

# ”Ett av de bästa medlen i vår propaganda”

Cykeln i svensk och dansk politisk kultur  
under mellankrigstiden

Charlie Krautwald & Johan A. Lundin

Cykelpatrullernas resultat har till fullo visat deras värde i det praktiska förbundsarbetet och ställer för varje kamrat, vilken vill kämpa för förbundets utveckling, som en viktig uppgift att organisera cykelpatruller som ett av de bästa medlen i vår propaganda.<sup>1</sup>

Under mellankrigstiden (1918–1939) började ungdomen på allvar att konstituera sig som en självständig grupp i samhället och unga människor blev viktiga aktörer på den politiska scenen. Med sig förde de nya former av propaganda med tydlig internationell inspiration, vilket kom att forma den politiska kulturen under några tumultartade decennier. Den ungdomspolitiska utmaningen skedde framför allt i det urbana landskapet, på gator och torg, i en rumslig och rörlig kamp om den offentliga opinionsbildningen. I detta sammanhang kom *cykeln* att spela en anmärkningsvärd roll som politiskt redskap, inte bara som ett transportmedel utan också som ett propagandamedel och ett verktyg för att göra anspråk på det offentliga rummet. Den bidrog därmed till att skapa nya sociala rum och etablera nya sociala nätverk.<sup>2</sup> På så vis hamnade cykeln också ofta i centrum i mellankrigstidens konfrontationer mellan de politiska ungdomsrörelserna.

Det inledande citatet från tidningen *Stormklockan. Organ för svensk kommunistisk ungdom* är bara ett i raden av många exempel på hur de politiska ungdomsförbunden använde cyklar i det politiska arbetet. I våra respektive forskningsprojekt om gatupolitik och ungdomsaktivism har vi noterat att cykeln spelade en viktig roll i politisk aktivism bland ungdomar på båda sidorna av Öresund under mellankrigstiden.<sup>3</sup> Den här artikeln samlar några av dessa empiriska iakttagelser från Sverige och Danmark och sätter dem i ett teoretiskt ramverk. Genom att använda ett vanligt vardagsföremål som prisma undersöker artikeln mellankrigstidens, särskilt 1930-talets, aktivism

1 ”Cykelpatrullen är en god form för slagbrigad”, *Stormklockan* 1931:28.

2 Paul Smethurst, *The Bicycle. Towards a Global History*, Basingstoke 2015; se även David V. Herlihy, *Bicycle. the History*, New Haven 2004.

3 Charlie Krautwald, *Kampen om gaderne. Gadepolitik og rumlige krav i 1930'ernes politiske kultur*, Kristiansand 2021; Johan Lundin, *Unga anti-nazister* (u.p.).

och frågor om vilken roll cykeln spelade för det politiska propagandaarbetet och kampen om det offentliga rummet.

Det finns ett växande internationellt och skandinaviskt historiskt forskningsintresse för cyklism.<sup>4</sup> Mycket av detta har sin tyngdpunkt i årtiondena runt sekelskiftet 1900.<sup>5</sup> Däremot är det mer sparsmakat beträffande cykelns roll under mellankrigstiden. Tidigare svensk forskning har uppmärksammat att föredragshållare från de stora folkrörelserna begagnade sig av cyklar för att nå ut på landsbygden.<sup>6</sup> På motsvarande sätt konstaterar den danske teknikhistorikern Helge Kragh att cykeln hade en praktisk och logistisk betydelse för den danska arbetarrörelsen.<sup>7</sup> Men det finns ingen tidigare forskning som i egentlig mening utforskar vilken roll cykeln spelade i mellankrigstidens politiska mobilisering och varför den blev ett viktigt instrument i den ungdomspolitiska aktivismen.

Vi förbinder dessa frågor till diskussionen om utvecklingen av den politiska kulturen under perioden. I dess breda betydelse kan politisk kultur förstås som de förhållningssätt och handlingar som aktörer använder i politisk interaktion.<sup>8</sup> Enligt den danske kulturteoretikern Henrik Kaare Nielsen är det politiska livets samkvämsformer kopplade till frågan vad som gäller som politik. Nielsen menar att den politiska kulturen inte är en produkt av ett samhälles nedärvda kulturella värden, utan snarare av historiskt ackumulerade kollektiva konflikterfarenheter. Kampen mellan olika stridande politiska och sociala intressen äger rum som en pågående förhandling och skapar och förändrar därmed ramarna för den politiska kulturen.<sup>9</sup> Det handlar inte enkom om interaktion inom ramen för skrivna eller oskrivna

4 För en översikt, se Martin Emanuel, *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930–1980*, Stockholm 2012.

5 Till exempel Emma Hilborn, "Den eleganta cyklisten. Cykling, mode och kvinnlighet i sekelskiftets svenska och danska damtidningar", *Historisk tidskrift* 138:1, 2018; Fredrik Nilsson, "Ett ypperligt fortskaffningsmedel i Herrens krig. Den cyklande Frälsningsarmén och det modernas besvärjelser", *Idrott, Historia & Samhälle. Svenska idrottshistoriska föreningens årsskrift* 2012; Anders Ekström, *Viljan att synas, viljan att se. Medieumgänge och publik kultur kring 1900*, Stockholm 2010; Martin Zerlang, *Danmark set gennem et cykelhjul. Cykelns kulturhistorie i Danmark*, København 2018.

6 Detta är dock inte särskilt utvecklat. Emanuel, 2012, refererar till en uppsats: Annika Österman, "När cykeln kom till byn", *Fataburen. Nordiska museets och Skansens årsbok* 1967, Stockholm 1967.

7 Helge Kragh, "Om cykelns teknologi- och kulturhistorie", *Danmarks Tekniske Museum. Årsbog 1998–1999*, Helsingør 2000.

8 Jesper Overgaard Nielsen, "Politisk kultur. Begrebets udvikling og "staten" som eksempel", *KONTUR*, 2003:7, s. 53–54; Karin Sennfelt, *Den politiska sjukan. Dalaupproret 1743 och frihetstida politisk kultur*, Hedemora 2001, s. 18.

9 Henrik Kaare Nielsen, *Demokrati i bevægelse. Sammenlignende studier i politisk kultur og nye sociale bevægelser i Vesttyskland og Danmark*, Århus 1991, s. 33–39.

regler i ett givet politiskt system, utan även om hur politisk makt utmanas.<sup>10</sup> Denna politiska interaktion kan äga rum på en rad olika arenor såväl inom och utom de politiska institutionerna som i dess gränsland.

