

Tilfeldige refleksjoner på sykkelsetet

Peter F. Hjort

*"Progress should have stopped when
man invented the bicycle" (16)*

Et festskrift er en høytidelig sak. Egentlig burde jeg ta på meg blådressen og skrive en festtale som hyller jubilaranten for hans akademiske og intellektuelle prestasjoner. Han fortjener en slik hyllest mer enn de fleste. Mange kommer sikkert til å gi ham det i dette festskriftet, og derfor tar jeg på meg sykkelbuksen og skriver om våre felles "barske glæder" på sykkel. Jeg tror Hans vil like forsøket (men sikkert være kritisk til resultatet), for da jeg fylte 70 år, ga han meg "A history of bicycles" (3) med "Takk for 1000 mil". Når Hans har beregnet at vi har syklet 1000 mil sammen, regner jeg med at det stemmer pluss minus 3,3 %. Disse tusen milene er fordelt mellom treningsturer i Enebakk og Bærum og utallige sykkelritt - Enebakk rundt (8 mil), Nordmarka rundt (15 mil), Mjøsa rundt (24 mil), Kopparrittet (40 mil) og Trondheim-Oslo (54 mil).

Jeg har kalt innlegget tilfeldige refleksjoner - egentlig "random reflections". Det forholder seg nemlig slik at det går en tilfeldig strøm av tanker og assosiasjoner gjennom hodet mens en sitter på sykkelen. Mange av tankene dreier seg om trivielle ting, som hvor langt det er til neste matstasjon eller om det går an å ha mer vondt i nakken og skuldrene. Men noen er kanskje verd å skrive om - iallfall for andre syklistere. Det jeg har forsøkt, er å ordne dem litt.

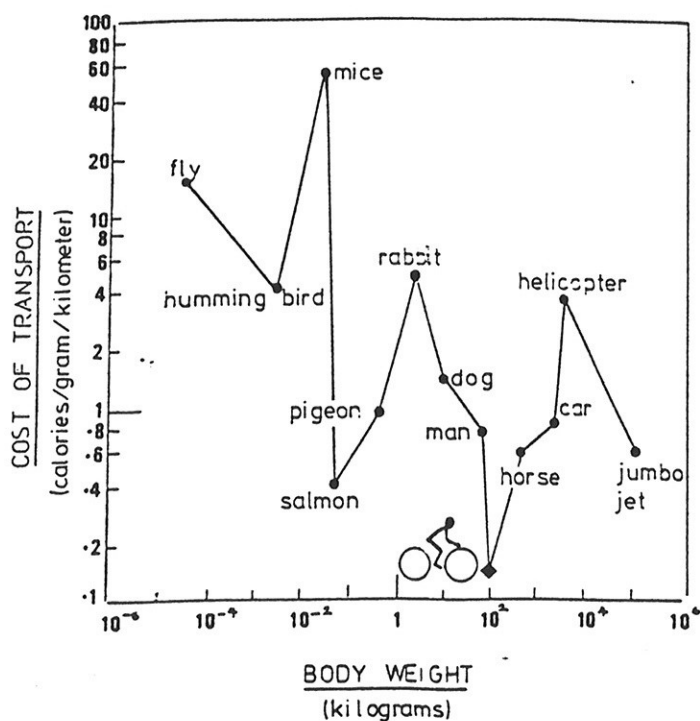
Sykkelteknologi og naturlig utvalg

Hans og jeg har fine racersykler. Min er en rød metallic Nishiki Olympic Royal, kjøpt etter råd og mål hos Norgesmesteren Per Digerud og kjærlig vedlikeholdt av hans sønn, Norgesmesteren Geir Digerud. Den har kort hjulavstand og er stiv, rank og sprek som en

arabisk fullblodshest. Girene glir av seg selv, og den maler som en fornøyd katt når den får frie tøyler i utforkjøringene. I mine øyne er den sykkelportens svar på bilportens Ferrari.

Det er ikke uviktig at den er fin å se på og alltid nypusset, for det gir sykkelturen en god start - et tilfreds sukk av glede når skoene festes i pedalene, og en er i gang. Det er viktig at den er lett, men det aller viktigste er at den er pålitelig. Den går fra Trondheim til Oslo - i regn, om det er nødvendig - uten å svikte meg.

