN*, 1/11, 1894 & "Nya velocipedförordningen.", *DN*, 19/12, 1894.

¹⁸⁷ "Drottninggatan är fridlyst", *DN*, 6/7, "Velocipedernas nummer skola synas", *DN*, 9/7, 1894, "Kort i rocken", *DN*, 19/7, 1894 & "Hamngatans och regeringsgatan gatukors", *DN*, 13/10, 1894.

¹⁸⁸ "Sjelfmord", *DN*, 4/8, 1894 & "Velocipednummrens nytta.", *DN*, 7/8, 1894.

¹⁸⁹ "En velocipedtjuf", *DN*, 21/11, 1893, "Velociped-och villatjuv", *DN*, 20/4, 1894, "Inbrottsstölder", *DN*, 10/5, 1894, "Dömd velocipedtjuv", *DN*, 1/6, 1894, "Velociped tjufv", *DN*, 4/7, 1894, "För stöld", *DN*, 20/9, 1894, "Stulen velociped.", *DN*, 27/9, 1894 & "Döstumf tjuf inför rätta", *DN*, 6/10, 1894.

Ett möte hölls i april för att diskutera de redan tillämpade förordningarna dit alla var välkomna.¹⁹⁰ Sveriges cykeltillverkare lämnade samma dag in ett öppet brev mot nummerplåtslagen. De menade att under de sex dagar sedan bestämmelsen började tillämpas hade efterfrågan på cyklar minskat dramatiskt. De argumenterade att beslutet hade skrämt bort både de äldre och de mer välbärgade kunderna, plåtarna alluderade till de simplare droskkuskarna och åkardrängarna som de inte ville likställas med. Fabrikörerna yrkade på att olyckor och det dåliga beteendet som huvudstaden ska ha varit vittne till endast kunde vara konsekvensen av ett fåtal ungdomar – det var därför oproportionerligt att stämpla alla cyklister med de skamliga plåtarna. Gemensamt föreslog tillverkarna att individer under 21 skulle tvingas bära plåtarna eller att en form av körkort skulle utfärdas för att få bukt med problemen. De menade att färre gator skulle förbjuda cyklism eller alternativt att så kallad skridt skulle tillåtas; gatorna föreslogs även ha tidsspecifika förbud för cyklismen för att minska olyckor.¹⁹¹ Att brottslig cyklism nu var en del av de vardagliga platsernas upplevdhet var ett faktum. Missnöjet från cyklisternas och fabrikörernas sida kring de alltmer omfattande bestämmelserna hindrade dock inte cyklister från att bli offer för sig själva.

En artikel beskrev ett dödsfall i Boston där cyklisten ska ha slungats ur sadeln då han fastnat i ett spårvagnsspår. Skribenten menade att detta lika gärna kunde ha hänt i Stockholm. Narrativet var att cyklisterna försatte både sig själva och allmänheten i farliga situationer genom sina färder genom städerna. En artikel beskriver hur en affärsman som var på väg från jobbet tappat sin balans, ramlat och fått armen överkörd av en droska. Hästen ska även i situationen skrämts och inte stoppats förrän en polis lyckades få lugn på djuret. I en liknande artikel ska en pojke med nöd och näppe ha undgått att bli påkörd av en häst. Cyklisterna uppmanades i ett fåtal artiklar att undvika stadsgatorna helt för allmänhetens och deras egen säkerhet. Den enda som verkar undkommit att bli en lärdomsanekdot för resterande cyklister var Prins Christian av Danmark. Trots att ha råkat utföra det som framstår som ett rätt allvarligt fall, där både armar och ansikte ska ha slagits, beskrevs han utan större problem fortsatt sin färd vidare.¹⁹² Även om skadorna cyklisterna erhöll var självförvållade placerades de i en större kontext av de vardagliga platsernas säkerhet.

Problematiken besmittade även landsbygden till vis del. I en artikel från juni 1894 framgår det att landsvägen mellan Södertälje och Stockholm inte bara gjorts farlig av vanliga cyklister utan även att sportsmän genomfört inofficiella tävlingar på distansen.

¹⁹⁰ ”Alla hufvudstadens hjulryttare”, *DN*, 30/4, 1894.

¹⁹¹ ”En protest från velocipedfabrikanterna”, *DN*, 30/4, 1894.

¹⁹² ”Prins Christian af Danmark”, *DN*, 1/8, 1893, ”Velocipedryttarnes framfart”, *DN*, 15/5, 1894 & ”Öfverkörd velocipedist”, *DN*, 29/10, 1894.

Kommunerna Salem och Botkyrka stadgade böter upp till 50 kr då akten ansågs utgöra tävlande utan annonsering. Utanför Helsingborg trodde även byborna att de bevittnat ett hemskt mord då en väska med damskor, en blodig mössa och en cykel hittats i ett dike. Detta visade sig senare bara varit en skomakare som ramlat på cykeln och vandrat hem, något som med facit i hand sågs som komiskt.¹⁹³ På många vis framställs landsbygden som besparad många av de plågor som nu drabbat städerna. Huruvida detta var fallet är dock tvetydigt, något som kommer bli tydligt i samband med analysen av Östbergs handbok.

De vardagliga platserna krävde onekligen en lagstadgad förändring för att få bot med det växande utövandet. Framför allt förändrades den upplevdhet som tidigare varit synonym med sport och fin borgerlig kultur. Cykeln blev nu en större del av urbanitetens kaos och farligheter. Cykelns inordning var alltså nära kopplad till en legal utveckling för att erhålla tillträde till de vardagliga platserna. Den borgerliga flykt som fabriköerna varnat för inträffade dock inte, men några år senare kom cyklistens sociala status, likt lagutvecklingen, att bli föremål för debatt.

Cyklismen i tjänsten

Som redan nämnts tog telegrambuden till sig cykeln i arbetet, detta skedde först i Göteborg men följdes av Malmö och slutligen Stockholm. Strax efter anammade även brevbärarna i Stockholm praktiken och cykelbuden tillsattes i en mindre utsträckning. Cykelns möjligheter att påskynda kommunikation ska därmed inte underskattas. Det var inte heller ett enbart svenskt fenomen, det rapporterades att Bismarck nu fick sin post till sin ålderdomsreträtt i Varzin via cykelbud. Göteborg var ett tydligt föregångsexempel gällande arbetets cyklism. Staden fick sina första cykeltelegrambud 1893 och delar av deras polis blev velocipedburna 1894. Även om cykeln inte omgående blev en del av den polisiära verksamheten i resterande delar av landet rapporterades det att en Stockholmspolis med hjälp av cykeln lyckats arresterat en vårdslös hästryttare. Många Stockholmspoliser uppgavs vara goda atleter, kår använde cykeln inofficiellt i tjänst och för fysisk träning då bland annat en större grupp färdats till Uppsala. Militärens cykelordonnansers rapporterades det även om i form av beskrivningar av utövande och rekryteringar. Militären anordnade även ett tävlingsevenemang 1894 där cyklismen var en av de grenar som nationens försvarare tävlade i. Även icke-statliga positioner involverades till mindre del då sotarna i Stockholm även börjat använda cykeln i sin tjänst.¹⁹⁴ Den enda negativa artikeln som berörde cykelns inordning i arbetet berörde en

¹⁹³ "Ett mystiskt fynd", *DN*, 22/6, 1893, "Hemskt fynd", *DN*, 23/6, 1893 & "Landsvägsfrid", *DN*, 9/6, 1894.

¹⁹⁴ "Sotare på velocipeder", *DN*, 6/6, 1893, "Telegrambärare på velociped", *DN*, 21/10, 1893, "Telegrafstationernas nyårhelsningar", *DN*, 3/1, 1894, "Stockholms telegrambärare på velociped", *DN*, 16/1,

kvinnlig lärarinna. Kvinnan ämnade cykla igenom stora delar av Sverige för att propagera för kvinnors rösträtt i landet. Den långa resan beskrevs dock som ett misslyckande.

Föreläsningarna hade tydligen inte lockat folket runtom Sverige, vilket sarkastiskt beskrevs som att lärarinnan förföljdes av motgångar.¹⁹⁵ Kvinnor var, som påpekats i ett förgående avsnitt, underrepresenterade i materialet – något som även gällde perioden mellan 1893 och 1894.

Arbetet visade sig var ett neutralt sätt att införa cykeln i den vardagliga miljön men även ett sätt att effektivisera yrken. Som vi redogjort i föregående delkapitel lyftes ett flertal kritiska frågor för privatpersoners cyklism. När de kom till cykelns roll i arbete sågs inga problematiker, om det nu inte var i försök till politisk agitation.

Fritidens nöje

Två reseskildringar med svenska kvinnliga cyklister förekom under perioden. Dessa artiklar ställde sig positiva eller neutrala till kvinnornas cyklism. En fröken Wittström ska 1893 företagit en resa över isen mellan Landskrona och ön Hven, något som uppmärksammades som beundransvärt då hon var den första kvinnan att ha utfört turen. Den andra var en neutral artikel om en av de två kvinnliga cyklisterna i Jönköping. Lärarinnan Adéle Wetterlind hade från sin hemort, Jönköping, företagit flera turer till Stockholm, Göteborg och Helsingborg något som inte reflekterades djupare över.¹⁹⁶ Intressant nog reflekterades det över de ryska, nu emanciperade, kvinnorna. I en utsaga från Ryssland påpekades att tsardömets damer nu börjat cykla längre resor och börjat bära käpp.¹⁹⁷ Fredrik Nilsson har menat att cyklismen möjliggjorde en gränsdragningspraktik. Genom jämförelse kunde det utländska kontra det inhemska tydliggöras.¹⁹⁸ Dessa tre artiklar exemplifierar gränsdragandet då svenska kvinnor aldrig placerades i kontexten av emancipation inom tidningsmaterialet. Artikeln om de ryska kvinnorna påvisade hur långt den svenska nationen kommit i den kvinnliga frigörelsen men även hur manhaftiga de ryska kvinnorna var. Svenska kvinnor utgjorde dock fortfarande en minoritet på sadeln i kontrast till männen.

Fröken Wittströms resa förgicks av hennes makes. Veckan innan sin fru hade herr Wittström ägnats en mer målande artikel där han hyllades för sin kamp i motvinden. En

1894, "Velocipedens landvinningar", *DN*, 12/6, 1894, De militära idrottstäfvingarna", *DN*, 16/6, 1894, "Arrestering per velociped.", *DN*, 30/6, 1894, "På velociped-", *DN*, 9/7, 1894, "Velocipedfärd af polismän", *DN*, 16/7, 1894, "Kungsholms polismäns atletklubb på velociped.", *DN*, 18/7, 1894, "Brödmönstring", *DN*, 4/8, 1894, "Furst Bismarck i Varzin.", *DN*, 16/8, 1894 & Göteborgspoliser på velociped", *DN*, 28/9, 1894

¹⁹⁵ "En föreläsningsturné på velociped", *DN*, 16/6, 1894 & "Velocipedfärd med otur", *DN*, 18/7, 1894.

¹⁹⁶ "Den enda qvinna i verden", *DN*, 6/2, 1893 & "Jönköpings velocipedryttarina", *DN*, 26/4, 1894.

¹⁹⁷ "Ryska moder.", *DN*, 27/6, 1893.

¹⁹⁸ F. Nilsson, 2014, s. 19-20.

liknande artikel skrevs om Stockholms Amatörförenings kamp mot vinden mellan Ystad och Haparanda. Några månader efter klubben färdats sträckan rapporterades att en herr Langborg ska ha färdats samma sträcka och året därpå färdades även två klubbar sträckan. Artikeln – som rapporterade Langborgs resa och även inkluderade en skildring av en svensk kaptens färd över stora delar av Centraleuropa – hade rubriken ”I velocipedens tidehvarf” vilket tydligt signalerade att cykeln tagit världen med storm. Något som tydligt framgår genom reseskildringarna från 1893 och 1894 är de yrkesgrupper som gav sig ut i den öppna världen. Bland annat företog en svensk direktör en längre resa från Frankfurt till Stockholm, en lärare färdas mellan Kalmar och Romelanda prästgård, en Grosshandlare begav sig från Djursholm till Oslo och en student färdades mellan städer i mellersta och södra Sverige. Även en större grupp instrumentmakare ska ha färdats mellan Stockholm och Uppsala för att fira midsommar.¹⁹⁹ Om inte den manliga resenärens yrke nämndes tilldelades de benämningen sportsman. Herr Wittsröm resa var en av sex skildringar där cyklisten endast beskrevs som sportutövande. Bland dessa förekom en längre artikel om en större grupp klubbmedlemmar som färdats gemensamt men även en där rekord slagits. Den enda reseskildringen där varken sport eller yrke inkluderades var om en äldre herre som ämnade att resa mellan Stockholm och Paris, huruvida resan faktiskt blev av framgår dock inte.²⁰⁰ Resorna var onekligen ett fenomen, tillräckligt för att ett försök till en cykelkarta över Sverige påbörjades.²⁰¹ Något som är tydligt är att den sportsliga cyklismen fortfarande präglade en markant del av rapporteringen.

Tävlingscyklismen försvann inte heller ur pressen, den konkurrerade nu dock nu om tidningens utrymme med andra typer av cyklism. Tävlingen ”Mälaren rundt” anordnades båda åren och Lunds Bicycleklubb, Idrottsföreningen, Kristliga föreningen af unga män och den svenska militären ska ha arrangerat evenemang. Tävlingar rapporterades från Stockholm, Malmö, Gävle, Uppsala, Norrköping, Linköping och Ödeshög. En större mängd danska och norska gymnaster hade även tagit sig till Göteborg med cykel för att delta i den Idrottsfest som hölls 1894.²⁰² Inte oväntat utgjorde sporten fortfarande en uppmärksam del av

¹⁹⁹ ”På velociped till Hevn”, *DN*, 2/2, 1893, ”På velociped från Frankfurt am Main till Stockholm”, *DN*, 26/6, 1893, ”Fyrtio mil på velociped”, *DN*, 14/7, 1893, ”På velociped från Djursholm till Kristiania”, *DN*, 11/8, 1893, ”Genom Sverige på velociped”, *DN*, Från Haparanda till Ystad”, *DN*, 13/9, 1893, ”Haparanda-Ystad”, *DN*, 19/10, 1893, ”I velocipedens tidehvarf.”, *DN*, 26/6, 1894 & ”I velocipedens tidehvarf.”, *DN*, 27/7, 1894.

²⁰⁰ ”På velociped till Hevn”, *DN*, 2/2, 1893, ”Från Haparanda till Ystad”, *DN*, 13/9, 1893, ”Haparanda-Ystad”, *DN*, 19/10, 1893, ”På velociped från Stockholm till Paris”, *DN*, 31/3, 1894, ”Med sportmän till Finland”, *DN*, 4/6, 1894, ”En velocipedridt Haparanda – Ystad”, *DN*, 19/6, 1894, ”Ett 21 mils velocipedrekord”, *DN*, 8/8, 1894 & ”Ett 21 mils velocipedrekord”, *DN*, 21/8, 1894.

²⁰¹ ”En velocipedkarta öfver Sverige”, *DN*, 16/5, 1893.

²⁰² ”Sporttiden är inne”, *DN*, 24/5, 1893, ”Sportöfningar”, *DN*, 24/5, 1893, ”Idrottsklubben”, *DN*, 9/6, 1893, ”Norrköping, söndagen den 11 juni”, *DN*, 12/6, 1893, ”Malmö, söndagen den 11 juni”, *DN*, 12/6, 1893,

cyklismen under 1893 och 1894. Klubbarna, som ofta låg bakom tävlingsevenemangen var alltså mycket aktiva under perioden. Utöver tävlingarna efterfrågades nu även en temporär arena för aktiviteten i huvudstan. De två stora Stockholmsklubbarna, SVF och SBK, kom 1894 att slås samman till Stockholms Allmänna Velocipedklubb (SAVK). Kort därefter påbörjades även arbetet för att få en officiell cykelbana byggd i huvudstaden, något som länge efterfrågats. Hjulförbundet verkade ha haft relativt litet intresse i att engagera sig inom den växande lagstiftningen för cyklism, snarare stod förbundets egen tävlingsverksamhet i fokus. Under årsmötet 1893 var det mest utmärkande den utflykt förbundet företog. Året därefter uppmärksammades organisationens goda ekonomi, höga medlemsantal samt den utställning och tävling som hölls i samband med mötet. Under det senare mötet lyftes dock kort de juridiska frågorna. Om lagen i Stockholm ansågs allt för sträng lyftes Malmöhus läns lag som ett praktexempel med förslag till att applicera denna över hela riket. Uppenbarligen var dock tillställningen i sig det mest uppmärksammade. Intresset för sporten var påtagligt, 1893 publicerades en lista över alla de rekord som företagits på cykeln.²⁰³ Den utländska rapporteringen minskade dock, endast en tävling från Frankrike rapporterades under perioden.²⁰⁴ 1893 och 1894 ska dock förstås som den period då cykeln blir en alltmer vanlig företeelse utanför sportens värld.

Under en räkning 1893 framkom att 252 lämnat Stockholm stad på cykel. Räkningen som främst syftade till att undersöka vilken typ av däck som var populärast fastslog att de med luftslang var överlägset populärast. I april 1894 talades om hur det fina vädret lockat fram flera cyklister runt om i Stockholm. Cykeln var onekligen ett medel- och överklass betingat objekt, det uppgavs exempelvis hur en rik fransk arvtagare plockade upp sportcyklism som hobby vilket även gjort honom till en mindre celebritet i världen. Kung Oscar den II av Sverige var även en hängiven cyklist, ett intresse han delade med Fursten av Monaco vilket föranlett deras vänskap. Dessa var inte ensamma celebritetscyklister, Prins Christian av Danmark och den italienska hertiginnan av Aosta var båda förtjusta i aktiviteten.

”Mälaren rundt”, *DN*, 17/6, 1893, ”Mälaren rundt”, *DN*, 26/6, 1893, ”»Mälaren rundt»”, *DN*, 27/6, 1893, ”Segrarnes hemkomst”, *DN*, 1/7, 1893, ”Ett skandinaviskt bicyclerekord”, *DN*, 27/7, 1893, ”Sport- och idrottsöfningar”, *DN*, 2/8, 1893, ”Kristliga föreningen af unga män”, *DN*, 2/9, 1893, ”Gymnastikfesten i Göteborg”, *DN*, 12/5, 1894, ”Gårdagens idrottstäflingar”, *DN*, 4/6, 1894, ”Mälaren rundt”, *DN*, 11/6, 1894, ”De militära idrottstäflingarna”, *DN*, 16/6, 1894, ”Sporttäflingar”, *DN*, 30/7, 1894, ”Gefle-Upsala-Gefle”, *DN*, 4/8, 1894, ”Tur och retur, Gefle-Upsala”, *DN*, 6/8, 1894, ”De skånska velocipedklubbarna”, *DN*, 18/8, 1894, ”Svenska hjulförbundets”, *DN*, 27/8, 1894 & ”Stockholms velocipedister”, *DN*, 15/9, 1894.

²⁰³ ”Under svenska hjulförbundetsmöte”, *DN*, 19/8, 1893, ”Rekorder”, *DN*, 11/12, 1893, ”Bicyclister och velocipedister”, *DN*, 12/12, 1893, ”Stockholms allmänna velocipedklubb”, *DN*, 7/3, 1894, ”Stockholms allmänna velocipedklubb”, *DN*, 24/4, 1894, ”En idrottsplats”, *DN*, 25/5, 1894 & ”Svenska hjulförbundets”, *DN*, 27/8, 1894.

²⁰⁴ ”Hundra mil på velociped”, *DN*, 13/1, 1894.

Något som dock påvisar att cykelns statussymbolik var under förändring var artikeln ”Fin de siècle!”, eller ”Seklets slut”. I artikeln uppmärksammades att en tiggare färdats genom Borås på cykel, symbolskiftet från borgerlig romantik och sport till plebejisk och vardaglig var nu påbörjad.²⁰⁵ Även om artikeln var talande var den ett undantag till en regel. I ett ironiskt inlägg från 1893 föreslogs att en cykelskatt, likt den i Frankrike, skulle införas. Främst ansåg skribenten att detta skulle avskräcka alla de välbärgade ungarlar som nu börjat cykla men även för att dra in pengar från de som valde att fortsätta utövandet.²⁰⁶

Artikeln Fin de siècle! fångar perioden 1893 till 1894 på många sätt. Cyklismen hade förändrats. I samband med den utökade olyckspesten som cykeln medförde talar den även för det som somliga säkert uppfattade som början för aktivitetens fall från elegans till stillöshet. Det var således denna period då vi kan börja tala om cyklister, det vill säga en mer diversifierad grupp av brukare. Från dess inordning i sport, arbete och resor till åtgärder genom lag fanns nu en mångfald av brukare och utövande. I termer av normalisering bör detta även ses som början för en mer vardagligt synlig praktik, då dess inordning i yrken ratificerade dess deltagande på allmänt tillgängliga offentliga platser.

Östbergs första handbok

Namnet Östberg har blivit synonymt med det sena 1800-talets cyklism. I populärvetenskapliga sammanhang har familjen tilldelats en nyckelroll inom svensk cyklism²⁰⁷ medan inom vetenskapliga publikationer dyker både sonen och fadern upp sporadiskt.²⁰⁸ Att likställa Östberg som endast upphovsmakare till handböcker vore missvisande, snarare var han involverad i flera olika aspekter av cyklism. Östbergs far J.W. Östberg var likt sonen engagerade inom cyklismen. Bland annat var han den första i Sverige att serietillverka cyklar under 1860-talet i form av Michuax-cyklar, en primitivare version av höghjulingen. Familjen Östberg ska ha utvecklat verksamheten och under höghjulingens storhetstid på 1870-talet varit en central aktör för svensk cyklism. Sonen Adolf följde onekligen i sin faders fotspår, under sin livstid kom han att skriva 3 handböcker, starta cykelskolor och engagera sig i debatten för cyklismen.²⁰⁹ Östberg, till skillnad från Tisell,

²⁰⁵ ”Den velocipedräkning i Stockholm”, *DN*, 12/6, 1893, ”Prins Christian af Danmark”, *DN*, 1/8, 1893, ”Aprilväder”, *DN*, 16/4, 1894, ”Fin de siècle!”, *DN*, 25/4, 1894, ”Konung Oscar på Velociped”, *DN*, 23/6, 1894 & ”Hertiginnan på velociped.”, *DN*, 31/7, 1894.

²⁰⁶ Velocipedskatten”, *DN*, 9/6, 1893 & ”Ungkarlar och velocipeder.”, *DN*, 8/2, 1893.

²⁰⁷ Se. Ekström, G., 2004, s. 16, 18, 34, 41 & 45, Fasth, J., 2016, Svartengren, G, 2018, Gunnar Svartengren, *Utvecklingen av Tvåhjulningar*, 7/4-2016, <https://cykelhistoriska.se/2016/03/07/utveckling-av-tvahjulningar/> [Hämtad 12/4-2024], Tell, J., 2018.

²⁰⁸ Se. A. Ekström, 2010, 35, 61 & 243, F. Nilsson, 2014, 15 & 19.

²⁰⁹ G. Ekström, 2004, s. 16, 18, 34, 41.

förekom bara en gång i dagspressen mellan 1893 och 1894 då Östberg var en av de cykelfabriker som uttryckte sitt missnöje gentemot nummerplåtslagen.