I både den nationella och internationella historiografin framhålls ofta den politiska kulturen i de skandinaviska länderna som präglad av en fredlig och konsensusriktad utveckling. Framför allt har Danmarks, Norges och Sveriges demokratiska väg genom mellankrigstidens politiska oro lyfts fram som exempel på en *skandinavisk exceptionalism* i den europeiska politiska utvecklingen, en tolkning som dock också har utmanats inom nyare forskning.<sup>11</sup> Det intressanta med gatuaktivismen är, att den pekar på andra, konflikt- och konkurrenspräglade motiv i den politiska kulturen än vad som brukar framhållas i den skandinaviska konsensusriktningen. Därmed blir det intressant att studera, hur till exempel cykelaktivismen i en skandinavisk kontext bidrog till att förändra denna kultur.

Förutom den praktiska omständigheten att vår forskning generellt rör sig om politisk kultur i Sverige och Danmark är dessa länder också lämpliga som studieobjekt för att politiska ungdomsrörelser här lät sig inspireras av liknande rörelser i Centraleuropa och att det finns en bra empirisk grund för att studera cykelaktivism i en transskandinavisk ram. Vårt intresse är således riktat mot ungdomars politiska interaktion i det offentliga rummet under mellankrigstiden. Så låt oss börja med att säga något om det.

## Ungdomspolitik

Med framväxten av det moderna samhället framstod ungdomen decennierna runt sekelskiftet 1900 alltmer som en egen social grupp med en egentlig ungdomskultur vilken framför allt förknippades med det urbana i storstäderna.<sup>12</sup> Vid denna tid bildades i såväl Sverige som Danmark de första politiska organisationerna för ungdomar, till exempel Sveriges Socialdemokratiska

<sup>10</sup> Nicolas Demertzis, *Cultural Theory and Political Culture*, Lund 1985.

<sup>11</sup> Øystein Sørensen & Bo Stråth, *The Cultural Construction of Norden*, Oslo 1997, s. 1–7; Mary Hilson, "Scandinavia", i *Twisted Paths. Europe 1914–1945*, Robert Gerwarth (red.), Oxford, 2007, s. 8–9, 23–24; Sissel Bjerrum Fossat, Rasmus Glenthøj & Lone Kølle Martinsen, *Konfliktzonen Danmark. Stridende fortællinger om dansk historie*, København 2018, s. 26–27, 31; Stefan Nyzell, "Sweden, Country of Consensus. A Teleological Story? An Essay on Social and Political Collective Violence in Swedish History," i *Political Outsiders in Swedish History 1848–1932*, Lars Edgren & Magnus Olofsson (red.), Cambridge 2009, s. 110–112.

<sup>12</sup> Martin Ericsson & Andrés Brink Pinto, *Den bråkiga staden. Ungdomsupplopp och ungdomspolitik i efterkrigstidens Stockholm*, Stockholm 2019, s. 24–27; Mats Franzén, "The Emergence of a Modern Youth Culture. The Swedish 1930s", *Acta Sociologica* 2002:45, s. 47–56.

Ungdomsförbundet 1903 och dess danska systerorganisation Socialistisk Ungdomsförbundet det följande året. Dessa förbund bestod inte bara av ungdomar, utan förde också en egen *ungdomspolitik* med inriktning mot yngre människors villkor.<sup>13</sup> Ungdomspolitikerna kan tyckas vara lite av en paradox, då rösträttsåldern var 24 år i Sverige och hela 30 år i Danmark. Dessutom var rätten att rösta endast förbehållen en minoritet av befolkningen.<sup>14</sup> Samtidigt kan man förstå organiseringen som en strävan från ungdomen att ta plats i samhället och ändra rådande förhållanden.

Efter det demokratiska genombrottet med allmän rösträtt i Danmark 1915 och Sverige 1919 blev de politiska ungdomsorganisationerna en viktig faktor i kampen om väljarna. Ungdomen hade en kraftfull symbolisk laddning i det att den representerade det nya framväxande samhället,<sup>15</sup> men var också en reell kraft i det politiska mobiliseringsarbetet.<sup>16</sup> De politiska partierna såg denna potential och snart uppstod en kamp dem sinsemellan om att mobilisera ungdomen. Under 1930-talet upplevde således de politiska ungdomsorganisationerna en massiv ökning av medlemmar. I Danmark mer än fördubblade till exempel Konservativ Ungdom (KU) antalet medlemmar under perioden 1929–1935 från 13 300 till 29 000, likaså gjorde Danmarks Socialdemokratiska Ungdom (DSU), som under samma period växte från drygt 10 000 till 23 000 medlemmar.<sup>17</sup> I Sverige var Socialdemokratiska Ungdomsförbundet (SSU) störst med 97 000 medlemmar 1934.<sup>18</sup> Denna utveckling kom att påverka den politiska kulturen i båda länderna. Ungdomen bidrog till att föra ut politiken på gatan.

13 Flemming Mikkelsen, "Politiske ungdomsbevægelser i Danmark i det 20. århundrede", *Arbejderhistorie* 2013:3.

14 Annika Berg & Martin Ericsson (red.), *Allmän rösträtt? Rösträttens begränsningar i Sverige efter 1921*, Göteborg 2021.

15 Henrik Berggren, *Seklets ungdom. Retorik, politik och modernitet 1900–1939*, Stockholm 1995.

16 Se till exempel Johan A., Lundin, "Social Democratic Youth and Anti-Fascism in Sweden, 1929–1939", i *Anti-Fascism in the Nordic Countries. New Perspectives, Comparisons and Transnational Connections*, Kasper Braskén, Nigel Copsey & Johan A. Lundin (red.), London 2019; Charlie Krautwald, *Kampklar! Venstrefløjen og den militante antifascisme i Danmark 1930–39*, Odense 2020.

17 Mikkelsen 2013, s. 6.

18 Carl-Gunnar Peterson, *Ungdom och politik. En studie av Sveriges socialdemokratiska ungdomsförbund*, Lund 1975.

## Gatupolitik

Att röra sig på gator och torg i det offentliga rummet var i och för sig inte något nytt för flertalet ungdomar. Trånga bostadsförhållanden i städerna innebar att det fanns en gatukultur med ungdomsgrupper hängande vid gathörn och torg.<sup>19</sup> Det här var dock något annat: den politiska ungdomen började bedriva *gatupolitik*. Denna form av politiskt agerande kan beskrivas som ett kollektivt bruk av det offentliga stadsrummet, såsom gator och torg, för att ställa politiska krav utanför de formella politiska arenorna. Den omfattar även själva förhandlingen mellan olika aktörer om rätten att få använda gatorna politiskt.<sup>20</sup> Under mellankrigstiden kom denna form av utomparlamentarisk politik att spela en särskilt viktig roll i Europa, inte bara för proteströrelser utan formell representation, utan även för de parlamentariska aktörerna. Att gatorna blev en viktig arena för politisk mobilisering var inte nytt utan kännetecknade den moderna politiska kulturen sedan mitten av 1800-talet. Det nya var den betydelse kampen om det offentliga rummet fick politiskt. I en tid då den stora majoriteten av befolkningen för första gången hade rätt att rösta i val, blev mobiliseringen av massorna genom propaganda en viktig uppgift för de politiska partierna.<sup>21</sup> Här blev ungdomen central – inte bara för vänstern, som hade en lång tradition av demonstrationer och gatuaktivism, utan även för högerens ungdom, som tidigare hade förlorat kampen om gatorna i de stora städerna till vänstern.<sup>22</sup> Genom att hämta inspiration till nya propagandaformer från likasinnade rörelser i europeiska länder, till exempel Tyskland, blev de svenska och danska ungdomarnas gatupolitik en faktor att räkna med under 1930-talet. Man tog på sig uniform, bildade propagandakorps, tågade och marscherade medan man använde nya symbolspråk och agitationsmedel som affischer, flygblad och högtalarbilar.