Mange hevder at sykkelen er et teknisk vidunder, det ypperste menneskeånden har prestert av teknikk. Den slår alle skapninger og oppfinnelser i energiøkonomisk transport, inklusive laksen og delfinen i sjøen, fugler og fly i luften og biler på bakken (3, 10, 17, 21) - se figur 1. Kanskje bare englengene beveger seg lettere, sier en entusiastisk britisk lege (20). Sammenligner en gående og syklende, bruker den gående stort sett fem ganger så mye energi og fire ganger så lang tid (7, 10, 21). Det finnes alvorlige og høyst vitenskapelige bøker om "bicycle science". En av dem starter med et hjertesukk av Stendhal: "It is terrifying to think how much research is needed to determine the truth of even the most unimportant fact" (19).



Figur 1 Sykkelens energiøkonomi (figuren er laget av V.A. Tucker og er reprodusert fra ref. nr. 17)

Sykkelen er stort sett utviklet over 150 år, for det meste av utallige landsby-Petter Smart'er: smeder, symaskinreparatører og små verksteder. Det er tatt ut mange tusen sykkelpatenter, men jeg tror at utviklingen bygger på under 10 grunnleggende idéer - virkelige teknologiske tankesprang:

1. Det er uklart hvem som fant på å stille to hjul etter hverandre og forbinde dem ved hjelp av gafler og en planke til å sitte på. Muligens var en fransk greve først ute i 1790 (2), men den tyske baronen Karl von Drais gjorde den styrbar, fikk patent i 1817 og regnes som den første (13, 17). Han satt på planken og sparket seg frem. Oppfinnelsen ble gjort mer elegant og ble de unge engelske adelsmenns "hobby horse" (3, 13). - I 1966 kom det imidlertid for dagen en tegning av en nesten moderne sykkel. Den var laget av Leonardo da Vinci eller en av hans elever omkring 1490 (13).
2. Mange forsøkte å finne en mer effektiv fremdrift, og Pierre Michaux i Paris fant en løsning i 1861 med pedaler på forhjulet. For å få et rimelig tråkk, måtte forhjulet være stort. Dermed var velocipeden - Veltepetter - klar. Den oppnådde stor fart og ble populær hos unge, spreke menn, men den var ikke lett å kjøre.
3. I 1870-årene var det 20 sykkelprodusenter i England, og i 1871 fant W. Grouet opp sykkelhjulet slik vi kjenner det i dag med eiker som kan strammes individuelt.
4. Kulelagre (franskmannen Suviray i 1869) var et nødvendig skritt på veien.
5. Omtrent samtidig fant engelskmannen H. Lawson på kraftoverføringen til bakhjulet med kjede.
6. Veterinæren John Dunlop løste et stort problem da han i 1888 satte luftfylte gummiringer på trehjulssykkelen til sønnen.
7. Bakhjulsnaget med frihjul og bremse kom i 1895, og det gjorde syklene både behageligere og sikrere.
8. Det tok noen år å utvikle en ramme, og den endelige "diamond frame" kom omkring 1900. Dermed var "the safety bike" klar for masseproduksjon.
9. Det siste store problemet var giret, og navgiret kom omkring 1900 (Sturmey og Archer i England), og det franske kjedegiret ("dérailleur") litt senere.

Det er det hele. Resten er videreutvikling, bedre materialer, bedre utstyr osv. Alt dette har vært viktige forbedringer som har gitt oss den moderne sykkelen - inklusive alle motepåfunn gjennom tidene. Likevel representerer ikke noe av dette prinsipielle tankesprang.

Når jeg leser sykkelhistorie (og det gjør jeg gjerne), blir jeg slått av menneskenes rastløse og ofte klåfingrede forbedringsmani. Veien fremover har gått gjennom tusener av patenter - de fleste uten større betydning. På den store sykkelutstillingen i 1895 (Stanley Show i England) var det 3000 forskjellige modeller fra 200 firmaer (3), og i 1904 var Sherlock Holmes "... familiar with forty-two different impressions left by tyres" (6). Gradvis er uheldige påhitt skallet av, og nå sitter jeg på min perfekte Nishiki Olympic Royal, som allerede er 12 år gammel. Fabrikken har "forbedret" den minst hundre ganger i disse tolv årene.

For å få i gang en slik utvikling, trenges to mekanismer:

- For det første må en ha en "input" av nye idéer - geniale, gode, mindre gode og håpløse. Det er ikke noe problem, for menneskenes ustoppelige talent, forbedringsmani og håp om vinning sørger for det helt av seg selv.
- For det andre må en ha en seleksjonsmekanisme som luker bort ugresset. Og nå kommer det, Hans: Til dette har vi den geniale helautomatiske markedsmekanismen. Erfaringen viser at det er lett å lure markedet ganske lenge, men det er umulig å lure alle hele tiden. Sykkelhistorien viser derfor markedets triumf: tøvet blir skallet av. Men det tar tid, jfr. alle asfaltsyklistene som ikke et øyeblikk har tenkt seg ut i villmarken med sine oppblåste off-roadere.

