



LUND UNIVERSITY

Cykelkulturer

Nilsson, Fredrik; Jönsson, Lars-Eric; Hagström, Charlotte

2014

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Nilsson, F., Jönsson, L.-E., & Hagström, C. (Red.) (2014). *Cykelkulturer*. (Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv. Nr 4. Temanummer, Cykelkulturer.). Centrum för Öresundsstudier, Lunds universitet.

Total number of authors:

3

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

DENMARK

country of smiles and peace

Cykelkulturer

GRÄNSLÖS NR 4 2014 | CENTRUM FÖR ÖRESUNDSSTUDIER | ISSN 2001-4961



Cykelkulturer

GRÄNSLØS NR 4 2014 | CENTRUM FÖR ÖRESUNDSSTUDIER | ISSN 2001-4961

CHARLOTTE HAGSTRÖM, LARS-ERIC JÖNSSON
OCH FREDRIK NILSSON (RED.)

GRÄNSLØS
TIDSKRIFT FÖR STUDIER AV ÖRESUNDSREGIONENS
HISTORIA, KULTUR OCH SAMHÄLLSLIV
ISSN 2001-4961



Centrum för Öresundsstudier (CORS), Lunds universitet, har i uppdrag att skapa nätverk och beforska frågor som rör Danmark, dansk-svenska relationer samt Öresundsregionen. Som ett led i detta arbete arrangeras årligen flera workshops till vilka forskare inbjuds att diskutera angelägna frågor, forskningsansatser och forskningsresultat.

Kunskapen om de frågor som behandlas sprids genom CORS:s bokserie samt genom tidskriften **Gränsløs. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv**.

Tidskriften riktar sig till forskare, men vänder sig även till studenter, opinionsbildare och en allmänt intresserad allmänhet. Den är tematiskt uppbyggd vilket innebär att varje nummer kretsar kring en bestämd fråga. Gränsløs är tillgänglig via Centrum för Öresundsstudier hemsida och är kvalitetsgranskad av ett redaktionsråd.

Temat för det fjärde numret är **cykelkulturer**.

GRÄNSLØS
TIDSKRIFT FÖR STUDIER AV ÖRESUNDSREGIONENS
HISTORIA, KULTUR OCH SAMHÄLLSLIV
NR 4 2014

CENTRUM FÖR ÖRESUNDSSTUDIER
LUNDS UNIVERSITET

[HTTP://CORS.LU.SE](http://cors.lu.se)

ANSVARIG UTGIVARE:
FREDRIK NILSSON

GRAFISK FORM:
MIA KROKSTÄDE

TRYCK:
MEDIA-TRYCK, LUNDS UNIVERSITET

ISSN 2001-4961

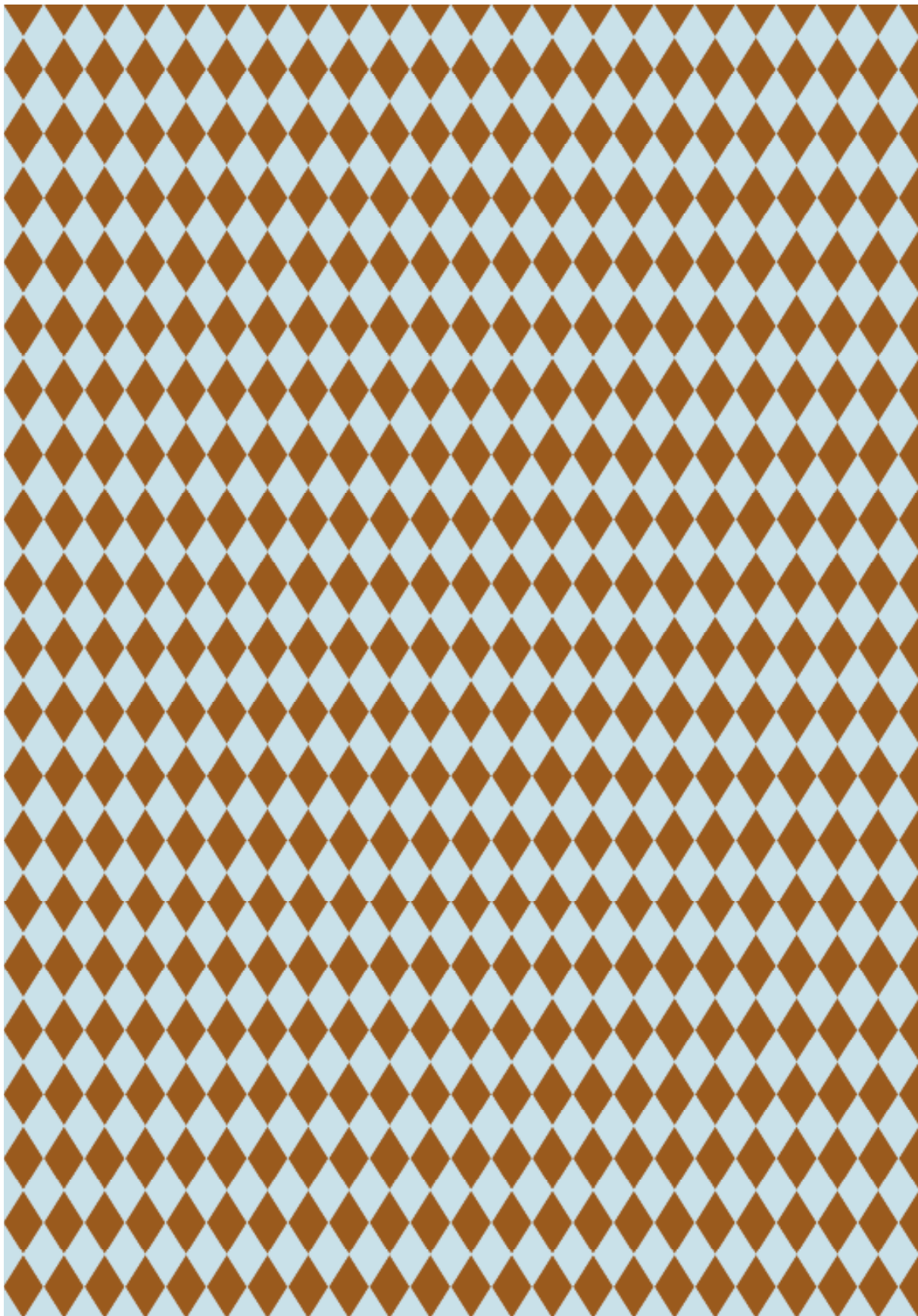
Innehållsförteckning

- 6 ATT VARA UTE OCH CYKLA**
Charlotte Hagström, Lars-Eric Jönsson & Fredrik Nilsson
- 11 "PÅ VELOCIPED ÖFVER ÖRESUND!"**
Fredrik Nilsson
- 28 MALMÖ VELOCIPEDKLUBB**
Anne-Lis Nilsson
- 38 ÄVENTYRSCYKLISTEN**
Lars-Eric Jönsson
- 54 FRA GOD TIL VERDENS BEDSTE**
Pil Beider Kleinschmidt & Tanja Benzon Monk
- 64 CYKELN OCH BILSAMHÄLLET**
Till Koglin
- 73 CYKLISTENS RYTMER OG KAMPEN OM PLADSEN I BYEN**
Malene Freudendal-Pederson & Line Thorup
- 83 DE OSYNLIGA SLÅR TILLBAKA**
Dag Balkmar
- 95 TVÅ STÄDER, TUSENTALS CYKLAR**
Charlotte Hagström & Niels Jul Nielsen
- 103 TJEJVÄTTERN**
Karin Lindelöf

120 PÅ CYKEL GENOM TID OCH RUM

Martin Emanuel

136 FÖRFATTARPRESENTATIONER





Att vara ute och cykla

Charlotte Hagström

Lars-Eric Jönsson

Fredrik Nilsson

Bästa sättet att utforska Ven är att göra det från cykelsadeln. Ta det lugnt, stanna där det är vackrast, ta ett dopp vid en strand och fortsätt att cykla när du svalkat av dig tillräckligt [...] Ven har länge varit en magnet för konstnärer och konsthantverkare och längst vägarna finns gott om krukmakerier och ateljéer. Ofta i kombination med möjligheten att ta en fika. Stanna till, njut av atmosfären, konstverken och utsikten, och fortsätt sedan mot horisonten.

(Skånska Dagbladet, Sk.D., 1/8 2010)

Mitt i den dynamiska Öresundsregionen ligger Ven, en ö och ett stycke glesbygd eller landsbygd vars karaktär bygger på en fusion mellan platsens kulturella ekosystem och cykeln. Cyklisten förväntas att med lugn och långsamhet röra sig i ett område som både påminner om "Edens lustgård" och ett "Gröna Vägen-paradis" (*Svenska Dagbladet, Sv.D., 3/8 2003*) eller rätt och slätt ett "paradis" (*Sk.D., 1/8 2010*). Att cykla på Ven framstår som en rituell och magisk handling som skapar en rörelse mellan då och nu, men också mellan fantasi och verklighet. Med hjälp av cykeln etableras dessutom en liminal zon utanför vardagens strukturer där människor kan tillåta sig att

vara annorlunda. Det är rent av önskvärt att sakta ned, men också att skala av yttre polityr och komma i kontakt med sina känslor. Cykelns förmåga att förflytta och förändra människor återkommer i reklam för andra områden i Öresundsregionen. För några år sedan gjorde exempelvis *Visit Nordsjælland* en reklamkampanj som tog sin utgångspunkt i cykeln. Nordsjælland karaktäriserades av ”ren romantik” och följde turisten en särskild cykelrutt tillsammans med sin käresta/kärate skulle de knytas närmare varandra: ”As you cycle around together, we guarantee romance will fill your hearts.” Kärlekslöftet är påfallande likt de drömmar som knöts till cykeln decennierna kring sekelskiftet 1900. I en roman betonade exempelvis Emile Zola att cykeln sammanförde kvinnor och män på nya sätt. ”De gemensamma utflykterna bringa könen i närmare beröring med hvarandra” påstod han och detta skulle resultera i ”större likställighet” (citerad i *Hjulsport*, nr 30, 1898). Liknande tankar hördes i Sverige. I tidningen *Hjulsport* konstaterades att cykeln bidrog till att öka antalet äktenskap baserade på kärlek: ”Så vanlig som velocipeden blifvit bland ungdomen, såväl den manliga som den kvinnliga, är det ytterst lätt för unga personer att sammanträffa på tu man hand utan tanternas förhatliga bevakning” (nr 41, 1899). På detta sätt kom cykeln att knytas till drömmar om frihet, snabbhet, uppbrott och framåtriktad dynamik – modernitet kort sagt (jfr Kern 1983/2003).¹

Föreställningen om cykeln som en motor för förändring är således inte ny, men den har kommit tillbaka med kraft. Under det senaste decenniet har flera utredningar betonat att cykelturism ska väcka slumrande regioner ur en törnrosasömn (t.ex. Turistdelegationen 2005). Men cykeln står inte enbart i turismens tjänst. Diskussionerna om stads- och samhällsutveckling hade under lång tid ett tämligen ensidigt fokus på fasta förbindelser, järnvägar och bilvägar. Vid sidan av eller kanske i skuggan av detta har cykling fått en allt mer framskjuten position i samhällsplaneringen runt om i Europa, så även i Danmark och Sverige (se t.ex. Emanuel 2012). Kring cykeln vävs numera visioner och drömmar om framtiden i en omfattning som inte skådats sedan cykeln slog igenom som modern teknologi i slutet av 1800-talet. Cykeln ska generera turismintäkter, men också bättre hälsa samtidigt som den förväntas skapa nya förutsättningar för vardaglig arbetspendling och ett hållbart samhälle. Det är annorlunda uttryckt en komplex väv av förväntningar och vardagspraktiker som omger till cykeln.

I föreliggande nummer av *Gränslös* tar författarna fasta på komplexiteten och undersöker cyklingens ställning i Danmark, Sverige och Öresundsregionen.²



Cykelskylt på Ven.
Foto: Vens Cykeluthyrning

Det komparativa anslaget, som omfattar både jämförelser mellan nationerna och jämförelser mellan stad-land, är en viktig ingrediens om vi ska förstå och skapa mer kunskap om cyklingens komplexitet och potential i formeringen av hållbara samhällen. Några bidrag undersöker cykelns ställning i det samtida Danmark, med särskilt fokus på Köpenhamn. I en del av dessa riktas direkt eller indirekt kritik mot föreställningen om Danmark som cyklismens förlovade land. Planering av och cykling i intensiva stadsrum kan vara konfliktfyllda handlingar, vilket också är ett tema som belyses i ett par av de bidrag som diskuterar cykling i det samtida Sverige. Vi befinner oss i dessa bidrag på stort avstånd från den romantiska, kärleksfyllda cykelpraktiken som enligt reklamen präglade Ven eller norra Själland.

Komparationen utgår dock inte enbart från rumsliga dimensioner utan också från tid. Vi kan lära oss något om cyklingens nutida potential genom att undersöka dess ställning i samhällsdebatt och samhällsplanering vid tiden för det moderna samhällets genombrott runt sekelskiftet 1900. Några bidrag behandlar därför, ur olika perspektiv, hur föreställningen om Danmark som cyklismens paradys växte fram decennierna kring sekelskiftet, men också hur kontakterna mellan cykelföreningar i Sverige och Danmark tog form vid denna tid. Andra bidrag följer utvecklingen i både Danmark och Sverige under 1900-talet, vilket gör det möjligt att belysa intressanta skiljelinjer

avseende cykelns ställning i samhällsplaneringen. Viktiga frågor i detta sammanhang är; vilka drömmar och vardagspraktiker utvecklades kring cykeln vid sekelskiftet 1900 samt under efterkrigstiden?; varför hamnade cykeln i samhällsplaneringens skugga samtidigt som den blev allt vanligare i samhället?; vilken funktion fyller cykeln idag, för olika människor i olika miljöer och sammanhang?

Cykelns betydelse för individuella och kollektiva rörelser i det moderna, industrialiserade samhället är uppenbar men kan ibland vara värd en påminnelse. Med cykeln kunde och kan många människor på ett billigt, enkelt och energieffektivt sätt förflytta sig snabbt i rummet. Dess betydelse för individens möjlighet att erövra stora avstånd är omvittnad, inte bara av äventyrare som cyklade över kontinenter eller elitidrottare som gjorde omänskliga prestationer utan också i kanske de allra flestas barndomsminnen där de första egna cykelturnerna innebar en erövring av nya platser. Cykelns plats i industrisamhällets folkrörelser kan heller knappast överskattas. De politiska folkrörelserna hade inte varit desamma utan cykeln. Så var till exempel cykeln viktig för radikala ungsocialister när de snabbt ville sprida förbjuden antimilitaristisk propaganda i Köpenhamn vid 1900-talets inledning (Nilsson 2007). Numera förknippas vi kanske cykeln mer med miljö- respektive idrottsrörelsen än med arbetarrörelsen.

Många förhoppningar projiceras sålunda på detta föremål. Bättre hälsa, fler upplevelser, ett godare samhälle och en bättre miljö är bara några som kommer till uttryck i massmedier och offentliga samtal. Men när vi som individer tar cykeln i besittning är möjligheterna så många fler. En del saktar ner, andra ökar takten. Några söker romantiken, andra flyr den. Somliga tar cykeln till det dagliga arbetet, andra letar efter omväxling och avkoppling. Gemensamt för oss alla är föremålet, cykeln, ett genuint multiverktyg för människor i rörelse.

De medverkande författarna, verksamma vid danska och svenska universitet och museer, har alla arbetat med cykling och cyklism i forskning, undervisning och utställningsverksamhet.

REFERENSER

Tidningar & rapporter

Hjulsport. Tidning för Sveriges velocipedryttare: nr 30 1898, nr 41 1899.

Skånska Dagbladet: 1/8 2010.

Svenska Dagbladet: 3/8 2003.

Turistdelegationen 2005: *Svensk cykelturism*. Stockholm.

Litteratur

Emanuel, Martin. 2012: *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Stockholmia Förlag.

Kern, Stephen 1983/2003: *The Culture of Time and Space 1880 – 1918. With a New Preface*. Harvard University Press: Cambridge, Massachusetts.

Nilsson; Fredrik 2007: ”Nationalitet og landegrænser er os ligegyldige’. En studie av ungsocialister och gränsöverskridande vid tiden kring 1900”. I: *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*. Makadam Förlag: Göteborg.

Nilsson, Fredrik 2012: ”Ett ypperligt fortskaffningsmedel i Herrens krig’. Den cyklande Frälsningsarmén och det modernas besvärjelser”. *Idrott, Historia & Samhälle*. Svenska idrottshistoriska föreningens årsskrift 2012.

Bildmaterial på sida 6

Fotografier av Charlotte Hagström

NOTER

- 1 Cykelns möjligheter att skapa kärleksband innebar emellertid samtidigt att oro uppstod i borgerliga kretsar: Omoral och promiskuitet tycktes hota runt hörnet, kanske rent av emancipation! (t.ex. Nilsson 2012). Cykeln erbjöd frihet från larmet, trängseln och dammet i städerna, men även frihet från föräldrade sociala konventioner, normer och konservativ moralism.
- 2 Det finns en ökande mängd vetenskapliga studier av cykling och cyklist. Istället för att presentera de mer centrala verken i introduktionen låter vi respektive författare knyta an till dessa i de enskilda bidragen.

HJULSPORT

« Öppna ögonen för Svenska Hjulryttare samt flera af Sveriges stolta Klubbars »

Prenumerations- och annons-...
 Redaktör: ALEX LINDMAN
 Anstaltschef: ...
 Tryckeri: ...



Velocipedfabrikanter och Försäljare!

För rättidig värleverans af

Velox Luftringar

bödes beställningar med utförliga uppgifter å dimensioner, kvalitet etc. snarast insändas till

Aktiebolaget "Velox", Trelleborg.

Gummi- och Luftringsfabriker.

Öppna ögonen!



”På velociped öfver Öresund!”

GRÄNSPRAKTIKER OCH KULTURELLA FÖRESTÄLLNINGAR OM CYKELLANDET DANMARK

Fredrik Nilsson

På velociped öfver Öresund! Den innevarande vinterns stränga kyla har som bekant lagt en isbro mellan Sverige och Danmark, på hvilken under flera dagar en riktig folkvandring egt rum. En bland de mera originella af dessa färder öfver sundet är den som företogs af en hjulryttare från Helsingör den 29 i förra månaden. Han red nämligen på sin velociped öfver till Helsingborg. Han startade omkring klockan tio och klockan half elfva var han i Sverige, helsad af en mängd åskådare som lade sin ”begejstring” i dagen genom starka hurrarop. (*Hjulsport*, nr 3, 1893)

Som nämnts i inledningen till föreliggande nummer av *Gränslös* omtalas Danmark ofta som cyklisternas paradiset, men landet förknippas också med modern (cykel)radikalitet. Huruvida denna bild av det exotiska eller ideala cykellandet Danmark hade börjat ta form redan i slutet av 1800-talet är osäkert, men det skulle kunna förklara begejstringen som den ”originella” danske hjulryttaren väckte i Helsingborg 1893. Klart är emellertid att cykeln omgavs av intensiva debatter vid denna tid, såväl i Sverige (Ekström 2010) och Danmark (Ager-ving Carstensen & Ebert 2012) som i Europa och USA (Herlihy 2004, Kern

1983/2003). För cykelförespråkarna bar cykeln på ett löfte om frihet, men cykelmotståndarna var av en annan uppfattning. För dem framstod cykling som både hälsovådligt och omoraliskt (Nilsson 2012a). Med tanke på den livliga debatten är det faktiskt fullt tänkbart att såväl cykelturen som mottagandet i Helsingborg hade iscensatts av danska och svenska cykelförespråkare i syfte att bekräfta ett gemensamt intresse för denna moderna, omdebatterade teknologi.¹ Själva gränsöverskridandet var i så fall en i symbolisk mening viktig handling. Genom att ta sig över sundet signalerade cykelförespråkarna att spridningen av den moderna teknologin från det förment progressiva Danmark till det mer konservativa Sverige inte hindrades av nationsgränsen.

Cykelturen kan sålunda – åtminstone hypotetiskt – uppfattas som en symboliskt viktig gränspraktik samtidigt som det entusiastiska mottagandet var ett resultat av andra gränspraktiker, nämligen exotisering eller idealisering av cykellandet Danmark. I föreliggande studie ska delar av denna hypotes testas: Syftet är att undersöka på vilka sätt kulturella föreställningar om cykellandet Danmark färgades av exotisering och idealisering vid tiden kring sekelskiftet 1900. Studien inspireras av ett performativt gränsperspektiv vilket betraktar gränser som situerade praktiker som kommer till uttryck såväl i traditionella politiska sammanhang som i människors vardagsliv (jfr Andersen, Klatt & Sandberg 2012:6). Det innebär att forskarens blick riktas mot hur gränser dras i texter, tal och konkret handling, men också mot hur gränser förkroppsligas, materialiseras och förändras.² Den danske hjulryttaren och mottagandet av honom kan, som nämnts, betraktas som en situerad gränspraktik, men det gäller alltså även notisen i tidningen *Hjulsport*. I föreliggande artikel är det sådana medialt situerade gränspraktiker som fokuseras. Samtidigt som exotisering respektive idealisering står i fokus vill jag emellertid även belysa medialt situerade gränspraktiker som snarare lyfter fram cykellandet Danmark som ett problem och därmed något att distansera sig ifrån. Detta görs i syfte att skapa en mer nyanserad bild av hur Danmark uppfattades i Sverige, men även för att diskutera gränsen som komplex process. Jag knyter därvidlag an till etnologen och gränsforskaren Marie Sandberg som menar att gränser aldrig är stabila utan i ständig tillblivelse (2012:119-120). Tillblivelsen kommer bland annat till uttryck genom att gränser ständigt laddas och omladdas med kulturell mening. Distansering kan därmed vara en gränspraktik som existerar parallellt med, eller rent av konkurrerar med, exotisering och idealisering.

Studiens material hämtas primärt från tidningen *Hjulsport* som var *Svenskt Hjulförbunds* officiella organ.³ Tidningen propagerade för ökad cykling och

försökte på olika sätt övertyga cykelmotståndarna om cykelns förträfflighet. Tidningens propagandistiska anslag gör det rimligt att tala om en medialt situerad praktik – det handlar om texter vars innehåll sannolikt påverkades av tidningens cykelvänliga fundament. Diskussionerna i *Hjulsport* jämförs med innehållet i *Cycletidende*, officiellt organ för *Dansk Bicycle Club*, *Trækfuglene* och *Jydsk Cycle Union*.⁴ Med jämförelsen vill jag problematisera den bild av cykellandet Danmark som förekommer i *Hjulsport* och därmed kasta ytterligare ljus på idealisering respektive exotisering som gränspraktiker.⁵

I det följande avsnittet diskuteras den tidiga cyklingens relation till nationalismen. I de därpå följande avsnitten undersöks på vilka sätt exotisering, idealisering respektive distansering kom till uttryck i *Hjulsports* texter rörande cykellandet Danmark.

CYKLING – EN NATIONALISTISK HÄVSTÅNG

Cykling knöts tidigt till en våg av nationalism som drog fram i Europa under 1800-talets senare del och det inledande 1900-talet (Agervig Carstensen & Ebert 2012:30-31).⁶ Tävlingsloppet *Tour de France* kom exempelvis tidigt – det första loppet gick 1903 – att fungera som en hyllning till nationen. Cyklisterna passerade viktiga historiska platser, geografiska nyckelorter och fungerade, enligt etnologen Lars-Eric Jönsson, som en ”pilgrimsresa in i Frankrikes [...] identitet” (2009:77). Cykeln skulle bidra till att skapa fosterlandskärlek och liknande tankemönster förekom i tidningen *Hjulsport*.

[Cykeln är] och kommer ännu mer att blifva, en mäktig häfstång för höjandet af fosterlandskärleken hos det uppväxande slättet ty genom den lätthet hvarmed velocipedryttaren förflyttar sig från en plats till en annan och genom hans oberoende af de vanliga farlederna per ångbåt och jernväg kommer han i tillfälle att se samt lära sig älska, många af vårt lands natursköna eller eljest sevärda platser, hvilka ligga vid sidan af de stora turistlederna. (nr 1, 1892)

Hjulsport skulle bidra till detta nationella projekt genom att ”sprida kännedom” om viktiga platser ”samt lämpligaste vägarna att nå dem” (nr 1, 1892). Snarlika idéer om cykelns nationella betydelse bars, föga överraskande, fram av Svenskt Hjulförbund. Ambitionen var bland annat att ”höja fosterlandskärleken hos våra dagars ungdom och unge män genom att förmedla och underlätta alla tillfällen [...] att lära dem känna sitt land, dess seder och natur” (*Hjulsport*, nr 16, 1893). Idéerna byggde vidare på romantikens tankematrix. Enligt denna vilade nationen på en ursprunglig folklig kultur som var mer äkta, mer ren,

än de förfinade, artificiella manér som kännetecknade det moderna, urbana samhället. Skulle nationen upptäckas borde man därför lämna städerna och bege sig ut på landsbygden där resterna av en genuin folkkultur ännu kunde upptäckas (t.ex. Nilsson 2000:106-109). Cykeln blev i detta sammanhang ett viktigt redskap eftersom den möjliggjorde sådana rörelser ut från städerna och därmed också en upptäckt av nationen. Det behöver här framhållas att den så kallade *safety cykeln*, i stort sett identisk med dagens cykel, just hade slagit igenom. De svårhanterade höghjulingarna kunde därmed överges, vilket tillsammans med andra viktiga detaljer såsom moderna däck bidrog till att vidga rummet: ”De pneumatiska och cushion-ringarne föranleda, bland annat, vägkartornas omarbetande, ty genom dylika ringars användning blifva många vägar, som förut upptagits som dåliga, istället ganska användbara” (*Hjulsport*, nr 6, 1892).

Strävan var sålunda att stärka kärleken till fosterlandet och de följande åren fylldes tidningen med reseberättelser från olika delar av landet, men även från upptäcktsfärder i det exotiska Danmark.

EXOTISKA CYKELVANOR

Berättelsen om den originelle dansken som inledde artikeln skulle kunna uppfattas som ett uttryck för exotisering.⁷ Han framstod som ett främmande inslag på grund av att han vintertid cyklade över gränsen. Dansk vintercykling väckte nämligen uppmärksamhet i Sverige. Redan året innan hade en skribent i *Hjulsport* nyfiket observerat att ”de goda danskarna” cyklade under vintern vilket inte var fallet i Sverige (nr 2, 1892). Vid mitten av 1890-talet propagerade förvisso Adolf Östberg (1894), en av förgrundsfigurerna inom svensk cykling, för vintercykling, men ännu i slutet av decenniet förefaller det ha varit en sällsynt vana (jfr *Hjulsport*, nr 3, 1897, nr 46, 1898).

En anledning till att vintercykling hade slagit igenom i Danmark står förmodligen att finna i den cykelpropaganda som *Cycletidende* hade ägnat sig åt. I en del artiklar betonades till exempel en nära koppling mellan vintercykling och en känsla av tillfredsställelse: ”Det er ret oplivende att løbe med en Snestorm, skære ind i en Drive med fuld Fart, en lille Drejning i den nedadgaaende pedal i Forhjulets Kjølvand, derpaa hele Vægten over den anden Pedal og Maskinen retter sig og svipper igjennem” (nr 40, 1890). Känslan av tillfredsställelse, såsom den uttrycktes här, var nära knuten till ett manligt identitetsprojekt. Förmågan att bemästra ny teknik förknippas nämligen ofta med maskulinitet (jfr Marvin 1988:34-35) och i studier som behandlar cykelns genombrott

konstateras att cykling var betydelsefull som identitetsmarkör (t.ex. Agervig Carstensen & Ebert 2012:26, Sjögård 2009:18). Är de yttre omständigheterna dessutom problematiska förstärks detta identitetsarbete möjligtvis ytterligare. Det förekom även artiklar som slog fast att vintercykling var ännu hälsosammare och mer stärkande än sommarcykling – om bara cyklisterna var beredda att uthärda vinterkylan: ”Det er jo ubegribeligt, saa mange af vore Sports-mænd ere blødagtige; man ser dem endog med Klapper for Ørene, ganske som naar smaa Piger bliver sendt til Skole” (nr 37, 1890). Vintercykling var, enligt skribenten, ett uttryck för viljestyrka och manliga tävlingscyklister borde därför inte bete sig som småflickor.⁸ Kanske bidrog dessa och andra artiklar till att fler manliga cyklister begav sig ut på de danska vägarna även vintertid, vilket alltså syntes smått exotiskt ur ett svenskt perspektiv. Exotiseringen av ”de goda danskarnas” annorlunda vanor uppfattar jag som ett exempel på medialt situerade gränspraktiker. På samma sätt förstår jag följande skildring av en storätande och dessutom sällsynt uthållig dansk tävlingscyklist:

Han konsumerade åtskilligt med födoämnen på de olika matställena. Massor af kött, ägg, choklad, mjölk, ’bajer’, honung och kycklingstek förtärdes af honom i flygande fläng. Han sof icke någon enda gång under hela färden och var vid ankomsten till målet lika kry och duktig som vid starten. Han reste samma qväll hem till Jeberg för att ombesörja affärer. (*Hjulsport*, nr 16, 1892)

Den danske tävlingscyklisten uppfattades som närmast övermänsklig eller åtminstone mycket annorlunda jämfört med svenska tävlingscyklister. Berättelserna om de annorlunda danska cyklisterna som förekommer i *Hjulsport* kan emellertid problematiseras. I Danmark framstod till exempel danska tävlingscyklister med sådana dieter knappast som övermänniskor, tvärtom. När *Cycletidende* jämförde danska tävlingscyklister med engelska tycktes de senare mer moderna och rationella, bland annat på grund av andra träningsmetoder och dieter: Engelsmännen både åt och drack betydligt mindre i samband med tävlingar (nr 54, 1891, se även nr 70, 1891).⁹ Skildringar av de Andra är på detta sätt viktiga element i gränspraktiker, de bidrar till att dra eller synliggöra gränser och markera skillnad: Vi är inte som Dom. Sådana berättelser avslöjar därigenom mer om betraktaren än om det betraktade objektet. Av just denna anledning är reseberättelser utmärkta ingångar till analyser av gränspraktiker, de (re)producerar stereotypa bilder av landet Annorlunda och de människor som bebor detta land (jfr Granqvist 1996). I detta fall bilden av den ”originelle”, den ”gode” eller övermänskliga dansken.¹⁰ Men det handlar inte enbart om exotisering, utan även om idealisering: Världen på andra sidan gränsen tycks annorlunda, men också bättre.

”CYKELLANDET PAR PRÉFÉRENCE”

Gatutrafiken i Köpenhamn är på många ställen så liffig, att man kunde föreställa sig att man vore midt uppe i Londons eller någon af de stora verdensstädernas lifligaste trafikcentra; ock en icke ringa del af denna trafik bedrifves per velociped [...] jag måste erkänna att jag icke på någon plats sett så många använda sig af velocipeden som dagligt fortskaffningsmedel. Man såg här ryttare – och ryttarinnor, dessa senare till ett mycket stort antal – af alla stånd och åldrar i otalig mängd ila fram bland öfriga trafikeraende. (*Hjulsport*, nr 14, 1895)

I *Hjulsport* är den imponerade blicken ständigt närvarande. Berättelsen ovan återfinns i ett ”Resebrev” i vilket en svensk cyklist överväldigat återgav sitt första möte med Köpenhamn. Han noterade även att staden lämpade sig för cykling eftersom den var ”jemn som ett golf” och konstaterade dessutom att många läkare använde cykeln. Detta var en vana som svenska läkare uppmanades att följa. I sådana uppmaningar ryms en förhoppning om att gränsen ska överskridas, att den goda vanan även ska få fäste i Sverige. I en annan berättelse framgår det att gatorna inte enbart var jämnare och cyklingen mer utbredd på andra sidan gränsen, utan tävlingscyklisterna föreföll också mer värdiga.

Man behöfver blott komma till Köbenhavn för att se, hvilken skillnad det är på deras kappryttare och på våra. Man får aldrig der under en spurt se engelsk ridt utföras – annat kan man icke kalla den upp- och nedguppande rörelse våra ryttare använda vid sina spurter – der göres spurterna med benen, men icke med hela kroppen, och hufvudet sitter icke och slinker som om det hängde på en guttapekastropp. (*Hjulsport*, nr 30, 1898)

I citatet saknas en explicit uppmaning till den svenska läsaren att följa danskarnas exempel, men indirekt ryms det sannolikt en förhoppning om att även denna vana skulle etableras i Sverige. Det finns här anledning att påminna om tidningen *Hjulsports* ambitioner. Tidningen propagerade för mer cykling i Sverige med målsättning att cykling skulle bli allmänt accepterat. Det fanns, som nämnts, ett starkt cykelmotstånd som bland annat fokuserade på cyklisternas höga hastigheter och vårdslösa framfart städerna (Ekström 2010). Vid denna tid var därför *Hjulsport* fylld med instruktioner om hur att cykla på korrekt sätt (Nilsson 2012a:63) och förmodligen var det därför viktigt att lyfta fram goda förebilder – även om dessa återfanns i andra länder.

Bilden av Danmark som ett föregångsland förefaller sålunda närvarande ganska tidigt i svensk media, åtminstone i cykelpropagandan i tidningen *Hjulsport*. I en reseberättelse benämns Danmark faktiskt som ”cykellandet par préférence” eftersom cyklingen kringskars av färre regler än i Sverige, vilket gjorde livet som cyklist enklare (nr 23, 1898). Berättelsen fortsatte i ett annat nummer där skribenten sammanfattade sina intryck: ”Cyklisten lefver sålunda ett bra mycket angenämare och friare lif i Köbenhavn än hvad han gör här och ändock är ordningen lika god för det” (nr 35A, 1898). Friheten, men också ordningen, föreföll sålunda större på andra sidan gränsen. På detta sätt ingick idealisering, precis som exotisering, i medialt situerade gränspraktiker. De synliggjorde gränser, men uttryckte samtidigt – explicit eller implicit – en förhoppning om att danska cykelvanor skulle etableras i Sverige. Vid läsning av *Cycletidende* framstår emellertid situationen i Danmark inte lika ideal.

Liksom i Sverige pågick i Danmark en diskussion om cyklisternas snabba framfart i städerna samt deras relation till medtrafikanterna. Behovet av bättre ordning tycktes ständigt aktuell, bland annat lyftes cyklisternas vilja att cykla snabbt utan att hålla i styret fram som ett allvarligt problem (*Cycletidende*, nr 52, 1891). Skribenten menade att cyklisterna inte fick ge efter för begäret att imponera på andra med diverse cykelkonster. I tidningen finns det dessutom rikligt med texter som instruerar cyklisterna att följa regler och att cykla på ett värdigt sätt. Detta ansågs angeläget eftersom det fanns många ”märkelige Figurer paa maskinerne” (nr 50, 1891) som riskerade att spä på motståndet mot cyklingen. Inte heller sänkades regler och somliga skapade påtaglig irritation bland skribenter i *Cycletidende*, till exempel förbudet mot cykling nedför backar. Förbudet var grundat i en föreställning om att cyklisterna riskerade förlora kontrollen över ”maskinen” och därmed ökade även risken för olyckor med medtrafikanter. I *Cycletidende* hävdades att bevis sänkades för att så var fallet och skribenten konkluderade: ”Vi have set mange mærkelige Bestemmelser om Cyclekjørsel, men ingen saa meningsløs som denne” (nr 11, 1890).

Genom att jämföra innehållet i *Cycletidende* med *Hjulsport* framstår sålunda både exotisering och idealisering som viktiga element i medialt situerade gränspraktiker. I studier av svensk-norska gränsregioner har etnologen Orvar Löfgren pekat på liknande mönster: I landet utomlands ter sig vardagen anorlunda och lockande (jfr Löfgren 1993:84). I tidningen *Hjulsports* skildringar av cykellandet Danmark träder dessa gränspraktiker dessutom fram i olika sammanhang. De förekommer, som framgått, bland annat i debatter om tävlingar och trafik, men även i texter som diskuterar kvinnor och cykling.

FRIGJORDA DANSKOR

I Sverige förefaller kvinnliga cyklister länge ha betraktats som något annorlunda och de möttes även av öppen kritik (Ekström 2010). I motsats till detta tycktes, återigen, toleransen större på andra sidan gränsen. I åtskilliga korta notiser anas en imponerad skribent som lyfter fram det stora antalet cyklande danskor och i andra betonas att danskorna dessutom deltog i cykeltävlingar. I Sverige hade man inte kommit lika långt: ”I vårt eget land, der hjulsporten först på senare åren i någon större omfattning börjat idkas af männen, är det helt naturligt, att damridten ännu ligger i sin linda” (nr 7, 1892). Huruvida kvinnor cyklade eller inte gjordes sålunda till en fråga om utveckling och där tycktes Sverige ligga efter andra nationer. Gränsen fylldes på detta sätt med politisk mening – den skilde moderna, liberala framåtriktade nationer från konservativa. Med ett sådant anslag blev det förstås än viktigare att gränserna mot omvärlden öppnades och att Sverige lät sig inspireras av utlandet. I en kort notis som publicerades något senare meddelade ordförande i det svenska cykelförbundet att det fanns ”förhoppningar att vi ej allt för länge skola stanna efter utlandet på detta område” (nr 9, 1892). Men många uppfattade utvecklingen som allt för långsam. I boken *Den moderna velocipeden och dess ryttare* uttryckte exempelvis Adolf Östberg viss irritation kring denna långsamma, svenska anpassning till det moderna: ”Hvarför omfattar icke den svenska qvinnan hjulsporten med samma intresse som hennes systrar i andra länder, t.ex. Danmark [...]? Skall jag våga mig fram med svaret! Derför att den svenska qvinnan är – sjäpig!” (1894:82). Östberg menade att de svenska kvinnorna var rädda för att definieras som ”emanciperade” och ”oqvinliga”.

Den imponerade svenska blicken på livet på andra sidan gränsen fortsatte att komma till uttryck under resten av decenniet. Exempelvis berättade *Hjulsport* 1895 att den danska tidningen *Cyklen* hade publicerat ett julnummer som uppehöll sig vid de danska kvinnornas relation till cykling. I referatet av julnumret underströk skribenten att cykeln hade medfört nya möjligheter för danska kvinnor att röra sig och att den därmed hade lagt grunden till större frihet. Cykeln framstod som en möjlighet istället för ett hot och skribenten hoppades på en liknande (radikal) utveckling i Sverige.

Men det är också säkert, att friskare och glädare samlif för män och kvinnor än det som hjulsporten för med sig finnes knappast. Friskt och muntert lefves lifvet en sommardag på långtur, och händer det, efter ungdomens skick och vanor, att det sås litet erotik i hjulspåren, så är det, som efter den sådden uppväxer, en friluftsplanta, framsprungen ur en sundare rot än som balsalens värme kan frambringa. (*Hjulsport* nr 23, 1895)

Med tanke på att cykelmotståndarna betonade att den moderna teknologin ledde till omoral och otillbörliga relationer mellan könen (Nilsson 2012a) är ovanstående utspel förvånansvärt djärvt. De sexuella relationer som cyklingen kunde generera bejakades eller avdramatiserades med Danmark som förebild.

