



LUND UNIVERSITY

ETN:HOJ

Hagström, Charlotte; Jönsson, Lars-Eric

2009

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Hagström, C., & Jönsson, L.-E. (Red.) (2009). *ETN:HOJ*. (ETN: etnologisk skriftserie; Vol. 6). Etnologiska avdelningen, Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet.

Total number of authors:

2

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



ETN, 2009:6, HOJ, Etnologisk skriftserie
Etnologiska avdelningen, Institutionen för
kulturvetenskaper, Lunds universitet.
Charlotte Hagström, Lars-Eric Jönsson (red.)
Fotograf om inget annat anges: Susanne Ewert
Form: Lars-Eric Jönsson. Satt med Calisto
ISSN 1653–1361
Samtliga artiklar är kvalitetsgranskade.
ETN:HOJ är utgiven med stöd från Gulli
och Nils Strömboms stiftelse samt Elisabeth
Rausings minnesfond

www.kultur.lu.se/etn/

Innehåll

Hej Hoj! – 5

Charlotte Hagström, Lars-Eric Jönsson

Mina cykelnycklar – 8

Jessica Enevold

Svältsnören. Om den norrländska cykelstigen – 13

Göran Sjögård

Cykelalfabet – 26

Charlotte Hagström

Landsvägarnas och velodromernas sport – 36

Mats Hellspång

Levande sadlar – 42

Susanne Ewert

Cykelhjälms på! Föräldraskap, kompisar och magkänslor – 46

Markus Idvall

Cykling är skyddslöst – 63
Niklas Ingmarsson

Prinsessan lär sig cykla och andra notiser från Hjulspört – 73
Charlotte Hagström

Tour de France, cykeln och det mänskliga – 76
Lars-Eric Jönsson

I förbjuden körriktning. Cykling, rockmusik, förbrytarbiografier – 82
Fredrik Nilsson

Hojlåtar – 93
Patrik Sandgren

Med pedaler in i det moderna – 102
Carina Sjöholm

Författare – 110

Hej Hoj!

Charlotte Hagström, Lars-Eric Jönsson

”Go Frank Hoj!”¹

Detta nummer av skriftserien ETN är tillägnat cykeln. Anledningen är denna maskins osedvanligt stora betydelse för väldigt många människor. Trots att bilismen fortfarande expanderar beräknas antalet cyklar vara det dubbla jämfört med summan av världens bilar. Utifrån ett globalt perspektiv tycks cykeln gå mot en ny vår. Eller kanske ska vi säga, borde. I försöken att minska koldioxidutsläpp och ett allmänt värnande om den ekologiska balansen har den fått allt större betydelse. Cykeln är det snabbaste, effektivaste och smidigaste sättet att ta sig fram med mänsklig muskelkraft. Många tycker dessutom att det är ett av de roligaste.

Statistiska centralbyrån (SCB) redovisar att drygt 90 procent av alla svenska barn mellan 10 och 18 år har en egen cykel². Motsvarande siffra för vuxna mellan 18 och 65 är 65 procent³. Så-

dana siffror antyder inte bara en stor spridning utan också att de flesta av oss kan förmodas ha en ganska handfast och nära relation till en eller flera cyklar. Vid sidan av sängar och stolar är cykeln det föremål i vår vardagliga omgivning som är mest påfallande formgivet med tanke på den mänskliga kroppens form och konstruktion. Den är en maskin för den mänskliga kroppen. Kanske är det också därför dess form har varit så märkbart stabil i över 120 år.

Cykeln är inte minst en maskin för den lilla, växande kroppen. Att lära sig cykla är en av barndomens mest utpräglade övergångsritualer. När du behärskar balansen har du kommit en bra bit på väg i livet. Du kan, av egen kraft, ta dig framåt med högre hastighet än bara benen erbjuder. Du har lärt dig använda en maskin.

Cykeln tar dig också ut i trafiken. För de

flesta är den det första fordonet och erbjuder de inledande lektionerna i gatans trafikvett, ett lärande som ska komma att pågå stor del av livet. För många människor verkar cykeln inte bara ha varit det första fordonet att ta i anspråk. Det är också det sista man lämnar.

Under tiden finns det oändligt många sätt att använda den: för att ta sig till jobbet och till skolan, för att åka på semester och ut i naturen, för att motionera och idrotta. Den som vill tävla kan göra det i mountainbike, velodromcykling, landsvägscyking, cykelcross och i ramper. Som sport betraktad är landsvägscykingen ett slags modern urmoder. Ingen sport är mer förknippad med industrisamhället än just cykling. Som träningsredskap anses den så bra att den i vissa fall har reducerats till att bli en trampmaskin utan hjul och framfart. Den stillastående motionscykeln är i sig ett märkligt fenomen som i likhet med löpbandet har berövats det ursprungliga syftet – att bära framåt – till förmån för den energislukande rörelsen i sig.

Från historisk synvinkel är cykeln ett utmärkt titthål. Man cyklar med fördel in i industrisamhällets historia. Folkrörelsernas och den arbetande befolkningens beroende av det relativt billiga och energieffektiva forskaffningsmedlet

kan inte överskattas. Sveriges 1900-tal hade varit något helt annat utan rullande varumärken som King, Monark, Svea, Nordstjernen, Frej, Hermes, Apollo, Svalan, Crescent eller Victoria. Begreppet folkrörelse får i denna mening en alldeles konkret, rumslig mening.

Det finns många andra inslag i industrisamhället som präglades av cykelns närvaro. 1900-talets krigföring handlar till exempel inte bara om massförstörelsevapen och förfinad teknologi utan också om de stora arméernas logistik. Det påstås till exempel att japanerna intog Singapore med cykelburna regementen. En del av oss har kanske gjort sin militärtjänstgöring i ett cykelskytteförband, vanliga för 30 år sedan men obefintliga idag. De cyklande poliserna var vanliga förr och håller numera kanske på att återuppträffas. Postverkets historia kan knappast förstås fullt ut utan hänsyn tagen till de gula paketyklarna.

Detta nummer av ETN bär tillnamnet HOJ. Det är bara delvis en eftergift åt kravet på att varje tema ska kunna uttryckas i ett ord om tre bokstäver. Men hoj är dessutom ett ord som ytterligare förstärker den mängd kulturella betydelser som omger vårt tema. Ordet tillhör det

som ordböckerna kallar slang eller vardagliga uttryck. Svenska akademiens ordbok behandlar ordet *hoj* i ett band tryckt 1932. Redaktionen härleder ordet till, som man skriver, ”ngt hemligt (förbrytar)språk”. Enligt ordboken ska det framförallt vara knutet till stockholms slang och nämns i Wilhelm Uhrströms *Stockholmska Slang, vulgarismer och skämtord* (1911). Att *hoja* betyder att ”åka velociped, cykla”. Det finns även andra betydelser av ordet. *Hoj* är också ett flatbottnat fartyg som framförallt på 16- och 1700-talen användes för kustnära frakt av passagerare och gods. Det används dessutom, enligt Svensk uppslagsbok från 1949, som ”nedsättande beteckning för undermåligt el. icke sjövärdigt fartyg”. Inom järnvägen kan *hoj* också betyda växellok⁴. Hur släktskapen mellan dessa olika betydelser egentligen är konstruerade kräver förmodligen sin egen undersökning. Och då har vi ändå inte nämnt en fjärde betydelse, nämligen som synonym till utrop som ”oj” och ”hej”.

De författare som här medverkar har närmat sig ämnena *hojar* och *hojande* ur olika perspektiv. Uppmaningen från oss redaktörer var att var och en fick skriva på det sätt som han eller hon tyckte passade bäst och om den eller de aspek-

ter som kändes mest intressanta. Resultatet är en blandning av texter baserade på personliga upplevelser och erfarenheter, och texter som har sin grund i vetenskapliga och yrkesmässiga forskningsområden. Det är också detta som är ETN:s målsättning: att låta ett tema belysas ur olika infallsvinklar, olika tonlägen och olika sätt att berätta.

Noter:

1. www.bikeforums.net/archive/index.php/t-48066.html. 030425 (081211)
2. Gäller åren 2002, 2003, Barns villkor, tab 5.7
3. www.ne.se
4. hem.passagen/tornq/jvslang.htm



Mina cykelnycklar

Jessica Enevold

”Nyckelen” är ett instrument för livets praktik, poetik och passageriter, allt i en skrud. Cykelnyckeln i synnerhet leder till förståelse av livets väsen och mening. Det sägs att gud pålade oss att evigt vandra över jorden, men han skojade bara. Homo viator, visst, men han menade cykla. Fråga Katie Melua. “There are nine million bicycles in Beijing. That’s a fact. It’s a thing we can’t deny”. Allt handlar om cyklar.

Eller fråga Lasse Brynolf, redaktör för Nya Cykeltidningen. Jag arbetar ibland som översättare och får då läsa mycket intressant. I introduktionskapitlet till sin bok *Ekonomiskan* skriver Björn Rombach och Patrik Z Johansson att Brynolf driver tesen att ”allt egentligen handlar om cykling”. Med detta vill de dra en parallell till ekonomiskan som de hävdar är ett språk som lagt beslag på allt mer av vardagsdiskur-

sen: allt talas om i termer av ekonomi: dagis, nedläggningar, vädret och depressioner. Senast jag talade med Patrik hävdade han dock att allt egentligen handlar om segling. Han har fel förstås. Allt handlar om cyklar.

Fråga även datorspelsindustrin. Dataspel är den snabbast växande kulturgenren vi har. Till och med dataspel handlar om cyklar. Det finns inte en cykelbutik värd namnet som inte låter dig montera ihop din egen cykel på deras websida. Du kan även vara cykel-manager för ditt eget pro-bike team eller göra konst på din BMX-bike. Tävla i att komma först över målnöret i webspelet cycleracers som du kan hitta på följande sida: <http://www.itfk.se/svane-sundscyklistera/cycleracers.htm> eller smacka till en cyklist – jag avslöjar inte mer: låt mig varmt rekommendera: <http://www.trana.info/>

[tranberg/ tranberg.nsf/0/ 7F0AED17F46AC5 C4C12573CA004915A4](http://tranberg/tranberg.nsf/0/7F0AED17F46AC5C4C12573CA004915A4). Till och med Grand Theft Auto¹, ett av världens mest omtalade och omstridda spel innehåller cyklar. QED - street cred får man av omotoriserade wheels. Det fick vi redan när vi var små – hade inte dina föräldrar en hot barnvagn så hade de en cool barnvagn. Barnvagnar kan man för övrigt inte dra med bil, men det går alldeles utmärkt att transportera bebisar och småskruttar i dragkärror bakom cykel eller i lådor framför cykel. Fråga Köpenhamnarna.

Och om du undrade, så är trampbilen en cykel och inget annat. När vi blev så där en 9-10 så band vi hopprep i styret på cyklarna och satt på pakethållarna och körde framåt. Hur många hästar det finns i en motor är ett helt och hållet snott begrepp från cykelvärlden.

Som villaförortstonåring hängde man med cykel utanför närbutikerna när man blev tillräckligt gammal för att börja tjuvröka. Du såg en och annan moppe? Fel. Det var cyklar och medlemmar ur det behjälmade landhockey-laget som stannade till för en liten slush-puppy på väg hem från träningen.

Hur vet man att cykeln är så oerhört betydelsefull. Jo, på grund av att den, i alla fall om man

bor i en något sänkt befolkad del av världen, måste låsas. Annars försvinner den. Cyklar är snabba. De bara rullar iväg. Dessutom visar sig dess signifikans om nyckeln till cykeln försvinner. Då blir det kaos. Världen stannar – barnen måste bli hemma från dagis, man missar handbollsträningen. Jag måste gå till ICA och hur får jag med mig fem kassar mat hem då? Jag börjar dessutom fundera på om jag drabbats av en tidig variant av Alzheimers, stressen stiger, har jag tappat alla nycklar? Var är plånboken? Låset måste upp, bort, av! Var är avbitartången?!

Avbitartången

Ja, var är avbitartången? Den stora varianten som används för inbrott till taggtrådsinstängslade fabriksområden. Den vill jag dänga i huvudet på min amerikanske man, en entusiastisk kalifornisk cyklare som tror att universitetsstaden vi bor i är någon liten landsortshåla! Vad i helvitte?! Han har ställt min antika Crescent damcykel med trähandtag utanför porten... med slanglås och nyckel kvar i!!!!!! ”För bövelen, vad har du gjort?!”

Ja, ni kan gissa vad det ledde till. Inte? Det är ju elementärt. Förstår vem som helst. En som inte kan hantera en nästan ANTIK dam-

cykel som jag inköpt efter annonsering medelst ICA Gässlingens anslagstavla och fått svar från en farbror utanför stan som ger mig ett sjsyst pris på hojen, har pumpat sitt sista cykeldäck på min gata. Vet han inte hur ont om bra gamla damcyklar det är? Nej, han hade inte frågat rätt person. Han hade frågat kidsen på junior-college i staten där jag hade hittat honom och där jag en gång gick en av de obligatoriska



Freshman-kurserna, ”English 101”. Denna leddes av en buddhistiskt inklinerad lärare som utövade en mängd oortodoxa knep för att få de nyinskrivna ungdomarna att reflektera, tala och skriva. Han använde sig bland annat av klassisk ”show and tell”: man tog med sig något till klassen som man fick berätta om. Hälften av klassen bestod stereotypt nog av asiatisk-amerikanska killar som alla skulle bli ingenjörer eller läkare. När det var deras tur tog de ofelbart med

sig det de var stoltast över av allt: sina bilnycklar. När de fyllde sexton, visade det sig, fick alla dessa asiat-amerikanska kidsen nya flotta bilar. Lexus! Chevrolet! Nissan! Ingen, säger ingen, visade upp sina cykelnycklar. Varje vecka puffade ytterligare en promotor av global uppvärmning iväg på Interstate 5 och min damcykel blev stulen.

Damcyklar säger jag bara. De behövs. Se bara på följande exempel.

På denna sida Atlanten lär vi invandrarkvinnor att cykla för att de ska bli friare, friskare, lära sig svenska språket bättre och få det lättare att leva i det svenska samhället. Kalla mig nationalromantiker, men skåda här cykelns fulla potential. Aoum. Allting handlar om cyklar.

Om man inte med säkerhet kan säga att det handlar om cyklar, så är det aldrig fel att insertera en cykel i ett faktaglapp. Historiker och arkeologer har bara ännu inte insett att den första

cykeln inte ritades av Leonardo da Vinci och att drejskivor från 3500 f.Kr. såklart var återvunna cykeldelar. Cyklar tydliggör historiens förlopp och förhöjer narrationers innehåll och värde.

För att få full klarhet i den här alldeles sanna nyckelepisod från min familjehistoria, så bör man tillföra en cykel. För då blir allt mer illustrativt, aktionspackat och meningsfullt. Föreställ dig alltså att min morbror, då i 11-årsåldern, först slarvigt slänger en cykel ifrån sig på bakgården i kvarteret (om han hade tur en Crescent damcykel som bara var litet för stor) vars ena sida vätter mot Solgatan i Kirseberg, Malmö, där hemlighuset förr stod, innan han angeläget skriker upp till lägenhetsfönstret:

”Mooussan! Skicka ner en mada med das-sanyckel mä oust pau!”

Visst ser man detta framför sig tydligare än om det inte hade funnits en cykel med i bilden? Cykeln ger så mycket glädje och upptar så mycket tid att man glömmer att äta och springa på dass – då ser man varför det blir bråttom med mat och avträde. Fråga vilken litteraturvetare som helst.

Cyklens betydelse kan också bevisas med hjälp av de ojämlikheter som uppstår i samhället när cykeln uteblir. Som exemplet ovan visa-

de – enter velociped enter mer jämlikhet. Könsmönstret är typiskt – män köra bil, kvinnor åka kollektivt eller framföra cykel. Fler bilar sämre miljö. Fråga miljöaktivisterna.

De flesta nycklar kvinnor har går alltså inte till bilar, möjligen (om de inte har haft en mindless yankee till man) en 28-tums Crescent damcykel. Tänk nu vad som hade hänt med litteraturhistorien och samhällsbilden om alla kvinnor hade haft det. 1832 skrev Runeberg med referens till kvinnan som till tecken på sitt nya husfruskap erhållit nyckel till visthusboden (ett av hennes nya arbetsområden):

*Nycklarna äge du sjelf, hvad lås, dig lyster att
öppna,
Öppne du fritt*

Fråga feministerna, vi vet vad som hade hänt om hon hade fått ”öppna fritt”, en cykel till exempel. Ok, så jag har litet dåligt samvete för gatuköken, men män kan faktiskt laga mat och sen kan de ju faktiskt trampa av kornkalorierna på cykel.

Gym handlar om cykling, sport handlar om cykling, handarbete handlar om cykling. Fråga en av redaktörerna till denna tidskrift – det ex-

isterar en lång halsduk som materialiserar en bergsetapp i Tour de France i garnform, som dessutom producerats under bevittnande av just denna CYKEL-tävling. Den följs i TV i 170 länder och har 15 miljoner åskådare på plats.

Om du efter allt detta, fortfarande funderar på livets mening med en sorgsen blick, så hör nu genast upp med detta. Cykeln är din nyckel.

There are nine million bicycles in Beijing. Meditera på en Monark, rulla på en Rex, dröm om en De Rosa. Och om du av en händelse får tag på en 28-tums damcykel i original – håll stenhårt i nyckeln.

Not

1. GTA3 San Andreas



Svältsnören

om den norrländska cykelstigen

Göran Sjögård

Bilen, cykeln och motorcykelns historia är i stort sett samtida och alla dessa fordon invergade på vägnätets utveckling och förbättring under 1900-talet. Utvecklingen gick snabbt och alla generationer kan berätta om förändringarna under sin livstid. Under bara ett par decennier var cykelstigen en dominerande lösning för norra Norrlands vägutbyggnad. Ganska snart blev det uppenbart att nästa steg var utbyggnaden av bilvägar. De norrländska cykelstigarna har varit nästan bortglömda men har numera uppmärksamrats. Det finns skäl att berätta deras korta historia.

Vägbyggnation i Norrlands skogar

För samfärdseln i Norrlands vidsträckta skogsområden fanns långt fram på 1800-talet bara gångstigar och klövjestigar samt skidspår och

vintervägar på vintern. Flertalet nybyggare var tvingade att bära tunga bördor på ryggen. Stigarna var ofta märkta med borthuggen bark, så kallade bläckor. För att underlätta samfärdsel och transporter inom kronoparkerna tog Domänverket under 1870-talet initiativet till spångning där gångstigar och klövjestigar gick fram över sank mark. Detta arbete utökades kraftigt på 1890-talet. Det var ett led i exploateringen av skogstillgångarna och för att främja etableringen av nybyggen i Norrland.

Problemen med kommunikationerna i Norrland under 1800-talet är omvittnade men människor var vana vid att ta sig långa sträckor per fots i väglöst land. Omkring sekelskiftet 1900 påbörjades i Norrbotten byggandet av helt statsfinansierade men mycket enkla vägar genom glest bebodda trakter. Det möjliggjordes

genom att det år 1895 infördes vägskatte och de ekonomiska möjligheterna att förbättra vägarna blev allmänt bättre.

Sedan statsbidrag började utdelas till vägbyggen kännetecknas detta i Norrland av att myndigheterna under olika perioder skapade flera olika enkla slag av vägar vars motsvarigheter knappast förekom eller anlades i andra delar av landet. Sådana vägtyper var släpvägar, särskilda vintervägar, materialvägar, nybyggesvägar, odlingsvägar, enskilda utförsvägar, enkla bygdevägar, ödebygdsvägar, enkronorsvägar och cykelstigar. Gångstigen som förbättrats genom att man spångade över myrmarkerna var cykelstigens föregångare. Principiellt gick det att cykla på den enkla gångstigen.

Under 1920- och 1930-talen igångsattes nödhjälpsarbeten i form av vägbyggen i hela Sverige på grund av den höga arbetslösheten. Söder om Värmland och Bergslagen byggdes därför bilvägar som dimensionerades för både person- och lastbilstrafik. I Norrland, Dalarna och Värmland samt något i Bergslagen hade virkestransporterna sedan länge skett med flottning. Inom detta område inriktades vägbyggena på att anlägga utfartsvägar fram till de allmänna vägarna för att underlätta för arbetskraften som

bodde utspridd inom ett stort område på ensligt belägna torp och arrendeboställen. Skogarna närmast flottningslederna var också avverkade och man behövde förbättra möjligheterna att nå mer avlägsna skogar.

Cykeln hade under 1910-talet blivit ett relativt vanligt och realistiskt transportredskap för flertalet människor. Det gällde inte minst skogs- och flottningsarbetare och andra som hade långt till sin arbetsplats. Därför låg det nära till hands för Domänverket att låta anlägga särskilda cykelstigar som kompletterades med kronstugor, det vill säga övernattningskojor på lämpliga platser. Ett flertal bekostades som nödhjälpsarbeten med hjälp av Statens Arbetslöshetskommission.

Särskilda arbetsbeskrivningar bestämde hur cykelstigarna skulle anläggas. Cykelstigarna skulle främst betjäna skogsarbetarna och Domänverkets tjänstemän som jägmästare, förvaltare och kronojägare så att dessa snabbt kunde komma till avverkningsplatserna, syna rågångar, stämpla timret samt utföra olika bevakningsuppdrag.

Den första cykelstigen inom Norrbottens län anses vara den 8 km långa sträckan från Önsberg till Byske inom Pite socken som byggdes 1924. I Västerbotten byggdes cykelstigar sär-

skilt i Sorsele och Malå kommuner. Skogsbolaget Bergvik och Ala Nya AB i Ljusdal och Los började bygga ett antal cykelvägar år 1928. Bolaget hade sitt ursprung i ett sågverksbolag som grundats år 1852. I slutet av 1800-talet utökades verksamheten med uppköp av flera sågverk och därmed följde stora skogsegendomar.

Vid slutet av år 1940 fanns inom Norrbottens län sammanlagt 950 km cykelstigar. Av dessa hade Domänverket och i vissa fall med bidrag från flottningsföreningarna byggt inte mindre än 810 km. Sockenallmanningarna hade byggt 75 km och skogsbolag 5 km. Några flottningsföreningar hade byggt cykelstigar utmed flottningsledningarna med en sammanlagd längd av 60 km. Inom vissa delar av Norrbottens län som västra delen av Älvsby och Pite socknar samt södra delen av Arvidsjaurs socknen hade det uppstått verkliga nät av cykelstigar. I Västerbottens län byggdes omkring 300 km cykelstigar. I övriga norrlandslän ca 150 km. De bredaste cykelstigarna fanns i de båda nordliga länen med en sammanlagd längd på cirka 110 km. Det är svårt att beräkna längden på alla cykelstigarna eftersom de inte är uppmätta och kartlagda.

Under andra världskriget prioriterades andra

vägbyggen och därför hämmades planeringen av cykelstigar. Centralrådet för skogsvårdsstyrelsernas förbund visade i en utredning 1941 att det behövdes 10.000 km cykelstigar som skulle betjäna drygt 2500 hushåll. En viktig uppgift var att nå alla luftbevakningstorn som byggdes under beredskapsåren.

Under dessa år hade cykelledernas betydelse för skogsnäringen börjat minska men istället hade de fått ökad betydelse för människors sociala kontakter och skogsbrandsbekämpning.

Efter andra världskriget började skogsbilvägar byggas i samma takt som timmerflottningen lades ned. De allmänna bilvägarna byggdes också ut och personbilen började bli nästan var mans egendom på 1950-talet. Många av cykelstigarna byggdes om till skogsbilvägar eller växte igen och glömdes bort när de nya vägarna fick andra sträckningar.

Under 1950-talets första hälft hade cykelstigarna i stort sett spelat ut sin roll.

Från stig till snöre

Norrlands skogsbygder har i litteraturen kallats för gångstigarnas land. Att beteckna en stig som särskilt byggts för cykling för cykelstig ligger nära till hands. Cykelstigen var den offici-

ella termen. I folkmun kom de snart att kallas för cykelsnöre och svältsnöre.

Med snöre menas vanligen ett tvinnat band av textil men ordet har även betydelser som påminner om dess användning som beteckning på cykelstigarna. Det kan förklara hur människor associativt kallade cykelstigen för cykelsnöre. Ett snöre kan vara ett smalt band som i detta fall löpte genom markerna. Ett snöre betecknar också en lina för mätning och lodning. Snöret användes i den betydelsen i en instruktion från 1664 att vägar skulle efter röjning och reparation mätas med snören så att milen blev lika långa. I överförd bemärkelse är ordet använt lika länge i betydelsen livslängd och förebild eller något att rätta sig efter, alltså ett rättesnöre. En ägogräns kan också gå rätt eller lagenligt som ett snöre.