Allt detta hade en stark rumslig dimension – inte bara i kraft av att det ägde rum som rörelser i det offentliga stadsrummet, utan också de fysiska och symboliska anspråk på rummet som denna gatupolitik innebar. För att

19 Mats Lieberg, "Ungdomarna, staden och det offentliga rummet", *Ungdomar i skilda sfärer*, Johan Fornäs, Ulf Boëthius & Bo Reimer (red.), Stockholm 1994, s. 190–191; Franzén 2002, s. 47–55.

20 Krautwald 2021, s. 47. Se även Thomas Lindenberger, *Straßenpolitik: zur Sozialgeschichte der öffentlichen Ordnung in Berlin 1900 bis 1914*, Bonn 1995, s. 17–18; Andrés Brink Pinto & Johan Pries, *30 november. Kampen om Lund 1985–2008*, Lund 2013, s. 271.

21 Jan-Werner Müller, *Contesting Democracy. Political Ideas in Twentieth-Century Europe*, New Haven 2011; Krautwald 2021, s. 259–260.

22 Krautwald 2021, s. 66–67. Se även Knut Kjellstadli, "Den delte byen. Fra 1900 til 1947", I *Oslo bys historie*, bd 1, Sivert Langholm, Edgeir Benum & Knut Helle (red.), Oslo 1990, s. 148–150.

undersöka detta hämtar vi inspiration från den franske sociologen Henri Lefebvre. I likhet med honom betraktar vi rummet både som en reell fysisk ram och som en social konstruktion som skapas i det att skilda intressen på olika sätt strävar efter att dominera det. I sin klassiska bok *The Production of Space* skriver Lefebvre:

(Social) space is a (social) product [...] the space thus produced also serves as a tool of thought and of action; that in addition to being a means of production it is also a means of control, and hence of domination, of power [...] Is this space an abstract one? Yes, but it is also "real" in the sense in which concrete abstractions such as commodities and money are real.<sup>23</sup>

Genom att använda gatorna i propagandaarbetet kunde politiska rörelser skapa sociala rum för sin politiska mobilisering och samhällsförändrande politik. Demonstrationer och andra former av politisk propaganda på gatorna kan således betraktas som rumsskapande praktiker. I det följande ska vi synliggöra cykelns roll i detta.

### En känsla av frihet

Decennierna runt sekelskiftet innebar massproduktionen av den moderna och allt billigare, kedjedrivna säkerhetscykeln (i kontrast till högcykeln), så att cykeln på några år gick från att vara en leksak för 1800-talets överklass till att bli mer allmänt förekommande.<sup>24</sup> Vid sekelskiftet fick successivt stora delar av befolkningen råd att cykla. Tillsammans med introduktionen av den elektriska spårvagnen förändrade detta ganska snabbt transportmönstret i storstäderna, som just under dessa år växte sig allt större under inverkan av urbaniseringen. Detta skapade en helt annan uppfattning om tid och avstånd än den många människor var vana vid från livet på landsbygden. Till skillnad från den tidigare transportrevolutionen med järnvägen kunde cykeln ta människor vart de ville när de ville.<sup>25</sup> Att människor kunde känna detta som en befrielse är inte svårt att förstå. Den nya känslan av frihet framträder i den danske författaren Marinus Børups dikt "Cyklen" (1933):

23 Henri Lefebvre, *The Production of Space*, Oxford 2014, s. 26–27.

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

25 Zerlang 2018, s. 18–59.

Du træder op ad bakke de stumme sten forbi.  
Så nyder du dit friløb, jublende fri!<sup>26</sup>

Cykeln var ett befriande instrument och därmed i grunden modern. Några av dem som först och främst gynnades av den nya friheten var kvinnorna. Med cykeln uppnådde de en rörlighet och självständighet de inte haft tidigare.<sup>27</sup> Detta bröt dock med borgerliga normer om kvinnlighet och kunde därmed skapa konflikt. När cykeln introducerades på 1890-talet hade kvinnliga cyklister haft ögonen på sig.<sup>28</sup> Många förfasades över dem och såg det som opassande att kvinnor grenslade cyklar. Dessa föreställningar levde kvar långt fram i tid, vilket framgår i en artikel där en kvinnlig medlem av den svenska organisationen Socialistisk Ungdom berättar om en cykeltur till havet tillsammans med en väninna 1936:

Bägge var vi iförda s.k. shorts, mycket praktiska och behagliga tingestar en varm dag och utmärkta för cykling. För övrigt hade vi anständigt knäppta trikåskjortor, strumpor och skor och t.o.m. mössa på huvudet.<sup>29</sup>

Väl framme mötte de ett äldre par som "försökte stirra fram ett par långa kjolar" över de unga kvinnornas ben för att sedan angripa dem verbalt. Artikelförfattarinnan reflekterar sedan över att en ny tid brutit igenom och menar att den nya generationen har en åskådning som är "friare, sundare, naturligare på alla sätt".<sup>30</sup> Cykeln bidrog således till att möjliggöra en känsla av frihet för den unga kvinnan.<sup>31</sup>

Under 1910- och 1920-talen började cykelindustrin alltmer rikta in sig på ungdomen som konsument.<sup>32</sup> Det var inte ovanligt att cykelfabrikanter annonserade i de politiska ungdomsförbundens tidskrifter. Läsare av SSU:s organ *Frihet* förevisades bland annat "Hermes – Cykeln med delar av rostfritt stål" och "Crescent – en vän för livet".<sup>33</sup> Av samma anledning började cykeln åtnjuta ökad popularitet som ett verktyg för politisk aktivism. För unga,

26 Marinus Børup, "Cyklen" (1933), citerad efter Morten Møller, *De glemtes hær. Danske frivillige i Den Spanske Borgerkrig*, København 2017, s. 30.

27 Zerlang 2018, s. 94–119; Henrik Höjer, *Frihet på två hjul. En bok om cyklingens historia*, Stockholm 2021.

28 Hilborn 2018.

29 *Avantgardet* 1936:15.

30 *Avantgardet* 1936:15.

31 Charlotte Hagström, Lars-Eric Jönsson & Fredrik Nilsson, "Att vara ute och cykla", *Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv* 2014:4.