For en doktor er det rimelig å trekke parallellene til Darwin og hans evolusjonslære (5). "Input-mekanismen" i naturens utviklingsmaskineri er de tilfeldige mutasjoner i arvemassen, og de tusener av sykkelpatenter minner mye om tilfeldige mutasjoner. Kanskje er det nødvendig med et så enormt variasjonsmateriale for å finne de få geniale sprang som utviklingen er avhengig av? Darwins seleksjonsmekanisme var egentlig naturens markedsmekanisme: "survival of the fittest."

Det er interessant at naturen halstarrig holder på det vellykede, jfr. at mennesker og mus har det samme grunnleggende biologiske maskineri. Det er også interessant at det ikke trenges så omfattende forandringer for å oppnå radikale forbedringer. F.eks. sies det at 98 % av DNA-arvemassen er den samme i et menneske og i en sjimpanse (4). En tredje ting er like interessant, nemlig naturens utallige, tilfeldige og tilsynelatende meningsløse sidesprang. "Naturen er ødsel," sa Ibsen. Darwin selv grublet over dette i 25 år før han publiserte "The origin of species" (5), og han advarte de enkle sjeler: "Nature will tell you a lie if she can."

Konklusjonen er selvsagt. Sykkelen føyer seg helt naturlig inn i vårt biologiske system, og fra jeg fikk min første lille blå sykkel har jeg ikke vært i tvil om at den er levende. Den har gjennomgått hele sin utvikling på 150 år, mens resten av biologien trenger millioner av år.

De samme prinsippene gjelder i forskningen også, kanskje ikke minst i medisinen. Her er "input" like mangfoldig og omfattende. Utallige forskere fremmer funn, hypoteser og teorier - nesten i hytt og vær. Andre forskere griper fatt i dem og sender dem gjennom en skjærsild av etterprøving for å godkjenne dem, forbedre dem eller forkaste dem. Vi tror ofte at godkjenning - verifikasjon - er det viktigste i vitenskapen, men antakelig er underkjenning - falsifikasjon - det sentrale i den vitenskapelige utvikling, slik Karl Popper har vist (14).

Menneskefysiologi og naturens grenser

Sykkelen er jo bare den ene delen av dette transportunderet. Den andre delen er vi som trækker, girer og styrer. Hvordan klarer vi vår del av jobben?

Det skal være omtrent 100 000 tråkk fra Trondheim til Oslo. (Det forbauser meg, Hans, at du ikke har tallet tråkkene og sammenlignet dem fra år til år.) Det er merkelig at det går, for hele opplegget er i grunnen ergonomisk vanvidd: Det er et utrolig repetitivt arbeid for utvalgte - men riktig nok store - muskelgrupper, og det er et hardt statisk arbeid for de andre muskelgruppene som gir de aktive musklene et fast punkt å arbeide ut fra. En kan si at beina jobber, mens ryggen, skuldrene og armene støtter.

Når en driver på med dette, tvinges en til optimalitetsbetraktninger: setehøyden, krankarmens lengde og fremfor alt "tråkket" - dvs. antall omdreininger på krankhjulet pr. minutt. Det bestemmes av girene, og jeg har hørt lagførere brøle til laget sitt: "Småe gir!" Vitenskapen har selvfølgelig studert dette livsviktige problemet med sofistikerte metoder. Forskningen viser da også at de fleste har erfart (men ofte glemmer) at det lønner seg med lette gir og raske tråkk, ca. 70-100 rotasjoner pr. minutt. Lette gir minsker også trykket på brusken i kneleddet. Det er viktig, for "sykkelkne" skyldes bruskskader pga. for høye belastninger (7). Vi traff en kar som hadde malt tre magiske bokstaver på styret sitt: FOT - "Få Opp Tråkket." Det er viktig lærdom etter et langt liv!

Det er klart at syklistene tøyer grensene for den normale fysiologi. Vi har kjent melkesyren putre i lårene, og vi har kjent krampene i nakke og skuldrer. Vi minnes ett bestemt sted på rittet rundt Mjøsa - bakkene opp til Soug camping - hvor vi, eller iallfall jeg, har vært langt inne i det totale sammenbrudd: "Jeg kan ikke mer, orker ikke mer, vil ikke mer." Men så kommer utforkjøringene til Brumunddal, og så går det 10 mil til.