Beteckningen snöre har även använts inom skogsnäringen. Snörslagning innebär att knäppa snöret (repet) på timmerstocken inför en transport. Timmermans-snöre användes för att erhålla en rak linje och för att hugga stocken rätt. I modernare tidevarv kunde ett snöre betyda elektrisk ledning eller telefonledning och med telefon-snöre menades den sladd som förband telefonluren med telefonapparaten.

Den andra folkliga beteckningen på cykelstigen var "svält-snöre". Ordet svält finns i flera sammansättningar. Svält-bygd, svält-diet, svält-död, svält-foder, svält-född, svält-kur, svält-liv, svält-lön, svält-ranson, svältsjukdom och svältrem som kan dras åt så att hungern känns mindre. Att sammanföra cykelstigen med fattigdom och umbäranden är förklarlig med tanke på de små marginalerna som existerade för nybyggare i Norrlands inland i början på 1900-talet. Folkhumorn döpte cykelstigarna till "svältsnören" enligt uppgift för att Domänverkets ekonomiska byggnadsbidrag var lågt.

Hur cykelstigarna byggdes

Cykelstigarna byggdes för hand med spett, spade och kärra. Mosstöcket hackades bort och den blivande vägbanan befriades från sten, träd och stubbar. Därefter påfördes finkornig bindjord och ovanpå lades grus. Det uppges att grus vanligen bara lades i backar och när marken var sank. Dikning förekom endast på lutande eller sank mark. Det var vanligt att bara ena sidan av cykelstigen hade dike. Över myrar lades en bred risbädd som täcktes med omkring 1 decimeter jord. Trummor för att leda bort vattnet ansågs inte nödvän-

digt. Det är omvittnat att cykelstigen var torr och fin även när den gick över myrmarkerna. Ursprungligen byggdes cykelstigarna med en bredd av 0,75 till 1 meter. Senare byggdes vissa med en bredd av 1,5 meter. Denna bredd underlättade för trafik med motorcykel samt med häst och vagn. Varje enskild cykelstig kunde vara uppåt 20 km lång men ofta var det sträckor på några få kilometer ut till närmaste landsväg.

Cykelstigarna planerades på ett skissartat sätt och stakades inte ut som ett vanligt vägbygge. Trafiken på cykelstigarna var mindre känslig för tvära kurvor och stigningar. Det var viktigt att hålla nere anläggningskostnaderna. Cykelvägarna undvek sankmarker och annan svårtillgänglig terräng och därför slingrade de sig fram i kuperad mark men kunde vara raka i flack och torr. 1930 beräknades kostnaden till 0,12–0,15 kr per löpmeter i normal terräng men cirka 1,50 kr per löpmeter i sank mark. Cykelvägarna som anlades genom Domänverkets försorg undvek områden med privatägd mark.

Det årliga underhållet bestod i att fylla hål och ojämnheter samt plana vägbanan med hästdragen vägsladd. Broar och spänger underhölls också varje sommar. Även skogsbetande kor

och hästar höll efter sly och förhindrade därmed rotskott på cykelstigen.

Cykeln började bli intressant som nyttofordon på landsbygden redan omkring sekelskiftet 1900. Den blev snabbare var mans egendom på landsbygden än i tätorterna där man inte hade så långt till sin arbetsplats. På landsbygden var arbetarna till övervägande del säsong- eller tillfällighetsarbetare och de fick byta arbetsplats ofta. Avståndet till arbetsplatserna varierade och det fanns få reguljära kommunikationer.

På 1920-talet var cykeln dyr för gemene man men överkomlig i jämförelse med en motorcykel eller bil. En cykel kostade motsvarande fyra månaders lön för en lantarbetare. En kvinna i samma ställning måste arbeta i sex månader för en cykel. Avbetalningssystem hade införts på 1910-talet. För dem som bodde isolerat blev det möjligt att köpa cykel på postorder. Skogspriserna steg i början på 1900-talet och nybyggare i Norrland fick råd att köpa en cykel men det kanske innebar att han tvingades sälja en ko. En skogsarbetare i Västerbotten berättar att han köpte en cykel för 120 kr på 1930-talet. Det fanns också en marknad för begagnade cyklar med priser som var avsevärt mer överkomliga.

Ofta köptes första cykeln när landsvägen eller cykelstigen hade blivit byggd. Cykeln blev snabbt viktig och rent av en statuspryl. Varje hushåll försökte åtminstone skaffa en som familjemedlemmarna kunde dela. Det var en stor händelse i byn om någon köpt en cykel och alla ville komma och titta på dess utrustning. Det berättas att äldre människor hade svårt att lära sig cykla. Därför ledde de cykeln för att inte avslöja att de inte hade lärt sig cykla.

Cykelstigarernas transporter

Cykelstigarerna innebar att skogsarbetaren på ett relativt bekvämt sätt kunde ta sig till arbetsplatsen och ändå bo hemma hos familjen istället för att övernatta i skogskojor. Alla som arbetade med skogsarbete och timmerflottning kunde transportera sig snabbt till olika platser. Skogsarbetarna i Norrland arbetade ofta långt från hemmet. Att gå tog flera timmar i anspråk och det inkräktade på arbetstiden så att förtjänsten minskade. Med hjälp av cykeln minskade transporttiden så att det blev mer tid för skogsarbetet och därmed större förtjänst.

Cykelstigarerna i Norrland hör mycket samman med timmerflottningen. Med cykeln kunde man enkelt förflytta sig mellan de olika

arbetsinsatserna utmed älven. Vid skogsbrand gick släckningsarbetet snabbare och cykelstigarerna fungerade även som brandgator. Cykeln användes även när krontorparen skulle ta sig till tjärdalen och kolmilan.

En same (född 1914) som deltog i renskötelsen när han var ung berättade att cykelstigarerna var bra anlagda och det gick lätt att cykla på dem. Innan de fanns fick de vandra och bära alla sina tillhörigheter. Grovt räknat krävs det bara en femtedel så mycket energi att cykla en viss sträcka på plan mark i jämförelse med att gå samma sträcka.

Flera av dessa arbetsuppgifter utfördes i huvudsak av männen men även kvinnorna hade nytta av cykelstigarerna och flera arbeten utfördes av både män och kvinnor.

Bärplockning var ett exempel på ett sådant arbete. Cykeln kunde utnyttjas för sådana relativt lätta varutransporter. Småbrukare och torpare kunde använda cykeln för transporter av säckar, mjölkflaskor och mindre slaktdjur. Cykelstigarerna användes för att ta sig till ängslåttern.

Trots de stora avstånden höll man kontakt med grannarna och det underlättades när man kunde cykla. Kvinnorna umgicks tillsammans

med sin sticksömnad berättar en informant från Norsjö i Västerbotten. Kvinnorna kunde också åka ut till timmerkojorna där deras män vistades under skogsarbetet. Cykelstigarna användes vid jakt och för att transportera bytet av småvilt. Även tjuvjakten underlättades av cykelstigarna. Det gick bra att cykla på kvällen på grund av de ljusa sommarnätterna. Cykelstigarna gjorde det enklare att cykla till affären och transportera hem varorna. Det kunde vara flera mil till en tätort med affärer. Cykelstigarna användes även av veterinärerna och för sjuktransporter samt för att ta sig till sockenkyrkan eller bönhuset om söndagen. Föreningsmedlemmar kunde cykla till sina sammankomster.

Cyklern och cykelstigen användes också av utsocknes som olika sorters agenter, föredragshållare, fackföreningsfolk, säsong- och tillfällighetsarbetare. Även många yrkeskvinnor som barnmorskor, sjuksköterskor och lärare cyklade. Dagsfärder på 5–10 mil var inte ovanliga trots dåliga vägar. Gårdfarihandlare använde cykel för att frakta sig och sitt varusortiment. Ivar Lo-Johansson har i boken "Gårdfarihandlaren" berättat om sina år som nasare i Norrland på 1920-talet. Uppskattningsvis cyklade han 300 mil per år med en hemmagjord cykel samman-

satt av delar från olika cyklar.

Cyklern hade också betydelse för den skogsarbetare (född 1912) från Lövånger i Västerbotten som berättade att han fiskade på sommaren och körde runt i bygden och sålde fisken. Först med bil och sedan med cykel. Därefter åter med bil och slutligen med moped. Från en by i Vilhelmina berättas att handlaren köpte cykel åtta år innan byn fick landsväg. Han använde sin cykel för att frakta varor från Vilhelmina. Större delen av vägen bestod av en upptrampad gångstig.

En person från Norsjö i Västerbotten (född 1912) spelade på dansbanorna varje helg på 1930- och 1940-talen och använde ofta cykelstigarna. Han berättade att det kunde vara vådligt att cykla på dem för att de gick upp och ner i terrängen och de var rent av smalare än cyklern. Det kunde hända att man körde av stigen. Kanske ibland orsakat av en viss onykterhet hos cyklisten efter kvällens dansnöjen. Hans spelningar upphörde ungefär samtidigt som cykelstigarna förlorade sin allmänna transportbetydelse. För att nå nöjeslivet kunde cykelturen bli riktigt lång. En person (född 1911) som växte upp i Boliden i Västerbotten berättade att ungdomen cyklade varje år till cirkusen som uppträdde i



Cykelstig mellan Klemmetsnäs och Treskifte i Arvidsjaurs socken. På cykeln en flicka från kronotorpet Stensund. Foto: Ernst Manker, Nordiska museet 1938.

Skellefteå. Det var en landsvägsfärd på 16 mil per cykel.

Det blev en sport för ungdomen att cykla på cykelstigarna. En man berättade hur han bytte

drev och krans på sin Crescent för att öka farten. Det gick tyngre uppför men man vann i hastighet på plan mark. Mellan Klubbfors och Gråträsk var det 61 km och det cyklade han på

cirka två timmar med ballongdäck på grus och med en cykel utan växel vilket måste anses vara en mycket bra prestation. Andra sorters sportsliga cykelnöjen var att "pumpa cykel" berättar en kvinna från Malå (född 1915). Med detta menades att hon och en annan flicka placerade sig på varsin sida om en herrcykel och trampade under stången på var sin pedal.

Tre cykelexempel

Hur kommunikationerna fungerade för befolkningen i det inre av Norrland under olika tidevarv kan man se i byn Gallejaur där Länsstyrelsen i Norrbottens län och Norrbottens museum låtit utföra en etnologisk dokumentation. Byn ligger i skogslandet på länsgränsen mellan Norrbotten och Västerbotten med huvuddelen inom Arvidsjaurns socken och med en tredjedel inom Norsjö socken. Nybygget var utsynat 1801. I slutet av 1800-talet hade bosättningen utvecklats till en by på grund av ägoskiftet. 1960-64 byggdes en kraftstation som reglerade den närliggande sjön Gallejaur och stora delar av byns mark försattes under vatten.

Det är lätt att föreställa sig att Gallejaur förelandsvägens tillkomst var ett isolerat och slutet samhälle. Skogsbyn i detta väglösa land hade

ändå många kontakter med omvärlden. Det var årliga handelsresor till Skellefteå och Jörn och marknadsresor till Arvidsjaur. Värnplikten förde många män till Boden. Man hade kontakt med flera grannbyar. Innan byn fick telefonförbindelse sändes bud till telefonstationen. Byns invånare åkte till Arvidsjaur, Glommerträsk, Malå eller Norsjö för storhelgernas kyrkbesök. Under skoltiden lärde man känna grannbyarnas barn. För att ta sig till närmaste centralort som heter Dragnäs fanns flera leder att välja på. Man kunde vandra över berget. Sommartid kunde man ro över sjön eller utnyttja en kärrväg. Över myren fanns en mil lång spångad gångstig. Eftersom marken var rätt slät kunde man cykla till Dragnäs men år 1931 byggdes en cykelstig som gick över Gallejaurmyren. Redan 1952 byggdes en bilväg.

Boken "I skogslandet, En berättelsesvit mest över tider som svunnit" gavs ut i samband med Domänverkets hundraårsjubileum 1959. I ett kapitel berättas om torparen Gerda Jansson på Lövlunda som var född 1900. Hennes far anlade torpet beläget ett par mil från Arvidsjaur. Dottern blev kvar på torpet som ensamstående. Hon levde av arbetet i skogen, boskapsskötsel och ett litet åkerbruk. Författaren nämner att

hennes cykel och sparkstötting stod till hands borta i grindhålet. Båda var mycket viktiga för hennes transporter. Hon åkte ofta runt i bygden för att hjälpa människor som var sjuka eller behövde annat stöd. Hon följde med en kvinna som behövde specialistvård i Stockholm. Då vistades hon fjorton dagar i Stockholm och under den tiden saknade hon verkligen sin cykel för med den hade det varit lättare att ta sig fram i storstaden. Trafiken var hon inte rädd för. Det var mycket svårare att driva kor i myrmarken ansåg hon.

På 1920-talet, samtidigt som cykelstigarna började byggas för skogsbrukets räkning blev cykeln intressant för turismen i Norrland. Svenska Turistföreningen hade en artikel i årsboken från 1928 med titeln "På cykel från Luleå till Karesuando". Författaren Peder Björck berättar om cykelsemestern tillsammans med sin fru sommaren 1927. Turen tog fjorton dagar och resvägen löpte genom skiftande omgivningar från Haparandas jordbruksbygd genom skogstrakterna norr om Pajala till Karesuandos ödemyrar. Avstånden var stora men paret cyklade i lagom långa dagsetapper på 75 km. Författaren framhöll att det fanns gott om handelsbodas och andra provianteringsmöjligheter. Logi

kunde man få överallt om man inte hade alltför höga krav på bekvämlighet och det var lätt att finna en plats att tälta.

Cykelstigen som kulturminne och turistobjekt

Det har gått ungefär 60 år sedan cykelstigarna helt förlorade sin betydelse. De har lämnat få spår i terrängen och i det personliga minnet. Antingen har de byggts om till bilvägar eller har de vuxit igen. Kanske har de glömts bort för att de i viss mån alltid hade uppfattats som en del av det fattiga Norrland. Det är inte utan skäl att de kallades för "svältsnören". Betydelsen av dem försvann samtidigt som det moderna folkhemmet skapades i slutet på 1940-talet och början av 1950-talet. I det ingick ny och modern avverkningsteknik med motorsågar, kranar, traktorer och lastbilar som transporterade timret samt förbättrade arbetsvillkor. Det moderna skogsbruket behövde nybyggda och kraftigt dimensionerade vägar. Skogsarbetarna fick råd att köra egen bil till arbetet. Tillsammans med sin familj kunde de flytta in i enfamiljshus med moderna bekvämligheter som centralvärme, vatten och avlopp samt elektricitet.

Skogen har alltid spelat en avgörande roll för invånarnas liv i det område som numera omfat-



Resterna av en cykelstig på 2000-talet, strax utanför Överkalix. Foto: Norrbottens museum.

tas av Norrbottens och Västerbottens län. Skogen kan sägas vara områdets största kulturlandskap. Från de omfattande skogsavverkningarna på 1800- och 1900-talen finns mängder med lämningar av tjärdalar, kolmilor, skogshuggar och flottarkojor, flottningsanläggningar och cy-

kelstigar. Kulturminnesvården påpekar numera att cykelstigarna utgör ett viktigt kulturarv och riktade insatser måste göras för att bevara dem för framtiden. Många cykelstigar har vuxit igen och förstörts av det moderna skogsbrukets maskiner och genom markberedningar. Skogsbilvägar och skoterleder har ofta anlagts på cykelstigarna. Det sentida skogsbruket har inte tagit hänsyn till sina egna kulturminnen men en förändring mot det bättre har inletts. I dagens skogsbruk ska de cykelstigar som finns kvar skyddas.

Under hösten 2001 färdigställde Norrbottens museum en utställning i Jokkfall om skogsarbetarkulturen. Det var avslutningen på ett projekt som Jokkfalls intresseförening drivit under flera år. I skogarna runt Jokkfall finns flera mil cykelstigar som föreningen restaurerat i samarbete med Skogsstyrelsen. Skogsarbetarkojorna utmed cykelstigarna har också restaurerats. Skogsvårdsstyrelsen har lämnat bidrag till privata markägare för både natur- och kulturvård. Bland annat för restaurering av bevarade cykelstigar inom Arvidsjaur kommun.

Kulturinventeringar som genomförts i några norrländska kommuner har uppmärksammat cykelstigarna. I informationsfoldrar och på In-

ternet kan man finna uppgifter om återfunna spår efter cykelstigar. Utmed Gargån i Sorsele kommun kan man fortfarande cykla på fina leder i skogsarbetarnas spår berättar "Faktablad Spår till skogs". Flera av Sorseletraktens svält-snören är fortfarande i gott skick och "Sevärt i Västerbottens län och Vindelälvs kommunerna ekonomiska förening" skriver därför på sin hemsida att de unnar alla att ta en cykeltur och uppleva norrländsk natur och kultur.

Skriften "Skogligt kulturarv i Överkalix kommun" redovisar en kulturminnesinventering i Överkalix socken år 2005. Man fann cykelstigar med en längd på ca 9,2 km vilket är delsträckor efter sju stycken cykelstigar. Cykelstigarna skiljer sig från andra stigar i skogen genom den valliknande förhöjning bestående av jord som kommer från gropar utmed stigen. Groparna är 1-0,5 meter långa, 0,5-2 meter breda och 0,5-1,0 meter djupa.

Kultur och fornminnesinventering som utfördes i Lycksele kommun år 2006 inom projektet "Kulturarvet i skog och bygd" fann också rester av en cykelstig. Syftet med projektet var bland annat regeringens miljö- och kvalitetsmål om att utveckla en levande skogsmiljö. Det konstaterades att stigens framkomlighet krävde

åtgärder och att det vore lämpligt att sätta upp en informationsskylt om cykelstigen.

Kanske cykelstigen får en pånyttfödelse som begrepp i samband med nutida natur och rekreation. Exempelvis används termen i Nationalstadsparken Djurgården i Stockholm. Dessa cykelstigar är avsedda för en jämn och behaglig cykeltur. Numera finns en annan sorts cykling i skogsmark, nämligen mountainbike som inte är avsedd att vara behaglig utan är en krävande cykelsport. Företaget Skistar satsar på utförsåkning i Åre även på sommaren, fast med cykel. Åre Bike park ska bli ett eldorado för alla som vill åka mountainbike och cykel. Sommaren 2008 byggdes en ny cykelled från kabinbanans dalstation till toppen. Den invigdes hösten samma år.

Referenser

Arvidsson, Björn. Pedalkraft genom vildmarken, i cykelstigarnas land. *Bygd och Natur* 2004:3 sid 6-13.

Björck, Peder. På cykel från Luleå till Karesuando. *Svenska Turistföreningens Årsbok* 1928. Sid 230-239.

Dagens industri, 22 maj 2008.

Ekström, Gert. Älskade cykel. Stockholm 2001.

Ekström, Gert. Svenskarna och deras Velocipeder. Hudiksvall 1984.

Gradin, Eva. Gallejaur, Etnologisk dokumentation av Byn Gallejaur. Rapport – reviderad 2003. Länsstyrelsen i Norrbottens län och Norrbottens museum.

Hoppe, Gunnar, *Vägarna inom Norrbottens län*. Studier över den trafikgeografiska utvecklingen från 1500-talet till våra dagar. Uppsala 1945.

I Skogslandet, En berättelsesvit mest över tider som svunnit. Utgiven av Kungl. Domänstyrelsen i anledning av domänverkets 100-årsjubileum. Stockholm 1959.

Lassila, Mauno, *Vägarna inom Västerbottens län*. Kommunikationernas utveckling mot bakgrund av befolkning och näringsliv. Umeå 1972.

Kardell, Lars, *Svenskarna och skogen*. Del 2. Från baggböleri till naturvård. Jönköping 2004.

Rapport Bäcksjön. Projekt Skogens Kulturarv. Juni 2005. Skogsvårdsstyrelsen. <http://www.svo.se>.

Rosén, Gustav, Väg och bygd i Västerbotten. *Svenska Turistföreningens Årsbok*. 1937 sid 176-188.

Skogligt kulturarv i Överkalix kommun. Redovisning av inventeringen i Överkalix socken 2005.

Skogsvårdsstyrelsen. <http://www.svo.se>

Skogens kulturarv i övre Norrlands inland. Inventering 2006 Lycksele. Skogsstyrelsen och Västerbottens museum. <http://www.svo.se>

Svenska akademins ordbok. <http://www.saob.se>

Österman, Annika, När cykeln kom till byn. *Fataburen* 1967 sid 161-170.

Intervjuer

Bandinspelade intervjuer från Dialekt-, ortnamns, och folkminnesarkivet i Umeå BD 0120, BD 3607, BD 5855, KA 0478, KA 0863, KA 1026, KA 1064.



Gammal cykelstig som ny vandringsled. Överkalix. Foto: Sven-Donald Hedman © Norrbottens museum.

Cykelalfabet

Charlotte Hagström

Arkiv

För folklivsforskarna i början av förra seklet var cykeln det självklara transportmedlet när de skulle bedriva fältarbete och insamlingsverksamhet. Med skrivblock och termos i packväskan begav de sig ut på landsbygden för att dokumentera och rädda den försvinnande bondekulturen. En av dem var stipendiaten Hilding Andersson. I sin fältdagbok skriver han 8 juli 1939 om förberedelserna: "Cyklade jag till Skurup och inköpte en del skrivmaterial samt Generalstabens karta, Ystaddelen, där Ljunits härad är med". 10 juli: "Jag cyklar genom Ekarp, förbi Vidarps gård och kom till Willie by". 25 juli: "Cyklar till Trunnerup, där jag uppsökte en 85-årig kvinna". 1 augusti: "Därefter cyklade jag till Hunnestad, söder om Skårby". 4 augusti: "Grått och regnigt väder. Trött av

det myckna cyklandet". Utan cykeln skulle de svenska folkminnesarkiven idag ha varit betydligt mindre innehållsrika.

Beijing

Kina har 1,3 miljarder invånare. Cirka 14 miljoner av dem bor i Beijing och en stor del av dem cyklar. Visserligen har biltrafiken ökat drastiskt under senare år men cykeln är för många fortfarande det självklara fortskaffningsmedlet i denna stad. På en cykel kan man transportera det mesta och gör så också.

Cykel

Ordet är belagt i svenskan första gången 1891 då det förekom i *Sport. Tidning för alla grenar af sport & idrott*. Det stavades då cycle. På sidan 10 i nummer 2 berättas om Lunds bicycle-klubb, som



Åke Campbell vid sin cykel på fältforskning i Danmark 1924. Foto: Folkklivsarkivet, Lunds Universitet.

stiftats 7 april 1887: "Klubbmärket är en sköld framställande i relief en cycle, uppbyren af en örn, som styres av en bevingad genius". Ordet

velociped är något äldre än bicycle men båda användes parallellt innan slutligen cykel blev den vedertagna beteckningen. Detta märks i namnen på de många skånska cykelklubbar som bildades vid denna tid: Malmö Velocipedklubb (1886), Landskrona Velocipedklubb (1888), Ystad Bicycleklubb (1888) Kristianstad Bicycleklubb (1889), Eslöfs Velocipedklubb (1891).

Doping

Inte alla accepterar sina fysiska och psykiska begränsningar. Arsenik, eter, alkohol, epo, steroider, blodtransfusioner, testosteron – listan över prestationshöjande medel och metoder som använts inom cykelsporten är lång och bitvis förbluffande. Gränsen för vad som är tillåtet är inte alltid given. Nya preparat och kontrollmetoder leder till nya definitioner och gränsdragningar.

Emancipation

"Let me tell you what I think of bicycling. I think it has done more to emancipate women than anything else in the world. It gives women a feeling of freedom and self-reliance. I stand and rejoice every time I see a woman ride by on a wheel... the picture of free, untrammelled

womanhood”. Susan B Anthony, intervjuad i *New York World* 2 februari 1896.

Fåglum

Ort i Västergötland med en cykelklubb för vilken bröderna Erik, Gösta, Sture och Tomas Pettersson, Sveriges genom tiderna mest framgångsrika cykelfamilj, en tid körde. 1967 tilldelades bröderna Bragdguldet. Störst enskild framgång nådde Gösta som bland annat vann Giro d’Italia 1971, blev trea i Tour de France 1970 och världsmästare tre gånger. 1968 rankades han som världens bästa amatör cyclist.

Gotland

1) Populärt resmål sommartid för människor med cykel. 2) Smeknamn på Thomas Lökvist, svensk proffscyclist med stor potential. När detta skrivs i maj 2009 hade Lökvist cyklat med Giro d’Italias såväl vita ungdomströja som rosa ledartröja. Förutom Gösta Pettersson och Tommy Prim är han den ende svensk som cyklat i rosa.

Hors catégorie

Franska för ”utanför kategori”. När ett cykellopp eller en etapp innefattar en stigning upp för ett berg bedöms denna utifrån branthet och

längd och kategoriseras från 1 (svårast) till 4 (enklast). Extremt krävande sträckningar, där kategori 1 inte räcker till för att beskriva svårighetsgraden, faller utanför och betecknas alltså som *hors catégorie* eller *HC*.