32 Robert J. Turpin, "Bicycles and Juvenile Masculinity During World War I", *Women's Studies Quarterly* 2015:43:1–2.

33 *Frihet* juni 1934 & maj 1933.

politiskt aktiva var cykeln ett billigt, självklart och lättillgängligt transportmedel, vilket gav en hög grad av flexibilitet och rörlighet när politiskt arbete skulle bedrivas.

## Cykelmobilitet

De politiska partierna och ungdomsorganisationerna såg de möjligheter som cykeln förde med sig. Det blev enklare att mobilisera och dra samman mycket folk på mindre orter utanför de stora städerna. För den politiska storstadsungdomen i Stockholm, Malmö eller Köpenhamn gav cykeln långt större möjligheter för deras verksamhet än vad spårvägsnätet kunde erbjuda. Det innebar att de politiska aktivisterna kunde utöka sitt handlingsutrymme till att omfatta kringkommunerna och därigenom få en större närvaro i storstädernas omland.

Genom ökad närvaro kunde man stärka den egna rörelsen på den befintliga platsen och visa upp en samlad politisk styrka. Ett exempel på detta är när Malmö Socialdemokratiska Ungdomsklubb i april 1933 bjöd in sina medlemmar att delta i en cykelutflykt till Vellinge två mil söderut för att där sluta upp till en demonstration anordnad av den lokala arbetarkommunen.<sup>34</sup> Än viktigare blev denna mobilisering för att hävda sig mot politiska motståndare. När de danska ungsocialdemokrater (DSU) och medlemmar av Danmarks Nationalsocialistiske Arbejderparti (DNSAP) i augusti 1932 skulle debattera på järnvägshotellet i Glostrup drog man ihop sina medlemmar. Tjugo uniformerade medlemmar av den nazistiska stormavdelningen (SA) cyklade de tio kilometerna från Köpenhamn till Glostrup för att backa upp sina lokala kamrater. På motsvarande sätt hade upp till 200 unga socialdemokrater tagit sig dit. Stämningen mellan de två ungdomsgrupperna var redan spänd, särskilt efter nazisternas framgångar i valet i Tyskland två veckor tidigare. Själva debatten ägde rum på ett tämligen ordnat sätt, men efteråt blev det bråk. När stämningen hade blivit lugnare igen satte sig nazisterna i sadeln för att cykla tillbaka mot Köpenhamn längs den obevekligt långa och raka Roskildevej. Efter sig hade de 200 DSU:are som skulle samma väg. Snart kom de ifatt varefter ett våldsamt slagsmål bröt ut.<sup>35</sup>

Cykeln underlättade således translokalt politisk interaktion och möjliggjorde en högre grad av flexibilitet än kollektiva transportmedel. Denna potential tillvaratogs och snart började man organisera särskilda cykelpatruller i både

34 "Till Vellinge", *Kamraten. Medlemsblad för Malmö socialdemokratiska ungdomsklubb*, april 1933. Eftersom ett eventuellt uniformsförbud diskuterades i riksdagen, vilket kunde skapa osäkerhet, avslutades inbjudan med: "Klubbdräkten får bäras vid detta tillfälle".

35 *National-Socialisten* 1932:2:34, s. 3.



Sverige och Danmark. I samband med det danska landstingsvalet i september 1932 mobiliserade DSU sina medlemmar till valaktivism, där mobilitet var ett viktigt element i den moderna spridningen av propagandamaterial:

Med Iver og Interesse er vore Kammerater gaaet til Arbejdet, hvad enten det har drejet sig om Agitationsoptog gennem Københavns eller Købstadens Gader, Uddeling af Valgaviser, Cykel-Kolonner til Omegnens Landsbyer eller andet af det mangesidede Arbejde, der er en Valgkampagnes Indhold.<sup>36</sup>

I *Avantgardet*, organ för Socialistisk Ungdom i Sverige, gavs i maj samma år uppmaningen att varje klubb måste ta som sin uppgift att organisera cykelpatruller. Detta skulle kunna låta sig göras på olika sätt på olika platser, men det var viktigt att varje klubb noggrant planerade patrullernas arbete och utflykter.<sup>37</sup> Samma tidskrift konstaterade i samband med valkampanjen 1936:

Patrullernas viktigaste uppgift blir att ständigt vara beredda på uttryckning, att omedelbart, så fort order till patrullchefen utgått från DS göra sig klara, samt infinna sig på tid och plats som angivs i ordern, för att delta i valmöten eller annan patrulltjänst.<sup>38</sup>

Den militära vokabulären ("uttryckning", "patrulltjänst") i beskrivningen av propagandaarbetets organisering återkommer i flera samtida källor. Bilar som användes av danska Konservativ Ungdom i valarbetet beskrevs på ett likande sätt som uttryckningsfordon medan dess korps av valaktivister kallades Stormtropper. Under 1930-talet var valarbetet enligt de unga själv ett krig mellan ungdomsrörelserna, och precis som i krig var mobilitet och stor räckvidd en central faktor för styrkorna. Cykeln gav på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt precis detta. Systemet med cykelpatruller var effektivt. Tidskriften *Storm*, organ för Syndikalistisk Ungdom i Sverige, kunde sommaren 1934 meddela att fem patruller täckt upp tio landskap där de hållit 250 möten för närmare 11 000 personer och sålt 2 679 exemplar av tidningen.<sup>39</sup>

36 *Rød Ungdom* 1932:13:9, s. 1.

37 *Avantgardet* 1932:5.

38 *Avantgardet* 1936:15.

39 *Storm* 1934:4.

## Kraftprov och viljestyrka

Cykelpatrullerna var till synes manligt dominerade, men särskilda kvinnliga patruller förekom också ibland.<sup>40</sup> Som med mycket politiskt arbete generellt under mellankrigstiden hade dock cykelaktivismen en distinkt maskulin könsprofil.<sup>41</sup> Den förknippades framför allt med såväl militär retorik som gatupolitikens konfrontativa aspekt, vilket vi ska komma tillbaka till, men även med samtidens populära bild av cykeln. I artikeln ”Bicycles and Juvenile Masculinity During World War I” diskuterar historikern Robert J. Turpin hur cykelindustrin under 1910- och 1920-talen marknadsförde cykeln som en nödvändig del av ”the boyhood experience”. Den möjliggjorde för pojkar att upptäcka och uppskatta sitt land, medan de tränade sina muskler och kroppar för att vara redo för militaristiska uppgifter. Cykeln blev ett medel för att göra pojkar till män.<sup>42</sup> Detta ideal är även synligt i vårt material.

