

underlätta kommunikationen i olika retoriska situationer. För att nå fram till dessa situationer håller Savin ögonen öppna efter de känslor, exempelvis tacksamhet, rädsla eller glädje, som producerat ett visst dokument och försöker också visa vilka emotioner detta dokument kan ha väckt hos dem som tagit del av det. Därigenom har hon lyckats kombinera nu relevanta tankar om performativitet med ett gammalt material. Resultatet blir naturligtvis att hon egentligen sällan kan nå fram till hur receptionen upplevdes, men att hennes interpretationer är plausibla.

Författaren rör sig mellan flera olika motsatser. Så utgår hon ifrån en muntlig tradition som övergår i en skriftlig textproduktion som dock fortsätter att ha inflytande bakåt. Här är hon influerad av Walter Ong. Hon söker uttryck för kollektiv (o)lycka lika väl som hon finner uttalanden om privat (o)lycka. Hon ser också att lycka kan uppfattas både som ett konkret och ett abstrakt begrepp.

Savin visar att tanken om den tidigmoderna människans passivitet inte stämmer. I motsats till vad man enligt henne ansett om den tidigmoderna människan, som utan agens och möjlighet till inflytande på sitt eget liv för att Guds vilja och allmakt ansetts ha legat i vägen för egna beslut och handlingar, visar Savin att stormaktstidens människa i högsta grad ansåg sig kunna påverka sitt eget liv, men att Gud oftast ingick i resonemanget. Om en människa skötte sig enligt lutherdomens syn på hur en god människa skulle vara, var henne också Gud bevågen och det gick henne väl. Om det ändå gick henne illa, vilket inte alls var ovanligt, kunde hon tolka utgången på ett för henne positivt sätt. Detta är en idéhistorisk undersökning och därför saknas hänvisningar till religionspsykologisk forskning, men Savins undersökning befäster vad religionspsykologerna hävdar om hur tro fungerar. Stormaktstidens religiositet genomsyrade livet på samhällslig nivå på ett annat sätt än idag. Åtminstone ger de källor hon använt anledning att hålla fast vid denna åsikt. Bibelns gestalter som de framställdes i predikningar, sedelärande berättelser och katekes gav modeller för hur människan under 1500–1600-talen tolkade händelserna i livet. Under alla omständigheter låg människans vandel på hennes eget ansvar. Hon hade att välja om hon ville leva som Gud ville och uppnå lyckan genom att vara dygdig, vad än det ordet betydde i olika situationer, eller om hon ville gå sin egen väg och ta risken att lyckan blev annorlunda.

Boken är indelad i tre huvudkapitel som alla är delade i kortare avsnitt med egna rubriker. Inte alltid är dessa rubriker så informativa, men ofta förs man som läsare vidare genom metatext från ett avsnitt till ett annat. Språket är ypperligt, det är en ren njutning att läsa boken. Illustrationerna är hämtade från historiska dokument. De gör att man tydligt ser hur konkret lyckan tänkts vara och Savins sätt att förklara det som finns i dem gör läsaren glad.

tionerna är hämtade från historiska dokument. De gör att man tydligt ser hur konkret lyckan tänkts vara och Savins sätt att förklara det som finns i dem gör läsaren glad.

Endast en återkommande formulering är irriterande. Den gäller Savins sätt att skriva läsaren på näsan vad som är svårt att förstå för en postmodern läsare. Den återkommer så ofta att den fått mig att fundera. Varför måste hon påpeka detta? Har vi nu i ett sekulariserat samhälle fjärmats så mycket från den kristendom som i mer än tvåtusen år legat som grund för hur vårt samhälle byggts upp att det som 1600-talsmänniskan trodde på eller åtminstone uttryckte sig om blivit förunderligt? Är traditionen bruten? Förstår de som är födda på 1970-talet inte längre uttryck som ”om Gud vill”? Kan detta talesätt idag bara förstås bokstavligt? Kan man inte tänka sig att det ingår i ett språkbruk som också annars fylls av uttryck med symboliska betydelser? I Åbo utlyses julfreden varje julafton vid middagstid. Texten lyder: ”I morgon, vill Gud, infaller vår Herres och Frälsares nåderika födelsefest. [...]” Man har frågat mig vad detta ”vill Gud” betyder. Språket är så föråldrat att det blivit obegripligt. Frågan är om hela kristendomen också blivit det. För en troende kristen är dock inte det som Savin uppfattar som underligt eller ofattbart för en postmodern människa alls obegripligt. Fortfarande ger den religiösa människan sitt liv mening med hjälp av en copingprocess där hon attribuerar det som händer till Gud som en aktiv partner i hennes liv utan att hon för den skull själv låter bli att tänka eller agera. I så måtto har den postmoderna människan i Sverige och storhetstidens svensk mycket gemensamt.