Indoor cycling

Sport bestående av två grenar: *artistic cycling* (gymnatisk på cykel) och *cycle ball* (ett slags inomhusfotboll med cykel). Skapades av tysk-amerikanen Nicholas Edward Kaufmann i slutet av 1800-talet. Populärast är sporten i Tyskland men den ökar framförallt i Sydostasien. Officiella världsmästerskap i *cycle ball* har hållits sedan 1930, i *artistic cycling* sedan 1956 för män och 1970 för kvinnor.

Jaune

Det franska ordet för gul, färgen på ledartröjan i Tour de France. Viss osäkerhet råder om när tröjan, *le maillot jaune*, infördes men troligen var det 1919. Inte heller är det helt klart varför den blev just gul. En förklaring är att tidningen L’Auto, då organisatör för tävlingen, trycktes på gult papper. En annan är att det var den enda färg som fanns att få tag på med kort varsel eftersom den var så impopulär.

Den första förklaringen är den mest spridda. Eddie Merckx är den som kört flest dagar i gult: 96 stycken. Han är dessutom den ende cyklist som vunnit såväl den gula tröjan som den gröna (poängtröjan) och den prickiga (bergatröjan) i samma Tour de France. Hade den vita (ungdomströjan) funnits när detta skedde 1969 hade han vunnit den också.

Kadens

Annat ord för trampfrekvens, det vill säga tramptag per minut. Ligger kadensen på 90-100 varv i minuten blir cyklingen effektivast.

Lyse

Lykta, lyse, lampa, ljus. Den som cyklar i mörker syns inte även om många tycks tro att de gör det. Enligt lag måste en cykel som framförs i mörker ha tänd belysning både fram och bak samt reflexer. Den främre strålkastaren ska ge fast vitt eller gult ljus, den bakre fast rött ljus. Var femte kollision mellan motorfordon och cykel sker i mörker.

Mer om hur en cykel ska vara utrustad finns att läsa i Vägverkets författningssamling (VVFS) i den del som heter Vägverkets föreskrifter för cyklar, hästfordon och sparkstöt-

tingar (2003:21). Även ringklocka är ett måste, se 20 §.

Motion

Att cykla är ekonomiskt, att cykla är miljövänligt, att cykla är hälsosamt. För en person som är bosatt på Norra Fäladen i Lund och arbetar på Ericsson tar det 10 minuter och kostar 0,9 kr per resa att ta sig till arbetet med cykel. Om han eller hon istället kör till jobbet med en Volvo V70 tar det 9 minuter och kostar 9,25 per resa. Utslaget på ett år kostar pendlingen för cyklisten 381 kr, för bilföraren 4070 kr. Den senare bidrar dessutom med 234,2 kg koldioxid. Cy-





klisten förbränner 90 kcal per resa vilket omräknat till kalorier mätt i choklad under ett år motsvarar 7,07 kg.

Nav

Centrumpartiet i ett hjul och den del som sammanbinder hjulet med ramen. Inne i navet finns lager som gör att hjulet kan rotera medan ekarna, som är fästa i navet, stabiliserar det. Används också bildligt för att beskriva något som framstår som centralt, som det allt kretsar kring. För en del människor är själva cykeln livets nav.

Olycka

En plötslig punktering, en hund som springer

över vägen eller en bilist som glömmer att lämna företräde – en cykeltur kan få ett abrupt och oväntat slut. Enligt en rapport från Trafikskyddet skadas uppskattningsvis cirka 30 000 cyklister om året. I en del fall resulterar det i skeva hjul och skrubbsår, i andra får det betydligt allvarligare konsekvenser. För oss som i slutet av 1970-talet skippade sovmornar under jullovet för att se Trazan och Banarne på TV personifieras Olyckan av en bandagerad Ted Åström med ett cykelhjul runt halsen: ”Jag är olyckan, o-le-do-lyckan. Akta er för mig annars händer det – en grej!”

Pavé

Den slags kullersten som finns på gamla romerska vägar i till exempel i norra Frankrike och Flandern. En avsevärd del av endagsloppet Paris-Roubaix, känt som *L'enfer du Nord*, Helvetet i Norr, körs på pavébelagda vägar. Stötigt, ojämnt och, om det regnar, mycket halt är pavé inte något njutbart underlag.

Québec

Cykla kan man göra i Queensland, i Qionhai och i Qatar. I Québec firade nyligen den ideella organisationen Vélo Québec, som under



Stig Westlin från Cykelklubben Wano, Varberg, går omkull under varvloppet Baltiska rundan i Malmö 1948. Asfalten är våt och hal, vilket inte minst ställer höga krav på kurvtagning i hög fart. Publikens inklusive polis-konstapelns uppmärksamhet är riktad mot den olycklige. En pojke med funktionärsbindel står beredd med en kvast för att sopa gatan ren från grus från trottoaren. Vid sidan om honom gör sig en fotograf beredd, dock inte lika snabbt som vår egen fotograf från Malmö–Staffanstorps Cykelklubb. Såg han det komma? Foto: Malmö-Staffanstorp cykelklubb, Skånes Arkivförbund.

lång tid verkat för att stimulera ”the use of the bicycle, whether for tourism purposes or as a means of clean and active transportation, so as to improve the environment and the health and well-being of citizens”, 40-årsjubileum. På organisationens hemsida tipsar québecyklister om sina favoritrutter, säljs böcker som “Technical Handbook of Bikeway Design” och länkas till cykelklubbar. En av dem har det eleganta namnet Les Sentinelles de la Route.

Regnställ

Det finns inget dåligt väder, bara dåliga kläder. Med rätt utrustning och rätt klädsel går det att cykla var som helst och när som helst. Ett bra regnställ, företrädesvis ett som andas, är ett måste. En del föredrar regncape, vilket fungerar utmärkt i vissa sammanhang.

Solitary Cyclist

I novellen ”The Adventure of the Solitary Cyclist” av Sir Arthur Conan Doyle, ursprungligen publicerad i *The Strand Magazine* 1903, kontaktas Sherlock Holmes av miss Violet Smith, som varje helg cyklar mellan Chiltern Grange, där hon arbetar som musiklärare, och järnvägs-

stationen i Farnham. På den ödsligaste delen av vägen förföljs hon vid varje resa av en okänd man på cykel, som alltid håller ett avstånd av 200 yards, stannar när hon stannar och aldrig kommer närmare. Vem är han och vad är syftet med hans beteende? Fallet visar sig vara betydligt allvarligare än det först synes och upplösningen blir dramatisk.

Tomat

I en skrift utgiven 1906 av *Barrett’s Ironmongery Stores – Cycle Department* hävdas bestämt att en av de bästa metoderna att snabbt få ny energi är att äta en tomat: ”No matter how tired and exhausted the rider may feel, if only a small piece of tomato is eaten, it acts like magic, taking all the depressed feeling away and making one feel quite fresh”. Kladdigare att ha i fickan än energikakor men definitivt godare.

Utbildning

I 5–6 årsåldern bukar det vara dags för den första tvåhjulingen, som man vanligen lär sig bemästra ganska snabbt med hjälp av någon förälder som springer efter och håller i paket-hållaren. De flesta svenskar över 7 år förväntas

alltså kunna cykla, något som ter sig närmast självklart. Men långt ifrån alla kan. På olika håll i landet har det under senare år startats cykelutbildning för vuxna och det är framförallt invandrarkvinnor som anmäler sig. Att kunna cykla stärker självkänslan, underlättar vardagen och ger ökade möjligheter på arbetsmarknaden. Organiserad cykelutbildning är för övrigt inget nytt. Kring sekelskiftet 1900 fanns flera cykelskolor där blivande cyklister fick träna under överinseende av instruktörer.

Velodrom

Bancykling är ingen stor sport i Sverige. Faktum är att det inte finns en enda velodrom i hela landet. Den som vill se bancykling får därför bege sig till exempelvis Ballerup utanför Köpenhamn. I Danmark, liksom i bland annat Nederländerna och Australien, är sporten desto större.

Women on wheels

Förmodligen cyklar lika många kvinnor som män om man räknar in all form av cykling. Cykelsporten domineras dock fortfarande av män. Liksom inom de flesta andra sporter är det täv-

lingarna för män som får störst uppmärksamhet, de manliga proffsen som får mest betalt, männen som får flest sponsorer och som det oftast skrivs om på sportsidorna. Annan form av cykling än till och från jobbet tenderar därmed att framstå som en manlig angelägenhet och som ett område där kvinnor inte alltid upplever att de har en självklar plats. Inte förvånande finns det därför flera sammanslutningar enbart för cyklande kvinnor, som de stockholmsbase-*rade Bimbo-Bikers*, "ett nätverk för cykeltjejer". I USA finns en mängd sällskap och föreningar: researrangörerna *Woman Tours*, "The only all woman bike tour company in America", tidskriften *Girl Groove*, "The online magazine for chick cyclists with attitude", cykelklubbarna *Wombat*, *Woman's Mountain Bike and Tea Society*, "A network for women who share a passion for pedalling in the dirt", och *Cycling Sisters*, "Exercising our two-wheeled independence".

X-bike

Namnet på en motionscykel tillverkad i England. Enligt tillverkarna är den mycket bättre än de cyklar som vanligen används vid spinning, det vill säga kollektiv motionscykling inomhus med instruktör och musik.

Ylle

Polyester, lycra, elastan, neopren, coolmax, polyamid, spandex, polyuretan, gor-tex – materialen i moderna cykelkläder och de varumärken de saluförs under är många. Annat var det förr då ylle var det dominerande. Fortfarande finns det dock ylleplagg att köpa, vilket en del inte bara gör av nostalgiska skäl eller för att de vill ha en lika snygg tröja som Eddie Merckx hade då han körde för Molteni. Ett av de företag som saluför cykelylleplagg på internet hävdar att materialet överträffar det mesta: det är ”extremely breathable for evaporating sweat. Ride for hours and stay dry. Ride for days without washing.”

Z

Namnet på en av det svenska cykelföretaget Skeppshults modeller och den enda cykel som har belönats med utmärkelsen Utmärkt Svensk Form (1998). Finns i både dam- och herrmodell och har 28 växlar.

Årets kvinnliga landsvägcyklist

Denna utnämning gick 2007 till proffscyklisten Susanne Ljungskog. Hon har vunnit fem världscupssegrar, ett EM-guld och blivit världsmästa-

re två gånger, förutom att hon vunnit eller kommit på prispallen i mängder av andra tävlingar. Ljungskog har en vilopuls på 38 och en maxpuls på 196. 2009 cyklar hon för Team Skoda och var 2008 med i den svenska OS-truppen.

Ägare

Egentligen är det väldigt enkelt: den som köper, får eller vinner en cykel är ägare till den och



bestämmer vem som får använda den, när och hur. Ändå tycks många människor ha så svårt att förstå detta. År 2006 anmäldes över 66 000 cykelstöldar i Sverige enligt Brottsförebyggande rådet. Visserligen är det en minskning med 44 procent på tio år men det innebär ändå att 66 000 cykellägare har blivit av med sin egen. Dessutom är den dolda brottsligheten mycket stor och långt ifrån alla stöldar anmäls. Ännu färre klaras upp.

Öresund

Cyklingen är utbredd både i Danmark och i Sverige. Den som vill cykla på bägge sidor av Öresund med samma cykel kan ta den med på tåget förutsatt att cykeln har egen biljett. Går resan däremot mellan Helsingborg och Helsingør åker cykeln gratis med färjan. Att cyklister bosatta i Skåne beger sig till Danmark för att cykla är ingen nyhet. I tidningen *Sport* från 1891 rapporteras om hur representanter för

skånska cykelklubbar detta år deltog i Dansk Bicycleclubs årsfest som samlade över 200 personer. Såväl cykling som middag stod på programmet. ”Ingen olyckshändelse inträffade. En cyclist kom visserligen på bortvägen i kollision med den oundvikliga ångspårvagnen, men blef oskadad. Bicyclen ramponerades, men spårvagnen höll.”

Källor

Uppgifterna är hämtade främst från olika webbsidor, ofta flera olika för varje bokstav. I vissa fall har en sökning gjorts på personnamn liksom på diverse cykel- och cykeltillbehörsfabrikanter, i andra genom att kombinera ord som till exempel ”cycle” och ”Québec”. Även webbsidor från bland annat Skånetrafiken och Vägverket har använts liksom svenska och engelska Wikipedia. På Lunds kommuns hemsida finns en Pendlometer som använts för att räkna fram uppgifterna under bokstaven M.

Landsvägarnas och velodromernas sport

Mats Hellspong

Cykelnas genombrott som fortskaffningsmedel skedde i slutet av 1800-talet. Då förvandlades "velocipeden", ungefär "snabbtramparen", under några decennier först till "bicykeln" eller "tvåhjulingen" och sedan till "cykeln" kort och gott. Ganska omgående uppstod en cykelsport, inte minst påhejad av tidens cykelfabrikanter. Den omfattade från första början såväl bancykeltävlingar som landsvägslopp. Redan vid de första moderna olympiska spelen, de i Aten 1896, var cykelsporten en smula oväntat med på programmet.

Redan på 1890-talet byggdes velodromer, anläggningar med doserade kurvor för bancykellopp, på flera ställen i Sverige. Mest känd var cykelbanan på Idrottsparken i Stockholm, invigd 1896. Men denna anläggning revs redan 1910 för byggandet av arkitekten Torben Gruts

stadionborg till 1912 års olympiska spel. 1923 fick dock Stockholm en anslående och elegant velodrom i Hornsberg på Kungsholmen. Den hade en hästskoformad läktare på tre av de fyra sidorna, varvet mätte 333 meter och banan bars upp av järn- och betongpelare. Denna velodrom var ritad i ett slags klassicistisk paviljongstil med två orientinspirerade lökkupolsprydd torn. Men redan 1931 revs detta cykelstadion och lämnade plats för Kristinebergs idrottsplats. Därefter har Sverige inte haft någon riktig velodrom och följaktligen inte heller någon bancykelsport av kontinental typ. Man behöver dock bara bege sig till Köpenhamn för att få uppleva den speciella stämningen kring denna sport.

I slutet av 1800-talet hade Frankrike blivit centrum för den internationella cykelsporten. Där har sporten också behållit massornas

gunst in i våra dagar. Ernest Hemingway, alltid intresserad av sensationsinriktad sport, ger i sina underhållande (om än ibland lögnaktiga) memoarer "A Movable Feast" (En fest för livet) impressionistiska och suggestiva inblickar i 1920-talets bancykelsport i Paris:

Det fanns så många slags tävlingar. Sprinterloppen i heat eller i paråkning, där de två cyklisterna brukade balansera en lång stund på sina cyklar för att få den andre att ta ledningen, och sen det långsamma cirklandet och den slutliga störtstyckningen in i den rena fartens hetsjakt. Det fanns lagtävlingarna på två timmar, med en serie sprinterlopp i heaten som extra utfyllnad, de rena hastighetsåkningarna då en enda man körde en timme i full fart, de fruktansvärt farliga och vackra loppen på hundra kilometer i Stade Buffalos stora gryta av trä, som mätte femhundra meter, utomhusbanan i Montrouge där de åkte bakom stora motorcyklar, Linart, den store belgiske championen som kallades siouxen på grund av sin profil och som böjde ner huvudet för att suga upp cherry brandy genom ett gummirör kopplat till en värmeflaska innanför tävlingströjan, när han behövde det mot slutet, då han ökade den vanvettiga farten, och de franska mästerskapstävlingarna bakom stora

motorcyklar på den sexhundra sextio meter långa cementbanan i Parc du Prince nära Auteuil, den otäckaste banan av alla, där vi såg den berömda cyklisten Ganay falla och hörde hans skalle krossas under störlhjälmens som man knackar sönder ett hårdkokt ägg mot en sten för att skala det på en picknick.

Cyklisterna i Parc du Prince, som åkte bakom stora motorcyklar, var så kallade stayeråkare, en under 1920-talet oerhört populär form av bancykling. Varje cyklist hade en egen pacemaker, en motorcyklist som åkte i upprätt ställning för att ge sin cyklist bästa möjliga vindfång. Luftströmmarna spelar ju som bekant en stor roll i all cykelsport. Det är mycket lättare för en cyklist att "ligga på rulle", det vill säga ta skydd i vinddraget från en framförvarande. Får man då hjälp med både farthållning och vindfång av motorcyklister kan man hålla mycket högre hastighet, upp till kanske 80 km i timmen. Det är oerhört svårt för en bakomliggande cyklist att passera en stayeråkare, eftersom luftvirvlarna ett tiotal meter bakom ett ekipage blir mycket känbara. Spänningen för publiken i ett stayerlopp ligger i om en åkare med hjälp av sin pacemaker kan ta sig förbi en konkurrent eller inte.



Vid den beryktade Slimmingebackens början, strax utanför Skurup. Det är under SM-veckan i Ystad 1951. Endast några få cyklister har kraft nog att uppmärksamma kameran. Här har många cykellopp avgjorts. Foto: Malmö-Staffänstorp cykelklubb, Skånes Arkivförbund.

Härtill används en rad olika taktiska knep. De upprepade attackerna gör denna typ av banlopp mer omväxlande och spännande än alla andra. De kräver också ett högt uppdrivet samarbete mellan motorförare och cyklist. Stayertävlingarna drog enorma publikmassor. Den av Hemingway nämnde belgiske stayeråkaren Linart

var sin tids bäst betalde proffscyklist.

Hemingway nämnde ovan hur sprintercyklister balanserade sina cyklar på stället för att slippa ta ledningen. Det är ett uttryck för att den bästa positionen i cykel är att inte leda, då har man alla möjligheter att i spurten gå fram till seger. Enda sättet för en ledande åkare att

vinna är nog att börja en kraftödande långspurt ett varv före mål, ungefär som en spurtsvag långdistanslöpare i friidrott måste göra. Sprinterlopp på cykel inomhus börjar därför ofta med en balansduell, där den som inte lyckas behålla balansen på stället tvingas sätta i gång att cykla och då måste inta den oönskade ledarpositionen. Exempel finns ur cykelhistorien på sprinterlopp som till slut avbrutits av tävlingsledningen, sedan cyklisterna stått vid starten och balanserat i en halv timme.

Cykelsporten kunde som Hemingwaycitatet visar vara en mycket farlig sport. Det är den väl på sätt och vis ännu i dag. Ofta ger kullkörningar mest skrubbsår, men värre olyckor kan inträffa. Under SM-veckan i Uppsala i juni 2007 skadades Veronica Andréasson allvarligt vid en kollision med en bil före tävlingsstarten. 1953 omkom Allan Carlsson, en av den tidens allra bästa svenska cyklister, efter en kollision med en lastbil under Nordiska mästerskapen i Oslo. Det är trångt mellan medcyklister och följebilar i de hetsiga landsvägsloppen och åkarna måste bestämma sig blixtnabbt för att byta position. De enorma fysiska ansträngningar som långa cykellopp kräver lockar också till att använda sig av otillåtna hjälpmedel. Cykelsporten har

varit hårt drabbad av dopning under senare decennier. Så hårt att dess gamla position som olympisk sport på senare tid har börjat starkt ifrågasättas.

I Sverige är det landsvägslopp som gäller. Genombrottet skedde redan 1892, när Stockholms Velocipedförening arrangerade ett lopp över 30 mil, "Mälaren runt". Inspirationen kom från de långa landsvägsloppen i Frankrike. Publikintresset var stort, både vid start och mål och i de städer som passerades runt Mälaren. Tävlingen gick snabbare än man kunna drömma om. Man hade avtalat med olika personer runt om Mälaren att vid vissa tider öppna de grindar, som intressant nog ännu fanns här och där över landets riksvägar vid denna tid. Men det var nätt och jämnt att grindvakterna trätt i verksamhet förrän cyklisterna kom i högsta fart. Vid Eksåg mellan Strängnäs och Eskilstuna hann grinden aldrig öppnas och tätåkarna körde rakt in i den. Eftersom man körde utan bromsar på cyklarna var det också omöjligt att tvärbromsa vid plötsliga hinder.

Mälaren runt 1892 blev en stor succé och vinnaren, den senare berömde vintermålaren Gustaf Fjaestad, blev riksbekant. Tävlingen har upprepats under en stor del av 1900-talet, ibland

under vidriga yttre förhållanden med skyfall och leriga vägar, vilket lett till att de flesta startande tvingats bryta. Tiderna har naturligtvis blivit allt bättre, dels genom starkt förbättrade vägar, dels genom förfinade cyklar med allt fler växlar.

Mälaren runt blev också den bana som valdes för 1912 års olympiska landsvägslupp på cykel. Man startade i intervaller, med två minuters mellanrum. Sydafrikanen Lewis, som startade som nr 2, gick snart upp i täten och behöll den loppet igenom. Denna startordning, s.k. tempolopp, var i Sverige den vanligaste formen för långlopp på cykel fram till 1930-talet. Senare har dock kontinentens cykellopp med gemensam start blivit det vanliga även i Sverige. Man kan jämföra cykel och skidåkning på denna punkt. I Norden och även internationellt har långlopp på skidor alltid genomförts som tempolopp, med få undantag (främst Vasaloppet). Spänningen för åskådarna har legat i att följa åkarnas mellantider, särskilt växlande och dramatiskt på den långa femmilen. I cykel har dock tempoloppen inte haft mycket spänning att erbjuda publiken. Där är den gemensamma starten och löparnas kamp om att bryta sig loss ur klungan, särskilt i besvärliga bergsstigningar, mycket mer underhållande. Under senare år har

det kontinentala modet med masstart även påverkat skidsporten med gemensam start i långa lopp vid VM och OS. Men medan ett cykellopp alltid erbjuder möjligheter för åkare att gå loss och skaffa sig ordentliga försprång, verkar detta vara mycket svårare i skidåkning. Ett masslopp på skidor över 50 kilometer blir gärna en sömning historia i 49 av dessa.

Den svenska cykelsporten har skapat några riksbekanta idoler. "Svängis" Johansson, Fåglum-bröderna och 1976 års olympiske vinnare Bernt Johansson är väl de största namnen. Men cykelsporten har aldrig haft den breda förankring i Sverige, som den sedan mycket länge haft i södra Europa. Tour de France och Giro d'Italia är långa etapplopp, där landets olika regioner utnyttjas på ett nästan symboliskt sätt. Cyklisterna passerar storstäder och småstäder, stretar fram över slättlandskap och genom floddalar, in bland vinodlingarna och uppför de branta alpvägarna. Hela eller i varje fall en representativ del av riket ligger för deras fötter. Nationen lever engagerat med. Det är inte lätt att arrangera liknande nationella lopp i det avlånga och i stora delar folkfattiga Sverige. Men Stockholms-Tidningen gjorde ett på sin tid mycket uppskattat försök på



A-klassen tävlar i Söderslättsloppet 1948. Foto: Malmö–Staffantorps cykelklubb, Skånes Arkivförbund.

1950-talet med "Sverige-loppet" från Haparanda till Ystad, dock inte för tävlingscyklister utan för duktiga allroundidrottsmän eller före detta elitidrottsmän på vanliga standardcyklar, som löparen Arne Andersson och boxaren

Olle Tandberg. Men mest älskad av publiken blev den skäggige Gustaf Håkansson, "Stålfarfar", som inte fick starta för sin höga ålder men utom tävling åkte hela loppet premiäråret 1951.

Levande sadlar

Susanne Ewert



Bathyrāja (rocka)



Grus grus (trana)



Ko, SRB (svensk röd vit boskap)



Extra terrestrial (utomjording)

Cykelhjälm på!

Föräldraskap, kompisar och magkänslor

Markus Idvall

Lagen om användning av cykelhjälm för alla under 15 år trädde i kraft den 1 januari 2005. Det var kulmen på en utveckling över drygt två decennier med olika åtgärder för att på frivillig basis öka användningen av hjälm bland inte bara cyklande barn och ungdomar utan också vuxna. Cykelhjälskampanjer hade genomförts över hela landet och cykelhjälsgrupper hade startats. Information om cykelhjälsanvändning hade spridits via tv, radio, biografier, affischering på stan, konferenser och hemsidor. Skolor och arbetsplatser hade varit ett givet mål för cykelhjälsivrarna. Belöningsystem hade lockat skolbarn att cykla med hjälm till skolan. "Kontrakt" hade skrivits med vuxna arbetstagare om att använda hjälm under cykelturen till arbetet (Nolén & Lindqvist 2003:54–75).