Vänds blicken mot *Cycletidende* framgår det dock att danska kvinnliga cyklister ännu vid 1890-talets inledning uppfattades som udda (t.ex. nr 1, 1890). I tidningen uppmanades därför fler kvinnor att cykla och argumenten är påfallande lika de som förekom i svenska *Hjulsport*.

[Kvinnornas] Antal er imidlertid i Forhold til de mandlige Cyclisters saa ringe, at der i Aar for Damernes Vedkommande maa ske et fuldstændigt Gennembrud, hvis vi i denne Henseende skal kunne stilles ved siden af Udlandet: det er den gamle Historie med alt nyt: Stadig ere vi her i Danmark et godt Stykke bagved, og først naar vi have set, at dette nye uden Skade paa vort gode Navn og Rygte kan lade sig opføre, tage vi fat. (nr 2, 1890)

Precis som i Sverige fanns det alltså i Danmark en uppfattning om att cykling inte var ”passande” för kvinnor och att det kunde vara skadligt för både moral och hälsa (jfr Carstensen & Ebert 2012:28-30). Eftersom sådana uppfattningar förekom var *Cycletidende*, i likhet med *Hjulsport*, fylld med notiser och berättelser som syftade till att avdramatisera eller kontrollera den uppjagade debatten om cykling. Detta gjordes genom att argumentera för cyklingens goda inverkan på hälsan, men också genom konkreta instruktioner rörande hur att cykla samt genom att betona behovet av att vara moderna och inte bakåtsträvande.

Tidningen *Hjulsports* bild av cykellandet Danmark som ett paradisiskt idealtillstånd säger sålunda även i detta avseende mer om betraktaren än om det betraktade objektet. Men de svenska skribenterna var inte alltid imponerade. Jämförelser med Danmark förekom under större delen av decenniet och ibland var dessa ett direkt resultat av diskussioner om svensk cykling som förekommit i Danmark. Vid en del tillfällen ersattes exotisering och idealisering som medialt situerade gränspraktiker av distansering.

DISTANSERING

I en notis i *Hjulsport* konstaterades 1893 (nr 2) att *Cycletidendes* stockholmskorrespondent var missnöjd med de svenska kvinnornas cykelkompetenser. Därför var det, enligt korrespondenten, ”nödvändigt att söka få hit några

köpenhamnskor” som skulle lära Stockholms ”damer att rida velociped”. Det är oklart vilket nummer *Hjulsport* hänvisar till, men redan 1891 hade *Cycletidende* uppmanat flera danska klubbar att arrangera en instruktiv cykeltur till Stockholm: ”De stive stockholmske Damer turde have godt af at se deres mindre snærpede kjøbenhavnske Søstre paa Safety-Bicycle” (*Cycletidende*, nr 51, 1891). Denna och möjligtvis andra liknande uppmaningar uppfattades som provocerande i Sverige och *Hjulsport* replikerade uppförande: ”Vi tro att denna ’emigration’ är öfverflödig, eller hvad säga våra hjulryttarinnor?” (nr 2, 1893). Kanske ska utspelet i *Hjulsport* uppfattas som en uppmaning till de svenska kvinnliga cyklisterna att, för nationens skull, utveckla sina kunskaper och intresse för cyklingen. Men uppmaningen kan också förstås som en medialt situerad praktik där gränsen – i motsats till vad som var fallet med idealiserande gränspraktiker – inte skulle överskridas. Goda vanor borde förvisso spridas över gränser, men instruktörerna skulle helst hittas inom landets gränser.



När cykeln slog igenom etablerades och särskilda cykelskolor såsom A. Bergstrands velocipedsko-
la i Stockholm. Av artiklarna i *Hjulsport* att döma var behovet av dessa skolor stort, åtminstone i
Stockholm. När en cykelskola öppnade 1898 noterades dessutom en nyhet: ”En nyhet för säsong-
en är qvinliga instruktörer för damer, dalkullor, som under vintern tränats för detta ändamål”.
Utbildningen som erbjöds skulle minimera riskerna för olyckor och dessutom skulle eleverna
lära sig mer om cykeln: ”Eleverna erhålla i år undervisning i velocipedens anatomi, hvarvid som
åskådningsmateriel tjenar en söndertagen velociped af 1898 års modell” (*Hjulsport*, nr 5, 1898).

Foto: Stockholms stadsmuseum

Även om det var tämligen vanligt med artiklar, notiser och meddelanden som tycktes definiera Danmark som ett föregångsland, fanns det alltså också andra artiklar med en udd riktad mot det danska. Möjligtvis berodde detta på att svensk cykling i inte ringa utsträckning tidigt inspirerades av Danmark (Ekström 1984), vilket kunde skapa viss friktion och ett behov av gränsmarkörer. När *Svenskt hjulförbund* bildades 1888 var det med dansk förebild och i en notis anades några år senare viss irritation över att det svenska förbundet ännu var ”danskt”: ”Hvarför icke använda bestämd form: Svenska Hjulförbundet istället för den dansk-klingande obestämda?” (*Hjulsport*, nr 6, 1892).¹¹ I ett senare nummer konstaterades nöjt att namnändringen var på väg: ”Vi helsa med glädje namnändringen” (nr 1, 1893).

Namnändringen kan betraktas som en symboliskt viktig markering av gränsen där det nya namnet, i likhet med fysiska gränsbommar, var en markering av autonomi och självständighet. På ett liknande sätt vill jag förstå diskussioner kring tävlingen *Mälaren rundt* där *Hjulsport* med bestämdhet hävdade att danska cyklister inte skulle kunna vinna: ”För vår del tro vi de danska velocipedryttarnas ben vara något för svaga för att uppbära en dylik pokal” (nr 3, 1892). Sådana medialt situerade gränspraktiker blev allt vanligare i *Hjulsport* i takt med att kontakterna över gränsen ökade och antalet tävlingar blev fler. Det ska inte förvåna att nationalistiska utspel får ett genomslag när det gäller tävlingsverksamhet, sport är av tradition ett område där nationella känslor och handlingar ges ett stort utrymme (jfr Ehn 1993). Men det förekom även andra områden där distansskapande kom till uttryck.

Cyklingens breda genomslag i Danmark skapade möjligheter för illegala entreprenörer – cykeltjuvar. I *Hjulsport* rapporterades det bland annat om en dansk cykeltjuv som hade lyckats stjäla ett 50-tal cyklar i Köpenhamn och en liknande figur ville man inte se i Sverige: ”Vi uppmana herrar velocipedryttare att hafva ögonen öppna, i den händelse någon gynnare skulle få lust att ’slå verldsrekordet’ på detta område!” (nr 7, 1892). Ovanan att stjäla cyklar oroad, men det gjorde även spridningen av den så kallade totalisatorn: ”Det är sorgligt att sporten i Danmark skall hafva sjunkit så, att värnet om densamma lagts i händerna på en spel- och vinstlysten publik, som eger att bestämma om rätt eller orätt” (nr 17, 1893). Totalisatorn var en maskin som mekaniskt bestämde storleken på vinster i samband med tävlingar och var mycket omdebatterad i Sverige vid 1800-talets slut, inte minst inom hästsporten där den under en period var förbjuden (Berglund 2006:75-79). Somliga menade att tävling, särskilt om pengar var involverade, talade till människors egoistiska begär och

därför borde förbjudas (jfr Berglund 2006:71-74). Denna diskussion fördes också i relation till cyklingen och totalisatorn föreföll materialisera en viktig moralisk gräns mellan Sverige respektive Danmark.

Totalisatorn vinner hos våra danska sportvänner sorgliga lagrar. [...] Måtte vi i vårt land fortfarande kunna visa våra affärssportälskande bröder på andra sidan sundet, att vi kunna bedrifva våra idrottstävlingar utan den publik, som till större delen endast intresseras af sina egna spel- och vinstbegär. (*Hjulsport*, nr 19A, 1893)

Texten författades av signaturen ”H.-G.” och förmodligen var det Wilhelm Hedemann-Gade, ordförande i Svenskt Hjulförbund, som höll i pennan. Utöver ett starkt engagemang i cykelfrågan var han mycket aktiv i debatter om hälsa och moral där han i flera sammanhang uttryckte sig kritiskt om tävlingar med ekonomiska förtecken (t.ex. 1895). Det finns här anledning att knyta an till etnologen Marie Sandberg som menar att ”border practices are performed” av olika aktörer i en ”ongoing process of ordering” (2012:119-120). Med utgångspunkt i Sandbergs performativa gränsperspektiv kan Hedemann-Gades utspel betraktas som en stabilisering av nationsgränsen med moraliska förtecken, men gränsen skulle komma att destabiliseras. Några år senare förefaller nämligen totalisatorn ha introducerats i Skåne, vilket skapade oro i Stockholm: ”Vi vilja hoppas att de sydsvenska banornas upptagande af detta oskick icke måtte fortplanta sig uppåt landet, utan att det måtte för alltid stanna der nere vid sundets stränder” (*Hjulsport*, nr 2, 1897). Gränsen hade penetrerats och det fanns därför ett behov av distansering, men nu drogs gränsen inom landet vilket förstärker Sandbergs argument: Gränser vilar på praktiker som ständigt förändras och ges ny innebörd. Genom att följa tidningen *Hjulsports* föreställningar om cykellandet Danmark har jag i föreliggande artikel belysts några sådana praktiker.

SLUTDISKUSSION

Cykling knöts tidigt till en våg av nationalism som drog fram i Europa under 1800-talets senare del och det inledande 1900-talet. Cykeln möjliggjorde uppträckten av nationen och skulle stärka kärleken till fosterlandet. Svenskt Hjulförbund, och därmed *Hjulsport*, var också präglade av denna våg, man lyfte fram cykeln som ett redskap i fosterlandskärlekens tjänst. Som ett led i detta publicerades notiser om cykling och reseberättelser från olika delar av landet, men det publicerades även berättelser från Danmark. I föreliggande studie har jag, med utgångspunkt i texter publicerade i *Hjulsport*, undersökt

på vilka sätt kulturella föreställningar om cykellandet Danmark färgades av exotisering, idealisering och distansering vid tiden kring sekelskiftet 1900. Exotisering, idealisering och distansering betraktades som medialt situerade praktiker genom vilka nationsgränser stabiliseras och destabiliseras. Studien inspirerades på detta sätt av ett performativt gränsperspektiv som utgår från att gränser aldrig är stabila utan i ständig tillblivelse. Vad det gäller exotisering framställdes danska cykelvanor såsom vintercykling som annorlunda i *Hjul-sport* och dessutom fick danska, i en del fall övermänskliga, tävlingscyklister förkroppsliga en gräns mellan Danmark och Sverige. Exotisering var på detta sätt ett viktigt element i medialt situerade praktiker genom vilka gränsen gjordes. Men det handlade inte enbart om exotisering, utan även om idealisering. Världen på andra sidan gränsen tycktes bättre; gatorna var jämnare; ordningen var bättre samtidigt som reglerna var färre; och dessutom hade cykeln haft ett genomslag i flera olika yrkesgrupper och sociala kategorier. Både exotisering och idealisering fungerade därvidlag som gränsmarkörer, men rymde samtidigt förhoppningar om att danska cykelvanor skulle etableras i Sverige. Kvinnlig cykling gjordes exempelvis till en utvecklingsfråga där Sverige föreföll mindre modernt och framåtriktat jämfört med Danmark. Exotisering och idealisering bidrog på detta sätt till att ladda gränsen med politisk mening: Det var viktigt att gränserna mot omvärlden öppnades och att Sverige lät sig inspireras av utlandet.

Det förekom emellertid också gränspraktiker som byggde på distansering och ett behov av att förhindra ett flöde från Danmark till Sverige. Goda vanor fick gärna spridas över gränsen, men danska instruktörer, cykeltjuvar och den förhatliga totalisatorn skulle helst stoppas vid gränsen. De senare fick förkroppsliga respektive materialisera en viktig moralisk gräns mellan Sverige respektive Danmark. Möjligtvis fanns det ett behov av sådana gränsmarkörer eftersom svensk cykling tidigt inspirerades av Danmark. Närhet skapar ofta ett behov av distans. Gränsen var på detta sätt föremål för både stabilisering och destabilisering.

En försiktig slutsats är sålunda att föreställningarna om Danmark som ett modernt cykelland byggde på både exotisering och idealisering som medialt situerade gränspraktiker, vilka kan ha bidragit till den begeistring som mötte den danske cyklisten som korsade Öresund 1893. Gränsen gjorde något med betraktarens/skribentens blick: På andra sidan fanns landet Annorlunda som lockade. Livet var bättre, reglerna färre, toleransen större, gatorna jämnare och ordningen godare. Ur sådana gränspraktiker kan entusiasmen ha spirat: Det var inte bara en cyklist som tog sig över gränsen utan ett bättre samhälle.

REFERENSER

Tidningar & tidskrifter

Cycletidende: nr 1, 1890, nr 2, 1890, nr 11, 1890, nr 37, 1890, nr 40, 1890, nr 50 1891, nr 51, 1891, nr 52, 1891, nr 54, 1891, nr 70, 1891.

Hjulsport. Tidning för Sveriges velocipedryttare: nr 1, 1892, nr 2, 1892, nr 3, 1892, nr 5, 1892, nr 6, 1892, nr 7, 1892, nr 9, 1892, nr 16, 1892, nr 1, 1893, nr 2, 1893, nr 3, 1893, nr 16, 1893, nr 17, 1893, nr 19A, 1893, nr 14, 1895, nr 23, 1895, nr 2, 1897, nr 3, 1897, nr 5, 1898, nr 23, 1898, nr 30, 1898, nr 34, 1898, nr 35A, 1898, nr 39, 1898, nr 46, 1898.

Litteratur

Alsmark, Gunnar 2010: "Broderfolkens bro". I: Löfgren, Orvar & Nilsson, Fredrik (red.): *Regionauterna. Öresundsregionen från vision till vardag*. Göteborg: Makadam.

Andersen Jagetic, Dorte, Klatt, Martin & Sandberg, Marie (red.): *The Border Multiple. The Practising of Borders between Public Policy and Everyday Life in a Re-scaling Europe*. Farnham: Ashgate.

Berglund, Sara 2006: *Vägen till vinnarcirkeln. Travhästen och dess människor mellan sport och spel*. Stockholm: Gidlunds förlag.

Bonde, Hans 2010: *The Politics of the Male Body in Global Sport*. London: Routledge.

Carstensen, Trine Agervig & Ebert, Anne-Katrin 2012: Cycling Cultures in Northern Europe: From 'Golden Age' to 'Renaissance'. *Cycling and Sustainability. Transport and Sustainability*, Vol 1.

Donnan, Hastings & Wilson, Thomas M. 2001: *Borders. Frontiers of Identity, Nation and State*. Oxford: Berg.

Ehn, Billy 1993: "Nationell inlevelse". I: Ehn, Billy, Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar (red.): *Försvenskningen av Sverige. Det nationellas förvandlingar*. Stockholm: Natur och Kultur.

Ekström, Anders 2010: *Viljan att synas, viljan att se. Medieumgänge och publik kultur kring 1900*. Stockholm: Stockholmia Förlag.

Granqvist, Raoul (red.) 1996: *Villfarelsens blick. Essäer om resan som kultur*. Stockholm: Symposion.

Hedemann-Gade, Wilhelm 1895: *Ut i det fria!* Lund: C. W. K. Gleerups Förlag.

- Herlihy, David V 2004: *Bicycle. The History*. New Haven & London: Yale University Press.
- Jönsson, Lars-Eric 2009: "Tour de France, cykeln och det mänskliga". *ETN: HOJ*. Etnologisk skriftserie. Etnologiska institutionen. Lunds universitet.
- Kern, Stephen 1983/2003: *The Culture of Time and Space 1880 – 1918*. With a New Preface. Harvard University Press: Cambridge, Massachusetts.
- Kåstrup, Marie 2007: "Hverdagens beskedne demokrati. Analyser af cyklen som symbol på danskhed". Kandidatspeciale, Institut for Kunst- og Kulturvidenskab, Københavns universitet.
- Linde-Laursen, Anders 1995: *Det nationale natur. Studier i dansk-svenske relationer*. Nordisk Ministerråd, København.
- Löfgren, Orvar 1993: "Nationella arenor". I: Ehn, Billy, Frykman, Jonas & Löfgren Orvar (red.): *Försvenskningen av Sverige. Det nationellas förvandlingar*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Löfgren, Orvar 2000: "Moving Metaphors". I: Per-Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren (red.): *Invoking a Transnational Metropolis*. Lund: Studentlitteratur.
- Marvin, Carolyn 1988: *When Old Technologies Were New. Thinking About Electric Communication in the Late Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press.
- Nihlén, Lars 1986: "Wilhelm Hedemann-Gade, Svenskt Hjulförbund och Lunds idrottsplats". *Svenska idrottshistoriska föreningens årsskrift*. Stockholm.
- Nilsson, Fredrik 2000: *I rörelse. Politisk handling under 1800-talets första hälft*. Lund: Nordic Academic Press.
- Nilsson 2007: "Nationalitet og landegrænser er os lige gyldige". En studie av ungdomsocialister och gränsoverskridande vid tiden kring 1900". I: Nilsson, Fredrik, Sanders, Hannes & Stubbergaard, Ylva (red.): *Öresundsgränser. Rörelser, möten och visioner i tid och rum*. Göteborg: Makadam Förlag.
- Nilsson, Fredrik 2010: "Öresund Plaza. Om konsten att passera". I: Löfgren, Orvar & Nilsson, Fredrik (red.): *Regionauterna – Öresundsbron från vision till vardag*. Göteborg: Makadam Förlag.
- Nilsson, Fredrik 2012a: "'Ett ypperligt fortskaffningsmedel i Herrens krig'. Den

cyklande Frälsningsarmén och det modernas besvärjelser”. *Idrott, Historia & Samhälle*. Svenska idrottshistoriska föreningens årsskrift 2012.

Nilsson, Fredrik 2012b: ”Sprängningen av Amalthea. Transnationella nätverk och regional integration”. *Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv*.

Said, Edward 1978: *Orientalism*. New York: Pantheon Books.

Sandberg, Marie 2012: ”Border Orderings: The Co-existence of Border Focusing and Letting Border Issues take the Back Seat at the German-Polish Border”. I: Andersen Jagetic, Dorte, Klatt, Martin & Sandberg, Marie (red.): *The Border Multiple. The Practising of Borders between Public Policy and Everyday Life in a Re-scaling Europe*. Farnham: Ashgate.

Sjögård, Göran 2009: ”Svältsnören. Om den norrländska cykelstigen”. *ETN: HOJ*. Etnologisk skriftserie. Etnologiska institutionen. Lunds universitet.

Östberg, Adolf 1894: *Den moderna velocipeden och dess ryttare. Illustrerad handbok för hjulsportens utöfvare*. Stockholm: Fr. Skoglunds förlag.

Bildmaterial på sida 11

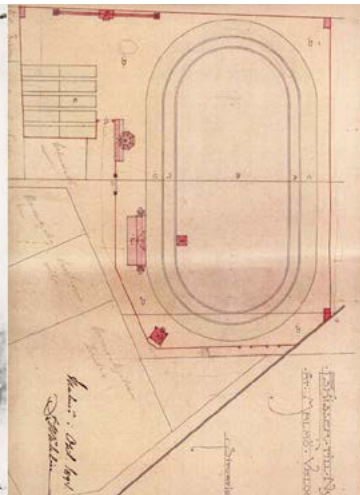
Bild 1 från *Hjulsport. Tidning för Sveriges velocipedryttare*: nr 6, årgång 7, 1898.

Bild 2 från *Hjulsport. Tidning för Sveriges velocipedryttare*: nr 15, årgång 7, 1898.

NOTER

- 1 Detta var en tid då politiska organisationer och föreningar av olika slag gärna sökte samarbete över nationsgränser samtidigt som nationalismen grep omkring sig (Nilsson 2007, 2012b). Trine Agervig Carstensen och Anne-Katrin Ebert menar dessutom att cykling vid denna tid var ett transnationellt, borgerligt och urbant fenomen (2012:38).
- 2 Det performativa gränsperspektivet knyter an till kulturanalytiskt präglad gränsforskning som problematiserar gränsens materialiseringar (jfr Donnan & Wilson 2001, Löfgren 2000, Nilsson 2007, Nilsson 2010).
- 3 Det första numret gavs ut i början av 1892. Tidskriftens redaktion fanns i Stockholm, även om cykelförbundets tyngdpunkt låg i landets södra delar (Nihlén 1986:147).
- 4 Tidningarnas upplaga är oklar, men i skildringar av cyklingens historia i Sverige respektive Danmark (t.ex. Ekström 2010, Bonde 2010) definieras de som viktiga för cyklingens genombrott, vilket indikerar att de texter som publicerades hade ett visst genomslag.
- 5 Studiens resultat ska uppfattas som tentativa och uppmanar till mer forskning om cyklingen som gränspraktik vid denna tid. Det behövs studier som fokuserar på de allt tätare kontakterna mellan svenska och danska cykelklubbar som gav upphov till såväl tävlingar som sociala evenemang.
- 6 Se Marie Kåstrup (2007) för en utvecklad diskussion om danskhet och cykling.

- 7 Jag inspireras här av Edward Saids (1978) diskussioner av (post)koloniala blickar och skapandet av den Andre, även om svensk-danska relationer inte rymmer samma koloniala maktaspekter som västvärldens syn på exempelvis Orienten.
- 8 Se historikern Hans Bonde (2010) för en diskussion om idrott, kropp och maskulinitet samt vilken betydelse dansk cykling hade i detta sammanhang.
- 9 England och engelsk cykling lyftes fram som en förebild i många europeiska länder vid denna tid, även i Danmark (Carstensen & Ebert 2012:27).
- 10 Hur svensk respektive dansk nationell identitet skapas i ständig jämförelse har diskuterats utförligt i flera tidigare studier (se t.ex. Linde-Laursen 1995, Alsmark 2010).
- 11 Förbundet bildades i samband med ett möte i Alnarp 1888 där flera skånska klubbar var representerade. Till ordförande utsågs Wilhelm Hedemann-Gade från Lund, men med danska rötter (jfr Ekström 1984:41, Niléhn 1986:140, 147).



Malmö Velocipedklubb

CYKLANDE GYMNASTER

Anne-Lis Nilsson

Malmö var fram till 1800-talets andra hälft en köpmanstad som allt mer höll på att förvandlas till en industristad. De förr så starka köpmansfamiljerna fick konkurrens av en ny klass av rika industriidkare. Underklassen ersattes av en växande industriarbetarklass och gränsen mellan besuttna och obesuttna var skarp. Från 1870 till 1880 ökade folkmängden med 50 procent med i huvudsak inflyttade från landsbygden.

Fram till 1800-talets mitt hade idrott främst bedrivits bland landets aristokrati och borgerskap. Genom influenser från bland annat England började intresset under senare hälften av 1800-talet att sprida sig till en bredare allmänhet. Tidiga idrotter som segling, simning och rodd fick fler utövare och andra idrotter kom efter hand att introduceras. Idrottsföreningar etablerades i främst de större städerna och lockade till sig män bland de högre samhällsklasserna.

Malmö Velocipedklubb (M.V.K.) kom att få en stor betydelse för Malmö och kan sägas utgöra en av milstolparna i Malmös idrotthistoria. Klubben var en av de första föreningar som arrangerade tävlingar för en större publik och

anläggandet av Malmö idrottsplats kom att ha stor betydelse för friidrottens och fotbollens framväxt i Malmö.

Som ansvarig för *Malmö Idrottsmuseum* och dess arkiv blev jag tidigt intresserad av klubbens arkiv. Det är inte ofta man har tillgång till ett så pass gammalt arkiv med handlingar som spänner över bildande till nedläggning. Handlingar i form av protokoll och medlemsmatriklar är lämningar i klass med arkeologiska lämningar och berättar någonting om människan sedd i relation till den historiska period de skapats i.

Att enbart använda sig av arkivmaterial ställer krav på forskaren. Du har den information som finns och det finns ingen möjlighet att gå tillbaka till skriftställaren och be om ett förtydligande eller ytterligare fakta. Även om protokollet följer en viss given ram finns det olikheter beroende på vem som är protokollförare. Vissa sekreterare tycker om att göra målande beskrivningar medan andra strävar efter att vara så fåordiga och korrekta som möjligt. Genomgående är dock att protokollet tenderar att bli ordfattigare och striktare ju längre fram i tiden man kommer.

Arkivmaterial vilka enbart varit avsedda för internt bruk skiljer sig från artiklar i tidningar och andra publikationer vilka varit avsedda att vara publika. Skribenten har inte haft samma syfte att påverka och nå ut. En protokollförare strävar efter att gör en så korrekt tolkning som möjligt utan möjlighet till feltolkningar.

Via arkivmaterialet hoppas jag kunna besvara frågor som vem var medlem i klubben, vilken betydelsen klubben hade för Malmös idrottsutveckling och vilka problem och motsättningar som fanns.

ATT VÄCKA INTRESSE

Intresset för velocipedåkning i Malmö väcktes för första gången hos medlemmarna i dåvarande gymnastikklubben *Svea*. Dessa herrar beslöt att bilda en ny klubb med syfte att bredda velocipedsporten och göra den populär, vilket resulterade i bildandet av Malmö Velocipedklubb 1886. I klubbens reglemente står att läsa att "Klubbens uppgift är att väcka intresse för velocipedsporten och verka för en allmännare spridning av denna vackra och praktiska idrott, samt skaffa övnings-velocipeder och hålla övningsplats tillgängliga för medlemmarna" (M.V.K. A1:1).

Styrelsen bestod av åtta herrar, alla med titlarna handlare eller bokhållare. Förutom styrelsen tillkom 26 medlemmar vilka till övervägande del var bok-

hållare. Att velocipedåkning var någonting som speciellt attraherade bokhållare bekräftas av att det även bland åkarna i Göteborg fanns ett stort antal bokhållare, grosshandlare och andra köpmän (Idrottsarvet 2013:92). Precis som inom näringslivet innefattade idrottslivet en inre krets som tog initiativ till att bilda föreningar, men de återfanns också i styrelser och hade uppdrag som hedersledamöter. Flera av näringslivets män återfanns alltså i idrottsföreningarnas styrelser, män som hade ett stort inflytande på Malmös officiella, administrativa och ekonomiska liv och som var vana vid att organisera och leda. Medlemmarnas affärskontakter och ekonomiska förutsättningar var en fördel då det gällde att tillföra likvida medel för de ofta dyrbara anläggningarna, utrustningen och tävlingsprojekt som skulle åstadkommas. Kontorsanställda, bokhållare och kontorister kunde använda sig av sina administrativa kunskaper.

Klubbens medlemmar bestod av både aktiva och passiva: ”Till medlem kan af styrelsen antagas hvarje välfrejdad person, som skriftligen anmäls av någon klubbledamot” (M.V.K. A1:1). En gång i månaden sattes det på övningsplatsen upp en lista över föreslagna nya medlemmar. Inträdesavgiften var 5 kr för aktiv manlig medlem och 2 kr för aktiv kvinnlig. Passiv medlem betalade enbart årsavgiften. I samband med medlemskapet erhöles ett medlemskort samt ett klubbmärke. (M.V.K. A1:1). Trots möjligheten för kvinnor att bli medlemmar återfinns inga kvinnor i klubben under de första åren. År 1891 enades styrelsen om att ge kvinnorna rätt att använda banan mot en lägre avgift, vilket i gengäld betydde att de inte hade rätt att rösta. Det kom att dröja fram till 1895 innan de första kvinnorna gjorde entré i klubben. Fröknarna Agri, Faxé och Fougstedt kom då in som passiva medlemmar. En av anledningarna till damernas lägre avgift var ”damerna av många orsaker ej kunna vara så flitiga deltagare i utfärderna som herrar, vore det ju obilligt, att de förra skulle betala lika mycket som de senare”. Man hade dock förhoppningar om att ”den lägre avgiften skulle locka till sig fler damer, och att deras närvaro i sin tur skulle leda till ”höjd trevnad på utfärderna” (M.V.K. A1:1).

För att ytterligare göra cyklingen populär bland damerna anordnade cykeltillverkaren *Humber* velocipedskola för damer i *Arbetareföreningens* stora sal under ledning av ”skicklig lärarinna från Stockholm”. Det var en övning som så snart väderleken det tillät kom att förläggas till idrottplatsen (*Hjulsport* 1898 nr. 10)

Medlemsantalet var inte speciellt stort under de första åren. Klubben hade 34 medlemmar och antalet kom att variera stort under åren och flera medlemmar var dessutom aktiva i flera olika föreningar samtidigt. Det var inte

ovanligt att vara medlem i både en gymnastikförening och en mer tävlingsinriktad förening. Samröret klubbarna mellan var stort. Ett medlemskap i en idrottsklubb tycks ha inneburit en viss status, speciellt om sporten krävde en ekonomisk insats vilket var fallet inom cykelsporten. Grosshandlarfamiljen Thomée hade tre familjemedlemmar i föreningen och familjen Zadig inte mindre än sju. Klubbens status höjdes av att de inte enbart hade malmöbor i sina medlemsmatriklar. Här återfinns till exempel ett flertal danska cyklister, artisten Gustaf Fjaestad från Stockholm (han vann första cykeltävlingen *Mälaren Runt*) och den norske stjärncyklisten W. Henie. De danska cyklisterna var även flitiga deltagare vid tävlingarna och stod ofta överst på prispallen.

CYKLING I GYMNASIKSAL

Då cykling var en ny sport och ytterst få hade tillgång till egna cyklar köpte klubben in ett antal övningscyklar och hyrde in sig i Högre Elementarskolans gymnastiksal. Instruktör valdes och allt gick bra tills det blev oljefläckar på golvet och smärre skador på lokalen. Klubben fick därefter istället hålla till på skolgården och vintern därpå hyrdes Florateatern i Kungsparken. Intresset för velocipedåkning ökade och året efter att klubben bildats, 1887, var medlemsantalet uppe i 69. Klubben fick köpa in allt fler cyklar och då ekonomin inte var så god tvingades styrelsen att ta ett lån. Allt gick bra tills flera medlemmar utnyttjade systemet med att betala medlemsavgiften kvartalsvis. På så sätt kunde de gå ur klubben sedan de för så billigt pris som en kvartalsavgift lärt sig åka på klubbens cyklar. Då cyklisterna var ovana och ofta föll omkull blev det en hel del skador och reparationskostnaderna blev höga. För att undvika fler förluster ändrades klubbens stadgar så att man därefter var tvungen att betala in hela årsavgiften vid inträdet.

DEKADENS FÖR MÄNSKLIGHETEN

Inte alla såg det framväxande sportintresset med blida ögon. 1890-talet var en orolig tid i Malmö med konflikter och arbetslöshet. Klubbens ordförande Carl Frick sa i en fullmäktigedebatt att:

Det kan ej vara tal om arbetslöshet, då det i år funnits så mycket arbete. Att ej de individer, som stå och hänga på torget, få något arbete är ej förvånande, ty de är försupna och vilja för övrigt inte arbete. Nej, in i allmänna inrättningar med dem och ge understöd åt deras hustrur. (efter Billing 1996:19)

Detta inlägg fick *Arbetets* chefredaktör, socialdemokraten Axel Danielsson att gå till motangrepp och kallade sporten för ”dekadens för mänskligheten”.

Danielsson rekommenderade inte velocipedåkning: "...ty därmed skulle arbetaren göra sig löjlig. Proletären tränas bäst i *organisationens* skola. Muskulerna får han utbildade i sitt arbete. Och det enda sättet att stärka honom i fysiskt hänseende är tillämpningen av arbetarrörelsens motto: *Kortare dag och högre lön*". Anledningen till att sporten var populär bland borgarklassen var, enligt Danielsson, "arbetslösheten inom borgarklassen". Dessutom, fortsatte han:

Att grosshandlare X, som icke skapar för ett öres värde, slutligen faller på den idén att skaffa sig en tvåhjuling och bli sportsman, är icke underligt. Han måste göra någonting för att hämma fettbildningen och slippa undan magkattarr [...] Sporten är ett surrogat för arbete och bedrives därför av samhällsklasser, och icke arbete. Därför skall den sociala revolutionen beteckna slutet även på sportens tidevarv. (efter Billing 1996:18-19)

CYKELUTFLYKTER

Till att börja med ägnade sig klubbens medlemmar huvudsakligen åt längre och kortare utflykter, själva eller tillsammans med andra skånska klubbar i Lund, Landskrona och Kristianstad. Det hände även att man åkte på utflykt tillsammans med den danska *Bicycle-Clubben*. Utflykterna gick ofta till någon naturskön plats som Torups bokskog eller till något skånskt herresäte. Väl framme umgicks man och åt en gemensam middag. Antalet cyklister var inte så stort i Skåne under denna tid utan det gällde att hålla ihop. Av någon anledning hade emellertid osämja uppstått mellan Malmös och Lunds föreningar vilket resulterade i ett upprört brev från Lund till Malmö där ett eventuellt "missförstånd högeligen beklagades". Från lundahåll menade man att om velocipedsporten överhuvudtaget skulle överleva fordrades det förerade krafter. "Kommer oenighet och söndring ibland den fåtaliga skaran, så blir den snart så fåtalig, att den försvinna" (M.V.K. E:19). Osämjan tycktes dock inte vara av det allvarligare slaget för kort därefter var inbjudningarna åter igång och utflykterna resulterade inte, som det verkar, i konflikter.

VÄGENS MARODÖRER

Alla såg inte med blida ögon på velocipedryttarnas framfart på de skånska vägarna. Artiklarna var många i tidningarna och bland annat lantbrukare Rye från Stävesö berättar för Skånska Aftonbladet hur han sistlidne söndag

Körde på allmänna vägen mellan Klågerup och Staffanstorp, vilken är ganska smal. Därunder mötte han ett par herrar, ridande velociped och vid tillfället

innehavande en synnerligen starkt fart, som de dock om de hade velat lätt kunna sakta. Hästarna, som eljest icke är rädda, blev så uppskrämda att de kastade sig åt sidan över diket, dragande vagnen med de däri varande efter sig. Lyckligtvis skedde ingen olycka, om man undantager de skador, som uppkommo på åkdonet. Velocipedryttarna fortsatte sin vilda fart, utan att bekymra sig om vad som hänt". (M.V.K. F2:2).

Herr Rye efterlyste stränga straff för dessa velocipedåkare som for fram med sådan fart att de utgjorde en fara för andra människors liv.

Även insändare vittnade om "velocipedisternas vilda och besinningslösa framfart" samt om olyckor. En av dessa "herrar till stålhästen" hade kört på en äldre kvinna och en annan hade hedrat en av Malmös kyrkogårdar med en övningsritt. Böterna blev 15 respektive 10 kr. (M.V.K. F2:2).



Ur Malmö Velocipedklubb's arkiv

Ytterligare en skribent (*Sydsvenska Dagbladet Snällposten*, SDS, 17/4 1894) rekommenderade att herrarna fick smaka på lite rammelbuljong, "de fara nämligen fram så att det är hart när förenat med livsfara att gå på våra gator, och nästan dagligen hör man talas om folk som blivit överkörda". Skribenten avslutade med att utbrista: "Gatorna är väl för katten till för samfärdseln skull, inte för idrottsövningar". Enligt poliskammarens årsberättelse för 1897 framgår att det skedde 116 olyckstillfällen i staden. Den vanligaste olycksorsaken

var överkörning av åkdon (21 st.). Åtta fall av överkörning med velociped noterades. Antalet velocipedridande stadsbor beräknades till drygt 1500 st. Klubben insåg att någonting måste göras och utfärdade därför 1895 ett så kallat *Kör-reglemente*.

EGEN KAPPLÖPNINGSBANA

Tanken på en egen kapplöpningsbana växte fram successivt och 1890 ansåg styrelsen att det borde göras ett försök att förverkliga idéerna. Av stadsingenjören begärdes planritningar och kostnadsförslag. För att finansiera bygget beslöts att ge ut räntebärande lotter à 25 kronor vilka genom utlottning återbetalades i mån av klubbens tillgångar (M.V.K. A1:1). Lotterna kom främst att säljas till klubbens egna medlemmar. Klubben fick av Malmö stad hyra plats på Rörsjön och banan kom att byggas med den danska Bicycle-Clubbens bana i Ordrup strax intill Charlottenlunds station som förebild. Banorna bestod av cementblandad granitmakadamisering. Kostnaderna för hela anläggningen var cirka 7000 kr varav 4500 för själva banan och 1 500 för inhängning med plank och omklädningsrum.

Tävlingsbanan var en avgränsad, inhägnad och insynsskyddad plats som krävde inträdesavgift. Här exponerades det nya, spännande, fartfyllda och stundtals även farliga tävlandet, som man dessutom kunde satsa pengar på. Velocipedryttarna var spännande och annorlunda och kunde i viss mån likställas med cirkusartister. Inträdesavgiften var satt till 1 krona på första plats och 50 öre på andra plats. Barn betalade halva priset på såväl första som andra plats. Varje styrelsemedlem hade rätt till 2 fribiljetter vardera. Den 24 augusti 1890 hölls den första kapplöpningen på den nya banan. I samband med tävlingen skulle det även anordnas en utfärd till Hindby och efter löpningarna skulle en fest hållas i Kungsparken. Tävlingarna gick bra och lockade en stor publik med bra inkomster för klubben. Antalet sittplatser byggdes ut och inträdespriset höjdes till 1,50 kr för reserverade platser längst fram. Biljetterna såldes endast i Carl Glerups Pappershandel samt under kapplöpningdagen i banans biljettkontor. Loppen annonserades förutom i Malmötidningarna även i lokaltidningarna i Lund, Landskrona, Helsingborg, Kristianstad och Ystad. (M.V.K. A1:1). Endast amatörer hade rätt att tävla och man tävlade med antingen *roadster* eller *racer*. Vilken typ av cykel det var avgjorde styrelsen ett par dagar innan tävlingen.

1890-talets slut kom att bli klubbens glansperiod med god ekonomi och högt medlemsantal. Den nya banan medförde att medlemsantalet steg från ett 40-tal vid 1890 års början till cirka 100 vid dess slut och till nästan det tredubbla

två år senare. För att bekosta velocipedbanans förbättringar och locka en större publik bestämde sig styrelsen 1894 att anordna totalisatorspel vid tävlingen. Tävlingarna lockade cyklister från såväl England, Danmark och Norge.

De ökade inkomsterna medförde att klubben 1892 kunde betala tillbaka återstående lottbrev och alla skulder. 1892 års kapplöpningar hade gett ett överskott på närmre 4 600 kr och årets medlemsavgifter uppgick till 1 600 kr. Löpningarna på klubbens bana gav avsevärda överskott, bortemot 1 000 kr vid varje tävling och åskådarna följde med spänt intresse sina favoriter. I takt med att tävlingarnas popularitet ökade och cyklisternas status blev högre så blev även kraven större. I ett styrelseprotokoll beklagar man att ryttarna fordrade dyrbarare priser, fria resor och kostsammare festtillställningar efter loppet. Utöver detta hade konkurrensen om de mest omtyckta och kända ryttarna ökat mellan klubbarna. Även publiken blev allt mer krävande och ville se internationella och framstående champions vid tävlingarna. Banan krävde ombyggnad och fastän det endast kvarstod två år tills banan skulle rivras för en planerad lantbruksutställning byggdes den om till en kostnad av 2 500 kronor. Sista tävlingen på gamla banan skedde den 1 september 1895.