Östbergs handbok, *Den moderna velocipeden och dess ryttare*, är ett omfattande verk. Av de 118 sidorna utgörs nio av Hjulförbundets ombud i landets städer och några behandlar järnvägstaxeringen för cykeln. Boken innehåller även 60 illustrationer med cyklar, delkomponenter och klädsel. Östberg inleder boken personligt: han beskriver sin hängivenhet till sporten, dess framväxt och hur aktiviteten räddat hans liv från engelska sjukan som barn. Hans önskan var att vägleda såväl nybörjare som erfarna cyklister men möjligtvis även konvertera cykelfiender. Detta följs av en historik om cykelns ursprung, främst beskrivs Michuax-cykelns framfart. I England kom maskinen att utvecklas till höghjulingen; vilket slutligen säkerhetscykeln eller den moderna velocipeden, som tillverkades av alla cykelfabrikörer i världen enligt Östberg.²¹⁰ Östberg tydliggör alltså i sin inledning att cykeln var ett redskap för alla men att det existerade tydliga motståndare till praktiken, något tidningsmaterial tydligt vittnar om. Genom en global argumentation påvisas cykelns inflytelserika spridning i länder som var dominanta kulturellt och ekonomiskt under perioden. Att han såg cykeln som ett medel för frihet, hälsa och internationell gemenskap är även likheter som förekom i Tisells verk två år innan.

I kapitlet ”Vägledning för Nybörjare” pläderar Östberg för cykelns lättillgänglighet. Använda och billigare cyklar fanns det enligt honom gott om, endast den som inte har en alltför ”trög fattningsförmåga” kunde lära sig utövandet snabbt. Trots dessa argument framställs inlärningsprocessen genom flera, stundvis onödiga steg. Östberg är tydlig med att det lättaste var att ta hjälp av erfaren cyklist men att det var långt ifrån omöjligt att lära sig i ensamhet. Utan en hjälpande hand föreslog Östberg att personen fann ett träd att öva balansen mot för att sedan hitta en öde väg där de första tramptagen kunde göras. Innan dess skulle cykeln först inspekteras och bedömas dugliga nog för färd.²¹¹

Städerna var endast för den erfarne cyklisten enligt Östberg. Vimlet innebar en fara för såväl cyklisten som omgivningen. Östberg var tydlig att utövaren skulle vara lugn, vaksam och ordentlig. Otrevligt bemötande skulle ignoreras, båda händer skulle alltid vara på styret och cykeln skulle ställas synlig för att motverka vandalism samt stöld. Ett föredömligt beteende mot sin omgivning var bland det viktigaste. Allmänheten skulle visas respekt och vårdslös hantering av cykeln i färd kunde resultera i en tur till poliskontoret.²¹² När cyklisten

²¹⁰ A. Östberg, 1894, s. 1-12.

²¹¹ Ibid, s. 14-20. (Citat hämtat från s. 14).

²¹² A. Östberg, 1894, s. 74-78.

väl avlägsnat sig från städernas myller krävdes främst ytterligare utrustning men vaksamheten var fortfarande viktigt. Östberg menade att om cykeln lämnades obevakad riskerade den att vandaliseras, punkteras eller stjälas. Dessa råd gällde dock främst männen, vilket framgår då Östberg propagerade för den propra manliga kostymen i relation till de längre resorna.²¹³ Östberg menade att cyklism inom den vardagliga offentligheten främst skulle se stiltigt och avslappnat ut, något som kunde hindras om ryttaren hade en för liten eller för stor cykel. Det enda som cyklisten i princip var tvungen att lära sig var att trampa korrekt. Kraften skulle inte utvinnas endast genom nedtrampningen utan genom en cirkulär rörelse. Utöver detta fanns mindre stilkrav: att cykla med hjulbent form, öppen mun samt fötterna och armarna utåt från cykeln var tydliga stilbrott. Annars var cyklisten fri att färdas bäst vart han önskade. Cyklisterna hade ansvaret att göra sin närvaro och intentioner tydlig i det offentliga. Män enligt Östberg var de som skulle hållas ansvariga vid olyckor och därför alltid behövde föregå med gentlemans beteende. Kvinnor skulle även förhålla sig till de manliga cyklisterna de företog turer med, då de alltid skulle cykla på insidan av mannen.²¹⁴ Att Östberg därmed höll kvar vid den romantiserade bilden av tvåsamhet på hjul är tydligt.

Att cykeln var ett medel för att påvisa individens självbehärskning och kontroll över kroppen har inte förbisetts av forskningen. En okontrollerad cyklist blev en visuell representation för oförståelse kring de sociala normerna och den allmänna ordningens regler.²¹⁵ Ekström har menat att kontrollen hade en kategoriserande effekt men även reflekterade det borgerliga estetiska idealet. Kroppskontrollen var symbolisk för träningen av hälsa och moral, ryttaren kunde genom sin övning bli en bild av samhällsidealet.²¹⁶ Detta är även något som reflekteras i Östbergs text och blir allt tydligare i hans diskussion kring cykeldräkten.

I följande kapitel ”Inköp af maskin” och ”Klädsel och utrustning” är det tydligt att aktiviteten inte var så billig som Östberg ansåg. En duglig cykel kostade minst 250 kr, det enda som vanligtvis inkluderades var ringklockan. Den som införskaffade cykeln rekommenderades att köpa ett tiotal andra produkter innan de företog aktiviteten. När köpråden går över till klädsel är det uppenbart att boken vände sig till de av god socioekonomisk ställning. Östberg menar att en simplare kostym duger fint för cyklism när åkaren skulle ut och ”sköta edra bankaffärer, besöka edra affärsvänner etc.” Dock var klädkoder med matchning av byxor, strumpor och skor ett måste. Vidare krävdes även

²¹³ Ibid, s. 88-91.

²¹⁴ Ibid, s. 67-73 & 86.

²¹⁵ A.K. Ebert, 2004, s. 352, H. Dauncey, 2012, s. 62, P. Delheye & S. Knuts, 2015, s. 1949.

²¹⁶ A. Ekström, 2010, s. 117-118.

sportbälte, en mindre keps, solglasögon, regnkappa och även korrekta underkläder av ylle för att kunna färdas oavsett väder. Det märkligaste produkten är dock den ridspöshållare som Östberg rekommenderar för att slå bort hundar som går till attack under färden.²¹⁷

Klädedräkten hade en tydlig plats och rumslig tillhörighet. I fall av kappritt på landsvägar förblev klädseln den samma som vanliga turer. Östberg var tydlig med att han inte uppskattade den alltmer lediga och smutsiga klädsel som många manliga långfärdsryttare använde. Tävlings på cykelbana tillät dock en ledigare klädsel men skulle ändå fylla ospecificerade estetiska normer.²¹⁸ Kvinnors klädkoder efterliknade männens i dess syfte. Något som framgår är att Östberg inte uppskattade byxplagget bloomers. Även om han förespråkade bruket av knickerbockers, en form av byxa, skulle dessa ackompanjeras av en kjol. Kjolen skulle även vara försedd med ett tyngre material nertill såsom ett kraftigare tyg eller blyplattor för att säkerställa att plagget inte åkte upp i vinden. På överkroppen skulle kvinnan bära blus som vid kallare väder täcktes av en suavjacka eller kofta och fötterna skulle kläs i nättare kängor. Likt Tisell uppmärksammade Östberg att utländska kvinnor tagit till sig cyklismen i en större uträkning än de svenska. Något han gissade berodde på hennes förkonstlade självbild.²¹⁹

Kläder har varit ett återkommande inom forskningen av cyklism, något som i extension kan förstås i samband med dess nära koppling till grupp tillhörighet. Då praktiken är offentlig var det omöjligt att inte bli objekt för nyfikna och dömande blickar. Kläderna reflekterade inte bara ryttarens respektabilitet utan även hans status.²²⁰ Kläderna har dock främst beskrivits som en kvinnlig problematik. De kjolar som definierade könet riskerade inte bara olyckor utan även att kroppen synliggjordes. Byxplagget bloomers har även setts som problematiskt. Dess konturer avslöjade kvinnans former och associerades till det maskulina modet. Plagget var i viss mån kopplat till emancipationsrörelsen, något som alla kvinnor inte önskade vara en del av.²²¹ Hilborn illustrerar dock att detta inte var entydigt, stundtals blev kläderna en lockelse. Genom att placera cyklismen som en fråga om elegans och modemedvetenhet blev praktiken intressant för de med de ekonomiska möjligheterna att kliva upp på sadeln.²²² Även om det uppmärksammats att det fanns riktlinjer oavsett kön, har männens estetiska krav sällan konkretiserats eller exemplifierats. För Östberg var klädseln en

²¹⁷ A. Östberg, 1894, s. 21-61. (Citat hämtat från s. 57).

²¹⁸ Ibid, s. 61.

²¹⁹ Ibid, s. 87-88.

²²⁰ H. Dauncey, 2012, s. 35-37, 42, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1949.

²²¹ A.K. Ebert, 2010, s. 37-41, A. Ekström, 2010, s.77-86, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007 s. 157.

²²² E. Hilborn, 2018, s. 30.

symbolisk markör för ryttarens dygdighet, därför krävdes både mäns och kvinnors underkastelse för modet.

Något som utmärker Östberg är hans tydliga separation mellan sportslig och vardaglig cyklism, varav den första ansågs ha skadat cyklismen som helhet. Han påpekar att Stockholms cyklister blivit alltför färgade av den explosiva och stundtals löjeväckande stilen som vuxit fram ur sporten. Genom det sportsliga engagemanget hade cyklismen visserligen fått spridning, men främst inom det högre samhällsskiktet. Östberg menade att den sportcyklismen till stor del utgjordes av självgodna ynglingar från välbärgade bakgrunder. De unga männen hade sedan utvecklat hybris genom sina prestationer. De växte upp utan att tillförskaffa sig några andra förmågor än att cykla hastigt, något ålderdomen en dag skulle ta från dem. Östberg såg därför med sympati på den arbetande cyklisten som inte ägde tillträde till de kostsamma klubbarna och deras skolning om cyklismens estetik.²²³ Att Östberg greppade efter förklaringar till de eskalerande olyckorna är tydligt. Dock var han tvungen att gå en försiktig balansgång, genom att peka ut en samhällsgrupp entydigt riskerade han att själv förlora vinning som fabrikör. I Östbergs fall är det tydligt att tävlingscyklisten i sig var en problematisk figur. Det ökade antalet olyckor och den striktare lagstiftningen lär förmodligen influerat hans ställningstagande. Genom att avgränsa problemet till en liten grupp av ospecificerade unga och manliga cyklister fanns förmodligen en förhoppning att den större gruppen skulle besparas ytterligare inskränkningar i det allmänna utrymmet.

Resterande delar av boken utgörs av instruktioner för underhåll, taxeringslistan, hjulförbundets kontakter samt de hälsoeffekter som cyklisten kunde förvänta sig märka i samband med aktiviteten.²²⁴ Det är på många vis en mer nyanserad version av Tisell verk från 1892. Likheterna är ofta slående när det kommer till argumentationen för cyklismen som internationellt fenomen och hälsobringande fritidsnöje. Något som dock särskiljer verket är den tydliga uppdelningen av cyklism och dess olika symboliska krav. Medan Tisells bok inte gjorde någon vidare särskiljning mellan könen utövande var Östbergs cyklism tydligt kodad efter dem. Kvinnor kunde endast företa aktiviteten i kortare turer i fritidssyfte medan män hade fyra olika ideala former av cyklism att tillägna sig i. Båda var dock föremål för estetiska och praktiska regler för att ses som goda cyklister.

²²³ A. Östberg, 1894, s. 79-81.

²²⁴ Ibid, s. 114-127.

Sammanfattande diskussion: Brott, arbete och särskiljning 1893–1894

*Här om dagen visade sig, berättar danska tidningar, i Ljungby en velocipedist med ett stort latin-segel (ett trapez-formigt segel) framför sig på maskinen [...] Hur många hästar han skrämde uppgifves icke.*²²⁵

Ekström menar att det sena 1800-talet genomgick en olycksfixering, en konsekvens av den alltmer mekaniska och industriella världen. Det förekom en spridd debatt mellan diverse parter om hur säkerheten kunde ökas för fordonet.²²⁶ Anne-Lis Nilsson visar i sin undersökning att en kontrast uppstod när cykeln färdades på allmänna gatorna. I en insändare till *Sydsvenskan* 1894 menade skribenten att gatorna var för allmänheten, inte för sportutövande. Somliga såg cyklismen som oförenlig med de vardagliga offentliga platserna, vårdslöshet inom dessa krävde hård bestraffning.²²⁷ Inom den internationella forskningen har cyklismens reglering ofta placerats i ett bredare narrativ om klubbengagemang och dess medlemmars performativa moral. I Belgien påpekas att klubbarnas underkastelse till lag och egna regelverk av aktiviteten var centralt för att accepteras av den större allmänheten. Olyckorna var därmed en drivande del för den juridiska utvecklingen.²²⁸ I Frankrike, där sociala klubbar var strikt kontrollerade förväntades klubbarna agera som utbildare. Sportklubbar var menade att reflektera den samtida statsmakten, deras bildande roll var således kring de medborgerliga och kommunala skyldigheterna.²²⁹ Danmark och Nederländerna framstår här som unika inom Europa: i länderna arbetade centraliserade cykelorganisationer med statsmakten för att främja cyklismen.²³⁰ I Nederländerna motsatte sig den centrala cykelunionen länge alla restriktioner av cyklismen i landet. Inte förrän efter sekelskiftet kom de att samarbeta med centralmakten för att lagföra cyklismen.²³¹ Det är tydligt att cykelns olycksbetingade framfart genom de vardagliga och befolkade gatorna var en vattendelare mellan dess brukare och allmänheten. Trots det som framstår som relativt få rapporterade olyckor uppstod en het debatt om hur cyklismen och cyklisterna ska ha utgjort ett samhällsfarligt element. Mycket av den lagstiftning vi förhåller oss till idag blev aktuell redan här; vårdslöshet eller avsaknaden av ljus och ringklocka resulterar fortfarande i böter. Andra delar av den juridiska apparat som knöts till cyklismen har sedermera blivit historia. Förbud på enskilda gator, speciella förhållningssätt mot djur och registreringsplåtar utgjorde

²²⁵ ”Velociped med segel.”, 20/1, *DN*, 1894.

²²⁶ A. Ekström, 2010, s. 30-31.

²²⁷ A.L. Nilsson, 2014, s. 33-35.

²²⁸ P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1945-1949.

²²⁹ H. Dauncey, 2012, s. 16-17 & 19-20.

²³⁰ T.A. Carstensen & A.K. Ebert, 2012, s. 334-336, 354 & 357, A.K. Ebert, 2004, s. 357.

²³¹ A.K. Ebert, 2004, s. 354 & 357.

dock viktiga konfliktzoner mellan allmänheten och samtidens cyklister. Det var tydligt att sportens rumslighet nu kolliderat med de vardagliga offentliga platsernas. Frågor om vilka dessa marodörer var och hur man möjligen kunde kontrollera cykelns framfart möjliggjorde förhandling om de vardagliga platsernas rumsligheter.

Mackintosh och Norcliffe menar att vårdslös cyklism ska ses som en antiborgerlig företeelse. Den alltmer kvinnlig närvaron i offentligheten, de kostsamma klubbarna och de påträngande idealen ledde således till en reaktion bland de manliga cyklisterna som hade sämre ställning. I denna mening blev det även ett medel för välbeställda män att utmärka sig genom sitt militärliknande utövande på de allmänt tillgängliga offentliga ytorna.²³² Ska olyckorna i Sverige då ses som ett resultat och en reaktion mot en alltmer domesticerad offentlighet? Även om det till viss del bör ses som resultatet av nyblivna cyklisters vinglande framfart på städernas gator, talar forskningen för att detta var ett demonstrativt utspel av dem utanför den borgerliga sporten. Även om Hjulförbundet uttryckte ett missnöje kring lagen, till skillnad från klubbarna, verkade organisationen föga intresserade av att delta i den polemik som utspelade sig i dagspressen. I relation till det första delresultatet framstår klubbarna och den överstående organisationen som främst intresserade av sporten. Trots allt undgick sporten alltför stor svartmålning och sågs fortfarande som beundransvärd: deras platser var inte föremål för konkurrens med andra rörelsesätt, då lagarna inte inkräktade på deras utövande hade de inget intresse i konflikten. Att enskilda individer och cykeltillverkarna förde denna kamp talar även för att cyklismens symboliska prägel i de vardagliga offentliga platserna var under förhandling. Två narrativ växer här fram. Fabrikörerna, där Östberg själv inräknades, ställde sig kritiska till lagen då den skrämt bort deras välbärgade kundbas. Den individuella responsen som publicerades talar för en cyklist som uppenbarligen ansåg att gatornas kaos inte hade med cykeln att göra, det var deras inneboende natur. Om något var det fotgängarna som skulle respektera den hastig framfarten. Trots denna skarpa och heta konflikt visar materialet att en mer fridfull inordning påbörjades genom arbetet.

Arbetescyklism har ofta tilldelats kortare reflektioner inom studiet av 1800-talets cyklism. Någon kronologisk information har inte presenterats om dess spridning. Flertalet har riktat uppmärksamhet åren kring sekelskiftet som den tid då arbetarklassens cyklism växte fram. Det är även då cykelns prägel som ett nyttoobjekt tog form. Detta beskrivs ofta som ett resultat av de minskade cykelkostnader. Fenomenet ska inte ses som

²³² P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 172-173.

synonymt med att de av lägre socioekonomisk ställning inte cyklade förrän efter 1899, men att deras bruk var ytterst marginellt.²³³ Materialet har visat att cyklismen inordnades i en mindre skara samhällsbärande roller. Detta påbörjades redan under de tidiga åren av 1890-talet men såg nu en tillväxt genom ett flertal statligt offentliga roller. Även om polisens relation till cykeln främst presenterades som en stärkande aktivitet, inordnades praktiken officiellt i Göteborg. Likväl var en nu en mindre del av militärens kår cykelburna, något som innebar att två av landets beskyddande myndigheter nu blivit hjulburna. Kanske det viktigaste tillskottet var posten och telegrambudens användning av cykeln inom storstäderna. Detta innebar att cykeln nu var ett verktyg i ett ytterst vardagligt syfte. Allmänheten kunde därför direkt konstruera en upplevdhet av cyklismens framfart på vardagliga platser utanför sporten. Befolkningen tvingades alltså att i vis mån att anpassa sig. Inordnandet av praktiken inom arbetet må ha setts som sensationellt men dess bruk var trots detta banalt. Till skillnad från sporten och långfärdsresorna var syftet inte ära eller uppvisning utan förmågan att tjäna sitt levebröd. Perioden bör ses som början på ett symboliskt skifte. När det lägre skiktet närmade sig praktiken kunde den inte längre kodas som en del av det övre skiktets sport. Registreringsplåtarna, arbetande cyklister och cyklande tiggare kom att signalera en förändrad uppfattning av cyklismen. Den hemlöses framfärd genom Uppsala alluderade till slutet av en era för den fina och enhetliga borgerliga sportens cyklism.

Sporten och långfärdsresorna förhöll sig lika men var nu inte en lika markant del av cyklismens upplevdhet. Kontrasten mellan man och kvinna var dock fortfarande tydlig, exemplifierat med Herr och Fru Wikström där båda utförde exakt samma resa men endast en av dessa ansågs vara sport. Medan klubbaktiviteter, sport och långfärder utgjorde en merpart av den totala rapporteringen under perioden 1890 till 1892 var den nu i konkurrens med både olyckor, lagföring och den vardagligare cyklismen. Att det som tidigare varit en ytterst kontrollerad aktivitet nu hade övergått till en kaosartad kollision var uppenbart. Cyklismen slutade därmed att vara entydig, dess symbolik började diversifieras genom upplevdhet och utövande. På många vis förhandlas cykelns platsbundna och rumsliga tillhörighet under perioden 1893 till 1894. De rumsliga konventioner den förknippades med var därmed under förändring. Den arbetande, brottsliga och nu även lösdrivande cyklisten ställde nu en bredare fråga om praktiken: var den verkligen borgerlig?

²³³ H. Dauncey, s. 34, A. Ekström, 2010, s. 40-41, A.K. Ebert, 2004, s. 360, E. Hilborn, 2018, s. 30, G. Norcliffe, 2001, s. 211-216 & 214, N. Oddy, 2015, s. 106-107.

Statusskiftet: 1895–1897

Ett symbolisk skiftet började ta form redan under 1893 till 1894. Cykeln upplevdes alltmer vardaglig på de allmänna platserna genom arbete och olyckor, något som vittnar om en bredare spridning. Denna kontrast som under 1893 och 1894 uppstått mellan den borgerliga sportcyklismen och dess inordning i den öppna offentlighetens vardaglighet kom nu att bli direkt uttalad. Cyklisternas klädsel, arbetet och dess nu alltmer kriminella koppling skiftade praktikens symboliska innebörd. Som resultat uppstod en form av kollektiv identitetskris bland de finare cyklisterna. Hur skulle de nu särskilja sig från de omoraliska och arbetande cyklisterna om de nu tvingades dela landets gator med dem?

Cyklande offer och förövare

Cykeln var åtråvärd: något som reflekterades genom det ökade antalet artiklar som beklagade den växande antalet cykelstölder. Stölderna företogs ofta i samband med annan brottslig aktivitet men det är tydligt att några specifikt riktade in sin brottsliga verksamhet på häleri och pantsättning av fordonet: något som drabbade hela landet. Somliga kriminella insåg likväl att cykeln erbjöd ett gott instrument för att ta till flykt efter brott. Detta möjliggjordes även då antalet cyklar blev allt fler. Som förra delkapitlet nämnde infördes numrering av cyklar i Stockholm stad. Flera andra städer antog även denna lag senare men det ger en relativt god uppfattning om den faktiska mängden cyklar som rörde sig inom städer såsom Stockholm och Gävle.²³⁴ Efter ett tag tillämpades även månadsvis rapportering av antalet cyklister inom Stockholm något som pekar på den alltmer utbredda praktiken. Trots detta märks inte en markant ökning av cyklisters brott av i materialet – tonläget i pressen hade nu lugnat sig till skillnad från den öppna konflikten som utspelat sig under den föregående perioden.

Redan 1895 rapporterades ett flertal cykelstölder. Endast två människor kom att gripas för stölderna, varav en var bokhållare medan den andra kypare och skådespelare.²³⁵ Året därpå berörde åtta artiklar gripanden och totalt fem domar publicerades. Ofta hade gärningsmannen ett yrke, endast en uppgavs vara före detta artillerist medan de andra hade yrken som bokbindare, bokhållare, sjöman, bagare, elektriker och vanliga arbetare.²³⁶ 1897

²³⁴ Förmodligen adapterades praktiken runt om i landet. DN valde dock bara att rapportera om det ökade antalet cyklister i Stockholm och när andra städer lagförde nummerplåtar. Blom publicerade en fullständig lista 1899 i sin bok med alla Gävles nummerplåtar och deras kopplade ägare. 1899 adapterade även Uppsala och Landskrona nummerplåtarna men antalet cyklister i dessa nämndes aldrig. "U!", *DN*, 6/5, 1899 & "Numrerade velocipeder i Landskrona.", *DN*, 9/10, 1899.

²³⁵ "På resan utför.", *DN*, 17/5, 1895, "Sätten äro månghandsa...", *DN*, 16/7, 1895, "Värjemålsed och velocipedåkning", *DN*, 29/8, 1895, "Stöld!", *DN*, 24/9, 1895, "Stöld!", *DN*, 26/9, 1895, "Bortstulen velociped.", *DN*, 3/10, 1895 & "En vattenvelociped", *DN*, 27/11, 1895.