Boken är mycket välskriven och ger inblickar i en forskares sätt att resonera som vittnar om stor lärdom. Den rekommenderas för alla som vill veta något om den svenska storhetstidens högreståndspersoners sätt att tänka och resonera kring livets många olika upplevelser av medgång och motgång.

*Ulrika Wolf-Knuts, Åbo*

Martin Emanuel: *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930–1980*. Monografier utgivna av Stockholms stad 222. Stockholmia förlag, Stockholm 1912. 408 s., ill. ISBN 978-91-7031-241-0.

Denna bok är en doktorsavhandling i teknikhistoria vid KTH i Stockholm. Den behandlar cykelns roll som fortskaffningsmedel i Stockholm med särskild tonvikt på hur

politiker och ledande tjänstemän i den lokala förvaltningen såg på cyklismen under omgestaltandet av stadens trafiknät decennierna kring mitten av förra seklet, med andra ord den tid när stora genomgripande förändringar gjordes av infartsleder, gator och den centrala bebyggelsen, till stor del för att underlätta för den växande trafiken, eller korrektare uttryckt bilismen. Under denna tid inträffade stora förändringar av cyklandet i Stockholm. Redan från början av 1930-talet skedde en anmärkningsvärd ökning. Denna ökning fortsatte på ett dramatiskt sätt under andra världskrigets år, naturligtvis till stor del beroende på att bilåkandet då underkastades starka restriktioner. Att cykeln upplevde en guldålder under kriget är välbekant, mindre bekant är uppgången redan under 1930-talet. Efter kriget sjönk cykelns andel av trafiken snabbt under 1950- och 1960-talen ner till några få procent av hela trafiken. Det berodde delvis på att bilismen nu expanderade kraftigt och gav cykeln sämre utrymme. Bland politikerna ansåg man att biltrafiken nödvändiggjorde den hårdhänta omgestaltning av Nedre Normalm, som blev verklighet på 1950- och 1960-talen. Men cyklandet tillbakagång berodde också på att Stockholms tunnelbana nu stod klar och kom att fylla en ansevärd del av arbetspendlingen till och från innerstaden.

Författaren vill i sin avhandling göra fluktuationerna i cyklandet begripliga. Men särskilt intresserar han sig som nämnts för hur Stockholms trafikplanerare behandlade cykeln i sina visioner av den stad för bilism, som de såg framför sig redan före andra världskriget. Var utvecklingen självklar och ofrånkomlig? För att diskutera detta görs i flera avsnitt jämförelser mellan Stockholm och Köpenhamn, den senare en av Nordeuropas mest cykelvänliga storstäder. Där hade cyklandet tidigare än i Stockholm blivit en viktig del av det dagliga livet och av resorna till och från arbetsplatserna. Och där behöll cykeln en starkare ställning under hela den undersökta perioden. I Köpenhamn fanns ett vitalare motstånd mot att trafiken tilläts göra intrång i den gamla stadskärnan, och förutsättningarna för en mycket kostsam modernisering var också sämre där efter den ekonomiskt kända tyska ockupationstiden. Tunnelbanebygge diskuterades visserligen men genomfördes inte alls så tidigt som i Stockholm. När trafiken till sist ändå började motivera större ingrepp hade den bilfientliga opinion, som började framträda i många länder omkring 1970, betydligt större möjligheter att göra sina synpunkter hörda än vad som varit fallet i Stockholm årtiondena närmast efter kriget. Om även sådana faktorer som det plattare landskapet och det mildare klimatet i Köpenhamn medverkade till

skillnaderna i cykelintresse mellan städerna diskuteras däremot inte i avhandlingen.