Att företa långa cykelfärder var ett kraftprov varmed man kunde demonstrera politisk viljestyrka. Det finns flera exempel på detta i såväl det svenska som det danska materialet. I *Arbetartidningen* berättas att Stockholms Arbetares Idrottsförening avsåg att sända en delegat till antifascistkongressen i Paris 1933. Men eftersom det fanns dåligt med pengar till resan gav sig Stig Eriksson och John Björling hän att tillsammans cykla de 2 000 kilometrarna dit.<sup>43</sup> På motsvarande sätt cyklade den 17-årige danske gymnasieeleven och ungmunnisten, Ib Nørlund, till en antifascistisk ungdomskonferens i Paris 1934.<sup>44</sup> Här finns alltså förutom det maskulina kraftprovet ytterligen ett långt mer pragmatiskt motiv: cykeln som arbetarens naturliga och ekonomiska val av transportmedel för en politisk resa – även om det gäller en cykelresa på hundratals kilometer till Paris.

Två år senare gjorde tre av Nørlunds politiska kamrater samma resa, denna gång inte för att diskutera fascismen, utan för att bekämpa den med vapen i hand. I juli 1936 inledde fascistiska och högernationalistiska krafter, med stöd av Italien och Tyskland, en militärkupp mot den demokratiska folkfrontsregeringen i Spanien. I Köpenhamn bestämde sig bröderna Harald, Kai och Aage Nielsen tillsammans med sin vän Hans Petersen för att åka dit och stötta sina spanska kamrater. De var alla fyra medlemmar i det kommunistiska ungdomsförbundet (DKU) och initiativet att lämna var deras eget, för vid denna tidpunkt hade den kommunistiska rörelsen ännu inte börjat rekrytera volontärer för kriget. De lade därför två veckors lön åt

40 Se till exempel *Avantgardet* 1932:7.

41 Krautwald 2021, s. 149–153.

42 Turpin 2015, s. 51–65.

43 ”AIF:are ’trampar’ till Paris”, *Arbetar-tidningen*, 8 juni 1933

44 Jesper Jørgensen, ”Portræt af en kommunist”, *SFAH Årbog* 2005, s. 62.



De danska ungomkommunisterna, bröderna Aage och Kai Nielsen på väg med sin kompis Hans Petersen till Spanien augusti 1936. Foto Harald Nielsen, privatsamling.

sidan, och den 22 augusti 1936 cyklade de från Köpenhamn i riktning mot Barcelona för att vara de första danskar som frivilligt anslöt sig.<sup>45</sup> Den yngste brodern, Aage, hade strax tidigare arresterats för cykelstöld,<sup>46</sup> men huruvida det var samma cykel som han använde på resan, berättar historien inte. Det är dock säkert att de fyra kamraterna cyklade de 1 200 kilometerna över Danmark ned genom Tyskland via Kassel till Kaiserslautern i Rheinland, på bara tio dagar. Härifrån skrev Harald ett brev hem till sina föräldrar den 2 september: "I kan tro, at vi har haft en fin Tur her i det sydlige Tyskland, men jeg skal love for, at det er nogle strenge Bjerge at komme over paa Cykel."<sup>47</sup> När de nådde den franska gränsen var de tvungna att lämna sina cyklar och fortsätta till fots och med tåg till Spanien. Här kämpade de i några av de blodigaste striderna under den första fasen av kriget som en del av de nybildade internationella brigaderna.<sup>48</sup>

Samtidigt som Nielsen-bröderna var två andra unga danskar, Åge Kjelsø och Tage Lau, på väg på cykel mot Japan (!) för att utforska den japanska arbetar-esperantistiska miljön. I mitten av september hade de nått Jugoslavien, men då de hörde talas om krigets utbrott i Spanien, vände de och cyklade västerut för att gå med i kampen för republiken.<sup>49</sup>

45 Albert Scherfig, Charlie Krautwald, Daniel Madsen & Nadia Zarling, *Brødrene Nielsen. Breve fra Den Spanske Borgerkrig*, København 2014, s. 44–45.

46 Statspolitiet, *Danske Politi-Efterretninger* 178.

47 Brev från Harald Nielsen 2 september 1936, tryckt i Scherfig et al. 2014, s. 48.

48 Scherfig et al. 2014, s. 51–58.

49 Carsten Jørgensen, *Fra Bjelkes Allé til Barcelona*, København 1986, s. 132–134.

Också inom högern användes cykeln för långfärd. Kort före andra världskrigets utbrott cyklade två unga svenska nazistiska rekryter hemmavarande i Stockholm från Kemi i Finland till Ishavet sommaren 1939.<sup>50</sup>

De nämnda exemplen vittnar om den vilja och handlingskraft som präglade några av de unga aktivisterna. Det är extremt långt till Barcelona, när resan måste göras på en tung ”järnhäst” utan växlar och utan komfort. Samtidigt vittnar det om vilken roll cykeln spelade för dåtidens unga – för dem var det ett naturligt val att ta cykeln om man skulle någonstans.

## Uppvisning och propaganda

Som exemplen med cykelpatrullerna visar använde politiska aktivister inte bara cykeln som transportmedel från punkt A till B. Cykeln blev också ett propagandaverktyg och på så sätt ett medel för uppvisning. Cyklar användes bland annat för agitationståg, där större eller mindre grupper av aktivister cyklade runt i närområdet för att sprida politisk propaganda eller rekrytera. Exempelvis ansökte den lokala avdelningen av Danmarks Socialdemokratiske Ungdom i Köpenhamnsförorten Brønshøj i oktober 1934 om polisens tillstånd att under en söndagseftermiddag genomföra agitationssparad en dryg mil i området i syfte att rekrytera nya medlemmar. Man önskade tillstånd att sjunga några sånger och förväntade 35–40 deltagare ”da dette er meget almindeligt ved saadanne Agitationstog”.<sup>51</sup>

Ungdomsförbunden ordnade också omfattande cykeldemonstrationer där hundratals cyklister tågade genom staden eller ett område över milslånga avstånd. Till exempel bjöd Piteå kommunistiska arbetarekommun in arbetare och bönder till cykeldemonstration första maj 1933 med start i Infjärden och Norrfjärden för att samlas på Öjeby torg.<sup>52</sup> I det danska källmaterialet finns flera exempel på cykeldemonstrationer. Söndagen den 7 oktober 1934 genomförde ungsocialdemokraterna en stor cykeldemonstration i Köpenhamn genom alla de stora stadsdelarna: Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg kommun, Vesterbro, Amagerbro, Sundbyarna till Christianshavn. Hundratals cyklister, flera bärande röda flaggor med den antifascistiska symbolen trepilemärket, observerades av polisen vid avgången från Østervold nära Rosenborg slott i den centrala staden. På sträckan genom Nørrebro observerade en polis, betjänt Nielsen, tåget där det

50 ”Med cykel till norra ishavet” *Stormfacklan . Organ för NSAP:s ungdomsorganisation Nordisk ungdom* 6:8, 25 september 1939.