Musklene er motoren, men hjertet og lungene må sørge for oksygen, og vi merker alderdommens klamme hånd når ungdommen trækker forbi oss opp Drivdalen til Dovre. Det

er en enkel og sørgelig forklaring på dette: Evnen til maksimalt muskelarbeid reduseres med knapt 1 % pr. år fra slutten av 20-års alderen. Motbakkene gir oss de første av alderdommens mange riper i lakken, og jeg sitter og tenker på den gamle mannen som fikk beskjed av legen: "Du får huske at du bare er halv kar nå." "Javel," svarte mannen, "men du får huske hva slags kar jeg har vært." Bakom synger humoren: I begynnelsen av en lang motbakke stønnet jeg til Hans: "Denne er lang og hard." "Det passer bra, for det er jeg òg," svarte Hans og økte farten.

En trenger drivstoff på en lang tur. Det går med minst 10 liter væske og 10 000 kalorier fra Trondheim til Oslo. Derfor må en spise og drikke hele tiden, og det krever system og selvdisciplin, for overdrivelser straffes med kvalme og av og til oppkast. I begynnelsen tror vi på sykkelportens evinnelige røde saft eller et utall trylledrikker som skal gi megakrefter, men fort kan vise seg å være bremsevæske. Vi starter optimistisk på syltetøybrød, boller og bananer - og ender med kaffe, salt pølse og farris. Men vi har også opplevd å kjøre tom for blodsukker og så kjenne livet vende tilbake med Freia Helnøtt ("De skulle aldri solgt Freia"). Det gjenstår spennende forskning for å løse dette drivstoffsproblemet.

Det er i perioder behov for hjernen også - ikke mye riktignok. Anstrengelsen sørger for at den svømmer i endorfiner, og de setter alt annet til side enn det ene viktige: å komme til målet. Vi opplevde en ung kar som kjørte utfor i nattemørket ned til Dombås. Sykkelen ble vrak, og han ble sydd sammen av legen på Dombås. Da kom faren syklende og så gutten stå der, grimet og forslått. "Du tenker vel ikke å gi deg," sa faren, kjøpte ny sykkel på stedet, og de kom seg til Oslo sammen - "feeling high".

Helse i hvert tråkk?

Når en sitter der og tråkker, hender det at tvilen kryper inn i sjelen: Er dette så sunt som jeg vil ha det til? Jobber jeg for helsen eller for noe helt annet?

For noen år siden lyste Departementet ut en konkurranse om sykkelbruk og helse. Syklister elsker konkurranse, og Hans og jeg fant ut at vi burde være med. Vi brettet ut alt vi visste om fysisk aktivitet og helse, og vi hevdet med styrke og sakkunnskap at sykling var den beste og raskeste vei til helse (9). Vi vant konkurransen, og det er kommet hundrevis av nye artikler som finner at fysisk aktivitet gir bedre liv, redusert dødelighet, lenger liv og en bedre alderdom.

Men sykling er én ting, og lange sykkelritt er noe annet. Jeg tror at fornuftig trening er helse i hvert tråkk. Når en står i dusjen etterpå, kjenner en velværet boble, en synger falsk og er såre fornøyd med verden og seg selv. Det er sunt. Men blodslitet i sykkelrittene er jeg ikke helt sikker på. Jeg kan ikke påstå at det er sunt for kroppen, men den intense gleden over å klare det må være sunn. Glede er det sunneste jeg vet. Derfor har jeg bestemt meg for å tro at lange sykkelritt er sunt for meg, og jeg siterer en kirurgisk overlege som avsluttet en diskusjon med

følgende konklusjon, som slo motstanderne til jorden: "Dette er min mening, og den bøyer jeg meg for."

Skulle også det slå feil, så har jeg funnet det avgjørende argumentet i en amerikansk håndbok: "Riding a bike will make you sexy" (12). Det er en godbit for Åsa Rytter Evensen.

Syklistenes psykologi

Dette er et uuttømmelig tema. Jeg vil ikke drøfte vårt forhold til bilene og deres medfødte ondskap, men jeg sitter ofte og filosoferer over syklistenes egen psykologi - også kalt sykkelogien.

Hva er det som får oss til å trene? De fleste av oss har en treningsrunde på 5-7 mil til kveldsbruk, og vi kjører den om igjen og om igjen - ofte alene, og helt frivillig. Det virker tåpelig på dem som ikke forstår, og i regnvær virker det litt tåpelig på oss selv også. Men vi gjør det likevel.

Hvorfor plager vi oss frivillig på de lange rittene? Det hender det er ufyselig. Vi har kjørt i regn time etter time, med spruten fra bakhjulet foran midt i fjeset. Vi har opplevd snødrev på Røros og en bitende kulde over Dovre som frøs både giret og saften. Vi har vært så slitne at vi bare får frem: "Aldri mer." Men vi fortsetter likevel - vi må jo prøve å komme oss til neste matstasjon. Jeg tenker ofte på fjellbonden som egentlig var omkommet langt inne på fjellet, men så tenkte han at det ble for langt for naboene å bære liket hjem, og så fortsatte han et stykke til - og til slutt kom han hjem.