Martin Emanuels studie bygger på myndigheters handlingar, viktigast kanske dem från Gatukontoret och Stockholms stadsfullmäktige. Men till mycket stor del har också de olika huvudaktörernas publicerade artiklar och debattinlägg utnyttjats. Cykelfrämjandets arkiv och medlemstidning spelar viktiga roller. Det tryckta materialet, såväl allehanda utgivna källor som vetenskapliga uppsatser och arbeten, är sammantaget imponerande i sin omfattning. Detta är en gedigen, väl genomarbetad doktorsavhandling, saklig och lätt att följa. Översikten av tidigare forskning är intressant läsning. Vägfarande nog är inledningen fri från de pretentiösa teoretiska akrobatövningar, som numera anses obligatoriska i humanistiska avhandlingar.

Emanuelns tes är att de ledande trafikplanerarna i Stockholm under efterkrigstiden länge betraktade cykeln som ett omodernt transportmedel, som man inte behövde ta med i beräkningen i någon större omfattning. Det är de ledande aktörerna och deras föreställningar och värderingar som står i undersökningens fokus. En viktig förändring skedde omedelbart efter kriget, då vad Emanuel kallar en "hushållande reaktiv stadstrafikregim" ersattes av en "expansionistisk proaktiv regim". Den förra lämpade efter lägenhet allteftersom problem i trafiken uppstod. Den senare förutspådde utvecklingen och slog in på en bestämd bana för att förvandla Stockholm till en modern storstad där bilismen skulle spela huvudrollen. Inspirationen hämtades i mycket från USA, där ju också cyklandet spelade en obetydlig roll. Först i början av 1970-talet mötte den expansiva regimen ett folkligt motstånd och de drastiska planerna på breda bilvägar rakt genom innerstaden blev så småningom lyckligtvis skrinlagda.

Fyra bärande kapitel behandlar dels cykeln i ytterstaden, dels cykeln i innerstaden, dels 1930–1950, dels 1945–1970. Cykeln, som kring sekelskiftet 1900 mest varit en leksak för sportintresserade män ur medelklassen, hade på 1930-talet blivit ett vanligt transportmedel inom arbetarklassen. I stället för att gå till jobbet hade man börjat cykla. De många arbetare, som i slutet av 1930-talet lämnade Södermalm för modernare bostäder i Hammarbyhöjden och andra närliggande förorter, cyklade tillbaka till innerstaden till sina gamla jobb varje morgon. Pendlingscyklandet var vid denna tid omfattande. Kanske kan man också se cykeln som en frihetssymbol under 1930- och 1940-talen, årtionden när cykelsemester på landsbygden var ett avkopplande nöje för många. Bilen var ännu en otänkbar lyx. Men knappt var kriget över

förrän cyklandet började minska snabbt. Emanuel ser det som en följd av att trafikplanerarna inte tog till vara möjligheten att med särskilda cykelbanor underlätta för cyklisterna, när nu biltrafiken efter kriget hastigt ökade i omfattning. Det blev farligt eller olustigt att cykla i den allt tätare trafiken. Här kan man nog i avhandlingen sakna en närmare analys av vilken roll som den snart utbyggda tunnelbanan spelade för cyklisterna. Med stigande välstånd spelade knappast de pengar man sparade in på att cykla i stället för att åka kommunalt någon större roll, särskilt om trafiken på gatorna upplevdes som mer hotfull. Cykelpendlingen hade ju ändå till stor del berott på bristen på vettiga kommunala transportmedel.

Planerarna såg annorlunda på ytterstaden (förorterna) och innerstaden. Man menade att när avstånden för de boende till arbetsplatserna i innerstaden blev allt längre skulle cykelpendlingen upphöra. Tunnelbana och pendeltåg skulle ta över. I ytterstaden skulle cykeln i stället få rollen som ett redskap för lokala resor inom förorten. Någon arbetspendling per cykel till innerstaden var man inte nämnvärt intresserad av att underlätta. Emanuel diskuterar frågan om eventuella cykelbanor på Essingeleden och Centralbron (från Södergatan till Tegelbacken). De var på tal men kom aldrig att effektueras. I dagens Stockholm kan man väl inte säga att det skulle kännas särskilt lockande att cykla på Essingeleden eller i tunneln under Söder. Men, som Emanuel säger, utvecklingen kunde ha blivit en annan. När det gäller cykeln i innerstaden verkar planerarna inte ha gillat tanken alls, även om cyklisterna på egen risk fick trängas med bilarna om de ville.