NY IDROTTSPLATS OCH NYA BEKYMMER

Klubben var fast besluten att fortsätta med tävlingsverksamheten och att anlägga en ny kapplöpningsbana. Aktiebolaget Malmö Idrottsplats bildades med velocipedklubbens ledande man Carl Frick i spetsen. Förutom velocipedbana skulle klubben anlägga hästridbana och skridskobana. Särskilda områden uppläts för bollspel, friluftsgymnastik och tennisplaner. Bolaget fick arrendera ett område i Magistratsvången och 1896 kunde Malmö Idrottsplats invigas.

Trots ny bana blev det allt svårare och svårare för klubben att klara sin ekonomi. Den tidigare vinstgivande vadhållningen förbjöds 1898. Intresset hos allmänheten svalnade och klubben ägnade sig åt att försöka behålla intresset för de gemensamma cykelfärderna.

Det fanns de som tyckte det var bra att vadhållningen försvann men beklagade samtidigt det bristande sportintresset i Malmö.

Totalisatorn hade så helt och hållet ingått i allmänhetens begrepp om täflingar, att just detta, att besöka en täflan, betyder det samma som att gå och spela bort några kronor, med utsigt att vinna flera, på ett nymodigt, intressant och spännande spel. När så totalisatorn förbjöds så fanns dragningskraften ej mera, då ju sportintresset slutkats upp af spelintresset och så ej mera fanns till. Så uteblef

massan. Och de på en högre skala stående? Ja, äfven de voro helt upptagna av spelningen, men hade nog dessutom litet intresse kvar för ”sporten”. Detta intresse togs emellertid bort genom anordnandet af en dansbana på idrottsplatsen med en entré af 5 öre. Nu kommo ju massorna igen – för att dansa – men utan det ringaste intresse för någonting annat; och när så massorna komma igen – flydde de få sportintresserade; och sporten i Malmö låg död! (*Hjulsport* Nr 36 1898)

Antalet medlemmar sjönk och var 1899 nere i 54, för att ytterligare minska till 34 tre år senare. De medlemmar som fanns kvar kom allt mer att ägna sig åt att verka för förbättrade förhållande för velocipedåkare i allmänhet. Klubben tog också en aktiv roll i förslag rörande stadens ordningsstadgar samt uppsättning av vägvisartavlor på landsvägarna och utvecklingen av fotbollsspelet. Klubben stod bland annat bakom en namnsamling rörande borttagning av stenhögar på landsvägarna som en del vägunderhållsskyldiga la ut på gångstigarna tidigt på våren. Klubben lyckades även genom sina klagorörelser avstyra ett väckt förslag om införandet av numrering av cyklar år 1895. Styrelsemedlemmarna kunde bistert konstatera att:

När varannan människa skaffat sig en cykel förlorade sporten sin nyhet och sin spänning, och cykeln fick sin huvudsakliga betydelse som praktiskt fortskaffningsmedel. Efter velocipederna kom automobilerna och nu fordras det minst en flygmaskin för att samla så väldiga folkmassor som vid de stora cykeltävlingarna i Malmö i början av 1890-talet. (M.V.K. A1:1)

JUBILEUM OCH GRAVÖL

År 1896 blev Malmö Velocipedklubb som enda svenska klubb medlem i *International Cyclist Association (I.C.A.)*. Kapten Carl Frick blev invald i styrelsen. Det ingick i I.C.A:s program att årligen anordna internationella mästerskapstävlingar i de olika länderna som tillhörde förbundet. Frick valdes som förbundets officiella ombud i Sverige och tillsammans med Malmö Velocipedklubbs särskilda tillståndskommitté utfärdade han tillståndsbevis (licens) till de ryttare som ville starta vid kapplöpningar anordnade av I.C.A. Sveriges övriga velocipedklubbar önskade ett närmare samarbete och år 1900 bildades *Svenska Velociped Förbundet*. Velocipedkapplöpningar hade då så gott som upphört inom Malmö Velocipedklubb och klubben upphörde 25 år efter sin start. ”Enligt gammal svensk sed efterföljdes klubbens aflifvande af ett graföl. Flera minnen upplifvades och stämningen var så god som den skall vara i ett lag af gamla karmater som under ett par decennier lärde känna hvaranda såväl på velocipedsadeln som i terra firma.” (*SDS* 1/6 1911)

SLUTORD

Under 1880-talet fick den moderna idrotten sitt genombrott i Sverige. Karakteristiskt för det svenska idrottslivet under dess första skede var att specialföreningar bildades så snart någon ny idrott började utövas. I takt med ett ökat medlemsantal och ett starkare tävlingsintresse växte det också fram ett behov av särskilt iordningställda idrottsplatser för övningar och tävlingar. Det var velocipedidrotten och dess behov av rundbanor som föranledde anläggandet av de första ordnade idrottsplatserna i Sverige. Malmö velocipedbana var en av de första i Sverige. De första idrottsanläggningarna anlades och drevs på privat initiativ av stadens mer välbeställda invånare. Idrotten var vid denna tid inte någon folkrörelse utan innefattade enbart en utvald skara där den stora allmänheten främst fungerade som åskådare. Samarbetet mellan olika orter och länder var stort, speciellt de danska och skånska cykelklubbarna samarbetade både rörande utflykter och tävlingar.

Malmö Velocipedklubbs byggande av Malmö idrottsplats har haft stor betydelse för Malmö idrottsliv. Antalet föreningar ökade stadigt under perioden 1900 – 1914. Idrottsplatsen öppnade upp även för andra idrotter som friidrott och fotboll, idrotter som lockade till sig en ny typ av idrottare, som läroverksungdomar och medlemmar ur arbetarklassen. Malmö Idrottsplats kom även att fungera som huvudarena för de omfattande *Baltiska Spelen* 1914 i samband med *Baltiska utställningen*.

REFERENSER

Tidningar

Hjulsport: nr 10 1898, nr 36 1898. Malmö Idrottsmuseum, Malmö Velocipedklubbs arkiv.

Sydsvenska Dagbladet (SDS): 17/4 1894, 1/6 1911.

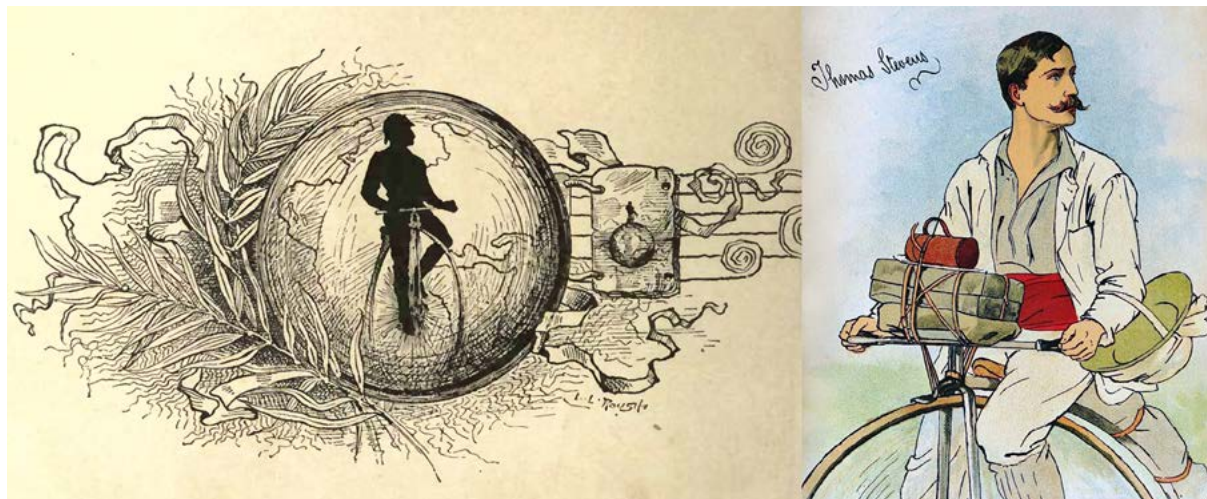
Litteratur

Billing, Peter 1996: *Hundra år av gemenskap. Malmö Idrottsplats 1896-1996*. Malmö: Möllevångens samhällsanalys.

Idrottsarvet: årets bok, 2013, Göteborg: Idrottsmuseet.

Bildmaterial på sida 28

Malmö Velocipedklubbs arkiv



Äventyrscyklisten

Lars-Eric Jönsson

Den här artikeln ska handla om cyklister som cyklade långt, uppseendeväckande långt. Den ska handla om människor som använde cykeln för att visa och kanske till och med undersöka hur långt man kunde ta sig enbart med hjälp av muskelkraft. Till skillnad från sportens värld handlar detta långcyklande sällan om hastighet i sig. De långfärdscyklister som jag har intresserat mig för cyklade sällan eller aldrig för att komma före någon annan. Kanske kunde färdens längd i dagar eller månader ha en gräns för att till exempel vinna ett vad. Men det var sällan som hastigheten väckte mest uppmärksamhet eller var mest intressant utan antalet mil och under vilka omständigheter dessa hade tillryggalagts.

Detta långcyklande har förstås endast lite att göra med att upptäcka nya delar av världen. Vid sekelskiftet 1900 hade de flesta platser inte bara haft besök av människor. Även västvärlden hade gjort sina upptäckter, vilket i det västliga – eller koloniala – perspektivet brukar likställas med globala upptäckter. Kanske fanns det någon öken i Asien kvar för en Sven Hedin att besöka. Och Nord- respektive Sydpolen erbjöd fortfarande utmaningar för de hugade.

Cykelfärderna var heller inte att betrakta som inledningen till erövringar av de platser som nåddes. Den västliga världens ”upptäckter” av resten av världen måste ju ses på detta vis, det vill säga som i grunden koloniala, erövrande aktiviteter. Kontinenter och landavsnitt upptäcktes och var tidigare okända. Med eller utan våld kunde de besättas i enlighet med en given uppfattning om den europeiska civilisationens upphöjdhet och självklara rätt att härska.

De cyklister som den här artikeln handlar om hade inte som mål att upptäcka i detta avseende. Om vi ska tala i termer av upptäckter handlade det mer om vad individen, på egen hand, var kapabel att göra. Och som erövringar betraktade, handlade dessa cykelturer snarare om ett slags metaforiskt kolonialt erövrande. Det västliga industrisamhället kom bokstavligt talat rullande med en stark individ i sadeln, en individ som var på väg att överträffa sig själv, att spränga gränser för den mänskliga förmågan och göra sig ett offentligt namn, en karriär, en framtid.

Hur detta gick till ska jag försöka besvara i denna artikel. Syftet är att undersöka betydelsen av att cykla långt, tvärs över kontinenter. Varför var det viktigt för cyklisterna att just cykla? Vilket värde gav cyklingen äventyret? Vad och framförallt hur betraktade de världen som de passerade och cyklade igenom? Vilka var de betydelsebärande iakttagelserna? På vilket sätt kan de relateras till cyklingens fart och något upphöjda position?

Till mitt förfogande har jag i huvudsak fyra källor. Tre av dem handlar om det sena 1800-talets äventyrscyklist. En av dem är skriven av Göran Kropp (1966–2012) (tillsammans med David Lagercrantz) och handlar om en av det sena 1900-talets äventyrscyklist. Men undersökningens fokus ligger på det sena 1800-talet och använder exemplet från det sena 1900-talet för att sätta de tidigare cyklisternas praktiker och erfarenheter i relief. Vilka erfarenheter och praktiker var tidsbundna? Vilka påminner så starkt om varandra att de snarare kan betraktas som gemensamma för cyklister i industrisamhället?

CYKLISTERNA

Äventyraren Göran Kropp startade 16 oktober 1995 en resa från Stockholm till Mount Everest, tur och retur. Kropps syfte med resan var att visa att det gick att bestiga berget utan hjälp från maskindrivna transportmedel eller bärare som för de flesta bestigare av Everest var en förutsättning för att kunna få med all den nödvändiga utrustningen. Kropps resa var ett slags protest mot det han kallade ett ”kolonialt överdåd” som präglade de flesta bestigningar av de höga, välkända bergen och inte minst Mount Everest (1997:67). Att flyga

upp material och leja hundratals sherpas som bärare var inte Kropps melodi. Det sena 1800-talets cyklister hämtar jag från USA. Arbetaren Thomas Stevens (1854–1935)¹ var den första att cykla jorden runt. Han gjorde det på en så kallad höghjuling, vilket onekligen höjer prestationens värde. Han satt högt på en cykel utan frihjul, växlar eller pneumatiska gummidäck. Resan utgick 1884 från San Francisco och avslutades drygt två år senare i december 1886. När han kom hem skrev han två dagboksliknande böcker. Den ena skildrar resan från San Francisco till Teheran (Stevens 1888a), den andra från Teheran till Yokohama (Stevens 1888b, se även Pauly 2012:4 ff.).

1890 inledde Thomas Allen (1868–1954) och William Sachtleben (1866–1953) en jordenruntresa. Tillsammans gav de 1894 ut boken *Across Asia on a Bicycle. Journey of Two American Students from Constantinople to Peking* som omfattade större delen av deras resa.² 1894 gav sig också den gifta småbarnsmamman och mycket ovana cyklisten Annie Kopchovsky Londonderry (1870–1947) ut på en jordenrunttur per cykel³. Londonderry – vilket var hennes artistnamn – hade antagit ett vad om att bli den första kvinnan att cykla runt jorden. I vadet ingick att utföra detta på 15 månader. Om hon lyckades skulle hon tjäna 5000 dollars. Londonderry berättade om sina erfarenheter från resan men skrev själv ingen bok. I den här artikeln har jag använt mig av Peter Zheutlins *Around the World on Two Wheels* (2007) som är en skildring av Londonderrys resa, framförallt såsom den framstod i samtidens dagspress.

Allen, Sachtleben, Lenz och Londonderry cyklade, till skillnad från Stevens, på så kallade säkerhetscyklar. 1885 hade engelsmannen John Kemp Starling konstruerat den första säkerhetscykeln, *The Safety*. Den var kedjedriven, hade pedaler, stort framdrev och litet bakdrev och två i stort sett lika stora hjul. Några år senare uppfann skotten John Dunlop ett gummidäck med en luftfylld inre slang vilket gjorde cyklandet både säkrare och bekvämare. Båda dessa uppfinningar kan sägas ha skapat förutsättningar för det breda och mycket snabba genomslaget för cyklingen.

Det territoriella fokuset i samtliga fyra skildringar ligger på korsandet av den asiatiska kontinenten. Ingen av cyklisterna passerade Afrika. För Stevens och Londonderry var också korsandet av den amerikanska kontinenten en väsentlig del av resan. Men liksom Kropp, Allen och Sachtleben var resan genom Asien den del av berättelserna som generellt sett gavs störst utrymme (möjligen med undantag för Londonderry). I den här artikeln kommer jag också att lägga mest vikt vid cyklisternas erfarenheter härifrån.

På 1890-talet var världen i allmänhet mindre känd för västerländska individer. Att cykla jorden runt eller till Asien var onekligen ett stort äventyr. Vad skulle cyklisterna möta? När Göran Kropp gjorde sin tur till och från Mount Everest visste han mycket mer om sin färdväg på förhand. Kommunikationerna var bättre i alla avseenden. Det gick att ringa och vägarna liksom kartorna var i huvudsak bättre än 100 år tidigare. Även om cyklarna i stort sett såg likadana ut var givetvis Kropps cykel bättre. Den var lättare, hade växlar och fler standardiserade och utbytbara komponenter än det sena 1800-talets cyklar.

Men likväl, de cyklade. De tog sig fram med samma muskelkraft och även om världen var känd och ”upptäckt” var ovissheten stor hos dem alla om vad de skulle möta, vilka problem som skulle komma att uppstå, vilka människor de skulle träffa på. De cyklade. Det vill säga, de for genom landskapet i en särskild och upphöjd position och i en hastighet som inte kan ha skiljt sig åt så mycket över de 100 åren. Dessa förutsättningar borde rimligen ha gjort något med den blick som de mötte landskapet med, som de såg och förstod de människor och de miljöer de passerade.

Jag tänkte ta detta seende som en utgångspunkt. Går det att tematisera observationerna med utgångspunkt i cykeln? Vad var det våra cyklisterna såg, kunde och ville se? Vad fastnade på deras näthinnor? Vilka jämförelser är möjliga att göra mellan det sena 1800-talets cyklisterna och vårt sentida referensobjekt Göran Kropp?

Tyngdpunkten i artikeln kommer att ligga på det sena 1800-talets cyklisterna. Kropps ställning i undersökningen är alltså som ett referensobjekt. Jag tänker mig att de äldre cyklisternas äventyr och blickar ska framträda tydligare genom att använda Kropp som en kontrastvätska. Men jag tänker mig också att de tidiga cyklisternas sätt att se och röra sig i landskapet ska kunna säga något om hur vi i vår tid, med Kropp som exempel, ser på det fjärran, kanske exotiska, å ena sidan, och den egna upplevelsen, det egna äventyret, å andra sidan. Kunskapsmålet är i steg 1 riktad mot det sena 1800-talets resor för att i steg 2 vara fokuserat på vår egen tid.

JÄRANHÄSTEN

I det sena 1800-talets berättelser är hästen en återkommande figur, både som metafor och levande djur. I otaliga sammanhang benämns cykeln som en häst eller järnhäst. Hästen förefaller ha varit den närmsta associationen till ett redan befintligt fortskaffningsmedel. Liksom hästryttaren satt cyklisten

– cykelryttaren – gränslar över en sadel, något upphöjd över marken. Farten var ungefär densamma. Den stora skillnaden var förstås att hästen var ett djur medan cykeln var en maskin. Båda krävde dock tillförsel av energi för att fungera. Hästen behövde tas omhand och utfordras. Cykeln krävde också visst omhändertagande men framförallt krävde den att cyklisten själv tillförde energi under själva cyklingen. En stor skillnad var också att cykeln skulle komma att bli mycket vanlig och billig i inköp. Ridhästen var, åtminstone i Europa, en exklusiv ägodel och statussymbol (Frykman & Löfgren 1979:154, Nilsson 2000:60), medan cykeln kom att utvecklas till var mans eller kvinnas egendom. Hästen var också en snabbhetens symbol och, som historikern Fernand Braudel menar, det klassiska medlet att kämpa mot avståndet (Braudel 1982:385). Hästen var dessutom genuskodad i den meningen att den tillhörde den manliga sfären (Berglund 2006:46), inte minst som just statussymbol att visas upp i det offentliga rummet.

Cykeln laddades med flera av dessa värden som under århundraden hade varit knutna till hästen. Cyklandet blev snabbt föremål för sport och tävling. Hur fort kunde man egentligen cykla? Hur långt? Vad vare mänskligt möjligt? Med maskinen föreföll alla tänkbara avstånd kunna överbryggas. Att cykla jorden runt var ju på ett sätt det längsta tänkbara.

Till skillnad från ryttaren på hästen var cykelryttaren ensam. Han eller hon genererade själv cykelns fart. Cykeln, maskinen, hade i detta avseende ersatt hästen. Den moderna människan klarade sig utan djuret för att färdas i liknande hastigheter.

Det sena 1800-talets äventyrscyklister gav jämförelsen mellan häst och cykel särskild betydelse. Flera episoder berättar om hur deras fordon satte skräck i både hästar och kameler. De senare, menade Thomas Allen och William Sachtleben, var i allmänhet toleranta mot hästar, men cyklar, järnhästar, var mer än de stod ut med (Allen & Sachtleben 1894:23). Hästen är en central aktör i deras berättelse. Som metafor används den ofta för att beskriva cykeln – the iron horse – som industrisamhällets mekaniska och närmaste släkting. I en turkisk stad – Erzerum – kontaktar de den lokala myndighetspersonen för att utverka tillstånd att få fortsätta sin färd. De har rekommendationsbrev och pass med sig från storvisiren. Valin – den lokala representanten – meddelar att deras pass ska vara klara under morgondagen, ”in the mean time I shall be pleased to have your horses quartered and fed at government expense” (Allen & Sachtleben 1894:39). Detta ansågs vara utslag för ett stort skämtlygne för att komma från en turk.

I Kina gavs flera varianter på detta benämning. Yang ma (foreign horse), fei-cha (flying machine) szüdzun chay (self-moving cart) var några som Allen & Sachtleben snappade upp (Allen & Sachtleben 1894:176). Ytterligare ett, som de tyckte var bäst, fick de höra från en man i en liten kinesisk by: "It is a little mule, he said, that you drive by the ears, and kick in the sides to make him go" (Allen & Sachtleben 1894:207).

När Allen & Sachtleben närmade sig bebodda platser möttes de ofta av ryttare som både var nyfikna och ville kapplöpa med cyklisterna. Men varken bland de kirgiziska eller turkiska hästraserna kom de i kontakt med någon som kunde mäta sig med deras egen hastighet på en vanlig väg (Allen & Sachtleben 1894:126). I en caravanserai mötte Thomas Stevens nyfikna människor som sprang ikapp med honom. Den lokala ordningsmakten försökte stävja de mest vilda uttrycken men konstapeln lyckades också sätta en käpp i hjulet på Stevens cykel varefter han bokstavligen talat stod på huvudet (Stevens 1988b:117). Generellt menade Stevens att han själv och hans cykel väckte stor uppmärksamhet i Asien. "Alla" var mycket nyfikna på honom och hans sätt att transportera sig och alla lät honom mycket ovilligt försvinna igen på den "underbara järnhästen" (Stevens 1988b:208). I Meshed tyckte sig Thomas Stevens till och med notera att befolkningen hade svårt att förstå att hans cykel inte var en häst (Stevens 1988b:107).

Annie Londonderry utmanades i egenskap av kvinna snarare än häst av cyklande män. Hur snabb var hon? I Santa Fe, på väg hem från amerikanska östkusten till Chicago, cyklade hon ikapp med den lokala cykelklubbens medlemmar. Lokaltidningen *Santa Fe Daily New Mexican* rapporterade att hon enkelt gled ifrån "the club members in their dash over the city last evening" (Zheutlin 2007: 118). I någon mening skulle man kunna säga att kvinnan som jämförelseobjekt här ersatte hästen. Som kvinna triggade hon manliga cyklister medan våra manliga äventyrscyklister på liknande sätt snarare förefaller ha utmanat hästryttare. Såväl Londonderry som hennes manliga kollegor intar i berättelserna i dessa avseenden en position av "den andre". De visste att de var annorlunda, de hade hög medvetenhet om att de representerade både framtiden och den västliga världen. Londonderrys position som en extraordinär figur underströks och förstärktes av att hon var kvinna, mor och arbetarklass samt att hon vistades ensam i traditionellt manliga domäner. I den meningen var hon exempel på en samtida "new woman" – fri, stark och rörlig och med krav på jämställdhet och medborgerliga rättigheter. I detta avseende var hon knappast ensam, varken som cyklist eller kvinnlig sportutö-

vare. Fysiska ansträngningar i form av bl.a. idrott var en väsentlig del av den dåtida kvinnorörelsens kamp för jämställdhet och medborgerliga rättigheter (jfr Ekström 2010, Schulz 2010).



MISS LONDONDERRY.

En bild av Annie Londonderry publicerad i två cyklingstidskrifter oktober 1884:
The Bearings och *Cycling Life*.

RULLANDE HJUL, FLYGANDE STENAR

Sista januari 1995 närmar sig Göran Kropp Lahore i Pakistan. Nyss har någon försökt rycka hans karta ur handen men Kropp rycker tillbaka den och slår dessutom till personen. Kropp skäms och tycker sig också märka att stämningen runt omkring honom börjar bli obehaglig. I en by stannar han och dricker två Pepsi Cola. Hans bakhjul är trasigt. Han uppfattar det som att människorna runt omkring honom jublar över det trasiga hjulet. De börjar slänga saker på honom. Kropp uppskattar att de är flera hundra till antalet och att situationen i allt högre grad börjar påminna om förstadiet till en lynchning. Han ser en liten verkstad som han tar sig in i och försöker stänga dörren. Här tar mekanikern emot honom samtidigt som stenar och annat studsar mot väggarna. Hjulet lagas och Kropp förbereder sig för ett gatlopp: ”Jag stängade mig ut med cykeln och trampade iväg med pinnar, stenar och skor haglande över mig.” (Kropp & Lagercrantz 1997:55)

Göran Kropp har svårt att förstå denna kollektiva ilska. Han gör heller inget uttalat försök att förstå. Har det med Pakistan att göra? När han kommer över till Indien tycker han sig se ”ett litet paradys”. Han möts av ”en vacker

kvinna i färggranna sjalar som önskar mig lycka till” (Kropp & Lagercrantz 1997:56). När en annan långfärdscyklister – Anne Mustoe (2000) – cyklar i motsatt riktning förefaller hon göra en lika motsatt erfarenhet. Hon kommer från Kina och möts i Pakistan av ett slags brittisk vänlighet som vid sidan av språket och de allmänna bekvämligheterna får henne att känna sig som hemma. Mustoe hade dock inga erfarenheter av kastade stenar eller liknande från Kina (Mustoe 2000:138).

De kastade stenarna är annars något som förenar det sena 1800-talets manliga cyklister med det sena 1900-talets Göran Kropp. Alla förefaller bli tagna på sängen av de flygande stenarna, ingen verkar förstå varför de kastas. I Afghanistan kommer Stevens till en caravanserai och blir jagad in i ett hus som snart blir bombarderat med stenar. Hans värd föreslår att Stevens ska ge sig ut till den aggressiva folkmassan och köra ett varv på cykeln för dem (Stevens 1888b:137). I Kina närmar sig Stevens Ki-ngan-foo⁴ som ligger utmed floden Kan-kiang. Stevens sällskap verkar dystert orolig och pekar på hans revolver när de kommer in i staden och går huvudgatan ned. Om nyfikenheten har tagit vilda uttryck i andra städer ”it passes all the limits of Occidental imagination in Ki-ngan-foo” (Stevens 1888b:418). ”Upon seeing me everybody gives utterance to a peculiar spontaneous squeak of surprise, reminding me very much of the monkeys’ notes of alarm in the tree-tops along the Grand Trunk road, India.” (Stevens 1888b:418)

Stevens tycker dock inte att problemen är alltför besvärande, en uppfattning som han reviderar när han och hans resällskap noterar att frånvaron av friliggande småsten är orsaken till att de hittills bara har mötts av skrik. Men så snart det ges tillgång till småsten och tegel kommer de kastade genom luften. Stevens har dock en indisk tropikhjälm på huvudet som skyddar både skalle och nacke.

I Iran tar Allen & Sachtleben sikte på Meshed (Mashad). På vägen till en caravanserai möts de av människor som skriker fortare! fortare! och när de distanserar dem får de en skur av stenar på sina ryggar, ”denting our helmets and bruising our coatless backs” (1894:87).

This was too much; we dismounted and exhibited the ability to defend ourselves, whereupon they tumbled over one another in their haste to get away. But they were at our wheels again before we reached the caravansary. Here they surged through the narrow gangway, and knocked over the fruit-stands of the bazaars. (1894:87-88)

Thomas Stevens tycks vid något tillfälle förstå kastade föremål som en uppmaning att cykla fortare. Men det finns andra tillfällen, som en gång i Turkiet, när han får en sten kastad in i framhjulet, vilket förstås sinkar hans framfart avsevärt.

När Stevens beskrev de stenkastande som apor kan man givetvis förstå artbestämningen som ytterst nedlåtande men också, och kanske i första hand, som ett tecken på att han inte begrep sig på dem. Stevens kommenterade dessa människor som om deras läten inte betydde något, som om de inte hade något att meddela oss, det vill säga under förutsättning att vi inte betraktar de kastade stenarna som delar i en dialog. Kan stenarna betraktas som en form av kommunikation? En uppmaning att cykla fortare? Att visa upp konster eller helt enkelt att cykla därifrån? Eller var de kanske ett sätt att möta ett snabbt rörligt föremål med ännu snabbare föremål? Det är givetvis omöjligt för oss sentida läsare att förstå de stenkastande människornas avsikter. Vi har ju bara tillgång till cyklisternas berättelser.

Stenkastningen skildras i hög grad i relation till människor i grupp. Sällan eller aldrig är det en ensam människa som kastar. Kastarna rör sig alltid flera tillsammans, vilket verkar ha ökat uppgivenheten hos cyklisterna. För den ensamma cyklisten var det svårt att kommunicera med en grupp som uppfattades som aggressiv och upphetsad. Thomas Stevens association till indiska apor i det ovan givna citatet ger intryck av att föra dessa människors beteenden till en kategori av känslostyrd irrationalitet. Flockbeteendet kunde beskrivas men hur skulle man förstå det? Det är en fråga som de sena 1800-talscyklisterna delade med den mer sentida Göran Kropp.

Försöken att förstå stenkastningen tar sig i berättelserna framförallt uttryck i ett slags observationer. Det var en ganska ytlig bearbetning av erfarenheterna. Det är som att cyklisterna för med sig de stenkastande situationernas akuta karaktär in i sina berättelser. Försöken att förstå vad de hade varit med om stannar vid de omedelbara händelserna i termer av observerande beskrivningar. Den uppgivenhet som kommuniceras i berättelserna paras med observationer. Eller kanske hellre, uppgivenheten vilar på observationer som inte kommer längre än till just detta, främlingars blickar som riktas mot för dem svårbegripliga beteenden.

Nej, varken vi sentida läsare av reseberättelserna eller de samtida resenärerna förstår betydelsen av stenarna. Berättelserna från de kastande upphovspersonerna har vi ju inte tillgång till. De flygande stenarna skulle eventuellt

kunna betraktas som föremål vars hastighet mättes mot cyklisternas. Om stenkastarna inte kunde hinna upp cyklisterna genom att springa eller ens rida på hästar kunde de i alla fall kasta föremål som hade högre hastighet än cykeln. En fullträff var en påminnelse om att den stillastående kastaren kunde skicka iväg ett föremål med högre hastighet än cykeln. Liksom hästen skulle vi eventuellt kunna se stenen som en kommentar till cyklistens fart, en aggressiv, konfliktsökande och ibland smärtsam kommentar som inte bara mätte cykelns hastighet mot den mer välkända stenens flykt genom luften utan också meddelade främlingarna att de inte var välkomna.

BLICKARS KAMP

Cyklisterna såg och blev sedda. Med undantag från Annie Londonderry, vars berättelse är skriven av Peter Zheutlin och med framförallt samtida pressklipp som källor, skildrade cyklisterna vad de såg och var med om. Sådana skildrade erfarenheter beskrivs ibland i termer av ”blick”. I *The Tourist Gaze* (2002) tar sociologen John Urry utgångspunkt i Michel Foucaults begrepp blick (gaze) såsom han beskriver den i boken *Klinikens födelse (Naissance de la clinique)* (1963). Här är det den moderna medicinens blick som undersöks, det vill säga den blick som läkaren inom ramen för den medicinska institutionen riktade mot de intagna patienterna och deras variationer och avvikelser. Liksom den medicinska blicken menar Urry att turistens blick är organiserad på olika sätt, vid olika tidpunkter och platser. Han menar att denna blick inte är en och samma oberoende sociala sammanhang. Men, den bygger alltid på erfarna skillnader. Det som karakteriserar en viss turistisk blick beror på vad den kontrasteras mot (Urry 2002:1). Hur såg våra cyklister det landskap, de människor och den tillvaro de passerade igenom? Och går det att säga något om hur dessa människor observerade tillbaka?

Cykeln är förstås inte bara att betrakta som ett transportmedel. När den ensamma ryttaren närmade sig bebodda trakter möttes han eller hon inte sällan av människor och deras uppmärksamhet. I USA och Europa var det vanligt att långfärdscyklister möttes av medlemmar ur lokala cykelklubbar. Man gjorde följe en bit på vägen, eskorterade den långväga gästen in i byn eller staden. I andra delar av världen var det, som ovan nämnts, inte ovanligt med beridna möten. Cyklisterna var attraktioner. Deras blick var inte den enda som skildras i berättelserna. De, observatörerna, fick också blickar och nyfikenhet riktade mot sig. De var väl medvetna om att de representerade något annorlunda, ett nytt samhälle. Cykeln var uppenbart betraktad av dem som en stark symbol för det västerländska (rummet) och för industrisamhället (tiden, epoken).

Med ledning av källorna är det svårt att säga något om vad och hur Annie Londonderry såg på sin cykeltur. Men hon var föremål för nyhetsbevakning och genererade genomgående stor publicitet på de platser hon besökte. Det var sällan enbart hennes resa och transportmedel som skapade uppmärksamhet. Hennes egenskap av kvinna kommenterades också. Hon hade inte bara lämnat man och barn. Hon utnyttjade cykelns nya mobila möjlighet att ensam lämna hemmet vilket utmanade den samtida konservativa sexualmoralen och synen på kvinnans plats i hemmet och familjen (jfr Kern 2003:216). Hon uppträdde offentligt under resans gång och berättade om sina erfarenheter, som det tycks med en förmåga att både lägga till och dra ifrån detaljer för att öka underhållningsvärdet. Men kanske var det mest uppseendeväckande med hennes gestalt och projekt att hon klädde sig i herrkläder, cyklade på en herrcykel och att hon var vältränad och muskulös. Tillsammans skapades en grogrund för ifrågasättanden om hennes kvinnlighet. När hon anlände Frankrike 1895 väcktes viss uppmärksamhet. Trots att man i Paris kunde rapportera in ett dussintal skraddare som enbart sysslade med kläder för kvinnliga cyklister, var det möjligt för en kolumnist i Lyon att lufta följande åsikter om Londonderry: ”It is enough to see her masculine traits, her muscled physique, her athlete’s legs, her hands which appear strong enough to box vigorously, and everything masculine which emanates from her energetic being...” (Zheutlin 2007:58)

Londonderry representerade för kolumnisten ett tredje kön och jämfördes med ett arbetsbi utan familj och barn och helt olik de franska kvinnorna.⁵ Även i hennes eget hemland kunde hon mötas av liknande tveksamheter om hennes kön. Framförallt hennes så kallade bloomers – kjolliknande, vida byxor som snördes kring vrister eller ben – väckte uppmärksamhet.⁶ Från ett mer allmänt samtida perspektiv på könen beskaftenhet var idrottande, självständiga, starka kvinnor ifrågasatta, inte minst som okvinnliga (jfr Johannisson 1994:24).

Våra manliga cyklisters berättelser är framförallt fokuserade på vad de själva såg. Generellt sett är det närvarande, närsynta observationer som berättelserna vilar på. Framförallt när cykeln står stilla får cyklisten möjlighet att göra nära observationer av de besökta miljöerna och människorna. Thomas Stevens förefaller ha varit mycket intresserad av estetiska aspekter på människorna han mötte. I en by i Kina fick han tillfälle att komma nära och observera byborna.

In a gathering of villagers standing about me are people with eyes that are pitched at the most peculiar angles, varying from long, narrow eyes that slope downward toward the cheek-bone, to others that seem almost perpendicular.

No less astonishing is the contour of their mouths; ragged holes in their ugly faces are these for the most part, shapeless and uncouth as anything well could be. They are the most unprepossessing humans I have seen the whole world round. (Stevens 1888b:395)

Stevens noterar ögonens vinkel och munnarnas form. Sammantaget tycker han sig se formlösa och fula ansikten. Ja, i jämförelse med allt annat han har sett är dessa människor de minst attraktiva han någonsin stött på. Men det är också uppenbart att dessa människor tittar på honom. Att observera är inte västerlänningens privilegium. Istället är det ett slags blickarnas kamp som skildras. Stevens observerar lokalbefolkningen, som observerar tillbaka.

Cykeln står gärna i centrum för dessa observationer. Den tycks samla ”underande orientaler” (Stevens 1888a:251) och Stevens förstår att ingen begriper vad det är för ett föremål, liksom han också måste gissa vad de säger om cykeln.

Den 22 oktober 1886 klockan åtta på morgonen gav Thomas Stevens sig iväg tillsammans med två missionärer han har träffat i Chao-choo-foo. Missionärerna skulle till Kanton. I byn rusade människorna ut för att bese avresan. Stevens återkommer här till sin djurmetafor. Han skriver om hur mödrar sprang hem och hämtade sina småbarn så att de fick tillfälle att se Stevens, ”pointing me out to their notice, very much like pointing out a chimpanzee in the Zoological gardens” (Stevens 1888b:394). Men den här gången är det han själv som är föremål för metaforiken. Han känner sig som ett djur på zoo när mödrarna tittar och pekar på honom.

Från Konstantinopel till Ismidt vid Marmarasiöns östra strand åker Stevens ångbåt. Vid sådana tillfällen får han möjlighet att studera befolkningen noggrant och detaljerat. Grekiska och armeniska kvinnor bidrar i sina ”picturesque costumes” starkt till det som Stevens uppfattar som en orientalisk scen (Stevens 1888a:252). Arm i arm, två och två promenerar de på däck, säger inget eller lite varken till sig själv eller till andra. De rullar och röker cigaretter. Ett äldre armeniskt par med en höna som enda bagage kliver på. ”Muselman-ska” pilgrimmer, ”Osmanli greybeards”, sitter högdraget reserverade och låter sig inte ens rubbas av den närvarande cykeln (Stevens 1888a:254).

Two of these men are of magnificent physique; their black eyes, rather full lips, and swarthy skins betraying Arab blood. In addition to the long daggers and

antiquated pistols so universally worn in the Orient, they are armed with fine, large, pearl-handled revolvers, and they sit cross-legged, smoking cigarette after cigarette in silent meditation, paying no heed even to the merry music and the dancing Greeks. (Stevens 1888a:254)

Dessa magnifika fysionomier föreföll Stevens inte bara typiskt arabiska. De var väl beväpnade, behärskade och lät sig inte hetsas upp vare sig av musiken, dansen eller den närvarande cykeln.



En illustration från Thomas Stevens *Around the World on a Bicycle. From San Francisco to Teheran* (1888).

Vad var det för sorts blick som cyklisterna bar med sig och såg världen genom? Det mest uppenbara var just observationernas betydelse i återkommande situationer där cyklisterna inte förstod eller kunde göra sig förstådda på lokalbefolkningens språk. Tal och hörsel var i dessa sammanhang att betrakta som en fond för observationerna. Seendet var det primära sinnet i berättelser om möten med okända människor. Detaljeringsgraden i observationerna var ofta påfallande hög. Givetvis är det omöjligt att uttala sig om berättelserna endast var fotade i egna observationer eller om cyklisterna i efterhand lade till, drog ifrån eller hittade på. När Stevens betraktade människor gav han inte sällan prov på både kritiska och fördomsfulla men också påfallande detaljerade observationer. Munnars och läppars form, smala ögon som lutar ner mot kindbenen,

pärlutsmyckade revolverhandtag är bara några exempel som givits ovan. Sådana betraktelser gjordes inte i fart. På cykeln, i fart, var förutsättningarna andra. Då riktades fokus snarare mot vägars beskaffenhet, landskapets kupering, väder och vind, bebyggelse och möjligheter till logi och måltider det vill säga sådana aspekter som är väsentliga för en cyklist på långresa.

100 ÅR AV ENSAMHET

Dessa berättelser om och av långfärdscyklister kan läsas på flera sätt. Jag har lagt visst fokus på möten mellan resenärerna och människor som de passerade undervägs. Sådana möten kunde ha olika utfall. Vi har sett tysta och detaljerade observationer, häftiga konfrontationer med stenkastning som väsentligt inslag samt möten med uppenbara försök att förstå varandra där cykeln – järnhästen – stod i centrum. Genomgående för dessa möten och konfrontationer liksom berättelserna i allmänhet är att berättaren, cyklisten, var en ensam individ. Även om Thomas Allen och William Sachtleben cyklade tillsammans är intrycket av också deras berättelse att de upplevde sig själv som ensamma och utsatta. En väsentlig del av de försiktighetsåtgärder som de tog och råddes till handlar om denna utsatthet som främmande individer i ett främmande landskap, socialt såväl som topografiskt.