51 Rigsarkivet (RA), Politidirektørens Sekretariats arkiv (PDS), Udtagne sager J. Socialdemokratiske møder 1915–1934, 6246/1934.

52 ”Piteåbygdens arbetare och bönder!”, *Norrskensflamman* 28 april 1933.

deltog ca. 500–600 unge Mennesker af begge Køn. Hovedparten af Deltagerne var under 20 Aar. De medførte ca. 40 Faner og nogle af Deltagerne medførte ogsaa Raabere som de benyttede under Turen. Toget fulgte den i Skrivelsen anførte Rute, og alt forløb i Ro og Orden.<sup>53</sup>

Cykeldemonstrationerna hade uppenbarligen fördelar framför vanliga demonstrationståg: räckvidden var betydlig större och därmed kunde man täcka flera distrikt på kort tid och nå ut till allt fler med sina budskap. Samtidigt fanns det ett element av något modernt och verkningsfullt i det att man kunde samla ihop hundratals människor på cykel och på bara två timmar kollektivt röra sig genom stora delar av en metropol. Man kan tänka sig att det har varit en spektakulär syn för åskådarna.

Men vänstern var inte de enda som drog nytta av cykelns propagandafördelar. Också DSU:arnas politiska motståndare i Konservativ Ungdom använde cyklar och genomförde cykeldemonstrationer. I deras propagandafilm *Carsten Raft* (1936) ser man till exempel bilder från 1935 med "Pinselejren med den traditionelle Cykelpropaganda langs Strandvejen". Inspelningarna



Nazistisk cykeldemonstration i Köpenhamn 1940. Foto Sven Türck, Det Kongelige Bibliotek.

53 RA, PDS, 6203/1934.

visar de unga konservativa lägerdeltagarna, som i strikt form på två rader med KU-flaggor och hornblåsare i täten, cyklar längs Strandvejen norr om Köpenhamn.<sup>54</sup> I en annan film producerad av KU Roskilde från 1937 ser man på liknande sätt i avsnittet "Propaganda i området per Cykel" ett fyrtiotal ungdomar som cyklar runt i processioner med festflaggor.<sup>55</sup> Att även den konservativa ungdomen i stor omfattning använde cyklar i sin propaganda understryker den klassöverskridande roll cykeln spelade för ungdomen på 1930-talet. Den var en naturlig del av ungdomskulturen och det fanns därmed ingen tydlig klassdimension i val av transportformer, till exempel cykel kontra bil, i den politiska kampen som man annars skulle kunna förledas att tro.<sup>56</sup>

En cykel kunde snabbt omvandlas till en effektiv propagandamaskin genom bruk av politiska symboler under cyklingen. Efter att förbud mot politiska uniformer införts i Danmark och i Sverige våren 1933 blev just attribut som flaggor och vimplor allt viktigare för att visa uniform enhet i de politiska



Annons i tidskriften *Frihet* 1936:10.

- 54 Kongsbak & Cohn, *Carsten Raft*, propagandafilm, Danmark 1936.
- 55 *KU i Roskilde 1937*, transkription i Jonas Paludan & Jeppe Hørning, *Konservativ Ungdom og modernismen. Belyst gennem synet på demokrati og kvindefrigørelse i 1930'erne*, Roskilde 2008, s. 150.
- 56 För en diskussion av klassdimensionen i cykling, se till exempel Anne-Katrin Ebert, "When Cycling Gets Political. Building Cycling Paths in Germany and the Netherlands, 1910–40", *Journal of Transport History* 33:1.

ungdomsorganisationerna. Flera av de politiska ungdomsförbunden lanserade särskilda cykelvimplar. Unga svenska socialdemokrater hade vimplar med texten SSU och nazisternas vimplar pryddes av ett hakkors. I Danmark distribuerade en grupp antifascistiska studenter röda cykelvimplar med det tyska trepilemärket på till den socialdemokratiska ungdomsrörelsen.<sup>57</sup> Och i svenska ungsocialisternas *Avantgardet* återkommer annonser för röda cykelvimplar och fanor med hammaren, som var socialisternas symbol. Inför riksläget i Uppsala 1935 gjordes en tydlig uppmaning om vikten av att utrusta sig med vimpel:

För cyklande patruller, som skall till Uppsala, är det nödvändigt att ha vimplar så de känns igen på vägen, när de passerar platser, där andra faller in. Vi ska för övrigt icke glömma vilken propaganda det är, att ha de röda vimplarna synliga på både bilar och cyklar. Till och med våra kamrater som ska paddla kanot från Stockholm, har förstått betydelsen av att ha röda vimplar med sig.<sup>58</sup>

Ett annat viktigt propagandaelement i cykelaktivismen var, som exemplet visar, bruket av ljud. Att sjunga sånger eller ropa slogans användes aktivt under cykelpatrull och cykeltåg. När den socialistiska kvinnliga cykelpatrullen i Kvarnsveden cyklade längs Dalälven de fyra milen till Mockfjär kunde de rapportera: "Under sång och glam förkortades vägen avsevärt".<sup>59</sup> Att på detta sätt ge sig ljudligt till känna kan också förstås som ett sätt att göra anspråk på ljudlandskapet. Genom att sjunga bröt aktivisterna den vardagliga ljudbilden längs sin väg och signalerade att de var i antågande. Genom att så tydligt markera sin närvaro längs vägen gjorde de politik som uttryckte: här kommer ungdomar, här kommer kvinnor, här kommer socialister!

## Cykelrum

Cyklar kunde användas för att markera territorium och skapa ett symboliskt utrymme på samma sätt som en traditionell demonstration. Att göra anspråk på det offentliga rummet på så sätt kan just ses som ett kännetecknande för gatupolitiken på 1930-talet. De politiska ungdomsförbunden i städerna gick i spetsen för en utveckling där mobiliseringen i det offentliga rummet med uniformerat framträdande, demonstrationer och spridning av modern propaganda spelade en allt större roll i den politiska kulturen. Detta känne-

57 Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv (ABA), Socialdemokratiske Studenters arkiv, kasse 1, Brev 6 september 1933.

58 "Riksläget i Uppsala slår alla rekord", *Avantgardet* 1935:9.

59 *Avantgardet* 1932:7.

tecknade såväl det dagliga politiska arbetet med att rekrytera medlemmar som valrörelserna, där stödet för moderpartierna operationaliserades genom gatupolitiken. Detta gjordes genom att göra anspråk på vissa delar av staden som egna territorier och ta symbolisk makt över stadsrummet.<sup>60</sup> Man kan enligt den amerikanske sociologen Charles Tilly tala om rumsliga krav, där sociala rörelser genom sina anspråk adresserar rätten att få använda det offentliga rummet och på samma gång skapar ett eget socialt utrymme för rörelsens politik.<sup>61</sup> Cykeln visade sig fungera särskilt bra som verktyg för att ställa sådana rumsliga krav på staden genom kollektiva handlingar. Med sina cykelaktioner och cykelmarscher, där praktiken just handlade om att röra sig genom det offentliga rummet på gator och vägar, kunde de unga aktivisterna med sin närvaro göra politiskt anspråk på detta rum och temporärt kontrollera det symboliskt. Detta skedde naturligtvis i hård konkurrens med politiska motståndare.