²³⁶ "Velocipedaffärer.", *DN*, 12/5, 1896, "Stölder af velocipeder m.m.", *DN*, 18/5, 1896, "Stöld, bedrägeri och förfalskning", *DN*, 18/5, 1896, "Många stölder", *DN*, 2/6, 1896, "Velocipedtjufvar", *DN*, 2/6, 1896,

fortsatte stölderna utan något hopp om stopp. Återigen var brottslingarna av diversifierade yrken såsom åkardräng, bokbindare, bokhållare, handelsbiträde, smidesarbetare, gardist, lärling eller arbetslösa.²³⁷ Stölderna straffades alltid med några månaders straffarbete och vanfrenjd. Om inte cykeln stulits på gatan var det inte ovanligt att tjuven avlagt kredit hos en handlare för att sedan återförsälja cykeln utan att betala tillbaka, något som ökade straffet då det blev en fråga om förskingring. Stundtals förekom även unga människor. De yngsta på 15 år slapp visserligen straffarbete men de äldre uppemot 17 år straffades utan någon återhållsamhet.²³⁸ Att ökningen pågick var väl införstått. Artikelförfattarna påpekade ofta att det var ”ännu en” cykelstöld, upplevdhet av brotten sågs alltså som en utspridd men vardaglig problematik.

Även om polisen lyckades gripa många cykeltjuvar var det då, likt nu, ett problem utan några vidare lösningar.²³⁹ Även om hopp kom från Tyskland, där en larmklocka patenterats, hjälpte tekniska utvecklingar föga mot det som tydligt var ett växande problem.²⁴⁰ Cykeln var även stundtals rekvisit inom brott både som stöldgods och flyktmedel. 1895 uppgavs det att en 15-åring och ett kontorsbiträde begått stölder för att sedan byta stöldgodset mot cyklar. I en liknande situation köpte en spårvagnskusk 1896 en cykel på kredit utan att betala av den. 1895 och 1897 förekommer också flykter från brottsplatser med cykel. En kassör som stulit dagskassan flydde med cykel 1895 för att sedan fångas några dagar senare. En förskingrare från Göteborg ska även ha färdats runt landet på en cykel. En känd internationell brottsling av svenskt ursprung begick även ett flertal bedrägerier som tandtekniker i Tyskland. Hans brottsignum var att förvärva cyklar för det han tjänat på bedrägerierna för att sedan pantsätta dessa. Fall som dessa hörde alltså inte till

”Velocipedtjuf.”, *DN*, 27/6, 1896, ”Ännu en velocipedtjuf”, *DN*, 7/7, 1896, ”Ertappad velocipedtjuf”, *DN*, 25/9, 1896, ”Åter velocipedtjuf fast.”, *DN*, 8/10, 1896, ”Velocipedtjuf och förfalskare.”, *DN*, 26/11, 1896 & ”Åter en velocipedtjuf.”, *DN*, 3/12.

²³⁷ ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 21/4, 1897, ”Velocipedstölder”, *DN*, 23/4, 1897, ”»Låntagern Levéns afbrutna utlandsresa.”, *DN*, 6/8, 1897, ”Ytterligare velocipedstölder.”, *DN*, 11/5, 1897, ”Ung tjuf.”, *DN*, 18/6, 1897, ”För stöld af en velociped”, *DN*, 3/8, 1897, ”Velocipedstölder”, *DN*, 12/8, 1897, ”Velocipedtjuf.”, *DN*, 16/8, 1897, ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 23/8, 1897, ”Gripen velociped tjuf.”, *DN*, 15/9, 1897, ”Misstänkt velocipedstöld”, *DN*, 16/12, 1897 & ”En fullpiskad skälm”, *DN*, 23/12.

²³⁸ ”På resan utför.”, *DN*, 27/5, 1895, ”Velocipedtjuven”, *DN*, 12/8, 1895, ”Stöld och bedrägeri.”, *DN*, 29/5, 1896, ”Velocipedtjuven”, *DN*, 3/7, 1896, ”Dömd velocipedtjuv”, *DN*, 3/10, 1896, ”Ifrig amatör på velociped.”, *DN*, 14/10, 1896, ”Dömd velocipedtjuv.”, *DN*, 11/12, 1896, ”Dömd velocipedtjuv.”, *DN*, 28/4, 1897, ”Ännu en velocipedtjuv.”, *DN*, 29/4, 1897, ”Den falska styrmannen dömd”, *DN*, 24/5, 1897, ”Bedragare och tjuf”, *DN*, 24/5, 1897, ”En velocipedtjuv.”, *DN*, 8/7, 1897, ”Velocipedtjuvar”, *DN*, 28/8, 1897, ”Sotare velocipedtjuv.”, *DN*, 2/9, 1897, ”Dömd velocipedtjuv.”, *DN*, 2/10, 1897, ”Velocipedtjuv”, *DN*, 26/11, 1897 & ”En förskingring och bedrägeri”, *DN*, 10/12, 1897.

²³⁹ Ungefär 10% av svenska hushåll har upplevt cykelstölder. 2023 anmäldes 57 765 cykelstölder och det räknas som bland de vanligaste egendomsbrotten som sällan blir uppklarade, BRÅ, *Cykelstöld*, 4/4-2024, <https://bra.se/statistik/statistik-om-brottstyper/cykelstold.html> [Hämtad 16/4-2024].

²⁴⁰ ”Skydd mot velocipedstölder”, *DN*, 14/9, 1897.

ovanligheten.²⁴¹ Cykelstölderna var ett resultat av en alltmer utspridd cyklism, något som nummerräkningarna i Stockholm vittnar om.

I augusti 1895 räknades för första gången alla de registrerade cyklarna, vilket möjliggjordes genom nummerplåtslagen från 1894. Totalt 2963 cyklar hade vid tillfället registrerats: cyklarna och numren kopplades till såväl namn som bolag vilket talar om en relativt liten skara cyklister i huvudstaden. I oktober, året därefter, hade totalt 5370 cyklar registrerats, månaden innan var denna siffra 4911. Cykelräkningar kom att bli ett reguljärt inslag efter juni 1897. I början av juni rapporterades att mängden cyklar nått över 10 000, en siffra som i december var 11 520.²⁴² Detta innebar att nästan 4% av Stockholms befolkning nu kunde ge sig ut och cykla.²⁴³ På två år hade antalet cyklar i staden ökat med lite under 389%. När antalet översteg 10 000 utfärdades en tankeställare av DN kring framtiden som antingen ett harmoniöst stadsliv eller ett kaosartat urbant vimmel.

Texten öppnar med att kontempera cykelns omvandling från ett sportredskap till ett praktiskt levnadsobjekt. Den fientliga tonen som tidigare förekom var nu icke existerande. Snarare vädjade skribenten till allmänheten och cyklisterna att hitta gemensam mark, komma överens och ha respekt för varandra på Stockholms gator. Staden var inte en plats för nybörjaren utan endast för dem med expertis, vidare skulle de regler som tillsatts följas. Detta innebar inte att fotgängaren var ansvarig att testa cyklistens kunskap, snarare manade artikeln fotgängare att själva överväga hur de rörde sig. Likväl skulle poliser inte trakassera cyklisterna utan behandla dem som en del av den rörelsemångfald som nu uppstått på städernas gator och torg.²⁴⁴ Debatten hade nu ett annat tonläge: uppenbarligen var det många som lockats till cykeln och dessa kunde inte narras längre. DN:s tankeställare från 1897 reflekterar dock ett bredare mönster där cykeln i många avseenden kan förstås som en mer neutral del av den vardagliga offentligheten än tidigare: något som framkommer i olycks- och brottsrapporteringen.

²⁴¹ "Stölden vid Stockholms stads arbetsinrättning.", *DN*, 21/9, 1895, "Stöld och förskingring.", 28/10, 1895, "En kassör som rymmer på velociped.", *DN*, 11/11, 1895, "Lemna ej kredit åt omyndige!", *DN*, 28/3, 1896, "En förskingring", *DN*, 9/7, 1896, "Dortrechtstandteknikern är svensk.", *DN*, 1/9, 1896 & "Förskingring.", *DN*, 2/8, 1897.

²⁴² "Hur många stockholmare åka velociped?", *DN*, 2/8, 1895, "Många nya velocipednummer.", *DN*, 3/10, 1896, "Bicyclisterna, allmänheten och polisen.", *DN*, 2/6, 1897, "Antalet inregistrerade velocipeder", *DN*, 3/8, 1897, "Antalet inregistrerade velocipeder", *DN*, 2/9, 1897, "De inregistrerade velocipedernas antal", *DN*, 2/10, 1897, "Det velocipedåkande i Stockholm.", *DN*, 5/11, 1897 & "Velocipedernas antal", *DN*, 3/12, 1897.

²⁴³ Den relativa befolkningsmängden i Stockholm med flytt- och födelsenetto låg på 300 624 mellan perioden 1895 - 1900. Orts Historia, *Stockholms befolkningsutveckling 1570-1995*, u.å, <http://ortshistoria.se/stad/stockholm/befolkning#3> [Hämtad 29/3]

²⁴⁴ "Bicyclisterna, allmänheten och polisen.", *DN*, 2/6, 1897.

Brottslig cyklism och olyckor var fortfarande ett problem som drabbade allmänhetens delade platser.²⁴⁵ Återigen framstod kvinnor som de primära offren för cyklisternas framfart. Detta illustrerades tydligt då en rik arvtagerska snubblat och avlidit efter att ha skrämts av en cyklist. Händelsen startade en lång rättsprocess som följdes noggrant av dagspressen. Cyklisten blev vid slutet av rättegången frikänd och bedömdes ha agerat utefter de aktuella cykellagarna.²⁴⁶ Brotten var självklart oacceptabla, vårdslös cyklism var trots allt ett lagstiftat brott, men ett större ansvar placerades nu på icke-cyklisterna. I en kollision mellan en cykel och en droska anklagades ingen av parterna för vårdslöshet. I en liknande olycka kolliderade en cyklist med ett flyttlass och båda parterna blev rättsliga objekt för ansvar.²⁴⁷ Det framgick även att cyklisterna inte gillade de nummerplåtar som nu tvingats på dem. Oavsett hjulryttarnas missnöjdhet fortsatte lagstiftningens omfattning, stadsdelar och nya taxor upprättades för att hejda den ökade framfarten.²⁴⁸ Vanligast var dock att cyklisterna blev offer för sig själva. Många artiklar anmärkte kollisioner mellan cyklisterna där de själva var offren.²⁴⁹ Hälsoaspekterna kom även att bli alltmer framträdande då rapporter nu publicerades om folk som avlidit under cykelturer. I dessa fall förelåg ofta hög ålder eller en ohälsosam livsstil: praktiken i sig blev därför inte objekt för kritiken.²⁵⁰

Den fortsatta okontrollerade kriminella cyklismen innebar att ett flertal cyklisterna potentiellt färdades på stöldgods eller ej efterlevde samtidens ideal: något som placerade cykeln i en märklig position. Tidigare hade objektet och praktiken varit en symbol för ett

²⁴⁵ ”»Se upp fruntimmer, här åkes!»”, *DN*, 7/5, 1895, ”Omkullkörd af en velocipedryttare”, *DN*, 8/5, 1895, ”En velociped som skjuter.”, *DN*, 10/6, 1895, ”Velocipedridande industririddare”, *DN*, 4/7, 1895, ”Värjemålsed och velocipedåkning”, *DN*, 29/8, 1895, ”Första velocipedmålet inför k. m:t.”, *DN*, 6/9, 1895, ”Häktad förskingrare.”, *DN*, 16/10, 1895, ”Vägen utför pr velociped.”, *DN*, 14/11, 1895, ”Velocipedistdåd i Honnet”, *DN*, 18/5, 1896 ”För öfverdådig framfart på velociped”, *DN*, 8/6, 1896, ”Fröken Crusenstolpes död.”, *DN*, 10/10, 1896, Olycksfall orsakade genom velocipedåkning”, *DN*, 16/11, 1896, ”Ett gif akt för velocipedåkare.”, *DN*, 8/3, 1897, ”Olycklig velocipedridt.”, *DN*, 24/4, 1897, ”Kör på velocipedbanan”, *DN*, 25/5, 1897, Vårdslös velocipedåkare.”, *DN*, 10/8, 1897, ”Faran af att åka velociped.”, *DN*, 8/9, 1897, ”Velocipedhatande hundar.”, *DN*, 24/9, 1897, ”Ovarsam droskkusk”, *DN*, 30/9, 1897, ”Sakta i backerna”, *DN*, 2/10, 1897 & ”Om en märkvärdig olyckshändelse på velociped”, *DN*, 13/10, 1897.

²⁴⁶ ”»Se upp fruntimmer, här åkes!»”, *DN*, 7/5, 1895, ”Omkullkörd af en velocipedryttare”, *DN*, 8/5, 1895, ”En beklagansvärd händelse.”, *DN*, 3/10, 1896, ”Fröken Crusenstolpes död.”, *DN*, 6/10, 1896, ”Fröken Crusenstolpes död.”, *DN*, 10/10, 1896, ”Fröken Crusenstolpes död.”, *DN*, 16/10, 1896, ”Fröken Crusenstolpes död.”, *DN*, 30/10, 1896 & ”En söndagsvelocipedist.”, 30/11, 1896.

²⁴⁷ ”En sammanstötning”, *DN*, 17/6, 1896 & Flyttningsslass och velocipedist i kollision.”, *DN*, 6/10, 1897.

²⁴⁸ ”Velocipedernas nummerplåtar”, *DN*, 1/5, 1895, ”Ny taxa för Lidingöbro.”, *DN*, 19/6, 1895, ”Ingen velocipedåkning på Drottningholm.”, *DN*, 22/6, 1895, ”Sätten äro många”, *DN*, 16/6, 1896, ”Ny velocipedförordning.”, *DN*, 13/2, 1897, ”Sommartrafiken på strandvägen”, *DN*, 1/5, 1897, ”Bestämmelser rörande velocipedåkning”, *DN*, 7/5, 1897, ”Falska nummer.”, *DN*, 27/7, 1897, ”Okynniga velocipedister.”, *DN*, 2/9, 1897 & ”Ordningsföreskrifter för jubileumsdagarne”, *DN*, 17/9, 1897.

²⁴⁹ ”Olyckshändelse under velocipedridt”, *DN*, 15/7, 1896 & ”Velocipedkollision”, *DN*, 23/7, 1896, ”Också en velocipedbana.”, *DN*, 10/5, 1897, ”Kör på velocipedbanan”, *DN*, 25/5, 1897, ”Missöde.”, *DN*, 2/8, 1897, ”Velocipedssammanstötning.”, *DN*, 27/8, 1897, ”Egendomlig olyckshändelse på velociped”, *DN*, 9/10, 1897, ”Velocipedåkare med otur.”, *DN*, 13/9, 1897 & ”Velocipedsportens faror.”, *DN*, 18/11, 1897.

²⁵⁰ ”Grefven Danneskjold-Samsöe försvinnande.”, *DN*, 12/8, 1895, ”Död på velociped”, *DN*, 10/6, 1896, ”Dödsfall.”, *DN*, 18/10 & ”Död på stålhesten.”, *DN*, 20/10, 1897.

välbeställt och moraliskt samhällsskikt. Då problematikerna ökade är det inte förvånande att cykelns borgerliga prägel nu kom att ifrågasättas. Det var inte längre ett tecken för en entydig status, snarare sågs utövandet med en ny form av likgiltighet. Moraliska, excentriska eller socioekonomiskt lyckade ryttare var nu inte de enda i cyklismens generella upplevdhet.

Plebejers och aristokraters cyklism

Att cykeln var ett behjälpligt verktyg för arbetet blev med tidens gång alltmer tydligt. Inom statliga sammanhang tillsattes en cykelpoliskår i Linköping och Helsingborg. Delar av Uppsalas skolinspektörer var nu även på hjul. I Stockholm blev stadsbud, rengöringsarbetare samt drätselnämnden cykelburna. Även inom huvudstadens civila sektor anammade vissa yrken såsom sotare och flyttare utövandet. Den bredaste inordningen var dock av landets telefonbud som nu kom att bli hjulryttare. Militärordonnanserna var fortfarande ett föremål för nyheter såväl i rekrytering som i tjänst.²⁵¹ Flera tjänster efterfrågade förmågan att cykla för arbetet. Dessa annonser rörde olika yrken såsom springgosse, cykeltursamordnare, agenter och bokhållare.²⁵² Att cykeln inordnades i arbetsstrukturen var en process som pågått under en längre tid. Nu blev dess behjälplighet alltmer framträdande. Bland annat rapporterades det om några av de cykeljakter där polisen, tack vare cykeln, lyckades komma i kapp kriminella. Även en brandsergeant ska med cykelns hjälp ha hunnit fram till en eldsvåda där han kommenderat en grupp civila för att få stopp på branden. Inom post och kommunikationsväsendet var även förtjänsterna många. Cykelbuden hävdades kunna lasta så mycket som 25 kilo inför sina turer. En längre skildring skrev även om postens väg från Stockholm till Malmö, vilket tydliggjorde att cykeln var ett välbehövligt verktyg inom den kommunikativa infrastrukturen.²⁵³ Många av de reseskildringar som beskrevs i pressen hade arbetssyften. Både polis och brevbärare färdades långväga, vilket presenterades som en utveckling av arbetet. Även en skolinspektör och en predikant färdades långväga i syfte att utöva sina yrken.²⁵⁴ Reseskildringarna i sig målar även en bild av en socioekonomiskt spridd

²⁵¹ ”Renhållningskontroll på velociped.”, *DN*, 29/5, 1895, ”»Andra ordningar»”, *DN*, 4/7, 1895, ”Kungörelse.”, *DN*, 17/8, 1895, ”Stadsbud på velociped”, *DN*, 11/7, 1895, ”Stadsbud på velociped”, *DN*, 12/7, 1895, ”Skolinspektion per velociped”, *DN*, 15/7, 1895, ”Telefonbud på velociped.”, *DN*, 5/11, 1895, ”Kontroll för velociped.”, *DN*, 3/7, 1896, ”Velocipedordonnanserna”, *DN*, 3/7, 1896, ”90 dagar på velociped.”, *DN*, 3/2, 1897, ”Fältmarsch Karlsborg - Stockholm.”, *DN*, 5/4, 1897, ”I velocipedens tidehvarf.”, *DN*, 30/7, 1897 & ”Sotare på velociped.”, *DN*, 20/8, 1897.

²⁵² ”Respektabla Velociped-Agenter”, *DN*, 23/5, 1896, ”Springgosse”, *DN*, 2/6, 1896, ”Herrar Officerare!”, *DN*, 3/11, 1896, ”En Yngling”, *DN*, 3/12, 1896, ”God förtjänst!”, *DN*, 28/4, 1897, ”Två Bruksbokshållare”, *DN*, 3/6, 1897 & ”Fångtransport på Bicykel”, *DN*, 28/7, 1897

²⁵³ ”Tjuf häktad per velociped”, *DN*, 25/4, 1895, ”Velocipedens nytta.”, *DN*, 3/10, 1895, Stadsbud på velociped”, *DN*, 25/1, 1896, ”När Stockholmsposten kommer till Malmö.”, *DN*, 5/12, 1896 & ”Eldsvåda.”, *DN*, 11/10, 1897.

²⁵⁴ ”Stockholmspoliserna på velocipedfärd.”, *DN*, 19/6, 1895, ”Skolinspektion per velociped”, *DN*, 15/7, 1895
”Välkommen hem.”, *DN*, 29/8, 1895 & ”Velocipeden i missionens tjänst.”, *DN*, 18/11, 1897.

cyklism. Om inte arbetet var en del av resan var dagspressen ofta tydliga med den tjänst cyklisten hade.

De tidigare förundrande resorna präglades numera inte av sportsmän utan av arbetande män och kvinnor från ett flertal olika yrken. Postarbetare, poliser, officerare, boktryckare, tonåringar, apotekare, studenter, sportsmän och lärare var några av de svenskar som gav sig ut i världen på sina cyklar. Stundtals rapporterades det även att större grupper cyklat mellan Sveriges städer, såsom de studenter och skogsarbetare som färdats till Stockholm från Karlstad respektive Gävle för olika festligheter.²⁵⁵ Även om dessa resor var intressanta i sin karaktär märks även den ökade spridningen genom andra typer artiklar. Exempelvis kom både män och kvinnor att ansöka om och erbjuda inackordering under perioden där cykeldistansen till närmaste stad ofta ingick i ansökan eller som locka. Ibland efterfrågades även cykelparkering i husköp.²⁵⁶ DN tipsade även sina läsare om längre utflykter de kunde företa utanför huvudstaden.²⁵⁷ För den med god ekonomin och tid förekom även reklam för hälso-orten Marienbad i Böhmen där cykelspår syftade till att locka gäster.²⁵⁸ Det är tydligt att cykeln hade börjat förlora sin entydiga borgerliga grupptillhörighet.

I ett fall beskrevs cyklismen som en nästintill naturlig del av människans utveckling från barn till vuxen. Efter att en tysk avhandling lagts fram om simkonstens tillbakagång reflekterade skribenten över hur simningen, likt cyklismen, var något som krävde träning och tålmod.²⁵⁹ Att cyklismen här erbjöd en mer passande parallell till förskaffad kunskap än simningen talar inte bara om den dåliga simkunskapen 1890-talets människor besatt, utan även om hur cyklismen i sig var ett utbredd fenomen – det ökande utövarantalet var alltså ett faktum. Inte heller säsong och väder hindra cyklister då det runt om året blev en alltmer bevitnad praktik i huvudstaden.²⁶⁰

²⁵⁵ "Att resa i velociped på velocipeden", *DN*, 19/1, 1895, "På velociped öfver Vettern.", *DN*, 29/3, 1895, "Stockholmspoliser på velocipedfärd.", *DN*, 19/6, 1895, "På velociped till Kristiania.", *DN*, 1/7, 1895, "En velocipedridt.", *DN*, 12/7, 1895, "Bottenhafvet rundt på velociped.", *DN*, 18/7, 1895, "Välkommen hem.", *DN*, 29/8, 1895, "På velociped till solförmörkelsen.", *DN*, 13/8, 1896, "Lång bicyclefärd", *DN*, 17/8, 1896, "Ännu en »terrible» svensk.", *DN*, 27/8, 1896, "På velociped från Kristiania", *DN*, 26/5, 1897, "Dag från dag.", *DN*, 26/6, 1897, "Dag från dag.", *DN*, 3/8, 1897, "Dag från dag.", *DN*, 9/8, 1897, "På velociped till jubileumsfestligheterna", *DN*, 16/9, 1897, "Samfundet för befrämjande af ett naturligt levnadssätt", *DN*, 25/9, 1897, "En blind velocipedist", *DN*, 28/9, 1897, "Från det mörkaste Småland", *DN*, 29/9, 1897, "Predikantens rekord.", *DN*, 9/10, 1897 & "På velociped till lasarettet", *DN*, 8/11, 1897.

²⁵⁶ "Till den 15 juli...", *DN*, 15/5, 1896, "I treflig familj", *DN*, 16/5, 1896, "En glad och hurtig flicka", *DN*, 21/5, 1896, "Inackordering", *DN*, 18/6, 1896, "Inackordering önskas", *DN*, 26/6, 1896, "Husegare! 1st April", *DN*, 30/3, 1897, "För sommaren", *DN*, 26/4, 1897, "Vid saltsjön för bättre herrar", *DN*, 29/4, 1897, "Bättre herrar och damer", *DN*, 18/5, 1897, "Ungherrar", *DN*, 22/5, 1897 & "Sommarnöje", *DN*, 1/6, 1897.