Cyklisterna var ensamma och i denna mening svaga och utsatta. Men de färdades med det västerländska industrisamhället i ryggen och på en av dess mest framgångsrika och signifikativa maskiner. De kom dessutom som en del av en strid ström västliga resenärer – författare, äventyrare, affärsmän, forskare, erövrare – på väg österut och som alla omfattades av det som Edward Said (1993) benämner orientalism, det vill säga ett i grunden etnocentriskt, politiskt och rasistiskt perspektiv på inte bara Orienten utan också på de delar av världen som befanns ligga utanför västvärlden. Allen & Sachtlebens berättelse är i jämförelse med Stevens uppenbart präglad av större nyfikenhet och öppenhet för det annorlunda. Stevens anla gärna nedlåtande, bedömande eller fördömande perspektiv på de människor han träffade på. För att prata med Said var Stevens den mest uttalade orientalist. Göran Kropp tog uttalat avstånd från det han kallade ett kolonialt överdåd som han menade präglade bestigningarna av Mount Everest. Detta avståndstagande var en förutsättning för hans resa. Likafullt har hans reseberättelse grundläggande likheter med föregångarnas från det sena 1800-talet. Syftet, ansträngningen och inte minst redskapet – cykeln – hade äventyrscyklisterna gemensamt vilket också kom att präglade deras erfarenheter och interaktion med den omvärld de passerade igenom.

Ensamheten kan också beskrivas i termer av individualitet. För Göran Kropp var det viktigt att visa att Mount Everest gick att ta sig till och bestiga utan hjälp. Annie Londonderrys bevekelsegrunder är inte helt klarlagda men ger starka intryck av att handla om inte bara kvinnlig frigörelse utan också om en klassresa. Hennes ensamhet var mångbottnad och handlade givetvis inte bara om att ge sig ut ensam på cykel utan också att göra det i egenskap av kvinna och mor. Thomas Allen och William Sachtleben talade om resan som en avslutning på sina teoretiska studier. I detta avseende framstår deras resa som en självpåtagen rituell passage in i vuxenlivet. Thomas Stevens, slutligen, utvecklade inte sina bevekelsegrunder men antydde att utsikten att bli först att cykla jorden runt var målet och drivkraften (Stevens 1988a:2). Litteraturvetaren och idrottshistorikern Thomas H. Pauly pekar dock på hur Stevens cykling var ett sätt för honom att ta sig vidare från positionen som okvalificerad arbetare utan framtidsutsikter (Pauly 2012:3). Liksom för Londonderry förefaller cykeln ha erbjudit honom en hävstång till ett bättre liv.

Cyklisten var en modern figur inte bara i relation till sin maskin utan också som individ. De resor som skildrades här kan till och med sägas ha producerat individualitet. Ett påfallande inslag i skildringarna är att de tog utgångspunkt i individen såsom han eller hon erfors i kontrast till de människor som möttes under vägs. Villkoren för de allra flesta observationer som gjordes byggde på skillnader, kulturella olikheter som kunde ta gestalt i kläder, byggnadsskick, mat och inte minst beteenden. Att som västerlänning cykla sig genom världen var – och är – ett individualiserande projekt med inslag av såväl ensamhet och som främlingskap.

REFERENSER

- Allen, Thomas G. & Sachtleben, William L. 1894. *Across Asia on a Bicycle. Journey of Two American Students from Constantinople to Peking*. New York: The Century Co.
- Ekström, Anders 2010: *Viljan att synas, viljan att se. Medieumgänge och publik kultur kring 1900*. Stockholm: Stockholmia Förlag.
- Herlihy, David V. 2010. *The Lost Cyclist. The Epic Tale of an American Adventurer and His Mysterious Disappearance*. Boston, New York: Mariner Books.
- Johannisson, Karin 1994. *Den mörka kontinenten. Kvinnan, medicinen och fin-de-siècle*. Stockholm: Norstedts.
- Kern, Stephen 2003. *The Culture and Time and Space*. Harvard: Harvard University Press.

Mustoe, Anne 2000: *Lone Traveller. One Woman, Two Wheels and the World*. London: Virgin Books.

Pauly, Thomas H. 2012. *Game Faces. Five Early American Champions and the Sports They Changed*. Lincoln: University of Nebraska Press.

Said, Edward S, 1993. *Orientalism*. Stockholm: Ordfront.

Schulz, Jamie 2010. The Physical is Political: Women's Suffrage, Pilgrim Hikes and the Public Sphere. I: *The International Journal of the History of Sport* vol 27, No 7: 2010, 1133–1153.

Stevens, Thomas 1888a. *Around the World on a Bicycle. From San Francisco to Teheran*. London: Century.

Stevens, Thomas 1888b. *Around the World on a Bicycle. From Teheran to Yokohama*. London: Sampson Low, Marston, Searle and Rivington.

Urry, John 2002. *The Tourist Gaze*. London: Sage.

Zheutlin, Peter 2007. *Around the World on Two Wheels*. New York: Citadel Books.

Bildmaterial på sida 38

Thomas Stevens *Around the World on a Bicycle. From Teheran to Yokohama* (1888)

Bildmaterial på sida 44

<http://www.annielondonderry.com/gallery/Sterling-bike.html>

NOTER

- 1 Stevens föddes och dog i England men vistades i större delen av sitt vuxna liv i USA.
- 2 Allen och Sachtleben skulle senare också göra sig kända för sökandet efter sin cyklistkollega Frank Lenz som i sitt försök att också han cykla jorden runt försvann under resans lopp (Herlihy 2010).
- 3 Kopchovsky Londonderry var född i Riga, Lettland och migrerade till USA som barn.
- 4 De använda asiatiska ortsnamnen i 1800-talsskildringarna är inte alltid desamma som idag. Jag har låtit samtliga namn stå kvar som de gör i skildringarna även om inte minst de kinesiska platserna idag har en annan stavnings- och uttalskonvention än vid slutet av 1800-talet.
- 5 En liknande könsambivalent erfarenhet skildras i den nutida långfärdscyklubben Anna Mustoes bok *Lone Traveller. One woman, two wheels and the world*. (2000). Se också Ekström 2010:103.
- 6 Anne Mustoe noterar också hur hon ibland blir tagen för en man i länder där det bara är män som cyklar (Mustoe 2000:72). Cyklubben Nanny Palmkvist var samtida med Annie Londonderry och var en av alla cyklande kvinnor som fick sin klädsel granskad och kommenterad (Ekström 2010:57 ff).



Fra god til verdens bedste

CYKLENS INDFLYDELSE I KØBENHAVN GENNEM ET ÅRHUNDREDE

Pil Beider Kleinschmidt
Tanja Benzon Monk

“Fra god til verdens bedste”. Sådan lyder overskriften på Københavns kommunes cykelstrategi 2011-2025. Overskriften indikerer en opprioritering af cyklisme i København fra Teknik- og Miljøforvaltningens side. En opprioritering, der gerne skulle ende med at gøre København til verdens bedste cykelby, og i den forbindelse opnå status som *Miljømetropol* i 2025. Følgende citat viser, hvordan Københavns kommune knytter målet om at blive verdens bedste cykelby sammen med målet om at blive Miljømetropol.

En cykelby er en by med bedre plads, mindre larm, renere luft, sundere borgere og bedre økonomi. [...] hvor tilgængeligheden er i top, og hvor der ikke er langt fra tanke til handling, hvis man vil ud i det grønne, deltage i kultur- og idrætsaktiviteter eller købe ind lokalt. Cyklerne er derfor ikke et mål i sig selv, men et effektivt middel til at skabe en bedre by at leve i med plads til mangfoldighed og udvikling. (Københavns cykelstrategi 2011-2025)

Et af midlerne til at opnå status som Miljømetropol er ifølge Københavns kommune en investering i cyklisme. Cyklisme anses i denne sammenhæng som en

billig investering i forhold til fx at opnå færre sygedage, mindre trængsel og mindre forurening (Københavns cykelstrategi 2011-2025). Den målsætning vil blandt andet medføre en stigning fra 35-50% i antallet af ture til og fra arbejde/uddannelse tilbagelagt på cykel i København (Københavns cykelstrategi 2011-2025). Målsætningen er besluttet af en enig borgerrepræsentation som led i visionen om at gøre København CO₂-neutral i 2025.

CYKLISMENS SAMTIDIGE KONTEKST

Implementeringen af strategien og dermed målsætningen om at opnå en højere prioritering af en cykelvenlig infrastruktur, skal således ske inden 2025. Dog er 2015 og 2020 sat som delmål for at imødekomme kommunens præmisser for at ændre deres eksisterende praksisser.

Opskriften på verdens bedste cykelby omfatter blandt andet en reduktion af cyklisters rejsetid, jævnere belægning på cykelstierne, og et forbedret cykelstinetværk. Formålet om at opnå titlen som Miljømetropol i København hænger således uløseligt sammen med forbedrede vilkår for cyklister.

Københavns cykelstrategi 2011-2025 indeholder med andre ord en mere overordnet politisk og miljømæssig målsætning – og den er samtidig et udtryk for, hvordan det er lykkedes København på verdensplan at markere sig som foregangsby inden for cyklisme. Disse forhold er det værd at undersøge ud fra to perspektiver. For det første må man undersøge de historiske forudsætninger, som vi formoder i høj grad er af politisk, ideologisk og økonomisk art, hvis man antager at udviklingen af cyklisme er uløseligt forbundet med tekniske og infrastrukturelle forandringer. For det andet må man betragte de politiske forudsætninger for at promovere cyklisme i Danmark set i en EU-mæssig kontekst i forhold til, hvorvidt man 'udnytter' cykelkultur til at promovere bæredygtighed og gode miljømæssige i et EU-perspektiv.

Artiklen har til hensigt at stille spørgsmålstejn ved for det første, hvorfor og hvordan Københavns kommune beskæftiger sig med cyklisme, og for det andet, hvad de bagvedliggende grunde er for det øgede fokus på cyklisme og i forbindelse dertil ved den efterhånden flittige brug af begrebet *Copenhagenization*. Artiklen sigter således mod at forstå måden, hvorpå Københavns kommune iværksætter, cementerer og udfører deres vision om verdens bedste cykelby, og hvilke styringsrationaler, der praktiseres i denne proces.

Cykelkultur har i størstedelen af det 20. århundrede ligget højt på dagsordenen i Københavns kommune og baggrunden for denne prioritering har haft forskel-

lige årsager. Det synes relevant at forstå disse forskelle i deres historiske kontekst, fordi de er midler til at forstå den nuværende cykelkultur i København.

I den forbindelse præsenterer borgerrepræsentationsforhandlingerne i Københavns kommune et fundament for at undersøge den danske cykelkultur i sin samtid. Forhandlingerne er et udtryk for, hvordan cyklisme i forbindelse med den overordnede trafikplanlægning er blevet betragtet og udført igennem det forrige århundrede. Den måde, hvorpå den cykelkultur var planlagt infrastrukturelt har sat sit præg på, hvordan kulturen ser ud i dag, både kulturelt og i sin materielle udformning, og præsenterer måske ét af svarene på, hvorfor Københavns cykelkultur har opnået så forbilledlig en rolle, når talen i dag falder på cyklisme.

CYKLEN SOM EN NØDVENDIGHED

Cyklen havde sit massive indtog i mange europæiske lande i slutningen af 1800-tallet. Faktisk var strømmen af cyklister så intensiv, at man talte om en decideret ‘cyclomania’, ‘bicycle craze’ eller ‘la mode de la bicyclette’ (Agervig Carstensen & Ebert 2012: 24). I løbet af de første årtier af 1900-tallet blev cyklen allemandseje og så betydelig en del af transporten i byen, at der opstod et behov for at organisere den.

Ud fra vores undersøgelse i den københavnske kontekst, ser vi tydeligt at politisk stillingtagen til og prioritering af cyklisme således var nødvendige faktorer for at få de trafikale forhold i byen til at fungere optimalt. Det bestod blandt andet i at mindske uheld, at anlægge og udvide cykelstier, samt at ændre ridestier langs veje til cykelstier.

Denne organisering er særlig tydelig i borgerrepræsentationsforhandlingerne fra begyndelsen af 1900-tallet op til 1940'erne. Cyklen bliver beskrevet som en nødvendighed i hverdagslivet hos de fleste i København, og specielt en nødvendighed for arbejderne, der ikke havde ressourcer til anden form for transport. Citatet nedenfor viser, hvordan cyklisme blev prioriteret i 1910 frem for ridning, da cyklen, allerede her, var et vigtigt transportmiddel for den brede del af befolkningen.

Cykelstien i Østersøgade er uden Tvivl den mest befærdede Cyklesti i København; det ville derfor være rimeligt, at man her søger at skabe Cyklisterne saa gode Færdselsforhold som paa nogen Maade muligt, saameget mere som Optællingen tyder paa, at Færdslen ikke er Lystkørsel, men fremkommer ved, at Byens Borgere i Tusindvis benytter Cyklen som Befordringsmiddel til og fra

Arbejde. Ridning er jo derimod – naar Militæret undtages – en udelukkende Lystsport og en paa Grund af sin Kostbarhed ikke meget anvendt Sport. (BRF, 4. Juli 1910: 851-52)

Det synes også tydeligt ud fra citatet, at netop den jævne del af befolkningen, altså arbejderklassen, skulle tilgodeses frem for de mere ressourcestærke, som typisk var den gruppe, der red grundet ridningens kostbarhed.

Fem år forinden dette eksempel, 1905, blev *Dansk Cyklist Forbund* stiftet i protest mod tidens elendige cykelforhold. Foreningen blev en vigtig medspiller for Københavns kommunes cykelplanlægning, i og med at de tilkendegav deres mening i mange forskellige sager omkring cyklisme i København. I ovennævnte citat havde Dansk Cyklist Forbund stået bag optællingen af de henholdsvis 1000 cyklister og to ryttere på Østersøgade dagligt for at påpege, hvor mange cyklister der på det tidspunkt anvendte den smalle del af ridestien, som var til rådighed for cyklisterne.

Dansk Cyklist Forbund stod som forening i skarp kontrast til mange engelske sammenslutninger, der blev formet i årene inden, som primært var klubber af mere elitær karakter, og som havde et mere rekreativt sigte (Agervig Carstensen & Ebert 2012: 32). Efter Dansk Cyklist Forbunds stiftelse blev bourgeoisiets holdning til cyklisme i København en anden, og cyklisme fik sideløbende sin rolle som et transportmiddel for masserne. Den svenske trafikforsker Martin Emanuel påpeger i *Trafikslag på undantag*, at hvor cyklen i international sammenhæng primært blev opfattet som en rekreativ transportform og dermed blev marginaliseret i byplanlægningen, blev den i højere grad en integreret del af den københavnske infrastruktur helt fra begyndelsen (Emanuel 2012: 91). Nedenstående citat viser, hvordan mange infrastrukturelle forslag så ud i de første årtier af 1900-tallet.

Som det fremgaar af Planen er den nuværende Cyklestibredde 3, 25 m.

Cyklefærdslen i den paagældende Gadestrækning er meget betydelig, og en Forbedring af Forholdene er derfor stærkt paakrævet. Det foreslaas, saaledes som vist på Planen, at udvide Cyklestierne til 4.0 m, idet Fortovene samtidig indskrænkes fra de oprindelige 3,75 m til 3,00 m. (BRF, 1945-46: 900)

Ud fra borgerrepræsentationforhandlingerne lader det til, at der har været en nogenlunde konstant prioritering af cyklisme og cykelinfrastruktur i København. Et gennemgående tema er blandt andet bredden af cykelstier, som bliver forhandlet gentagne gange i løbet af første halvdel af 1900-tallet.

I de fleste tilfælde er cykelstibredden blevet udvidet frem for indskrænket indtil vi når 1950-60'erne, hvor bilerne havde deres storhedstid, og cyklisterne i nogen grad blev nedprioriteret (Emanuel 2012: 260). Det betød i praksis, at der blev anlagt et mindre antal cykelstier end de foregående år, samtidig med at der blev givet et stigende antal bevillinger til anlægningen af parkeringspladser og udvidelsen af veje.

PARALLELISERING AF TRAFIKANTER

Dansk Cyklist Forbunds dedikerede arbejde har på cykelområdet haft effekt på to ting, der begge har været vigtige faktorer for den københavnske cykelkultur. Dels har organisationens arbejde været en frugtbar metode at organisere sig på som trafikanter i en kamp om byens rum og i forlængelse af dette opnå politisk indflydelse til at ændre dette. I modsætning til andre europæiske lande som Frankrig, Tyskland og England, hvor cyklen hovedsageligt var en fritidsbeskæftigelse for bourgeoisiet, blev cyklen i Danmark ikke anset som et fænomen, der tilhørte én bestemt gruppe, men den blev tidligt etableret som et transportmiddel for alle.

Borgerrepræsentationsforhandlingerne viser desuden, at der var en generel indstilling til at samtlige trafikanter skulle deles om pladsen, hvilket betød at både heste, sporvogne, gående, knallerter, cyklister, busser og biler blev anset som ligestillede aktører, der hver især havde ret til byens rum. Derudover er det tydeligt i borgerrepræsentationsforhandlingerne, at man helst så trafikanterne adskilt af sikkerhedsmæssige grunde. Det følgende citat fra en diskussion om cykler, knallerter og bilers indbyrdes trafikale forhold i borgerrepræsentationen fra 1964 viser denne indstilling.

[...] vort principielle synspunkt er vel, at der skal være en bane til hver enkelt transportform, det vil altså sige en speciel cykelsti eller cykelbane og en knallerterbane, hvad man vil kalde det, til knallertkørende. Det er vel ikke noget principielt synspunkt at disse skal være på kørebanen; det er bedst at adskille dem fra de almindelige motorkørende ved at give dem deres eget område.
(BRF, 1964: 551)

Denne parallelisering af trafikanterne kan ses fra midten af 1960'erne som udtryk for en egalitær og demokratisk indstilling til en nogenlunde ligelig fordeling af plads til forskellige transportmidlers behov, som vi har set formidlet, dog på forskellige vis, igennem hele 1900-tallet. Det vil sige, at de forskellige transportformer af Københavns kommune blev betragtet som adskilte og autonome praksisser, der hver især krævede særlige hensyn i forhold til at

forbedre forudsætningerne for deres indbyrdes forhold og samtidigt opnå et mere samlet og velfungerende trafikalt miljø. Og disse autonome praksisser blev anset som noget, der skulle opfordres til, hvis de skulle bestå, hvilket var en grundlæggende del af diskussionen om at fjerne ridestierne til fordel for opførslen af cykelstier.

En tredje vigtig faktor i København er, at cyklister og bilister fra begyndelsen har haft en stærk alliance, hvor de på organiseret vis i foreninger har kæmpet for at integrere cyklister bedst muligt i trafikken. Dette har blandt andet gjort, at da bilerne for alvor indtrådte i bybilledet, blev cyklen fortsat anset som et meget synligt og accepteret transportmiddel i København (Agervig Carstensen & Ebert 2012: 44).

CYKLENS TILPASNINGSEVNE

De ovennævnte forhold, nemlig de politiske og økonomiske initiativer, der ligger til grund for en stor del af den danske cyklisme, er ofte undervurderede forhold inden for cykelkultur. Forskningen af cyklisme kan i høj grad siges at være fokuseret på det kulturelle eller de kulturaliserende elementer i det at være dansk, og bliver dermed betragtet som et symbol på danskhed. Denne betragtning er interessant, fordi den fraskriver sig påvirkningen af politiske og økonomiske beslutninger ved at tilskrive cykelkultur en iboende karakter hos alle danskere.

Som nævnt har cyklisme haft en kolossal betydning for det levede liv i København siden starten af 1900-tallet, og har derfor sidenhen fyldt meget i den kommunale planlægning af byen. Det har den gjort, fordi det var en nødvendighed at udvikle et infrastrukturelt system, der til trods for skiftende tider kunne prioritere byens borgere og deres trafikmæssige behov, og dermed kunne honorere den mangfoldige transportkultur, den var rettet mod.

Etableringen af et sammenhængende cykelstinet på tværs af København er derfor et resultat af godt 100 års planlægning med - blandt andet - cyklisterne i fokus. Det samme cykelstinet udgør i dag en af hovedårsagerne til at København har kunne placere sig højt på den internationale cykelplanlægningsskala. Cykelstierne kan i den forbindelse siges at være en af betingelserne for Københavns opgang på den internationale cykelagenda, og er også et af hovedelementerne, når man taler om *Copenhagenization* af byer rundt om i verden.

Begrebet *Copenhagenization*¹ er et koncept inden for byplanlægning med det formål at fremme cykling ved ikke bare at gøre det muligt, men at ændre

byens gader for at gøre cykling normen. Anlæggelsen af sammenhængende cykelstinet i storbyer skal således opfordre til en, på globalt plan, mere miljøhensigtsmæssig adfærd. At sikre en grønnere fremtid for jorden og fremtidige generationer betragtes, både nationalt og internationalt, som noget der skal løses i fællesskab, og i denne sammenhæng er cyklisme og cykelinfrastruktur med Copenhagenization som drivkraft kommet på den politiske dagsorden i en miljømæssig kontekst.

CYKLISME SOM SYMBOL PÅ DANSKHED

I dansk cykelforskning bliver cyklisme ofte beskrevet som en meget vigtig del af den danske kultur, og projektleder i Center for Trafik i Københavns kommune, Marie Kåstrup, sidestiller i nogen grad cyklisme direkte med det at være dansk. Faktisk beskriver hun kulturen som naturaliseret i danskerne, som ikke formår at skille deres 'danskhed', 'cyklisthed' og deres andre profiler fra hinanden.

Cyklen spiller en særlig rolle for formuleringen af danskhed, idet den på en gang er beskeden, banal og upåagtet, og samtidig et stolt monument over danskernes selvforståelse. Således fungerer cyklen som et slags lommespejl til den danskhed, vi bør være stolte over og huske hinanden på som værende demokratisk og ligestillende. (Kåstrup 2007: 88)

Den dansk-canadiske urbanitets-blogger Michael Colville-Andersen dannede i 2007 en blog ved navn Copenhagenize.com (www.copenhagenize.com) for at promovere og advokere for cyklen som urbant transportmiddel. Cyklen som symbol på danskhed har også haft stor betydning i den danske arkitekt Jan Gehls konsulentarbejde rundt i andre storbyer, der sigter mod at fremme cyklisme. I en artikel til dagbladet Information den 4. januar 2011, udtaler Jan Gehl samme formodning, på linje med Marie Kåstrup, om cyklens naturaliserede karakter, da han beskriver dansk cykelkultur som en eksportvare, som i hans øjne er "en hjemmedyrket dansk ideologi, som vi har vævet ind i hele samfundet" (<http://www.information.dk/255364>). Han siger i samme artikel, at det er en kultur vi lever af at sælge. Og lige netop hans arbejde har været essentielt i at opbygge det danske forbillede inde for cyklisme, som peger på, at vi er "verdens bedste". Den insisterende brug af begrebet Copenhagenization både i politisk og populær sammenhæng er en vigtig faktor for den politiske satsning på cyklisme i den nævnte miljøpolitik. Og det at der ligger forskning, der peger på danskheden i cyklisme, som noget der er kulturelt specifikt for danskere, gør kun begrebet lettere at sælge til udlandet.

Det øgede fokus på miljø- og klimaforandringer generelt kan desuden formodes at være grobund for Københavns kommunes cykelstrategi i forhold til hvilke temaer, det er politisk gunstigt at beskæftige sig med i en international sammenhæng. Det kan forklares, dels via ovenstående historiske forudsætninger, dels via de politiske vinde, der fra EU blæser i retning af et miljømæssigt ansvar. Det er dermed ikke selvsagt, at København er den by med flest cykler eller den bedste cykelkultur, men det er interessant, at man via intensiv promovning af en historisk og kulturel cykelfærdighed kan blive diskursive trendsettere og etablere sig som ophavsland for ét af svarene på klima- og miljøforandringerne.

CYKLISME SOM SYMBOL PÅ BÆREDYGTIGHED

Benyttelsen af skriftlige kilder fra Københavns kommunes borgerrepræsentation har muliggjort et overblik over Københavns primære mål og strategier i forhold til cyklisme og cykelkultur, samt kommunens selvforståelse og iscenesættelse af en god bykultur, hvor miljømæssige hensyn står øverst på dagsordenen.

For at få et indblik i cyklens betydning på et politisk niveau i København, ville vi så vidt muligt undersøge, hvordan Københavns kommune taler om og praktiserer cyklisme, samt hvilke interne og eksterne netværk disse praksisser og forhandlinger affødes og formes af. I den forbindelse er det relevant at betragte cyklisme som et udtryk for en større politisk agenda, blandt andet i forhold til, hvordan Danmark refererer til EU og de politiske strømme denne forbindelse medfører.

Med Danmarks medlemskab i EU er endnu en aktør kommet på banen, og især dennes indflydelse er interessant i promovningen af København som foregangsby i spørgsmålet om, hvordan man skaber byer, der tager hensyn til og forbehold for miljømæssige forandringer.

Et generelt forstærket fokus på miljø og især på byers voksende popularitet på verdensplan har endnu engang placeret cyklen i en ny optik, der stadfæster og udnævner cyklen som en hovedfaktor i (ny)tænkningen af 'den gode by'. Cyklens nye position som symbol på et fornyet fokus på miljøansvar, urbanitet og som et af svarene på verdens sundhedsproblemer, udvider cyklens egenskaber til ikke bare at handle om transport, men også om bæredygtighed, motion og indflydelse på lokalmiljøet. Det vidner om cyklens tilpasningsevne i forskellige kulturer, områder, tider, osv.

I dansk sammenhæng er det interessant, hvordan cykelkultur har transformeret sig fra at være et let tilgængeligt og nyttigt transportmiddel til et politisk projekt, hvor man peger på cyklen som en bæredygtig form for transportmiddel, der er vigtig i udviklingen af et bæredygtigt samfund.

Det lader til, at den gængse forståelse i forskningen af dansk cykelkultur forudsætter en form for iboende karakter, en danskhed som sådan, i selve praksissen. Det er et element, der gennemgående er blevet fokuseret på i cykelforskning i dansk sammenhæng (Kåstrup 2007: 59). Denne beskriver et land med et særpræget og unikt forhold til cykling, som andre storbyer har glemt eller efterladt, da bilen for alvor blev en del af bybilledet i 1950'erne.

Ud fra undersøgelser i Københavns borgerrepræsentationsforhandlinger fra 1900-tallet og frem til i dag ser vi et andet element, som har haft afgørende betydning. Nemlig at cyklisme har været det mest oplagte valg af transportmiddel i skiftende tider, som er blevet håndteret fra kommunens side på en måde, som har formået at samle nationen omkring dette syn.

Så når politikere benytter sig af mål om at opprioritere cyklisme, er det på sin vis ikke en ny strategi. Det er en viderebygning af en 100 år lang demokratisk indstilling til trafikmåder, som i en nutidig kontekst hænger uløseligt sammen med en løsning af miljøproblemer. Når man fra Københavns kommune i dag vælger at kalde cykelstrategien for "Fra god til verdens bedste", indikerer man en politisk intention om at opretholde en stærk position i forhold til nogle af de største problematikker vi pt. står overfor på globalt plan.

REFERENSER

Artikler

<http://www.information.dk/255364>

Webmateriale

www.copenhagenize.com

Litteratur

Agervig Carstensen, Trine & Ebert, Anne-Katrin 2012: "Cycling Cultures in Northern Europe". *Cycling and Sustainability*, Volume 1. Emerald Goup Publishing Limited.

Borgerrepræsentationsforhandlinger fra Københavns kommune 1900-1980.

Emanuel, Martin 2012: *Trafikslag på undagtag. Cykeltrafikken i Stockholm 1930-1980*. Stockholmia Förlag.

Kåstrup, Marie 2007: *Hverdagens beskedne demokrati – analyser af cyklen som symbol på danskhed*. Københavns Universitet.

Københavns cykelstrategi 2011-2025, Københavns kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik.

Bildmaterial på sida 54

Københavns Stadsarkiv

NOTER

- 1 Udtrykket »Copenhagenization« blev oprindeligt brugt af den danske arkitekt Jan Gehl, der understreger vigtigheden af cyklen som redskab i udformningen af »menneskevenlige« byer (<http://gehlcitiesforpeople.dk/about/jan-gehl/>). Uafhængigt af Gehl danner udtrykket desuden ramme for Mikael Colville-Andersens blog fra 2007 med navnet copenhagenize.com.



Cykeln och bilsamhället

HUR MODERNISM MARGINALISERADE CYKELN

Till Koglin

Cykling är ett hållbart, smidigt och hälsosamt sätt att ta sig fram i städer (Pucher & Buehler 2012, Gerrard et al. 2012). Under de senare åren har också cykeln blivit allt mer populär, både bland människor som vill cykla och bland samhällsplanerare och politiker (Koglin 2013). Det finns dock anledning att fundera över huruvida planeringen har förändrats för att inkludera cykling och förbättra dess förutsättningar i trafiken. Med bilens genomslag på 1950- och 1960-talen utvecklades städernas infrastruktur med utgångspunkt i den motoriserade trafiken. Cykeln trängdes som en konsekvens bort i många europeiska städer, såväl i Köpenhamn som i Stockholm (Emanuel 2012, Koglin 2013). Det finns olika anledningar till detta, men i föreliggande artikel tar jag fasta på de rumsliga strukturer som utvecklades på grund av bilens intrång i städerna. Jag kommer att utgå från Köpenhamn och Stockholm, två till synes snarlika skandinaviska städer präglade av välfärdsstatens ideal, och med ett liknande klimat, men vars planering utvecklades ganska olika när det gäller cykel- och biltrafiken. Men varför utvecklades Köpenhamn annorlunda än Stockholm och hur upplever cyklister de olika trafikmiljöerna?

STOCKHOLM OCH KÖPENHAMN – LIKA SOM BÄR?

Stockholm och Köpenhamn uppvisar många likheter, men skiljer sig även i flera avseenden. Som nämnts ovan är välfärdssystemet och den offentliga infrastrukturen snarlik i Danmark och Sverige. Klimatet (om än lite mildare i Köpenhamn) är också snarlikt, precis som att båda städerna är industrialiserade och att bilen är en viktig del av livet. Skillnaderna består bland annat i topografi, befolkningstäthet, bilinnehav och andel cykelresor i den så kallade färdmedelsfördelningen¹ (se statistik i tabell 1 nedan).

Tabell 1. Statistik om Köpenhamn och Stockholm. Källa: Koglin 2013

	Stockholm	Köpenhamn
Befolkningstäthet (invånare/km ²)	4309	6200
Bilinnehav (antal/1000 invånare)	359	236
Andel cykelresor (2005/2006)	5 %	31 %

Man kan slå fast att det finns stora skillnader i färdmedelsfördelningen mellan Stockholm och Köpenhamn. Skillnaden i andel cykelresor kan härledas till de topografiska och geografiska skillnaderna mellan Stockholm och Köpenhamn. Forskning har dock visat att dessa faktorer, i likhet med befolkningstätheten, bara har en marginell effekt på resvanor och val av färdmedel (Haugen 2012). Istället har det framkommit att urban design på en strukturell nivå har en ganska stor påverkan på resvanor (Næss 2012).

Samhälls- och stadsplanerare skapar rum för olika ändamål, som till exempel rörelser och flöden genom städer. Det kan därför vara klokt att börja med att titta på planeringsdimensionen för att förklara varför transportsystemen i Stockholm och Köpenhamn har utvecklats på så olika vis. För att kunna göra detta måste man göra en kort tidsresa med fokus på trafikplanering.

TRAFIKPLANERING GENOM TIDEN

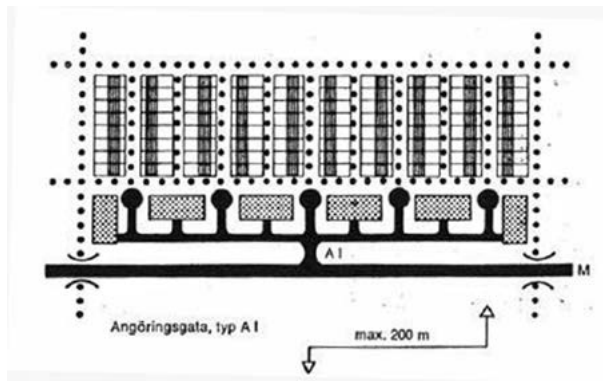
Vid 1900-talets början ägde konferensen *National Conference on City Planning* rum i USA. Trafikplanering var ett av de teman som stod i fokus och målen man satte upp var:

- Förtätning
 - Funktionsblandning
 - Plats för fotgängare och cyklist
- (Brown et al. 2009)

Detta är ledord som återkommer i diskursen om hållbara städer idag, men som då, med modernismens frammarsch, fick en enorm betydelse i stadspla-

neringen. Inte minst var Le Corbusiers idéer om funktionalism och stadsplanering av stor vikt under 1920- och 1930-talen. I den moderna staden skulle trafik (läs: biltrafik) prioriteras och separeras från andra trafikslag. Trots Le Corbusiers genomslagskraft dröjde det emellertid flera årtionden innan modernismen, på samma sätt som i många andra länder, präglade stadsplanering och trafikplanering i Sverige.

1967 publicerades en liten skrift, *SCAFT*, som kom att forma svensk trafikplanering under många år framåt och som kanske till viss del gör det även idag. Skriftens titel var tillika namnet på en arbetsgrupp vid *Chalmers Tekniska Högskola* och stod för Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet. Den var ett resultat av det höga antalet trafikolyckor i svenska städer. Tankarna i *SCAFT* bygger i stor utsträckning på modernismens tankegodts och även om fokus låg på trafiksäkerhet blev resultatet av skriften en prioritering av biltrafik genom förändringar av de rumsliga strukturerna. Störst genomslag fick *SCAFT* i miljonprogramsområden, men tankegångarna präglade trafikplaneringen i allmänhet. Enligt *SCAFT* skulle trafiksäkerhetsproblem lösas genom ett system där olika trafikslag i princip aldrig behövde interagera. Som man ser i figur 1 nedan bygger systemet på olika typer av vägar för bilar. De ytor som blir kvar för cykeltrafik är de prickade stråken som skulle leda de boende mellan husen samt de grönområden som finns i anslutning till bostäderna.



Figur 1: Bostadsområde enligt *SCAFT*.

Källa: Statens planverk 1967

På vilket sätt tankegångarna i *SCAFT* praktiskt skulle genomföras utvecklades 1970 i boken *Vägen till trafiksäkerhet* (Gunnarsson & Lindström 1970). Stor vikt lades vid en pedagogisk och visuell presentation, vilket återspeglas i bildmaterialet (se figurerna nedan) som exemplifierar olika principer för hur rätt och fel trafikplanering ser ut.



Figur 2: Differentieringsprincipen.
Källa: Gunnarsson & Lindström 1970



Figur 3: Separationsprincipen.
Källa: Gunnarsson & Lindström 1970

Av illustrationerna framgår det tydligt vad man eftersträvade. En grundpelare i *Vägen till trafiksäkerhet* var till exempel motorvägar genom städerna och olika hastighetsgränser. I princip lämnade man ingen plats för cykeln som transportmedel. Hur problemet med cyklisterna skulle hanteras framgår av nästa bild. Här ser man hur cykeln betraktades – inte som ett transportmedel utan som ett medel för rekreation vilket skulle användas i grönområden och inte i städer bland andra transportmedel. Cykeln betraktades sålunda som något marginellt och i Le Corbusiers anda skulle det framför allt skapas plats för bilen. Detta medförde också att offentligt liv på gatorna ansågs gammaldags och stadsgator omvandlades till vägar för motoriserad trafik. Gatan som offentlig plats var tvungen att dö för att den moderna staden skulle kunna byggas med biltrafiken som det moderna transportmedlet (Holston 2002, Koglin 2013). Med *SCAFT* som grundläggande riktlinje för stads- och trafikplaneringen byggdes rumsliga strukturer i svenska städer, inte minst i Stockholm, som ledde till att cykeltrafiken minskade kraftigt under efterkrigstiden. Först under de senaste tio åren har man i Stockholm lagt mer vikt vid cykel frågor.

SCAFT översattes även till danska, men fick aldrig samma genomslag i Köpenhamn som i Stockholm. Vissa förorter i Köpenhamn byggdes enligt *SCAFT*, men i de centrala delarna av staden spelade *SCAFT* och modernismen en

underordnad roll. En viktig faktor var att Köpenhamn efter andra världskriget var en förhållandevis fattig stad och det fanns inga resurser för stora infrastrukturprojekt. Danmark hade dessutom ingen egen bilindustri och bilismen utvecklades därför något senare i Köpenhamn jämfört med Stockholm. Redan i slutet av 1800-talet hade de första cykelbanorna byggts i Köpenhamn och man fortsatte alltså att planera för cykeln som transportmedel fram till 1960-talet. Det existerade dock tankar om att göra Köpenhamn, precis som Stockholm, till en modernistisk stad och när bilen blev mer dominant i det danska samhället började man också planera för den. Men cykeln förblev ett viktigt transportmedel i Köpenhamn, trots att bilen dominerade staden mer och mer (Koglin 2013, 2014).

Eftersom den modernistiska trafikplaneringen inte fick samma genomslagskraft i Danmark och Köpenhamn cyklas det också idag betydligt mer i Köpenhamn än i Stockholm.

KÖPENHAMN CYKLISTERNAS PARADIS - STOCKHOLM CYKLISTERNAS HELVETE?

Till synes verkar det förhålla sig så att cykling fungerar betydligt bättre i Köpenhamn än i Stockholm. Är i så fall Köpenhamns transportsystem mer hållbart än Stockholm? Frågan kan inte besvaras med ett enkelt ja eller nej. Det man kan konstatera är att cykelinfrastrukturen överlag är bättre i Köpenhamn än i Stockholm. Bilderna i figurerna nedan visar hur det kan se ut.

Men vad tycker cyklisterna egentligen själva? I en enkätundersökning som genomfördes i Stockholm och Köpenhamn under 2011 frågade jag cyklister vilka trafikslag de själva ansåg skapade flest problem för dem. Jag ville dessutom veta vad de ansåg om cykelplaneringen och hur de upplevde att röra sig i trafiken som cyklister. Resultatet var till viss del överraskande eftersom jag hade förväntat mig att cyklister i Köpenhamn skulle vara mycket nöjda med trafiksituationen. Endast 76 % av cyklisterna i Köpenhamn kände sig prioriterade i trafiken. När det gällde cykelplaneringen angav 71 % av cyklisterna i Köpenhamn att denna var bra. I Stockholm ansåg bara 36 % av cyklisterna att de kände sig prioriterade och 31 % tyckte att cykelplaneringen var god.

Den punkt som var gemensam för de båda städerna var uppfattningen om vilket trafikslag som skapade flest problem för dem, nämligen bilen. Resultatet visar på att bilsamhället orsakar problem för cyklister, även i städer som Köpenhamn där det satsas mycket på cykeltrafik eller på kollektivtrafik som i



Figur 4: Stockholm.
Foto: Till Koglin



Figur 5: Köpenhamn.
Foto: Till Koglin

Stockholm. Man skulle kunna säga att bilen är normen i både Stockholm och Köpenhamn. Tar man sig en närmare titt på färdmedelsfördelningen i de två städerna bekräftas denna bild (se tabell 2).