Syklistene setter ord på dette. Vi snakker om "stayer-egenskaper", om "å stå distansen" og - litt nedsettende - om dem som blir "kjørt av". Finnene har sisu, og eskimoene sier: "Når du har gått så langt du kan, har du gått halvparten av det du kan." Det er åpenbart noe i menneskenaturen som kan mobilisere enorme skjulte krefter. En makter omtrent hva som helst, hvis en virkelig vil. Syklistene trener seg til å ville, og de liker det. Det føles helt utrolig når en har villet seg frem, og denne belønningen er verd forsakelsen - "no pain, no gain". Jeg tror det er hemmeligheten ved de "barske glæder", som Peter W. Zapffe skriver om (22).

Men det fins også en merkelig fysiologisk mekanisme som hjelper oss. Jeg forstår den ikke, og jeg har ikke merket den i annen fysisk aktivitet. Det er nemlig slik at når en har syklet seg kav sliten, kan en sykle seg gjennom slitenheten og komme tilbake med full fres - uten å stoppe og hvile. Hans og jeg har noe vi kaller "Oppdal-syndromet". Det melder seg når vi nærmer oss Oppdal etter ca. 15 mil i rittet fra Trondheim til Oslo. Vi føler oss slitne, og det virker håpløst å se frem til Drivdalen, Dovre og de 40 mil til Oslo. Da nikker vi som til en gammel kjenning, sier "Oppdal-syndromet" - og sykler videre, for vi vet at det gir seg.

Dette fenomenet minner om løpernes "second wind", men der dreier det seg om minutter, hos syklistene om timer. Jeg vet ikke forklaringen, men det ligger trøst og styrke i dette fenomenet. Jeg har lurt på om det kan overføres til helt andre livsområder, spesielt til problemer mellom menneskene. Hvis en visste og stolte på at det går an å komme over håpløshet, bare en ikke gir opp, så ble det kanskje lettere å leve.

Sosiologen Aaron Antonovsky har studert menneskenes evne til å finne og skape mening i livet. Utgangspunktet var intervjuer med overlevende jøder fra konsentrasjonsleirene, og det sentrale begrepet for ham ble "sense of coherence" - en følelse av sammenheng og mening i tilværelsen (1). Kanskje har dette noe med syklistenes stayer-egenskap å gjøre?

Her må jeg selvfølgelig også nevne at det er vist - også i norske studier (11) - at fysisk aktivitet har en klar anti-depressiv effekt. Jeg tror at denne effekten er en del av motiveringen for syklingen.

Sykkel-sosiologi

Sykkelsportens historie spenner over mer enn 100 år, også her i landet. Det er nok å nevne én prestasjon: I 1899 syklet Andreas Stensrud - "den flyvende drammenser" - Trondheim-Christiania på 32 timer, 44 minutter og 15 sekunder (2).

Går en 60 år tilbake i tiden, var idretten i Norge delt i to - borgeridretten og arbeideridretten. Satt litt på spissen, var borgeridrettene tennis og seiling, mens arbeideridrettene var bryting og sykling.

De første syklistene i England var overklassens unge menn, men ganske snart oppdaget arbeiderklassen sykkelens muligheter (13, 17). Den ga bokstavelig talt fysisk frihet og mulighet til å komme seg ut i naturen utenfor byene. Sykkelforeninger grodde opp overalt, og sykkelen ble et middel til frigjøring og likestilling - "a social equalizer" (3) - sosialdemokratiet kom på sykkel. Jeg liker å tenke på det, og vi merker det den dag i dag. Det spiller ingen som helst rolle at vi er professorer og har status og lønnstrinn. Det eneste som betyr noe i sykkelrittene er at vi kan sykle - holde jevn fart, ta vår del av dra-jobbene i motvind og skifte dekk fort. Syklistere har et fellesskap på tvers av sosiale skiller.