De olika åtgärderna bidrog först till en kraftig ökning för användningen av cykelhjälm inom alla kategorier: barn, ungdomar, vuxna. Men i slutet av 1990-talet började utvecklingen stagnera. De återkommande observationer som ordnades på olika platser i landet klarade att den totala cykelhjälsanvändningen för alla kategorier av cyklister höll på att stabiliseras någonstans mellan 15 och 20 procent (Nolén 2002; Thulin 2008). Samtidigt visade erfarenheter från andra länder – Australien, Nya Zeeland, Kanada och USA – att det mest effektiva sättet att öka hjäلمانvändningen var en kombination av frivillighet – läs: information – och lagstiftning (Nolén & Lindqvist 2003:52f.).

Den nya lagen sågs därför som en nödvändig åtgärd för att ingjuta ny kraft i cykelhjälsrö-

relsen bland barn och ungdomar särskilt, men också bland vuxna. Lagstiftarna hade visserligen bestämt sig för att den övre åldersgränsen skulle vara 15 år. Samtidigt uttalade sig Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö i samband med att lagen tillkännagavs i december 2004 om att hans förhoppning var att hjälmlagen snart skulle utvidgas till att gälla alla åldersgrupper i samhället (Vägverket Pressmeddelande 2004-12-14). Myndigheten markerade på så vis att målet var en allmän cykelhjälmslag.

Den föreskrivna cykelhjälmen har inte varit något neutralt ting vare sig före eller efter att den infördes i den allmänna trafikförordningen. Den har tvärtom en osedvanlig förmåga att sätta fingret på våra uppfattningar om livserfarenhet och mognad (och motsatserna, det vill säga bristande livserfarenhet och omognad). Den föreskrivna cykelhjälmen har rent av förvandlats till ett av våra primära redskap för att dela in grupper och individer utifrån deras förmåga eller oförmåga att inta en sorts vuxen och ansvarsfull hållning i det offentliga (trafik)rummet. Här ska jag undersöka några aspekter av hur denna kulturella myndighet är grundad och hur den också kan utmanas i bestämda situationer.

Det strategiska föräldraskapet: ansvar och frihet

Son utan cykelhjelm – mamman fick böter

En kvinna från Växjö har dömts till böter för att hon inte haft cykelhjelm på sin tvååriga son. Och det är första gången som någon i Kronoberg döms för brott mot den nya cykelhjälmslagen.

Det var i augusti förra året som kvinnan var ute och cyklade med sonen i en barnstol där bak, och eftersom sonen inte hade hjälm stoppades kvinnan av polisen.

Enligt den nya lagen måste alla under 15 år ha hjälm när de cyklar eller blir skjutsade på cykel.

Kvinnan har erkänt och Växjö tingsrätt dömd henne till 300 kronor i böter. (Sveriges Radio 2007-02-07)

Cykelhjelmsanvändningen har ökat kraftigt bland de yngre barnen sedan lagen började gälla den 1 januari 2005 (Thulin 2008:3). Samtidigt har svensk polis klagat över att den nya lagen är uddlös eftersom brott mot den för det mesta inte leder till någon påföljd. De barn och ungdomar som observeras utan hjälm är ju inte straffmyndiga och kan därför inte dömas till de böter som lagen föreskriver. De enda cyklister som kan komma i fråga för böter är de vuxna

cyklister som råkar skjutsa ett barn utan hjälm, men de är uppenbarligen en sällsynt kategori bland trafikanterna (i Sveriges Radio 2005-06-26). Det var följaktligen en närmast exceptionell händelse då en cyklande kvinna från Växjö i augusti 2006 stoppades av polisen för att hon skjutsade en tvåårig pojke som visserligen satt i cykelbarnstol, men som saknade cykelhjälm.

När medierna rapporterade om denna vardagliga fast exceptionella händelse valde man att karakterisera cykelhjälmförbrytaren som en kvinna som hade skjutsat sin son. Man följde på så vis samma neutrala språkbruk som lagen och dom-

stolen antagligen tillämpade i detta fall. Men i den rubrik som skulle locka läsare tog man fasta på ett annat ord: mamman. Denna rubricering stämde sannolikt bättre överens med hur gemene man såg på händelsen, detta lagbrott. Kvinnan som dömdes var i allmänhetens ögon först och främst en mamma. Frågan var förstås



om hon var en försumlig och ansvarslös mamma. Eller om hon var en stressad och glömsk mamma.

Att lagen om cykelhjälm användning interpellar den heterogena grupp i samhället som utgörs av småbarns- och tonårsföräldrar, snarare än av "neutrala" cyklister, framgår inte minst av den debatt om cykelhjälms

vara eller icke-vara, som förs på nätet mellan lagens företrädare och motståndare. En kvinnlig bloggare och vän av cykelhjälm, som skrev om frågan i december 2006, uttrycker sig på följande sätt.

Vore jag förälder till ett omyndigt barn skulle jag klistra fast hjälmen på huvudet. Nej, så drastisk skulle jag inte vara men en lag som gäller barn under 15 år måste givetvis vara föräldrarnas ansvar att se till att den efterlevs. Att baxa över ansvaret på barnet är helt fel (Blogg 2006-12-18).

Utifrån den brittiske sociologen Nikolas Roses (1999) teorier om de nya former av styrning (governing) som präglar de västerländska samhällena med dessas framskridna eller radikala liberalism (advanced liberalism), kan den föreskrivna cykelhjälmen tolkas som en statlig intervention riktad mot familjer med barn och ungdomar och avsedd för att producera ideal om det strategiska och ansvarsfulla men likväl frivilliga föräldraskap som ska genomsyra hela samhället. Lagen med dess straffsanktion fungerar härigenom som en teknologi för ansvariggörande (responsibilization) och frihetsskapande (autonomization), som låter småbarns- och tonårsföräldrar själva tilldela sig ansvaret för att barn och ungdomar verkligen använder cykelhjälm (Rose 1999:153ff.). Barn utan cykelhjälm på huvudet blir i detta avseende en tydlig vattendelare för hur det egna föräldraskapet utövas. Som vuxen stoppar man inte gärna främmande barn på gatan och ser till att alla har hjälm på huvudet. Däremot är man noga med att påminna de egna barnen om att de har hjälm på sig.

Ibland kan denna lagstadgade omsorg också spilla över på de barn som är kamrater till de egna barnen. När barnen har lekt inne länge och stormar ut för att cykla blir det de vuxnas

ansvar att inget av barnen, inklusive de andras barn som är på besök, glömmer att ta på sig hjälm. Man fungerar som en sorts biträdande förälder för dessa barn, man förväntas vara vuxen och förständig helt enkelt.

Denna ansvarsfulla attityd hade blivit outhärdlig om det inte också hade funnits frihet i föräldraskapet. Friheten yttrar sig på flera sätt. De flesta föräldrar tycks inte använda cykelhjälm själva och bejakar därmed en sorts frivillighet i förhållande till myndigheternas rekommendation om att det egna hjälmbruket kan fungera som förebild för barnens hjälmbruk. Friheten i hur föräldraskapet utövas gör sig ännu mer påmint när barnen blir äldre och deras självständighet ökar. Nu förvandlas cykelhjälmen till någonting som barnen mer och mer får rå över själva och som föräldrar väljer eller väljer bort att ha förhandlingar om.

Motstånd och taktik i kompiskonstellationer

”Bara var tredje skolbarn använder cykelhjälm”, löd en rubrik i Dagens Nyheter nära två år efter lagens införande. En undersökning visade att cykelhjälmsbruket hade fördubblats sedan den nya lagen infördes 2005, men att bara var tredje barn i årskurs 5 till 8 använde cykelhjälm. Det

var de yngre barnen som stod för cykelhjälm-användningens ökning, medan de äldre barnen, som var elva år eller mer, fortfarande var en i hög grad oskyddad grupp. I artikeln uttalade sig en forskare i folkhälso- och vårdvetenskap om hur man kunde tolka dessa mönster. Forskarens uppfattning var att användningen av cykelhjälm bland barnen hängde på hur föräldrarna hanterade detta. Förklaringen till det begränsade hjälmbruket bland de äldre barnen hade sin utgångspunkt i att föräldrarna själva inte använde hjälm och att de inte heller påminde sina barn att använda hjälm. Om



man skulle vända denna negativa utveckling skulle det bli fråga om att "ändra attityd både hos föräldrar och barn", vilket forskaren såg som fullt möjligt och angav ett eget exempel på hur ett arbete med information om cykelhjälm vände utvecklingen i positiv riktning i en viss svensk kommun (Dagens Nyheter 2006-11-30).

Men är det verkligen realistiskt att tro att man kan påverka de äldre barnens hjälmbetende i en bestämd riktning utifrån en modell som prioriterar föräldrarna som förebild? Jag är inte säker på det, utan skulle hellre vilja rikta fokus mot de äldre barnens vad jag kallar taktiska kompiskonstellationer, vilka torde vara dessa

barns huvudsakliga sociala kontext utanför hemmet. Vilken roll spelar hjälmen i dessa dynamiska och oförutsägbara kompiskonstellationer? Vad för slags symboliska värden har hjälmen i dessa skiftande sammanhang när de äldre barnen på taktisk grundval kalky-

lerar och agerar utifrån sina specifika kompiskonstellationer och tillhörande situationer (de Certeau 1984:xviii–xix, 34–39)?

Ses cykelhjälm som cool eller töntig, kunde vara en första fråga att ställa. Cykelhjälm som associeras med tävling, fart och ungdomlighet blir lätt coola oavsett situation. Töntiga

är däremot de hjälmar som uppfattas som stora, tunga, och iögonfallande. Då är cykelhjälmen inte bara opraktisk, utan på något sätt alltför förståndig eller komprometterande tråkig och vuxen. Då är den oförenlig med den look eller den personlighet som man eftersträvar.

Vi vuxna borde egentligen förstå de äldre barnens dilemma bättre. Även vi ägnar nämligen vår tid åt att klassa cykelhjälmen som antingen cool eller töntig. Sedan hjälmlagens införande och generaldirektörens samtidiga yttrande om att lagen snart borde utvidgas till alla åldersgrupper, har frågan om huruvida cykelhjälmar verkligen går att förena med ett snyggt yttre ofta varit på tapeten. Kan man över huvud taget ha en cykelhjälm på huvudet utan att bli svettig och rufsigt i håret? Precis som för barn och ungdomar kan hjälmens vuxenkonnotationer växla från situation till situation. När medelålders män som jag själv ligger över en tävlingscykel i höga hastigheter ute på landsväg, tycker vi nog för det mesta att hjälmen är både cool och passande. När vi raka i ryggen cyklar för att handla i kvartersbutiken på vår omoderna och oväxlade herrcykel med breda däck, känner vi däremot instinktivt att cykelhjälmen är både opraktisk och genant synlig (jfr Ingmars-

son i detta nummer av ETN).

Cykelhjämlagens genuina motståndare, vars svavelosande kritik man bland annat kan läsa på nätet, väljer ofta att framhäva hur töntig en cykelhjälm är när vuxna människor använder en sådan. Man trycker inte minst på hjälmens överbeskyddande och ängsliga karaktär,



och på hur skrattretande osannolikt det är att man som cyklist faktiskt råkar ut för en allvarlig olycka, särskilt med dödlig utgång. Vidare pekar man på det folkhälsoproblem som, har det uppdragats i andra länder, finns med obligatorisk cykelhjälm när lagen får som följd att allt färre väljer att cykla och därmed riskerar att bli överviktiga (Dellensten u.å.).

På frihjul i fantasins värld

I barnbokslitteraturen har cykelhjälmen gjort sitt intåg på 2000-talet. I Paulette Bourgeois och Brenda Clarks *Franklin lär sig cykla*, som kom ut på svenska 2003, lär sig sköldpaddspojken Franklin cykla med hjälm på huvudet. Han känner sig ”vinglig och väldigt osäker” då han cyklar på sin tvåhjulning med stödhjul i början av boken. När han gör ett tappert försök utan stödhjul ramlar han snabbt omkull. Han är på väg att ge upp, men blir plötsligt finurlig. Han lägger ut kuddar på stigen och tränar på nytt utan stödhjul. Han trillar många gånger, men eftersom han faller mjukt ger han inte upp utan lär sig till sist att cykla. I Eva Erikssons *Malla cyklar* från 2003 har grisflickan Malla precis lärt sig att cykla, men snart visar det sig att hon inte riktigt behärskar allt än. När hon är ute och

cyklar med sin mormor, som till skillnad från sitt barnbarn saknar hjälm på huvudet, krockar Malla först med en skylt och därefter med en gående körskolelärare. Malla får veta av denna vänliga men lite originella person, som är en hund, att man måste se bort från det eller den som man möter för att undvika krock. Malla lär sig snabbt och i slutet av boken är det mormor, inte Malla, som krockar med skylten, fast bara lätt och utan att falla i marken. I *Mirakelpojken* av Ulf Stark och Markus Majaluoma från 2006 glömmer inte huvudpersonen Ulf, som är fem år, hjälmen när han ger sig ut på en egen cykeltur. Bokens röda tråd är att Ulf tror att han hela tiden följer sin pappas förmaningar i olika avseenden, men att konsekvensen av detta blir att saker och ting inte utfaller så väl. Ulf cyklar vilse och blir mot slutet hämtad av sin pappa hemma hos ett äldre par som har tagit hand om honom. Men dessförinnan har Ulf imponerat på de stora pojkarna, som också har cykelhjälm, genom att cykla fasligt fort och dessutom fräsa förbi ett cykellopp med vuxna tävlingscyklister (med hjälm) inne i staden.

Alla små bär dock inte cykelhjälm i 2000-talets barnböcker. Till dessa hjälmlösa minderåriga hör Kalle, en liten apa, i den danske förfat-

taren Jörgen Stamps *Kalles nya cykel* från 2005, som kom ut på svenska samma år. Kalles kompis Giraff, som också saknar hjälm, ber att få pröva cykeln. Kalle säger först nej, men tycker snart att "det är tråkigt att cykla ensam". Han låter Giraff testa cykeln och i slutet av boken lär kompiserna honom att cykla på ett hjul och "en massa [andra] bra cykeltricks". Inte heller i Carin Wirséns och Maria Jönssons korta berättelse *Elsa och Ernst* från 2003 bär de två barnen hjälm under cykelturen till sin mormor.

Brotten mot cykelhjälmslagen ter sig ännu grövre om man går till ett par klassiska barn- och cykelskildringar från 1960- och 70-talen. I Astrid Lindgrens och Ilon Wiklands *Visst kan Lotta cykla* från 1971, men som kom i ny upplaga 2006, bestämmer sig Lotta, som saknar både hjälm och en egen cykel, att på sin femårsdag "knycka" tant Bergs stora cykel medan den snälla tanten slumrar i sin fätölj. Ute på gatan visar det sig dock att cykeln är svårmanövrerad för en liten flicka som ännu aldrig har cyklat annat än på sin trehjuling.

'Hjälp', skrek Lotta, 'hjälp!'

Men cykeln bara rasade vidare. Ända ner till backens slut för den, och där brakade den rakt in



Lotta Hagström, en sommardag på 1960-talet, utan hjälm men med gula byxor som matchar cykelns färg. Foto: Privat.

i häcken framför tant Bergs hus, och över häcken flög stackars Lotta och landade med huvudet före i en av tant Bergs rosenbuskar. Då hävde Lotta upp ett tjut så förskräckligt att tant Berg riktigt hoppade till inne hos sig, och hon stack förskrämd ut huvudet genom sitt fönster.

'Vad i alla min dar', sa hon.

'Vad är det du gör, Lotta?'

'Cyklar', skrek Lotta. 'Och på min födelsedag

till på köpet', skrek hon, jo, för hon tyckte det var hemskt att behöva stå på huvet i busken just på sin födelsedag.

'Kära hjärtans', sa tant Berg, 'var gör det ont som värst?'

Då blev Lotta tyst och kände efter var det gjorde ont som värst.

'Överallt', sa hon buttert. 'I pannan', sa hon och kände efter. Och där hade hon en stor bula.

Hon tog sats och skulle just börja tjuta för det, när hon fick syn på nånting ännu värre. Det rann blod från en reva på benet också. 'Blod', skrek Lotta så att det hördes över hela Bråkmakargatan. 'Det är blod på min födelsedag!'

Och hon skrek och skrek och skrek, både för blodet och för bulan i pannan och så lite grann för att hon hade knyckt cykeln, vad skulle tant Berg säga om det, började hon undra. (Lindgren & Wikland 1971:20f.)

Den lilla apan Nicke Nyfiken råkar också illa ut när han utan hjälm far runt och trixar med sin nya cykel i H.A. Reys *Nicke Nyfiken får en cykel*, utgiven första gången 1966, men som sedan kommit i flera nya upplagor, senast 1989. Nicke har bland annat cyklat på sitt bakhjul då han plötsligt ”gjorde [...] en förfärlig kullerbytta”.

Cykeln hade kört på en sten, och Nicke trillade på huvudet. Han slog sig inte så värst mycket, det var väl tur? Men cykeln var trasig. (Rey 1966:22f.)

Både Lotta och Nicke verkar nästan osårbara. De klarar sig från allvarliga skador och bestående men trots att de landar på huvudet eller gör hemska kullerbyttor. Att uppsöka ett sjukhus är det inte tal om. Dessa hårdhudade barnbokshjältar på cykel skiljer sig markant från Pål i Birgit Lönnns *Pål lär sej cykla*, en läsebok för lite äldre barn från 1999 och med teckningar av Erika Eklund. Pål får åka till sjukhuset med sin mamma efter en cykelvurpa och blir sydd vid hårfästet av en doktor. Traumat inträffar först i slutet av boken och först efter att Pål för en gångs skull glömmer att sätta på sig hjälmen när han ska ut och cykla.

Som en projektil fortsatte han nerför en brant sluttning mot stora vägen. Pål satt på cykeln och balanserade för allt vad tygen höll. Han höll andan. Cykeln skuttade allt snabbare med honom. Som tur var fanns det ett dike före vägen. Där stöp Pål. (Lönn & Eklund 1999:86f.)

I Annika Holms och Cecilia Torudds 70-tals-

skildring *Olles nya cykel*, som gavs ut i ny upplaga 1996, saknar barnen, som är i tioårsåldern, konsekvent cykelhjälm. Olle, bokens huvudperson, får dock en stingpinne för att montera på sin nya cykel: ”Så att du inte ska bli påkörd av bilar när du är ute i trafiken, förklarar pappa.” (Holm & Torudd 1977:107)

De böcker som handlar om barn med trehjulingar saknar nästan helt det riskmoment som det innebär att cykla omkull eller att bli påkörd av en bil. Cyklandet har ännu inte förvandlats till den riskabla och olycksfrekventa aktivitet som det blir i och med tvåhjulingen. Att cykla är för det mesta en idyll fortfarande (se t.ex. Nygren 1991 och Heider & Moseley 1992). I Ann Forslinds *Lilla H cyklar* på från 1999 ges man dock varningar om de risker som cyklandet på tvåhjuling ska komma att innebära. Den lilla flickan Lilla H får en trehjuling i present, dock ingen cykelhjälm. Snart är hon ute och cyklar i backarna och då dröjer det inte länge förrän hon kör omkull.

DUMMA CYKEL!

Den svängde när den inte skulle svänga.

Det gör lite ont i knät.

Lilla H blåser själv.

Sen sätter hon sig på cykeln igen.

Hon ska cykla en liten bit till. (Forslind 1999)

Cykelhjälmen gör på så vis entré först när barnen konfronteras med tvåhjulingen i sina liv. Vad som då förestår dem är inte bara att lära sig hålla balansen på cykeln och undvika att falla. Hjälmen ska bli en följeslagare upp i åren, den ska ge skydd även fortsättningsvis när barnen tror att de kan hålla balansen i alla lägen, men inte alltid förmår det. Trehjulingscyklisterna är fortfarande lyckligt ovetande om denna hårda verklighet och den livförsäkring som en cykelhjälm kan vara.

Glömskans makt

Föll och slog huvudet i trottoaren. Tappade greppet om cykelns pedaler och på något sätt trasslade jag in fötterna i pedalerna. Det hände så fort att jag inte hann dra efter andan för att skrika. (Oates 2007:237)

I Joyce Carol Oates roman *Älskad, saknad* (2007), minns Nikki, en kvinna i trettioårsåldern som är bokens huvudperson, en cykelolycka från sin barndom. Elvaåriga Nikki cyk-

lar runt på trottoaren framför familjens hus då hon plötsligt fastnar med det ena benet i pedalen och faller handlöst mot marken. Scenen är bekant: det lite ouppmärksamma eller ibland övermodiga barnet som plötsligt vinglar till, förlorar herraväldet över cykeln och rasar i backen. Det är en scen så vanlig så att den nästan känns banal, men den väcker starka känslor, kanske särskilt hos småbarnsföräldrar. För en person som en gång tålmodigt lärt sig cyklingens balanserande praktik och som sedan alltmer frimodigt behärskat den och kanske till och med excellerat i den, kan det abrupta fallet från sadeln bli ett av de (obehagliga) minnen från barndomen som aldrig vill försvinna utan som blir kvar, mest som en skräckkänsla i kroppen.

Kunde ha dött. Kunde ha spräckt skallen. Kunde ha fallit framför en bil. Kunde ha dött där ute på Deer Creek Drive mitt framför huset den där au-

gustieftermiddagen 1984, när jag var elva år gammal. (Oates 2007:237, kurs. i orig.)

Magkänslan fanns hos mig redan under min läsning av barnböckerna. Nu, under intryck av Oates suggestiva beskrivning av flickan Nikkis



cykeltrauma i barndomen, uppfylls jag plötsligt av egna och oväntade minnesbilder, eller kanske snarare av diffusa känslor i kroppen i kombination med några socialt konstruerade och mentalt bearbetade frysningar av förgångna förlopp. En kollision med en jämnårig flicka när jag var sju, åtta år. Hon och jag kom mötandes och cyklade bara rätt in i varandra, som barn och också vuxna kan göra. En annan kollision, men nu med en

stor sten, när jag var nio, tio. Överrumplingen. Chocken. Stenen som blev synlig nanosekunden innan styret vred sig ur mina händers grepp och försvann utom synhåll. Nanosekunden innan jag kände hur min kropp lättade från cykeln och slog i marken, hårt och stumt.

... det var inte bara pannan som blödde utan det högra knäet blödde också genom ett hål i jeansen och skinnet på det knäet hängde i slamsor och till att börja med var jag alltför chockad för att skrika och hade tappat andan och det gick flera sekunder innan jag kunde skrika: Mamma! Mamma! Mamma! Mamma! (Oates 2007:237)

Jag hade nog önskat det, men mina föräldrar var inte i närheten då jag krockade andra gången. Min kompis Peter och jag hade cyklat iväg på en långtur. Vi befann oss flera kvarter hemifrån. Peter, som var ett par år äldre än jag, kom till min undsättning. Han tog mig till ett hus i närheten där han lämnade mig hos en man och kvinna som sedan skjutsade mig hem i sin bil. Jag var nog rätt lugn i bilen, men när jag kom hem och såg mig själv i spegeln i hallen, trasig och blodig, var det som om alla fördämningar brast.

Åter till själva olyckan, till kollisionen med stenen och minuterna (eller sekunderna?) strax före.

Det hände så snabbt: jag hade hållit på att visa mig på styva linan.

Det var inte någon som tittade på, men jag visade mig på styva linan ändå.

Cyklade demonstrativt vårdslöst precis som pojkar. Satt inte på sadeln utan stod på pedalerna för att ge dem större kraft, för att driva fram cykeln snabbare. (Oates 2007:237)

I kroppens begränsade minnesdepåer över barnomens cyklande finns hos mig också den ständiga leken med cykeln och dess möjligheter, ett slags kreativt och ibland destruktivt tänjande på de gränser som den egna tvåhjulingen trots allt satte. Peter och jag hade sökt oss bortom det egna trygga området med dess asfalterade cykelstigar och snälla gräsplanterade kullar. Vi befann oss i de stora backarnas allra oländigaste terräng. Med stor möda drog vi våra cyklar uppför de leriga och steniga slänterna. Sedan for vi utför, som vi sett Ingemar Stenmark och störtloppsfantomen Franz Klammer göra i tv (detta var innan mountainbikens genomslag i Sverige). Det gick snabbt och det kändes farligt, men det var spännande. Flera gånger hann vi med denna lek eller utmaning innan olyckan var framme.

Det kommer att bli bra igen, min älskade Nikki. Var inte rädd, vi ska ta hand om dig, Nikki. Sådana ord mumlade mamma till mig för att



Two young laglydiga medborgare. Foto: Markus Idvall.

trösta mig när jag snyftade av rädsla samtidigt som blodet rann från det sju centimeter långa jacket i pannan. (Oates 2007:238, kursiv i original.)

Varken Nikki eller jag bar cykelhjälm när vi körde omkull med våra cyklar. I båda fallen hade tiden för cykelhjälm ännu inte kommit. När Nikki förlorade balansen var året 1984, och

mina egna olyckor måste ha skett någon gång i början och i mitten av 1970-talet. Men berättelsen om Nikkis fall innehåller ett moment som jag själv, vad jag minns, troligen slapp undan: ett besök på sjukhuset. Oates kapitel om cykelolyckan avslutas med att Nikki i sällskap med sin mamma besöker sjukhuset och får såret i pannan hopsytt av en doktor.