När de politiska ungdomsorganisationerna på detta sätt gjorde anspråk på samma offentliga stadsrum och utmanade varandra var det också självklart att möta motståndarnas krav med motaktioner, som i sin tur möjliggjorde fysiska konfrontationer. Den 24 april 1935 stördes till exempel en ungt konservativ demonstration på Østerbro i Köpenhamn av 200–300 motdemonstranter – några på cykel – som förolämpade KU:arna.<sup>62</sup> Liknande scener utspelade sig också i Sverige. En cykelpatrull från Socialistisk Ungdom på fyra man startade vid högkvarteret Luntmakargatan 52 i Stockholm den 15 juni 1933 för en långresa mot Borlänge. Efter drygt 20 mil i sadeln rapporterade de:

I Gagnef – en plats några mil innan Leksand – lyste de första hakkorsen från byns anslagstavlor. Här måste göras tvärstopp och snyggas upp litet. Och så var det att hålla ögonen öppna och tapetsera vägen till Leksand med Folkfrontsaffischer, vilka ju tog sig mycket bättre än nazistlapparna.<sup>63</sup>

På midsommardagen fortsatte patrullen till Mora, där ledaren för Svenska Nationalsocialistiska Partiet, Birger Furugård, skulle tala. Det blev stor uppståndelse när cykelkaravanen ringlade in på torget och provokativt parkerade där nazisterna skulle ha sitt möte.

60 Krautwald 2021, s. 51–52, 271–274.

61 Charles Tilly, "Spaces of Contention", *Mobilization. An International Quarterly*, 2000:5, s. 146–147; Walter Nicholls, Byron Miller & Justin Beaumont, *Spaces of Contention. Spatialities and Social Movements*, Abingdon & New York 2013, s. 2–3. Se också Brink Pinto & Pries 2013, s. 250.

62 RA, PDS, 2195/1935; *KU's Kampblad*, 2:11, s. 3.

63 "Hundramila-tramp i förbundets tjänst", *Avantgardet* 1933:10.



## Gatukamp och cykelpumpar

Cykeln var sålunda ett medel i kampen mot de politiska motståndarna. Under den danska riksdagsvalkampanjen i oktober 1935 nådde cykelaktivismen en helt ny nivå. I valrörelsens sista vecka använde Konservativ Ungdom högtalarbilar i kampen om väljarna och opinionsbildningen på gatorna. Bilarna körde runt i Köpenhamn, ofta åtföljda av följeslagarbilar med Stormtropper för att upprätthålla säkerheten. Under hela veckan jagades nämligen högtalarbilarna av stora grupper cykelaktivister runt staden, vilket gav upphov till ett flertal sammandrabbningar. Till exempel körde en högtalarbil en av dagarna en lång propagandaturne genom förorterna till den centrala staden. Längs hela rutten jagades bilen av 200–300 cyklister, som på olika sätt trakasserade KU:arna. Då bilen körde in i arbetarstadsdelen Nørrebro utvecklades trakasserierna till regelrätt gatustrid. När kortegen slutligen nådde Frue Plads nära KU:s lokaler utbröt ett våldsamt slagsmål mellan de unga konservativa agitatorerna och cykelaktivisterna.<sup>64</sup> Dagen före valet den 22 oktober kunde *Ekstra Bladet* rapportera:

Det har været pudsigt at se de konservative Højtalerbiler paa deres Vej gennem Byen i de sidste Dage. Som Regel har de været fulgt af et Kor af private Biler, Lastbiler, Bildrosker og Cyklister, og hver Gang den store Stemme har forsøgt at komme til Orde, har et usandsynligt Kor af Bilhorn og Cykleklokker sat ind.<sup>65</sup>

Samma kväll blev en högtalarbil med följebil återigen trakasserad av en stor grupp vänsteraktivister på cykel, som visslade och kastade sten, frukt och potatis mot bilarna. På Amager Strandvej uppstod en våldsam konfrontation som fångades av en filmkamera monterad på en av bilarna.<sup>66</sup>

Det verkar som en naturlig förlängning av cykelns funktion som transportmedel för de politiska aktivisterna att den också blev en utgångspunkt för demonstrationer och motaktioner. Det är dock intressant hur cykeln i kombination med demonstrationen inte bara skapar en rörlighet utan också en politisk rumslighet. Genom att röra sig längs en viss väg eller i ett visst område försökte 1930-talets aktivister inte bara sprida sina budskap, utan ganska tydligt skapa en symbolisk och även fysisk kontroll av stadsrummet. Just därför är också cykelaktionerna mot politiska motståndare så viktiga. En sak var att de helt klart ville överrösta motståndarnas budskap. Något

<sup>64</sup> *Dagens Nyheder* 18 oktober 1935, s. 4.

<sup>65</sup> *Ekstra Bladet* 21 oktober 1935 citerat efter *Konservativ Ungdom* 30:20–21, s. 5–6.

<sup>66</sup> *KU's Kampblad* 2:4, s. 1–2; *Ungdoms-Appellen* 1935:2, s. 5; *Social-Demokraten* 22 oktober 1935; Kongsbak & Cohn 1936.

annat var att man aktivt försökte förhindra det anspråk på det offentliga rummet som användningen av högtalarbilarna var ett uttryck för.

I många våldsamma konfrontationer mellan de cykelburna unga höger- och vänsteraktivisterna var cykelpumpen ett vapen som var lätt att tillgå i de fysiska sammandrabbningarna, och cykelpumparna framstår i källmaterialet som ett relativt utbrett vapen.<sup>67</sup> Ett exempel är när Konservativ Ungdom höll en av sina första stora demonstrationer på Langelands Plads på Frederiksberg den 3 september 1933. Ett stort antal DSU:are och unga kommunister hade slutit upp för att störa mötet med buller och arbetarsånger. Inte oväntat eskalerade det hela till ”handgemæng af den mest rå og brutale art” mellan de ungdonskonservativas stormtrupper och vänsteraktivister som ”slog vildt og brutalt med cykelpumper og ’erobrede’ fanestænger”.<sup>68</sup> Även i samband med det danska riksdagsvalet i oktober 1935 användes cykelpumpar i flera fall som vapen. I *Berlingske Tidende* kunde man den 19 oktober läsa hur KU:s propagandaturne genom Köpenhamn hade förlöpt lugnt, ”indtil Højtalervognen i Aftes ved 18-tiden kørte ind i Vesterbros Sidegader, hvor den i Saxogade blev modtaget af en Sværm af Bøller”, som alla enligt uppgift bar DSU och trepilsymbol och ”Bevæbnet med Knipler og Sten, Cykelpumper og Kæmpekartofler” hade danset ”Krigsdans om Højtalervognen”.<sup>69</sup> Det blev slagsmål mellan KU:s valagitatorer och de cykelpumpbeväpnade aktivisterna tills polisen anlände.