²⁵⁷ "Utflygter från Stockholm.", *DN*, 15/6, 1896.

²⁵⁸ "Marienbad, verldskurort", *DN*, 21/4, 1896.

²⁵⁹ "Om djurens och meniskans simkonst.", *DN*, 20/8, 1897.

²⁶⁰ "Påskhelgen.", *DN*, 16/4, 1895, "Velocipederna komma allt mer i bruk", *DN*, 8/5, 1895 & "Julen.", *DN*, 27/12, 1895, "Vindpusten som sockerbagare.", *DN*, 13/5, 1897 & "En qväll på Norrmalmstorg", *DN*, 8/9, 1897.

Som tidigare delkapitel anmärkt var Europas monarker ofta hjulryttare. Något som inte skiljde sig under denna period. I dagspressen kunde den ryska kejsarens resa till Köpenhamn följas, där cykelturer var en del av hans vistelse. Det skrevs om den svenska kronprinsen Gustav V och hans fru Victoria av Badens cykelturer kring Hörningsholm och Mörkö samt prinsessan Ingeborgs cykellektioner.²⁶¹ Från utlandet rapporterades även att Oscar Wilde företagit ett flertal cykelresor med sina vänner och att John Rockefeller införskaffat sig 24 cyklar för eget bruk.²⁶² Återigen kontrasterades detta med en tiggares utflykt, något som denna gång inte skapade samma poetiska rubriker som de gjort året innan.²⁶³ Celebriteter var dock inte ensamma på sadeln längre. Cyklismen symboliska innebörd kom att långsamt att förändras med spridningen. Det som tidigare varit en exklusiv, excentrisk och manlig aktivitet hade bara på ett par år blivit en vardaglig företeelse bland ett flertal samhällsgrupper. Under perioden 1893 till 1894 skyntades detta skifte men kom nu att bli en uttalad del av cyklismens upplevdhet.

I en artikel 1897 uttrycktes tydligt den skiftade bilden i några korta meningar. Skribenten var förfärad över att behöva beblanda sig med folkmassan på vägen: ”Kan jag ej få åka, går jag till fots. Något aristokratiskt skall det vara – spårvagn och velociped verkar plebs”.²⁶⁴ Ensam var han inte om denna åsikt. I en respons till en tidigare artikel, där SAVK:s medlemmars yrke och kön uppräknades, var skribenten tydlig med att anmärka att även de högsta av samhällets klasser var cyklister. Även om artikeln var skämtsam – då den menade att delar av delar av monarkin, kultursverige, delar av prästerskapet och slutligen djungelns konung i form av cirkuslejonet var cyklister – var det tydligt att en spänning fanns kring cyklismens klasstillhörighet.²⁶⁵ Förteckningen av cykelklubbens medlemmar visade dock att produktionsklassen knappast kunde ses som majoritet, snarare var yrkesrollerna främst relaterade till lönearbete inom kontor och hantverk. Av de 760 medlemmar räknades 321 som affärsmän och affärsbiträden, 91 uppgavs vara hantverkare, 46 ingenjörer och 46 statstjänstemän. Resterande medlemmar utgjordes av militärer, studenter, hovtjänstemän, lagmän, bankmän och journalister. Av de 91 kvinnor som var delaktiga i klubben var ungefär hälften ogifta.²⁶⁶ Trots detta kan man tala om cykeln som ett klassneutralt objekt till upplevdhet. I respons till en fransk debatt om det cyklande prästerskapet verkligen kunde ses

²⁶¹ ”Förnäma bicykelåkare.” *DN*, 18/9, 1896, ”Kronprinsen”, *DN*, 18/8, 1897 & ”Prinsessan Ingeborg åker velociped”, *DN*, 9/10 1897.

²⁶² ”En velocipedegare”, *DN*, 20/4, 1897 & ”Oscar Wilde”, *DN*, 1/6, 1897.

²⁶³ ”En luffare på velociped”, *DN*, 4/9, 1895.

²⁶⁴ ”En ny ”ringlinie”.”, *DN*, 21/10, 1897.

²⁶⁵ ”Hvilka åka velociped?”, *DN*, 1/11, 1897 & ”Julen på hofvet.”, *DN*, 27/12, 1897.

²⁶⁶ ”Hvilka åka velociped?”, *DN*, 15/10, 1897.

som värdigt, talade skribenten om hur detta var en ickefråga i svensk kontext. Vidare ansåg personen bakom artikeln att om en aktivitet skulle anses vara värdig utefter ens yrkesroll var det kontextbundet. Alla hade tillåtelse att cykla i Sverige, frågan vara bara om de gjorde detta på ett sätt som reflekterade deras socioekonomiska ställning.²⁶⁷ Debatten kring cykelns socioekonomiska innebörd kan förstås ur ett socialt perspektiv, dock ska man förstå debatten i samband med de ekonomiska förändringarna. Att frågan blev aktuellt 1897, då artiklar kring symbolskiftet skrevs, samspelade även med en ekonomisk utvecklingen som följdes i pressen.

Under 1897 publicerades fyra artiklar om cykelns internationella prisutveckling och dess kommande effekter på den svenska marknaden. I juli 1897 började ryktet spridas att den växande produktion påbörjat konkurrensbaserade prisnedsättningar i USA. Samma prisfall beskrevs även ske i England och Tyskland. I en uppföljande artikel spekulerades att prisfallet i England främst skett då en kvinnlig och välbeställd marknad nu mättats. Produktionen hade främst baserats på en hypotiserad köparökning vilket lett till de överfulla inventarierna.²⁶⁸ I oktober spekulerades det att priset skulle bara på några månader halveras. När inköpskatalogerna för 1898 publicerades i november beskrevs priset, på 250 kr till 350 kr för en god cykel, som oförändrat.²⁶⁹ Huruvida priset sjönk så drastiskt som 50% är en annan fråga som lämnas till senare forskning.

Perioden 1895 till 1897 är därmed en tidpunkt då cyklismens symboliska innebörd synligt fluktuerade inom dagspressen. Detta var resultatet av ett ökat utövande bland olika socioekonomiska grupper och den spekulerad prisnedsättningen som onekligen skulle göra cykeln ännu mer tillgänglig för alla samhällsskikt. De cyklister som nu även förde sig fram på gatorna var inte alla dygdiga och ordningsamma. Huruvida de bakom cykelstölderna och den vårdslösa cyklismen ska förstås som tillhörande olika klasser är tvetydigt. Onekligen påvisade deras handlande att de inte levde upp till det borgerliga samhällsidealet. Eftersom cykeln inte längre förstärkte det högre skiktets grupptillhörighet inom de vardagliga offentliga platserna kunde den inte i samma utsträckning bli en entydig symbol. Dess användning var nu allt för spridd för att nå en entydigt upplevdhet som borgerlig. Som konsekvens togs praktiken till andra platser där dess symbolik kunde återupprättas.

Harmoniskt utövande

Sporten utgjorde fortfarande ett betydande inslag i rapporteringen av cyklism under 1895 men tävlingsscenen för cyklism relativt förminskad. Endast tre tävlingar rapporterades, två i

²⁶⁷ "Ett värdigt uppförande", *DN*, 26/11, 1897.

²⁶⁸ "Priset på velocipeder", *DN*, 10/7, 1897 & "Prisfallet på velocipedmarknaden.", *DN*, 16/7, 1897.

²⁶⁹ "Velocipederna bli billigare.", *DN*, 26/10, 1897 & "Prisen och modellerna", *DN*, 27/11, 1897.

Stockholm samt en internationell i Oslo där de danska cyklisterna ska ha visat sig långt överlägsna både svenskarna och norrmännen.²⁷⁰ En form av trötthet verkar framgå kring de etablerade formerna av tävling. Bland annat utfördes tävlan mot häst, skridskoåkare, sparkstöttingen samt lokomotiv. Från utlandet lockade även en ny form av cykelpolo och en grupp svenskar på sexhjulning.²⁷¹ Märkbart dock var att man vill se tävlan. Industripalatset i Stockholm hade under årets vintermånader erbjudit inomhus lokal för träning och under septembermånaderna skapades en provisorisk park på Stockholms Tivoli. En idrottspark med cykeltävlingsmöjligheter efterfrågades 1895 i huvudstaden vilket kom att verkställas i slutet av året.²⁷² Idrottsparken kom efter byggnationsförseningar att invigas året därefter och blev en central plats för såväl tävlings- som underhållningscyklism. 1896 kom, i samband med parkens öppning, ett mindre uppsving för cykelsporten då sju olika tävlingar förekom. Förutom de tävlingar som hölls i idrottsparken kom rapporter om tävlingar i Jönköping och Malmö.²⁷³ 1897 sågs ett rejält uppsving då flera tävlingar rapporterades runtom i landet. Återigen var fokuset för aktiviteten huvudstaden men även Göteborg, Uppsala och Västerås uppmärksammades som startpunkter för distanstävlingar till Stockholm.²⁷⁴ Idrottsparken i Stockholm blev en utmärkande plats för det sena 1890-talets cyklism. Även om den påvisar att rapporteringen antog en mer lokal dimension alltefter cyklismens normalisering belyser den hur cyklismen möjliggjorde kontaktyta mellan kvinnor och män.

Hjulförbundet höll sig relativt tyst; det enda evenemang de företog var en utflykt i samband med deras årsmöte.²⁷⁵ Idrottsparken i Stockholm kom att bli en del av SAVK:s verksamhet, något som även kan ha bidragit till deras ökade medlemsantal. Även om de inte enbart nyttjade parken förblev den central för klubbens fortsatta aktivitet, något

²⁷⁰ "Stockholms amatörförenings velocipedtäflingar", *DN*, 29/7, 1895, "Mästerskapstäflingar på velociped", *DN*, 26/8, 1895, "Danskarne slå norrmännen.", *DN*, 27/8, 1895 & "Velocipedtäflan", *DN*, 2/9, 1895.

²⁷¹ "Velociped mot sparkstötting", *DN*, 11/3, 1895, "Andersens saga i Göteborg.", *DN*, 1/5, 1895, "Kapplöpning mellan velociped- och skridskoåkare.", *DN*, 9/12, 1895, "Bollspel - på velociped", *DN*, 11/12, 1895, "En ovanlig kapplöpning", *DN*, 7/7, 1896, "Velociped contra häst.", *DN*, 18/4, 1896, "»The terrible swede« och lokomotivet", *DN*, 19/5, 1896 & "Texas Jack i Idrottsparken.", *DN*, 7/7, 1897.

²⁷² "Industripalatset", *DN*, 12/1, 1895, "En stor idrottspark", *DN*, 11/4, 1895, "Stockholms Tivoli", *DN*, 5/8, 1895 & "Aktiebolaget Idrottsparken", *DN*, 5/12, 1895.

²⁷³ "Velocipedtäflingen Jönköping-Stockholm", *DN*, 15/6, 1896, "Landbruksmötet i Malmö.", *DN*, 27/6, 1896, "Velocipedtäflingen Jönköping-Stockholm.", *DN*, 6/7, 1896, "Distansridt på velociped", *DN*, 14/7, "Idrottstäflingar.", *DN*, 27/7, "1896, Sverges »Champion«", *DN*, 10/8, 1896, "Idrottsparken", *DN*, 8/9, 1896 & "Velocipedtäflingar", *DN*, 26/9, 1896.

²⁷⁴ "Schnitzeljagt på velociped", *DN*, 28/9, 1895, "Velocipedtäflingen Göteborg – Stockholm", *DN*, 28/6, 1897, "Svenska velocipedister contra danska.", *DN*, 30/6, 1897, "Velocipedtäflingarna", *DN*, 16/7, 1897, "Gårdagens velocipedtäflingar", *DN*, 17/7, 1897, "Idrottstidningen.", *DN*, 19/7, 1897, "Distansridt pr velociped.", *DN*, 28/7, 1897, "Idrottstidningen.", *DN*, 9/8, 1897, "Idrottstidningen.", *DN*, 16/8, 1897, "Idrottstidningen.", *DN*, 24/8, 1897, "Veloci-", *DN*, 26/8, 1897, "Velocipedtäflingarna", *DN*, 1/9, 1897 & "Idrottstidningen.", *DN*, 6/9, 1897.

²⁷⁵ "Svenska hjulförbundets", *DN*, 8/8, 1895, "Svenska hjulförbundets årsmöte.", *DN*, 19/8, 1895, "Svenska hjulförbundet", *DN*, 26/2, 1896, "Svenska hjulförbundet", *DN*, 4/6, 1897 & "Idrott.", *DN*, 12/10, 1897.

som inte endast innefattade sportutövande. Vid invigningen i augusti hölls en internationell tävling mellan de nordiska länderna men även en parad och föreläsningar om cyklismens historia.²⁷⁶ Året därefter var ett reguljärt evenemang den så kallade "velociped-corson".²⁷⁷ SAVK anförde ofta i samband med corson olika typer av tillställningar såsom fackeltåg och tävling. Vid ett annat tillfälle bjöds det på en uppvisning där 32 damer och herrar från cykelklubben uppträdde iklädda helvit. Andra tillställningar inkluderades även såsom kadriljdans och elektriska ljusshower. Evenemangen hyllades, en skribent skrev efter den andra uppvisningen att inte endast cyklister borde delta utan alla stadens invånare för att bevittna den trevliga sociala tillställningen. En senare artikel gick noggrant in på ett av Idrottsparkens evenemang. Efter att ha bevittnat en cykeltävling, vilket skribenten inte ansåg ha någon estetisk lockelse, blev han extatisk i sin rapportering av velociped-corson. I den beskrev han hur män och kvinnor av alla storlekar rört sig längs corso-banan. Alla kvinnliga deltagare beskrevs som eleganta, något många av männen tydligen saknade i sitt utövande. Östberg ska enligt utsagan ha varit evenemangets kung då han utan ansträngning cyklade mellan damerna för att socialisera.²⁷⁸ Parken användes således flitigt för både sociala evenemang och tävling.²⁷⁹ Underhållningen företogs inte endast i idrottsparkens nya sociala tillställningar. Ett flertal cirkusuppvisningar på andra platser utspelade sig även under perioden.²⁸⁰ Cykelcorson illustrerade dock hur cyklismens borgerligt kodade aspekter flyttades från de kaotiska gatornas upplevdhet. Både sporten och de sociala evenemangen hade en tydlig socioekonomisk prägel. Aktiviteten i sig var inte nödvändigtvis fokuset längre, snarare var utövarens elegans, kontroll och modeenlighet nu det viktiga.

En hel del komik kom även att fästa sig vid hur kvinnan nu kanske blivit en mer passionerad cyklist än mannen. Ett av skämtet som publicerades handlade om hur en man uttryckte sin vilja att göra en kvinna till den lyckligaste i världen. Kvinnan svarade då att hon var osäker på om hennes far skulle tillåta mannen att ge henne en cykel. En annan artikel

²⁷⁶ "Idrottsparken", *DN*, 7/9, 1896, "Idrottsparken. Som man kunde vänta", *DN*, 12/9, 1896, "Idrottsparken", *DN*, 14/9, 1896, "Stockholms allmänna velocipedklubb", *DN*, 30/9, 1896, "Stockholms allmänna velocipedklubb", *DN*, 3/10, 1896, "Stockholms allmänna velocipedklubb", *DN*, 5/10, 1897 & "En schnitzeljagt pr velociped.", *DN*, 7/10, 1897.

²⁷⁷ Korsor, eller corso, är en sydeuropeisk tradition vilket definieras som en promenadtyp förknippad med tillställningar såsom karnevaler. Hur akten i praktiken utfördes på cykeln är stundtals tvetydigt men Idrottsparken kom att bli förknippad med aktiviteten. SOAB, *Korso*, 1937, https://www.saob.se/artikel/?unik=K_2421-0105.9ARL [Hämtad 18/4-2024].

²⁷⁸ "Velocipedtävling i Idrottsparken", *DN*, 28/5, 1897, "Göteborg – Stockholm", *DN*, 23/6, 1897, "Idrottsparkens velociped-corso", *DN*, 3/9, 1897, "Velocipedisternas hyllning till prins Carl", *DN*, 8/9, 1897 & "I idrottsparken", *DN*, 25/10, 1897.

²⁷⁹ "Gårdagens idrottstävlingar.", *DN*, 21/6, 1897 & "Velocipedtävling i Idrottsparken.", *DN*, 30/10, 1897.

²⁸⁰ "Amatörföreställningar i cirkus.", *DN*, 8/4, 1895, "Velocipedfesterna på cirkus", *DN*, 13/4, 1895 & "En "elefant-cirkus"", *DN*, 19/12, 1895.

vittnar om hur en dam hängt sin cykel i källaren vilket resulterat i att en råttan blivit fast på ett av hjulen – Råttans vikt hade satt hjulet i snurr varpå det agerade som ett hamsterhjul. Spänningen mellan könen blev stundtals tydlig genom dessa skämtsamma inlägg. En skämt handlade om en kvinna som tagit otaliga cykellektioner endast för att närma sig de manliga lärarna. Även om två av dessa var harmlösa hade det sistnämnda skämtet en subtil underton som alluderade till den promiskuösa kvinnliga cyklisten.²⁸¹ Forskningen visar att den kvinnliga cyklisten ofta sexualiserades. Att hon i ensamhet sökt sig ut lockade inte bara blickar utan även misstankar. Om hennes färder var lustande efter förbjuden frukt eller en önskan om rörelsefrihet var tvetydigt. Kvinnan ansågs tillhöra det privata, hennes offentliga uppvisning på cykeln kopplades således med mindre eftertanke till det förbjudna och ett moraliskt förfall.²⁸² I Frankrike kunde kvinnan stämplas som osedlig om hon bevittna det manliga sportutövandet. Trots hennes passivitet som åskådare sexualiserades hon onekligen. Dauncey menar att franska och utländska arbetarklasskvinnor redan under 1860-talet deltog i den franska sporten. I dessa fall var de publika spektaklen menade att kommersiellt objektifiera femininitet och emancipation²⁸³ Att skämtet var en reaktion på ett tilltagande antal kvinnliga cyklister råder ingen tvekan om. Deras deltagande bröt uppenbarligen rumsliga konventioner även om det var i en sluten tillställning såsom en cykelskola. Cyklismen krävde dock uppenbarligen skolning, något männen under velociped-corson i Idrottsparken illustrerat.

Under perioden uppkom två cykelskolor i Stockholm. Cykeltillverkaren Humbers och Östbergs egen skola. Östbergs skola bör förstås som lyckad, då skolan från och med 1895 var vanligt förekommande i pressen. Skolan riktade sig till både damer och herrar och företogs inomhus där cyklisterna inte riskerade att skada andra eller bli objekt för pinsamma olyckor.²⁸⁴ Vad Östberg senare kom att lära ut kan vi få en inblick i genom hans bok Hjulridt. Vidare pekar cykelskolorna på under vilka omständigheter cyklismen accepterades i den offentliga miljön. En nybörjare skulle undvika att bli en del av den vardagliga cyklismens upplevdhet, detta var något reserverat för de med kunskap och elegans. När det kom till könförhållandet inom cyklism ska det stundvis förstås som ett harmoniskt samspel mellan könen.

²⁸¹ "Läraktig.", *DN*, 31/7, 1896, "'Veckan'", *DN*, 3/10, 1896, "Råttan och velocipeden", *DN*, 10/6, 1897 & "Modernt afslag.", *DN*, 22/10, 1897.

²⁸² A. Ekstrom, 2010, s. 86-89.

²⁸³ H. Dauncey, 2012, s. 37-39.

²⁸⁴ "A.Obelins", *DN*, 26/4, 1897, "Velocipedskola", *DN*, 2/12, 1895, "Velociped-skola.", *DN*, 16/3, 1896, "En velocipedskola", *DN*, 5/3, 1897, Östbergsvelocipedskola, *DN*, 8/3, 1897 & "Undervisning i velocipedåkning", *DN*, 28/8, 1897

Detta kan förstås i samband med det ökande utövandet för båda könen men även då det blev ett socialt verktyg för kontakten mellan dem. Platserna där könen deltog var fortfarande ytterst kodade, sporten förblev en manlig företeelse. Men att könsneutrala sociala arenor nu växt fram var tydligt.

Östbergs andra handbok

Som redogjordes i förgående periodiseringskapitel var familjen Östberg en central del av den svenska cyklismen. Östbergs cykelskolverksamhet 1895 har stundtals setts som hans största bidrag till svensk cyklism, trots att fadern J.W. Östberg även höll i skola för Michuax-cyklar. Skolan var först belägen på Regeringsgatan i Stockholm men kom sedan att förflyttas till Idrottsparken.²⁸⁵ Östberg var inte ensam om att bedriva utbildningsverksamhet, något han själv poängterar i *Hjulridt*. Som tidigare nämnts grundade tillverkaren Humber en cykelskola och 1898 kom även Bergstrands att öppna en.²⁸⁶ Oavsett om skolan drog publik är det onekligt att Östberg var en auktoritativ röst inom cyklism. Skolan i sig förstärkte även den kunskap han själv publicerade, då den med största sannolikhet användes i verksamheten.

Trots att stora delar av *Hjulridt* i princip överförts från *Den moderna velocipeden och dess ryttare* finns det betydande skillnader.²⁸⁷ Östberg öppnar boken med en kort förklaring kring varför han redan tre år efter den senaste publikationen reviderat sitt verk. Enligt Östberg själv fick hans första verk god respons av såväl publik som kritiker. Syftet med återpubliceringen är att han erhållit ny erfarenhet i det han menar var ”arbetet i hjulsportens tjänst”.²⁸⁸ Cyklismen hade gått från en het samhällsdebatt till en uttalad vardaglig aktivitet under de tre år som separerade böckerna. Dock särskiljer sig Östbergs verk inte markant när det gäller de praktiker han förespråkade 1894, snarare ska boken ses som ett försök till att återetablera cyklismens borgerliga prägel.

Detta kommer tydligt till uttryck genom det nya kapitlet ”Velocipedens införande i Sverige”. Här beskrivs fordonets inträdde i den svenska kontexten, något Östberg hävdar redan var en normalitet vid 1869 till 1870 men sedan föll ur allmänhetens intresse.²⁸⁹ Detta går sedan över till kapitlet ”Hjulsportens uppgift” där Östberg följer utvecklingen från föregående kapitel. 1890-talets tidiga cyklister var enligt honom i princip synonyma med sporten, mer specifikt kappritten. När cykeln förflyttades till de öppna offentliga platserna var

²⁸⁵ G. Ekström, 2004, s. 34, J. Fasth, 2016.

²⁸⁶ F. Nilsson, 2014 s. 21.

²⁸⁷ Framför allt är de lagar, inköps-, teknik- och skötsel tips Östberg ger i princip de samma. Språkligt förekommer en vis variation men de centrala budskapen kan förstås som oförändrade.

²⁸⁸ A. Östberg, 1897, s. 7.

²⁸⁹ Ibid, s. 28-37.

hjulryttarna alltför besatta av fart och elegansen åsidosattes. Östberg menade att tidningarnas påtryckningar ska ha manat fram nummerplåtslagen. Huruvida lagstiftningen åtgärdade problemet var Östberg tveksam till men det möjliggjorde i alla fall en separation och bestraffning av vårdslösa cyklister. Östberg menade även att nummerplåtarna haft en annan effekt: de möjliggjorde förlöjligande av cyklisterna från det lägre samhällsskiktet, något som dock inte var långvarigt.²⁹⁰ Östberg hade alltså inte släppt lagen som individualiserat cyklisterna och gjort den tidigare enhetliga symboliken diffus och spretig.