Avslutning

Cykelhjälm lagen som började gälla den 1 januari 2005 både föregicks och har efterföljts av många undersökningar och diskussioner: observationer av cyklister, riskanalyser, penetrering av lagstiftningsfrågor, statistik över trafikskador och dödsfall, etcetera. I stället för att gå i clinch med dessa olika frågeställningar har jag i denna text reflekterat över den lagstadgade cykelhjälms kulturella betydelse i barns, ungdomars och vuxnas vardag. Till skillnad från annan skyddsutrustning för minderåriga, så som bilbarnstolar, bilbälten och mopedhjälm, är cykelhjälmen ingen självklar del i människors tillvaro.

Varför är det så? Svaret har jag sökt utifrån en tredelad förståelse av den kulturella ambivalens som omger den föreskrivna hjälmen.

Det finns för det första en strategiskt grundad föräldraauktoritet kring hjälmen som har fått extra stöd genom den statliga lagstiftningen på området. För det andra finns det en utmaning mot denna föräldraauktoritet som består i de olika symboliska värden som hjälmen förknippas med i barns och ungdomars (och vuxnas) olika kompiskonstellationer. Särskilt de äldre barnen lever med hjälmen på ett taktiskt vis i förhållande till sin nära omgivning, en sorts socialt grundad navigation i den egna tillvaron, vilken ofta medför att hjälmen inte är på huvudet under cykelfärd. Tvärtom ligger hjälmen mestadels hemma på hatthyllan, eller så är den, i den mån den är med, fastspänd på pakethållaren eller nedstoppad i cykelkorgen. För det tredje är den föreskrivna cykelhjälmen (och människors inställning till den) på gott och ont någonting fullkomligt irrationellt, vars kulturella betydelse inte bara kan infångas med förklaringar om statens och auktoritetens strategiska samt gruppers och individers taktiska kalkylerande kring hjälmanvändning. Som samhällsnorm och motsägelsefull vardagspryl betraktad, är cykelhjälmen egentligen otänkbar, för att inte säga obegriplig, om inte hänsyn också tas till varje enskild cyklande kropps

motstridiga och unika känsloliv. Den ambivalens som präglar cykelhjälmens som kulturell företeelse har således i det individuella fallet utgångspunkt i en magkänsla med både positiva och negativa innebörder. Barndomens och ungdomens cyklande är med avseende på detta sannolikt förenat med jubelkänslor i de flesta fall. Den vuxna cyklande kroppen fungerar som fortsatt hemvist för dessa jubelkänslor, exempelvis för den euforiska känsla som infinner sig hos ett barn när hon eller han för första gången i livet kan cykla, kan trampa, bromsa, svänga, trampa fortare, osv. Men den vuxna kroppen härbärgerar även de skräckkänslor som barndomens cyklande också genererar. Cykelolyckan med hjärnskakning och skrapade knän och armbågar har kanske en nyckelroll i detta hänseende och är ett slags perceptuellt grundfundament i cykelhjälmens konstruktion



och konsekvenser. Men skräckkänslorna torde också ha en betydligt mer alldaglig bakgrund i en generell olust över att tappa balansen och förlora kontrollen över den cykel som under själva cyklandet är ett med den egna kroppen. Cyklandet magkänsla för de vuxna kan på så

vis beskrivas som en sorts fantomkänsla i i fenomenologen Maurice Merleau-Pontys mening. De tidigaste varianterna i livet av cykelträning, cykellek och cykelolyckor fortsätter verka i den vuxna cyklande kroppen, de har blivit sätt att "vara till världen" (*être au monde*) för individen (Merleau-Ponty 1997:21–40).

Mot bakgrund av denna perceptuella dubbelhet är cykelhjälmens sålunda ett påbudet tillval vid en typ av aktivitet som i hudsak skänker stor glädje åt individen, men som emellanåt gör honom eller henne en smula rädd också.

Litteratur

- Bourgeois, Paulette (text) & Clark, Brenda (bild) 2003: Franklin lär sig cykla. Stockholm: Bonnier Carlsen.
- de Certeau, Michel 1984: *The Practice of Everyday Life*. Berkeley, Los Angeles & London: University of California Press.
- Dagens Nyheter 2006-11-30.
- Dellensten, Bo u.å.: *Obligatorisk cykelhjälm – ett hot mot folkhälsan och det hållbara samhället*. Stockholm: Svensk Cykling.
- Eriksson, Eva 2003: *Malla cyklar*. Stockholm: Eriksson & Lindgren.
- Forslind, Ann 1999: *Lilla H cyklar på*. Stockholm: Alfabet.
- Heider, Vivi (text) & Moseley, Dud (bild) 1992: *Bennys nya cykel*. Helsingborg: Kärnan.
- Holm, Annika (text) & Torudd, Cecilia (bild) 1977: *Olles nya cykel*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Lindgren, Astrid (text) & Wikland, Ilon (bild) 1971: *Visst kan Lotta cykla*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Lönn, Birgit (text) & Eklund, Erika (bild) 1999: *Pål lär sej cykla*. Stockholm: Alfabet.
- Merleau-Ponty, Maurice 1997: *Kroppens fenomenologi*. Göteborg: Daidalos.
- Nolén, Sixten 2002: *Cykelhjälmans användning i Sverige 1988–2001. Resultat från VTIs observationsstudie år 2001*. VTI notat 16-2002. Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Nolén, Sixten & Lindqvist, Kent 2003: *Effekter av åtgärder för ökad cykelhjälmans användning. En litteraturstudie*. VTI rapport 487. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Nygren, Tord 1991: *Sune med cykel och skrivbok*. Bromma: Opal.
- Oates, Joyce Carol 2007: *Älskad, saknad*. Stockholm: Albert Bonniers Förlag.
- Rey, H.A. 1966: *Nicke Nyfiken får en cykel*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Rose, Nikolas 1999: *Powers of Freedom. Reframing Political Thought*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Stamp, Jörgen 2005: *Kalles nya cykel*. Stockholm: Bergh.
- Stark, Ulf (text) & Majaluoma, Markus (bild) 2006: *Mirakelpojken*. Stockholm: Bonnier Carlsen.
- Thulin, Hans 2008: *Cykelhjälmans användning i Sverige 1988–2007. Resultat från VTI:s senaste observationsstudie*. Väg- och transportforskningsinstitutet.

Wirsén, Carin (text) & Jönsson, Maria (bild)
2003: Elsa och Ernst. I: Lundeberg, Annika
& Lundberg, Eva (red.), Den vita barnkam-
marboken. Stockholm: Bonnier Carlsen.

Internet

Blogg 2006-12-18, www.tiger.se/blog/archives/2006/hjaelm_eller_ut.html 2007-10-11.

Sveriges Radio 2005-04-25, www.sr.se 2008-03-04.
Sveriges Radio 2005-06-26, www.sr.se 2008-03-04.
Sveriges Radio 2007-02-07, www.sr.se 2008-03-04.
Vägverket Pressmeddelande 2004-12-14, www.vv.se/templates/Pressrelease_10798.aspx 2007-10-11.



Cykling är skyddslöst

Niklas Ingmarsson

Jag vill direkt klargöra min position – jag är medlem i Lunedi, en cykelklubb i Lund. Jag erkänner att det känns lågstadieaktigt att säga att man är med i en klubb, en cykelklubb, när man är 40 år. Vi som är med där kör racercyklar och har en inte så liten sportig image. Fastän ingen av oss direkt skulle erkänna det är vi en grupp ganska fåfänga män (och några kvinnor). Utstyrseln är viktig, tigha kläder kostsamt inköpta hos den lokala cykelhandlaren, stabila cykelskor som ska förmedla kraften ut till trampor och vidare genom lätttrullade lager, kedjor och växelmekanism in i hjulen och ned i asfalten. På huvudena strömlinjeformade hjälmar och till detta väldesignade solglasögon som ska skydda mot fartvind och flugor. Vi sneglar på varandra och noterar nyinköp, nytt mode, ny design. Sällan yttras någon komplimang. Vi

tycker att vi ser ganska fräcka ut. Jag misstänker att utomstående betraktare tycker att vi ser, om inte fåniga, så i alla fall besynnerliga ut. En vän brukar kommentera om hon mött några klubbmedlemmar som varit ute på träning med orden: ”Liknar mest en svärm med insekter”. Jag tycker hon träffar rätt.

Cyklister är utsatta, precis som insekter, i sina bräckliga kroppar utan kaross och på sin höjd en hjälm på huvudet. Ute i trafikmiljön är marginalerna minimala och att stå på öronen rätt ned i asfalten förenat med smärta. Som barn cyklade man omkull, det var en del av evolutionen. Man hade helt enkelt inte full koll samtidigt som självkritiken var låg, sålunda ingen konst att överskrida förmågan. Och så låg man där på marken med blödande knä, skrapiade händer och ont här och var. Efterhand lärde

man sig, blev stabilare och försiktigare. Äldre helt enkelt. För den delen upphörde inte voltandet, men det hände mer sällan.

I cykling är det själva balansmomentet som utgör risken, att på cirkusmanér förflytta sig i hög fart på två relativt smala hjul utan stöd.

Lika fascinerande upprymt som frihetskänslan kan kännas en solig dag i medvind lika bräcklig kan tillvaron upplevas då en bilists ytterbackspiegel lätt snuddar ditt styrhandtag och du faller handlöst. Små misstag straffar dig omedelbart och kraftfullt.



Vi sneglar på varandra och noterar nyinköp, nytt mode, ny design. Lund, Clemenstorget 2008.

Klangen av metall

För ett par år sedan råkade jag och en dåvarande flickvän bli vittne till en kuslig cykelvurpa. En kvinna cyklade genom lundakvällen och vi kom gåendes på motsatt sida av gatan. Så bara tvärstopp och kvinnan flög över styret och landande på huvudet rakt ned i asfalten. Jag minns det otäcka ljudet av hud som raspades mot den sträva ytan. Och klangen av metall, som tystnade lika tvärt som tonen slog an. Vi sprang bort mot henne för att se hur det hade gått. Hon låg alldeles stilla och jämrade sig. Jag satte mig på huk och såg att hennes ansikte var illa tilltygat, det rann blod ur munnen, men hon var vid medvetande. Efter en kort stund satte hon sig upp, chockad och väldigt förvirrad. Vi pratade lugnande till henne, min vän ringde ambulansen. Kvinnans läppar var spräckta, hon hade slagit munnen i gatan. Hon famlade med fingrarna i munnen och fick fram ett par lossnade tänder, som hon räckte över till mig. Hon frågade vad det var? Jag mumlade något om att det skulle ordna sig. Hon undrade om det var hennes tänder? Jag kunde inte neka till det. Tursamt verkade inte detta bekymra henne nämnvärt. Ambulansen anlände med blåljusen påslagna, sjukvårdspersonalen drog ut en bår och det hela

kändes så där olyckligt och onödigt dramatiskt som det blir när en människa faller ihop mitt framför ens ögon. Slutet blev lyckligt, kvinnan fick resa hem från sjukhuset redan samma kväll och ett par dagar senare kom hon förbi min arbetsplats och lämnade en flaska vin och en god choklad som tack för hjälpen. Utan hjälmen på huvudet skulle hon inte ha klarat sig, hade läkaren berättat.

Naturkatastrof i slow motion

En annan olycka inträffade när en grupp ur cykelklubben var ute och körde en vacker sommarkväll på vägar i närheten av Torup. Klockan var över nio och vi hade varit ute och cyklat i ett par timmar. Det var dags att ta riktning tillbaka mot Lund och det infann sig en sån där behaglig känsla i gruppen som uppstår när man kan ana ett slut på provningen och man vet att man snart får kliva av cykeln och pusta ut, visa att man faktiskt är trött och hungrig. Stämningen blir munter och mindre sammanbiten så tempot höjs av bara farten. Vi trampade på och kilometrarna rann undan, vägen var smal och inbjudande krokig. Kvällen var ljum. Vi körde i klunga, ganska tätt, men ett par cyklister hade ökat hastigheten så en liten lucka hade uppstått.

Då hördes ett knak, en gren som gick av, pras-
sel i dikesgräset och ut på körbanan virrade sig
en kompakt grävling med nos och blick mot
marken. Cyklisten som låg främst lyckades re-
flexmässigt styra undan, medan nummer två
rammade djuret i 35 km/h. Givetvis tvärstopp.
Vi som kom farande bakifrån såg en naturkata-
strof utspela sig i slowmotion, grävlingen var en
cementkropp att ramma så cyklisten flög över
styret och ned i vägrenen, den lätta racercykeln
vek sig utan kamp och lade sig som en metall-
orm alldeles stilla på vägen.

Grävlingen gav ifrån sig ett missnöjt grym-
tande och fortsatte sedan över vägen och ned
i diket på andra sidan som om ingenting hade
hänt. På marken låg en omtumlad cyklist, vars
tunna syntetkläder hade rivits i strimlor mot
den elaka asfalten. Han levde, inga ben eller
armar var brutna, men knän och armbågar var
blodiga. Mörbultad reste han sig upp. Några
kompisar lyfte upp cykeln och granskade det
skeva hjulet och styret som vridits loss. Efter
minuter av återhämtning, prat om det inträffade
och uppmuntran satte sig den stukade ägaren
på hojen och tog sig stillsamt mot Lund. Dagen
efter var han hopsydd och med värkande kropp.
Jag var imponerad av att han faktiskt hade kun-

nat cykla för egen maskin över två mil. Tåligt
släkte, cyklist.

Med axeln in i stemmuren

Nästa vurpa hände i Lund för inte länge sedan
alls. Jag kom körande i bil och på cykelbanan
bredvid såg jag ett studentpar cykla i bredd.
Klockan var inte mer än åtta på morgonen, jag
följde paret med blicken och de såg så där ny-
förälskat nyvakna ut som gör ens hjärta alldeles
varmt. Han log mjukt mot henne, hon slängde
med håret och skrattade vackert tillbaka. De
cyklade nära varandra, lät händerna mycket lätt
röra varandra, och allt tydde på att de hade so-
vit tillsammans och vaknat tätt ihop, älskat. De
såg mycket lyckliga ut. Kanske var de på väg till
ett morgonöppet café för att äta frukost. Så gick
mina tankar, då jag såg att den unga mannen
ville göra ett intryck på kvinnan, busa lite kär-
vänligt så att hon skulle förstå att hon var älskad.
Han slog henne retfullt men mycket lätt på ar-
men, försökte sedan kittla henne, så där på skoj.
Olyckan var ett faktum, jag såg men kunde inget
göra. Kvinnan tappade balansen, styret vred sig
och cykeln tog riktning mot muren som löpte
längs med vägen. Hon föll med axeln in i sten-
muren, cykelstyret studsade åt andra hållet och

hon trillade rätt ned på gatan. Inte lätt, utan hårt och fumligt. Mannen satt kvar på cykeln, åkte nu ensam vidare. I backspeglarna såg jag hur han bromsade, slängde sin cykel och rusade bort till henne som fallit. Jag hörde inte, men kunde ändå

gissa mig till hans bedjande ord om förlåtelse. Morgonen hade tagit en hastig vändning. Det blev inte som de hade planerat. Hon hade ont, hon såg ledsen ut. Och arg. Tillvaron kan vara så oberäknelig när man färdas på tvåhjulning.



*Vi sneglade på varandra och noterade nyinköp, nytt mode, ny design. 1980-talet, någonstans i Sverige.
Foto: Berit Wigerfelt, Folklivsarkivet, Lunds universitet.*



Cykelkläder på streck. En orange retrotöja i ylle sida vid sida om en blå tröja i så kallat funktionsmaterial med matchande keps.

Cykelbilen

Hade cyklar haft stödhjul skulle många olyckor ha undvikits och färre hade slagit sig sönder och samman och fått fula, smutsiga skrapsår på händer, armbågar och knän. Strax efter andra världskriget var cykelmodet på väg i en stabilare

riktning, men det blev aldrig någon riktigt succé, mer en dröm. Det var när cykelbilen gjorde entré. Väldigt få minns dessa farkoster som dök upp på 1940-talet. Fenomenet hade uppstått på kontinenten, som en slags tröst mot bomber och annan krigisk brutalitet. Små, små bilar tram-

pades fram på kullerstengator i ett söndertrasat efterkrigslandskap. En sådan syn födde glädje och hoppfullhet, vilket man väl unnade en hårt krigsdrabbad generation.

Bilderna på cykelbilarna kom till vårt neutrala land genom media, framför allt var det tidskriften *Teknik För Alla* som var ett engagerat språkrör för evangeliet här i Norden. Grundidén var att utveckla cykelkonceptet, att bygga en trampdriven farkost som erbjöd skydd mot ruttet väder, pinande vind och blöta. En cykel med kaross helt enkelt och detta fodrade minst tre hjul och därmed var balansmomentet utradat.

Jag måste här kort inflika att cykelbilar absolut inte får blandas samman med lådbilar, som är leksaker avsedda för barn. Cykelbilen är, eller snarare var, ett fordon avsett för vuxna, mest gossar och män, och den optimistiska synen på dem var att de skulle kunna fungera som familjefarkoster. Nu blev det inte så, förutom något enstaka entusiastiskt undantag, utan de flesta cykelbilarna kom att brukas som sportfordon med en eller två personer bakom tramporna. Intresset var inte ringa, modellutbudet var stort och i *Teknik För Alla* annonserade tillverkare flitigt och lockande. Det fanns färdiga fordon

att köpa, men utbudet bestod mestadels av ritningar att följa och som fodrade att man lade manken till och byggde själv. Ett passande moment i en tid som sjöng hobbynöjets lov.

Teknik För Alla var ett engagerat magasin som ihärdigt också predikade hobbylivets alla goda och uppbyggliga sidor. Var det något som man saknade i tillvaron kunde tidningen tipsa hur man löste saken genom att bygga det själv. Med täljkniv, skruvmejsel, en såg och en hammare samt tillgång till skruv och spik kunde i praktiken ett eget universum formges nere i källaren. Hobbyverksamhet ansågs dessutom vara en moralförbättring i en tid mot jazz, lättja och övrig förflockning. Cykelbilar och hobby var sålunda något som hörde samman.

Annonserna som lockade till ett liv med cykelbil var extremt fartigt utformade. Det svischade och rusade framåt i faslig fart. Högst bedräglig marknadsföring kan man väl tycka, Pedobilen är lätt att bygga, lätt att trampa, strömlinjeformad och bekväm, lät ju lockande och klart att många blev sugna. När man idag läser annonserna kan man inget annat än sakna den oerhörda lust och optimism som reklamen utstrålar. Här nämndes inte med ett enda ord att byggandet krävde ingenjörsexamen för att

man skulle ro projektet i hamn. Allt var möjligt, naivt visst, men det fanns en stark vision om att cykelbilar verkligen kunde göra livet både roligare och bättre. Eller vad sägs om:

Cykelbilen Rej, går även att använda som tält (!)

Eller:

Velo Bilen, ni bygger det själv lätt och billigt efter utförliga ritningar och arbetsbeskrivningar. Den rymmer 2 vuxna personer samt 2 barn i 8-10 års-åldern. Försedd med växel.

Kunde knappast bli bättre! I fantasins värld gick cykelbilarna att trampa på i hög fart mil efter mil utan kramp i benen, den strömlinjeformade karossen skyddade mot vind och regn samt omkullkörningar. Det fanns inget som talade emot farkosterna. Ändå dog de snart ut.

Drömmen om egen cykelbil slocknade mot slutet av 1950-talet. Brutalt krossad av en vida överlägsen bilindustri som kunde erbjuda framsteg som bensinmotor istället för benmuskler. Klart att det var kört. Cykelbilen var en hopplös föredetting. För det i princip alla gick och längtade efter var en alldeles egen bil. En riktig bil.

Cykel med kaross var enbart ett tillfälligt surrogat, en tröstattrapp i väntan på bättre tider. En materialistisk kompensation.

Drömmen kom dock att leva vidare i skepnad av legenden cykelbilen Fantom, en anakronism som glömts kvar i posterorderkatalogen Hobbex. Ändå sålde den, som idé och som utopi. Fram till början av 2000-talet hade över 100.000 ritningar sålts. Vårt lands vägar borde alltså trafikeras av en väldig mängd Fantom, men det gör de inte för av 100.000 drömmar har en handfull förverkligats. Ritningen var hopplöst omöjlig att följa, så nästan alla som försökte gav upp. Jag känner bara till en och mannen bakom detta idoga arbete har dessutom skrivit en lysande bok om cykelbilens historia i vårt land – *Folkhemmets farkoster* av Claes Johansson. Läs och lär mer om udda drömmar.

Oskyddad och väderkänslig

Annars var det två hjul som gällde om man var en av dem som fortsatte cykla. Utan skydd och väderkänslig. Längre kom man inte och längre har vi inte kommit än idag när det gäller cykling. Cykelns komponenter har visserligen förbättrats, tryggare växlar, bättre bromsar och bekvämare sadlar. Det finns fler cykeltyper att

välja bland, från citybikes till värsta downhill-hojen. Men det är exakt samma balansakt som gäller och därmed samma överhängande risker vid otur eller oaktsamhet. Som uppmuntran har vi fått ett extra skal att sätta på skallen och

därmed har chansen att överleva markkänning ökat markant. Om vi nu sätter på oss hjälm. Jag ska erkänna att jag använder hjälm när jag träningscyklar, antingen i skogen eller på landsväg. Däremot brukscyklar jag med bart huvud



Drömmen om cykelbilen lever fortfarande. Detta exemplar är upphittat strax utanför Malmö. Karossen är handknackad i aluminium. Det är lätta grejor. Foto: Niklas Ingmarsson.

och kommer därför sannolikt att slå ihjäl mig på väg från affären i maklig takt. En matkasse i hjulet, en touch från en vinglig bilförare eller ett hål i asfalten kommer att fälla mig, av en slump och givetvis oväntat. Olyckor är alltid oväntade. Vi tänker att det händer inte oss, inte idag, inte just nu. Så smäller det.

Cyklister väljer ett riskabelt liv, skyddslöst mot törnar och klimat. 4000 stycken skadas årligen. Samhället ropar på hjälmlag och kommuner investerar i cykelvägar. Reflexvästar pryder allt fler cykelägare och deras illgula signal lurar en att tro att det är vägarbetare som kommer farande i novembermörkret. Insektutseendet blir allt mer uppbenbart. Cyklisterna svärmar genom stadsrummet som i ett lyckorus för det är något med det tvåhjuliga som inspirerar. I en tillvaro som vår känner man sig allt mer instängd mellan väggar och under tak. Överallt ska vi skyddas mot elementen – i våra hem, under arbetet, på väg i bilen, under flygresan, i tåget, på landsvägsbussen, när vi shoppar, på fotbollsmatchen – allt mer av vårt livsrum kapslas in och blir allt mer syrefattigt. Cyklister an-

das frisk luft, känner rymd och en slags befrielse alltmedan fötterna driver tramporna runt, runt. En förflyttning som tycks vara teknisk fulländad. Cykeln är som fordon färdig, begriplig och enkel. Beståendet i mekaniken skänker ett lugn, en kravlöshet och väldigt låg statushets. Det spelar inte så stor roll om du nöjer dig med mormors gamla Crescent eller om du lägger ett par månadslöner på en ultralätt kolfiberhoj. Likväl är du en cyklist och är del av en rörelse starkt präglad av oberoende och leklust. Det enda du behöver fylla på med är luft. Annars är friheten monumental. Hojen har framtiden för sig i och med att det muskulära drivsystemet, inga farliga utsläpp, plus att det är folkhälsofrämjande genom att bjuda på fysisk aktivitet under resans gång. Undersökningar visar att folk som cyklar till arbetet är betydligt friskare än bilåkare och busspendlarna. Vardagsmotion av högsta kvalitet. Priset du betalar är risken att skadas – från fula skrubbsår på händer och armar, hjärnskakning till riktigt elände som definitiv död. Cykling kräver koncentration och uppmärksamhet. Det är ingen bagatell.