Sykkelen har også et annet viktig sosialt trekk, nemlig dens bidrag til kvinnefrigjøringen (13, 15, 17). Sykling krevde at kvinnene kom seg ut av fortidens håpløse kvinnemoter, og samtidig var sykling bortimot respektabelt og godkjent av selveste dronning Victoria. Det la grunnlaget for "reformed dress" (2, 3). I dag er kvinnene med i sykkelporten for fullt. Vi må bite i oss at jentene sykler fra oss i svarte sykkelbukser og korte trøyer som avslører det de har av anatomi. Likestillingen er kommet så langt at vi har hørt vel så avansert banning fra jenter som punkterer som fra gutter. Da smiler de gamle herrer og tenker at disse jentene har både

spirit, utholdenhet, humør og styrke. For min egen del kan jeg dessuten fullt ut bekrefte Wildenveys observasjon om "O kjærlighet, o sykkelstyre". Men jeg har godtatt at likestillingen ikke omfatter sykkelpussen. Når jeg pusser hennes sykkel, tenker jeg at Wildenvey burde føyd til et vers om "o kjærlighet, o sykkelfille".

Skjønnlitteraturen gjenspeiler både psykologiske og sosiale trekk. I de siste vel hundre år er sykkelen ofte omtalt, som regel i meget positive vendinger. Jeg vil gi ett eksempel hentet fra den amerikanske forfatteren William Saroyan: "The bicycle is the noblest invention of mankind. ... my bikes were always rebuilt second-hand bikes. They were lean, hard, tough, swift, and designed for usage. I rode them with speed and style. I found out at great deal of style from riding them. Style in writing, I mean" (16). Den som vil dukke dypere ned i skjønnlitteraturen, kan starte med en amerikansk antologi (16).

Naturopplevelser

Når en sitter på sykkelen, må en følge med. Farten kan være stor, veien kan være glatt og hullete, og en må passe plassen i laget. Det er viktig å utnytte draget fra sykkelen foran, og luftmotstanden øker med kvadratet av hastigheten (7). Skal en utnytte dette draget - og det kan bety 30 % redusert kraftforbruk (19) - må avstanden være kort, helst bare 10-15 cm mellom bakhjulet til sykkelen foran og eget forhjul. Derfor må en ikke sove seg bort.

Men likevel har en kontakt med naturen rundt, enten det er åsene i Nordmarka, Mjøsas bølger, Dovres fjellvidder eller de dype svenske skoger. Vi starter treningen om våren, mens det er snø i veikanten, så kommer hestehov, så blåveis, og til slutt hvitveis. Vi starter med langbukser og polvotter i den skarpe vårvinden, og vi slutter i kortbukse med sommervinden i ryggen. Vi ser fasanene spankulere over jordene, og det hender vi ser en rev en tidlig søndag morgen. Vi ser skumringen legge seg over Dovre og sykler ned til morgenrødmen i Gudbrandsdalen. Vi har nærkontakt med et kjempestort landområde, og vi opplever de utrolige skiftningene fra ufyselig motvind til varm medvind, fra haglbyger til drivende sommervarme. Å sykle er å oppleve naturen tett inn på seg.

Av og til kommer en litt for tett - som når det striregner. Min erfaring er helt klar: en blir våt i det dyreste regntøyet og svett i det billigste. Sende folk på månen kan de, men finne opp et skikkelig regntøy er nok litt vanskeligere.

Økologi

Det er umulig å unngå tanker om bilisme og økologi. For noen år siden syklet jeg hver dag forbi lange bilkøer. De er blitt nesten borte nå, takket være en enorm utbygging av bilveiene. Det har tilsynelatende løst problemene for bilistene, men hele økologiproblemet - energisløsingen og forurensningene - er ikke løst. Tekniske forbedringer kan redusere problemene, men energiforbruket i Norge går ikke ned.

Sykkelen er bilen totalt overlegen som transportmiddel over korte avstander. Den er uendelig meget mer energiøkonomisk, den forurenses ikke, den bruker ikke opp ressurser, den kjører ikke andre mennesker i hjel, og den er sunn. Bilen er det motsatte. Likevel øker bilismen, og to biler er blitt nødvendig for de fleste familier. Vi har nå ca. 2 mill. biler i Norge (vel 3 mill. sykler). Energiforbruket for en syklist svarer til ca. 1 liter bensin på 500 km (20), og energiforbruket ved å lage en bil er kanskje tusen ganger større enn ved å lage en sykkel (17). Det er klart for de fleste at jorden ikke tåler vestlig bilisme for alle mennesker.

Ivan Illich har skrevet en provoserende liten bok om "Energy and equity" (10). Budskapet er at det store energiforbruket i de industrialiserte land har skapt mangel på tid, plass og frihet, og det har økt byråkrati og ulikhet - nøyaktig det motsatte av det alle tror. Energikrisen er menneskeskapt og kan ikke løses ved mer økonomisk vekst. Sitter en med slike tanker, blir sykkel en selvfølgelig løsning for transport over korte avstander, og Illich filosoferer over Vietnam-krigen hvor en armé på sykkel slo en supermotorisert og toppmekanisert armé med tanks og helikopter. Hvorfor klarer vi ikke å snu alt dette, når de fleste vet innerst inne at det er riktig? Det vi trenger er en sykkelpolitikk - ikke bare en samferdselspolitikk, som egentlig er en bilpolitikk.

