Vilka var på Hässelby?

Få uppfinningar har som cykeln hjälpt till att bryta människors isolering. Den var det första masstillverkade fordonet, och den blev därför inte förbehållen folk med höga inkomster. Cyklisterna blev snabbt många och de började ställa krav på fler och jämnare vägar, medan cykeltillverkare började utveckla nya metoder för en allt snabbare produktion.

Allt det här ledde obönhörligt till automobilen – en teknik i mänsklig skala födde en teknik som till slut blev omänsklig i flera av sina yttringar. Indirekt har den lilla cykeln sitt delansvar i en av vår tids största sociala omvälvningar: uppkomsten av bilsamhället.

Ett av Hässelbysymposiets fem teman var Cykeln. Fyra personer var inbjudna att tala om cykeln i samhällsomdaningen, alla verksamma inom området:

Stuart S Wilson (Oxford, England) – välkänd popularisator av cykelteknik, talesman för cykeln i ett framtida lågenergisamhälle och konstruktör av Oxtrike, en flexibel typ av en trehjulig transportcykel, som visades på symposiet.

David A Hounshell (Grenville, Delaware, USA) – som talade om cykelns inverkan på produktionstekniken i USA under 1800-talets slut.

Eric Claxton (Stevenage, England) – skaparen av den stad, där han själv bor, en stad där biltrafiken helt och hållet skilts från cykel- och gångtrafik. Olycksfrekvensen har därigenom gått ner med 60 %.

Peter Trevelyan (Leatherhead, England) – som presenterade en undersökning av cykelns nuvarande och kommande möjligheter i utvecklingsländer.

Cykeln mitt i samhällsdebatten

För tio år sedan hörde man knappt alls talas om cykeln i tekniska och sociala facktidskrifter. I dag finns den mitt i samhällsdebatten. Oljekriser, avgasproblem och trafikolycksrisker kommer att göra cykeln till en viktig maskin redan inom en nära framtid. Alla talarna vid Hässelbysymposiet var eniga om detta. De närvarande åhörarna tycktes alla instämma. Ingen opponerade sig och det blev knappast ens någon diskussion. Frågan är om man kan kalla det ett symposium.

Åhörare var de som senare talade i de övriga sessionerna med teman: Prehistoric Migration, Canals, The Technology of Navigation samt Extreme Transports. Dessa var alla experter på respektive områden, en och annan var säkert också cyklist. Utöver dessa deltog några få inbjudna personer, de flesta historiker av facket samt några tekniker med intresse för teknikhistoria.

Många saknades

På symposiet saknades främst stadsplanerare, biståndsarbetare, motorfolk och många andra som lever och arbetar med cykeln i samhället. De skulle säkert ha kunnat bjuda spänstigt motstånd mot allt beröm som östes över cykeln. Var fanns de personer som kunde ha deltagit i den diskussionen? Var fanns kommunalingenjörerna från cykelstäder, sådana som Västerås eller Uppsala? Var fanns de politiker, som ytterst avgör när cykeln ska kunna komma tillbaka? De borde ha varit med på Hässelby den där eftermiddagen, men de var inte inbjudna. Varför hade förresten inte jag, som sitter med i symposieutskottet, en tanke på att de skulle ha inbjudits?

Nästan alla människor kan cykla. För allt fler människor är cykeln idag ett överlägset alternativ till bilen. Om ett eller fem eller tjugo år kan den vara ett nödvändigt alternativ. Ett symposietema om cykeln är ingen angelägenhet bara för några få utvalda forskare på Hässelby slott.

Tekniska museets symposier kommer att hållas vartannat år. Det tredje symposiet blir 1981. Hoppas att detta symposium – och de därpå följande – kommer att engagera även andra än bara de experter som så ofta talar till varandra.

Jan Hult