Prinsessan lär sig cykla *och andra notiser från Hjulsport*

Charlotte Hagström

Tidskriften *Hjulsport. Tidning för Sveriges velocipedryttare* utkom mellan 1892 och 1901. Varannan vecka bjöds läsarna på ett nytt nummer innehållande artiklar och reportage av intresse för utövande cyklister: redogörelser för olika klubbars aktiviteter, referat av genomförda tävlingar, presentationer av nya modeller och tillbehör. Därutöver fanns annonser från tillverkare och återförsäljare och anvisningar och instruktioner för såväl nybörjare som dem med större vana, liksom reseberättelser från cyklister på färd i Europa och läsarbrev. Under rubriken "Från och till damerna", där damerna själva uppmanades att medverka, kan man i de första numren från 1897 ta del av diverse tips och råd. Ett sådant handlar om hur man löser frågan om hur och var cykeln ska förvaras:

Särdeles vackra öfverdrag att täcka öfver velocipeden kunna göras af något stadigt, mörkt tyg. De göras nästan som ett örngått, men med de båda öfvre hörnen något afsneddade. Om man har sin maskin stående inne i våningen kan man förse öfverdraget med broderier och dylikt, så maskinen utan att väcka anstöt kan ställas i hvilket rum som helst. (nr 4)

En stående avdelning under detta år var "Här och der" som innehöll nyheter och notiser, upplysningar och rykten. Innehållet var minst sagt skiftande. Information om förhållandena för hjulryttare i Stockholm, där redaktionen låg, blandades med uppgifter om tilldragelser och företeelser i ute i världen. Här finns kommentarer om diverse berömda och omtalade personer som börjat cykla, vägledning för hur man

ska undvika skador och beskrivningar av nya uppfinningar och påfund. För den som är intresserad av kulturhistoria med cykelinriktning och gärna tillbringar tid på arkiv och i bibliotek är tidskrifter som *Hjulspport* både roliga och användbara källor.

En parisisk aktris rider en velociped af silfver, som hon fått till present af en beundrare, hvilken tycks ha mera pengar än han har hjärna. (nr 7)

Vid fästandet af packningar på styrstången bör man tillse, att bromsen icke hindras att tjenstgöra, ty man kan då lätt komma till skada vid färd utför backarne. (nr 8)

Prinsessan Bernadotte håller på att lära sig åka velociped. Prinsen Bernadotte lärde sig redan i fjol, och manövrera nu sin stålhäst med största lätthet. (nr 11)

Det största velocipedstall i världen är säkerligen det som finnes vid The General Electric Co s verkstäder i Schenectady, Amerika. Omkring fyrahundra af fabriken s arbetare och tjenstemän rida velociped till och från sitt arbete, och deras velocipeder efterses af fyra personer. (nr 6)

Regnvädret i pingst kullkastade många beräkningar angående påtänkta utfärder. (nr 11)

En britt har funnit upp att ersätta kedjan med en vätska. Han sätter ett skofvelhjul på baknafvet och en centrifugalpump på trampaxeln samt förbinder båda med ett par rör. När han så trampar, pressas den pumpade vätskan mot drifhjulets skofvlar och sätter detta igång. (nr 22)

Erkebiskopen av Milano har anbefallt hjulridten åt sina underordnade embetsbröder såsom något särdeles nyttigt för dem, både ur synpunkten af den nytta de sjelfva ha deraf och den nytta de kunna göra sina medmenniskor genom att hinna besöka så många fler. (nr 10)

Skolgossar böra vara försigtiga, då de fästa sina bokpackor vid velocipeden, ty om de komma in mellan knäet och styrstången, så hindras man i styrningen och en olycka kan mycket lätt inträffa. (nr 12)

Fyrtiosju stulna velocipeder har detektiva polisen i Stockholm skaffat till rätta i sommar. (nr 20)

En kyrka på hjul. Amerikanska hjulryttare ha låtit bygga en kyrka på hjul, som kan flyttas hvart

som helst och hvilken de bruka föra till de af hjulryttare på söndagarne mest besökta platserna om inför hvilka de hålla gudstjenst. (nr 8)

Konungen av Italien tjenstgjorde nyligen som tidtagare vid en veolcipedtäfling i Rom. (nr 16)

En del okynniga pojkar ha lagt sig i försåt för hjulryttare på vägarne i Stockholms närhet och medelst på vägen utlagda rep, vid hjulryttarens passerande, sökt draga omkull denne. Vi hoppas de genom vederbörlig näpst skola förlora lusten för dylika experiment. (nr 18)

Grekerna sägas efter blockeringen af Kreta ha anskaffat en mängd vattenvelocipeder, på hvilka proviant och ammunition fraktas i land från utanför blockadlinien liggande fartyg. (nr 7)

Till Nordpolen på bicycle! Hugh Lee, hvilken deltog i löjtnant Pearys resa öfver Grönlands ismarker, tror att man lättast kan nå nordpolen medelst bicycle. Isen i polartrakterna kan under långa

sträckor befaras med bicycle, säger Lee. Saltvattenet gör att isen icke är så glatt, och snön packas så tätt af vinden, att den blir hård som berg. Lee anser, att om man anlägger en proviantstation på de nordligaste öarna norr om Grönland, så har man derifrån högst 350 mil till Nordpolen. Denna sträcka anser han att man kan tillryggälägga på en vecka. (nr 19)

Den tyska lagen lägger ansvaret för de olyckor, som kunna drabba ett par tandemryttare eller som dessa kunna bli orsak till, på den ryttare, som rider i främre sadeln. (nr 8)

Exporten av svenskt stål för velocipedrör och delar är ständigt stigande. Det är endast den högsta kvaliteten som går. Af de lägre kvaliteterna minskas exporten och var förra året 9,000 tons mindre än 1895. (nr 17)

Tullen på velocipeder är i Frankrike 220 francs för 100 kilo och säges i Ryssland vara 45 kronor per velociped. (nr 1)

Tour de France, cykeln och det mänskliga

Lars-Eric Jönsson

1996 följde jag på dansk TV Bjarne Riis väg genom Tour de France. Han såg då ut att kunna bli en arvtagare till den store Miguel Indurain som hade vunnit loppet fem gånger i följd under 1990-talet. Det blev inte så. Året efter drabbades Riis av magsjuka under loppet och hans tyska "löjtnant" Jan Ullrich tog över kaptenskapet och vann. 1998 var den gula ledartröjan Marco Pantanis. Därpå följde sju år när amerikanen Lance Armstrong kunde skåla i champagne under sista etappen som avslutas i Paris och ett par varv på Champs Élysées.

Fascinationen över denna tävling är i mitt fall ganska mångbottnad. Frågan om vem som ska vinna sammanlagt och respektive etapp är en sak. Men det finns också annat som lockar. Tour de France är en reseberättelse, en turistguide genom Frankrike. Och om man lägger

fokus på cyklisterna ligger en metafor över relationen mellan individen och kollektivet nära. Cyklistens förhållande till cykeln, maskinen, är ytterligare något som har fått mig intresserad av loppet.

Dessutom har allt detta en väl utvecklad historia. Inget idrottsevenemang – eventuellt med undantag för Olympiska spelen – har mer historia än Tour de France.

En hyllning till nationen

Det första Tour de France kördes 1903. På ett märkligt och för oss sportfänar tilltalande sätt speglar loppets historia också det moderna Europas historia. I själva cyklandet har jag dessutom funnit ett uttryck för det moderna samhället i allmänhet som jag har svårt att motstå.

Den första Touren sträckte sig över knappt

240 mil uppdelade i sex etapper. Etappernas längd var mellan 37 och drygt 47 mil. 60 cyklister startade och 21 tog sig i mål (Robb 2007:343, Thompson 2006:32). Touren var redan från början ett slags hyllning till nationen. Den amerikanske historikern Christopher S. Thompson understryker i sin innehållsrika avhandling *The Tour de France* (2006) kopplingen mellan Frankrikes 1900-tal och cykelloppets historia. Från första årets Tour fanns en strävan att låta etapperna passera historiska platser som gestaltade nationens viktiga händelser och personer. Loppet kom att bli en pilgrimsresa in i Frankrikes geografi, historia och identitet. Inget sportarrangemang har varit tätare sammanvävt med den franska geografien och identiteten som Le Tour. Mediabevakningen innebar från första årgången ett sätt att föreställa sig nationen, förstå dess historia och definiera dess folk. Regionerna var byggstenar i denna konstruktion. Inte minst åkarna själva kom att stå som representanter för lokala och regionala identiteter (Thompson 2006:52-62).

Vägarnas giganter

Förutom att representera sina hemorter blev cyklisterna aktörer i ett spel om manlighet och

klass. Loppet uteslöt kvinnor, som inte borde bära maskulina kläder eller syssla med saker som riskerade att hindra dem från deras reproduktiva uppgifter. Dessutom – frågade sig det sena 1800-talets läkare retoriskt – resulterade inte kvinnlig cykling i ett slags onani som inte endast var allmänt osedlig utan också riskerade locka kvinnorna att söka sexuell tillfredsställelse på cykeln snarare än i den äktenskapliga sängen? Som ett slags motvikt till den nya, fria och farliga kvinnan etablerades vägens hjältar, ett begrepp som länge skulle vara en metafor för tourens cyklister (Thompson 2006:103-105).

Lidandet på vägarna och uthärdandet av omänskliga prestationer var viktiga byggstenar i mytbildningen kring cyklisterna. Vägarnas giganter, de hypermaskulina männen, inte bara genomförde utan överlevde loppet. Ju färre som tog sig i mål desto intressantare, desto större lidande, prövning och ansträngning erbjöd tävlingen. Touren föreföll gestalta människans kamp i och mot naturen, en kamp som på ett självklart sätt sorterade ut de svaga och belönade de starka.

Men dessa professionella cyklister, var de idrottsmän? Fram till andra världskriget (loppet ställdes in 1939 och återupptogs 1947) talade

man om ”pedalens arbetare”. Liksom i andra sporter var amatörskapet knutet till borgarklassens utövare medan professionalismen erbjöd de mindre bemedlade möjligheter att tjäna pengar. Redan från början fanns en tanke om att Tour de France borde gestalta en disciplinerad arbetarklass med respektabla och kultiverade arbetare. Att cykla var att arbeta. Det var inte förknippat med skicklighet eller lek, vilket flera andra sporter var. På franska är cykla något man gör, ”faire du cyclisme” (Thompson 2006:149, 154–5).

Människan och maskinen, individen och kollektivet

Detta perspektiv på cyklisten som arbetare och cyklandet som en form av arbete understryks också av cyklistens täta relation till sitt redskap som ju är ett slags maskin. Det är inte många bilder som tydligare illustrerar hur det är att leva i det moderna samhället – människans vilja att förflytta sig snabbt i rummet och den täta relationen med maskinen. Tekniken är dessutom uppenbar. Cyklisten trampar, överför kraften till maskinen som svarar med att omvandla den givna energin till en fart som långt överskrider den trampande människans egen förmåga.

Ett etapplopp som Tour de France är emellertid så mycket mer än ett visst antal cyklisters framfart på sina cykelmaskiner. Det finns en dynamik mellan de enskilda individerna och den kollektiva klungan som självfallet är svår att begripa framför tv-skärmen men som trots allt antyds av utbrytningsförsöken, individens eller den lilla gruppens försök att slita sig loss från det stora kollektivet. Häri finner jag ytterligare en god bild av det moderna samhället i mening av den enskildes sociala relation till kollektivet.

Tour de France avgörs oftast på bergsetapperna. Här har individen störst möjlighet att lösgöra sig från klungans nivellerande kollektiv. I denna mening kan kollektivet sägas vara individens fiende. Men utan lag och hjälpryttare kan ingen vinna Tour de France. Laget stöttar sin kapten och ser till att han ges förutsättningar att gå loss från klungan och vinna. Laget kan ge stjärnan draghjälp eller medverka till att sänka farten i den förföljande klungan.

Viljan att vinna tar sig många uttryck. Cykelns konstruktion och försöken att sammanmälta den med cyklisten är en viktig del av sportens utveckling. Denna allt tätare sammanflätning mellan människan och maskinen kunde under de första decennierna efter sekel-

skiftet 1900 generera ett perspektiv på cyklisten som maskiner i sig, en uppfattning som låg nära den mänskliga kroppen utan trötthet. Här fanns också analogier med arbetsdjur, hästar och oxar (Thompson 2006:188, 214).

Eventuellt är detta en av flera orsaker till att dopning sedan länge är ett stort problem i cykelsporten. Liksom cyklar kan förbättras med

nya mekaniska lösningar och material tycks det också finnas en uppfattning om att cyklisten kan förbättras, inte bara med träning utan också med farmakologisk teknik.

Vad är en människa?

När Bjarne Riis erkände sin dopning 2007 menade han att han hade gjort fel och att han tog



fullt ansvar för det. Frågan är vad ett sådant ansvar innebär och vilka konsekvenser det får så här efteråt. Kan Riis fortfarande betraktas som segrare 1996? Oavsett vilket, är Riis ägare och direktör för Team CSC, ett av de stall som tävlar i touren och som framställs som ett av de "rena" stallen.¹

Frågan är också om det går att vinna loppet utan dopning. Såväl Riis som Ulrich dopade sig. Lance Armstrong omgärdas fortfarande av starka rykten. Marco Pantani dopade sig och dog 2004 av en överdos kokain. 2007 års Tour hade flera dopningsfall, såväl före som under loppet. Mest uppmärksammas blev dansken Mikael Rasmussens sorti. Iklädd den gula ledartröjan och med goda möjligheter att vinna sammanlagt sparkades han av sitt stall under pågående lopp. Anledningen var att han hade ljugit om sin vistelseort i träningen inför touren, ett regelbrott som omedelbart ger näring åt starka dopningsmisstankar, vilket hans stall Rabobank inte kunde kosta på sig.

Under loppets första hundra år pågick en intensiv diskussion om vad det innebar att vara arbetare, man och kvinna, kommunist eller konservativ, fransman eller breton. Numera känns sådana kategorier en aning obsoleta. Efterkrigstidens Tour de France och de alltmer raffinerade metoderna att påverka kroppens egenskaper och prestationsförmåga leder snarare tanken till en mycket större fråga: Vad är en människa?

Not

1. Riis bekännelse kan fortfarande ses på internet sajten www.youtube.com.

Litteratur

- Robb, Graham 2007. *The Discovery of France. Historical Geography from the Revolution to the First World War*. New York: W. W. Norton & Company.
- Thompson, Christopher S. 2006. *The Tour de France*. Berkeley: University of California Press.



Bild: Petter Gunnarsson 2008.

I förbjuden körriktning

Cykling, rockmusik, förbrytarbiografier

Fredrik Nilsson

Liksom under tidigare månader fanns det i november gott om syndande cyklister. Två som cyklat utan tänd lykta fick böta vardera 20 kronor, medan tre andra cyklister, som gjort sig skyldiga till samma förseelse men dessutom ej haft sina respektive cyklar försedda med namnskyltar, fick punga ut med vardera 30 kronor. Ytterligare en femma fick en sjätte cyklist böta för de nämnda förseelserna samt för att hans cykel saknade ringklocka. Åtta personer hade kört två på en cykel, fem ålades att böta vardera 15 kr. och en 25 kr. Av de båda övriga, som dessutom gjort sig skyldiga till olaga cykelparkering respektive ej haft skylt på cykeln, fick parkeringssyndaren böta 30 och den andra 25 kr. Två personer, vars cyklar saknat namnskyltar, straffades med vardera 15 kronors böter, och 15 kr. fick även två andra cyklister, varav den ene cyklat på gångbana och den andre gjort sig skyldig till

olaga cykelparkering, böta. För olaga cykelparkering och förseelse mot namnskyltsbestämmelsen fick vidare tre personer böta vardera 25 kr., medan en annan parkeringssyndare, som dessutom lämnat sin cykel oläst, slapp undan med 20 kronors böter. Vardera 20 kronor fick också två personer, som låtit sina cyklar dragas av andra fordon, betala. (Nordvästra Skånes Tidningar (NST) 3/12 1956)

Syndande cyklister var uppenbarligen ingen bristvara i Landskrona i november 1956. Variationen avseende cykelbrott är intressant, men man kan också konstatera att flera av dessa förseelser knappast skulle hamna i brottsregistret idag. Vad som dessutom är tankeväckande är att dessa brott ansågs så pass allvarliga att de omtalades i den lokala tidningen, men varför?

Vad gjorde att cyklisternas beteende hamnade i massmedias sökljus? Kanske var det för att cykelkulturen ansågs vara en moralisk temperaturmätare: En cykelkultur i förfall speglade möjligtvis ett samhälle i förfall. Hur annorlunda hade det inte varit tidigare. I en diskussion om försvenskningen av Sverige menar etnologen Jonas Frykman att bland annat cykelutflykter längs de svenska vägarna under 1940-talet hade bidragit till formering av svensk identitet (1993:163). Uppenbarligen tycktes en annorlunda cykelkultur nu sprida sig.

Syftet med denna artikel är att koppla detta "cykelkulturens förfall" till ett annat samhällsfenomen: rock'n'roll. Vid denna tid ansågs nämligen också rockmusiken skapa ett problematiskt rörelsemönster. Dess anhängare rörde sig likt cyklisterna antingen i fel färdriktning eller orsakade stillastående.

Ett gungande och stillastående hot

En möjlig förklaring till att cykelbrott hade ett nyhetsvärde i Landskrona 1956 är att en känsla av oro hade fått fäste i samhällskroppen (åtminstone i Landskrona). Skötsamhet var en central beståndsdel i formeringen av en arbetaridentitet (Ambjörnsson 2001) och i utpräglade

arbetarstäder som Landskrona hade skötsamhetens stjärna kanske lyst starkare än i andra orter. Ljuset från denna stjärna hade emellertid kommit att fördunklas vid 1950-talets mitt, inte minst då rock'n'roll kom till staden.

Rock Around The clock. Utan tvivel de senaste årens melodisuccé, där inte mindre än sjutton melodier lanseras. Att det var en högtidsstund för Landskrona ungdomen därom rådde intet tvivel. Hela salongen liksom gungade i takt med den utmärkta musiken. Höjdpunkten nåddes då den nya djärva dansflugan Rock'n'Roll visades i all sin sensationella stil. (Skånska Dagbladet (Sk. D.) 16/10 1956)

På detta sätt skrev en dagstidning efter det att den amerikanska filmen *Rock Around The Clock* hade haft premiär i Landskrona 1956. Berättelsen är positiv, skribenten talar om "melodisuccé" och en "högtidsstund" för ungdomarna. Föreställningen hade varit medryckande, "hela salongen liksom gungade i takt med den utmärkta musiken".

Om vi utgår ifrån att identitetsformering rymmer ett performativt element och att kroppen är en central beståndsdel i detta (jfr Le-

besco 2001:76-80) är det möjligt att hävda att ungdomarna från Landskrona under föreställningen utgjorde en enda kropp som agerade med ett nytt slags koreografi och rytm – ”den nya djärva dansflugan Rock’n’Roll”. Men det var inte endast ungdomar i Landskrona som förenades med varandra, ungdomar i andra delar av (väst-)världen gungade med i samma rytm vid ungefär samma tid (jfr Schildt & Siegfried 2006). Detta gungande var dock inte alldeles okontroversiellt, rockmusik gav vid denna tid upphov till ungdomskulturer som utmanade normer och vanor (Altschuler 2003), så även i Landskrona.

Ovan nämndes att den gungande biosalongen var en manifestation av en ny slags kropp och koreografi. Vad som inte framgick tidigare var att denna ungdomliga kropp inte upplöstes efter föreställningen, istället rörde den sig till stadens hjärta – Rådhusstorget. På denna plats kom ungdomen att påverka stadens normala rytm, de skapade friktion i ett urbant landskap som vilade tungt på en idé om strömlinjeformad rörelse.

Förseelsen: Måndagen den 15 oktober 1956 klockan 21,55 infördes [N.N.] av konstaplarna Harry

Petersson och Börje Rydberg, vilka rapporterade, att de kort förut å Rådhusstorgets norra gångbana mitt för Sockerbageriet Kronan, tog hand om Karlsson, när denne efter upprepade tillsägelser av polismännen att flytta sig från gångbanan vägrat detta. Vid senaste tillfället hade Karlsson uppehållit sig tillsammans med ungefär tio ungdomar och tydligen diskuterat filmen Rock Around the Clock, som haft premiär på Riobiografen. Beteendet väckte förargelse. (Landsarkivet i Lund, Åklagaren och polisens i Landskrona arkiv, rapporter 1956, A1aa:134)

Av polisrapporten framgår inte exakt vad det var i Karlssons beteende som väckte ”förargelse”. Det kan vara Karlssons vägran att följa polisernas tillsägelser, det kan vara det faktum att en grupp ungdomar hade samlats och att Karlssons motsträvighet av den anledningen föreföll mer allvarlig – det kunde ju tänkas att ordningsmaktens auktoritet skulle undermineras. Förmodligen var båda dessa orsaker en grund för att kategorisera Karlssons beteende som förargelseväckande. Men det är inte möjligt att förstå kategoriseringen utan att också fokusera på var Karlsson hade befunnit sig. Han befann sig i ett offentligt stadsrum, men på en

specifik del av detta – på gångbanan. Gångbanan, själva termen rymmer en dubbel rörelsedimension, såväl förflyttningsteknik – gång – som riktning – en bana. Karlsson hade med andra ord inte befunnit sig i det offentliga rummet i största allmänhet, han hade ockuperat en artär i stadsorganismen som inte fick täppas till. Av polisrapporten framgår det också att Karlsson hade reagerat på polisens agerande:

Då Karlsson uttalat sitt missnöje och ansett, att polisen 'gått för långt' i sin iver att hålla ungdomen i rörelse, blev han omhändertagen och förd till polisstationen. (Landsarkivet i Lund, Åklagaren och polisens i Landskrona arkiv, rapporter 1956, A1aa:134)

Återigen framgår det att polisen medvetet hade verkat för att hålla ungdomar i rörelse.

Nu var det inte endast vid detta tillfälle som stillastående definierades som ett problem. I samma artikel som redogör för cyklisternas syndiga beteende återkommer också stillastående som ett ungdomsproblem.

Gathörnshängare hindrade trafiken – fick dagsböter. Att det kan bli dyrt att hindra trafiken genom

att stå och hänga i gatuhörnen har en landskronayngling fått erfara. Han straffades nämligen för den nämnda förseelsen med fem dagsböter à sex kronor. (NST 3/12 1956)

Varför denna starka fokusering på rörelse och rädsla för stillastående ungdomar? Den franske stadsplaneraren och teknikfilosofen Paul Virilio hävdar att staden är ett politiskt territorium som vilar på ett grundantagande om att "stasis is death" (1986:15, 67-68). I denna stads- och rörelsediskurs blir hinder i cirkulationen ett hot mot stads- och statsorganismens hälsa, något som inte minst kommer till uttryck i det nätverk av lagar, regler, trafiksignaler och kameraövervakning som karakteriserar den moderna staden. Konsekvensen av detta är, enligt Virilio: "For the various revolutionary groups, as for the Apaches and other shady populations of the city's outskirts, it will be less a matter, when the time comes, of occupying a given building than of holding the streets" (1986:3-4). Virilio betecknar sig själv som begreppsaktivist (Brügger 1994:42) vilket gör hans prosa både spännande och kanske lite för associationsrik. I denna artikel vill jag inte jämföra Landskronaungdomen anno 1956 vare sig med revolutionärer eller



Enligt jubileumsboken Malmö polis 1874–1949 (Hansen 1949) föredrog Malmöpolisen ett förmanande pekfinger framför anteckningsboken, en teknik som uppenbarligen inte var tillräcklig i ett Landskrona svårt härjat av unga cykelrebell.

apacher, men likafullt vill jag förstå händelsen som ett uttryck för en subversiv attack på staden som rörelsemaskin och därmed också centrala värderingar i samtiden.

Det är sålunda möjligt att polisen försökte hålla ungdomarna i rörelse för att hålla stadens artärer fria och därmed bibehålla cirkulationen. Det var dock inte endast den stillastående kroppen som oroade, utan även kroppar som rörde sig på fel sätt och i fel riktning.

Den farliga dansen och framförandet av cykel i fel färdriktning

Polisens ambition eller ”iver” drabbade inte enbart ovan nämnda Karlsson, ytterligare några personer greps. Karlsson greps för att han stod still och vägrade lyda polisens order, en ung kvinna – ”fröken Svensson” – greps av andra skäl.

Förseelsen: Tisdagen den 16 okt. 1956 kl. 21.40 infördes fröken Svensson av konst. Eric Andberg, som rapporterade, att han kort förut å Rådhus-torget anmodat fröken Svensson att medfölja till polisstationen, enär hon tillsammans med servitören Håkansson uppträtt som ledare för ett hundratal ungdomar, vilka efter biografens slut samlat

sig på Rådhus-torget, där de under c:a 45 minuters tid skrånade, visslade och förde oväsen. Fröken Svensson och Håkansson försökte även få de övriga ungdomarna att börja dansa. Detta fröken Svenssons handlingssätt väckte allmän förargelse bland ett större antal äldre personer, som passerade Rådhus-torget. (Landsarkivet i Lund, Åklagaren och polisens i Landskrona arkiv, rapporter 1956, A1aa:134)

Inte heller här framgår det exakt vad som är förargelseväckande. I lagen definieras emellertid förargelseväckande beteende på följande sätt ”Den som för oljud på allmän plats eller annars offentligen betar sig på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten, döms för förargelseväckande beteende till penningböter” (kap 16 § 16). Uppenbarligen ansåg polisen att det förekom en slags oljud, ungdomarna ”skrånade, visslade och förde oväsen”. Men fröken Svensson förefaller framför allt ha ägnat sig åt dans, dels för egen del och dels genom att uppmåna andra att dansa. Svensson förnekar detta, men såväl polis som ”ett större antal äldre personer, som passerade Rådhus-torget” var av en annan uppfattning. Men varför skulle dans vara förargelseväckande? Hur kan dans uppfattas

som ett hot mot ordningen? För att besvara den senare frågan måste vi först fundera över vilken ordning som åsyftas och här blir könsmaktsordningen en aspekt.