Östberg ansåg dock inte att den klass-neutrala cyklismen var negativ. Snarare var det med stolthet han påpekade att folk från alla samhällsskikt hade tagit till sig aktiviteten. Östberg argumenterade för att cyklismens förtjänster var tätt sammanlänkade med samtidens arbetsformer och som ett socialt redskap. Det var ett kommunikationsmedel men även en form av tillflykt från den stillasittande livsstilen. Vidare menade Östberg att de finare kvinnorna som tidigare underhållit sig genom solitära aktiviteter – såsom läsning, målning och läderplastik – nu hade en aktivitet som var lika social som hälsobringande. För både de stillasittande kontorsarbetarna och de ensamma damerna var cyklismen ett sätt att visa upp sin självskolade dygd och elegans. Något Östberg menade allt för få cyklister faktiskt gjorde, något som resulterat i en dyster syn senast han besökt Valhallavägen.²⁹¹ Östberg höll därmed fast vid att praktiken krävde en viss borgerlig kutym, något som definierades genom kläder och utförande.

Detta illustreras tydligt genom kapitlen ”Gentlemanryttaren” och ”Damer på velociped”. Dessa kapitel fokuserad främst på hur nybörjaren kunde utveckla sina kompetenser för att göra cyklismen till mer än ett färdredskap. Även om tekniska aspekter som rätt kalibrerade cyklar krävdes för nybörjarens förbättring var detta främst en fråga om bemästrande av den egna kroppen och olika platsers rörelsemönster. Kroppen skulle förbli så statiskt som möjligt förutom fotledsrörelsen som skulle vara mjuk och nått på pedalen. För kvinnan var det tydligt att kläder spelade en större roll. I jämförelse med Östbergs bok från 1894 framkommer en liberalare syn på kvinnans utstyrsel. Att kvinnan och hennes kropp blev synlig var inte oproblematiskt men till skillnad från tre år tidigare ansåg nu Östberg att byxor tillsammans med mer formanpassade kjolar var ett gott alternativ för den kvinnliga ryttaren.²⁹²

Klädseln var dock viktig för båda könen. Män menade dock Östberg, klädde sig sällan ordentligt, till skillnad från kvinnor som ofta höll sig modeenliga. Medan kvinnor

²⁹⁰ A. Östberg, 1897, s. 38-39.

²⁹¹ Ibid, s. 40-42. (Citat hämtat från s. 42).

²⁹² Ibid, s. 86-93, 96-100, 148,150-153.

främst gavs råd på olika klädesplagg verkar inte Östberg ha sett något problematiskt med den kvinnliga ryttaren förutom deras okunskap i själva utövandet. En av Östbergs kritiker mot männen definierade han som ett ”framletande ur garderobens innersta gömslen”. Trots att många cyklister, som Östberg påpekar, strosade genom städerna iklädda fina kostymer försämrades utstyrseln när de gav sig ut på cykeltur. Östberg hypotiserade att detta främst hade att göra med den sportsliga kodning som cyklismen erhållit. Det fanns därför ingen riktigt anledning till att en vardagstur inte kunde ske i en elegant cykelkostym. De slitna kläderna var acceptabla för sportsmännen och nybörjaren som riskerade att ramla – men en erfaren icke-sportande cyklist skulle klä sig elegant i en matchande kostym anpassad efter årstiden.²⁹³ Att kläderna haft en inverkan på bilden av den kvinnliga cyklisten är väldokumenterat. Modets utveckling var även en drivande faktor bakom det kvinnliga intresset. Kläderna antog även en mer liberal form i samband med akten, vilket även lockade de borgerliga och emancipatoriskt lagda kvinnorna.²⁹⁴ Östbergs fortsatta argumentation för klädkoder och ett formaliserande av den manliga cyklistens utövande är talande för den svajande symboliska innebörd praktiken nu befann sig i. Östberg sökte att upprätta en tydligare koppling mellan cyklist och de samtida idealen utanför sportens arenor. Något som skapade visuella säregenheter som kunde förmedla ryttarens sociala status.

Skillnaderna mellan Östbergs böcker är alltså främst märkbart i frågor om klass och visuell bundenhet till den vardagliga offentliga platsen. Dessa krävde enligt Östberg en proper klädsel, något han inte återfann i sin omgivning med undantag för de kvinnliga utövarna. Att den kvinnliga klädseln i mindre utsträckning frigjordes och uppskattades av Östberg talar för hur kvinnligt mode genomgick en stor förändring snabbt under 1890-talet. Den glädje han fann i att samtliga samhällsskikt nu börjat cykla ställs i skarp kontrast till det faktum att hans ideala cyklist var en mode-, och därmed även en ekonomisk, fråga. Mycket av Östbergs andra bok är alltså paradoxal. Han avskydde de trasor och den oeleganta stilen som blivit alltmer förekommande och som onekligen var ett resultat av den ökade cyklismen bland de lägre samhällsskikten. Även om han menade att detta kunde förfinas verkar han blind för den ekonomiska faktorn som detta involverade.

Sammanfattande diskussion: En tvetydig grupptillhörighet 1895–1897

Ett stort prisfall på velocipeder torde nu vara förestående, sedan den nya Pope-velocipeden [...] sändts ut i den amerikanska marknaden. Den nya velocipeden [...] kostar ännu så länge

²⁹³ A. Östberg, 1897, s. 104-108 & 150-155.

²⁹⁴ A. Ekström, 2010, s. 77-85

*125 dollar (omkring 450kr), men blir snart mycket billigare, enär tolf andra amerikanska firmor börjar tillverkningen af den samma före årets slut.*²⁹⁵

Ebert har illustrerat att den nederländska cyklismens starka och centraliserade klubbar möjliggjorde att cykeln blev präglade av en bredare nationalism. I kontrast resulterade motsättningarna mellan arbetarklubben och dess borgerliga motsvarigheter en kamp om objektets innebörd i Tyskland.²⁹⁶ Ytterst få länder lyckades kring sekelskiftet att uppnå denna klasslösa enighet kring praktiken. Både borgerskapet och arbetarklassen njöt av cyklism, men de platser där de utövade aktiviteten splittrade praktiken.²⁹⁷ I svensk forskning har dessa särskiljningar även tagit form. Ibland sågs utövandet som ett direkt hot och ett moraliskt förfall bland arbetare, men dess nytta erkändes även stundtals. Som Hilborn illustrerar kodades bruket efter personens socioekonomiska ställning. Om det var i arbetet var det ett underlättande verktyg, utanför detta var det dock ett borgerligt fritidsnöje.²⁹⁸ Denna diversifiering av cyklismen symboliska innebörd blir tydligt märkbar mellan 1895 och 1897 då det blossade upp till debatt. Trots att aspekter såsom arbete, brottslighet och lösdriveri redan var en del av cyklismen under tidigare perioder kom det nu att artikuleras genom dagspressen hur det förändrat praktikens prägel. Även om lägre skikt inte brukade cykeln i samma utsträckning var det tydligt att deras utövande förändrade praktikens och objektets upplevdhet på de vardagliga offentliga platserna. Medan den borgerliga rumsligheten fortfarande befästes genom monarkers tydliga kärlek till cyklismen stod den i kontrast till det vardagliga bruket av det lägre samhällsskiktet. Likväl kom stölderna och brottsligheten att försvåra särskiljandet av de laglydiga cyklisterna bortom sportens platser och kungliga resor. Östbergs bok vittnar även om en alltmer diversifierad skara cyklistar. Hans positivitet till detta framstår dock som paradoxal. I hans mening skulle aktiviteten formas efter de samtida idealen men även kunna utövas av samtliga samhällslager. Om det inte endast var den moraliska borgerligheten som nu skulle cykla hur skulle de utmärka sig själv? Hur skulle de påvisa att de inte tillhörde den kroppsarbetande, omoraliska och potentiellt kriminella hjulryttarskaran. Östberg förslog klädseln men problematiken var långt bortom utstyrsel. Objektets upplevdhet var kopplad till samtiden socioekonomiska hierarkins skillnadsgörning.

Platserna där cyklism företagits segregerades onekligen efter kön. Medan sporten var manlig tilläts kvinnan bitvis in i den offentliga miljön om hon upprätthöll ett

²⁹⁵ ”Velocipederna bli billigare.”, 20/1, *DN*, 1894.

²⁹⁶ A.K. Ebert, 2004, s. 360-361.

²⁹⁷ H. Dauncey, s. 17 & 37-39, P. Delhey & S. Knuts, 2012, s. 1945-1948 & 1956, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 172-173, T. Männistö-Funk, 2015, 744-755.

²⁹⁸ A. Ekström, 2010 s. 40, A.L. Nilsson, 2014, s. 31-34, E. Hilborn, 2018, s. 30.

borgerligt dekorum.²⁹⁹ Forskning har även visat att klubbarna till stor del kunde utesluta folk på socioekonomiska grunder. I Nordamerika hade somliga inte råd med avgifterna som krävdes för att få tävla. Många män var därför tvungna att göra detta illegalt på gatorna för att kunna visa upp sin maskulinitet.³⁰⁰ I Frankrike var perioden innan 1890-talet liknande, flera uteslöts från klubbarna av ekonomiska anledningar. Dock blev klubbmedlemskapet alltmer tillgänglig under 1890-talet i samband med prisfall på cykeln i sig.³⁰¹ I Sverige kan detta även ses med Malmö velocipedklubb där avgift betalades och nya tillskott till klubben behövde godkännas av andra medlemmar innan de fick tillträde.³⁰² Att de allmänt vardagliga offentliga platserna blev en uppsamlingszon för vårdslös och mindre moraliska ryttare är inte konstigt. Materialet visar dock att den alltmer diversifierad socioekonomisk upplevdhet av cyklismen drev de som ämnade att visa sin status genom praktiken till publika men slutna arenor.

Att cyklismens platstillhörighet delades efter klass finns underlag för i forskningen. Detta har blivit tydlig i relation till sekelskiftets sportcyklism. I ett flertal länder blev touringcyklism synonym med arbetarklassens utövande medan den traditionell tävlingscyklism förblev borgerlig.³⁰³ I andra fall, såsom i Belgien, kodades vissa specifika gator och parker som borgerliga. När arbetarna cyklade genom dessa uppstod stundtals konflikt mellan grupperna.³⁰⁴ ”De mest upprivna bilderna beskrev en plats som behärskades av de [...] okontrollerade, och där själva närvaron av de lägre klasserna var ett ständigt hot” skriver Ekström i en diskussion om cyklismen som stadens möjliga moraliska och medicinska räddare.³⁰⁵ Även om Östbergs texter talar för denna samhörighetsbild är det tydligt att de finare cyklisterna aktivt sökte sig bort från öppet tillgängliga platser i syfte att ta avstånd från den klasslösa cyklismen. Det var tydligt genom olyckorna och brottsligheten att cyklismen knappast var en symbol och verktyg för det borgerliga idealet, snarare hade den bidragit till den alltmer kaotiska öppna offentligheten. Att specifika klasskodade platser trädde fram var alltså ett resultat av en temporal- och social process. Om de finare cyklisterna nu ville praktisera och utstråla de ideal de önskade efterleva sökte de sig nu från de kontexter där praktiken förknippades med kaos och brottslighet. Det var platser där relationen mellan man och kvinna kunde bevakas i en form av panoptikon och ordning kunde inrättas. Skolorna, de sociala evenemangen och tävlingarna var nu scener för den traditionella, ideala och borgerliga

²⁹⁹ H. Dauncey, 2012, s. 36-42, 56, A. Ekström, 2010, s. 77-113, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 157-163.

³⁰⁰ A. Ekström, 63-112, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 161-163.

³⁰¹ H. Dauncey, 2012, s. 22 & 45.

³⁰² A.L. Nilsson, 2014, s. 31.

³⁰³ T.A. Carstensen, & A.K. Ebert, 2012, s. 33-34.

³⁰⁴ P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1956.

³⁰⁵ A. Ekström, 2010, s. 121.

cyklismen. Östberg var säkerligen mycket nöjd med skolorna, corson och viss mån sporten där de dygdiga ryttarna kunde visa upp sin elegans, kultiverade smak och styrka. Men han hyste även ett paradoxalt förakt för cyklisterna utanför dessa tillställningar.

Praktiken under 1895 till 1897 genomgick det som kan förstås som en klass- och platsbunden uppdelning. De öppna offentligt ytornas cyklism företogs nu av en mer diversifierad socioekonomisk grupp. I ett försök att bibehålla cyklismens borgerliga prägel konstruerades därför slutna platser där det samtida idealet tydligt kunde präglade praktiken. Detta ska främst förstås som en form av förhandling av platser och dess rumsligheter. Medan cyklismen tidigare varit entydig med borgerlighet, och därmed likställd med dygd, förlorade den symbolismen i samband med en ökad koppling till kriminalitet och kroppsarbete. Den hälsosamma, moraliskt förbättrande och finkulturella sporten som under 1890-talets tidiga år definierat cyklismens upplevdhet var nu endast en beståndsdel av praktiken som helhet.

Cyklister och cyklismer: 1898–1899

Cyklismen under de sista två åren av 1890-talet var en kulmination av de tidigare rapporterade åren. Den definierades inte längre genom entydiga platser, rumsligheter eller brukare. Cyklismen placerades nu i en allt bredare kontext av ekonomi, internationell handel och turism. Inhemska problem såsom cykelstölder och vårdslöshet utgjorde fortfarande en märkbar del av rapporteringen: den nu vardagliga cyklismen är svår att följa, den överskuggades alltid av dess problematiska aspekter. Trots detta finns det tydliga bevis på att cyklismen nu var allmänhetens, något den lyckades bli kort före bilens ankomst.

Gamla och nya utmaningar

Det nordiska klimatet höll många cyklister borta från gatorna under vintern, detta är främst märkbart genom vintermagasinering som rapporterades under 1898 till 1899. Praktiken hade dock pågått sedan 1895 då den första reklamen för vintermagasineringen publicerades.³⁰⁶ Under både 1898 och 1899 deltog flera olika bolag och individer i magasineringen av fordonet: Aktiebolaget Amerikanska Velocipeddepôten Blomberg & Co., Generalagentur för Dion-Boutons & Aktiebolaget Bröderna Langborg för att nämna ett fåtal.³⁰⁷ I januari 1899 skrevs en

³⁰⁶ "1,000 velocipeder", *DN*, 13/9, 1895, "Velocipedegare!", *DN*, 13/9, 1897, "Velocipeder", *DN*, 8/11, 1897 & "Magasinering", *DN*, 27/11, 1897.

³⁰⁷ "Velocipeder mottagas för vinterförvar.", *DN*, 30/9, 1898, "Stookholm, Velociped-Inkvartering, Karlaplan 4.", *DN*, 11/10, 1898, "Arvid Schubert, Fabr. -A.-B., Centralpalatset", *DN*, 12/10, 1898, "Aktiebolaget Amerikanska Velocipeddepôten Blomberg & Co.", *DN*, 20/10, 1898, "För vinterförvaring emottages alla slags Velocipeder", *DN*, 22/10, 1898, "Generalagentur för Dion-Boutons", *DN*, 29/10, 1898, "Aktiebolaget Amerikanska Velociped-Depôten Blomberg & C:o.", *DN*, 1/11, 1899 "Svenska Cykelbörsen", *DN*, 5/11, 1899 & "Aktiebolaget K.E. Frykberg.", *DN*, 7/12, 1899.

artikel om pantsättningen av cyklar som dramatiskt ökat under vintermånaderna 1898. Totalt hade 3724 cyklar lämnats till Stockholms pantbanker under vintern 1898.³⁰⁸ En summa som motsvarade 15% till 18% av antalet i Stockholms stad under perioden.³⁰⁹ Svenskar, till skillnad från danskarna över sundet, cyklade inte i samma utsträckning under vintern. Danskarna framstod som övermänskliga och beundransvärda då det rapporterats att vintercyklismen skulle vara mycket hälsosam. Fredrik Nilsson menar att det var en gränsbyggande jämförelse, ett sätt att skillnadsgöra den andre.³¹⁰ Skillnadsgörandet i det här sammanhanget förstås genom de två symboliska signaler informationen skickade ut. Statistiken kan ha signalerat att människor som inte hade plats i sina hem eller råd att magasinera sina cyklar nu pantsatte dem över vintern. Den kan även signalerat att det var dags att göra sig redo för nästa årsmodell av cyklar från både Sverige och utlandet. Även om utländska märken förekommit på marknaden tidigare var det nu uppenbart att de svenska fabrikererna hade en ny tuff konkurrent, bilen.

Redan 1896 rapporterades det om bilens hastiga frammarsch på Paris gator. Skribenten anmärkte i artikeln att cykeln på många sätt var en föregångare. Cykeln hade krävt 20 år innan den blivit ett permanent inslag i den parisiska offentligheten, något bilen lyckats bli inom loppet av ett år. När en av DN:s skribenter själv fick inbjudan, ironiskt nog av en cykelhandlare, att testa den nya tekniken på Stockholms gator 1899 uppstod reflektioner kring bilens relation till cyklism. Bilen, enligt reportern, stod i många avseenden på cyklismens axlar. Fordonet erbjöd möjligtvis en behagligare resa men var fortfarande långsammare än cyklisterna. Förtjänsterna var dock att djuren accepterade bilens framfart, då kreaturen redan vant sig vid cyklisterna. Cykelhandlaren som bjudit journalisten på bilturen kom sedermera att åtalas för en tidigare bilfärd, vilket kan ses som början av en ny inordningsprocess. Åklagaren i fallet yrkade på att färden brutit mot de rådande velocipedreglementen som tillämpats. Domstolen valde dock att fria i fallet, de fastslog att bilen inte kunde likställas med velocipeden.³¹¹ Bilen har visats vara ännu en av de tillflyktsorter som borgerliga cyklisterna övergick till. När det motordrivna alternativet anlände ersatt den cykeln som den nya moderna statussymbolen. Detta resulterade i att somliga cykelorganisationerna förflyttade sitt intresse

³⁰⁸ "Velocipedernas vinterkvater.", *DN*, 5/1, 1899.

³⁰⁹ Den närmaste räkningen av nummerplåtarna i Stockholm stad utfördes i september 1898 och rapporterade då att totalt 20 000 registrerade cyklar. Den närmaste 1899 gjordes i mars och uppgav att totalt 25 000 cyklar registrerats. Det är därmed svårt att ge en precis siffra för hur stor del av den totala cykelmängden pantsättningen utgjorde vintern 1898. "20, 000", *DN*, 19/9, 1898 & "25,000 velocipeder.", *DN*, 29/5, 1899.

³¹⁰ F. Nilsson, 2014, s. 15-16.

³¹¹ "Automobilismen i Paris.", *DN*, 8/12, 1896, "Automobilvagnar ej likställda med velocipeder.", *DN*, 25/4, 1899, "På automobil genom Stockholm.", *DN*, 25/4, 1899 & "I automobilomnibus.", *DN*, 6/7, 1899.

till det nya färdmedlet.³¹² Många av de europeiska klubbarna kom därför vid sekelskiftet att förlora medlemmar till de växande bilklubbarna.³¹³ I nationer såsom Nederländerna arbetade dock de starka cykelorganisationerna med det nya motorburna tillskottet för att mota infrastrukturella utmaningar.³¹⁴

Cykeln och cyklismen var till en början en statussymbol. Att den därefter förlorade denna prägel berodde inte enbart på de interna förändringarna av aktiviteten i sig. Praktiken var en del av en kommersiell och trendbunden användning som nödvändigtvis inte uppskattade praktiken som nöje. I samband med det diversifierade utövandet blev praktiken en alldaglig upplevdhet. Förmodligen kom de svenska cykelklubbarna att följa samma öde som majoriteten av de i Europa, något cykelhandlaren nya hobby talade för.

Kriminaliteten och vårdslösheten

Den vårdslösa cyklismen var föremål för rubriker. Även om tonläget fortfarande inte nådde den konfliktbenägna ton som definierat perioden 1893 till 1894, är det tydligt att detta var en bestående samhällsproblematik. Nummerplåtarna hade underlättat polisen arbete men hade ingen större effekt på cyklisterna. Smutsiga och förfalskade nummerplåtar gjorde inte saken bättre. Även om folk ansåg att lagen var undermålig påverkades den inte märkbart.³¹⁵ Den enda debatten som var någorlunda enhetlig var Uppsalas försök till att få sin nummerplåtar erkända i Stockholm. Något som nekades gång på gång.³¹⁶

Vårdslös cyklism var ett utbrett urbant problem. Under perioden skrevs åtta artiklar varav två återgav att flera cyklister dömts. Främst kvinnor, barn och äldre sågs som cyklisternas offer.³¹⁷ Brottsrubriceringen påvisar dock att cyklismen i många fall var en utbredd och allmän kunskap. Att många unga pojkar kunde cykla framstår som givet. Bland annat hade två pojkar i de lägre tonåren gett sig ut på rymmen på sina cyklar. En annan artikel anmärkte att några yngre pojkar tagit sig en tur på stulna cyklar, något som inte heller

³¹² H. Dauncey, 2012, s. 27-28, A.K. Ebert, 2004, s. 360-361, A. Ekström, 2010, s. 41, R. Holt, 1985, s. 138, G. Norcliffe, 2001, s. 35 & 37.

³¹³ T.A. Carstenssen & A.K. Ebert, 2012, s. 34, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1956.

³¹⁴ T.A. Carstenssen & A.K. Ebert, 2012, s. 34 & 36.

³¹⁵ "Krängel med velocipednumren.", *DN*, 28/7, 1898, "Velocipedfrågan.", *DN*, 9/8, 1898, "Barn på velocipeder.", *DN*, 24/9, 1898, "Håll velocipedernas nummerbrickor klara!", *DN*, 28/9, 1898 & "En vördsam vädjan till polis-myndigheten.", *DN*, 15/11, 1898, "Hr Redaktör!", *DN*, 3/4, 1899, "Läs velocipedreglementet!", *DN*, 9/6, 1899 & "Gatutrafiken.", *DN*, 4/11, 1899.

³¹⁶ "Upsala-velocipednummer gällande i Stockholm?", *DN*, 1/7, 1899, "När upsaliensarne åka velociped i Stockholm", *DN*, 12/7, 1899, "Upsalavelocipederna i Stockholm.", *DN*, 1/8, 1899 & "Upsalavelocipederna inför öfverståthållareämbetet.", *DN*, 4/8, 1899.

³¹⁷ "För velocipedryttare.", *DN*, 28/4, 1898, "Vårdslös framfart af velocipedister.", *DN*, 27/5, 1898, "Velocipedens offer", *DN*, 25/7, 1898, "Ett uppträdande på Sibyllegatan.", 26/7, 1898, "Velocipedisternas framfart.", *DN*, 9/8, 1898, "Vårdslösa velocipedryttare.", *DN*, 10/9, 1898, "En fyllerist på velociped.", *DN*, 29/4, 1899, "Velocipedisternas framfart.", *DN*, 23/6, 1899, "Åk varliga, bicykelryttare!", *DN*, 18/7, 1899 & "Vårdslös framfart.", 22/7, 1899.

presenterades som ovanlighet.³¹⁸ Även de första kvinnliga brottsliga cyklisterna rapporterades 1898. En hade i sin framfart kört på en äldre herre, något som tidningen rubricerade som en olyckshändelse. Den andra var en välklädd och alkoholpåverkad kvinna som ramlat. När polisen sedan omhändertog kvinnan gjorde hon våldsamt motstånd, något skribenter liknat vid det man ser på mentalinstitutionen.³¹⁹ Dessa var dock undantag. Kvinnors vårdslöshet kom, inte ens i samband med ovanstående fall, att rubriceras som vårdslöshet utan som olyckor. Även om kvinnor var delaktiga i olyckor utgjorde de endast en mindre part av den totala mängden olyckor.³²⁰ Det sena 1800-talets kvinnliga roll var under förändring. Hon existerade ofta mellan det som kan förstås som hora-madonna komplexet. Som Ekström uttrycker det var det en tvetydig existens mellan att vara ”offer och den som kräver offer.”³²¹ Att kvinnan förmildrades i sin vårdslösa framfart bör förstås som en sympati men även ett hån. Ett resultat av svårigheten att definiera hennes nya frihet. Kunde hon förväntas behärska både cykeln och offentligheten som hon precis börjat bruka? Men mannen kunde entydigt hållas ansvarig.