Tabell 2. Färdmedelsfördelningen för Stockholm och Köpenhamn. Källa: RES 2005, RES 2006

	Stockholm	Köpenhamn
Andel bilresor i %	35,7 %	28 %
Andel cykelresor i %	3,7 %	31 %
Andel gångresor i %	31,2 %	28,6 %
Andel kollektivresor i %	29,1 %	13,8 %
Annat (t.ex. moped) %	0,3 %	0,4 %
Total %	100 %	100 %

Siffrorna i tabell 2 visar att en stor andel av resorna i båda städerna sker med bil. Bilens dominans uppmärksammades i Köpenhamn redan under 1970-talet. Även om bilen inte fick samma position som i Stockholm blev den, som tidigare nämnts, allt viktigare i trafikplaneringen. Under 1960- och 1970-talen dominerade bilen det offentliga rummet tills cyklisterna började protestera mot bilsamhället. Situationen för cyklisterna förbättrades till viss del efter protesterna. Trots det kan man slå fast att de rumsliga strukturerna som prioriterar bilen fortfarande skapar problem för cyklister i både Stockholm och Köpenhamn. Ett tecken på att dessa strukturer kvarstår är att cyklisterna upplever bilen som det trafikslag som skapar flest problem för dem.

Rumsliga strukturer skapar maktrelationer som missgynnar cykeln och gynnar bilen, vilket bidrar till att göra det svårt för cyklister i Stockholm, men till viss del även i Köpenhamn. Bilens dominans är det stora problemet i båda städerna. Skillnaderna mellan Stockholm och Köpenhamn är stora, men ser man till resultaten från enkätundersökningen verkar cyklisterna i Köpenhamn själva inte uppleva staden som ett cykelparadis.

SLUTORD

Trots att man cyklar betydligt mer i Köpenhamn än i Stockholm uppvisar båda städerna en hög andel bilresor och bilen är fortfarande det dominanta färdmedlet. Denna dominans kan till viss del härledas till de rumsliga strukturer man finner i städerna och som präglas av modernistiska tankar, framför allt i Stockholm. I och med modernismens inträde i stads- och trafikplaneringen började man skapa städer för bilar eftersom bilen betraktades som det moderna färdmedlet. Synsättet har sedan 1950-talet till stor del präglat den svenska trafikplaneringen och fick under sent 1960-tal sitt genomslag även i Danmark.

I Sverige är bilen förknippad med arbetarnas rörlighet bort från industristäderna och ut på landet. Med de nya moderna bostadsområdena, de så kallade miljonprogrammen, skapades samtidigt ett bilberoende i många svenska städer.

I Danmark, framförallt i Köpenhamn, fördröjdes bilens segertåg fram till 1960- och 1970-talen, bland annat beroende på den ekonomiska situationen. Bilen fick dock inte samma genomslag som i Sverige. Icke desto mindre kan bilens dominans även observeras i Köpenhamn. Klaus Bondam, en politiker från *Det Radikale Venstre* och borgmästare för *Teknik- og Miljøforvaltningen* (2006-2012) byggde sin valkampanj på cykelfrågor. I en intervju hävdade han att:

Det var tydligt att köpenhamnare ville ha satsningar på cykeltrafik. Det fanns ju redan tidigare ett fokus på cykeltrafik inom politiken och förvaltningen. Utgångspunkten var dock att den modernistiska urbana tankegången går före annat. Denna tanke finns också i vår socialdemokratiska välfärdsmodell, dvs. att arbetaren har rätt till bil och att friheten är större via bilen. Alltså en idiotisk gammaldags tankegång. Men cykeln var mer sekundär. Ja, man cyklar mycket och det är fint, men i tankegångarna var det sekundärt. Rätten till bilen var mer viktig. Detta ledde också till att cykeln inte fick tillräckligt med plats i planeringen och i politiken. Problemet är att den socialdemokratiska välfärdstankegången förutsatte att all mobilitet ska ske med bil i stället för med cykel. (intervju med Bondam 2011-02-15)

Den modernistiska planeringen påverkade sålunda Köpenhamn i stor utsträckning, åtminstone enligt Bondam. De rumsliga strukturerna i Stockholm och Köpenhamn har lett till bilsamhällen där cykeln ofta har marginaliserats, om än betydligt mer i Stockholm än i Köpenhamn. Cyklister i Köpenhamn och i Stockholm upplever följaktligen problem med trafikplaneringen och cyklingen. Det finns därför anledning att inte enbart satsa på kollektivtrafik eller cykling som medel för att uppnå ett hållbart transportsystem. Det är minst lika viktigt att få ner bilanvändningen i städer. Bilen uppfattas fortfarande som en självklar del av vardagen, men det kan hävdas att bilen är en relik från modernismens era och att den borde ersättas med hållbara alternativ i dagens transportsystem.

REFERENSER

Intervjuer

Intervju med Klaus Bondam: Politiker för Det Radikale Venstre och borgmästare för Teknik- og Miljøforvaltningen 2006-2012, i Köpenhamn, intervjuade 2011-02-15

Litteratur

Brown, Jeffrey R., Morris Eric A. & Taylor, Brian D. 2009: "Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers and Freeways in the 20th Century". *Journal of the American Planning Association*, Vol. 75, pp. 161-177

- Emanuel, Martin 2012: *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Stockholmia Förlag
- Garrard, Jan, Rissel, Chris & Bauman, Adrian 2012: Health Benefits of Cycling. I: Pucher & Buehler (red.): *City Cycling*. Cambridge: The MIT Press
- Gunnarsson, S. Olof & Lindström, Sune 1970: *Vägen till trafiksäkerhet*. Stockholm: Rabén & Sjögren
- Haugen, Katarina 2012: *The accessibility paradox – Everyday geographies of proximities, distance and mobility*. Doctoral Thesis, Department of Geography and Economic History, Umeå University, GERUM 2012:1
- Holston, James 2002: The Modernist City and the Death of the Street. In Low (ed.) *Theorizing the City. The new Urban Anthropology Reader*. London: Rutgers University Press
- Koglin, Till 2013: *Véломobility. A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Traffic and Roads, 2013, Bulletin 284
- Lefebvre, Henri 1991 (1974): *The production of space*. Oxford: Blackwell Publishing
- Næss, Peter 2012: "Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context". *The Journal of Transport and Land use*, Vol. 5, pp. 21-45
- Pucher, John & Buehler, Ralf 2012: Introduction: Cycling for Sustainable Transportation. I: Pucher and Buehler (red.): *City Cycling*. Cambridge: The MIT Press
- Statens planverk 1967: *SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*. Stockholm: Publikation nr 5

RES 2005-2006 (2006), sekretessbelagd resdatabas, ansvarig utgivare: SIKÅ

Bildmaterial på sida 64
Fotografier av Till Koglin

NOTER

- 1 Färdmedelsfördelning är andelar i procent av alla resor som gör för delade på olika transportslag. I detta fall räknades alla resor som började eller slutade i Köpenhamns kommun/ Stockholm stad.



Cyklistens rytmer og kampen om pladsen i byen

*Malene Freudendal-Pedersen
Line Thorup*

Cyklen er en vigtig del af bybilledet i København, og 'planlægningstermen' *Copenhagenize* vinder indpas som en metode til efterfølgelse mange steder i verden. Selv om historien om København som cyklernes by ikke er en entydig succes, står København højt på listen, når det handler om antallet af cyklister. I dag har 84 % af Københavnerne adgang til en cykel, og 36 % bruger den til daglig pendling (Københavns Kommune 2010). Kommunen sigter mod et mål på 50 % i 2020. Det betyder 39 % flere pendlere på seks år og det er en ambitiøs målsætning. På den baggrund står København med samme udfordring, som mange andre byer: at ændre en stor gruppe menneskers hverdagslivsmobilitet, at lave billister om til cyklister. Med fokus på kampen om pladsen på vejene og den frihedsfølelse, som for mange cyklister er essentiel i deres hverdagslivsmobilitet, fortæller denne artikel en historie om, hvordan de Københavnske cyklisters rytmer ofte er en form for opposition til biltrafikken. Det empiriske arbejde der refereres til i artiklen stammer fra forskningsprojektet 'Urban Cycle Mobilities', støttet af *Det Frie Forskningsråd*. Empirien, der henvises til i artiklen her, er 15 kvalitative interviews med cyklister (mellem 23-72 år) foretaget i løbet af 2013. Formålet med projektet er at undersøge,

hvorfor Københavnerne cykler – med fokus på de kvalitative, emotionelle, hverdagslige fortællinger. Det handler således ikke blot om turen på cykel, men i lige så høj grad om de bagvedliggende faktorer, der gør at cyklen bliver valgt; det handler om cyklens rolle i den hverdagslige mobilitet. Forskning om cyklisme i Danmark har primært haft fokus på infrastruktur, design, sikkerhed og tryghed (Andrade et al. 2011; Snizek, Sick Nielsen, and Skov-Petersen 2013), så dette perspektiv udgør en anden måde at forstå cyklen som hverdagslivsmobilitet på. Artiklen kommer ikke med konkrete anvisninger til, hvordan der kan arbejdes med at få flere op på cyklen. Den fortæller i stedet historien om, hvordan cyklister oplever den daglige cykeltur, og giver nye perspektiver på, hvilke emotionelle parametre der er af betydning, når cyklen skal 'sælges' som alternativ. De primære aspekter her bliver således rytmer, flow, frihed og kampen om pladsen.

CYKLING SOM HVERDAGSLIVSMOBILITET

Når fokus er på mobilitet i stedet for transport, argumenteres for en forståelse, der bevæger sig ud over den instrumentelle logik, hvor menneskelig bevægelse handler om transporten fra A til B. Transportforskningen beskæftiger sig med rationelle variabler som tid, effektivitet og afstand til at forklare og beskrive, hvorfor mennesker vælger (eller fravælger) at flytte sig fra et sted til et andet via specifikke transportmidler (Banister 2008; Spinney 2009). Mobilitetsforskningen derimod argumenterer for at bevægelsen (mobiliteten), muligheden for bevægelse (motiliteten) eller stilstanden (immobiliteten) producerer vores forståelse af kultur, betydninger og identiteter, og dermed valg og fravalg (Cresswell 2006; Jensen 2011; Spinney 2009; Urry 2007). Byens rum, med sine forskelligartede rytmer og strømme af mennesker, varer, information, kapital og symboler, er i høj grad lige så veldefineret af bevægelser som af fysiske objekter. Ligesom hverdagslivet er struktureret i rytmer af ordinære og trivielle mobilitetsformer, hvis almindelighed og regelmæssighed væver sig ind i en habituel hverdagspraksis, som udføres uden mange refleksioner over, hvorfor de udføres (Binnie et al. 2007:165; Edensor 2010:196).

Det stigende fokus på cyklen som mobilitetsform har også øget forskningen inde for dette område med særlig opmærksomhed på undersøgelser af kroppen, flow og rytmers betydning for praksis (Jones 2005; Spinney 2007, 2009, 2010a), fortællinger og konstruktioner af utryghed og sikkerhed i hverdagslivet (Murray 2009; Rosen, Cox, and Horton 2007; Skinner and Rosen 2007), opbygning af identitet og fællesskaber blandt cyklister (Aldred 2010; Cupples and Ridley 2008; Murray 2009) og cyklisme som pendling

og hverdagslig mobilitetspraksis (Binnie et al. 2007; Edensor 2010; Jensen 2011). En undersøgelse af cyklismen i København adskiller sig dog fra mange af de ovennævnte eksempler – særligt fordi cyklister i København hverken ser sig selv – eller opfattes – som en marginaliseret gruppe. Der er ikke nogle specielle kendetegn ved københavnske cyklister (som hjelme eller Lycra), og hverdagscyklisten skal ikke skabe nye fortællinger om sig selv, for at undgå dominerende ideer om hvem man er som cyklist som i f.eks. London (Aldred 2013). I modsætning til i England opfattes cykling i Danmark ikke som en farlig adfærd (Aldred 2012; Spinney 2010b), men blot som en transportform. Københavnerne brug af cyklen er ikke defineret i forhold til risiko, men i højere grad i forhold til et mobilt urbant liv, hvor den kropslige og følelsesmæssige styrke, der kommer fra cyklingen, er nøglen til urban rumlighed og vitalitet (Jensen 2013:304). Det har en stor betydning, at langt de fleste danskere får den kropslige cykelpraksis indlært allerede i den tidlige barndom. En anden vigtig forskel er måden, hvorpå Københavns Kommune bruger cykling strategisk som en del af byens udvikling (Jensen 2013). I England f.eks. ses cykling ikke som en del af trafikken, som staten har ansvar for, men opfattes i stedet som et individuelt valg med individuelt ansvar (Aldred 2013). På trods af at cyklen har denne rolle i København, er byen stadig domineret af biltrafik. København er ligesom andre europæiske byer planlagt ud fra en autologik, hvor bilen har førsteprioritet (Freudental-Pedersen 2010; Freudental-Pedersen et al. 2012; Urry 2007), men i takt med den stigende cyklisme i København og den deraf følgende pladsmangel på cykelstien bliver der i højere og højere grad sat spørgsmålstejn ved denne logik.

CYKLING SOM EN DEL AF BYENS RUM OG RYTME

Spinney (Spinney 2010a) beskriver, hvordan den moderne bys rytme er underlagt den hybride bilkører, og hvordan alle andre former for mobiliteter bliver underlagt denne rytme. Det betyder således også, at det fysiske rums udformning sammen med de (u)skrevne regler og symboler forsøger at definere, hvordan vi *bør* bevæge os rundt ved at gøre visse typer af bevægelser, rytmer og ruter lettere at følge end andre. Det afføder ifølge Spinney improviserede rytmer og ruter hos de marginaliserede trafikanter, da de visuelt bedømmer rummets egenskaber anderledes end den dominerende ordens facilitering (Spinney 2010a).

I København er automobilitetens rationalitet stærk, men mange steder er cyklens rytme ved at blive lige så dominerende som bilens. Det skyldes ikke mindst cyklisternes selvforståelse, som i høj grad bliver understøttet af Københavns Kommunes kommunikationsstrategier (Copenhagen 2009, 2011;

Københavns Kommune 2010). Cyklisterne opfatter i mange sammenhænge 'cyklisternes rum' som et selvstændigt rationalitetsrum, hvor improviserede – eller uhensigtsmæssige – bevægelsesmønstre og rytmer oftere er forbundet med hvordan *det cyklende rum* er designet og forsøgt styret, fremfor som reaktion på en altdominerende automobilitet. Fortællingen om København og københavnere er, at cyklismen betragtes som en både miljørigtig, tidsmæssig effektiv og forholdsvis sikker transportform. Det har betydning for, hvordan billedet af cyklisten generelt passes ind i fortællingen om det moderne hverdagslivs forventning til livsstilvalg, fleksibilitet og frihed – både blandt cyklister, ikke-cyklister og alle dem der opfatter sig som et sted midt imellem. I artiklen 'Mundane mobilities, banal travels' (Binnie et al. 2007) beskrives daglige bevægelser i rum som det der 'rutiniserer' vores hverdagsliv, således at der skabes pålidelige rytmer og genkendelige gentagelser: "This mundane realm offers conditional possibilities for certainty and security, allowing us to order our everyday life-worlds with a necessary degree of predictability and comfort." (Binnie et al. 2007)



Bil der skal dreje, som er trukket ind på cykelstien.

Foto: Malene Freudendal-Pedersen

Gennem den genkendelige, dynamiske gentagelse i hverdagen skabes personlige forhold til det lokale, det autentiske, det trygge, det faste og det afgrænsede – som jo ellers tidligere, ifølge Massey (2005), er blevet koblet til ideen om det statiske sted. Stedet og mobilitetens sammenhæng – og ikke modsætning – bliver herved det helt centrale forhold, når individer søger at skabe tilhør og fastholdelse i hverdagen: "This familiarity with forms of transport also produces an embodied, embedded and often unreflexive sense of place which is not

merely confined to the locations that are joined together by regular journeys but also inheres in the experience of mobility en route”. (Binnie et al. 2007)

Den habituelle mobilitet skaber *en ureflekteret fornemmelse* af de steder som vi bevæger os igennem. Stederne bliver familiære og pålidelige, hvor vi igennem rutinen kan opnå en slags ’dvæle-i-bevægelse’ – en følelse af at være i stedet, trods bevægelsen gennem det (Binnie et al. 2007; Sheller and Urry 2006). Dette har stor betydning i forhold til cyklisternes følelse af flow, når de cykler gennem byen. De taler om følelsen af at glide igennem byen, at vågne op på cyklen, at have sin egen tid mens man cykler, og ikke mindst om poetiske øjeblikke, når de glider gennem byen, som følgende citat er et eksempel på:

Det bedste ved København er, at der er så mange der er vant til at cykle. Det skaber et helt specielt flow; nogle gange er det nærmest poetisk, når alle ved, hvad de skal gøre, og hvordan de skal opføre sig. Når flowet virker, giver det nærmest en følelse af et bekymringsfrit liv. For eksempel når man kan se en million cyklister, der venter på grønt lys, og så begynder de at bevæge sig, og det er den slags bevægelse, hvor alle ved, hvad de skal gøre; det er smukt. (Mand interviewet 2013)

Flowet på cyklen har stor betydning i cyklisternes fortællinger, og det er når dette flow forstyrres eller afbrydes, at følelsen af frihed forsvinder, og aggressionerne bliver udtalte.

FRIHEDSFØLELSEN OG AGGRESSIONERNE

På denne måde kan mobilitet, via de kulturelle og følelsesmæssige aspekter, begrebet også indeholder, både ses som en faktisk bevægelighed og som en mere abstrakt målestok for vores frihed og lighed i hverdagen (Cresswell 2006). Samtidig med friheden og flowet ligger der en frygt og usikkerhed – både i forhold til andre cyklister og i forhold til bilisterne.

Jeg hader faktisk de her situationer, hvor der opstår konflikter imellem folk. Både imellem cyklister men også mellem cyklister og billister, som ikke viser hensyn til hinanden. Det er som om det er forskellige grupper, selv om de fleste af os i virkeligheden er en del af de her forskellige grupper. Vi er både billister, cyklister og fodgængere med forskellig væremåde. Når jeg kører på min cykel, så laver jeg cyklisthensyn og jeg synes, jeg har ret til at køre over for gult. Det er ligesom mange andre. Jeg kan blive skideirriteret i trafikken. Normalt har jeg ikke særlig meget temperament, men jeg kan blive skidesur i trafikken. Det er virkelig irriterende. (Kvinde, interviewet 2013)

Disse aggressioner er med til at skabe utryghed på cykelstien. I artiklen 'Fear of Cycling' peger Dave Horton (2007) på, at frygt og usikkerhed ikke nødvendigvis behøver at hænge sammen med uheld og fysiske skader, men i lige så høj grad kan være socialt betingede usikkerheder. Horton beskriver utryghed som et produkt af mistillid til, eller en øget risikovurdering ved, deltagelse i ansigt-til-ansigt-relationer. Nogle cyklister oplever andre cyklister som en type 'distancerede andre', der ikke opleves som nogen man *gør noget med*, men i stedet som nogen man *gør noget på trods af*. Dette skyldes ifølge Zeitler (2008) samfundets stadig større fokus på rettighedsbegrebet frem for ansvarsbegrebet, som har medført at vi generelt oplever mobilitet som en grundlæggende individuel rettighed. Hans pointe er, at praksis bygget på et rettighedskrav udspringer af en besiddelsesindividualisme, og at praksis uden ansvarsfølelse ikke kan inkludere 'anerkendelsen af fejl og evnen og viljen til at rette op på disse fejl' (Zeitler 1998:39). Dette at *gøre noget på trods af*, gør sig ligeledes gældende i forhold til billisterne, hvor kampen om pladsen på vejene samt 'den andens' aggressioner er udtalt.

Jeg tror at aggressionerne og konflikterne mellem cyklister opstår, fordi der er så lidt plads. Det er det samme med biler. Nogle gange cykler jeg for tæt på bilerne, og nogle gange rører jeg kølerhjelmene, og så tror de, jeg er aggressiv, og vil ødelægge noget, eller fremhæve mig selv. Der er ikke nok plads, og det betyder at vi kører for tæt på hinanden. Og nogle gange, når jeg kører i min bil, og det at du ikke kan overskue cyklisterne, betyder at du bliver utryg, og synes at cyklister er ubehøvede. (Mand, interviewet 2013)

I bevægelser gennem steder og rum skal individer konstant forholde sig til og handle efter de sociale og fysiske relationer, der er medaktører i stederne. Den frihed bilen skaber, er en udtalt fortælling både blandt bilejere, i medierne, blandt politikere og planlæggere (Freudental-Pedersen 2009). Arbejdet med cykling i København har vist, at denne fortælling er lige så udbredt blandt cyklisterne – og den er lige så vigtig i valget af hverdagslivsmobilitet. Kampen om byens rum er således også en kamp for at vedligeholde den følelse af flow, cyklen nogle gange giver.

En interessant ting fra interviewene var, at alle kunne fortælle detaljerede historier om deres første cykel, sammenligneligt med de emotionelle fortællinger der kommer om den første bil. Disse historier handler om, hvordan cyklen så ud, men i høj grad også om den følelse af frihed de fik gennem cyklen.

AFSLUTTENDE REFLEKSIONER - AT VÆRE CYKLIST I KØBENHAVN

At være cyklist i København opfattes, i forskellige grader, af de interviewede som socialt, miljøbevist og sundt; kvaliteter der er med til positivt at definere ens identitet og selvforståelse. Der er fortællinger om friheden ved cyklen, det at glide gennem byen, at skifte retning, at suse forbi bilerne der holder i kø og så videre. Den rolle som cyklen for mange har spillet, som det første transportmiddel der gav mulighed for at bevæge sig over større afstande, har en stor betydning for den frihedsfølelse der er forbundet med cyklen. Der er også den frihed der kommer 'på trods af': "Ja det kan godt ske at det blæser eller regner, men som cyklist kan du oftest suse forbi bilerne der holder i kø for at komme gennem byen." (Mand, interviewet 2013).

Alle de interviewede i 'urban cycle mobilities' projektet beskriver cyklen som frihedsskabende, på forskellige niveauer og af forskellige grunde, men det er en gennemgående del af fortællingen. For nogle, det gælder især den yngre del, er cyklen også et politisk statement:

For mig er cykling også en slags statement om bæredygtighed og miljøhensyn. Jeg føler nærmest, jeg er en del af en bevægelse der cykler, og jeg kan godt lide at tale om cykling med mine venner og med mennesker der ikke cykler. Så for mig repræsenterer cyklen en fornuftig, sund fremtid, en måde at leve på, og transport. Jeg synes der er så meget potentiale i cykling. (Kvinde, interviewet 2013)

I forlængelse af dette er det også primært den yngre del af cyklisterne der hurtigst formulerer de negative aspekter ved at cykle i byen. Det kan skyldes at de oftere cykler i myldretiden hvor kampen om pladsen og aggressionerne mellem både billister og cyklister er mest til stede. Der findes mange forskellige strategier til at håndtere denne kamp, strategier som måske af den enkelte cyklist opfattes som en positiv tilkendegivelse, men som af andre opfattes som aggressivitet. Fortællingerne om den daglige kamp for pladsen er ligeledes til stede i alle interviews, men ikke desto mindre er følelsen af flow og frihed en vigtig del af hverdagsmobiliteten på cykel. Således tegner der sig et billede af den daglige kamp om pladsen som udtryk for en kamp for at bevare den følelse af frihed som cyklen giver. Dette kan på mange måder sammenlignes med det forhold individer har til bilen (Freudendal-Pedersen 2009) og denne viden er vigtig i forhold til diskussionen om bilafhængigheden i det moderne samfund.

By taking seriously how people feel *about* and *in* cars, and how they feel *of* different car cultures elicits specific dispositions and ways of life, we will be in a better position to re-evaluate the ethical dimensions of car consumption and

the moral economies of car use... Only then can we consider what will really be necessary to make the transition from today's car cultures (and the auto-motive emotions that sustain them) to more socially and environmentally 'responsible' transportation cultures. (Sheller 2004:224)

Det er på mange måder positivt at det er de samme følesansmæssige parametre der kommer til udtryk hos både bilister og cyklister, at der er tydelige sammenfald mellem de emotionelle elementer. Det giver et fingerpeg om, at det ikke blot transportmidlet, der er vigtigt, men i lige så høj grad den måde hvorpå transportmidlet binder hverdagslivets gøremål sammen, som indlagte pauser hvor der skabes rum for frihed og flow. De konflikter der opstår, både mellem bilister og cyklister kan således opfattes som en kamp for at opretholde dette mellemrum (Freudental-Pedersen 2009; Jensen 2012). Det sætter også fokus på hvor vigtigt det er i en planlægningssammenhæng at respektere og anerkende de emotionelle aspekter af hverdagslivets mobiliteter og bruge netop disse emotionelle elementer som cykelturen fremkalder, til at fremme cyklingen.

REFERENSER

- Aldred, Rachel 2010: "On the Outside : Constructing Cycling Citizenship." *Social Cultural Geography* 11(1):35–52.
- Aldred, Rachel 2012: "Governing Transport from Welfare State to Hollow State: The Case of Cycling in the UK." *Transport Policy* 23:95–102.
- Aldred, Rachel 2013: "Who Are Londoners on Bikes and What Do They Want? Negotiating Identity and Issue Definition in a 'pop-Up' Cycle Campaign." *Journal of Transport Geography* 30:194–201.
- Andrade, Victor, Ole B. Jensen, Henrik Harder, and Jens C. O. Madsen 2011: "Bike Infrastructures and Design Qualities: Enhancing Cycling." *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management* 46(1):65–80.
- Banister, David 2008: "The Sustainable Mobility Paradigm." *Transport Policy* 15(2):73–80.
- Binnie, Jon, Tim Edensor, Julian Holloway, Steve Millington, and Craig Young 2007: "Mundane Mobilities, Banal Travels." *Social & Cultural Geography* 8(2):165–74.
- Copenhagen, City of 2009: *City of Cyclists*. Copenhagen.
- Copenhagen, City of 2011: *Good, Better, Best*. Copenhagen.

- Cresswell, Tim 2006: *On the Move : Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- Cupples, Julie, and Elisabeth Ridley 2008: "Towards a Heterogeneous Environmental Responsibility: Sustainability and Cycling Fundamentalism." *Area* 40(2):254–64.
- Edensor, Tim 2010: "Commuter: Mobility, Rhythm and Commuting." in *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobility and Bodies*, edited by Tim Edensor. Farnham: Ashgate.
- Freudental-Pedersen, Malene 2009: *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Farnham: Ashgate Publishing, Ltd.
- Freudental-Pedersen, Malene 2010: "Transport Behavior and Transport Policy - a Mutual Dependence." *Økonomi og Politik* 83(2):50–62.
- Freudental-Pedersen, Malene, Lise Drewes Nielsen, Lasse Kofoed, and Jonas Larsen 2012: "Mobilitet I Byen: Kampen Om Nørrebrogade." Pp. 23–39 in *Byen i Bevægelse - Mobilitet, Politik, Performativitet*, edited by John Andersen and Malene Freudental-Pedersen. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.
- Jensen, Anne 2013: "The Power of Urban Mobility: Shaping Experiences, Emotions, and Selves on a Bike." Pp. 273–86 in *New Mobilities regimes in art and social sciences*, edited by Susanne Witzgall, Gerlinde Vogl, and Sven Kesselring. Farnham: Ashgate.
- Jensen, Hanne Louise 2012: "Emotions on the Move: Mobile Emotions among Train Commuters in the South East of Denmark." *Emotion, Space and Society* 5(3):201–6.
- Jensen, Ole B. 2011: "KBH Metroscapes - Om I Scenesættelser Af Levet Mobilitet I Københavns Metro." in *Byen i bevægelse*, edited by John Andersen, Malene Freudental-Pedersen, Lasse Kofoed, and Jonas Larsen. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.
- Jones, Phil. 2005. "Performing the City: A Body and a Bicycle Take on Birmingham, UK." *Social & Cultural Geography* 6(6).
- Københavns Kommune, T&M. 2010: *København Cyklernes by – Cykelregnskabet 2010*. København.
- Massey, Doreen 2005: *For Space*. London: SAGE.
- Murray, Lesley 2009: "Looking at and Looking Back: Visualization in Mobile Research." *Qualitative Research* 9(4):469–88.

- Rosen, Paul, Peter Cox, and David Horton 2007: *Cycling and Society*. Hampshire. Ashgate Publishing: Ashgate.
- Sheller, M. 2004: "Automotive Emotions: Feeling the Car." *Theory, Culture & Society* 21(4-5):221–42.
- Sheller, Mimi, and John Urry 2006: "The New Mobilities Paradigm." *Environment and Planning - Part A* 38(2):207–26.
- Skinner, David, and Paul Rosen 2007: "Hell Is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity." in *Cycling and Society*, edited by David Horton, Paul Rosen, and Peter Cox. Hampshire: Ashgate.
- Snizek, Bernhard, Thomas Alexander Sick Nielsen, and Hans Skov-Petersen 2013: "Mapping Bicyclists' Experiences in Copenhagen." *Journal of Transport Geography* 30(6).
- Spinney, Justin 2007: "Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Place." in *Cycling and Society*, edited by David Horton, Peter Cox, and Paul Rosen. Hampshire: Ashgate.
- Spinney, Justin 2009: "Cycling the City: Movement, Meaning and Method." *Geography Compass* 3(2):817–35.
- Spinney, Justin 2010a: "Improvising Rhythms: Re-Reading Urban Time and Space through Everyday Practices of Cycling." in *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobility and Bodies*, edited by Tim Edensor. Farnham: Ashgate.
- Spinney, Justin 2010b: "Performing Resistance? Re-Reading Practices of Urban Cycling on London's South Bank." *Environment and Planning A* 42(12):2914–37.
- Urry, John 2007: *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Zeitler, Ulli 1998 *Mobilitet Og Moral - Aspekter Af En Transportetik*. Notat (Transportrådet) 98/05.
- Zeitler, Ullrich 2008: "The Ontology of Mobility, Morality and Transport Planning." Pp. 233–40 in *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, edited by Sigurd Bergmann and Tore Sager. Farnham: Ashgate Publishing Limited.

Billedmateriale på side 6

Fotografier af Malene Freudendal-Pedersen



De osynliga slår tillbaka

OM CYKLISTERS PLATS I EN BILNORMATIV OMGIVNING

Dag Balkmar

När cykling marknadsförs görs det ofta i positiva ordalag med hänsyn till förbättrad hälsa och miljö. I den mediala rapporteringen om cykling i stor- och medelstora städer har det dock under senare år talats om problem såsom hot, våld och aggressivitet i ett allt intensivare och trängre trafikrum (Epstein 2013, Ternebohm 2013, Rydhagen 2010). I intervjuer med cykelpendlare i Stockholm framkommer berättelser om återkommande kränkningar, makt-demonstrationer och våld. ”Jag har blivit påkörd några gånger. Överhuvud-taget är det en hatisk attityd. Det kastas saker på mig, sprayas på mig med spolarvätska osv. Det förekommer alldeles för ofta” säger en manscyklist till SVT (van Luik 2013). Undersökningar visar att upplevd otrygghet i trafiken minskar andelen cyklister (Jacobsen, Racioppi & Rutter 2009). I förläng-ningen är det relevant att ställa frågor om cyklisters plats i bilsamhället och vad konflikter och upplevd rädsla att cykla har för konsekvenser för den numera spridda ambitionen att öka cyklingen. Vilken slags riskhantering utför cyklister när de rör sig i det offentliga rummet, särskilt i relation till övrig trafik?

Syftet med den här texten är att undersöka olika cyklisters föreställningar om cyklisters plats i bilsamhället och de förhandlingar de utför. Även om vissa talar om en pågående cykeltrend, har andelen personresor där cykeln är det huvudsakliga färd sättet i stort sett varit oförändrad de senaste femton åren i Sverige (9 procent; Spolander 2013). För att en ökad cykling ska kunna ske på ett säkert sätt, något som idag främst görs via infrastruktur och drift- samt underhållsåtgärder, behövs fördjupad kunskap om normer som påverkar cyklisters, fotgängares och bilisters samspel med varandra i trafiken (Trafikverket 2014:12). Cykelforskarna Jones & Burwood (2011) menar att försök att förmå fler att cykla behöver bygga på mer kunskap om hur cykling utförs i vardagen av cyklister, förstådda som en diversifierad grupp med olika ambitioner och cykelstilar, och inte enbart fokusera på säkerhet, hälsa och infrastruktur. I ett samhälle där biltrafikens normerande kraft bör utmanas till förmån för ett mer hållbart och hälsosamt resande (gång, cykel och kollektivt) framstår dessutom maktrelationer mellan mer eller mindre privilegierade trafikantgrupper som viktiga att undersöka. Detta eftersom upplevelser av utsatthet och otrygghet påverkar omställningen negativt – att färre väljer att cykla.

Texten är disponerad som följer. Efter att ha introducerat mina teoretiska utgångspunkter följer ett resonemang om hur materialet för studien genererats. I analysdelen som därefter följer diskuteras hur en kvinno- och en mansdominerad cyklistgrupp förhåller sig till (o)synlighet och utsatthet i trafikrummet. Avslutningsvis en slutdiskussion.

MED BLICK FRÅN SADELN

Cykelforskningen har ofta en ambition att förstå, undersöka och öka andelen cykling samt göra den säkrare. Forskare inom geografi, sociologi och interdisciplinära fält har studerat olika former av cykelidentiteter, cykelkulturer och upplevelser av cykelpendling och samspel i trafiken (Jones 2005, Horton et al. 2007, Skinner & Rosen 2007, Jones & Burwood 2011, Aldred 2013, Jungnickel & Aldred 2014). Det finns alltså ett stort behov av att lyfta fram meningsskapande om cykling och vad som händer under resan mellan A och B (Spinney 2007). Cykling kan förstås som en sinnes- och upplevelserelaterad praktik, där cykling erbjuder unika kroppsliga upplevelser av det urbana rummet (Jones 2005).

De förhandlingar och spänningar jag adresserar illustrerar att rörelseteknologier, trafikrum och mobilitet genomsyras av makt (Böhm et al. 2006). En teoretisk utgångspunkt är att det urbana rummet är ålders-, klass- och könscodat, varför det är viktigt att lyfta fram de marginaliserades perspektiv

i syfte att problematisera de föreställningar och normer som genomsyrar det offentliga rummet (Joelsson 2013). Att förändra resmönster mot ett mer ekologiskt hållbart resande innebär samtidigt att utmana de normativa antaganden som mobilitet ofta bygger på – vilka kroppar som rör sig hur, med vilken rätt och med vilka konsekvenser.

MATERIAL

Materialet utgörs av två fallstudier och baseras dels på intervjuer och dels på internetstudier. Intervjuerna är insamlade under en så kallad ”fixa din cykel-dag” vid *Vrinnevisjukhuset* i Norrköping. I Östergötland arbetar Landstinget för att minska bilismen till och från sjukhusen i regionen. En insats är att anordna så kallade ”fixa din cykel-dagar”, ett erbjudande om att på morgonen lämna in sin cykel för besiktning och översyn, för att sedan efter arbetsdagen hämta ut den med nyservade bromsar, pumpade däck och smord kedja. Under den här dagen intervjuade jag 7 kvinnor i åldrarna 35-60 år om deras cykelvanor och upplevelser av att vara cyklist i Norrköping.

Ett kontrasterande material har samlats in från onlineforum vilka fokuserar på så kallade *fixed-gear* cyklar (fastnavscyklar). Fixed-gear kulturen finner näring i cykelbudens aktionmättade vardag där inte minst risktagande och kontroll av cykeln i tät trafik är statusomgärdade praktiker. Det är rimligt att anta att merparten av medlemmarna är yngre män. Jag har följt forumet sedan 2009 och kommer här främst att fokusera på diskussioner om upplevelser av trafikinteraktion med andra trafikanter.

Materialet har alltså genererats från olika grupper av cyklistidentifierade subjekt och sammanhang: Intervjuer med kvinnliga vardagscyklister i Norrköping samt onlinebaserade konversationer mellan unga män som identifierar sig som cykelentusiaster. Jag gör ingen distinktion mellan dessa texter (onlinetexter och intervjuer), utan ser dem som lika bidragande till analysen (Orgad 2009:46). Det disparata materialet medger dock att se spänningar och likheter i informanternas tal samt beakta hur ålder och kön skapar olika riskhanterande subjekt i trafiken.

DE OSYNLIGA TRAFIKANTERNA

Många av kvinnorna vid *Vrinnevisjukhuset* talar om cykling som förknippat med frihet, hälsa och välmående – som något både positivt och uppiggande. En informant sammanfattar vad flera av kvinnorna associerade med vardagscykling när hon säger: ”Man hör fåglarna kvittra, följer årstiderna, kommer nära

naturen”. En annan säger att ”man blir ju lite nöjd om man cyklar, det känns bra, det är jättebra vardagsmotion som är helt gratis, en timmes vardagsmotion bara sådär”. Generellt porträtterar kvinnorna cykling som något positivt och njutningsfullt, men som samtidigt också förknippas med fara och otrygghet.

Det informanterna framförallt förknippar med fara och otrygghet är blandtrafik. En 46 årig narkosköterska berättar att hon cykelpendlar tack vare att det finns cykelbana hela vägen till arbetet, annars skulle hon inte cykla alls. På vägen finns dock flera farliga passager, berättar hon, främst en rondell där cyklister måste korsa flera körfält. En av hennes kurskompisar blev ihjälkörd där och detta är något hon tänker på varje gång hon korsar rondellen: ”Det går inte att ta för givet att de ser mig, det gäller att hålla koll. Jag måste utgå



”Fixa-din-cykel-dag”, Vrinnevisjukhuset i Norrköping våren 2013.

Foto: Dag Balkmar

från att de inte ser mig så jag får hålla koll på dem”. Efter det att kurskamaraten förolyckats så säger hon sig alltid bära reflexväst för att göra sig synlig, hon söker också alltid ögonkontakt med bilister när hon ska korsa en gata. Exemplet visar hur cyklister ägnar sig åt rollövertagande, att se sig själv som en bilist och därmed som mer eller mindre osynlig (jfr Aldred 2013:268). Eftersom cyklister inte kan räkna med att uppfattas av bilister, tycks det falla på cyklisten att ansvara för att hålla sig tillräckligt synlig.

Frågan om ansvar för sin egen synlighet och dess koppling till den egna säkerheten genomsyrar även officiell trafiksäkerhetspolicy. I *Trafikverkets* (2014)

broschyr *Cykelliv, Om Cyklar, hälsa och utrustning* informeras cyklister om hur säkerheten för cyklister kan förbättras genom uppmaningen: ”Tänk på att du som cyklist syns sämre än bilar”. Eftersom bilförare främst tittar efter andra bilar i en vägkorsning så ”kan du inte vara helt säker på att de uppmärksammat dig”. För att göra sig tillräckligt synliga tipsas cyklister om att använda reflexväst och cykellyse också på dagtid. I ett vidare perspektiv reproduceras här kategorin ”oskyddade” trafikanter, vilket är en vanligt förekommande benämning på cyklister och gångtrafikanter. Det är en benämning som dock utgår från den ”skyddade” bilisten som norm, där oskyddade trafikanter anses vara i behov av anpassning och skydd från bilister (exempelvis genom egna cykelbanor, lägre hastighet för bilister eller genom att göra sig extra synliga).