Jag kan tycka att Emanuels analys av cyklandet i innerstaden är litet ofullständig. Den branta nedgången i cyklandet anges med utgångspunkt från gatukontorets mätningar. Men de tycks ha utförts vid tullarna och mäter väl närmast arbetspendlingen. Här sjunker cykelns andel dramatiskt under decennierna efter kriget. Hur cykeln däremot användes lokalt inom stadsdelarna förblir oklart. Det var ju så planerarna tänkte sig att den skulle utnyttjas i förorterna. Emanuel redovisar också uppgifter från Vällingby om att så blev fallet. Nästan inga cykelpendlade från Vällingby omkring 1970 till innerstaden, men många cyklade lokalt i stadsdelen och dess närhet. Detsamma bör ha gällt innerstaden. Själv har jag bott över 40 år i Stockholms innerstad och cyklat flitigt. Men aldrig annat än korta resor, t.ex. i ärenden till cityområdet. Jag har aldrig ens lekt med tanken på att cykla på t.ex. Hornsgatan eller S:t Eriksgatan eller ge mig iväg över tullarna. Om

man bara undvikit de större gatorna har det varit ganska problemfritt att använda en cykel i innerstaden. Att cykla blir i Emanuels avhandling litet för mycket synonymt med att cykla till och från arbetsplatsen.

Man kan väl säga att den storskaliga omdaning av både gatunät och bebyggelse som genomfördes i centrala Stockholm efter andra världskriget är ett gott exempel på den litet aningslösa tilltro till teknik och modernitet, som på många sätt utmärkte Sverige inför och under ”rekordåren”. Det fanns inte mycket plats för cykeln i denna nya trosvissa stadsvision. I efterhand kan man dock tycka att trafiklösningarna trots allt var mera nödvändiga och konstruktiva än de omfattande kvartersrivningarna på Nedre Norrmalm. De senare var i mycket knutna till trafikledernas omläggning, men de gick definitivt mycket längre än vad som krävdes av trafikskäl.

Emanuelns avhandling är en trafikhistorisk studie. Han har inte haft som uppgift att behandla cyklismen som kulturellt fenomen. Vilka som cyklar och hur de upplever cyklandet ligger utanför fokus. Ändå skyntar cyklandet praktik ibland i den rika texten: cykelbuden på 1940-talet, de unga pojkar ur arbetarklassen som fyllde den viktiga rollen av att köra ut varor från stadens butiker och som ofta irriterade bilisterna med sin kaxiga framfart. Eller ”tolkningen” efter lastbilar, cyklisterna som med ena handen höll sig fast i lastbilsflaket och lät sig dras fram längs gatorna, en bild av hur långsamt faktiskt trafiken flöt fram förr längs de smala innerstadsgatorna.

Även om författaren strävar efter en balanserad framställning av sitt ämne och i regel lyckas mycket bra med detta, anar man snart att han själv är en hängiven cyklist som med indignation ser på trafikplanernas styvmoderliga behandling av cyklisterna under decennierna efter kriget. Värderingarna kommer ibland fram i språkbruket och i avhandlingens slutkapitel, där Emanuel går längre fram i tiden än titeln utlovar för att översiktligt skissera cykelns plats i dagens Stockholm. På 2000-talet har bilismen i storstaden uppenbarligen kommit till vägs ände: luftföroreningar, parkeringsproblem, kör vid infarterna, dubbdäcksfrågan, trängselskatt, intresset för motionsidrott och hälsoinriktad livsstil, cykelvänliga partier som Stockholmspartiet och Miljöpartiet som ofta fått en politisk nyckelroll, hela denna nya värld har skapat ett öppnare klimat för cykeln än någonsin tidigare efter andra världskriget.

*Mats Hellspong, Stockholm*