Helsearbeid

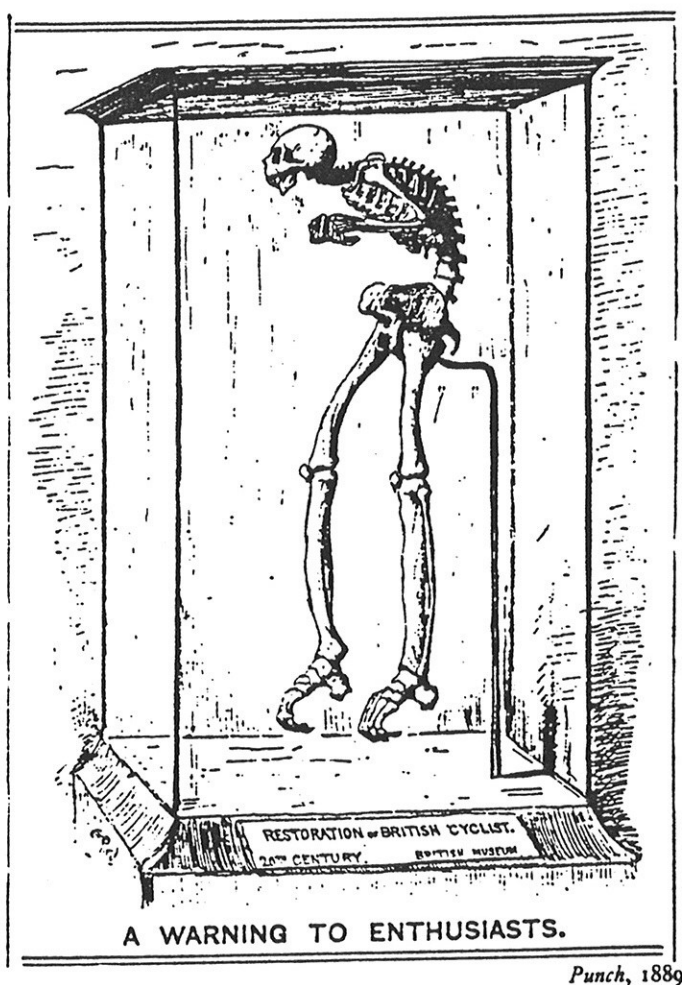
Aldri har folk levd så lenge og vært så friske som nå, men likevel klager de mer over helsen sin, og de går mer til lege. "Vi har det bedre, men tar det dårligere", sier danskene. De store bekymrings-områdene er skjelett- og muskelplager, mentale helseproblemer og sviktende helse i eldre år. Mange klager over at de er trettede og slitne eller til og med utbrente. Det fins ikke enkle løsninger på alt dette, og det er behov for mer forskning. Men kanskje kunne mange sykle, mens vi venter på forskningen. Meget taler for at mosjon er mer effektivt enn hvile for disse moderne plagene. En eldgammel dame krabbet seg opp på treningssykkelen sin hver dag og sa til meg: "Det er sykkel som holder liv i meg".

Men vi har et stort problem i det forebyggende og helsefremmende arbeid, og jeg klarer ikke å sykle fra det. Folk har lært til kjedsommelighet om livsstil og helse. Alle vet at mosjon er bra og røyk ikke bra. Likevel klarer vi ikke å selge dette budskapet, og i demokratiet tvinger en ikke folk til deres egen lykke. Hva gjør vi da? Økonomene tenker i insentiver som skal få folk til å ha lyst på det som er sunt og godt for dem - kanskje noen fikse små skattelettelser for syklist, f.eks. Vi får nok sykle tusen mil til, mens vi tenker over dette, og vi får håpe at resultatet ikke blir som i figur 2.

Solidaritet og vennskap

Syklister utgjør et fellesskap, eller til og med et brorskap. Vi kjenner hverandre, venter på hverandre og oppmuntrer hverandre. Selv om en havner i et helt ukjent lag, oppstår fellesskap. En gang punkterte jeg på en treningstur. Jeg la på nytt dekke, men fikk ikke pumpen til å

virke. Mistrøstig sto jeg der med sykkelen stående på hodet. Så kom et lag med tre ungdommer. De hadde stor fart og var ute på seriøs trening. De kjørte forbi, bremsset ned, kom tilbake, spurte om jeg trengte hjelp og lånte meg pumpe.