Varje tid (och plats) är impregnerad av bestämda föreställningar och förväntningar på män och kvinnor, inte sällan förväntas kvinnan vara återhållsam, nästan passiv medan det finns förväntningar på mannen att inta en aktiv roll (McKinley 1999:97-99). Detta är en diskurs som inte minst har haft återverkningar på relationen dans, kvinnor och offentliga rum. Under 1940-talet förväntades kvinnan inte ta egna initiativ utan skulle vänta på att bli uppbjuden (Wigerfelt 1996:71-72). När fröken Svensson dansade på Rådhusorget levde hon möjligtvis inte upp till dessa kulturella normer, vilket kan ha varit anledningen till att den äldre, förbipasserande, generationen reagerade. Vad som möjligtvis också låg henne till last var att hon inte enbart dansade utan även uppmanade andra att göra detsamma. I uppmaningen kan vi ana ungdomarnas försök att förhålla sig till det nya som rocken stod för. Rock'n'roll tillhandhöll ett nytt bodyscript, ett nytt ungdomshabitus som somliga uppenbarligen nyfiket omfamnade medan andra förhöll sig lite mer tvekan och osäkra

inför. I detta landskap av nyfikenhet och osäkerhet intog fröken Svensson en ledande roll, vilket kanske inte heller var "passande" för en ung fröken i det urbana rummet. Kanske kan vi rent av hävda att kropp och rörelse i detta fall var ett semiotiskt vapen. Michel Foucault (1993) menar att kroppen är föremål för disciplin och kontroll. Men samtidigt som kroppen är utsatt för disciplinering och kontroll så kan den också användas i ett slags semiotiskt gerillakrig. Genom att inte bete sig på ett förväntat sätt tydliggörs normer och kan därmed också bli föremål för kritisk reflektion och förändring (Ehn & Löfgren 2001:53). Är det så vi ska förstå fröken Svenssons agerande och den så kallat äldre generationens reaktioner?

Fröken Svensson hade förmodligen inte väckt förargelse om hon dansat en wienervals på torget, men nu handlade det om rock'n'roll. I en artikel i *Sydsvenska Dagbladet (SDS)*, som inte uttryckligen behandlar händelserna i Landskrona, omtalas rock'n'roll på följande vis.

Med rullande rörelser och till vild musik svingar högsänt livslustladdade kavaljerer glädjetjutande damer runt, runt under rytmisk extas. De dansande är klädda på det nyaste nya, uppsluppet

Nu kommer filmen som hela Landskrona väntat på!

Rio
Telefon 4800

7 och 9
Barnfjll.
Förköp 5-6

PREMIÄR!

COLUMBI

Sensation över hela världen!
Senaste årens största melodisuccé!
Nu som film!
Med den nya djärva dansstugan
ROCK 'N' ROLL!

Äntligen här
BILL HALEY
AND HIS COMETS

ROCK
AROUND THE CLOCK

The PLATTERS
Eric Freeman Combo

Freddie BELL
and his Bojboys

17 "låtar" lanseras
bl a "See you later alligator."
"Razzle-Dazzle" o. "Mamba Rock."



Grand
Telefon 2000

7 och 9
Barnfj.
Bilj. fr. 6.

PREMIÄR!

FRÅN FILM FRI EFTER SJU VECKORS CENSUR

Freja
Film

CATRIN WESTERLUND
ARNE RAGNEBORN
ELOF AHRLE
INGA GILL
LARS EKBORG
Regi: Arne Ragneborn

Flamman

En högaktuell film
om urspårad ungdom

"Filmens realistiskt detaljrika skildring av en stockholms-
flickas snabba fall ned i prostitutionen är fruktansvärd
som avskräckande exempel!" Sv. D.

Över 1500 företag hyr

Samtidigt som Rock Around the Clock hade premiär på Rio-biografen i Landskrona visade Grand filmen Flamman, en "högaktuell film om en urspårad ungdom". Huruvida den senare också innehöll skildringar av farliga cyklister framgår inte, men uppenbart är att idén om ett "ungdomsproblem" hade en framträdande roll i det offentliga samtalet vid denna tid (NST 15/10 1956).

sportiga sätt, som hör till när man exekverar den nyaste modedansen. Rock'n roll rullar fram över dansgolven, krossande allt som vill stå den emot, ryckande alla med sig. (SDS 21/10 1956)

Här framstår dansen som något som krossar allt motstånd och rycker människor med sig, den går inte att stå emot. Inte konstigt att den uppfattades som farlig. I artikeln berättas också

att melodin *Rock Around the Clock* slog igenom med filmen *Vänd dem inte ryggen* 1955. Vid detta tillfälle visade musiken sig ”så suggestiv och egande till dans att ungdomar omedelbart efter föreställningarna började dansa på gatorna och därtill här och var så vildsint att polisen måste ingripa”.

Rock’n’roll som musik och dansform var sålunda något ytterst oroväckande vid 1950-talets mitt och det är ljust av detta som vi ska förstå ingripandet mot fröken Svenssons dans på Rådhusorget i Landskrona. Men det var inte bara Svensson som greps, utan även servitör Håkansson.

Håkansson fördes till polisstationen tillsammans med Svensson och ansågs också ha väckt förargelse. I Håkanssons fall finns det emellertid en omständighet som förvärrar situationen. I marginalen på polisrapporten framgår det nämligen att Håkansson var dömd sedan tidigare:

Dömd den [sekretess] för det han framfört cykel i förbjuden körriktning samt utan att hålla i styret att böta 10 x 2:- kronor. Den [sekretess] för förargelseväckande beteende att böta 50:- kronor. (Landsarkivet i Lund, Åklagaren och polisens i Landskrona arkiv, rapporter 1956, A1aa:134)

Det framgår inte om han dömdes även efter dansen på Rådhusorget, men vad som är intressant är hur polisen på detta sätt skapar en slags förbrytarbiografi (jfr Svensson 1993) som förmodas förklara Håkanssons beteende på torget. Hans beteende på torget görs begripligt genom tidigare förbrytelser, som alltså bestod i att ha cyklat i ”förbjuden körriktning samt utan att hålla i styret”. Håkansson var helt enkelt en förbrytarkaraktär.

Cyklande rebeller

Denna artikel inleddes med ett citat där en mängd cykelrelaterade brott redovisades. Anledningen till att dessa brott ansågs ha ett nyhetsvärde kan relateras till en större oro i samhället. Skötsamheten som ideal föreföll utmanas, inte minst av ungdomar. Cyklisternas beteendemönster i Landskrona ansågs förmodligen spegla ett allmänt förfall som även kom till uttryck i en ny, djärv musik- och dansform – rock’n’roll. Ungdomarna cyklade utan att hålla i styret – tillika i fel färdriktning – men man stod också still på gångbanor, man hängde i gathörn och dansade på torget efter visning av filmen *Rock Around the Clock*. En cykelkultur stadd i förfall blev således synonymt med en

urspårad ungdom som intog det offentliga rummet på nya, provocativa sätt.

Av denna anledning kom också cykelförseelser och dans på Rådhusstorget i Landskrona att bli viktiga i konstruktionen av brottsliga biografier. Att framföra sin cykel i förbjuden körriktning var helt i linje med tidens uppriska och rebelliska rockideal, men värderades olika beroende på vilken position man befann sig på i samhället. De ”syndande” cyklisterna fördömdes i massmedia och straffades av åklagare, men kanske kunde man även cykla sig till en hjälteposition i Landskronas ungdomliga rock’n’rollmiljö – ett slags cyklande rebeller.

Referenser

Arkiv:

Landsarkivet i Lund: Åklagaren och polisens i Landskrona arkiv, rapporter 1956, A1aa:134.

Tidningar:

Arbetet:

Nordvästra Skånes Tidningar (NST): 3/12 1956

Skånska Dagbladet (Sk. D.): 16/10 1956

Sydsvenska Dagbladet (SDS): 21/10 1956

Litteratur:

Altschuler, Glenn C 2003: *All Shook Up. How Rock’n Roll Changed America*. New York: Oxford University Press.

Ambjörnsson, Ronny 1988: *Den skötsamme arbetaren. Idéer och ideal i ett norrländskt sågverksamhälle 1880-1930*. Stockholm: Carlssons.

Brügger, Niels 1994: ”Paul Virilio – fremtidsarkæolog og begrebsaktivist”. I: Brügger, Niels & Nørgaard Petersen, Henrik (red.): *Paul Virilio. Krigen, byen og det politiske*. København: Forlaget politisk revy.

Ehn, Billy & Löfgren Orvar 2001: *Kulturanalyser*. Lund: Gleerups.

Foucault, Michel 1993: *Övervakning och straff. Fängelsets födelse*. Lund: Arkiv.

Frykman, Jonas 1993: ”Nationella ord och handlingar”. I: Ehn, Billy, Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar (red.): *Försvenskningen av Sverige. Det nationellas förvandlingar*. Stockholm: Natur och Kultur.

Hansen, Richard 1999: *Malmö polis 1874-1949: En minnesskrift vid 75-årsjubileet*. Malmö: Allhem.

Lebesco, Kathleen 2001: ”Queering Fat Bodies/Politics”. I: Braziel, Jana Evans & LeBesco, Kathleen (red.): *Bodies Out of Bounds*.

- Fatness and Transgression*. Berkeley: University of California Press.
- McKinley, Nita Mary 1999: "Ideal Weight/ideal Women: Society Constructs the Female". I: Sobal, Jeffery & Maurer, Donna (red.): *Weighty Issues. Fatness and Thinness as Social Problems*. New York: Aldine de Gruyter.
- Schildt, Axel & Siegfried, Detlef (red.) 2006: *Between Marx and Coca-Cola. Youth Cultures in Changing European Societies, 1960-1980*. Oxford: Berghahn Books.
- Svensson, Birgitta 1993: *Bortom all ära och redlighet. Tattarnas spel med rättvisan*. Stockholm: Nordiska museet.
- Virilio, Paul 1986: *Speed and politics. An Essay on Dromology*. New York: Semiotext(e).
- Wigerfelt, Berit 1996: *Ungdom i nya kläder. Dansbanefröjder och längtan efter det moderna i 1940-talets Sverige*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings bokförlag Symposion.

Hojlåtar

Patrik Sandgren

Vad är en *hoj-* eller *cykellåt*? Det kan naturligtvis vara en låt att cykla till, till exempel en låt som en person lyssnar på i hörlurarna samtidigt som han eller hon cyklar. Det är med andra ord en fungerande låt som möjligen hjälper till att ge cyklaren energi, rytm och en känsla av atmosfär. I princip kan en sådan låt inkludera vilket musikaliskt formspråk och genre som helst oberoende om den gillas av cyklaren, valts av motionsinstruktören eller spelas upp i högtalarna i en cykelvelodrom. En låt kan givetvis också vara cyklisk i motsats till mer linjär. Dylåtar kan säkert vara intressant att titta närmare på men det är inte syftet med denna artikel. En cykellåt kan givetvis också vara ett stycke som spelas på en cykel, det vill säga där cykeln och huvudsakligen dess metall är musikinstrumentet. Detta är en av den svenske musikern, kompositören

och estradören Erik Petersens specialiteter. Han har också gjort en skrotsymfoni. En sådan låt ligger något närmare det jag vill definiera som en cykellåt.

Avgränsningar och sortiment

Med en cykellåt menar jag en låt där musiken och/eller den eventuella texten refererar till cyklar eller cykling, hojar eller hojande. Redan titeln eller delar av texten på en sådan låt kan ge vägledning vad den handlar om och i låten kan det förekomma verkliga eller härmningar av *cykelljud*. Låten kan förvisso ha ett mer eller mindre tydligt program. Den är i vart fall en komposition eller uttryck som på något sätt befattar sig med *cyklandets värld*.

Cykellåtar är möjligen inte lika kända som billåtar, till exempel Vince Taylors "12-Bar"

blues/rock'n roll *Brand New Cadillac* (1958), åtminstone inte i utpräglad pop- och rockmusik. Möjligen hittas fler cykellåtar bland skämtvisor och barnvisor. På internet finns flera skämtlåtar om cyklar gjorda av mer eller mindre seriösa "Singer-songwriters". Några sådana kan avlyssnas på *Jamma.se*, en "musikcommunity" där oetablerade artister kan presentera sig och länka vidare till sina låtar. Sådana skämtlåtar handlar gärna om problemet med cykelstöder. Det finns också samtida någorlunda kända popgrupper som har cykelnamn, till exempel *The Bicycle Thief* och *Bombay Bicycle Club*. Det finns ett amerikanskt skivbolag som går under namnet *Bicycle Music Company*.

Det sägs att det samlingsnamnet till rockgenren *Heavy Metal* kan ha uppkommit genom Steppenwolfs låt *Born to be Wild* (1968). Uttrycket "heavy metal thunder" i låtens andra vers vill eventuellt likna ljudet från en motorcykel och det lär vara första gången denna kombination av ord förekommer i en (känd) musiktext (Walser1993:7f). Steppenwolfs låt användes 1969 som soundtrack i filmen *Easy Rider*, kulturfilmerna där det fria motorcykelåkandet var ett viktigt inslag. Motorcykeln och mopeden, som ju också kallas hojar, är naturligtvis släkt med

den konventionella cykeln och låtar som handlar om motordrivna cyklar bör nog också definieras som hojlåtar även om nämnda vidunder ibland kan liknas mer vid bilar och traktorer, som arbetsfordonet "fyrhjulingen" vilket förvisso ibland används bara för att den är kul att köra. I denna artikel fokuserar jag dock på "vanliga" cyklar utan motor. Hur det än förhåller sig finns det flera pop- och rocklåtar som handlar om cyklar och cyklandet och jag har valt ut sex stycken, av både kända och mer okända artister, som jag skall undersöka. Jag är intresserad av vad texterna handlar om och vad i musiken som kan kopplas till just cykel och cyklande. De låtar som jag valt att undersöka är:

- *Bike*
- *Vi cyklar runt i världen*
- *Bicycle Race*
- *Utflykt med damcykel*
- *Tour de France*
- *Rollin Down*

Efter granskningen av ovanstående låtar kommer jag att reflektera över några snapsvisor jag funnit i Skånes musiksamlingars arkiv. I detta arkiv för huvudsakligen traditionell folkmusik

är det magert med låtar som refererar till cyklar eller fordon överhuvudtaget. Av de få låtar som finns om cyklar är en del snapsvisor. Den traditionella folkmusiken har ofta äldre anor än den moderna cykeln av metall som ju inte blev allmängods förrän runt sekelskiftet 1900 och då främst i städerna. Detta kan vara en anledning till att musiksamlingarna har relativt få hojlåtar.

Besiktning

Bike med den engelska rockgruppen Pink Floyd gavs ut 1967 på skivan *Piper at the Gates of Dawn*. Låten fanns inte med på den amerikanska utgåvan utan enbart på den engelska. Frågan är om det finns något i texten som föranledde ett sådant beslut? Vid första anblicken tycks texten harmlös, åtminstone i första versen. Sångaren sjunger med naiv röst en ramsa om att han har en cykel med en korg och ringklocka. Han vill ge bort den till sin flickvän om han hade kunnat, men han har tyvärr lånat cykeln. Refrängen är en kärleksförklaring om att hon är den sortens flicka som passar honom. Verserna ändrar sedan karaktär, blir lätt bisarra och kan antingen tolkas vågat eller utan djupare mening. Den näst sista versen lyder:

I've got a clan of gingerbread men. Here a man, there a man, lots of gingerbread men. Take a couple if you wish.

Möjligen var låtens text alltför psykedelisk för att passa in på den amerikanska musikmarknaden 1967. I den strikt musikaliska delen av låten finns inte mycket till cykelljud. Möjligen kan ett kort solo av något som liknar ett "spikpiano" föra tanken till det ljud som alstras av en gren som fastnat mellan ekrarna. Efter att de konventionella instrumenten tystnar finns dock en lång pålagd sekvens där någon tydligt tar ut en cykel från ett garage eller liknande och börjar cykla. Efter en stund går de verkliga cykelljuden över i klingande ljudeffekter som för tanken till ett tivoli som sedan övergår i hysteriskt skrattande "Kalle Anka-röster" vilka avslutar låten.

Vi cyklar runt i världen gavs ut 1976 och finns på den svenska musikteatergruppen Nationalteaterns album *Käldolmar och kalsipper*. Skivan, som snarare är ett försök till en pedagogisk "familjeskiva" än en barnskiva, kan sägas gestalta arbetarrörelsens historia och kamp i krypterad sagoform. *Vi cyklar runt i världen* är en marsch och sjungs av två omkringresande cyklande ak-

robater/clowner. I låten förekommer klingande ljud som delvis låter som om man spelade på en cykel. Förutom konventionella instrument ligger det ringklockor och dylikt i bakgrunden. Det är ett allmänt skramlande, tutande och lekfullt sound. Texten handlar om artisterna själva och hur det är att trampa omkring i världen och spela/jobba. Den har ett tydligt fredsbudskap om att de inte vill slåss fysiskt utan istället använda sin musik som vapen. En textrad handlar om att de spelar på allt, till och med på sin cykel: ”vi spelar på allt som låter, ja till och med på vår hoj”.



Bicycle Race med den engelska poprockgruppen Queen gavs ut 1978 på albumet *Jazz*. Skivan innehåller flera stilar men egentligen inte den i och för sig breda musikgenren jazz. Textens budskap är ganska entydigt. Det går ut på att istället för att konkurrera om makt och prestige eller intressera sig för materiella ting så är det avgjort bättre att cykla. Tredje versen som går över i refrängen tar ställning mot det politiska spelet alla kategorier:

I don't wanna be a candidate for Vietnam or Watergate cause all I wanna do is Bicycle.

Texten har ett lite nonchalant förhållningssätt som tycks vilja stå utanför det mesta av samhällets konflikter. Mitt i låten finns ett break där sången och de konventionella instrumenten pausar. Istället hörs en mix av ringande ljud som naturtroget skall föreställa åtminstone tre olika former av cykelringklockor.

Utflykt med damcykel är utgiven på den svenske dragspelaren Lars Hollmers album *Vendeltid* som kom ut 1987. Lars Hollmer, före detta medlem i Samla Mammans Manna, är svår att placera i ett fack men folkmusik med avantgardistiska drag

och en stor portion humor är nog en god beskrivning av hans musik. Låten är instrumental och innehåller en dialog mellan åtminstone två dragspel. Musikinfluenserna tycks befinna sig i balkanområdet rent geografiskt med inslag av fransk musette-musik och jazz. Vad som refererar till en damcykel kanske är svårt att sätta fingret på. Låten innehåller ingen text förutom titelns program. Den innehåller inga klockrena cykelljud även om det ibland förekommer lustiga, snabba och rytmiska dragningar på dragspelstangenterna/knapparna som skulle kunna tolkas som kedjeskrummel, hjul mot en grusväg eller liknande. Musiken är svängig och rörlig och ger en böljande känsla som kan ge associationer till en lätt berusande cykeltur.

Tour de France är det tolfte och sista spåret på den tyska elektronikgruppen Kraftwerks temaalbum med samma namn. Albumet är utgivet 2003 i samband med att det kända franska cykelloppet fyllde 100 år. Skivomslaget pryds av fyra tecknade tävlingscyklister som cyklande befinner sig mitt i det vita fältet av en stiliserad fransk flagga. Låten jag tittat närmare på är en digital nyinspelning. Den gavs ut första gången redan 1983, då som analog vinylsingel. Låtens

raka och okomplicerade text är på franska och berättar bland annat om loppets tuffa etapper och stigningar. De första raderna blir i svensk översättning ungefär:

Helvetet i norr, Paris-Robaix. Cote d'Azur och Saint Tropez. Alperna och Pyrenéerna.

Låten inleds med samplade av i grunden verkliga ljud av tunga stönande in- och utandningar som naturligtvis skall förställa cyklande idrottsmän. Andningarna är lagda i loopar och är rytmiskt arrangerade i det tempo som låten



går i. Inne i låten förkommer samma rytmiska stönande och som örongodis även digitala ljud som påminner om det ljud som alstras från en cykelväxel.

Rollin Down med den ungersk-amerikanske neopunkartisten Atilla Howarth finns på albumet *Bike Rock* från 2005. Albumet har helt igenom ett cykeltema. Atilla är på samma gång en passionerad cyklist och musiker och alla tolv spåren har något med cykling att göra. På skivomslaget finns ett tecknat mountainbike-drev där Attilas namn är inskrivet. Han har en hemsida där han detaljerat berättar om sin passion samt presenterar sin musik med textutdrag och lyssningsexempel. Texten i *Rollin Down* kan sägas innehålla både ett freds- och miljöbudskap. Den menar att det är bättre att cykla än att slåss eller sitta i en stinkande bil. Detta budskap sammanfattas bra i första versens fyra första rader:

*The daffodils are bloomin', the buckeye is bustin'.
The stench of the road kill, and diesel fumes they
knock me down. But when I get up I get back in
the saddle.'Cuz I don't fight people, no it's hills
that I battle.*

I själva musiken finns däremot inget som tydligt kan kopplas till cyklar. Det skulle möjligen vara den distorderade gitarrens skorrande och rullande ljud som i viss mån förstärker refrängens text "Rollin down the road" även om en sådan tolkning kan vara övertydlig.

Ramar och riktningar

Det finns flera likheter mellan de undersökta låtarna förutom att titlarna alla refererar till cyklandet. I fyra av låtarna finns ljud som utan tvekan kan kopplas till cykeln som konstruktion: *Bike, Vi cyklar runt i världen, Bicycle Race och Tour de France*. Tre av dessa låtar innehåller dessutom ljud som är mer eller mindre kroppsliga, alltså ett slags närvaro av en eller flera cyklister. I låtarna används också verkliga ljud samt mer eller mindre naturtrogna digitala ljud som effekter. Fem av låtarna innehåller text och alla dessa refererar på något sätt till cyklandet.

Låten utan text, *Utflykt med damcykel*, står lite för sig själv. I denna saknas både text och tydliga cykelljud vilket gör att endast den renodlade musiken kan tolkas, naturligtvis i kombination med titeln (om denna är känd förstås!). *Bike Rock* saknar även den tydliga cykelljud och

är nog den av de sex låtarna där själva musiken minst, om ens alls, försöker avbilda eller återge cyklandet eller en cykelkonstruktion.

Textens budskap i de fem låtarna har många likheter men även en del olikheter. *Bicycle Race*, *Vi cyklar runt i världen* och *Rollin Down* har alla ett freds- eller åtminstone frihetsbudskap som i viss mån påminner om varandra, fast med lite olika engagemang och vinklingar. *Tour de France* har en något tuffare framtoning. Den hyllar eller åtminstone befäster fenomenet cykling som sport och fysisk syssla. Detta kan också märkas något i *Rollin Down*. Låten *Bike* har en svårtydd text men inget i den tar i vart fall parti *mot* cyklar eller cykling, snarare tvärtom, i alla sina tokigheter.

Har alla sex låtarna något totalt gemensamt förutom ”cykeltiteln”? Ja, naturligtvis i den humoristiska, lite naiva, lekfulla och klangfulla framtoningen vare sig den ligger i texterna, musiken eller effekterna. Märk också att tre skivbolag har associativa namn som *Kling Klang studio*, *Ding Dong* och *CD Baby*.

Vätskekontroll

I Skåne musiksamlingars arkiv finns ganska få låtar om cyklar eller fordon. När de ändå före-

kommer handlar de flesta om tåg eller tågresor. Detta kan bero på att en stor del av materialet är äldre och därför är de mer moderna tekniska tingen underrepresenterade i materialet.

I musiksamlingarna finns en hel del dryckesvisor och snapsvisor, både äldre och nyare, och många av de senare samlades in under en snapsvisetävling som hölls på Kulturen i Lund 1998. Också bidrag som var kända eller tryckta sedan tidigare lämnades in även om dessa hade svårt att vinna av naturliga skäl. I detta material finns tre snapslåtar med tydliga cykelmotiv. Den ena kallas *Cykelhandlarens snapsvisa* (LuF, SMS 92) och innehåller endast ett ord: ”Ohoj”. Ingen melodi finns angiven. Den andra, som också är utan melodi, kallas kort och gott *Cykelvisan* (LuF, SMS 97) och lyder passande nog: ”Hoj.” Denna visa kallas ibland skämtsamt för *Finska cykellandslagets snapsvisa* (i Sverige) eller *Svenska cykellandslagets snapsvisa* (i Finland).