Cykelforskaren Rachel Aldred (2013:261), som i sin forskning studerat cyklister i London, menar att reflexvästar idag är en del av den förväntade cykeluniformen och därmed del av hur respektabla cyklister ”bör” se ut i trafiken. Hon diskuterar hur cyklister främst förhandlar två sinsemellan motstridiga och problematiska föreställningar om vad det innebär att vara cyklist: Dels den ”dåliga” cyklisten som förknippas med bristande säkerhet, dels den alltför ”ordentliga” cyklisten, förknippad med reflexprydda kläder, hjälm och säkerhet. Cyklisterna i Aldreds studie ser båda dessa positioner som problematiska och socialt riskabla, eftersom de varken vill framstå som alltför ”ordentliga” eller ”dåliga” cyklister. Också informanterna jag intervjuat förhandlar risk och säkerhet på sätt som kan relateras till Aldreds studie. Cyklisten vars studiekamrat omkommit efter att ha blivit påkörd i rondellen betonade särskilt vikten av att göra sig synlig för bilister. Att på så sätt förkroppsliga trafiksäkerhetsdiskursen kan dels innebära att bli igenkänd som en ”ordentlig” säkerhetsorienterad cyklist och dels att också komma att känna sig säkrare (Aldred 2013:267).

Om den ”ordentliga” cyklistpositionen är ett sätt att skapa utrymme för att kännas igen som en legitim trafikant så är den ”dåliga” cyklisten som inte följer trafikreglerna dess problematiska kontrast (Aldred 2013, Skinner & Rosen 2007). En 57-årig kvinna förhandlar denna position när hon talar om hur hon vintertid cyklar bland bilisterna istället för på de oplogade cykelbanorna: ”Många gubbar som skäller på mig och pekar på cykelbanan att jag ska hålla mig där, men jag kör bland bilarna ändå”. Genom att inte hålla sig (ur vägen) på den oplogade cykelbanan gör hon sig till del av trafiken och tvingar därmed andra bilister att behandla henne som en (långsam) medtrafikant. Priset för att ta upp bilisternas plats är inte bara att dra på sig mansbilisters

vägvrede, utan enligt min tolkning också att bli positionerad som ”dålig” cyklist – en som tar upp för mycket plats på vägen. Cykelantropologen Adonia Lugo (2013) menar att bilisters tutande både kan vara ett uttryck för rädsla för att orsaka skada såväl som ett uttryck för bristande bekvämlighet med att dela trafikrum med dem som färdas saktare än bilister. Att ta upp bilisters självklara utrymme blir här ett sorts motstånd mot förväntningar om att cyklister inte ska störa bilisters höghastighetsprivilegium. Men, påpekar Lugo (2013:45), tutandet är också en påminnelse om att cyklisten är odisciplinerad. Just motstånd mot bilisters vilja att disciplinera är framträdande i diskussionerna i onlineforumet.

MED FINGRET I LUFTEN

På Internet finns en mängd cykelrelaterade forum för fixedgear-entusiaster. Fixedgear är en företeelse som ofta kopplas samman med unga trendiga män i urbana miljöer som gillar aktionmättad cykling. En fixedgear (”fixie”) är en cykel utan frihjul, pedalerna snurrar när bakhjulet snurrar. Den saknar alltså fotbroms och bromsas istället med muskelkraft genom att hålla emot pedalernas rotation. Dessa cyklar används på velodromer, men också av cykelbud och entusiaster som tilltalas av den avskalade designen och riskelementet i att cykla ”bromslöst”. I interaktionerna i det offentliga forumet *fixedgear.se* har jag särskilt intresserat mig för diskussioner om aggressivitet, våld och utsatthet. Diskussionerna i fråga sträcker sig mellan 2008-2013 och rör alltifrån upplevelser av våld och bråk i storstadstrafiken till de mest effektiva sätten för cyklisten att få upprättelse gentemot bilister. Inläggen berättar om var cyklisten färdades och omständigheterna kring tillbudet.

Ett exempel som diskuteras är hur en manscyklist beskriver hur han först kört mot rött och att en bilist tutat på honom som en tillrättavisning. I detta fall har cyklisten då vänt sig om och gett bilisten ”fingret”, varpå bilisten vid grönt ljus varvat motorn och kört mot cyklisten för att sedan bromsa in ”hyfsat nära” cyklisten. Bilisten ska sedan ha kört vidare och gett fingret till cyklisten.

I berättelserna utgör ”fingret” en central del av hur cyklister och bilister kommunicerar med varandra. Vissa medlemmar menar att de ger fingret ”reflexmässigt”, medan andra påpekar för forumet om de inte gett fingret i en konfliktfylld interaktion. Sammantaget ger diskussionstråden intrycket att ett finger i luften är ett självklart sätt att interagera med andra trafikanter. En möjlig tolkning av detta fenomen är att fixed-gear-entusiasterna, likt kvinnan som kör bland bilarna trots bilisternas tutningar, förhandlar sin plats i en

bilnormativ omgivning genom att tala tillbaka på det sätt de har möjlighet till. Vid avsaknad av tuta tycks fingret i luften vara minst lika effektivt för att påtala sitt missnöje med en medtrafikants handlingar.



Foto: Dag Balkmar

Trafikforskaren Gunilla Björklund (2005) menar att irritation och aggressivitet i trafiken i hög grad beror på hur förare tolkar andras beteende. Det är kort sagt svårt att avläsa ansiktsuttryck samt avsikter med vissa beteenden i trafiken. Mette Møller, som forskat på så kallad vägvrede, menar att detta leder till missförstånd samt att andra trafikanter ”förtingligas”. Någon som kör en röd Ford blir ”den röda Forden” istället för en person bakom ratten med en historia: ”Trött äldre kvinna på väg hem från sjukhuset” (Møller 2007). Vägvrede och aggressivitet förklaras alltså med att trafikanten inte blir bekräftad eftersom offret har liten möjlighet att göra gengäld. Men forummedlemmarna utvecklar också strategier för att ge igen.

ATT STÖRA BILISTENS BEKVÄMLIGHETSZON

Att bryta den rumsliga ordningen genom att som cyklist påpeka bilistens bristande omdöme kan enligt onlinediskussionerna provocera till våldshandlingar. Det är inte ovanligt att i forumet läsa berättelser om hur bilister tillrättavisar cyklister genom att utsätta dem för fara – att som i ovanstående exempel där bilisten kör emot cyklisten för att bromsa in sent. I forumets interaktioner framstår bilisternas relation till sina bilar dock som särskilt viktig för att förstå våldshandlingar i trafiken. En medlem berättar exempelvis om en händelse då han blir passerad så nära att bilen snuddar vid honom. Skribenten beskriver

hur han ”glider” förbi bilen som just snuddat honom och hur han därefter klappar till på sidorutan vid föraren. Föraren kör därefter ifatt och prejar ut cyklisten i andra körbanan samtidigt som han börjar spruta spolärvätska. Cyklisten beskriver hur vätskan träffar honom i ansiktet och att denne nu befinner sig i motsatt körfält och möter en buss, varpå han tvingas att ”kasta” sig in framför bilisten för att därefter stanna vid nästa rödljus. Bilisten svarar med att, som cyklisten uttrycker det, ”preja” honom ännu en gång följt av att bilisten kör på cyklistens bakhjul när han står still vid rödljuset.

Exemplet visar på vikten av att gå bortom förklaringsmodeller om bristande möjligheter för kommunikation i trafiken till att också beakta den täta relation mellan bil och människa många bilister utvecklar. På så sätt blir även emotioner kopplade till relationen människa-maskin viktiga för att förstå vägvrede – framförallt hur upplevda ”kränkningar” av den egna bilkroppen legitimerar hot och våld (Lupton 1999). En fördjupad analys av förarens upplevda rätt att läxa upp andra medtrafikanter tycks ha mycket att vinna på att beakta bilen som en förlängning av människokroppen.

För det är just den nära relationen mellan människa-maskin som cyklisternas hämnd- och bekräftelsestrategier kretsar kring. Vissa skriver liksom exemplet ovan att de brukar ”banka” eller ”slå” på bilruta eller tak för att skrämja bilister som kört omdömeslöst. Andra delar med sig av sina knep för att besvära bilisten på mindre konfrontativa sätt, exempelvis genom att öppna en av bilens bakdörrar för att sedan skyndsamt cykla från platsen. Poängen med detta är enligt medlemmarna att störa bilistens föreställda trygghet och utmana ”illusionen” om att bilisten inte är sårbar.

Diskussionerna om hur cyklisten kan intervensera i den skyddade bilistens tillvaro har dock sina gränser. Lämpligheten i att intervensera genom att banka på bilar förhandlas inom gemenskapen. Här delas berättelser om arga bilister och risken att utsättas för ytterligare fara för den som ger fingret till en bilist. Devisen är: Du kan aldrig veta vem som sitter bakom ratten och vad han är kapabel till. Mansbilisten konstrueras i berättelserna som oberäknelig och potentiellt livsfarlig (farliga kvinnor förekommer sällan i berättelserna). I kölvattnet av detta följer diskussioner om hur man som cyklist kan förhålla sig till konflikter i trafiken på ett kontrollerat och säkert sätt.

OM VIKTEN AV (SJÄLV)KONTROLL

I forumets trådar finns utrymme att dela med sig av sin rädsla för ”hatet” och ”maktskillnaden” mellan bilister och cyklister. De ofta emotionella inläggen

kan beröra den omedelbara lusten att slå sönder ”biljäveln” med sitt cykellås som en omedelbar hämnd. Med benämningen ”U-lock revenge” fantiserar medlemmarna om hur cykellåset används för att ”misshandla bilförare svårt” eller för att ”krossa bilrutor”. Att benämna tutande bilister som ”fega kräk” eller att tala om hur deras bilar slås sönder ingår i det gemensamma upprätelsearbete som utförs. Men, som flera medlemmar påpekar, att intervensera kan också medföra ytterligare problem i form av konfrontationer med bilister. Konsensus tycks råda om vikten att göra *något*, men vad som är mest effektivt är en pågående diskussion baserat på olika föreställningar om problemets möjliga lösning.

Diskussionerna om vägvrede och aggressivitet i trafiken går här bortom den omedelbara hämndens njutning. Här ges istället uttryck för vikten av självkontroll för att på ett säkert sätt reda ut en konfliktfylld situation. Vissa menar att det är bättre att istället för att omedelbart ta till orda notera bilnumret, fotografera bilen och sedan kontakta föraren på ett lugnt sätt. Andra menar att oförrätter inte behöver påtalas genom fingret eller att banka på bilen, att stanna upp och titta in i bilen med ”besviken min”, eller att ge en ”slängkys” och ”tummen upp”, kan vara minst lika effektivt.

Poängen med dessa mindre konfrontativa interventioner är att inte spela med i det förväntade sättet att interagera i trafiken. Genom självkontroll och formandet av alternativa ”rutiner” i en potentiellt farlig interaktion skapar forummedlemmarna därmed förutsättningar för mer konstruktiva och säkra relationer mellan bilister och cyklister. Att cyklisten utövar självkontroll innebär enligt medlemmarna också att ställa sig över bilisternas felhandlingar. Trots att de blir tutade på och utsatta för fara, så står de ändå över bilisternas tillkortakommanden.

ATT SYNLIGGÖRA TRAFIKENS VARDAGSKONFLIKTER

Avslutningsvis kan konstateras att trots skillnaderna mellan cyklistkategorierna som här diskuterats så finns också överlappande aspekter att beakta: Nämligen hur cyklisternas riskhantering kretsar kring att hantera sin relativa osynlighet och att förhandla sin plats i en bilnormativ omgivning. Som noterats ovan är osynligheten del av en utbredd trafiksäkerhetsdiskurs som upprepas både av cyklister själva såväl som trafikvårdande myndigheter. Risken är dock att osynlighetstalet bara gör cyklister till problemet och därmed reproducerar bilismen som norm för på vilkas premisser interaktion i trafikrummet ska ske.

Att cykla är nog en av de farligare aktiviteterna att ta sig för under en arbetsdag, för vissa säkerligen *den* farligaste. Även om cyklister historiskt sett gått från ”trafikslag på undantag” till att ha fått en central ställning i samtida samhällsdebatt och samhällsplanering (Emanuel 2012), tycks det finnas behov av att prata om upplevelser av utsatthet i trafiken. En kvinna konstaterade att ”man ofta inte vet om vad som händer andra på väg till jobbet” och talade därför ibland med kollegor om nära-ögat upplevelser under fikarasterna. Forummännen har i sin tur skapat ett eget onlinebaserat fikarum för att mellan sig berätta, förhandla och orientera sig om vad det innebär att vara cyklist i trafiken. Vissa forumdeltagare liknar till och med diskussionerna vid en form av ”terapi”.

Men vardagskonflikterna som här diskuterats signalerar också en mer djupgående konflikt och bör därför tydligt situeras i massbilismens tidevarv. Städernas ”frusna ideologi” privilegierar fortfarande bilismen snarare än cykling (Emanuel 2012). I förlängningen är det samma bilism som producerar och möjliggör inte bara subjektiva upplevelser av att som bilist ”ha rätt” till vägen, och de identitetsskapande praktiker som därmed görs möjliga, utan även dess effekter i form av trafikvåld och kränkningar av cyklisters rörelserum som här diskuterats.

REFERENSER

Tidningar

Luik, Collette van 2013: ”Cyklister utsätts för hot och våld”. *SVT* 12 juni 2013.

Rydhagen, Maria 2010: ”Det blir vanligare med aggressivitet i trafiken”. *Expressen*. se. 31 mars 2010.

Ternebom, Erik 2013: ”Bilister har dålig förståelse för oss cyklister”. *Borås Tidning*, bt.se, 10 augusti 2013.

Litteratur

Aldred, Rachel 2013: ”Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society”. *Mobilities* 8: 252-271.

Björklund, Gunilla 2005: *Driver interaction. Informal rules, irritation and aggressive behaviour*. Uppsala: Uppsala universitet.

Böhm, Steffen, Jones, Campbell, Land, Chris & Matthew Paterson (red.) 2006: *Against Automobility*. Malden, MA: Blackwell.

- Emanuel, Martin 2012: *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Kungl. tekniska högskolan.
- Epstein, Mimmi 2013: ”Stockholms cyklister otrygga – och färre väljer att trampa”. *Metro*. 13 juni 2013.
- Horton David, Rosen, Paul & Cox, Peter (red.) 2007: *Cycling and society*. Aldershot, England: Ashgate.
- Jacobsen, Peter, Racioppi, Francesca & Rutter, Harry 2009: “Who owns the roads? How motorised traffic discourages walking and bicycling”. *Injury Prevention* 15: 369-373.
- Joelsson, Tanja 2013: *Space and sensibility. Young men’s risk-taking with motor vehicles*. Linköping: Linköpings universitet.
- Jones, Peter 2005: “Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK”. *Social and Cultural Geography* 6: 813-830.
- Jones, Phil & Burwood, Dan 2011: “Cycling and the city: reflections of commuting practices”. *Liminalities. A journal of performance studies* 7: no pagination.
- Jungnickel, Katrina & Aldred, Rachel 2014: “Cycling’s Sensory Strategies. How Cyclists Mediate their Exposure to the Urban Environment”. *Mobilities* 9: 238-255.
- Lugo, Adonia 2013: *Body-City-Machines. Human Infrastructure for Bicycling in Los Angeles*. Opublicerad avhandling, University of California.
- Lupton, Deborah 1999: “Monsters in Metal Cocoons. ‘Road Rage’ and Cyborg Bodies”. *Body & Society* 5: 57-72.
- Møller, Mette 2007: ”Vhad ved vi om vejvrede”, *Dansk Vejtidskrift*. Januari 2007.
- Orgad, Shani 2009: “How Can Reserachers Make Sense of the Issues Involved in Collecting and Interpreting Online and Offline Data?” I: Markham, Annette & Baym, Nancy (red.) *Internet inquiry. Conversations about method*. Los Angeles: Sage.
- Skinner, David & Rosen, Paul 2007: ”Hell is Other Cyclists. Rethinking Transport and Identity”. I: Rosen, Paul, Cox, Peter & Horton, David (red.) *Cycling & Society*. Aldershot: Ashgate.
- Spinney, Justin 2007: “Cycling the city. Non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice”. I: Rosen, Paul, Cox, Peter & Horton, David (red.) *Cycling & Society*. Aldershot: Ashgate.

Spolander, Christer 2013: ”Det statliga sveket mot cyklisterna, Planer utan pengar är bara papper mellan pärmar”. http://www.svenskcykling.se/wp-content/uploads/2013/11/Statlig_cykelpolitik_rapport_Spolander_nov_2013.pdf.

Trafikverket 2014: *Säkrare cykling. Gemensam strategi för år 2014-2020*. Rapport 2014: 030.

Bildmaterial på sida 83

Fotografier av Dag Balkmar



Två städer, tusentals cyklar

*Charlotte Hagström
Niels Jul Nielsen*

Köpenhamn och Lund är båda utpräglade cykelstäder. I Köpenhamn cyklas det mer än en miljon kilometer per dygn, i Lund närmare 200 000.¹ Unga och gamla, män och kvinnor, studenter och yrkesarbetande tar cykeln till jobbet, skolan och affären. För en stor del av köpenhamnarna och lundaborna är cykeln det självklara transportmedlet. Att välja cykeln framför buss eller bil ter sig som så naturligt att man knappast reflekterar över det. Det är så man gör, helt enkelt. Men trots att så många dagligen cyklar, och trots att Köpenhamns och Lunds kommuner satsar på att förbättra för cyklister genom att bygga fler cykelvägar, utöka parkeringsplatserna och underlätta möjligheterna att kombinera kollektivtrafik och cykling, är situationen långt ifrån idealisk.² Biltrafiken är fortfarande omfattande och ur såväl stadsplanerings- som miljöperspektiv är det angeläget att den minskar (Koglin 2013, Parker 2012).

För att skapa ett hållbart samhälle måste cyklister bli fler och sträckorna de cyklar bli längre. Det förekommer också bitvis mycket hetsiga konflikter mellan olika trafikantgrupper, något som kommer till uttryck bland annat i kommentarsfälten på dagstidningarnas webbsidor i anslutning till artiklar om

cykling och trafik. Det handlar om cyklister och bilister som beskyller varandra för dåligt trafikvett och brist på omdöme, men också oenighet mellan cyklister som har olika syn på hur, när och var man ska cykla.³ Hur miljön ska förbättras, och vilka hinder som måste övervinnas för att så ska ske, har varit fokus för två projekt där studenter vid det internationella mastersprogrammet *Master of Applied Cultural Analysis, MACA*⁴, har samarbetat med *Dansk Cyklistförbund*, *Københavns Kommunes Cykelsekretariat* och *Lunds kommuns tekniska förvaltning*. Uppdraget har varit att med kulturanalytiska perspektiv och metoder undersöka olika aspekter av cykelkulturen i respektive stad och presentera förslag på hur kunskapen som producerats kan användas för att förändra de delar som av olika skäl framstår som problematiska. Nedan presenterar vi hur arbetet med projekten förlöpte och diskuterar projektens bidrag till kunskapsområdet.

PERSPEKTIV PÅ CYKLAR OCH CYKLISTER

Projekten inleddes vid båda tillfällena med en gemensam föreläsning kring olika aspekter av cykling och hur det kan studeras: vilken betydelse har historiska, kulturella och geografiska förhållanden, hur inverkar faktorer som kön, ålder och klass, vilka metoder kan användas och, vad får de för konsekvenser för analysen? (Steinbach, Green, Datta & Edwards 2011, Horton, Cox & Rosen 2007, Pucher & Buehler 2008). Detta följdes så av studiebesök vid Köpenhamns kommuns cykelsekretariat och näringslivsorganisationen *Wonderful Copenhagen* – således både en offentlig och en privat aktör – det ena året och *Bicycle Innovation Lab* det andra.⁵ Det senare är en verksamhet inriktad på att utveckla, uppmärksamma och understödja cyklandet i Köpenhamn vilket bland annat sker genom olika evenemang, utställningar och workshoppar. Där finns också ett cykelbibliotek där den som funderar på att skaffa en cykel, antingen för första gången eller av en sort som man inte tidigare har haft, har möjlighet att låna en under några dagar. Utbudet är stort: Här finns såväl olika slags transportcyklar och cyklar med plats för fler än en person som elcyklar och hopfällbara cyklar.

Därefter mötte studenterna sina uppdragsgivare i Köpenhamn respektive Lund. Organisationerna och dess verksamheter presenterades och uppdragen introducerades. För studenterna i Lund handlade det ena året om att undersöka det faktum att trots att lundaborna cyklar alltmer så minskar cyklingen i proportion till befolkningen som ökar. Det andra året fick de i uppgift att undersöka vad som gör att många personer som har relativt kort väg till arbetet trots det väljer bort cykeln. Studenterna delades in i grupper om 4-5

personer och tilldelades varsin uppgift inom temat. Så skulle till exempel en av grupperna det första året i Lund fokusera på barnfamiljer medan en annan skulle inrikta sig på pensionärer. Det andra året delades temat upp geografiskt så att grupperna arbetade i olika delar av kommunen. I Köpenhamn var uppgifterna vid båda tillfällena kopplade till dels människors upplevelser av att cykla, dels olika utmaningar i förhållande till att få fler att använda cykeln. Bland problemställningarna kan nämnas etnicitet som barriär i relation till cykling, cykelleder och konsumtionsvanor, betydelsen av cykelundervisning i förskolor och skolor, och konflikter mellan sportcyklister och vardagscyklister. Arbetet skulle resultera i konkreta förslag på hur problemen skulle kunna lösas baserat på kulturanalytiska perspektiv och metoder.

Alla projekt skulle genomföras på endast en vecka. På denna tid skulle alltså uppgiften planeras, arbetet utföras, analysen göras och en presentation av resultaten, i form av en power-point, sammanställas. Det gällde därför att arbeta effektivt och koncentrerat och fokusera på uppgiften. Att arbeta tillsammans i grupp innebar naturligtvis att flera aspekter av temat kunde täckas jämfört med om alla hade arbetat individuellt. Det betydde också att olika metoder kunde användas eftersom medlemmarna hade olika kompetenser och förkunskaper. Där någon sedan tidigare var väl förtrogen med att intervjua hade någon annan kunskap om observationer och en tredje var en driven fotograf. Tidigare studier i skilda ämnen ledde också till olika infallsvinklar på ämnet och kreativa diskussioner. Den viktigaste fördelen med att arbeta tillsammans var emellertid ämnet i sig: Cykling i staden och hur möjligheter och förutsättningar för att den ska öka ska förbättras och utvecklas. Här var inte minst studenternas olika nationella bakgrunder en stor tillgång.

Inställningen till cykling är något som skiljer sig åt mellan olika länder (Vivanco 2013, Skinner & Rosen 2007). I länder som Frankrike, Storbritannien och Italien är cykeln ett redskap för lek och sport: Cyklar gör barn, cyklar gör vuxna i motions- och tävlingssyfte. Den som tar cykeln till jobbet gör så för att han eller hon inte har råd med bil. Cykling till vardags förknippas med dålig ekonomi och låg status. För amerikaner liksom för den växande kinesiska medelklassen är bilen det givna transportmedlet och att cykla är nästintill otänkbart (Zhang, Shaheen & Chen 2013). I Tyskland och Nederländerna är förhållandena annorlunda. Där, liksom i Sverige och Danmark, är vardagscyklandet utbrett och cykling förknippas inte med någon särskild grupp, vare sig åldersmässigt eller socialt (Pucher & Buehler 2008). Cyklister utgör ett normalt inslag i stadstrafiken och det ter sig självklart att alla barn lär sig

cykla. Den som inte kan, eller som inte har tillgång till en cykel, framstår som avvikande och riskerar att exkluderas i olika sammanhang (Hagström 2013). För studenterna som nyss anlänt till Lund var det med förvåning de konstaterade att nästan det första de möttes av då de steg av tåget var stora och fullbelagda cykelparkeringar. För de nyblivna köpenhamnarna var det något av en chock att inse att cyklister utgör en så omfattande del av stadstrafiken. I bägge städerna är det dessutom ”vanliga” cyklister som dominerar, det vill säga människor i vardagskläder på standardcyklar. Cykling var för många något mycket ovant och något som de inte alls ägnade sig åt. De tog bussen eller gick, såväl i Lund och Köpenhamn som i sina hemstäder. Flera ägde inte någon cykel och hade inte planerat att köpa någon. Ett par studenter kunde över huvud taget inte cykla eller var så osäkra på sin förmåga att de inte vågade försöka.



Foto: Charlotte Hagström

För andra var cykling något de knappt hade reflekterat över. De danska och svenska studenterna hade alla cyklat sedan de var barn och flertalet gjorde det ofta. Detsamma gällde holländska och tyska studenter. Alla hade dock inte lika stor erfarenhet av vardagscykling och alla gjorde det inte dagligen. Liksom det finns skillnader mellan länder med avseende på hur utbrett cyklandet är finns det skillnader inom länderna (jfr Aldridge 2010).

INSIKTER OCH NY KUNSKAP

Uppgiften var att med kulturanalytiska perspektiv och metoder undersöka cykelsituationen i Köpenhamn respektive Lund, samt att presentera förslag

på åtgärder för att förbättra den. Arbetet genomfördes med stor kreativitet och uppfinningsrikedom, man cyklade tillsammans med informanter, mätte avstånd och tidsåtgång med olika fordon, besökte cykeltävlingar, räknade trafikanter, intervjuade hängivna cyklister, icke-cyklister och ibland-cyklister (jfr Spinney 2009). Fältarbetet utfördes dagtid, kvällstid och nattetid samt under veckans alla dagar.

Trots den korta tid som studenterna hade till sitt förfogande, tillsammans med det faktum att detta var den allra första uppgiften för en extern klient under utbildningen, lyckades de komma fram till intressanta och användbara resultat. Situationen för cyklister kan förbättras och fler kommuninvånare kan fås att börja cykla, menade de, genom att; betydligt fler cykelställ utrustas med tak, det finns möjlighet att låna transportcyklar, trafikutbildningen i skolor utökas, cykelställ utformas så det är möjligt att låsa fast cykeln, det finns duschar och omklädningsrum på arbetsplatserna, de patrullerande poliserna blir fler, det planeras – och informeras om – förbindelsemöjligheter mellan pendlarstråk och åtkomst till rekreationsområden, och det arbetas ytterligare med att separera cykelvägar så att de har plats för både snabbkörande och mer långsamma cyklister.

Ett exempel på hur ett kulturanalytiskt perspektiv bidrar till ny kunskap är slutsatsen att det inte alltid är kortast möjliga avstånd mellan två platser som är avgörande för om man väljer cykel. Efter intervjuer med olika grupper av cyklister och observationer av hur de färdades kunde en grupp studenter konstatera att för vissa är det andra faktorer som spelar roll. Möjligheten att färdas i en trevlig miljö, begränsad trafik också med avseende på andra cyklister och frånvaro av backar kan vara viktigare. Ökad cykelanvändning uppnås således inte enbart genom att trafikplanera så effektivt som möjligt med avseende på tidsåtgång och avståndsberäkningar (Bannister 2008, Spinney 2009). Upplevelser av säkerhet och trygghet och fysisk ansträngning, liksom känslor inför och under resan, spelar också stor roll (jfr Freudendal-Pedersen & Thorup i denna publikation). Känslor och erfarenheter är dock inte mätbara på samma sätt som hur lång tid det tar att förflytta sig från punkt A till B. Därmed framstår de i många sammanhang som både mindre viktiga och som svåra att förhålla sig till för den som är van att endast arbeta med kvantitativa metoder.

Ett annat exempel på hur kulturanalytiska perspektiv leder till nya insikter handlar om cykelställens placering. Vid ett stort internationellt företag var det många anställda som valde cykeln framför bilen. Genom intervjuer visade det sig att det i första hand inte berodde på ett miljö- eller hälsotänkande. Istället

handlade det om bekvämlighet. För många av informanterna tog det ungefär lika lång tid att cykla som att köra bil men väl på plats var det mer besvärligt med bil. Bilparkeringen låg en bit bort medan cykelparkeringen däremot var belägen nära ingången. Bekvämlighet, i detta fall liksom i flera andra, framstod som en nyckelfaktor. På frågan om varför de tror att människor cyklar i allmänhet svarade många informanter att det var för hälsan och motionens skull. För egen del däremot, hävdade de, var det för att det var enklare att ta cykeln, det gick snabbare och var mer behändigt. Detta är en viktig insikt för kommuner och andra som vill uppmuntra till ökad cykling. Hälsoaspekten lyfts ofta fram när cyklingens fördelar förordas men kanske är det istället tidseffektivitet och bekvämlighet som ska poängteras och därmed prioriteras i planeringen av infrastrukturen.

I både Köpenhamn och Lund är förhållandena för cyklister förhållandevis goda. Cykelvägarna är många, parkeringsmöjligheterna i anslutning till buss- och tågstationer förbättras alltmer och från kommunens sida uppmuntras ökad cykling på olika sätt. Men, kunde studenterna inom MACA fastslå efter arbetet med de olika projekten, en god infrastruktur är inte i sig en garanti för att cyklingen ska öka. Kulturella barriärer är nog så betydelsefulla (Sefcik 2012). För den som aldrig tidigare cyklat, och som förknippar cykling antingen med fattigdom och låg status eller med sport och speciell utrustning, är bra cykelvägar inte nog för att hon eller han ska ändra uppfattning och själv börja cykla. Föreställningar om hälsa, tid och ekonomi liksom uppfattningar om vad som är lämpligt och möjligt för olika personer beroende på kön, ålder och social ställning (Bonham & Wilson 2011) måste förändras.

SLUTORD

Arbetet ledde till nya insikter för såväl uppdragsgivare som studenter. För de förra, vars tidigare samarbete med universiteten främst handlat om att studenter som varit verksamma inom helt andra utbildningsinriktningar gjort praktik och examensarbeten, var det en ny erfarenhet att få problemställningar kring cykling och cyklister undersökta ur kulturanalytiska perspektiv. Till synes naturliga förutsättningar och utgångspunkter ifrågasattes och omtolkades. För de senare innebar det att många av dem som inte varit vana att själva cykla, eller som levt i miljöer där cyklandet inte är en del av vardagen, förändrade sin inställning. Flera av dem som inte haft någon cykel eller planerat att köpa en ändrade sig. De blev själva vardagscyklister i Lund eller Köpenhamn. De som tidigare hade cyklat fortsatte med det men nu med nya perspektiv. En holländsk student, som vid flytten norrut tagit med sin cykel utrustad med

cykelväskor, konstaterade att hon hade aldrig tänkt särskilt mycket på cykling tidigare: ”Cykla är någonting jag bara gjort, det har varit något naturligt”. Det var först efter att ha genomfört projektet tillsammans med personer med helt andra erfarenheter och utgångspunkter som detta ”naturliga” agerande framträdde som det kulturella beteende det är.

REFERENSER

Tidningar

Sydsvenska Dagbladet 140204, kommentarer till artikeln ”Skulle alla välja buss eller bil hade trafiksystemet kollapsat”. <http://www.sydsvenskan.se/asikter/skulle-alla-valja-buss-eller-bil-hade-trafiksystemet-kollapsat/> (140227)

Webbmaterial

Bicycle Innovation Lab <http://www.bicycleinnovationlab.dk> (140227)

Litteratur

Aldridge, Rachel 2010: ”’On the outside’: constructing cycling citizenship”. In: *Social & Cultural Geography* 11 (1): 35-52.

Bannister, David 2008: The Sustainable Mobility Paradigm”. In: *Transport Policy* 15(2): 73-80.

Bonham, Jennifer & Wilson, Anne 2011: ”Bicycling and the Life Course. The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling”. In: *International Journal of Sustainable Transportation* 6 (4): 195-213.

Hagström, Charlotte 2013: ”På två hjul i Folklivsarkivet. Cyklar och cyklister förr och nu”. I: *ETN LUF*. Etnologisk skriftserie. 8.

Horton, David, Cox, Peter & Rosen, Paul (eds) 2007: *Cycling and Society*. Ashgate

Koglin, Till 2013: *Vélobility. A critical analysis of planning and space*. Lund: Lund University.

Københavns kommune: ”København – cyklernes by” <http://www.kk.dk/da/borger/trafik/cyklernes-by> (140223)

Lunds kommun: ”Fler cyklade under 2012!” <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Nyhetsarkiv/Fler-cyklade-under-2012/> (140303)

Lunds kommun: ”Cykla i Lund” <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Cykla-i-Lund/> (140223)

- Parker, John (ed) 2012: *Cycling and Sustainability*. Bingley: Emerald.
- Pucher, John & Buehler, Ralph 2008: "Making Cykling Irresistible. Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany". In: *Transport Reviews* 28(24): 495-528.
- Sefcik, Christina 2012: *Shifting Gears. Lived Experience in Cycling Transportation and Urban Mobility*. MA thesis, Lund University.
- Skinner, David & Rosen, Paul 2007: "Hell is Other Cyclists. Rethinking Transport and Identity". In: Horton, David, Cox, Peter & Rosen, Paul (eds): *Cycling and Society*. Ashgate.
- Spinney, Justin 2009: "Cycling the City. Movement, Meaning and Method". In: *Geography Compass* 3/2: 817-835
- Steinbach, Rebecca, Green, Judith, Datta, Jessica & Edwards, Phil 2011: "Cycling and the city. A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices". In: *Social Science & Medicine* 72: 1123-1130
- Vivanco, Luis A, 2013: *Reconsidering the Bicycle. An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. New York: Routledge.
- Zhang, Hua, Shaheen, Susan A & Chen, Xingpeng 2013: " Bicycle Evolution in China: from the 1900s to the Present". In: *International Journal of Sustainable Transportation* 8:5, 317-335.

Bildmaterial på sida 95

Fotografier av Charlotte Hagström

NOTER

- 1 <http://www.kk.dk/da/borger/trafik/cyklernes-by>; <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Nyhetsarkiv/Fler-cyklade-under-2012/>
- 2 <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Cykla-i-Lund/> och <http://www.kk.dk/da/borger/trafik/cyklernes-by>
- 3 <http://www.sydsvenskan.se/asikter/skulle-alla-valja-buss-eller-bil-hade-trafiksystemet-kollapsat/>
- 4 MACA, är ett tvåårigt internationellt program som ges i samarbete mellan Lunds och Köpenhamns universitet. Programmet startade 2008 och varje höst antas cirka 20 studenter vid respektive universitet. Under det första året har de gemensamma föreläsningar och arbetar tillsammans i och kring olika projekt och teman.
- 5 <http://www.bicycleinnovationlab.dk>



Tjevvättern

EN AUTOETNOGRAFI AV SVERIGES STÖRSTA CYKELLOPP FÖR KVINNOR

Karin S. Lindelöf

”Nordens största cykelmotionslopp enbart för tjejer med målplats utmed den fina Vätternpromenaden mitt i centrum av Motala. En tjeffest som fortsätter långt efter målgång!” (Tjevvätterns webbsida, juni 2013). I denna artikel diskuteras empiri från ett pågående etnologiskt forskningsprojekt som syftar till att analysera motionslopp för kvinnor, så kallade tjejlöpp, som kulturellt fenomen – historiskt och i samtiden, i Sverige samt med nordiska och internationella utblickar.¹ Tjejlöpp förekommer i hela västvärlden, med löploppet *New York Mini*, grundat 1972, som det allra äldsta. När det gäller mixade lopp med fokus på folkhälsa och motion, snarare än på resultat, är Danmark ett föregångsland, till exempel med *Eremitageløbet* utanför Köpenhamn som startade 1969 och sägs vara världens första rena motionslöpp (Forsberg 2012:16). Också inom tjejlöpp var Danmark tidigt ute med *Kvindeløbet* i Köpenhamn 1981, Europas första motionslopp för kvinnor, som också inspirerade till *Tjejmilen* i Stockholm 1984.² Idag springs, cyklas och simmas en mängd tjejlöpp över hela Danmark, exempelvis cykelloppen *Lady Tour* i Herning och *Tøse-Runden* i Køge³, triathlonloppet *I FORM KvindeTri* i Gentofte, samt löp/jogg/promenadlopp som *ALT for damernes Kvindeløb* och

Femina Kvindeløb, vilka genomförs på flera olika orter, *International Women's Day Run* i Köpenhamn och så vidare.

Även i Sverige har motionslopp för kvinnor blivit en vanlig och populär företeelse och hundratusentals kvinnor deltar varje år i lopp som *Vårruset*, *Tjejmilen* och *Tjejvasan*. Loppen marknadsförs ofta med ord som gemenskap, fest och glädje – utan jäkt och stress. Det är uppenbart att konceptet är lyckat och lockar många deltagare, liksom motionslopp i allmänhet, men vi vet fortfarande väldigt lite om dessa arrangemangs betydelse i människors liv eller i samhället i stort – och varför de upplevs som så attraktiva. Det är detta som forskningsprojektet vill undersöka.

Projektet bygger på etnografiskt fältarbete, arkivstudier och skriftliga berättelser, i form av svar på ett skrivuppdrag från *Nordiska museet*, från omkring 600 tjejlöpdsdeltagare. Ett av de lopp som studeras är *Tjejevättern*, ett motionslopp på cykel för kvinnor, som startade 1991 och numera lockar 5000-6000 deltagare årligen. Loppet ingår i den så kallade *Tjejklassikern*, ett samarbete mellan fyra lopparrangörer i olika motionsgrenar (cykel, simning, löpning och skidor), som går ut på att man ska genomföra samtliga fyra lopp inom en 12-månadersperiod. Tjejevätterns 10 mil långa bana börjar och slutar vid Vätterns strand i Motala och cyklas av många olika slags kvinnor med alla slags cyklar: Från snabba racercyklister på kolfiberramar till kvinnor i alla åldrar och kroppsformer som använder sina vanliga vardagscyklar för att njuta av loppets vackra omgivningar och vänliga stämning. Studiens fokus är både på deltagarnas egna upplevelser och berättelser om loppet samt på de sociala och politiska konsekvenserna av dessa arrangemang: För könsrelationerna i samhället, för motionsidrotten och för de möjliga sätten att vara kvinna, motionera och delta i motionslopp.

I denna artikel kommer ett utdrag ur en autoetnografisk skildring från Tjejevättern att presenteras. I autoetnografisk metod, som är en variant av deltagande observation, använder forskaren sig själv på ett explicit sätt genom hela forskningsprocessen, genom att dokumentera och analysera sina egna tankar, känslor och upplevelser på samma sätt som annat etnografiskt material (exempelvis intervjuer och observationer). Autoetnografi är en uttalat reflexiv metod, som vuxit fram som en av många möjliga lösningar på den representationskris och reflexivitetsdiskussion som uppstod bland antropologer (och etnologer) på 1980-talet (Butz & Besio 2009). Det reflexiva anslaget gäller såväl under materialets tillkomst som vid analys och skrivande. Autoetnografi är: "[A]n approach to research and writing that seeks to describe

and systematically analyze (graphy) personal experience (auto) in order to understand cultural experiences (ethno). ”(Ellis, Adams & Bochner 2011:1).

I det här fallet har jag som forskare på ett medvetet sätt deltagit i och dokumenterat Tjejevättern, och artikeln är ett första försök att redogöra för delar av detta autoetnografiska material, samt analysera hur genus- och cyklistkompetenser görs inom ramen för detta motionslopp: Hur skapas deltagarna – inklusive jag själv – som kvinna/cyklist/motionsidrottare/loppdeltagare, genom Tjejevätterns inramning, arrangemang och genomförande?⁴ Avslutningsvis förs också en diskussion kring hur autoetnografiskt material kan användas vid studiet av ett fenomen som tjejlopp.