Punch, 1889

Figur 2 Sykling for helsens skyld? (17)

Da jeg satt glad og lettet på sykkelen igjen, gikk tankene til fedrelandets store mål - å bedre konkurranseevnen. Hva blir prisen for det i det lange løp? Syklister liker å konkurrere - det er det vi driver med. Men samtidig hjelper vi hverandre, fordi vi har lært at solidaritet lønner seg. Aller tydeligst ser en det i et samkjørt sykkellag. Vi veksler om den tunge lederposisjonen, og blir én sliten, får han ligge bak til han kommer seg. Punkterer en, venter alle, for det er for tungt å ta igjen laget alene. Jeg etterlyser et samfunn som er organisert etter syklistenes erfaringer. Vi har lært en lekse som høyresiden i politikken ennå ikke har forstått. Jeg foreslår obligatorisk sykkeltraining for politikere.

Inne i dette store fellesskapet finnes et eget vennskap mellom noen få som har syklet sammen i mange år - i gode og onde dager. Det er vanskelig å tenke seg to mennesker som er mer forskjellige enn Hans og jeg. Han elsker tall, jeg ord. Han liker krystallklare problemstillinger og matematiske analyser, jeg kompliserte kompromisser. Han deriverer, jeg snakker. Han skriver en artikkel på den plassen jeg trenger til innledningen. Han plystrer rent, jeg falskt. Likevel har vi stått sammen og skiftet dekk i bitende kulde på Rørosvidda og i svarte natta på Hedmarken. Vi har dradd hverandre og hjulpet hverandre. Vi har bannet sammen i motgang og jublet sammen i medgang. Selv om vi blir aldri så gamle, kommer vi til å huske vår beste Styrkeprøve - 19 timer og 50 minutter - "their finest hour", ville Churchill sagt.

Jeg har brukt mange timer på sykkelsetet til å reflektere over vennskap og hva det egentlig er. Jeg tror det har med lojalitet å gjøre, med en tillit som ikke stiller betingelser. Jeg liker admiral Nelsons ord: "A friend in need, is a friend indeed". For meg er Hans en slik venn, og vårt vennskap er tusen mil langt.

Litteratur

1. Antonovsky A. Unraveling the mystery of health. How people manage stress and stay well. San Francisco: Jossey-Bass Publ., 1987.
2. Apenes G. Hjulrytterne kommer. Oslo: Cappelen, 1993.
3. Beeley S. A history of bicycles. London: Studio Editions, 1992.
4. Cutler RG. Human longevity and aging: possible role of reactive oxygen species. *Ann NY Acad Sci* 1991; 621: 1-28.
5. Darwin C. The origin of species, Sixth edit. (reprinted). London: John Murray, 1920.
6. Doyle AC. The adventure of the priory school. *The Strand Magazine* 27 (Feb.1904): 122-40.
7. Faria IE. Applied physiology of cycling. *Sports Medicine* 1984; 1: 187-204.
8. Haugen HN. En gammel manns sykkelerfaring. *Tidsskr Nor Lægeforen* 1993; 113: 2290-2.
9. Hjort PF, Waaler HTh. Økt sykkelbruk - bedre helse. Rapport nr. 2/1980. Oslo: Statens Institutt for Folkehelse, Seksjon for helsetjenesteforskning, 1980.
10. Illich ID. Energy and equity. London: Calder & Boyars, 1974.
11. Martinsen EW. Physical fitness training in the treatment of patients with nonpsychotic mental disorders. Thesis. Førde: E.W. Martinsen, 1989.
12. McCallum P. Spinning. A guide to the world of cycling. Cincinnati: Betterway Books, 1993.
13. McGurn J. On your bicycle. An illustrated history of cycling. London: John Murray, 1987.
14. Popper KR. Conjectures and refutations. The growth of scientific knowledge. 5th edit. London: Routledge & Kegan Paul, 1974.

15. Sloane EA. The new complete book on bicycling. New York: Simon & Schuster, 1974.
16. Starrs JE. The noiseless tenor. The bicycle in literature. New York: Cornwall Books, 1982.
17. Watson R, Gray M. The Penguin book of the bicycle. Harmondsworth: Penguin Books, 1978.
18. West E. Hovel in the hills. London: Faber & Faber, 1977.
19. Whitt FR, Wilson DG. Bicycling science. MIT Press paperback edit. Cambridge: The MIT Press, 1979.
20. Williams RE. De motu urbanorum. BMJ 1975; 4: 25-7.
21. Wilson SS. Bicycle technology. Sci Am 1973; 228: 81-91.
22. Zapffe PW. Barske glæder og andre temaer fra et liv under åpen himmel. Oslo: Aventura, 1987.