Männens olyckor producerade fortfarande artiklar. I augusti 1898 rapporterade ett olycksfallsförsäkringsbolagen att totalt 57 olyckor anmälts under sommarmånaderna.³²² Ett flertal olyckor rapporterades även direkt av DN, merparten av gångerna berörde det inte särskilt allvarliga olyckor. Krockar med droskor, kollisioner mellan cyklister och fall från cyklar resulterade sällan i några allvarliga skador.³²³ Ett fåtal olyckor resulterade dock i dödsfall. Ibland fanns det bakomliggande hälsoproblem men detta var inte alltid en faktor. I ett av dessa fall bedömdes själva vägen så undermålig att ett staket byggdes.³²⁴ Att olyckorna

³¹⁸ ”Pojkar på äfventyr.”, *DN*, 11/6, 1898, ”Ett farligt nöje.”, *DN*, 2/7, 1898, ”Velocipeder”, *DN*, 17/9, 1898, ”Vanartig ungdom.”, *DN*, 26/11, 1898 & ”Häktad 14-årig förfalskare.”, *DN*, 12/6, 1899.

³¹⁹ ”När olyckan är framme.”, *DN*, 5/7, 1898 & ”Ur en storstads nattlif.”, *DN*, 12/8, 1898

³²⁰ Totalt berörde fyra artiklar kvinnors involvering i olyckor eller brottslig cyklism. ”När olyckan är framme.”, *DN*, 5/7, 1898, ”Bums i kanalen”, *DN*, 13/5, 1898, ”Vårdslös droskkusk”, *DN*, 20/5, 1898, ”Den olyckliga velocipedutflykten på Rügen”, *DN*, 25/5, 1898, ”Ur en storstads nattlif.”, *DN*, 12/8, 1898 & ”Skadad under velocipedåkning.”, *DN*, 20/5, 1899.

³²¹ A. Ekström, 2010, s. 49-53.

³²² ”Velocipedisternas faror.”, *DN*, 3/8, 1898.

³²³ ”Bums i kanalen”, *DN*, 13/5, 1898, ”Åk försiktigt!”, *DN*, 10/6, 1898, ”Törn”, *DN*, 11/8, 1898, ”Missöde under velocipedfärd.”, *DN*, 13/8, 1898, ”Olycka vid velocipedåkning.”, *DN*, 6/12, 1898, ”Velocipedsäsongen har börjat”, *DN*, 4/4, 1899, ”Skadad under velocipedåkning.”, 20/5, 1899, ”Hertiginnans ekipage och velocipedryttaren.”, *DN*, 8/6, 1899, ”Olyckshändelse.”, *DN*, 12/6, 1899, ”En våldsam velocipedsammanstötning”, *DN*, 13/6, 1899 & ”Åter sammanstötning mellan åkdon och velocipeder.”, *DN*, 19/6, 1899, ”Pengar - eller velocipeden!”, *DN*, 16/7, 1898, ”Upptäcket på Sibyllegatan.”, *DN*, 3/8, 1898 ”Velocipedsäsongen har börjat”, *DN*, 4/4, 1899, ”Hertiginnans ekipage och velocipedryttaren.”, *DN*, 8/6, 1899, ”Olyckshändelse.”, *DN*, 12/6, 1899, ”En våldsam velocipedsammanstötning”, *DN*, 13/6, 1899, ”Åter sammanstötning mellan åkdon och velocipeder.”, *DN*, 19/6, 1899,

³²⁴ ”Döden öfverraskade dem.”, *DN*, 20/6, 1898, ”En dödsrid.”, *DN*, 5/7, 1898, ”Ett välbehöfligt skyddsräcke.”, 7/7, 1898, ”.. velocipedtörn som som medförde döden.”, *DN*, 11/7. 1898, ”Näpst ofog”, *DN*, 6/9, 1898, ”Olyckshändelsen i Idrottsparken.”, *DN*, 15/9, 1898, ”Storfurst Georgs död.”, *DN*, 16/7, 1899, ”Ihjälslagen under velocipedåkning.”, *DN*, 2/8, 1899, ”Åter ett dödsbud från Skånekriget.”, *DN*, 27/9, 1899 & ”Egendomlig olyckshändelse.”, *DN*, 22/10, 1899.

nu inte enbart var cyklisternas fel blev tydligt. 1899 är alltså året då de första infrastrukturella förändringarna på allmänna ytor skedde på grund av cyklismen enligt DN. På bara 5 år hade cykelolyckorna gått från en het debatt till ett vardagligt inslag. Inga förbud eller restriktioner åberopades dock. Människor hade helt enkelt vant sig, även om något de flesta av oss även idag nog aldrig kommer vänja oss vid är cykelstöder.

Som en artikel från 1898 och 1899 därefter anmärkte fortgick stölderna i ”oförminskad skala”.³²⁵ Stölderna framgår främst ha varit ett problem i Stockholmsområdet – något som även skulle kunna vara ett resultat av den alltmera lokala rapporteringen – men artiklar publicerades även från Göteborg, Malmö, Uppsala, Jönköping och Gävle.³²⁶ Samtliga samhällsklasser fanns representerade bland förövarna: arbetslösa, arbetare, militärer och traditionellt borgerliga yrken, såsom gravörer, kontorsarbetare och ingenjörer återfanns i rapporterna från rättsväsendet.³²⁷ Kvinnor och barn förekom men långt ifrån i samma utsträckning som de vuxna männen.³²⁸ Från Malmö uppmärksammades även att smugglare nu börjat utföra sin verksamhet på cyklar.³²⁹ Brottsligheten kring cyklismen gick därmed inte att stoppa, den likt praktiken i sig, diversifierades endast.

Det beräknades att illegalt importerade delar och cyklar årligen innebar en förlust på 100 000 kr i tullavgifter. Värre var att handeln skadade den svenska cykelindustrin.

³²⁵ Velocipedstölderna, *DN*, 25/10, 1898 & ”Velocipedtjufvarne låta ej varna sig.”, *DN*, 27/7, 1899.

³²⁶ ”För stöld af tre velocipeder.”, *DN*, 24/10, 1898, ”Förskingringarna från Jönköpings juridiska byrå.”, *DN*, 20/4, 1899, ”Unga stortjufvar.”, *DN*, 22/4, 1899, ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 3/5, 1899, ”Tysk velocipedtjuf.”, *DN*, 11/10, 1899, ”Velocipedtjufvarne”, *DN*, 11/11, 1899 & ”Häktad stortjuf i Göteborg.”, *DN*, 23/11, 1899.

³²⁷ ”Gripen velocipedtjuf”, *DN*, 30/3, 1898, ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 30/4, 1898, ”Dömde tjufvar.”, *DN*, 9/5, 1898, ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 20/5, 1898, ”En melankolisk velocipedtjuf.”, *DN*, 26/5, 1898, ”Fångad velocipedtjuf.”, *DN*, 11/6, 1898, ”Rymning och stöld”, *DN*, 22/6, 1898, ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 30/7, 1898, ”Velocipedstöld.”, *DN*, 2/8, 1898, ”Ung rymmare”, *DN*, 3/8, 1898, ”En velocipedamatör.”, *DN*, 13/8, 1898, ”Åter en velocipedtjuf.”, *DN*, 17/8, 1898, ”Dömd velocipedförstörare.”, *DN*, 25/8, 1898, ”Häktad velocipedtjufvar.”, *DN*, 30/8, 1898, ”Misstänkt för stöld.”, *DN*, 10/9, 1898, ”Stölder och förskingring”, *DN*, 17/9, 1898, ”För stöld af tre velocipeder.”, *DN*, 4/10, 1898, ”För stöld af tre velocipeder.”, *DN*, 4/10, 1899, ”Bestulna källarkunder.”, *DN*, 7/10, 1898, ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 15/10, 1898, ”För förskingring af en velociped”, *DN*, 18/10, 1898, ”För stöld af sju velocipeder.”, *DN*, 26/10, 1898, ”Dömda velocipedtjufvar.”, *DN*, 2/11, 1898, ”Dömd mot sitt nekande.”, *DN*, 22/11, 1898, ”En svensk-amerikansk äfventyrare.”, *DN*, 30/11, 1898, ”Dömd velocipedtjuf.”, *DN*, 5/12, 1898, ”Rymmare och tjuf som anger sig själf.”, *DN*, 30/12, 1898, ”Förskingring, rymning, bedrägeri.”, *DN*, 27/4, 1899, ”Storbedragare i velocipedaffärer.”, *DN*, 5/5, 1899, ”Stöld i Idrottsparken.”, *DN*, 6/5, 1899, ”Åter en velocipedtjuf.”, *DN*, 18/5, 1899, ”De skylla på hvarandra.”, *DN*, 26/6, 1899, ”Häktad velocipedtjuf.”, *DN*, 28/6, 1899, ”Misstänkt och åtalade för stöld.”, *DN*, 30/6, 1899, ”Ett par oskyldiga.”, *DN*, 30/6, 1899, ”Skinka och velociped.”, *DN*, 3/7, 1899, ”En farlig velocipedtjuf.”, *DN*, 4/7, 1899, ”Den ene upptagen den andre kvarlåten.”, *DN*, 7/7, 1899, ”Velocipedtjufvar.”, *DN*, 7/7, 1899, ”Att stjäla från kamrater”, *DN*, 13/7, 1899, ”Gripen velocipedtjuf.”, *DN*, 22/7, 1899, ”Åter en velocipedtjuv fast.”, *DN*, 28/7, 1899, ”Angifven för bedrägeri.”, *DN*, 30/7, 1899, ”Gripen bedragare.”, *DN*, 26/8, 1899, ”Åter en velocipedtjuf fast.”, *DN*, 26/8, 1899, ”Många stölder.”, *DN*, 8/9, 1899, ”Inburat tjuvband”, *DN*, 13/9, 1899, ”Stöld och förskingring från husbonde.”, *DN*, 13/9, 1899, ”Litet om sänder”, *DN*, 26/9, 1899, ”Stölder.”, *DN*, 28/9, 1899, ”Ett »stiltigt» par”, *DN*, 25/10, 1899, ”Stöld af velociped.”, *DN*, 28/10, 1899, ”Dömd velocipedtjuf.”, *DN*, 10/11, 1899 & ”Också ett skal till att stjäla.”, *DN*, 17/11, 1899.

³²⁸ ”Den qvinliga stortjufven.”, *DN*, 22/2, 1898, ”Stölder från principal.”, *DN*, 11/11, 1898 ”Häktad 14-årig förfalskare.”, *DN*, 12/6, 1899 & ”Vanartig ungdom.”, *DN*, 26/11, 1899.

³²⁹ ”Ett »tullbedrägeri»-mål i Malmö.”, *DN*, 3/10, 1898 & ”Smugglare på velociped.”, *DN*, 5/6, 1899.

Även om stora delar av den illegala importen slutligen hamnade i huvudstaden låg problemet i kuststäderna såsom Göteborg, Malmö och Trelleborg. Slutligen ansågs ett fåtal ohederliga handlare vara skyldiga. Roten till problemet framställdes som de utländska agenterna, i synnerhet danskarna.³³⁰ Det rapporterades även att legitima handlare köpt stöldobjekt och illegala import. Problemet exemplifierades ytterligare när amerikautvandrare var på återbesök i Sverige då de ofta medförde de billigare amerikanska cyklarna.³³¹

Den brottsliga delen av cyklismen var nu också diversifierad. Vem som nu red på ett stöldgods på de öppna offentliga platserna var mer svårtytt än någonsin: även borgare kunde ovetandes ha införskaffat en illegalt importerad cykel. Brotten var visserligen vardagliga men de hade varit instrumentala i en större process. De möjliggjorde en skepticism mot alla ryttare oavsett de platser och rum de befann sig inom.

Den rullande vardagen

En stor del av cyklismen var dock oproblematiskt vardaglig, men framför allt populär. 1898 kom Östbergs skola att anställa de första kvinnliga cykelinstruktörerna. Den kom även att temporärt förflyttas till Tattersallen och sedan till Idrottsparken där den förblev. Östbergs skola var uppskattad: något som märktes genom en av DN:s skribenter som deltagit i undervisningen och var mycket nöjd med de kunskaper han lyckades förvärva. Alla var uppenbarligen inte glada över Östbergs engagemang. En man bröt sig in på skolan och skar upp träningscyklarnas hjul.³³² Östbergs skola var inte längre de enda i huvudstaden vid 1898: Aktiebolaget Bröderna Langborgs, Hugo Möllers, Obelins, Strandvägens och Tattersallens egna skola delade nu utbildningssfären med Östberg.³³³ Dessa skolor erbjöd även vissa förmåner. Hugo Möller, som även var återförsäljare, erbjöd gratis undervisning för den som köpte cykeln ”Diamant”.³³⁴ Bröderna Langborgs skola arrangerade sociala cykelritter för hälsa och klubb, något som även lockat publik då musikerna anställdes samt lokalen renoverats för åskådarläktare.³³⁵

³³⁰ ”Hur Hirschska målet kom till.”, *DN*, 26/10, 1898.

³³¹ ”Gäster från Amerika.”, *DN*, 13/6, 1898 & ”Billigt pris på velociped”, *DN*, 24/8, 1898.

³³² ”Dalakullor som instruktörer”, *DN*, 4/2, 1898, ”Östbergs velociped-skola”, *DN*, 13/4, 1898, ”Nidingsdåd”, *DN*, 5/8, 1898, ”I Tattersalls velodrom”, *DN*, 1/3, 1899, ”Östbergs Velocipedskola”, *DN*, 6/4, 1899 & ”På vinglig stråt.”, *DN*, 20/5, 1899.

³³³ ”tillkännagifvanden”, *DN*, 3/1, 1898, ”Östbergs velociped-skola.”, *DN*, 13/4, 1898, ”Fri Undervisning”, *DN*, 4/5, 1898, ”A.Obelins Velocipedskola”, *DN*, 7/5, 1898, ”A.-B. Bröderna Langborgs”, 9/11, 1898, ”Östbergs Velocipedskola”, *DN*, 6/4, 1899, ”Strandvägens Velocipeduthyrning.”, *DN*, 12/4, 1899, A.-B. ”Bröderna Langborgs”, *DN*, 23/5 & ”Tatrasalls Velodrom och Lawnteennisbana”, *DN*, 19/9, 1899.

³³⁴ ”Fri Undervisning”, *DN*, 4/5, 1898.

³³⁵ ”Helmer Langborgs Cykelskola”, *DN*, 19/4, 1898 & ”Velocipedskolorna utveckla sig.”, *DN*, 20/7, 1898.

Underhållningscyklismen förekom stundtals i dagspressen upplagor. Sociala evenemang och uppvisningar var ännu främst föremål för annonsering, några utmålade beskrivningar presenterades dock inte. Förutom den redan nämnda Tattersalens olika aktiviteter var Idrottsparkens corso, tillverkares utställningar samt cirkus- och teaterakter ett inslag i dagspressen.³³⁶ Underhållningens och sportens cyklism var nu även ett subjekt för litteratur och hemunderhållning: en julkalender skrevs om cyklismen och ett sällskapsspel ska ha tillverkats med cykelsporten som fokus.³³⁷ Likt underhållningsutövandet förblev sportcyklismen ett inslag av dagspressen men utgjorde en allt mindre del.

Under 1898 rapporterades ett flertal tävlingsevenemang. Endast fyra av dessa företogs utanför Stockholms län. Två var distansritter mellan Göteborg och Stockholm, en var en svensk-norsk tävling i Paris och den slutliga var för den långsammaste cyklisten i Hjo.³³⁸ Året därpå rapporterades endast 5 tävlingar varav tre utspelade sig i Stockholm och två i Göteborg.³³⁹ Den klubbverksamhet som utvecklades kring sporten var fortfarande aktiv men mötte motgångar. SAVK förlorade medlemmar och genomgick intern konflikt. En respekterad medlem uteslöts och fråntogs sina pokaler på grund av tidigare kriminell aktivitet, något som vände originalmedlemmar mot styrelsen. Trots detta lyckades ändå klubben få igenom en allmän infrastrukturell förändring i Stockholm då en annonspelare flyttades på klubbens förfrågan från en cykelgata.³⁴⁰ Under 1898 grundades även den första cykelklubben med en tydlig arbetarklasslinje vid namn Stockholms Arbetarvelocipedklubb.³⁴¹ Anne-Lis Nilsson bekräftar att tävlingsengagemanget vid sekelskiftes slut i princip var utdött inom Malmö

³³⁶ "Humber-velocipeder 1898.", *DN*, 9/4, 1898, "Velocipedutställning i Turist- och sportpaviljongen", *DN*, 23/4, 1898, "Berns' specialitetsföreställningar", *DN*, 5/5, 1898, "Idrottsparken.", *DN*, 9/9, 1898, "Idrottsparken. Stor Illuminations-fest", *DN*, 14/9, 1898, "Stockholms Tattersall.", *DN*, 5/11, 1898, "Cirque du Nord.", *DN*, 24/1, 1899, "Humberts utställningar", *DN*, 6/4, 1899, "Vårsåsongen i Idrottsparken", *DN*, 8/5, 1899, "Vår-Fest i Idrottsparken", *DN*, 24/5, 1899, "Idrottsparkens kostymfest", 9/9, 1899 & "Idrott är hälsa!", *DN*, 3/11, 1899.

³³⁷ "Sportspelet.", *DN*, 15/12, 1898, "Barnböcker.", *DN*, 17/12, 1898 & "Julkalendrar.", *DN*, 22/12, 1898.

³³⁸ "Vid sommarsåsongens början.", *DN*, 17/5, 1898, "Bicykleri.", *DN*, 23/5, 1898, "Velocipedtäflingen Stockholm - Göteborg.", *DN*, 26/5, 1898, "Idrott.", *DN*, 14/6, 1898, "Idrott.", *DN*, 18/6, 1898, "Den stora velocipedridten.", *DN*, 27/6, 1898, "Idrott.", *DN*, 28/6, 1898, "Idrott.", *DN*, 1/7, 1898, "Velocipedtäflingar i afton.", *DN*, 5/7, 1898, "Velocipedtäfling.", *DN*, 7/7, 1898, "Idrott.", *DN*, 20/7, 1898, "Idrott.", 27/7, 1898, "Idrott.", *DN*, 28/7, 1898, "Snigellöppning", *DN*, 4/8, 1898, "Stora velocipedtäflingar å Idrottsparkens cementbana", *DN*, 8/8, 1898, "Velocipedtäflingar vid elektriskt ljus.", *DN*, 9/8, 1898, "Idrott.", *DN*, 13/8, 1898, "»Pacening» vid velocipedtäflingar.", *DN*, 23/8, 1898, "Idrott.", *DN*, 5/9, 1898, "Idrottsparken.", *DN*, 30/9, 1898 & "Velocipedtäflingar.", *DN*, 3/10, 1898.

³³⁹ "Velocipedtäflingar i Göteborg.", *DN*, 19/5, 1899, "Vårkapplöpningen i Stookholm.", *DN*, 19/5, 1899, "Tattersalls andra schnitzeljakt", *DN*, 4/6, 1899, "Velocipedtäflingar", *DN*, 3/7, 1899 & "Velocipedtäflingar.", *DN*, 25/9, 1899.

³⁴⁰ I uppräknningen av Stockholms velocipedklubb från 1897 framgick att klubben hade 760 medlemmar. 1898 rapporterades denna siffra vara 650. "Hvilka åka velociped?", *DN*, 15/10, 1897, "Velocipedklubbens årsfest", *DN*, 7/2, 1898, "Stockholms Allmänna Velocipedklubb", *DN*, 28/2, 1898, "Annonspelaren och hjulryttarne.", *DN*, 19/4, 1899, "Hjulryttarpassagen klar.", *DN*, 10/5, 1899 & "Schism inom Stockholms velociped värld eller", *DN*, 31/7, 1899.

³⁴¹ "Velocipeden » i agitationens tjänst.", *DN*, 11/6, 1898.

velocipedklubb³⁴² något som även verkar vara fallet för SAVK. Sportens upplevdhet som i början av 1890-talet hade haft total dominans över praktiken försvann alltså med tiden. Bilen och den förlorade statusen praktiken tidigare haft innebar att dess hängivnaste utövare nu lämnade dess tidigare entydiga sammanhang. Det samma kan sägas om reseskildringarna.

Under perioden 1898 till 1899 rapporterades ett fåtal reseskildringar. Resorna var alltid av det längre slaget, om den nu inte företogs av en intresseväckande person. Prins Eugen som vid ett tillfälle även räddat drunknande flickor under en av de längre turerna han genomförde under perioden.³⁴³ En annan färd som rapporterades var mellan Stockholm och Oslo som företagits av två norska studenter.³⁴⁴ Utöver studenterna och Prins Eugen hade även en känd sportsman, Kapten Gedde, företagit en längre resa kring Medelhavet vilket han intervjuades om.³⁴⁵ Trots den minskade rapporteringen anmärkte Svenska Turistförening 1899 att majoriteten av utlandsresorna nu utfördes på sadeln. Tullen erbjöd nu även cyklar till de turister som ankom till landet.³⁴⁶ Detta kan även förstås som ett resultat av Europas turistkongress som 1898 lyckades avskaffa tullavgiften för cykeln då den ansågs hämma den internationella turismen.³⁴⁷ Att cyklismen nu var sammanlänkad med turismen var tydligt, ett flertal tågagnar importerades som speciellt anpassats för cyklar för att frakta fordonen över landet. I ett brev från Dalarö hade över 500 personer tagit sig till orten för att semestra. DN publicerade även tips för destinationer på Utö och runt om Södermanland som var perfekta för sommarturer.³⁴⁸ Resorna förlorade i vis mån sitt nyhetsvärde: de hade tidigare erbjudit en inblick i människans möjligheter att bemästrande natur och teknik, något som Svenska Turistföreningen visade vara en alldaglig företeelse.

Artiklar om cyklande militär och polis fångade fortfarande intresse. Det rapporterades exempelvis om en polisjakt på cykel och i två artiklar skrevs om militärens cykelordonnanser. Polisen ska ha förbättrat sin cykel-verksamhet genom att placera kårens detektiver på fordonet.³⁴⁹ Fem andra artiklar följde cyklismen som en del av arbetet: yrken

³⁴² A.L. Nilsson, 2014, s. 37.

³⁴³ ”Raskt handladt.”, *DN*, 5/7, 1898, ”Prins Eugen”, *DN*, 22/8, 1898, ”Prins Eugen”, 23/8, 1898, ”Prins Eugen”, *DN*, 22/6, 1899 & Prins Eugen”, *DN*, 2/7, 1899.

³⁴⁴ ”På velociped från Kristiania”, *DN*, 16/5, 1898.