UR FÄLTDAGBOKEN: 7 JUNI 2013, DAGEN INNAN LOPPET

Vi kommer till Motala med bil, jag och familjen. (...) Slår upp tältet och lastar av cyklarna. Sedan cyklar vi alla tre in mot stan för att hämta nummerlappar till mig och sexårige sonen (som ska cykla Minivättern ikväll), kolla utbudet i mässtältet, handla middag, och genomföra Minivättern.

På Stora torget är det full fart. Två stora vita tält rymmer nummerlappsutdelning, mässa och Team Sportia-butik. Vi lutar cyklarna mot ett träd och låser fast dem vid varandra. Sedan ställer vi oss i kö till nummerlappsutdelningen. När vi kommer fram får jag veta att jag står i fel fälla och ska gå en bit längre bort. Sonen får sitt startkuvert i alla fall och medan han och maken fixar med det går jag bort för att hämta mitt eget. Efteråt tittar jag lite på utbudet i Enervits stånd. Jag behöver två stycken energigel till loppet imorgon. Vill att det ska vara utan skruvkork, bara en flik att riva av, och citronsmak, och helst med koffein i också. Jag hittar inte det jag söker och medan jag letar kommer familjen och vill att vi ska gå vidare in i tältet. Samtidigt lottar Enervitförsäljaren ut en fristart till Halvvättern på söndagen: ”Först hit fram får den!”, säger han. ”Ska jag ta den?”, undrar maken. Jag nickar. Han går fram och säger att han vill cykla, får berätta vad han heter och var han kommer ifrån. Och sedan har han en gratis Halvvätternstart. Passar perfekt – han ville ju raceträna på söndag! Jag är glad för hans skull. Det känns också bra att vi nu har varsitt lopp under helgen, alla tre. Men samtidigt lite nedrigt att vi är så heteronormativa: Lilla cykelfamiljen där barnet cyklar Minivättern, mamman Tjejevättern och pappan Halvvättern. Jag borde ju cykla Halvvättern också, tänker jag. Och minns reklambilderna jag såg utanför en cykelbutik för en vecka sedan. Tjejevättern: Ordet ”Stolt”, leende kvinna i sportkläder, inte specifikt cykelklädd, cykel med rakt styre. Halvvättern: Ordet ”Spänd”, sammanbiten man i cykelkläder, cykel med bockstyre. Det känns som att det skaver lite.



Reklam för Tjejevättern och Halvvätern utanför cykelbutik.

Foto: Karin S. Lindelöf

Vi går in i mäss-/butikstälten. Cykelkläder, sportmat och lite utrustning, som pumpar, vattenflaskor och kedjor, trängs med ”rumpräddarsalvor” och nya snabba cykelmodeller från Bianchi och Crescent. Bianchis dammodell (som inte finns uppställd på plats men som jag sett i Vätternrundans magasin Cykla) är rosa, tyvärr, och inte den snygga mintgröna Bianchifärgen. Detsamma gäller cykelkläderna i dammodell. Överhuvudtaget är det mycket rosa cykelkläder i butiken denna helg. Jag undrar om det är lika markant nästa helg när Vätternrundan går av stapeln? Har svårt att tro det.

Jag hittar rätt sorts energigel och köper två. I ett hörn finns profilprodukter från Vätternrundans olika lopp. Det är t-shirts i bomull och funktionsmaterial (dock inga cykeltröjor med fickor på ryggen – konstigt!), linnen (endast Tjejevättern), huvtröjor i bomull och powerstretch, buffar, väskor. Jag fingrar på ett trepack korta vita cykelstrumpor med Tjejevätternlogga. De flesta Tjejevätternsakerna är rosa eller lila, men mintgrönt, vitt eller svart finns också. Loggan är dock alltid rosa. Jag köper en rosa bomulls-t-shirt med Tjejevätterntryck. Tänker att den är bra forskningsmaterial och att jag ska använda den när jag pratar om projektet. Känner mig lite tveksam till att bära den annars, dock. Konstigt det där... Sonen vill köpa en orange tröja med Minivätterntryck, men den finns inte i rätt storlek. Vi hittar en ljusrosa istället och köper den. Är glad över att han är fri bland färgerna än så länge!

Efter inköpen sätter vi oss utanför tältet. Ett gäng kvinnor 55+ kommer ut från tältet med blänkande hjälmar på huvudet och startkuvert i händerna och låser

upp sina damcyklar. De är uppsluppna och glada och rättar till hjälmarna med handen lite då och då, som om de vore ovana att ha dem på sig. Har de kanske köpt dem precis? Måhända i tältet? Jag reflekterar över det faktum att så många genomför Tjejevättern på vanliga damcyklar, de som de använder för att ta sig till jobb, affär, skola och dagis, fritidssysselsättningar, vänner och nöjen. Kvinnor använder ju cykeln i vardagen i betydligt högre utsträckning än män. Men kanske inte i så hög grad som hobby, sport och motion. På många ställen i landet är ju hjälmanvändningen bland vuxna vardagscyklister låg (men hög bland motionscyklister). Så snart man kommer utanför Stockholm är det få vuxna som har hjälm, har jag märkt.⁵ I Vätternrundans olika lopp är dock hjälm ett krav (liksom i allmänhet i både motionslopp och cykeltävlingar), och då behöver även den som aldrig annars bär hjälm skaffa en. Jag tänker att de (män och kvinnor) som deltar i exempelvis Halvvättern och Vätternrundan i högre grad har cyklandet som en hobby och träningsform (och därmed använder hjälm), än många av de kvinnor som deltar i Tjejevättern och som cyklar mycket i vardagen och har cykeln som transportmedel (och därmed inte använder hjälm). Det vore intressant att ta reda på om de säljer mycket hjälmar i tältet i samband med Tjejevättern...



Pyntad damcykel med gelöverdrag till sadeln.
Foto: Karin S. Lindelöf

Jag fotograferar en damcykel, parkerad utanför tältet, som har cykelkorgen pyntad med plastblommor runt kanten och en liten plastgräsmatta i botten. På den breda sadeln sitter ett till synes sprillans nytt sadelöverdrag i svart neoprene, från Biltema, med texten EXTRA GEL. Samma slags reflektion dyker upp. Självklart köper inte de vardagscyklande damerna cykelbyxor med stoppning, de skaffar ett rejält stoppat överdrag till sadeln istället!

KOMPETENSER OCH STEREOTYPER

I avsnittet ovan kan vi se hur en rad kompetenser och göranden aktualiseras i samband med nummerlappsutdelning och besök i mässtältet: Letandet efter rätt fälla för att få sin nummerlapp och blicken som scannar av utbudet för att hitta rätt sorts energigel – eller något annat som behövs inför loppet. Erfarenheter från tidigare motionslopp har skapat särskilda kompetenser som kan aktiveras i vissa situationer. Hur har det varit tidigare, vad fungerade bra (eller inte), vad har jag lärt mig av det, hur vill jag ha det denna gång?

Men skildringen visar också på heteronormativa och könsstereotypa tendenser, som skaver för mig som feminist. Det handlar både om marknadsföringen av det specifika loppet och relaterade arrangemang, där Tjejevätterndeltagaren avbildas som en glad, allmänt aktiv kvinna och Halvvätterndeltagaren som en seriöst satsande cyklistman, och om explicit feminint kodad färgsättning av logotyp, profilprodukter, utrustning och kläder. Här föreskrivs ett visst slags femininitet, en ”tjejloppstjejighet”, som ger anvisningar om hur man som deltagare i detta lopp både förväntas klä sig och förhålla sig till genomförandet av loppet (jfr Lindelöf 2013).

När det gäller genusanalyser av sport och idrott finns omfattande forskning som visar på liknande tendenser inom många olika grenar och sammanhang, från elit- till motionsidrott. Idrotten är ett ojämnt område som i hög grad är manligt kodat: Den maskulina idrottsnormen är stark och föreskriver att idrottaren (exempelvis cyklisten) är en man – och idrott är en viktig ingrediens i skapandet av maskulinitet (se t.ex. Messner & Sabo 1990). Avvikaren måste därför definieras: Damkronorna, dam-EM, damboxning, tjejlopp. Avvikelsen från normen innebär också lägre status och där är cykelsporten inget undantag. Kvinnor som är cykelproffs tjänar betydligt mindre än män, deras lopp får mindre uppmärksamhet, prispengarna är mindre, sponsorkontrakten likaså. Och när det gäller motionsloppen är Tjejevättern bara en tredjedel så långt som Vätternrundan (och två tredjedelar av Halvvättern). En *riktig* cyklist är alltså en man, medan kvinnor cyklar mest för skojs skull. Liksom i många andra sammanhang där kvinnor agerar och presterar, riskerar kvinnor som idrottare också alltid att bedömas utifrån hur de ser ut – kanske i minst lika hög grad som utifrån sina prestationer. För att bli begriplig som kvinna och idrottare måste du nämligen också visa att du är *kvinnlig*, feminin, en ”riktig” kvinna (jfr Tolvhed 2011, Cahn 1995). I samband med tjejloppen, både i cykel och andra grenar, blir det också tydligt att *hälsa* och *gemenskap* ses som typiskt kvinnliga värden, som lyfts fram och betonas av både arrangörer och många

deltagare (om än långt ifrån alla), medan prestationerna nedtonas. Detta är centrala aspekter på tjejlöpssfenomenet i synnerhet och villkor för kvinnors motionsidrottande i allmänhet, som kommer att utvecklas i kommande artiklar.

Men: Den blomstersmyckade damcykeln med extra bekväm sadel, som vid första anblicken kan uppfattas som ett bekräftande och återskapande av en viss genusstereotyp, *skulle* också kunna tolkas som ett performativt, lekfullt och *parodiskt* görande av förväntad tjejlöpssfemininitet (jfr Butler 1999/1990). Vi kan dock inte veta om cykeln faktiskt skulle användas i loppet, eftersom det (ännu) inte satt någon nummerlapp på styret. De hjälmbärande kvinnornas agerande utanför tältet är också intressant. Om cykelhjälsanvändning utanför Stockholm är förknippad med seriös cykelträning, blir deras nyvunna erfarenhet och tillvänjning till hjälmen inte bara ett sätt att göras till Tjejevätterndeltagare, underkastade arrangörens regelverk, utan också potentiellt en *transformation* till motionscyklister, med ändamålsenlig klädsel och acceptans för tillplattad frisyr!

UR FÄLTDAGBOKEN: 8 JUNI 2013, TJEJVÄTTERN

Jag ska starta 9.24 så jag har ganska gott om tid på morgonen. Ställer klockan på 7.00 för att inte behöva stressa. De som har tältet runtomkring håller också på att göra iordning sig inför loppet. Men de flesta har inte så sportiga cyklar som jag, det är mest raka styren och ganska grova däck. Jag tycker lite synd om dem. Det kommer att bli jobbigt. Jag undrar varför de deltar i loppet under de förutsättningarna. Kanske är det en del i Tjejklassikern, en som bara ska avklaras, och att det därför är värt att åka till Motala för en cykelutflykt i maklig takt. Är både förundrad och imponerad. Vet ju att det finns de som genomför hela Vätternrundan (30 mil) på de premisserna också. DET verkar helknäppt, däremot!

Jag klär mig i cykelkläderna direkt på morgonen, har gjort i ordning en påse i tältet kvällen innan. Det verkar bli finväder så det får bli kortärmat och tunna vindjackan. Cykelbyxor med hängslen, de får hänga löst tills det är dags att åka. Knävärmare för säkerhets skull, vill inte att knäet börjar krångla. Tar windstopperjackan utanpå för att hålla värmen så länge, ska lämna den vid starten. Cykelhandskarna i ryggfickan, nummerlappen på bröstet, den andra sitter redan på cykeln (den är ceriserosa som allt annat kring detta lopp – Halvvättern har en brun...), korta vita strumpor (såklart, det är ju landsvägscyckling :-), svarta cykelskor. Cykeln är en svart-blå cyclocross med racerdäck, och ny ljusblå styrlinda. Den blir nog smutsig snart, men det var den vi hade hemma... Sadelväskan

rymmer en energigel, däckavkrängare, extraslang, telefon, körkort och kreditkort, bilnyckeln. En liten pump sitter i en hållare på ramen. En energigel i ryggfickan. Äter frukost, borstar tänderna, går på toa. Sedan hejdå och rullar in mot stan. De i tältet bredvid har redan åkt – de startade nog tidigt.

Jag ser inte så många andra cyklister på vägen in, men när jag närmar mig starten myllrar det av dem. Jag gör mina sista förberedelser. Byter vattnet i ena flaskan mot sportdryck. Tänker att jag börjar med att dricka ur vattenflaskan och sedan fyller den också med sportdryck i första depån (Borghamn efter drygt tre mil) och placerar den därför i främre flaskstället på ramen – så att den är lättast att komma åt. Nu har jag inte så jättemycket tid kvar längre, så jag byter windstoppert mot tunna vindjackan (som har legat i bakfickan), lämnar in windstoppert i tältet, i en plastpåse med mitt startnummer skrivet utanpå med spritpenna. Känner mig glad över att allt är pumpat och fixat och klart – det är full ruljans kring luftstationen och mekverkstaden.

Uppvärmningsjympa pågår också vid starten, precis som på många andra motionslopp – och ALLA andra tjejlöpp – som jag har deltagit i eller tittat på. Instrukörerna står på ett lastbilssläp och det är ganska många som följer med i rörelserna. Andra köar till startfällorna, det är två minuters mellanrum mellan varje startgrupp och tre olika fällor att gå in i beroende på vilken grupp man startar i. Det står på nummerlappen vilken man ska välja – och på stora ljusskyltar vid ingången till varje fälla. Känns lite som att vänta utanför bilbesiktningen...

Dags för sista toabesöket. Lutar cykeln mot sidan på en av de blå bajamajorna och ställer mig i kön. Det är bara några före. Jag har sett flera i ljusblå och vita cykeltröjor som det står "Cyklande tjejer!" på. Undrar vad det är för några...? Som tur är ställer sig en av dem bakom mig i kön, så jag passar på att fråga. "Vi är en facebookgrupp med 1600 medlemmar över hela landet, som gillar att cykla", säger kvinnan, "Vi har träffar och träningsläger och allt möjligt – jättekul!". "Jaha, lite som SubXX", frågar jag? "Ja, fast för alla nivåer", svarar hon, "välkommen att gå med!" Jag säger att jag ska kolla upp det och tänker att det vore intressant. Jag vill gärna träna med andra. Men tröja med "Cyklande tjejer!" på, nja... vet inte riktigt... Jag har ju nog svårt med tjejbegreppet som det är... ;-)

Efter toabesöket (inklusive att krängla av och sedan på mig hängslan, tröjärmär, vindjacka och handskar) tar jag cykeln och går mot startfällan. Jag spanar efter SubXX. Vore ju trist att inte se dem alls under loppet... Hittar dem en bit bort i sina orangea dräkter! Går lite närmare och ser på deras nummerlappar att de ska starta ett par grupper före mig, men i samma fälla. Självklart har de satt

fast nummerlapparna så som maken berättade att "alla" cyklisterna gör, dvs inte på bröstet som man uppmanas av arrangörerna, utan lite vikta i kanterna (uppe och nere), så att de får plats tvärs över ryggfickorna, längst ner på tröjans baksida. Då kan man utan problem komma åt både innehållet i fickorna och dragkedjan fram till på tröjan. Så ska jag våga göra nästa gång! Och så har de fina lamineerade namnskyltar fästsatta med säkerhetsnålar nedanför nummerlapparna. Det ser trevligt ut – bra också om man inte känner varandra så väl – och dessutom har likadana kläder! [...]

Jag rullar iväg – i täten på min grupp – i sällskap med en lång, slank kvinna, lite äldre än jag, som verkar snabb och stark. Medan vi sakta rullar ut ur stan bakom motorcykeln hinner vi prata en del. "Vad tänker du dig för tid?" frågar hon. Jag vågar inte säga min förhoppning om 4-5 timmar (det tidigare tror maken, det senare jag). Jag säger "ingen aning, jag har inte hunnit träna så mycket". Det accepterar hon och frågar inget mer om det. Jag vågar inte fråga henne om samma sak. [...]

Vinden känns ganska kylig och den andra klagar på att hon fryser när motorcykeln kör så långsamt. Jag är glad över min vindjacka och knävärmare. Lite frustrerad dock över att det går så långsamt. Sedan viker plötsligt motorcykeln av och vi får fri fart. Det är uppförsbacke och mitt sällskap drar iväg – jag har inte en chans att hänga med. Uppför är ju inte min starka sida... Och jag påminner mig själv om att inte gå ut för hårt i början och riskera att göra illa knäet! Fåfången får sig en törn, dock, när jag blir omsusad av den ena cyklisten efter den andra i uppförsbacken. Måste träna på detta!

Snart är vi ute på landsvägen, då går det bättre för mig. Jag hittar en bra rytm, rundtrampet funkade bra och jag känner mig stark. Jag hittar dock ingen riktigt bra rygg att lägga mig bakom. De jag cyklar ikapp är för långsamma och de som kör om är för snabba... Längre ligger jag själv i motvinden. Den är inte så stark, men kännbar ändå och landskapet är helt öppet. Cyklisterna ligger i en lång rad, en och en, längs vägkanten med större och mindre luckor mellan sig. Bilar passerar i en jämn ström. Efter ungefär en och en halv mil, halvvägs till första depån, blir jag omkörd av ett gäng på fyra personer: "Häng gärna på här om du vill, vi har legat efter dig en lång stund nu!" ropar en av dem till mig. "Tack!" svarar jag och trampar på lite extra för att det inte ska bli en lucka mellan oss. Skönt att få sällskap och draghjälp! Det visar sig vara ett kompisgäng från Motala, jag gissar att de är ungefär i min ålder eller något yngre. Hon som bjöd in mig verkar vara den mest erfarna cyklisten och den som håller koll på att farten varken blir för hög eller låg. Hon refererar till när gruppen har tränat på samma

slinga tidigare och vilken fart de har hållit då. ”Håll till höger!” ropar hon när vi kör om cyklister som ligger för långt ute i körbanan. Vi turas om att ligga först och ta vinden. Två i gruppen har cykeldatorer, men inte vi andra. Jag tänker att det vore ju himla fiffigt att ha en för att kunna se hastighet, snitthastighet och hur lång sträcka man har cyklat. Ska nog önska mig det i födelsedagspresent.

Jag hade ju tänkt stanna och fylla på ena flaskan i Borghamn, men vi har bra flyt och de andra beslutar sig för att hoppa över första depån. Och jag vill ogärna släppa gruppen. Jag har ju gott om dricka, men det var ju det där med att ha sportdrycken lättillgänglig. Som det är nu är det vattenflaskan som är främst och jag känner att det snart är dags att börja få i sig något mer än vatten. Men i farten är det omöjligt att byta plats på dem. Näväl, jag får väl be någon om hjälp – det är ju det fina med att ha sällskap! Så vi trampar på i samlad tropp förbi depån – där de flesta andra cyklister stannar – och uppför den branta, långa backen som leder upp på Omberg. Den är tuff. Jag känner att det har blivit alldeles för lite träning i år. Varför ser jag inte till att förbereda mig bättre för sånt här? Jag måste träna uppførsbackar! Jag tappar gruppen, halkar långt efter. Jag har förvarnat dem om att jag kanske inte orkar hänga med i tempot. Två av de andra har också sagt att de är osäkra, trots att de har tränat här. Jag flåsar tungt, det går så långsamt, så långsamt. På båda sidor om mig passerar cyklister. Jag har lägsta växeln och vinglar ändå. Hjärta och lungor jobbar allt vad de kan. Benen likaså. Det är sååå jobbigt! Men jag vägrar att kliva av och leda cykeln uppför backen, så som många, många runtomkring mig gör. Jag tänker att de andra kanske väntar på mig där uppe, trots allt. Och till sist är jag uppe! Och där är de – det var fler än jag som hade det jobbigt i backen. Jag är så glad att jag klarade det! Jag säger till dem att det bara var tanken på att vi var en grupp som fick mig att hålla i hela vägen och att jag är så tacksam! [...]

Vid nästa depå, Rök, stannar vi och jag går på toa, men tappar bort dem efteråt och fortsätter ensam efter en kort stunds letande bland alla cyklister. Rackarns också! Jag ligger bakom olika mindre och större gäng, och kör en del ensam, men har återigen svårt att hitta någon som håller en lagom hastighet. Den ena klungan efter den andra i likadana klubbdräkter susar förbi. Till sist lyckas jag ändå haka på ett gäng ”Cyklande tjejer!” som kör disciplinerat med bra rotation, och i lagom fart. Jag frågar den som ligger längst bak om det är okej att jag åker med, och hon svarar att det går hur bra som helst och att jag gärna får vara med och rotera också. Det känns kul och jag vill verkligen visa att jag kan vara med och hjälpa till. Vi ligger två och två bredvid varandra och det är roligt att prata med de olika cyklisterna medan vi turas om att avancera framåt, gå upp och dra

och sedan sakta falla bakåt i klungan. Några är mer erfarna medan andra är ungefär som jag. Det är ett tiotal cyklister i blandade åldrar, från 20 till 50. De kommer från olika delar av landet och de flesta träffades för första gången idag innan loppet. Kul! Jag ska nog gå med i facebookgruppen trots allt...



Målgång med Cyklande tjejer! Författaren längst till höger.

Foto: Magnus Lindelöf

Vi hjälps åt att med röst och tecken varna för bilar bakifrån, framifrån, håll i marken, hinder på vägen, varna andra cyklister att vi kör om och be dem hålla åt sidan. Vi kör hårt och disciplinerat, men ser till att alla hänger med. En överviktig kvinna börjar bli rejält trött och någon skickar druvsocker till henne. Vi bestämmer att hon ska ligga i mitten av klungan – inte gå fram och dra, men heller inte ligga sist och känna att alla andra är framför och att hon riskerar att tappa oss. Jag imponeras av lagarbetet och ansvarskänslan i gruppen. Vi kör på och hoppar över sista depån, Skänninge, två mil från målet. Det går fort, vi kommer att klara oss i mål under fyra timmar, utan problem. Jag börjar bli trött, men är peppad av att ha ett sammanhang. Det är roligt att cykla tillsammans! Knäet som jag ibland har problem med har inte gett sig till känna en enda gång, knävärmarna har fått sitta på hela dagen. Men vindjackan är nedstoppad i bakfickan och jag cyklar i min blå tröja ihop med alla de andra blå tröjorna! Vi närmar oss Motala och en av dem som tycks vara mest erfaren och fungerar som informell ledare i gruppen säger att vi ska göra en snygg målgång, två och två i samlad, disciplinerad klunga. Det känns bra.

En ung tjej i rött har cyklat med oss sedan sista depån, men inte alls hjälpt till att dra. När vi har en kilometer kvar till mål frågar hon mig om det blir spurt nu. "Det gör man väl som man vill", svarar jag. Hon sticker direkt. Jag tänker på den norske skidåkaren Petter Northug, som sällan ligger först under loppet, men spurtar på slutet till mångas förtret, och känner att jag mycket hellre åker i mål ihop med "laget", den här generösa gruppen cyklister som har hållit ihop hela vägen och som så självklart lät mig vara med i deras gemenskap. Vi svänger in mot Centrum och Vätternpromenaden, tar de sista kurvorna – klungan spricker upp lite när det svänger så tvärt, men det gör inget. Vi har hållit ihop och vi är snart i mål! Jag ser och hör maken och sonen stå och heja i sista kurvan. Jag är så glad och stolt över min prestation! Jag klarade 10 mil på 3,29 – nästan otränad. Nu vill jag bli cyklist på riktigt!

CYKELGEMENSKAP I TILLBLIVELSE OCH UPPLÖSNING

I dessa skildringar, från innan start och under själva loppet, framträder Tjejevättern (och andra cykellopp) tydligt som en arena för kulturellt lärande. Jag som cyklist jämför mig med andra deltagare och deras utrustning, reflekterar över nya kompetenser och vanor, prövar nya inställningar till både mig själv och normer. Det individuella bryts mot det kollektiva och jag, liksom övriga loppdeltagare, förhåller mig till olika former av gemenskaper och allianser. Är man en "bättre" cyklist om man tränar regelbundet med en grupp? Vilken status har olika sammanslutningar i detta sammanhang? Tjevgänget som cyklar för skojs skull på citybikes med grova däck och raka styren kontra slimmade racercyklister i teamkläder? Är det bättre att "bara" ha Tjejevättern som en genomkörare inför Vätternrundan än som årets stora prestation och kom-i-form-mål? Och hur görs femininitet i allt detta? Vilka sätt att vara kvinna och delta i Tjejevättern – och andra tjejlopp, motionslopp, cykellopp – är överhuvudtaget möjliga?

Inledningsvis är jag som cyklist också mycket osäker på min förmåga – hur lång tid tar det egentligen att cykla 10 mil? Och varför har jag inte tagit cykelträningen på större allvar? Sedan känns det bättre med kroppen, men ensamt i motvinden. Så plötsligt inlemmas jag i en grupp och allt blir annorlunda, bättre, roligare. Jag blir starkare och orkar hela vägen uppför den branta, långa Ombergsbacken uteslutande tack vare denna gemenskap – som just då tillfälligt har upplösts, men kanske, kanske kan återskapas på toppen. Senare upplöses den ändå, men så småningom inkluderas jag i en ny gemenskap, med högre grad av organisation och seriositet. Jag görs till cyklist "på riktigt" i och genom denna grupp – plötsligt finns en position, eller identitet, som cyklist inom räckhåll.

Att cykla Tjejevättern på egen hand är inte så vanligt, utan de flesta deltagarna har någon att slå följe med från start – även om man av olika skäl kanske kommer överens om att skiljas åt under resans gång. Men även ensamcyklister inkluderas i mer eller mindre tillfälliga grupper, klungor och allianser. Cykelklungan som roterar enligt en viss, kulturellt inlärd och traderad, princip är en särskild sorts gemenskap som uppstår i loppet. Nya cyklister tillkommer, andra faller ifrån. Det är en gemensam kropp i konstant tillblivelse och upplösning – en situationell, funktionell och existentiell gemenskap som hela tiden skapas, omskapas och förändras. Samtidigt görs och förändras också de enskilda individerna i denna gemenskap – som kvinnor, motionärer, loppdeltagare och cyklister.

VARFÖR TJEJLOPP? VARFÖR AUTOETNOGRAFI?

Som motionscyklist och feminist är det många tankar och känslor som väcks under besöket på torget i Motala dagen före Tjejevättern, på campingplatsen på morgonen innan loppet, vid starten och under själva loppet. Det är åtskilliga funderingar och reflektioner som åker genom huvudet och en del av dem hänger givetvis ihop med mitt uppdrag som fältarbetande etnolog. Andra känner jag igen från svaren på skrivuppropet och från samtal och intervjuer med andra tjejloppsdeltagare: Varför är det så mycket rosa?⁸ Varför måste det vara så "tjejigt" runtomkring?⁹ Varför vill folk betala en massa pengar för att cykla runt en lång bana på en dålig cykel? Varför vill så många kvinnor delta i tjejloppen? Men också: Vad härligt glada och uppslupna många deltagare verkar! Vilken skön och vänlig stämning det är! Vilken stark känsla att känna fartvinden, cykelns välsmorda maskineri, de snabba däcken mot asfalten, musklernas, hjärtats och lungornas arbete, en rygg att huka bakom, en grupp att följas åt med, min tur att gå fram och dra, en fungerande kedja av cyklister som turas om att hålla tempo och ta vinden. Och vad jobbigt irriterande det är med folk som cyklar långsamt i bredd och inte håller till höger så att man kan köra om... fast man ropar!

Vad är då vitsen med ett autoetnografiskt arbetssätt? God vetenskap kännetecknas bland annat av att forskningsmetoderna väljs och utformas både utifrån vilket kunskapsmål man har och i relation till själva forskningsobjektets beskaffenhet (Kaijser & Öhlander 2011). I detta fall är det tjejloppens karaktär av mycket kroppsliga och upplevelsebaserade event (se Lindelöf 2013) som lett till beslutet att som forskare inte bara observera loppet och deltagarna "från sidan" utan att också själv delta aktivt och låta mig omslutas och ryckas med av den massrörelse som uppstår under loppet – när tusentals kroppar rör sig åt

samma håll vid samma tidpunkt – och försöka beskriva vad som då händer i en av dessa kroppar (och psyken): Min egen. Autoetnografisk metod är särskilt väl lämpad för att studera kroppsliga praktiker och de fysiska och kulturella kompetenser samt sinnliga och känslomässiga upplevelser som hör ihop med dessa – somliga forskare hävdar att det inte ens är möjligt att förstå och analysera kroppsliga aspekter av sport och annan rörelse utan att själv delta och utveckla de specifika färdigheter som krävs för att utföra denna (se t.ex. Hockey 2004). När det gäller aktiviteter som inkluderar förflyttning från en punkt till en annan (t.ex. cykling, löpning och skidåkning som i detta projekt) har den autoetnografiska metoden också en praktisk aspekt – det är helt enkelt det smidigaste sättet att följa och observera utövarna av aktiviteten. Flera forskare har arbetat autoetnografiskt i studiet av just löpning (Hockey 2004, 2006) och cykling (Spinney 2006) och i ett pågående projekt om cykelkulturer i Köpenhamn använder Jonas Larsen autoetnografi för att undersöka hur kroppsliga, sinnliga och det han kallar *affektiva* vanor, rutiner, kompetenser och resurser skapas och erövrats, utövas, underhålls och omformas genom olika cykelpraktiker (t.ex. långpendling på racer och vardagscykling i staden) (Larsen 2014).

Tanken med att använda autoetnografi som en av metoderna i tjejlappsprojektet är inte att skapa ett ”master narrative” eller att ge min egen upplevelse ett högre sanningsanspråk än andra deltagares, utan att lägga dessa beskrivningar sida vid sida och analysera dem med samma analysmetoder, teorier och begrepp, d.v.s. det som ibland kallas *analytisk* autoetnografi (Anderson 2006). Forskarens upplevelse blir här en bland andra, som tillsammans bidrar till att skapa en så mångfasetterad och komplett bild som möjligt.

En annan fråga handlar om hur autoetnografi egentligen skiljer sig från vanliga fältanteckningar och deltagande observation. En del av den autoetnografiska metoden handlar om att vara en ”insider” eller ”native” i det fält eller fenomen man studerar (se t.ex. Butz & Besio 2009). I detta avseende gränsar autoetnografi till autobiografi, och det är många antropologer som har använt termen för att studera och beskriva den etniska minoritetskultur de själva tillhör – gärna i en friare, mer litterär form (Ellis, Adams & Bochner 2011). För etnologer är studiet av det egna samhället och kulturen inget nytt, utan vi är ofta mer eller mindre insiders i de fält vi studerar. Vårt arbete handlar, som bekant, ofta om att exotisera det välkända och hemtama (Ehn & Löfgren 2001). Såväl etnologers som antropologers noggranna fältanteckningar och fältdagböcker innehåller också ofta tankar, känslor och upplevelser av mer personlig art. Däremot används i allmänhet inte den delen av materialet

empiriskt – i den meningen att det ligger till grund för vetenskapliga analyser. Det är här den huvudsakliga skillnaden finns gentemot ett autoetnografiskt arbetssätt som i föreliggande projekt, där forskarens – mina – personliga känslor och upplevelser av de olika loppen blir en del av den totala empiri som ska analyseras (jfr Chang 2008). Förhoppningen är att i och med detta både kunna utveckla empirisk kunskap om tjejlöpssfenomenet (och motionslopp generellt), inklusive villkoren för kvinnors motionsidrottande, och metodkunskap om autoetnografiska möjligheter och begränsningar.

REFERENSER

Etnografiskt material

Fältanteckningar, ljudinspelningar och fotografier i författarens ägo.

Webbmaterial

TjeJVätterns webbsida: <http://vatthernundan.se/tjejvatthern/>

Tøse-Rundens webbsida: <http://www.kcrv.dk/tøse-runden-112-km/>

SubXX webbsida: <http://subxx.se/>

Litteratur

Ambjörnsson, Fanny 2011: *Rosa: den farliga färgen*. Stockholm: Ordfront.

Anderson, Leon 2006: "Analytic Autoethnography", *Journal of Contemporary Ethnography*, 35.

Butler, Judith 1999/1990: *Gender Trouble. Feminism and the Subversion of Identity*. New York & London: Routledge.

Butz, David & Kathryn Besio 2009: "Autoethnography", *Geography Compass*, 3/5.

Cahn, Susan K. 1995: *Coming on Strong: Gender and Sexuality in Twentieth-Century Women's Sport*. New York: Harvard University Press.

Chang, Heewon 2008: *Autoethnography as method*. Walnut Creek: Left Coast Press.

Ehn, Billy & Orvar Löfgren 2001. *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerup.

Ellis, Carolyn, Tony E. Adams & Arthur P. Bochner 2011: "Autoethnography: An Overview", *Forum: Qualitative Social Research*, 12:1.

- Forsberg, Peter 2012: *Motionsløbere i Danmark. Portræt af danske motionsløbere*. København: Idrættens Analyseinstitut.
- Hockey, John 2004: "Knowing the route: Distance runners' mundane knowledge", *Sociology of Sport Online*, 1.
- Hockey, John 2006: "Sensing the run: The senses and distance running", *Senses and Society*, 1.
- Kaijser, Lars & Magnus Öhlander (red.) 2011: *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Larsen, Jonas 2014: "(Auto)Ethnography and cycling", *International Journal of Social Research Methodology*, 17:1.
- Larsson, Jörgen 2014: *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2013. Resultat från VTI:s senaste observationsstudie*. VTI notat 8-2014 reviderad utgåva 1. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lindelöf, Karin S. 2013: "Om tjejlopp. Tjejfest eller seriös satsning?", *Svensk Idrottsforskning*, 2.
- Magnusson, Jenny 2013: "Flicka och tjej. Språk och samhälle i förändring?", *Tidskrift för genusvetenskap*, 2-3.
- Messner, Michael A. & Donald F. Sabo 1990: *Sport, Men and the Gender Order: Critical Feminist Perspectives*. Champaign: Human Kinetics Books.
- Robin, Kajsa 2012: "SubXX. Om kvinnlig särorganisering i en maskulint dominerad miljö", Kandidatuppsats i Etnologi, Södertörns högskola.
- Spinney, Justin 2006: "A place of sense: A kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux", *Environment and Planning D: Society and Space*, 24.
- Tolvhed, Helena 2011: "Idrottshistoriska utmaningar och periferier. Om kritisk historieskrivning och idrottskvinnan som normbrytande figur", Tolvhed & Cardell (red.) *Kulturstudier, kropp och idrott*. Malmö: idrottsforum.org.

Bildmaterial på sida 103

Fotografier av Karin S. Lindelöf

NOTER

- 1 Projektet finansieras av Riksbankens Jubileumsfond och Centrum för idrottsforskning och bedrivs vid Centrum för genusvetenskap, Uppsala universitet, i samarbete med Nordiska museet och Riksidrottsmuseet.
- 2 I Danmark används dock i allmänhet beteckningen ”kvinnolopp”/”kvindløb”, vilket överensstämmer med internationella benämningar, men skiljer sig från Sverige och Norge där termerna ”tjejlopp”/”jenteløb” är vanligast.
- 3 Enligt Tøse-Rundens hemsida är detta världens största kvinnolopp på cykel, medan Tjejevättern å sin sida hävdar att deras lopp är *Nordens* största.
- 4 Beskrivningen gäller Tjejevättern 2013. Fotografierna är tagna 2010 och 2013.
- 5 Enligt en observationsstudie från Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, använder 73 procent av cyklisterna i Stockholm hjälm, jämfört med landet i helhet, där hjälmanvändningen ligger på 36 procent (Larsson 2014).
- 6 Gruppen växer kontinuerligt och har i augusti 2014 nästan 5000 medlemmar.
- 7 En sammanslutning av snabba kvinnor från olika delar av landet som cyklar långlopp och tränar tillsammans, se www.subxx.se, samt Robin 2012.
- 8 Färgen rosa är ett kapitel för sig och en omfattande diskussion kring dess symbolvärde i samband med tjejloppen kommer att utvecklas i kommande publikationer från projektet (se också Ambjörnsson 2011). Här kan kort nämnas att när det gäller cykelsporten så har rosa delvis en annan laddning än inom andra idrotter, tack vare att det stora proffsloppet för män, Giro d'Italia, har rosa som sin profilmfärg (bl.a. är ledartröjan rosa). I sammanhanget Tjejevättern tycks detta emellertid överskuggas av rosa som särskiljande ”tjefärg”.
- 9 Begreppet ”tjej” kommer också att analyseras grundligt inom ramen för projektet. Språkvetenskaplig forskning visar bl.a. att begreppet har tydliga kopplingar till idrottskontexten och andra aktörsinriktade och i viss mån maskulina sammanhang, samt att det är ett begrepp som flickor och kvinnor gärna använder för att beskriva sig själva (Magnusson 2013). I samband med tjejloppen är det också uppenbart att ”tjej” är en tämligen åldersneutral kategori – och snarare kopplad till kontext, aktivitet och i viss mån identitet än till någon särskild ålder (Lindelöf 2013).



På cykel genom tid och rum

Martin Emanuel

I sin artikel i det här numret av *Gränslös* använder Fredrik Nilsson sig av mottagandet av en dansk cyklist på den svenska sidan av Öresund som en ingång till ett resonemang om trans/nationella rum kring sekelskiftet 1900. Sedan dess har cykelns status genomgått en förändringsprocess som skulle kunna karaktäriseras som cyklisk. Lägre samhällskikt fick successivt cykeln inom ekonomiskt räckhåll under 1900-talets första hälft. Från att ha varit närmast uträknad under 1960-talets rekordår har cykeln under de senaste decennierna återfått något av den glans den hade i slutet av 1800-talet. I detta avslutande kapitel är syftet att i ett långt historiskt perspektiv undersöka hur cykeln har fogats in i och tagits i anspråk av olika aktörer för att producera lokala, regionala, nationella och transnationella sammanhang.

Denna artikel bygger på min forskning om cykeltrafikens historia i Stockholm, Köpenhamn och Malmö (Emanuel 2012, 2014) och kompletteras med två nedslag: *Svenska Turistföreningen (STF)* utgör en ingång till cykling i nationella landskap vid sekelskiftet 1900, medan projektet *Öresund som cykelregion*, som under treårsperioden 2010–2012 samlade kommuner och regio-

nala aktörer i Öresundsregionen kring cykelfrågor, utnyttjas för att undersöka regional cykelplanering och cykling som regional identitet. Det är en tämligen brokig samling av exempel på cykelpraktiker och ideologisk appropriering av cykeln, exempel som sammantaget visar både på cyklismens mångfald och på möjligheter och begränsningar i den sociala konstruktionen av cykling.