Det är förstås bara den ena sidan av saken som återges i den konservativa tidningen. Andra källor beskriver unga konservativa stormtrupper beväpnade med järnstänger och hemmagjorda batonger, så cykelpumpar var inte det enda vapnet som tillgreps. Vid ett tillfälle attackerade KU:are några kommunistiska motdemonstranter under ett konservativt torgmöte i Valby:

67 I den ikoniska tv-serien *Matador*, om livet i den danska provinsstaden under mellankrigstiden och ockupationsperioden, introduceras vi till den radikala politiska ungdomskulturen på 1930-talet genom Gustav Friis, en ung konservativ och lillebror till huvudpersonerna Maude och Elisabeth. I den 13:e episoden av serien får deras far, landshövding Friis, en dödlig stroke efter att ha läst i tidningen om Gustav, som slog en arbetare i huvudet med en cykelpump under slaget vid Blågårds Plads. *Matador*, som sändes i dansk tv 1978–1981 med efterföljande repriser är den mest sedda danska tv-serien och har mer än någon annan kulturprodukt format den danska befolkningens uppfattning om mellankrigstiden. Därför har KU-medlemmen Gustav Friis och den berömda cykelpumpen på många sätt blivit en tidsbild av de våldsamma konfrontationerna under mellankrigstiden.

68 ”Haandgemæng af den mest raa og brutale Art”; ”slog vildt og brutalt med Cykelpumper og ’erobrede’ Fanestænger”, *Konservativ Ungdom* 28:18, s. 1.

69 *Berlingske Tidende* 19 oktober 1935.

Stormtropføreren, der kaldes "General Beck", gav Stormtropperne den sædvanlige Ordre til at gaa paa, og saa besteg K.U.erne deres Cykler og kørte over ad Valby Langgade til, Paa Vejen opførte de sig særdeles uheldigt. De kørte med deres Cykelpumper i Haanden og væltede adskillelige Folk af Cykler [...]°

Att det främst var de unga vänsteraktivisterna som var kända för sitt användande av cykelpumpar som vapen kan bero på att det ofta var de som sökte upp konfrontationerna. Detta var en del av en riktad strategi för olika antifascistiska grupper i mitten av 1930-talet som gick ut på att störa och förstöra nazisternas och de ungdomskonservativas möten och demonstrationer.<sup>71</sup> Den 18 september 1935 cyklade till exempel omkring 150 aktivister – bland annat från gruppen Antifascistisk Kampfront – ut till byn Brøndbyvester strax utanför Köpenhamn. Beväpnade med cykelpumpar attackerade de ett offentligt, nazistiskt möte och slog sönder möblerna i mötesrummet.<sup>72</sup> De använde cykelpumpen som vapen eftersom den fanns till hands och som vardagsobjekt hade den också fördelen att vara mer obemärkt än andra vapen.

### Sammanfattning: Cykeln i mellankrigstidens politiska kultur

Under mellankrigstiden spelade cykeln, och den utrustning och praxis som förknippas med den, en viktig roll för hur det offentliga stadsrummet användes politiskt. Genom exempel från Danmark och Sverige har vi visat hur den moderna och massproducerade kedjedrivna cykeln kom att användas som ett redskap i händerna på en ny generation politisk ungdom, som kom att spela en allt större roll i samhället. Cykeln möjliggjorde för de politiskt engagerade ungdomarna att ta mer plats i det samtida politiska livet genom att smidigt transportera sig och mobilisera andra, men också som ett verktyg för att föra fram krav i det offentliga stadsrummet. I detta sammanhang var cykeln inte enkom ett modernt fortskaffningsmedel eller en symbol för frihet; den var ett redskap i den kamp om det offentliga rummet som kom att prägla den politiska kulturen på 1930-talet. Cyklar användes för uppvisning, propagandaspridning och demonstrationer där ungdomsrörelserna skapade såväl symboliska rum som sociala utrymmen för sin politik. Med cykeln kunde ungdomsaktivisterna göra konkreta anspråk

<sup>70</sup> *Social-Demokraten* 28 augusti 1935, s. 5.

<sup>71</sup> Krautwald 2020.

<sup>72</sup> *National-Socialisten* 5:39, s. 4; *National-Socialisten* 5:40, s. 2.

på det offentliga rummet och hävda sin egen rätt till gatan. Därmed blev cykelpropagandan en del av en pågående konflikt mellan de politiska ungdomsorganisationerna om rätten att få definiera vem som hade kontrollen över specifika delar av staden. Man utmanade varandras anspråk, vilket ofta förde med sig våldsamma konfrontationer, där cykeln spelade en roll som verktyg i kampen mot de politiska motståndarna och deras anspråk på gatorna. Reguljära cykelbataljer blev en del av den politiska kulturen.

Cykeln blev således både på ett propagandamässigt och konfrontativt plan ett viktigt redskap i den nya politiska kultur som växte fram i svallvågorna av det demokratiska genombrottet och där kampen om tillgången till det offentliga rummet blev viktigare än någonsin.

### Summary

#### “One of the best means in our propaganda”: The Bicycle in Swedish and Danish Political Culture During the Interwar Period

Using empirical examples from Denmark and Sweden, this article discusses how the modern, mass-produced bicycle became an important tool in the hands of a new generation of political youth. During the interwar years (1918–1939), young people constituted themselves as a social group of their own. For the very first time in history, youth became key actors on the political scene, and they brought with them modern forms of propaganda methods inspired by international trends. This also came to shape the political culture in the Scandinavian countries during the tumultuous 1930s. Political youth mobilisation above all occurred in the urban landscape in the streets and city squares. In this context, the bicycle came to play a remarkable role in terms of how public urban space was utilised politically. The bicycle enabled young people to participate to a greater extent in contemporary political life by creating accessible mobility but also a new kind of spatiality. In this context, the bicycle was not merely a means of transportation; it was a tool in the struggle for public space that came to shape the political culture of the 1930s. Bicycles were used for parades, for disseminating propaganda and even large bicycle demonstrations through which youth activists could create not only the symbolic but also the social space for their politics. They utilised the bicycle as a means of spatial claim-making, resulting in bicycle propaganda becoming part of an ongoing conflict between left-wing and right-wing political youth in which they challenged each other's claims to the streets, often leading to violent confrontations. Thus, the bicycle became an important tool in a new political culture emerging in the waves of the

democratic breakthrough where the struggle for access to public space became more important than ever.

*Keywords:* bicycles, political culture, street politics, propaganda, interwar period