³⁴⁵ ”På Långfärd.”, *DN*, 16/5, 1899, & ”Trehundra mil på velociped.”, *DN*, 2/8, 1899.

³⁴⁶ ”Velociped i turistväsendets tjänst.”, *DN*, 15/3, 1898, ”Småtullarne.”, *DN*, 29/3, 1898 & ”Svenska turistföreningens rabattkonventioner.”, *DN*, 7/6, 1899.

³⁴⁷ ”Tullfrågor.”, *DN*, 19/4, 1898, ”Gårdagens gemensamma voteringar.”, *DN*, 5/5, 1898, ”Turistföreningarnas andra kongress”, *DN*, 10/8, 1898, ”Tullar och underslef.”, *DN*, 29/9, 1898 & ”Tullunderslef vid velocipedimport.”, *DN*, 19/10, 1898

³⁴⁸ ”Dalaröbref”, *DN*, 13/7, 1898, ”28 järnvägsagnar velocipeder.”, *DN*, 9/1, 1899, ”På Utö.”, *DN*, 18/5, 1899 & ”Från nunnetrakterna.”, *DN*, 6/6, 1899.

³⁴⁹ ”Velocipedordonnanser och infanteri”, *DN*, 15/1, 1898, ”Velocipeden i polismännens tjänst.”, *DN*, 10/6, ”Detektiverna på velocipeder”, *DN*, 1/6, 1899 & ”Fälttjänstövningarna i Skåne.”, *DN*, 29/8, 1899

som nämndes var postverket, gatusoparna, brandkåren, byggnadsnämnden och begravningsentreprenörer. De fyra första av dessa hade ansökt om budget för sina tjänstemän, något de vid byggnadsnämnden nekades. I det sista fallet beskrevs hur den småländska liktransporten nu utfördes på cykel, något som journalisten bakom artikeln fann märkvärdigt.³⁵⁰ En annan förekommande inblick går att återfinna i de jobbannonser som publicerades. Även om yrkesrollen inte alltid specificeras var det tydligt att yngre pojkar och män i somliga fall förväntades kunna cykla för att kunna utöva arbeten.³⁵¹ Cyklism relaterat till arbete utgjorde inte den enda delen av den vardagliga cyklismen. Inackorderingar och husförsäljningar inkluderade stundtals cykeldistansen in till stad i annonsens beskrivning.³⁵² Samåkningsförfrågningar började även bli en del av annonserna.³⁵³ Även semesterorter försökte att locka kunder genom att inkludera möjligheterna till cyklism som en försäljningstaktik.³⁵⁴

I Stockholm, där nummerplåtsantalet fortfarande rapporterades, anmärktes det i september 1898 att 20 000 cyklar nu registrerats hos polisen. I juli, då den sista publicerade räkningen 1899 publicerades, hade detta antal stigit till 27 599. Bara över Djurgårdsbron rapporterades det att över 4500 cyklister färdades dagligen.³⁵⁵ En stor del av dessa var nu även kvinnor. I en artikel bekräftade DN att ungefär var tredje cyklist i Stockholm nu var kvinna, vilket då skulle motsvarat lite cirka 9200 ryttarna. Den yngsta ryttarinnan ska ha varit en flicka på 7 år, vilket beryktades vara den yngsta i huvudstaden.³⁵⁶ Sammanlagt utgjorde det totala antalet cyklister lite över 9 % av huvudstadens befolkning.³⁵⁷ Trots att inget faktiskt prisfall verkar ha inträffat fortsatte tidningen hypotisera om när detta skulle bli aktuellt i Sverige.³⁵⁸

Att cykeln nu var spridd till en större mängd människor är oförnekligt. Den hade dock i processen förlorat sin förmåga att ha ett entydigt hem. Den förlorade sin

³⁵⁰ "Man kör lik på velociped - i Småland", *DN*, 15/1, 1898, "Gatusopare på velociped", *DN*, 13/7, 1898, "Hjulande brandsläckare.", *DN*, 12/11, 1898, "Postverkets velocipeder.", *DN*, 1/6, 1899 & "I velocipedtider.", *DN*, 27/9, 1899.

³⁵¹ "Provision.", *DN*, 28/2, 1898, "En ung man...", *DN*, 27/5, 1898 & "En Gosse", 5/10, 1899.

³⁵² "En ung flicka...", *DN*, 6/5, 1898, "Sommarnöje.", *DN*, 3/6, 1898, "Sommarnöjel!", *DN*, 11/5, 1898, "God inackordering", *DN*, 15/6, 1898, "En ung flicka...", *DN*, 21/6, 1898, "En liten, ensam, treflig Byggnad", *DN*, 23/6, 1898, "Bildad flicka", *DN*, 13/4, 1899, "Inackordering", *DN*, 13/7, 1899 & "God inackordering", *DN*, 8/8, 1899.

³⁵³ "Ressällskap.", *DN*, 11/5, 1898, "Ressällskap", *DN*, 3/6, 1898, "En ung Man söker", *DN*, 7/9, 1899 & "Cyklister!", *DN*, 17/6, 1899.

³⁵⁴ "Å Lidingön.", *DN*, 14/7, 1899.

³⁵⁵ "20, 000.", *DN*, 19/9, 1898, "Det bicykelåkande Stockholm.", *DN*, 15/5, 1899 & "Velocipedraseriet.", *DN*, 3/7, 1899.

³⁵⁶ "De kvinnliga velocipedisternas antal", *DN*, 14/5, 1898 & "Stockholms yngsta bicyklist.", *DN*, 1/7, 1898.

³⁵⁷ Den relativa befolkningsmängden i Stockholm med flytt- och födelsenetto låg på 300 629 mellan perioden 1895 - 1900. Orts Historia, *Stockholms befolkningsutveckling 1570-1995*, u.å.

³⁵⁸ "Velocipedpriset i fallande.", *DN*, 9/6, 1898.

platsbundenhet och inneboende rumslighet genom en diversifierad upplevdhet. Medan tidigare perioders artiklar hade en relativt god spridning i det geografiska anseendet kretsade nu majoriteten av rapporteringen kring staden där tidningen hade hemvist. För att nå dagspressen sidor krävdes nu mer av cyklisten. Ryttarens kön och klasstillhörighet var nu så pass banalt att endast monarker, extraordinära prestationer och brottslighet uppmärksammades. Självfallet finns det undantag till denna regel såsom rapporteringen om militärens velocipedordonnanser, men detta hörde till ovanligheter.

Bloms handbok, den neutrala cyklismen

Blom är den av handboksskribenterna vars bakgrund är relativt otydlig. Tillskillnad från Tisell och Östberg har Blom sällan varit intressant för den svenska forskningen om cyklism. Något som även skiljer Bloms verk från de tidigare är dess längd. Den information vi har om Blom är att han ska varit boktryckare med hemort i Gävle och att han bedrev ett aktiebolag. Hans bror ska ha varit ägaren till det boktryckeri som handboken släpptes genom.³⁵⁹

Boken har ett omfång på 59 sidor text men merparten utgörs av en redogörelse för alla Gävles nummerplåtar. Av denna nummerplåts uppräknings framgår att totalt 4200 registrerats varav 100 var företagsägda i staden och dess närområde.³⁶⁰ Att Blom gjort detta är förvånande då H. Hildebrand och H. Hultberg försökte göra ett liknande register för Stockholm. Detta register – som även skulle publiceras i en handbok – godkändes dock inte av polisen.³⁶¹ Resterande del av boken kan delas upp i två delar: en där kunskap kring cyklismen förmedlas medan den andra mer abstrakt närmar sig cykeln som ett symboliskt objekt. I den förstnämnda kategorin återfinns skötseltips, de platser där cyklism tilläts, signaleringsregler och en reseguide mellan Gävle, Uppsala och Falun. I den andra undersöks cykelns historia, cykelns samtida spridning och huruvida termen velociped eller bicykel är det korrekta för fortskaffningsmedlet.³⁶² På många sätt är Bloms framställning av cyklismen illustrativ för den förändrade synen på praktiken. I jämförelse med de tidigare handböckerna

³⁵⁹ Geni, Skärgård, K.E., *John Lincoln Alexander Blom*, 26/4, 2022, <https://www.geni.com/people/John-Linkolin-Alexander-Blom/6000000084258264143> [Hämtad 28/4, 2024], Riksarkivet, *Blom, Karl Gustaf Emil*, u.å., https://sok.riksarkivet.se/?Ort=S%C3%B6dert%C3%A4lje+stad&AvanceradSok=True&tab=post&page=13&FacettFilter=ort_facet%24Sverige%2FG%C3%A4vleborgs+1%C3%A4n%2FG%C3%A4vle+kommun%2FG%C3%A4vle+Heliga+Trefaldighets+f%C3%B6rsamling%3A&postid=Folk_123385883 [Hämtad 28/4, 2024], Strandbergs Mynthandel & Aktiesamlare AB, Em. *Bloms AB, C. G.*, <https://strandbergsmynt.se/aktiebrev/em-bloms-ab-c-g> [Hämtad 28/4, 2024].

³⁶⁰ C.G. Em. Blom, 1899, s. 17-52.

³⁶¹ Hildebrand och Hultberg kom sedan att överklaga domen. DN tog även dessas parti då tidningen ansåg att Polis agerat mot offentlighetsprincipen och tryckfrihetsförordningen. Huruvida handboken till slut släpptes är tvetydigt då varken någon Hildebrand eller Hultberg ska ha släppt en bok om cyklar mellan 1899 och 1910. ”Velocipederna och tryckfrihetsförordningen.”, *DN*, 28/7, 1899, ”De anteckningar rörande velocipeder.”, *DN*, 16/11, 1899 & ”Offentlighet för kommunala handlingar.”, *DN*, 18/11, 1899.

³⁶² C.G. Em. Blom, 1899.

uppmärksammas inte cykelmotståndare, korrekt klädsel eller beteende. Verket påvisar en alltmer värdeneutral cyklism, de barriärer som förr hindrat somliga samhällsgrupper från att delta hade nu fallit.

Den konkreta kunskapssektionen innehåller enklare tips: att säkra och olja maskinens delar, att skydda den vid regnigt väder och se till att däcken var hela och tillräckligt pumpade var de korta råd som gavs. Det signalsystem som föreslogs var – i jämförelse med vår nutida – komplicerat. Blom menade att alla signaler ska framgå genom ringklockan eller tutan cykeln var försedd med. Intervaller mellan signaler skulle meddela cyklistens kommande rörelser såsom svängar, men även längre meddelanden som hälsningar och nödsignaler. Bloms signalsystemet var lånat från telegrafens värld och utövades av de franska cykelklubbarna, något han även gissade skulle bli objekt för svensk lag. Genom att tillämpa dessa regler menade Blom att cyklism i princip kunde utövas var som helst, om det inte var uttalat förbjudet. Cyklisten rekommenderades ändå att anpassa sin ritt efter omgivningen. Befolkade gator, kurvor och platser med djur skulle alltid beträdas med försiktighet, något som kunde kräva att cyklisten klev ur sadeln.³⁶³ Reseguiden som medföljde mellan Gävle, Uppsala och Falun påvisade cykelns icke existerande platsbundenhet. Blom ansåg att en av cykelns största förtjänster var förmågan att kunna stanna när det passade ryttaren: något den ”ångpustande hästen”, det vill säga lokomotivet, inte tillät. Vägarna in till stan, som ofta var trafikerade enligt Blom, var endast hinder vid regn men och inget en erfaren ryttare skulle stoppas av. Likaså var torg, gator, industriområden, gårdar, landsvägar och skog öppna för den med styrkan och lusten att uppleva Mellansveriges flora, fauna och metropoler.³⁶⁴ Enligt Blom existerade inte längre några hinder förutom den egna personens inställning till cyklismen. Något han själv ansåg fortfarande utgjorde ett problem.

I den historiska överblick Blom förmedlar framgår ett tydligt utvecklingsnarrativ. Blom uppmanar läsaren att bejaka den hastiga utveckling som skett. Även om cykeln antagit flera olika former var nu säkerhetscykeln dominerande. Blom åberopade, likt sina föregångare, det internationella narrativet. Även om den franska Michuax-cykeln beskrivs som den första är det tydligt att det var en multinationell utveckling där tyska, engelska och amerikanska tillverkare i samspel hade att drivit cykeln till dess fulländade stadie.³⁶⁵ Blom såg, likt Tisell och Östberg, fortfarande cyklismens sportsliga betingning som ett symboliskt hinder – något som dock var en mindre barriär i jämförelse med de

³⁶³ Ibid, s. 5-7 & 11-12.

³⁶⁴ Ibid, s. 53-59. (Citat hämtat från s. 54).

³⁶⁵ C.G. Em. Blom, 1899, s. 1-4.

ekonomiska, geografiska och de legala aspekterna. Blom menade att den svenska befolkningens mindre köpkraft, det kalla klimatet och myndigheternas restriktiva bestämmelser förhindrat praktiken att få ett stort genomslag. Trots detta påpekade Blom att över 16 procent av befolkningen i Gävle och dess närområde ägde en cykel, något han menar utgjorde ett ”vackert antal i jämfördt med andra städer.”³⁶⁶ Trots detta talar Bloms introduktion för att sportsprägelns nu var obsolet. Det som främst stoppade ens vilja till cyklismen nu var viljan och personlig ekonomi.

I förordet till boken påpekar Blom att boken i sig är bisarr, boken riktade sig trots allt till en redan frälst publik. Snarare än att lära ut grunderna i cyklism sökte Blom att skapa en förståelse mellan cyklister. Inspirerad av klubbarnas verksamhet, där regler länge funnits etablerade, sökte nu Blom att skapa ett regelverk mellan de vardagliga cyklisterna. Således riktade sig Blom till både ”velocipedåkande damer och herrar” utan att göra någon vidare distinktion mellan dessa tidigare kontrasterande grupperna.³⁶⁷ Bloms handbok är intressant då den markerar ett tydligt slut på cykeln som ett genus- eller klasskodat objekt. Även om detta säkerligen inte representerade samtliga samhällsmedlemmars åsikt är det ett faktum att cykeln aldrig kunde återgå till en entydig upplevdhet. Att tidigare handböcker placerade ett bredare fokus på uppdelningen talar därmed för att cyklismen nu förts in i det vardagliga utrymmet för samtliga delar av allmänheten.

Sammanfattande diskussion: Individualiseringens kollektivitet 1898–1899

*Huru många velocipedister det finns på jorden, denna fråga besvarade ingenjör Ernesto Mancini nyligen i en artikel [...] Antalet velocipedåkare i hela världen torde ej alltför lågt kunna uppskattas till 10 millioner. Om nu af dessa blott hälften en fridag [...] tillryggalägger 20 km [...] blir resultatet en sammanlagd distans som är 2,500 gånger jordens omkrets.*³⁶⁸

Hur bör man då tolka de sista åren innan 1900-talet rullade in? Var cykeln nu demokratiserad och användes den av samtliga samhällsgrupper? Denna studie pekar på att cyklismen som praktik vid 1890-talets slut var diversifierad men knappast allmänhetens företeelse i mer än upplevdhet. Aktiviteten hade inte längre förmågan att locka blickar, den tillhörde offentlighetens ouppmärksammade banaliteter. För att bryta detta krävdes alltså mer konkreta normbrott av ryttaren. En förhastad slutsats hade därmed varit att se utövandets under seklets slut som heterogent till klass och kön.

³⁶⁶ Ibid, s. 8-10. (Citat hämtat från s. 10)

³⁶⁷ Ibid, Förord.

³⁶⁸ ”Huru många velocipedister det finnas på jorden,” *DN*, 13/8, 1898.

Den tidigare forskningen är tydlig med att cyklismen som praktik inte utövades av massorna förrän efter övergången till 1900-talet. En större del av befolkningen hade en ekonomisk möjlighet att köpa en cykel vid sekelskiftet, men ett utbrett och diversifierat utövande var det långt ifrån. Studien, liksom tidigare forskning, har visat att trots brukarnas märkbara homogenitet förekom ett mångfaldigt utövande: men cyklismen ska inte förstås som vardagligt i samma mening som idag. Det var en materialaktivitet, något som fortfarande innebar att de med god ekonomisk ställning var de huvudsakliga ryttarna.³⁶⁹ Trots detta förekom allt mindre rapportering av de tidigare borgerligt definierade delarna av praktiken – såsom den manskodade sporten där de nu även hade motståndare från det lägre samhällsskiktet. Visserligen hade en marknad skapats för de finare cyklisterna genom cykelskolorna och de sociala tillställningarna, en dessa kontrasteras till lika stor del mot de arbetande cyklisterna och de omoraliska brottslingarna. Bloms argument att cykeln nu främst hindrades av klimat, ekonomisk tillgänglighet och legala hinder talar inte endast för praktikens klasslösa symbolik utan även för dess ickebinära genuskodning.

Det ska inte tolkas som att kvinnor nu kunde företa färder bäst de ville, något den tidigare forskningen är tydlig med. Den borgerliga kvinnan hade fortfarande skyldigheter knutet till sitt kön, något cyklismen i sig inte förändrade.³⁷⁰ Visserligen hade hon nu fått, det som då var, nya kläder och hon kunde ta sina första tramp ut i det allmänna: men ska detta förstås som att hennes medborgerliga situation radikalt förbättrades? Forskning har menat att cyklismen som en emanciperande aktivitet bör ses med skepticism. Kvinnan må ha haft större möjligheter än innan till val av skrud och sammanhang, men att cyklismen skulle varit en drivande faktor bakom denna förändring är tveksamt.³⁷¹ Kvinnor utgjorde inte en utmärkande aspekt av rapporteringen om man inte räknar de olycksbenägna och brottsliga tillskotten under perioden. Att dessa även besparades brottsrubriceringen är intressant då det pekar på könet som en förmildrande omständighet. Hon kunde inte hjälpa att hennes svaga kropp inte var byggd för att kontrollera stålhästen, hennes utövande var dock inte anmärkningsvärt. Onekligen var kvinnor en allt större del av de cyklister som nu färdades, något som resulterat i cyklismens nu odefinierade könstillhörighet.

Cyklismen var nu en mångfacetterad upplevdhet. Där den tidigare varit synonym med de manliga sportens arenor och parens öppna landskap hade praktiken under 1890-talets gång antagit alltför många betydelser för att erhålla en entydig symbolik.

³⁶⁹ H. Dauncey, 2012, s. 16, P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1955-1956, A.K. Ebert, 2004, s. 360, G. Norcliffe, 2001, s. 209.

³⁷⁰ A. Ekström, 2010, s. 44-126.

³⁷¹ A.K. Ebert, 2010, s. 4-44, E. Hilborn, 2018, s. 21-22 & 28-30, G. Norcliffe, 2001, s.203-204.

Praktiken förlorade genom denna process förmågan att väcka uppmärksamhet genom endast klass och kön. Att cykeln skulle ha haft en emancipatorisk effekt eller symbolism framstår därmed inte som en vedertagen samtida åsikt. Om ryttaren sökte uppmärksamhet genom utövandet krävdes tydliga brott mot etablerade rumsligheter såsom stöld, vårdslöshet och uppseendeväckande beteende. Dessa praktiker bröt således mot en redan förhandlad och etablerad inordning av cyklismen i de vardagliga öppna platserna, det vill säga lagen. Det är således intressant att Blom, även om han erkänner praktikens nu vida spridning, menade att lagen i sig hindrade cyklismen. Även om lagen under dess samtid ansågs likställa alla ryttare och begränsa deras rörelsefrihet, var lagen i sig individualiserande och krävdes för tillträdet i den öppna offentligheten.

Cykeln har setts som ett medel för att konstruera gruppstillhörigheter. Såsom den sportande borgerliga mannen och den eleganta progressiva kvinnan.³⁷² Ekström påpekar att cyklismen i 1800-talets Sverige blev ett verktyg för det nya sökande efter den egna självdefinieringen.³⁷³ Men, att kunna särskilja och identifiera icke önskade element inom gruppen av cyklister var också en nödvändighet.³⁷⁴ Paradoxalt nog krävde cyklismens inordning i offentligheten en hyperindividualisering, något som vid tillämpningen menades tillskriva brottsliga misstankar till samtliga hjulryttare. Bloms bedjande rop till cyklisterna att hitta en gemenskap bör ses som ett rop bland ett oliksinnt folkhav att ena sig, trots att de nu delats under lag. Lagarna som tillämpades särskilde därmed var enskild individ och krävde att cyklismen frångick en enhetlig symbolisk upplevdhet. Nummerregisteringen är här ytterst talande. Plåtarna var ett sätt att oavsett plats, rumslighet, kön eller klass avgöra vem som var en dålig cyklist. Endast individen kunde således ställas till svars för sina handlingar. Om alla nu var unika individer var även alla lika, vilket resulterade i att enskilda ryttare kunde hållas ansvarig. Att man tillhörde en större samhällsgrupp blev således mindre relevant än den egna individen när man begav sig på cykeltur i slutet av sekelskiftet. Cyklismen kunde inte entydigt sägas vara ämnad för sport, vardagligt bruk, underhållning, arbete eller resor utan alla av dessa. Dess symboliska värde krävde således erodering för att tillträda de allmänna öppna platserna oavsett dess geografi eller abstraktion.

³⁷² H. Dauncey, 2012, s. 42, A.K. Ebert, 2004, s. 347, A.K. Ebert, 2010, s. 30 & 42-44, E. Hilborn, 2018, s. 15, P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 172-173, T. Männistö-Funk, 2011, s. 753.

³⁷³ A. Ekström, 2010, s. 36-38.

³⁷⁴ P. Delheye & S. Knuts, 2012, s. 1949.

Cyklismens resor mellan platser och rum

Undersökningen har sökt svar på frågan om hur cyklismen blev en del av den allmänna miljön i 1890-talets Sverige. Resultatet visar att cyklismens upplevdhet långsamt förändrades i samband med det diversifierade utövandet. Cyklismen och cyklisten besatt i början av perioden en relativt entydig symbolik, över tid blev utövandet och dess brukare alltmer mångtydiga. Det som till en början var en borgerlig sport kom att bli en alltmer vardaglig aktivitet. Uppmärksamhet kring praktiken var kopplad till dess divergens inom det platsbundna sammanhang den befann sig inom. När den trädde in i nya och öppna vardagliga platser uppstod problem och konflikt vilket krävde omförhandling av utövandet i sig. Trots kollisionerna, som både metaforiskt och fysiskt skedde, kom cyklismen allteftersom att bli en del av normaliteten. Att praktiken inordnades i samhället var således en fråga om vana, igenkänning och diversifiering. Cyklismen blev allt eftersom en mångtydig banalitet genom arbete, vardagligt bruk, resor, sport och underhållnings evenemang, dess innebörd blev med tidens gång obeskrivligt mångtydig. Den kunde inte längre väcka bredare förundran eller nedvärderande, den blev ett neutralt inslag i den vardagliga miljön. Detta gällde även cyklisten i sig. Till en början var kön det som främst delade aktivitetens utövande. Allt eftersom kom den socioekonomiska statusen kopplad till cyklisten att resultera i en tydlig schism mellan de platser där praktiken utövades. I samband med att cyklismens upplevdhet blev heterogen förlorade den möjligheten att utmärka sig. Kön och social status kom med tiden att bli en icke-fråga för dess utövande. Det brott mot ordningen som detta till en början var kom att bli accepterat – med undantag för den kriminalitet hjulryttarna stundtals framkallade och var del av. Detta innebar att gatorna nu krävde andra symboliska verktyg för sociala gruppering. Om de tidiga och välbärgade utövarnas mål var att framstå som excentriker måste de onekligen ha slutat cykla och börjat köra bil vid sekelskiftet. Cyklismen var till en början ett medel för att performativt visa upp sociala status, en förmåga den på nio år förlorade. Att flera försök gjordes för att separera cyklisterna talar för den rumsliga klasshierarkins oavbrutna förhandling. Allt eftersom gruppen blev heterogenerare, till både kön och socioekonomisk tillhörighet, uppstod ett sökande efter nya sätt att särskilja de grupper som delade intresset.