CYKLING I NATIONEN

Transnationell nationalism låter lätt paradoxalt. På cyklismens område kommer spänningen till uttryck i de europeiska först lokala men snart nog också nationella cykelorganisationerna, vilka emellertid genomgående verkar ha grundats av individer med kopplingar till brittiska köpmannakretsar. De första cyklistererna importerade inte sällan sina cyklar från England, och de följde det engelska exemplet att bilda cykelklubbar. I en tid präglad av stark nationalism var de borgerliga cykelorganisationerna måna om att kunna visa hur nationen kunde dra nytta av cyklandet. Cykelresan inom landets gränser lyftes fram som ett tillfälle att stifta bekantskap med (national)landskapet, vilket skulle gjuta fosterlandskänsla i cyklande landsmän. Resor i landets olika regioner, alla med sin särprägel, skulle knyta ihop nationen i all dess variation. Samtidigt ingick toppskikten i cykelorganisationerna i transnationella nätverk och de hjälptes åt att underlätta gränspassager och minska avgifterna för utländska (organiserade) cykelturister (Agervig Carstensen & Ebert 2012:27–30, Oldenzel 2013).

Vid en första anblick verkar Sverige följa det nordeuropeiska mönstret. Några av de lokala cykelklubbar som bildades under 1880-talet gick 1888 samman och bildade *Svenska Hjulförbundet*, en cykelsportens riksorganisation. Förbundets verksamhet var till en början (liksom de lokala klubbarna, och för den delen idrottsrörelsen i stort) tudelad, med det ena benet i tävlingscykling och det andra i cykling som rekreation och turism. Den sistnämnda kom efterhand att ta överhand, vilket kom till uttryck när förbundet 1900 gick upp som en sektion i Svenska Turistföreningen. Samma år bildades *Svenska Cykelförbundet* som den renodlade cykelsportens organisation (Nihlén 1986).

Uppgåendet i turistföreningen innebar en mer nationell orientering av den organiserade rekreativa cyklingen. I Hjulförbundets tidning *Hjulsport* rapporterades kontinuerligt om cykelresor och cykeltävlingar utomlands, om kostnaden för gränspassager med cykel och frakt av cyklar till andra länder. STF hade å sin sida sin förankring i akademiska kretsar med intresse för Sveriges natur som både materiell och immateriell resurs. Under parollen

”Känn ditt land!” uppmanade organisationen svenskar – liksom motsvarande organisationer gjorde i andra länder – att upptäcka det egna landet framför andra (Löfgren 2001).



GAMMALT FÖRRÅDSHUS NÄRA SUNNANSJÖ I DALARNA.

Fot. af FR. KRAMER.

STF:s cykelsektion i samband med årsmötet i Grangärde, Dalarna, i juni 1902. Svenska turistföreningens årsbok 1903, s. 381. Fotograf: Fr. Kramer

Stadgar, årsmötesrapporter och den för STF så viktiga årsboken talar sitt tydliga språk: Cykelresan inom landet stod i första rummet. I cykelsektionens stadgar sades inget om cykelsport, utan syftesformuleringarna handlade om cyklisters fri- och rättigheter och cykelturism. Sektionen skulle ”väcka intresse för och underlätta företagandet af turistfärder på velociped, hufvudsakligen inom fosterlandets egna gränser”. Vid årsmötet 1902 höll STF:s sekreterare Gunnar Andersson föredrag om Sverige som cyklistland och angav de lämpligaste vägarna för att på cykel göra bekantskap med den svenska naturens olika huvudtyper.¹ Reseberättelser från cykelturer i STF:s årsbok rymmer ett sökande efter det ”autentiska” Sverige, efter nationella rötter som stod att finna i den svenska naturen, landskapet och i det lantliga Sverige. De är fyllda med andäktiga beskrivningar av landskapsvyer, en idealisering av landsbygden och det strävsamma livet bland svenska bönder.²

Industrialisering och urbanisering gav näring åt en rörelse bort från staden för att utforska och uppleva det förment ursprungliga och oförstörda (Sandell & Sörlin 1994). Marie Kåstrup har angående det danska fallet hävdad att cykeln sträckte ut kroppsliga erfarenheter av nationen och bidrog till att forma nya

föreställda, nationella gemenskaper (Kåstrup 2007). Det vore troligen för starkt att hävda detsamma i det svenska fallet. För cykelentusiasterna inom STF tjänade cykeln som ett instrument för att upptäcka nationallandskapet, men i vilken mån andra följde deras exempel, och på samma bevekelsegrunder, låter sig inte avgöras med de källor jag utnyttjat. Med tanke på den exklusivitet som ännu präglade STF vid sekelskiftet 1900 vill jag istället föreslå att dessa män från bildningsborgerskapet i parollen ”Känn ditt land!” formulerade kärnan i sitt borgerliga medborgarskap präglat av ett starkt bildningsideal och nationalromantik, ett medborgarskap de manifesterade i cykelturen inom landet.

Vad som verkar skilja de blivande cykelnationerna Nederländerna och Danmark från andra länder är att de mer välbeställda inte övergav cykeln när den under 1900-talet blev mer allmänt tillgänglig. I Nederländerna fungerade den inflytelserika cykel- och turistorganisationen *ANWB* som en borgerlig brygga till en klassöverskridande nationalcykel istället för en arbetarcykel. Ledarskiktet inom organisationen såg i cykeln ett verktyg för att fostra massorna, inympa dem med borgerliga och nationella värderingar. Cykeln kom i Nederländerna att symbolisera det positiva med att vara holländare, oavsett social klass, och blev på så vis en försonande teknik snarare än (som i till exempel Tyskland) en komponent i klasskampen. Med sådana föreställningar skapades en länk mellan cykeln och nationell holländsk identitet, som möjligen bidrog till att holländarna höll fast vid cykeln i högre utsträckning än andra under efterkrigstiden (Ebert 2004). Enligt Agervig Carstensen och Ebert (2012:35-36) hade *Dansk Cyklist Forbund*, bildat 1905, en liknande roll i Danmark.

Någon motsvarande organisation fanns inte i Sverige. STF:s cykelsektion upplöstes 1905. Först under mellankrigstiden, när den tidigare exklusivt borgerliga turistföreningen öppnat upp sig för bredare grupper – och då den rekreativa cyklingen växte explosionsartat – togs cykling upp på nytt inom organisationen (Eskilsson 1996). Ungefär samtidigt, 1934, bildades *Cykel-främjandet* som en nationell cykelorganisation med trafikpolitiska strävanden om cykelbanor och fostran av cyklister och med rekreativ cykling både inom och utom landet som en framträdande del av sin verksamhet. Möjligen utgör detta organisatoriska glapp en förklaring till att cykeln i Sverige på 1930-talet i så hög grad betraktades som ett arbetarfordon (Emanuel 2012).

Trots cyklismens nedgång under efterkrigstiden förblev cykeln en nationell samlande symbol i både Danmark och Nederländerna. Den polariseringen som rådde kring cykeln under 1970- och 1980-talen – då socialistiska, liberala

och miljöburna partier och organisationer tog den i anspråk för politiska ändamål – är numera som bortblåst (Agervig Carstensen & Ebert 2012:46-47). Idag framhålls cykeln som något för både hög och låg och som ett danskt nationellt särdrag, en symbol för danskhet, förstådd som demokratisk, anspråkslös och vardaglig (Kåstrup 2007). Undervisning i cykling utgör till och med en del av integrationsarbetet i Danmark (Hagström och Jul Nielsen i detta nummer). Någon motsvarande svensk självbild med cykling som grund finns väl knappast. Men liksom i de stora cykelnationerna låter sig partier från hela det politiska spektrumet gärna associeras med cykling.

CYKLING I VÄLFÄRDSSTADEN

Under mellankrigstiden blev cykeln tillgänglig för bredare samhällslager i både Sverige och Danmark. Cykelturism och cykelutflykter upplevde en renässans i och med de nya cyklisterna. Mer nytt var den omfattande användningen av cykeln i staden och för nyttoändamål, vid resor till och från och i jobbet. Cykeln fyllde en viktig komplementär funktion till kollektivtrafiken i städernas rumsliga utbredning under mellankrigstiden och 1940-talet. Mina studier av framförallt Stockholm (Emanuel 2012) visar att inte minst många arbetare föredrog cykeln som ett snabbt, billigt och pålitligt alternativ till spårvägen. Cykelns användning vid arbetspendling mellan Stockholms innerstad och de nya förortsområdena i Söderort steg under 1930-talet från 5 till 20 procent. Då ska man komma ihåg att siffrorna i Stockholm vida understeg de i till exempel Malmö och Köpenhamn. Cykeln möjliggjorde friare bostadsval för arbetarklassen: Att bosätta sig utanför, men fortfarande arbeta inom innerstaden. Cykelfrämjandet kunde framgångsrikt föra fram cyklistism som ett motmedel mot innerstädernas stress, brus och smuts. De lyckades få gehör för sina krav på cykelbanor utmed städernas infartsvägar, delvis eftersom deras krav på säkerhet för cyklister sammanföll med bilistorganisationernas önskemål om att cyklister avlägsnades från körbanorna.

Under efterkrigstiden förlorade emellertid cykeln den betydelse den tidigare haft som pendlingsfordon. Transportinfrastrukturens utformning och Stockholms fortsatta utbredning gjorde cykeln till ett mindre attraktivt val. Med bilismens fulla genomslag under efterkrigstiden definierades cykeln alltmer som ett lokalt (och som ett osäkert och rekreativt) transportmedel och cykling förutspåddes främst ske i de nya förortsområdena. Utifrån sådana föreställningar skapades ett sammanhängande gång- och cykelvägnät där, medan cyklisters resor till och från innerstaden försvarades. Ytterstäder och förortsområden byggdes för och uppmuntrade lokala cykelpraktiker, inte minst bland barn.

Under välfärdsstatens epok var staden en produktionsort där arbetarklassens behov sattes i centrum (Forsell 2008). Mellan 1930 och 1975 var funktionalismen framträdande i svensk (och dansk) planering, och funktionalistisk stadsplanering kan ses som välfärdsstadens rumsliga uttryck. Den moderna staden, ansåg ledande stadsbyggnadsaktörer, var en stad med ett stort mått av systematik där olika funktioner (arbetsplats-, bostads- och centrumområden) noggrant hölls isär, medan trafiken mellan dessa, inte minst arbetspendlingen, hamnade i centrum. ”Effektiva”, ”rationella”, här förstått framförallt som snabba (hög hastighet) transporter prioriterades framför långsamma. Cykeln kunde under mellankrigstiden stå sig i denna diskurs, inte minst som bilen ännu inte var inom ekonomisk räckhåll för arbetarklassen, men i efterkrigstidens Stockholm var det bilen och tunnelbanan snarare än cykeln som bedömdes kunna överbrygga avstånd och bära upp den modernistiska välfärdsstaden.



Ett hav av cyklister i väntan på broöppning i Köpenhamn, som tidigt hade rykte om sig som en cykelstad. Vykort ur författarens samling.

Beskrivningen ovan härrör från Stockholm och kan inte rakt av översättas till Malmö eller Köpenhamn. Malmö är mindre och stadens planerare valde att försöka hålla stadens tillväxt innanför den ringväg (idag den inre ringvägen) de ritade upp (Emanuel 2014). Båda städerna hade dessutom en tidigare och starkare cykeltradition än Stockholm. Köpenhamns rykte som ”cykelstad” sträcker sig lika långt tillbaka som föreställningarna om Danmark som ett cykelland. Det

fanns en medvetenhet bland Köpenhamns tekniker om stadens särprägel som cykelstad, en insikt som alltjämt fanns kvar när planerna för efterkrigstidens Köpenhamn drogs upp. Även om Köpenhamns karaktär av cykelstad sades medföra en del ”olägenheter”, innebar cyklismens omfattning och betydelse i människors liv att den togs hänsyn till i planeringen, och att planerare till och med betraktade den som oundgänglig för en fungerande stad. Planerare i Köpenhamn satte liksom sina kollegor i övriga Europa bilen i första rummet, men cykeln hade etablerats som en del av stadens själ, vilket bidrog till att cyklismen inte alldeles sveptes bort i Köpenhamn under efterkrigstiden (Emanuel 2012).

CYKLING I KONSUMPTIONSSTADEN

Sedan 1970-talet har nya, mer positiva förståelser av cykeln gjort sig gällande. Först uppbyten främst av radikala (antibil) rörelser och cykelorganisationer, har stödet för cyklism breddats till både politiker och professionella planerare. Den pågående cykelrenässansen i västvärlden äger rum i städer, och dagens cykelkulturer är i stort sett urbana fenomen. Cykling är inte längre (i den mån den varit det tidigare) främst kopplad till nationell identitet utan snarare till en specifikt urban livsstil. Om cykling förut varit en flykt bort från städer, som betraktades som smutsiga, bullriga och ohälsosamma miljöer, utmanas den diskursen idag alltmer av en ny där cykelns flexibilitet och cyklandet omedelbarhet står i centrum (Agervig Carstensen & Ebert 2012:46–48, Emanuel 2012:345–350). Samtidigt utsätts bilismen för hårdare kritik för dess skadliga inverkan på lokal och global miljö och för att föra med sig trafikdöd och igenkorkade städer.

Cykelns renässans sammanfaller med stadens; 1970-talets ”gröna våg” har följts av ett återvändande till staden. Förändringen kan beskrivas som ett resultat av ett återuppväckt intresse för staden och vad den har att erbjuda, nya stadsplaneideal med den traditionella stadens täta kvartersstruktur i fokus, och övergången från industrisamhälle till tjänstesamhälle som ägde rum kring 1970. Stadens renässans och tjänstesamhällets framväxt placerar den urbana medelklassen – med dess koppling till expansiva marknader som är avgörande i den internationella konkurrensen om investeringar och arbetstillfällen – i högsätet. Just denna grupp är därtill alltmer cyklande. Lite tillspetsat har cykling blivit ett sätt för tidsmedvetna mellanchefer att kombinera personlig hälsa med effektiva arbetsresor (Emanuel 2012:351f).

Stadsförtätning, promenadstäder och cykelsatsningar bör ses som recept för att skapa den ”urban liveability” som ska attrahera höginkomsttagare och andra

med särskild entusiasm över urbana livsstilar. Dagens urbana cyklistik griper in i staden som konsumtionsort (snarare än produktionsort) i den post-fordistiska konkurrensstat som enligt statsvetare och sociologer gradvis har ersatt välfärdsstaten sedan 1970. Om fokus i den förstnämnda låg på sysselsättning och fördelning av välfärdstjänster, är det nu innovation och internationell konkurrenskraft som hamnat i centrum för statens intresse (Westholm 2008).

Dragkampen om kvalificerad arbetskraft och investeringar har tagit sig uttryck bland annat i en uppskruvad marknadsföring av städer. Marknadsföring av platser går förvisso längre tillbaka men det var på 1980-talet som städer och regioner med tillväxtmotiv i centrum tog ett starkare grepp om saken, med prestigearchitektur, idrottsanläggningar och events som favoritverktyg (Ashworth & Voogd 1990). Cykelpolitik och cykelsatsningar har blivit ett sätt att stärka städernas kulturella prestige. Först ut med att marknadsföra sin stad som cykelstad var, inte helt oväntat, politiker och planerare i städer där cykling redan var en del av stadens identitet. I Nederländerna och Danmark blev cykelpolicy ett strategiskt område på nationell nivå under 1970- respektive 1980-talet (Agervig Carstensen & Ebert 2012:47). Köpenhamns karaktär av cykelstad har blivit en stark tillgång. Staden marknadsförs idag som ”cyklisternas stad” och konkurrerar med Amsterdam och andra holländska städer om att bli världens främsta cykelstad.

Andra städer ligger efter men saknar inte ambitioner. Att både London och New York satt sig före att bli cykelstäder av rang stärker övertygelsen bland politiker i andra städer om att det är rätt väg att gå för att behålla eller öka sin stads dragningskraft. Malmö hamnar i topp i rankingar av svenska cykelstäder och högt även i internationella jämförelser, och i Stockholm talar ledande politiker om att staden på sikt ska kunna mäta sig med Köpenhamn och Amsterdam som cykelstad.

CYKLING I REGIONEN

Politiker i städer västvärlden över sjunger cyklistens lov, och på många håll tas steg för att försöka anpassa särskilt innerstäder till cyklisters behov. Ofta begränsas cykelsatsningar just till den centrala kommunen, medan storstadsregioner i sin helhet fortsätter att vara präglade av och anpassade för bilism. En ökning av cykeltrafiken i innerstäder motsvaras av en minskning i ett regionalt perspektiv (Emanuel 2012:353). Samverkan över kommungränser är liten och resurserna till interkommunal cykelplanering små. Men intresset för regional cykelplanering växer. De senaste årens regionala cykelplaner har ett tydligt

fokus på regionala cykelstråk och så kallade ”snabb-” eller ”supercykelbanor” för att göra cykling till ett alternativ inte minst vid pendlingsresor som sträcker sig över kommungränser.

Här finns ett *funktionellt* motiv till regional cykelplanering. Det är ett försök att stärka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen, som drivit på rumslig utbredning av städer och för många alltså är det självklara valet vid längre (regionala) resor. Perspektivet återfinns i Öresund som cykelregion, projektet som 2010–2012 samlade 13 kommuner och regionala aktörer i Öresundsregionen för att stärka dess ställning som cykelregion. Projektets nio delaktiviteter spände över tre teman: Nätverkande mellan olika aktörer på cykelområdet; erfarenhetsutbyte kring kampanjarbete; och ”gränsöverskridande samverkanslösningar” (”Öresund som cykelregion”, Region Skåne 2011). I den senare kategorin fanns flera delprojekt som kan knytas till funktionell regional cykelplanering. En inventering av det regionala cykelvägnätet skulle ligga till grund för att på sikt få till ett sammanhängande vägnät med enhetlig skyltning och vägvisning. Arbetet med högklassiga ”cykelexpressrutter” som tillåter en medelhastighet på höga 20 km/h skulle vidga cykelns räckvidd. Och så olika sätt att underlätta regionala kombinationsresor cykel-kollektivtrafik: Goda cykelparkeringsmöjligheter vid viktiga knutpunkter, ett lånecykelsystem för hela Öresundsregionen och en cykelreseplanerare som integrerades med Skånetrafikens reseplanerare och därmed gjorde kombinationsresor kollektivtrafik–cykel sökbara (”Information om projektet Öresund som cykelregion”, Region Skåne 2013).

Effektiva transporter framhålls ofta som en förutsättning för att regioner ska kunna bli de tillväxtmotorer som det finns förhoppningar om att de ska vara. Motorvägsbyggen och stora kollektivtrafikprojekt är ledmotiv i regionala visioner; de ger enligt förespråkarna i sig arbetstillfällen, medan ökad rörlighet och snabba kommunikationer ska ge en mer funktionell arbetsmarknad och mindre tidsförluster i den produktionsapparat som kallas regionen.³

Regional cykelplanering kan sägas vara ett sätt att öka cyklingens hastighet och därmed öka dess relevans i denna effektivitetsmättade diskurs. Men Öresund som cykelregion lyfte även en annan, ”mjukare” regional aspekt av cykling, nämligen cykling som en del av en Öresundsgemensam identitet. Projektet fick nära en miljon svenska kronor i stöd genom EU:s strukturfond *Interreg*, närmare bestämt från ett delprogram för Öresund med visionen att utveckla Öresundsregionen till ”Europas mest attraktiva och konkurrenskraftiga region”. Prioriterade områden i programmet är att främja hållbar tillväxt, att binda samman regionen, samt att främja ”vardagsintegrationen”.⁴

Projektet hade en ”nyregional” inramning. Till skillnad från 1960- och 1970-talens regionalism, som härrörde ur etno-nationalistiska tendenser i periferin, handlar den nyregionalism som vuxit sig stark sedan slutet 1980-talet om framgångsrika regioner och ekonomisk tillväxt. Det är fråga om såväl en beskrivning av samhället – att regionen de facto spelar en allt viktigare



Slutrapport för
Öresund som cykelregion
 2010-2012

Omslaget till slutrapporten för projektet Öresund som cykelregion, vars målsättning bland annat var att göra cykeln till ett alternativ till bilen även vid längre, regionala resor.

Foto: David Bergström

roll för ekonomisk tillväxt – som värderingar och ett ekonomiskt-politiskt program för hur samhället ska och bör förändras i just den riktningen (Gallas 2008). Trots en vanlig föreställning att regioner vilar på en ursprungligare, folkligare gemenskap än nationer, är de ingalunda naturgivna (Gidlund & Sörlin 1993:169–173). Det framgår om inte annat av de senaste decenniernas ansträngningar att skapa Öresundsregionen. Drömmen om Öresundsregionen var äldre, men fick ny näring genom nyregionalismen och de EG-reformer som gjorde regionalpolitiken överstatlig och utökade strukturfonderna samtidigt som mer vikt lades vid interregionalt och gränsöverskridande samarbete (Wieslander 1997, Westholm 2008).

Cykeln hade knappast någon roll i 1980- och 1990-talets visioner om Öresundsregionen. En fast Öresundsförbindelse betraktades som en förutsättning för regionbygget, men någon cykelbana på bron blev aldrig av. Att cykeln skulle vara ett realistiskt alternativ på bron dömdes ut i ett tidigt skede av de politiska förhandlingarna om bronns utformning, och påtryckningar från

Dansk Cyklist Forbund var resultatlösa (Emanuel 2014b). 25 år senare är det åtminstone på pappret annorlunda. Enligt pressmeddelandet där *Region Skåne* lanserade Öresund som cykelregion skulle Öresundsregionen bli "världsledande som cykelregion". "Cykeltänkandet" skulle realiseras "genom riktlinjer, undersökningar och investeringsförslag för att kunna utveckla Öresundsidentiteten och höja cykelns status ("Öresund – världens bästa cykelregion", *Region Skåne* 2010). Det framstår förvisso som ett nog så instrumentellt synsätt på hur cykelidentitet låter sig byggas.

Den benchmarkingstudie som lades ut på konsultbolagen *Trivector* och *Tetraplan* innehöll för det första en intern jämförelse som syftade till att sporra kommuner inom Öresundsregionen i sitt cykelarbete. För det andra genomfördes en extern jämförelse, i vilken Öresundsregionen sattes i relation till Schleswig-Holstein i Tyskland och Nord-Holland i Nederländerna. Man cyklade förvisso mycket i Öresundsregionen. Särskilt i Köpenhamn, vars cykelandel svarade upp mot Amsterdams och var dubbelt så stor som i Hamburg. Men cyklandet var anmärkningsvärt ojämnt i Öresundsregionen. I både Schleswig-Holstein och Nord-Holland var cykelandelen relativt lika i städerna och på glesbygden, medan Öresundsregionens stora städer hade cykelnivåer som var mer än dubbelt så stora som i regionens glesbygd (19 mot 7 procent; "Cykling i Öresundsregionen: En benchmarkingstudie", Öresund som cykelregion 2012).

Den stora skillnaden i cykelnivå mellan stad och glesbygd inom regionen var enligt projektledarna inom *Region Skåne* ett problem: "[S]killnaden bör jämnas ut för att vi ska kunna kalla oss cykelregion." ("Information om projektet Öresund som cykelregion", *Region Skåne* 2013). Obalansen "måste förändras för att regionen ska gå från att vara ett område med några bra cykelstäder till att bli en cykelregion." Vägen dit var en regional insats med ordentlig ekonomisk backing, lik den i Nederländerna, som kunde lyfta cyklingen i glesbygd och mindre orter ("Slutrapport för Öresund som cykelregion 2010–2012", *Region Skåne* 2013; "Cykling i Öresundsregionen: En benchmarkingstudie", Öresund som cykelregion 2012). Skrivningarna bär på en implicit strävan att fostra regionens invånare utanför storstäderna att överge bilen och slå in på den hälsosamma, moderna cyklistens bana. I ett läge där det råder närmast konsensus kring cyklismens goda är det kanske hit, i cykelförespråkandets lätt moraliserande drag, en kritiker kan rikta sökljuset (se t.ex. Cupples och Ridley 2008).

Utvärderingen av Öresund som cykelregion tydde på att man nått sitt mål att lyfta upp cykelfrågan från den lokala till den regionala nivån. Men den regio-

nala samverkan skulle enligt projektledningen inom Region Skåne framöver främst ske i ett skånskt perspektiv ("Information om projektet Öresund som cykelregion", Region Skåne 2013). Den regionala tillväxtnämnden föreslogs avsätta medel till en skånsk plattform för cykelutveckling ("Inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne", Region Skåne 2013). Nu var det Skåne, inte Öresund, som skulle göras till en cykelregion, och det var Lund och Malmö som skulle spilla över sitt cyklande på grannkommunerna. Tjänstemännen i Region Skåne valde att gå vidare utan danskarna helt enkelt eftersom det var enklare så; samarbeten över sundet är besvärligt, och det är i själva verket svårt nog att samla alla skånska aktörer till ett cykelregionalt samarbete (telefonintervju Jonas Hedlund, 6/5 2014).

De ekonomiska incitamenten till att etablera samarbetsprojekt över Öresund är naturligtvis stora: EU:s strukturfonder för gränsöverskridande projekt driver på sådana samarbeten. I fallet med Öresund som cykelregion var samarbetet ett sätt för parterna att utöka finansieringen till cykelrelaterade insatser snarare ett bidrag till det Öresundsregionala bygget. Även om intresset för regional cykelplanering vaknat till liv utgör det inte en byggsten i nyregionalistisk ideologi. Öresund som cykelregion tyder istället på att cykelplanerare inom kommuner och regionala organ lyckades utnyttja det nyregionala intresset för att tillförskansa sig extra medel till sin underfinansierade verksamhet.

CYKLISM OCH KLASS

Nedslagen i detta kapitel har visat hur "töjbar" cykeln har varit i förhållande till bredare ideologier, hur den approprierats i olika sammanhang, men samtidigt hur framgången i sådana anspråkstaganden varierat i tid och rum. Nationella cykelorganisationer i Nederländerna och Danmark lyckades enligt tidigare forskning etablera cykeln som en samlande symbol med vilken folket sträckte ut sina kroppsliga erfarenheter av nationen. Svenska Turistföreningen tog också cykeln i anspråk för att upptäcka och utforska nationen kring sekelskiftet 1900, men arbetade inte (förrän möjligen långt senare, på 1930-talet) på samma vis för cykling i det svenska landskapet som en uppbygglig aktivitet för arbetarklassen. Jag vill mena att cykelturen snarare var en konkret artikulering av det bildade borgerskapets nationalromantiska medborgarskap.

Den svenska borgerligheten övergav emellertid snabbare än i de framtida cykelnationerna cykeln till förmån för bilen. När cykeln så under mellankrigstiden blev tillgänglig för bredare samhällslager blev den i Sverige ett utpräglat arbetarfordon för rekreation, semesterresor och arbetspendling. Som

arbetarnas individuella transportmedel passade cykeln inledningsvis väl in i ledande stadsbyggares uppfattning om staden som en produktionsapparat. Det gjorde den tills bilen började bli tillgänglig även för arbetarklassen. Samma syn på staden som en produktionsenhet och med arbetarklassens behov i centrum talade då emot cykeln. Breda samhällsförändringar som ägt rum sedan 1970 har spelat cyklismen i händerna. I konsumtionsstaden, där ett tidigare fokus på produktion, funktionsseparering och arbetarklassens behov ersatts av fokus på konsumtion, förtätning och medelklassens behov, kommer cykeln till pass som ett modernt och urbant transportmedel, i bemärkelsen grönt, hälsosamt och flexibelt. Särskilt de senaste fem åren har ökad cykling på sina håll seglat upp som ett prioriterat policyområde. Cykelsatsningar har blivit en strategi för att attrahera den urbana medelklassen.

Nyligen har cykelfrågan börjat föras upp på regional nivå. Med förbättrade möjligheter till kombinationsresor cykel-kollektivtrafik och snabbcykelstråk ska bilen utmanas även vid längre resor. Utgångspunkten i Öresund som cykelregion var att en dylik förutsätter att storstädernas cykelkultur anammas av landsortsbor i omkringliggande kommuner. Här återstår uppenbarligen en hel del att göra, och frågan är väl om det är rimligt att förvänta sig att Svedala- och Hörbybor ska vara lika cykelbenägna som malmöiter.

Vad regionala cykelsatsningar innebär i fråga om regional identitet är en fråga som är svår att besvara utifrån planerarens och tjänstemäns skrivbordsprodukter, som legat till grund för resonemangen om Öresund som cykelregion i det här kapitlet. Som en cykelregion började Öresund ta form på tjänstemännens ritbord kring 2010. Cykelregionen iscensattes med hjälp av kartor, leder och reseplanerare. Men Öresund som cykelregion bidrog inte främst till skapandet av en Öresundsgemensam identitet, utan utnyttjade snarare den nyregionala ideologin för att tillförsäkra cykelplaneringen mer medel. Huruvida en appropriering av cykeln i ett regionalt sammanhang har framtiden för sig återstår att se.

REFERENSER

Intervjuer

Telefonintervju med Jonas Hedlund, Region Skåne, 2014-05-06

Offentligt tryck

”Cykling i Öresundsregionen: En benchmarkingstudie”, Öresund som cykelregion, 2012

”Information om projektet Öresund som cykelregion”, Region Skåne, 2013-05-03.

”Inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne”, Region Skåne, 2013-08-18

”Slutrapport för Öresund som cykelregion 2010–2012”, Region Skåne m.fl., 2013

Webbmaterial

Interreg IVa, ”Mål och vision”, <http://www.interreg-oks.eu/se/Menu/Om+programmet/Vision+och+m%c3%a5l> (besökt 3/12 2013)

”Öresund – världens bästa cykelregion”, Pressmeddelande från Region Skåne, 2/3 2010, <https://www.skane.se/sv/Press/Presskontakt/Natur-miljo-och-turism/Arkiv/Oresund--varldens-basta-cykelregion> (besökt 3/12 2013)

Litteratur

Andersson, Åke E. & Strömquist, Ulf 1988: *K-samhällets framtid*. Stockholm: Prisma.

Andersson, Åke E. et al. 2013: *Öresundsregionen: Den dynamiska metropolen*. Stockholm: Dialogos.

Ashworth, G.J. & Voogd, H. 1990: *Selling the city: Marketing approaches in public sector urban planning*. London: Belhaven.

Carstensen, Trine Agervig & Ebert, Anne-Katrin 2012: “Cycling cultures in Northern Europe: From ‘golden age’ to ‘renaissance’”. I: Parkin, John (red.), *Cycling and Sustainability*. London: Emerald.

Cupples, Julie & Ridley, Elisabeth 2008: “Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism”. *Area*. Oxford: Blackwell, 2008:2.

Ebert, Anne-Katrin 2004: “Cycling towards the nation: The use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940”. *European Review of History*. Abingdon: Carfax, 2004:3.

Emanuel, Martin 2012: *Trafikslag på undantag: Cykeltrafiken i Stockholm 1930–1980*. Stockholm: Stockholmia.

Emanuel, Martin 2014: *Malmö Cykelstad*. Malmö: Malmö gatukontor.

Emanuel, Martin 2014b: ”Cykelorganisationerna och Öresundsbron”, bidrag i kommande antologi.

- Eskilsson, Lena 1996: "Svenska turistföreningen från fjäll till friluftsliv: Från den vetenskaplige vildmarksmanen till den cyklande husmodern". *Historisk tidskrift*. Stockholm: Svenska historiska föreningen, 1996:2.
- Forsell, Håkan 2008: "Den kalla och varma staden: Stockholm som arena för migration och invandring i samtidshi-storien: En introduktion". I: Forsell, Håkan (red.): *Den kalla och varma staden: Migration och stadsförändringar i Stockholm efter 1970*. Stockholm: Stockholmia.
- Gidlund, Janerik & Sörlin, Sverker 1993: *Det europeiska kalejdoskopet*. Stockholm: SNS Förlag.
- Gossas, Markus 2008: "Mälardalsideologin". I: Westholm, Erik et al., (red.): *Regionen som vision: Det politiska projektet Stockholm-Mälardalsregionen*. Stockholm: SNS Förlag.
- Kåstrup, Marie 2007: "Hverdagens beskedne demokrati: Analyser af cykeln som symbol på danskhed". Kanidatspeciale, Institut for kunst- og kulturvidenskab, Københavns universitet.
- Löfgren, Orvar 2001: "Know Your Country: A Comparative Perspective on Tourism and Nation Building in Sweden". I: Baranowski, Shelley & Furlough, Ellen (red.): *Being Elsewhere. Tourism, Consumer Culture, and Identity in Modern Europe and North America*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Niléhn, Lars H. 1986: "Wilhelm Hedemann-Gade, Svenskt hjulförbund och Lunds idrottsplats". *Idrott, historia och samhälle*. Linköping: Svenska idrottshistoriska föreningen.
- Oldenziel, Ruth 2013: "Cycling and Riding Europe". I: Oldenziel, Ruth & Hård, Mikael (red.): *Consumers, Users, Rebels: The People Who Shaped Europe*. London: Palgrave.
- Sandell, Klas & Sörlin, Sverker 1994: "Naturen som fostrare: Friluftsliv och ideologi i svenskt 1900-tal". *Historisk tidskrift*. Stockholm: Svenska historiska föreningen, 1994:1.
- Westholm, Erik 2008: "Statens nya geografi". I: Westholm, Erik et al., (red.): *Regionen som vision: Det politiska projektet Stockholm-Mälardalsregionen*. Stockholm: SNS Förlag.
- Wieslander, Anna 1997: "Att bygga Öresundsregionen: Från 1960-talets utvecklingsoptimism till 1990-talets lapptäcksregionalism". I: Tägil, Sven et al. (red.): *Öresundsregionen – vision och verklighet*. Lund: Lund University Press.

Bildmaterial på sida 120

Bild 1 är ett vykort från författarens samling.

Bild 2 är ett fotografi från Sallerupsvägen vid Idaborgsgatan och Östra Farmvägen, 1985. Bild från SDS-serien Malmö på tandem. Fotograf: Per-Anders Jørgensen.

Källa: *Sydsvenskan*/Bilder i Syd

NOTER

- 1 Svenska turistföreningens arkiv. A 4. Protokoll 9 april 1900, samt bilaga 1, "Förslag till stadgar för Svenska Turistföreningens cykelsektion"; Protokoll 23 juni 1902.
- 2 En närmare analys av reseberättelserna gör jag i pågående forskning.
- 3 En inflytelserik bok på detta tema var Åke E. Anderssons och Ulf Strömquists *K-samhällets framtid* från 1988, vars idéer sedan omsatts i ett Öresundsperspektiv i flera böcker, senast 2013 i *Öresundsregionen: Den dynamiska metropolen*, där Öresundsbron lyfts fram som absolut avgörande för regionens ekonomiska utveckling (s. 275).
- 4 Interreg IVa, "mål och vision", <http://www.interreg-oks.eu/se/Menu/Om+programmet/Vision+och+m%c3%a5l> (besökt 3/12 2013).

Författarpresentationer

DAG BALKMAR

Dag Balkmar har tidigare studerat hur maskulinitet är sammanvävt med bilrelaterade identiteter, praktiker och risktagande i bil. I Balkmars nuvarande forskning vid Centrum för feministiska samhällsstudier, Örebro universitet, fokuserar han på intersektionalitet, policy och våld, där också cyklisters upplevelser av våld i en bilnormativ omgivning utgör ett intresseområde.

MARTIN EMANUEL

Martin Emanuel är teknikhistoriker verksam vid Ekonomisk-historiska institutionen och Centrum för teknik- och vetenskapsstudier, Uppsala universitet. Han disputerade 2012 med avhandlingen *Trafikslag på undantag: Cykeltrafiken i Stockholm 1930–1980*. Inom ramen för postdokprojektet ”Cyklandets cykler: Praktiker och socio-tekniska genombrott i stadstrafiken” är han 2014–2016 gästforskare vid Technische Universiteit Eindhoven.

MALENE FREUDENDAL-PEDERSEN

Malene Freudendal-Pedersen er Lektor ved Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring på Roskilde Universitet i Danmark, hvorfra hun også har sin PhD. Hun er en del af forskningsgruppen ’Rum, Sted, Mobilitet og By’ og har i mange år forsket i mobilitet med særligt fokus på hverdagens praksis. Hun er forfatter til bogen *Mobility in Daily Life - Between Freedom and Unfreedom* (2009)

CHARLOTTE HAGSTRÖM

Charlotte Hagström är docent i etnologi vid Lunds universitet. Tillsammans med Lars-Eric Jönsson arbetar hon med projektet ”Cykeln och friheten”. Hon är koordinator för mastersprogrammet MACA, Master of Applied Cultural Analysis.

LARS-ERIC JÖNSSON

Lars-Eric Jönsson är professor i etnologi vid Lunds universitet. Hans forskning rör bl.a. kulturarvens roll i samhället och kulturhistoriska perspektiv på normalitet och avvikelse. Tillsammans med Charlotte Hagström driver han projektet ”Cykeln och friheten”.

PIL BEIDER KLEINSCHMIDT, TANJA BENZON MONK

Pil Beider Kleinschmidt og Tanja Benzon Monk er cand.mag. i Etnologi og Anvendt Kulturanalyse fra Københavns Universitet. De har skrevet specialet ”Making Space for Cyclists - An Analysis of ideological rationalities behind practicing cycling-culture in Copenhagen”, der tager udgangspunkt i Københavns cykelkultur og dens udvikling i perioden 1900-1980 og undersøger, hvilke politiske, kulturelle, sociale og økonomiske forudsætninger, der ligger bag den fortsatte høje prioritering af cyklisme; samt at tilvejebringer en indsigt i de konkrete praksisser, der har været udslagsgivende i etableringen af cykelkulturen som den forstås og ser ud i København i dag.

TILL KOGLIN

Fil Dr Till Koglin är forskare vid Lunds tekniska högskola, Institutionen för Tekning och samhälle. Hans huvudsakliga forskningsområden är mobilitetsstudier och trafik- och stadsplanering med fokus på cykling. Han har också arbetat med frågor som rör trafiksäkerhet, cykelinfrastruktur, parkering och hållbara städer. Till Koglin disputerade 2013 inom forskningsprojekt HASTA (Hållbar och attraktiv stad).

KARIN S. LINDELÖF

Karin S. Lindelöf är fil.dr i etnologi och forskare vid Centrum för genusvetenskap, Uppsala universitet. Hennes doktorsavhandling (2006) handlade om könskapande och normalitet bland unga kvinnor i Polen i början av 00-talet. Nuvarande forskningsintressen rör tjejlopp som kulturellt fenomen, villkor för kvinnors motionsidrottande, samt femininitetsskapande kopplat till motionsidrott och friluftsliv.

NIELS JUL NIELSEN

Niels Jul Nielsen er ph.d. og lektor i Etnologi ved Københavns Universitet. Han arbejder med transformationer på det moderne arbejdsmarked præget af globalisering, åbne grænser og migration. Jul Nielsen er koordinator for mastersprogrammet MACA, Master of Applied Cultural Analysis.

ANNE-LIS NILSSON

Anne-Lis Nilsson är fil.mag i etnologi och enhetschef för Malmö Idrottsmuseum. Malmö Idrottsmuseum skildrar idrottens och idrottsrörelsens utveckling samt belyser dess betydelse och roll i samhället

FREDRIK NILSSON

Fredrik Nilsson är professor i etnologi vid Lunds universitet samt föreståndare för Centrum för Öresundsstudier, Lunds universitet. Nilsson har sedan ett drygt decennium studerat Öresundsregionen och svensk–danska relationer.

LINE THORUP

Line Thorup er Ph.d. studerende ved Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring på Roskilde Universitet i Danmark. Hun er en del af forskningsgruppen 'Rum, Sted, Mobilitet og By'. Hendes Ph.d. projekt 'Discourses of mobilities futures in arts and social science' beskæftiger sig med fremtidsvisioner for bæredygtig mobilitet skabt gennem hverdagslige kunstneriske frirum.