Den tredje visan från snapstävlingen i Lund (LuF, SMS 104) är en något längre historia och brukar ingå i sånghäften som används på akademiska fester, kräftskivor och dylikt. Den börjar med raderna ”Vi cyklar för lite. Vi röker för mycket”¹. I raderna mellan berättas att man

borde sluta dricka sprit men att en liten sup ändå inte kan skada vilket accentueras i slutraderna med rimmet: "Vad tjänar att hyckla, tids nog får man cykla." Melodin är en traditionell svensk folkvisa och danslek men texten är författad av Povel Ramel. En poäng med texten är att det är ungefär samma sak att vara onykter som att "vara ute och cykla".

Sammansvetsning

Jag har undersökt några låtar jag definierar som *hoj-* eller *cykellåtar*. Låtarna refererar på något sätt till cyklandet värld antingen textmässigt, musikaliskt eller i kombination. De har flera gemensamma nämnare, framför allt när det gäller dess lite naiva, tokiga framtoning. I de flesta av låtarna används verkliga eller efterhärmande cykelljud, analoga eller digitala, vilket förstärker vad de handlar om. Cykeln är en konstruktion av metall vilket gör att den är ett tacksamt ting att återge musikaliskt; den går till och med att spela på. Detta gör att cykellåtar också kan definieras som ett slag av *industrimusik* som avspeglar det tekniska samhället.

Själva cyklandet är också tacksamt att återge i musikalisk form. En cykelfärd kan ha fart och fläkt, gå i rullande och snurrande banor

och den aktive cyklaren avger inte sällan ljud, till exempel genom sin andhämtning. Låtarnas texter har gärna ett freds- eller åtminstone ett frihetsbudskap och de kan i viss mån få symbolisera ett visst avståndstagande till fenomen som lyxkonsumtion, materiell status och uppblåst machokultur eller allra minst som ett ställningstagande för människan som fri och mer obekymrad varelse.

Jag har också reflekterat över några snapsvisor jag funnit i Skånes musiksamlings arkiv. Dessa låtar – om man nu kan kalla låtar med till exempel ett ord för låtar – refererar naturligt till "snurrigheter" och faller därför väl in i mina andra undersökta alsters karaktäristika.

Cykeln tillhör den enkla människan, går lätt att införskaffa, är billig i drift, kan ge kondition och är miljövänlig. En motorcykel eller moped är även en *hoj* och låtar om sådana finns också. Ett motorcykelfordon är dyrare och förvisso mindre miljövänligt än en cykel men är nog förhållande till bilen en självständigare och i viss mån naivare produkt. Hojar av alla sorter lockar alltså till musik av det mer lekfulla, barnsliga och klangfulla slaget.

Not:

1. I Povel Ramels text börjar de två första meningarna med "Man". I Skånes musiksamlingars arkiv börjar de istället med "Vi". Att vistexter förändras är inget ovanligt och kan bero på att de är muntligt överförda eller omtolkade av annan anledning.

Referenser

Litteratur:

Walser, Robert 1993: *Running with the Devil. Power, gender, and madness in heavy metal music*. Wesleyan University Press.

Diskografi:

Attila Horvath 2005: *Bike Rock. Rollin Down*. CD Baby.
Kraftwerk 2003: *Tour de France. Tour de France* (1983). Kling Klang.
Lars Hollmer 1987: *Vendeltid. Utflykt med damcykel*. Ding Dong.

Nationalteatern 1976: *Kåldolmar och kalsipper. Vi cyklar runt i världen*. Musiknätet Waxholm.

Pink Floyd 1967: *Piper at the Gates of dawn* (eng). *Bike*. Capitol.

Queen 1978: *Jazz. Bicycle Race*. EMI.

Arkiv:

Folklivsarkivet i Lund, Skånes musiksamlingar, SMS 92

Folklivsarkivet i Lund, Skånes musiksamlingar, SMS 97

Folklivsarkivet i Lund, Skånes musiksamlingar, SMS 104

Internet:

Attila Hovarth *Bike Rock*. <http://www.bikerock-music.com/music.html>

Erik Petersen. <http://www.erikpetersen.se>

Jamma.se. <http://www.jamma.se>

Med pedaler in i det moderna

Carina Sjöholm

Det talas mycket om hur ny teknik ökar hastigheten i det sociala livet, hur vår tids- och rumsuppfattning påverkas och hur världen minskar. Detta menar de flesta är en trend i acceleration; konsumtionshastigheten ökar. Enligt detta sätt att se på konsumtion, hur den går från varor till tjänster, skulle man kunna se till exempel ett biografbesök under 1940-talet som en del i denna teknik- och upplevelseacceleration. Man köpte sig en upplevelse, det var ett sätt att stimulera både kropp och hjärna, ett sätt att gå in i något annat, åtminstone för en stund. Längre kan man tala om olika mediers betydelse för att dra in människor i nya och andra världar, men *cykeln* möjliggjorde för den breda allmänheten att på ett nytt sätt komma samman och röra sig över större arealer. Cykeln var en av de verkligt genomgripande förändringarna i vardagen,

för var och en. Det finns knappast en berättelse från 1940-talet där den inte nämns, i form av cykelvägen eller, oftare, helt enkelt beroendet av cykeln.

Man räknar med att var fjärde medborgare under slutet av 1930-talet ägde en cykel (Eskilsson 2000:173). Cyklisternas Riksförbund bildades i Stockholm 1934 för att tillvarata cyklisternas intressen och allt sedan dess har det arrangerats resor och organiserats kollektiva cykelutflykter med där tillhörande rekvisita som till exempel särskilda avtal med hotell och pensionat för just cyklisterna (Eskilsson 2000:173).

”Cykelavstånd” är ett vanligt förekommande begrepp i materialet när man beskriver geografiska relationer. Att cykla, ofta flera stycken tillsammans, var ett av sätten att ta sig till biograferna. Ofta ingick en sådan cykeltur i ett hel-



Foto: Helsingborgs kår av Frälsningsarmén, Flickscouterernas minnesalbum 1927-1973, Skånes Arkivförbund.

kvällsarrangemang eftersom det kunde vara en mil eller kanske till och med mer att förflytta sig i vardera riktning. Flera på landsbygden talar om avstånden till biografen och de få möjlighe-

terna att förflytta sig på annat sätt än med cykel eller de så kallade apostlahästarna, det vill säga genom att gå. Mopeder och motorcyklar var ett annat sätt att ta sig fram.

Denna artikel bygger på frågelistmaterial insamlat vid Folklivsarkivet i Lund men också på min doktorsavhandling *Gå på bio. Rum för drömmar i folkhemmets Sverige*. Där visar jag hur biografen och cykeln var för sig och i synnerhet tillsammans förde ut en ny fart, hastighet och rörelse på landsbygden, som vid den här tiden ofta beskrevs som stillastående och stagnerad. Varken att gå på bio eller att cykla var alltså renodlade storstadsföreteelser. Snarare kan man notera – när man ser till kombinationen gå på bio och cykla – att det fanns en dubbel rörlighet: man cyklade till biografen och satte sig sedan i dessa, ibland omoderna lokaler, ibland med modern utrustning, inte sällan för att titta på en film med förmoderna teman. Poängen är att rörligheten gick från det fysiska till det mentala när filmen så småningom tog över.

Många säger att man cyklade ”till bio” snarare än att man säger att man cyklade för att se en film. Redan i språkbruket ser man hur situationen, ja upplevelsen, betonades. I svaren nämns att ungdomarna hade vägen för sig själva och den upplevelsen återkommer i alla materialkategorier: ”Det var lite trafik med bilar så vi hade vägen för oss själva och cyklade två i bredd” (M20479). Biografkulturen förde i slutet

av 1940-talet också med sig så kallade avarter. Cykeln kunde användas som maktinstrument: Gatorna i framför allt städerna höll på att förändras i takt med att antalet personbilar ökade. Detta kunde man till en början hantera genom att till exempel vid biodags helt enkelt ta över en gata genom att tillräckligt många uppehöll sig på den. Till och från biografen kunde man cykla så många i bredd att bilarna trängdes undan.

I takt med en ny trafikultur och krav på rationell och hastig förflyttning fick gatorna nya funktioner och fick allt mindre karaktären av lekzoner eller mellanrum, åtminstone i denna bemärkelse. Att ungdomar har behov av att väcka omgivningens uppmärksamhet och reaktion brukar sägas ingå i ungdomsdiskursen (Löfgren 1999:68). I en passus i en bok om vanartiga ungdomar nämns att så kallade ligapojkar hade stört medborgare genom sitt beteende. Ett av deras ”beteenden” var att de hade stört trafiken och grannar genom att idka konstakning på cykel (Swärd 1993:125). Det började till och med skrivas om ”problemet Östergatan” i en av de skånska städerna. Inte minst vid ”bioklockslagen” klockan 7 och 9 var många ungdomar samlade i stadens centrum. ”Problemet Östergatan” handlade främst om



På väg till bion? Foto: Helsingborgs kår av Frälsningsarmén, Flickscouternas minnesalbum 1927-1973, Skånes Arkivförbund.

att många ungdomar stod och hängde på trottoaren och på gatan. Ibland var de så många att det inte gick att ta sig fram med cykel i området (Jönsson 1997:201).

Man kan se cykelns roll på många sätt. Att

transportera var det primära, men cykeln blev ibland även en mötesplats och kanske till och med en förevändning för att stanna upp. Man kunde få punktering på vägen, vilket kunde innebära en missad filmföreläsning men kanske därmed ett annat sorts möte. Det kunde innebära möjlighet att få skjuts på någon annans cykel. Eller så innebar det besvikelse därför att cykeln inte fungerade och att man fick göra ett nytt försök att komma iväg nästa kväll eller nästa helg. Att hålla sig till sin cykel var också just något att hålla i, man hade något att luta sig mot, hänga på eller syssla med:

För det mesta hade vi flickor sällskap hem med någon av killarna som man just då svärmade för. Vi var mycket romantiska. Sällskap innebar att vi cyklade i sällskap hand i hand, sedan när vi kom hem kanske vi satt på var sin cykel och pratade och bestämde träff till nästa gång (M20476:3).

Det temporära draget i dessa upplevelser bör poängteras. Blev det inte denna lördag så kunde det kanske bli nästa lördag. Det fanns en massa hinder som skulle passeras: man skulle vara ledig från arbetet, ha föräldrarnas tillåtelse, pengar och cykeln skulle fungera. Bioförbud

var dessutom ett kraftfullt sanktionsmedel som kunde grusa de flesta förhoppningar. Men det fanns som sagt fler chanser om det inte lyckades denna gång, vilket visar på den temporära karaktär dessa kulturella rum hade.

Under filmens första år anpassades mycket efter biografföreställningarna. Av annonserna i lokaltidningarna förstår man att busstiderna var anpassade efter föreställningarna och man kunde på sina håll t.o.m. köpa biobiljetter på bussarna. Så fortsatte det att fungera länge. Bussarna fylldes i samband med föreställningarna, i synnerhet på söndagarna som på många håll var den stora biodagen. Då körde man två föreställningar, både klockan 7 och 9 (man sade eller skrev inte 19 och 21 när det handlade om bioklockslag). Många samlades utanför biograferna när biopubliken kom ut, eller när biobussarna kom in, för att spana vem som var med eller vem som var där. Lynn Åkesson beskriver hur ungdomar på 1930-talet i trakterna kring skånska Börringe just samlades vid stationen för att se de resande och träffa andra ungdomar. Åkesson menar att det fanns en diskrepans mellan skogsbygd och slättbygd och vidgar därmed den vanligare uppdelningen i dikotomin stad–landsbygd. Utifrån dessa ”räjongs”-resonemang

kan man se en annan aspekt av det gemensamma cyklandet; man var trygg när man cyklade med de sina (Åkesson 1985:368f). Spänningen mellan stad och landsbygd var markant. Den omdebatterade tråkigheten på landsbygden motsägs av den ström av människor som cyklade, gick eller åkte till biograferna (jfr Höijer 1998). Eller var det kanske just därför man gick på bio som aldrig förr? Staden lockade dock och det räckte som sagt inte alltid med ”bara” hemortens utbud.

I Kungsgatans svarta asfaltsstråk speglar sig tusende lampor och strålkastare. Längs trottoarerna väller kvällsflanörerna i täta leder. De har bråttom nu – det är bara ett par minuter kvar, tills biograferna börjar. Det är nervöst och jäktigt. Trottoarerna är kantade med cyklar, som försvårar passagera. Cykelställen är överlastade. Neonljusen från husväggarna konstaterar, att stadens samliga filmbolag med ytterst få undantag är församlade här (Fickjournalen nr 3/1945).

Även om man inte bodde i staden cyklade man gärna dit för att se filmerna på stadsbiograferna: ”Man var mer ute i världen om man tog sig till stan” har en meddelare skrivit.

Den fysiska rörelsen, cykelturen till biografen, skulle kunna ses som en modern rörelse, en förberedelse för framtiden. Man kan tala om färden till bion och färden in i filmen och se biogåendet som ett rörelsefenomen i ett komplext och föränderligt samhälle. Med det perspektivet kan man säga att biografen blev ett sammanhang där livsstilar prövas – och här kommer det tidstypiska och diskussionerna om den tveeggade fritiden in. Å ena sidan var det fri tid, något som var skilt från arbete, å andra skulle denna tid användas på bästa möjliga sätt, till exempel för att bygga upp kroppen.

Den fria tiden blev således inte sällan ofri tid. I folkupplysande sammanhang betonade man vilken avkoppling och rekreation en bra fritidssyssla kunde innebära, samtidigt som det tidigt i medborgarnas liv betonades värdet av att kunna koncentrera sig genom att ägna sig åt någon nyttig fritidsverksamhet av hobbykaraktär (Stattin 2007). Att använda sin vardag rätt och riktigt genomsyrade helt enkelt tiden. Att välja en bra hobby var att ta del av välfärdslandet. Privatlivet blev på så sätt en viktig plattform och utgångspunkt för inskolningen i det moderna livet.

Till biogåendet men också samlande av film-

stjärnebilder eller klistrande av album, fanns en betydligt mer tvehågsen inställning än till annan mer projektorienterad fritidssysselsättning. Man uppmanades att ägna sig åt en berikande hobby, cykla, campa eller vandra i naturen, gymnastisera och idrotta. Man skulle, som bland andra Jonas Frykman har visat, ta hand om sin kropp och samtidigt som flyttlassen gick till de moderna städerna så var den rena luften på landet förbundet med ett sunt liv (1993). Detta sätt att leva och verka beskrivs som ideal i flertalet veckotidningar, inte sällan med kända skådespelare som positiva exempel. Detta illustreras exempelvis i handboken *På tu man hand med idolerna* (Holm 1947) där stjärnornas ”naturlighet”, vardaglighet beskrivs, inte sällan kopplat till attraktiva naturmiljöer och aktiv fritid. Man kunde från officiellt håll inte riktigt bestämma sig för om biogåendet var uppbyggligt eller ej och avgörande var att det alltmör kom att bli en ungdomsverksamhet. Jochum Stattin påpekar att mycket av detta energiska propagerande ändå inte lyckades, eftersom den arbetarklass som skulle skolas ägnade sig åt annat än det som räknades in i hobbyns värld. I diskussionen om väl använd och sund fritid var cyklisten däremot ett tveklöst föredöme. Att cykla ut i na-

turen, gärna med tålt och ambition att leva enkelt, var ett ideal. Här blir de landsbygdsungdomar jag beskrivit motsägelsefulla: de använder sin cykel för att ta sig till staden för att gå och sätta sig på en biograf eller ett kafé. Förutom det faktum att man gick inomhus när man satte sig i biografsalongen, så var det mörkt där och inte sällan unken luft. En del personer beskriver föreställningarna om att det i biografstolarna kunde finnas loppor, varför man i värsta fall snerades när man kom hem:

Vi som voro unga då kommer fortfarande ihåg denna tid med saknad, trots att i bänkstopningen sutto enorma mängder loppor. Varför vi fick lägga våra kläder under ett vitt lakan då vi kom hem ty dessa otrevliga ins[e]kter gillade det vita och satte sig alltid på lakan, som sedan lades ut i kylan (M21490).

Stans andra biograf, Grand, var i våra ögon en mycket fin biograf. Den hade stoppade stolar och härligt sluttande plan ner mot scenen. Mina föräldrar föredrog dock alltid den trästolsförsedda teaterbiografen då det förekom husdjur i de stoppade stolarna på den tiden. Jag minns ännu de röda kliande märkena efter biobesöken (M21501).

Plötsligt förefaller biografen, med sitt mörker och sina loppor och bakterier, som något musealt, en rest från en förgången epok. Den röda sammeten tycks snarare höra hemma i landsortsteatrarnas dragiga salonger än i funktionalismens offentliga rum. Men poängen är att nu gick den fysiska rörligheten över i en mental rörelse.

Litteratur

- Eskilsson, Lena 1995: "Fritiden: om fritidens idé och en utställning i Ystad 1936" I: Tvärsnitt nr 4.
- Eskilsson, Lena 2000: "Fritid som idé, struktur och praktik: rätten till lättja eller friluftsliv i folkhemmet" I: Historisk tidskrift.
- Frykman, Jonas 1993: Nationella ord och handlingar. I: Försvenskningen av Sverige. Det nationellas förvandlingar. Ehn, Billy, Frykman, Jonas och Löfgren, Orvar (red.) Stockholm: Natur och Kultur. Garnert, Jan 1998: Stockholmsnatt. Stockholm: Stockholms Stadsmuseum.
- Holm, Crick 1947: På tu man hand med filmidoler. Stockholm: Medéns.
- Höjjer, Birgitta 1998: Det hörde vi allihop! Etermedierna och publiken under 1900-ta-

- let. Stockholm: Prisma och stiftelsen Etermedierna i Sverige.
- Jönsson, Åke 1997: Historien om en stad. Del 3 Landskrona 1900-1997.
- Lundén B.E. 1949: "Bättre bioluft". I: Sveriges biografer 1944-1945. Förteckning över biografer och biografägare. Stockholm: Förlagsaktiebolaget Spectator Förlag.
- Löfgren, Orvar 1999: "Rum och rörelse. Landskapsupplevelsens förvandling". I: Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 38.
- Stattin, Jochum 2007: Hobbyentusiaster och folkhemsbyggare. Stockholm: Carlsson.
- Swärd, Hans 1993: Mångenstädes vanartad... Om problemen med det uppväxande släktet. Floda: Zenon Förlag.
- Åkesson, Lynn 1985: "Veta sitt värde" I: Modärna tider. Vision och vardag i folkhemmet. Frykman, Jonas och Löfgren, Orvar (red). Lund: Liber Förlag.

Författare

Jessica Enevold (1966) är forskare och lärare verksam vid Lunds Universitet och IT-Universitetet i Köpenhamn där hon undervisar i datorspelskultur och -teori. Hon disputerade i engelsk litteratur med en feministisk kulturvetenskaplig avhandling om kvinnor och mobilitet i "on the road"-genren. Tillsammans med Charlotte Hagström driver hon ett projekt om datorspelande mammor, *Gaming Moms*. Hon har en stor passion för gamla 28 tums damcyklar samt ett förflutet som soigneuse för ett amerikanskt damcykelstall.

Susanne Ewert (1950) har en fil.kand. i etnologi och har tidigare arbetat som fotograf. Under flera år har hon på olika sätt varit verksam som fotograf och/eller bildredaktör i forskningsprojekt om nutida ritualer, dagens skola,

pendlarens vardag samt vår tids syn på sopor. Hon har också arbetat i undersökningar med fokus på internationella hälsokommunikatörer, frågor kring mångkultur samt reflektioner kring chefskommunikation. Susanne Ewert är doktorand i etnologi vid Lunds universitet. Den första nyköpta cykel som hon fick av sina föräldrar var en orange Crescent med stänkskydd i aluminium som glänste vackert i solskenet.

Charlotte Hagström (1965) är fil.dr i etnologi, verksam som forskare och lärare vid Lunds universitet samt arkivarie vid Folkliksarkivet. Hennes forskning har bl.a. handlat om personnamn och kulturell identitet, faderskap och maskulinitet samt nutida ritualer. Under senare år har hon intresserat sig alltmer för digital kul-

tur och driver tillsammans med Jessica Enevold projektet *Gaming Moms* som handlar om datorspelande mammor. Hon cyklar dagligen, hävdar att allt går att frakta på en cykel och missar sällan en etapp av TV-sändningarna från Tour de France.

Mats Hellspong (1940) har varit professor i etnologi vid Stockholms universitet. Han var 1983-1996 redaktör för tidskriften *RIG* och är sedan 2005 sekreterare i Kungl. Gustav Adolfs Akademien. Han har bl.a. publicerat *Land och stad* (med Orvar Löfgren) 1972, *Boxningsporten i Sverige* 1982, *Korset, fanan och fotbollen* 1991, *Svenska officersmässar* 1998 och *Den folkliga idrotten* 2000. Sedan hans ömt älskade cykel från 1950-talet skamligen stals 2001, använder Mats Hellspong numera en av kollegan Georg Drakos generöst donerad topasfärgad Monark.

Markus Idvall (1964) är forskare och lärare i etnologi vid Lunds universitet. Hans avhandling *Kartors kraft – Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid* är en kulturanalys av regionaliseringsprocesser i södra Sverige under andra hälften av 1900-talet. För närvarande undersöker han

kulturella och historiska perspektiv på medicin, hälsa och sjukdom. Markud Idvall växte upp på en limpsadel. Han lagar gärna punkteringar men har aldrig kunnat spänna en kedja. Sadelsskydd började han använda först häromåret.

Niklas Ingmarsson (1967) är 1:a antikvarie på museet Kulturen i Lund samt driver den egna firman Garage Text, med regelbundna uppdrag för bl.a. tidningarna *Klassiker* och *Riksettan*. På Kulturen arbetar han tillsammans med Robert Willim, från Institutionen för Kulturvetenskap i Lund, med projektet *Förbisett*, om andra platser i kulturlandskapet. Tidigare aktiv MTB-cyklist men nu landsvägsåkare. Kan intyga att cyklister är ett fåfängt släkte.

Lars-Eric Jönsson (1961) är docent i etnologi vid Lunds universitet. Han driver ett forskningsprojekt om psykiatrins kulturellt fotade perspektiv på patienter 1960–2000. Han har arbetat som utredningssekreterare på Kultur- respektive Socialdepartementet och skrivit ett flertal artiklar om produktion och användning av kulturarv. Sedan 2001 är han redaktör för tidskriften *RIG*. Sina första tvåhjuliga tramptag tog Jönsson på en barncykel av märke Bambino.

Fredrik Nilsson (1967) är docent i etnologi och verksam vid Historiska Studier, Malmö Högskola. Han bedriver forskning på flera olika fält såsom rockmusik och samhälle, övervikt och maskulinitet samt kulturella processer i Öresundsregionen. Fredrik Nilsson cyklar ogärna till följd av en känsla att alltid behöva streta på i motvind och uppförsbacke.

Patrik Sandgren (1964) är fil mag i musikvetenskap och verksam som musikarkivarie på Skånes musiksamlingar, Folklivsarkivet i Lund. Hans kandidat- samt magisteruppsats handlade om musik till fotboll. I senare publikationer har han skrivit om musikaliska strukturer, myter och sociokulturella uttryckssätt och i och omkring musik. På sommarstället i Jämtland har Sandgren en ärvd herrcykel från 1960-talet som vägrar ge med sig. Den använder han flitigt på fisketurer och vid fågelstudier.

Carina Sjöholm (1960) är fil dr i etnologi och disputerade 2003 på en avhandling om upplevel-

seindustrins tidiga uttryck, *Gå på bio – Rum för drömmar i folkhemmets Sverige*. Under årens lopp har hon varit engagerad i flera externa projekt, bl.a. om kulturdistribution, kulturmöten men också en studie av läsande av skönlitteratur och dess roll i svensk folkbildningshistoria. Sedan 2004 är hon verksam som lärare och forskare vid Institutionen för Service Management, Lunds universitet. Carina Sjöholm anser, att cykel är det enda och nödvändiga sättet att transportera sig och nästan vad som helst i Lund. Hon bromsar endast i nödfall.

Göran Sjögård (1954) är sedan 1979 arkivarie vid Folklivsarkivet i Lund. 1990 avlade han en licentiatexamen på en avhandling med titeln *Med ljus och lykta, människan och ljuset från bondesamhälle till industrisamhälle*. Forskningsintresset är inriktat på förhållandet människa och teknik. Ett minne från sjuårsåldern är när cykelkedjan hoppade av i en brant nedförsbacke. Han cyklade alltid under studieåren i Lund men anser nu att det är livsfarligt.