Avslutande diskussion

Cyklismen och cyklisten var bundna till sin samtid. Praktiken var en förlängning av de ideal som under perioden förändrades. Hur könen och klasserna på ett ideologiskt plan skiljde sig från varandra är nog utforskat. Praktiken har därmed ofta haft en överstående symbolism:

emancipation, modernitet och nationalitet är alla olika former av ideal som präglat utövandet som en visuell och offentlig praktik.³⁷⁵ Ekström menar att ”användningen av velocipeden måste förstås som kommunikation i flera betydelser än rumslig förflyttning [...] bruket [...] var ett led i skapandet av individuella och kollektiva identiteter”.³⁷⁶ Denna studie har dock påvisat att det är den rumsliga förflyttningen som möjliggör idealens, eller rumsligheternas, förhandling och grupptillhörighetens förmedling.

Rum är enligt Lefebvre de sociala strukturer som uttrycker sig genom vårt rörelsemönster, våra förutfattade meningar om ordning och de symboliska värden vi utfärdar till ting i vår omgivning. Dessa är under konstant förhandling, de är dynamiska och förändras efter mänskligt handlande.³⁷⁷ I studien har dessa bundits till två av Agnews definitioner av platser, en konceptuell och en abstrakt.³⁷⁸ Genom att närma sig utövande och dess platsbundenhet blir individer autonoma och fysiska. De får möjlighet att söka sig till tillhörigheter genom användning av den materiella världen. Då individer konstant interagerar med platser har det även synliggjorts hur rörelse är en del av rumslighet. Cyklismens rum konstruerades för att symboliskt representera en samhällsgrupp, något dess upplevdhet vid sekelskiftet inte längre kunde reflektera. Med det sagt har begreppen plats och rum även gjort mycket fördolt och onyanserat. Främst har två olika typer av platser och rumsligheter uppstått: den allmänt tillgängliga eller öppna offentligheten och stängda publika spektaklen. Onekligen finns det belägg i materialet för att göra skillnad på kategorier såsom urbant och lantligt. Även olika städers utveckling finns belägg för att undersöka. Men eftersom dessa sällan erhöll någon konkret särskiljning inom materialet har de förblivit lika.

Forskning har påvisat att skillnader mellan urban kontra lantlig cyklism även har haft en symbolisk status. Exempelvis har vi de narrativen om den urbana flykten och återkopplingen till naturen.³⁷⁹ Vidare har det påvisats att det även fanns kulturella skillnader i praktikens innebörd som kontrasterades genom dessa geografiska zoner.³⁸⁰ Detta är även något som samspelar med samtida ideal om den urbana dekadensen och en romantisering av det naturliga som Hilborn påpekar.³⁸¹ Detta är något studien inte lyckades påvisa som ett generellt fenomen. Det är således en fråga om upplevdhet, att detta narrativ existerade talar

³⁷⁵ H. Dauncey, 2012, s. 15-43, A. Ekström, 2010, G. Norcliffe, 2001.

³⁷⁶ A. Ekström, 2010, s. 44.

³⁷⁷ H. Lefebvre, 1991, s. 33 & 38-39.

³⁷⁸ J. Agnew, 2011, s. 316-317.

³⁷⁹ P. Delheye & S. Knuts, 2012, 1953-1955, R. Holt, 1974, s. 127-129, G.A. Toby, 1974, s. 838-849.

³⁸⁰ T. Männistö-Funk, 2011, s. 745.

³⁸¹ E. Hilborn, 2018, s. 15-16.

för att sociala grupper såg cyklismen på sina villkor. För onekligen inordnades cykeln i lantliga miljöer där den tilldelades en särskild symbolism.

Inordning, eller spatiala dynamiker som Rau kallar det, är främst metodiskt. I mångt och mycket kan det förstås som användandet av rum, det vill säga hur fysiska och sociala strukturer används och om denna användning tillåts.³⁸² När cykeln trädde in i det allmänna utrymmet var det en fråga om anpassning. Olyckor, pendling och sporten var alla del av cykeln när den började färdas inom de offentliga utrymmena.³⁸³ Sällan har forskning dock uppmärksammat hur dessa aspekter av praktiken var en del av dess normalisering. Begreppet, som tjänat ett metodiskt syfte, har dock varit behjälpligt. Det har varit användbart för att synliggöra stora delar av det som inom både svensk och internationell forsknings hamnat i periferi och påvisat dess påtagliga effekt på både cyklismens och offentlighetens rumslighet. Studien visar att från 1890-talets början blev arbetet en del av cyklismens uppgifter. Detta kom sedan att spridas till viktiga kommunikationsyrken som i många avseenden möjliggjorde cyklismen som en vardaglig företeelse. Även brottslighet kan här ses som en bidragande faktor till praktikens alltmer banala upplevdhet. Dock har både inordning, rum och plats varit problematiska när de vävts samman med begreppet upplevdhet.

Löw menar att observationen av kroppar sker utifrån den normativa, eller överordnades, villkor. Således är kön och klass något som uppstår genom upplevdhet, det är en samlad symbolisk kategorisering skapad genom ett flertal markörer. Individerna kan antingen underkasta sig symbolismen och förbli en i mängden eller bryta mot etablerade rumsligheter och avvika från det förväntade handlingsmönstret. I det senare fallet innebär detta att förhandlingen av rumsligheter uppstår då handling tilldelas en innebörd. Mänskligt agerande blir därmed symboliskt i dess divergens.³⁸⁴ Att kvinnan tog sig upp på cykeln var ett brott mot rumsligheten i sig menar Ekström, hon frångick de privata ideal hon tilldelats. Något han inte är ensam om att påpeka.³⁸⁵ Forskningen har å andra sidan påvisat att cyklismens potentiella emancipatoriska symbolik och brott mot privatheten bör ses med skepticism. Huruvida upplevelsen av kvinnans cyklism sågs som ett uppbrott och hot mot samhällsordningen är fortfarande tvetydigt.³⁸⁶ Detta illustrerar Mackintosh och Norcliffe i sin studie där cyklismens symboliska innebörd var mer en fråga om klass- än om

³⁸² S. Rau, 2019, s. 104.

³⁸³ P. Delheye, & S. Knuts, 2012, s. 1948 & 1956.

³⁸⁴ M. Löw, 2006, s. 120, 126-127 & 129.

³⁸⁵ A. Ekström, 2010, s. 44-54.

³⁸⁶ A.K. Ebert, 2010, s. 41-44.

könsrelationer.³⁸⁷ Detta är även en slutsats som denna studie ratificerar. Även om kön var en stor fråga på ett ideologiskt plan återspeglades bara detta till en vis del genom det tidiga 1890-talets cyklism. Vid periodens slut utgjorde kvinnor en ansenlig del av hjulryttarna, något som inte var en kontrovers. Därmed ska det uppmärksammas att källmaterialet projicerar en upplevdhet vilket är en viktig del av de resultat som presenteras.

Ekström och Fredrik Nilsson använder sig främst av texter knutna till cyklism som dess centrala fokus. Det utgjordes således av borgerliga mäns åsikter kring deras identitetsbyggande praktik.³⁸⁸ Som Nilsson påpekar var Hjulspport officiellt organ för det svenska hjulförbundet.³⁸⁹ Hjulförbundet har, genom uppsatsen, visats varit knutet till det sportsliga utövandet: att de inte involverade sig i den lagföringen av den öppna offentlighetens cyklism är alltså inte så märkligt. Dessa studier belyser det som krasst kan kallas en manlig subkultur av cyklism. Att kvinnans deltagande riskerade att hota den sportsliga praktikens symboliska innebörd är alltså fortfarande aktuellt. De inkräktade på en plats med en traditionellt manlig rumslighet. Att resultaten visar att den kvinnliga cyklismen olika aspekter av den kvinnliga cyklismen är således föga förvånande. Upplevdhet kan inte ses som en neutral process, det är en fråga om källmaterialets upphovsmakare. Något som i studiens kontext bidragit till mer fördelaktig klassanalys.

Att Oddy placerar flanören på cykel vid sekelskiftets vändning är befogat.³⁹⁰ Som studien visat blev cyklisten en alltmer neutral och ostörd del av den öppna vardagliga miljön. Resultatet bör dock endast förstås ur ett socialt perspektiv, redan vid 1898 hade aktiviteten i Sverige förlorat dess utmärkande kvalitéer. Efter klassdebatten runt 1897 verkar det som cykeln förlorade all sin glam och lyx. Även om prissänkningarna inte verkade bli en del av 1890-talets cyklism var objektet och praktiken i sig neutral. Detta ska dock inte tolkas som att alla ryttare utgjorde självklara inslag i alla rumsligheter. Det fanns tydliga platser, såsom sporten, där kvinnan i princip aldrig deltog. Att kvinnans könsliga skyldigheter därmed hade en kvarvarande effekt på utövandet under specifika sammanhang är tydligt – speciellt då hon blev mittpunkten av offentligheten. Detta belyser upplevdhetsbegreppets problematik. Genom att fokusera på människors upplevdhet kan nya och avvikande praktiker uppmärksammas men påvisar även hur aktörerna bakom materialen färgar resultaten – huruvida man kan nå en vedertagen slutsats med begreppets hjälp är därför tvetydigt.

³⁸⁷ P.G. Mackintosh & G. Norcliffe, 2007, s. 172-173.

³⁸⁸ A. Ekström, 2010, 239-252, F. Nilsson, 2014, s. 25.

³⁸⁹ F. Nilsson, 2014, s. 13.

³⁹⁰ N. Oddy, 2007, s. 108.

Det finns som resultat fortfarande utrymme för vidare forskning om den svenska cyklismen under 1890-talet och bortom perioden. Framför allt bör tiden efter sekelskiftet uppmärksammas – då bilen trädde in i de öppna offentliga platserna innebär det att nya rumsligheter behövde konstrueras återigen. Likaså har den lantliga cyklismens innebörder inte uppklarats, något som dock kräver annat material. Även frågor om mer regionala juridiska förändringar kan ge intressanta resultat. Trots att DN stundtals uppmärksammade lagförändring utanför huvudstaden finns det belägg för att utvecklingen skiljde sig mellan städer – genom att analysera regionala olikheter skulle det kunna ge oss en bättre förståelse av den svenska cykelinfrastrukturen i nutiden och varför den skiljer sig mellan landets städer.

Reflektion

Uppsatsen har givit intressanta resultat och har visat hur svårt det är att närma sig somliga historiska grupper. Den kvinnliga arbetarklassens cyklism har helt utelämnats, något denna studie hade hoppats kunna utforska. Dess största bedrift är att den illustrerat hur färdmedel och bruket av dem är en högst politisk fråga. Cyklismen ansågs tillhöra högkulturen i början av 1890-talet, en markör den kom att förlora allt eftersom. Vi lever i en tid då klimatfrågan är ytterst aktuell, hur vi färdas har blivit en central del av denna debatt. Medan somliga länder har adapterat sig och strävat efter att nå de miljömål som satts upp har allt fler börjat vurma för bilens lättare framfart. Cyklismen kommer inte vara en allsidig lösning på detta, somliga människor har inte lyxen att kunna ta sig till eller utföra sitt jobb på ett fordon som de flesta av oss kan bära. Däremot är det viktigt att vi reflekterar över hur vi värdesätter olika former av transport och den sociala status vi tillskriver dem. Om sättet vi färdas blir en politisk fråga om klass eller kön riskerar vi att stöta bort människor från lösningar som vår framtid behöver. Vi bör därför ställa oss frågan hur vi kan närma oss samtliga samhällsgrupper i relation till rörelsefrihet och klimat.

Källor och litteratur

Digitaliserade Källor

Kungliga biblioteket, Svenska Tidningar:

Dagens Nyheter, 1890–1899, sökterm: ”velociped”.

Kungliga biblioteket, Regina:

Carl Gustav Emil Blom, *Handbok för velocipedister: Gefle velocipedkatalog, förteckning å ägarne till inregistrerade velocipeder. ...Karta och beskrifning till velocipedlinien Upsala-Gefle-Falun m.m.*, (Likoln Bloms Förlag: Stockholm, 1899).

Ivan Casten Tisell, *Cyclisten, Hemma och på resa: En handbok för hjulryttare*, (Eget Förlag: Uppsala, 1892).

Tryckta Källor

Lunds universitetsbibliotek, Universitetsbiblioteket:

Adolf Östberg, *Den moderna velocipeden och dess ryttare*, (Skoglunds Förlag: Stockholm 1894).

Adolf Östberg, *Hjulridt: En bok för hjulryttare och för dem som ämnar bli det*, (Skoglunds Förlag: Stockholm, 1897).

Litteraturlista

John Agnew, 2011, “Space and Place”, i *The Sage Handbook of Geographical Knowledge*, red. J. Agnew, & D.N. Livingstone, (SAGE: Thousand oaks, 2011), s. 316-330.

Catharina Arwill-Hörmander, *Svensk cykelindustri 1867-1965: En historisk longitudinell studie*, (Mastersuppsats, Högskolan i Halmstad, 2010).

Ricardo Bavja, “Introduction”, i *Doing spatial History*, red. R. Bavja, K. Lawson & B. Struck, (Routledge: New York NY, 2022), s. 1-36.

Trine Agervig Casrstensen & Anne-Katrin Ebert, ”Cycling Cultures in Northern Europe: From ‘Golden Age’ to ‘Renaissance’”, i *Cycling and Sustainability: Volume 1*, red. J. Park, (Emerald: Bradford, 2012), s. 23-58.

Peter Cox, ”Theorizing Cycling”, i *Routledge Companion to Cycling*, red. G. Boyang, U. Brogan, P. Cox, T. Hadland, S. Hanlon, T. Jones, G. Norcliffe, N. Oddy, & L. Vivanco, (London: Routledge, 2023)

Hugh Dauncey, *French Cycling: A Social and Cultural History*, (Liverpool University Press: Liverpool, 2012).

Pascal Delheye & Stijn Knuts, "Cycling in the City? Belgian Cyclists Conquering Urban Spaces 1860-1890", i *The International Journal of the History of Sport*, 29:14, 2012, s. 1942-1962.

Anne-Katrin Ebert, "Cycling Towards the Nation: The Use of the Bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940", i *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 11:3, 2004, s. 347-364.

Anne-Katrin Ebert, "Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the 'New Woman' in the 1890s", i *Icon*, 16, 2010, s. 25-52.

Erik Edoff, *Storstadens Dagbok*, (Lund: Mediehistoria, 2016)

Anders Ekström, *Viljan att synas, viljan att se*, (Stockholmia Förlag: Emmaboda, 2010).

Gert Ekström, *Älskade cykel*, (Bokförlaget Prisma: Stockholm, 2004).

Jonas Frykman & Orvar Löfvigren, *Den kultiverade människan*, (Liber Läromedel: Lund, 1979).

Inger Hammar, "Den svårerövrade offentligheten: Kön och religion i emancipationsprocessen", i *Tidskrift för genusvetenskap*, 19:2, 1998, s. 16-28.

Emma Hilborn, "Den eleganta cyklisten Cykling, mode och kvinnlighet i sekelskiftets svenska och danska damtidningar", i *Historisk Tidskrift*, 138:1, 2018, s. 3-32.

Richard Holt, "The Bicycle and the discovery of rural France, 1880-1914", i *The International Journal of the History of Sport*, 2:2, 1974, s. 127-139.

Björn Horgby, "Tradition och Förändring i arbetarkulturen", i *Scandia: Tidskrift för historisk forskning*, 55:2, 2008, s. 291-311.

Madeline Hurd, "Class, Masculinity, Manners, and Mores: Public Space and Public Sphere in Nineteenth- Century Europe", i *Social Science History*, 24:1, 2000, s. 75-110.

Leif Jarrem, "Space: A Useless Category for Historical Analysis", i *History and Theory*, 52:3, 2013, s. 400-419.

Olle Larsson & Andreas Marklund, *Svensk historia*, (Historisk Media: Lund, 2012).

Henri Lefebvre, *The production of Space*, trans. N.S. Donald, (Basil Blackwell Inc: Padstow, CW, 1991).

Jens Ljunggren, *Den svenska idrottens historia*, (Natur och Kultur: Stockholm, 2020).

Jens Ljunggren, *Kroppens Bildning: Linggymnasitiken och manlighetsprojektet 1790-1914*, (Brutus Östlings Bokförlag Symposium: Eslöv, 1999).

Per Lindström & Jan Mårtensson, *Lunds Nav*, (Malmö: Bild & Media, 1996).

Martina Löw, "Social Construction of Space and Gender", i *European Journal of Women's Studies*, 2006, s. 119-133.

Anne-Lis Nilsson, "Malmö Velocipedklubb: Cyklande Gymnaster", i *Gränsløs: Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*, 4, 2014, s. 29-38.

Fredrik Nilsson, ""På velociped öfver Öresund!" Gränspraktiker och kulturella föreställningar om cyklandet i Danmark, i *Gränsløs*, 4, 2014, s. 11-27.

Glen Norcliffe, *The ride to Modernity: The Bicycle in Canada 1869-1900*, (University of Toronto Press: Toronto, 2001).

Philip Gordon Mackintosh & Glen Norcliffe, "Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late-Nineteenth Century", i *Cycling and Society*, red. P. Cox, D. Horton & P. Rosen, (Routledge: New York, 2007), s. 153-178.

Tiina Männistö-Funk, T., "The Crossroads of Technology and Tradition Vernacular Bicycles in Rural Finland, 1880-1910", i *Technology and Culture*, 52:4, 2011, s.733-756.

Nicolas Oddy, "The Flaneur on Wheels?", i *Cycling and Society*, red. P. Cox, D. Horton & P. Rosen, (Routledge: New York, 2016), s. 97-112.

Sussane Rau, *History, Space and Place*, (London: Routledge, 2019).

Andrew Ritchie, "The Origins of Bicycle Racing in England: Technology, Entertainment, Sponsorship and Advertising in the Early History of Sports", i *Journal of Sport History*, 26:3, 1999, s. 489-520.

Per Ryden, *Domedagar: Svensk litteraturkritik efter 1880*, (Svenska Litteratursällskapet: Uppsala, 1988).

Hannu Salmi, *What is Digital History?*, (Polity Press: Cambridge, 2020).

Tina Sjöberg, "Damkonditorier och herrkaféer Borgerliga kvinnors och mäns skilda rum i 1890-talets Stockholm", i *RIG-Kulturhistorisk tidskrift*, 81:3, s. 140-153.

Johan Tell, "Cykelns historia: Frihet på två hjul", i *Populär Historia*, 6, 2017.

Gary Allen Toby, "The Bicycle Boom of the 1890's: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist", i *Journal of Popular Culture*, 7, 1974, 838-849.

Adolf Östberg, *Hjulsport*, (Stockholm: Rediva, 1980).

Digitala artiklar, encyklopedier, ordböcker och filmmaterial

BRÅ, *Cykelstöld*, 4/4-2024, <https://bra.se/statistik/statistik-om-brottstyper/cykelstold.html> [Hämtad 16/4-2024].

Cykelfrämjandet, *Vår Historia*, u.å., <https://cykelframjandet.se/historia/> [Hämtade 14/3-2024].

Jennie Fasth, *När velocipeden kom till Sverige – Cykeln i Sverige del 1*, 12/9, 2016, <https://happyride.se/nar-velocipeden-kom-till-sverige-cykeln-i-sverige-del-1/> [Hämtad 3/4, 2024].

Geni, Skärgård, K.E., *John Linkoln Alexander Blom*, 26/4, 2022, <https://www.geni.com/people/John-Linkoln-Alexander-Blom/6000000084258264143> [Hämtad 28/4, 2024].

Kungliga biblioteket, *Göteborgs Velociped-klubbs route-bok*, u.å., <http://libris.kb.se/bib/2682818> [Hämtad 8/5-2024].

Matti Lindqvist, Klara Lutti & Anna Talling, Riksarkivet, *Svenska Cykelförbundet: Förteckning*, X/11-2005, <https://sok.riksarkivet.se/?postid=ArkisRef+SE%2FRA%2F730730> [Hämtade 14/3-2024].

Nationalencyklopedin, Alf, W. Johansson & Staffan Sundin, u.å., *Dagens Nyheter*, <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/dagens-nyheter> [hämtad 26/2, 2024].

Orts Historia, *Malmös befolkningsutveckling 1570-1995*, u.å., <http://ortshistoria.se/stad/malmo/befolkning> [Hämtad 21/4-2024].

Orts Historia, *Stockholms befolkningsutveckling 1570-1995*, u.å., <http://ortshistoria.se/stad/stockholm/befolkning#3> [Hämtad 10/5].

Pelotome, *Bicycle History Books from the 1880s*, u.å., <https://pelotomes.com/bicycle-history-books-from-the-1880s/> [Hämtad 3/4, 2024].

Riksarkivet, *Blom, Karl Gustaf Emil*, u.å., https://sok.riksarkivet.se/?Ort=S%C3%B6dert%C3%A4lje+stad&AvanceradSok=True&tab=post&page=13&FacettFilter=ort_facet%24Sverige%2FG%C3%A4vleborgs+l%C3%A4n%2FG%C3%A4vle+kommun%2FG%C3%A4vle+Heliga+Trefaldighets+f%C3%B6rsamling%3A&postid=Folk_123385883 [Hämtad 28/4, 2024].

Riksarkivet, Karin Forslund, *Stockholms-Tidningen*, 1996, <https://sok.riksarkivet.se/?postid=Arkis%203ee29a1e-9b89-11d5-a701-0002440207bb> [Hämtad 2/4, 2024].

SOAB, *Korso*, 1937, https://www.saob.se/artikel/?unik=K_2421-0105.9ARL [Hämtad 18/4-2024].

Strandbergs Mynthandel & Aktiesamlare AB, Em. *Bloms AB, C. G.*, <https://strandbergsmynt.se/aktiebrev/em-bloms-ab-c-g> [Hämtad 28/4, 2024].

Gunnar Svartengren, *Utvecklingen av Tvåhjulingar*, 7/4-2016, <https://cykelhistoriska.se/2016/03/07/utveckling-av-tvahjulingar/> [Hämtad 12/4-2024]

Gunnar Svartengren, *Pionjär bland hjulryttare: Läkarestudenten som skrev första svenska boken om velocipeder*, 27/3-2018, <https://lakartidningen.se/aktuellt/kultur-2/2018/03/pionjar-bland-hjulryttare/> [Hämtad 19/3-2024].

SVT, Viktor Runsten, *Jonas Vingegaard vann Tour de France – för andra året i rad*, 24/7-2023, <https://www.svt.se/sport/cykel/jonas-vingegaard-vann-tour-de-france-for-andra-aret-i-rad> [Hämtad 30/1-2023].

Tour de France, *2023 Edition*, u.å, <https://www.letour.fr/en/rankings/stage-21#> [Hämtad 30/1, 2023].

Youtube, FloBikes, *DOWN TO THE WIRE! Crazy Sprint Finish In Stage 21 Perfect Way To End Tour de France 2023*, 23/7-2023, <https://www.youtube.com/watch?v=bWPEFOzqA3Y> [Hämtad 30/1, 2023].