

Cykelstigarna spred sig över ett tidigare väglöst Norrland

Foto: Ernst Manker, 1938. Nordiska museet



◀ Ett av målen med cykelstigarna var att gynna samhället och stigarna bidrog till ett socialt liv för de som tidigare saknat vägar. När biltrafik blev vanligare ersattes cykelstigarna med skogsbilvägar.

Cykelstig mellan Klemmetsnäs och Treskifte i Arvidsjaurns socken, Norrbotten. På cykeln en flicka från kronotorpet Stensund.

I början på 1900-talet började cykelstigar anläggas för att behovet av ett vägnätverk var stort i norra Sverige. Cykelstigarna var tänkt för gående, motorcyklar, trampcyklar, kreatur och kärror. Domänverket stod för de flesta cykelstigarna som underlättade för tjänstemän och skogsarbetare att ta sig ut till skogsmarkerna. Arbetet med cykelstigarna var ofta nödhjälpsarbete i områden med hög arbetslöshet.

Bakgrund

Det fanns få vägar i norra Sverige förr, vilket innebar att det främst var på vintern när marken frusit som det kunde dras tyngre saker med släde efter ren eller häst. Det gick även snabbare att åka skidor på vintern än att gå efter skogsstigar på sommaren. Människorna som bodde på landsbygden i norra Sverige var isolerade och hade därför ett stort behov av utfartsvägar från hemmen som anslöt till större vägar. Ett vägnät skulle höja levnadsstandarden.

Domänverket började bygga cykelstigar på statlig mark i början på 1900-talet för att anställda skulle nå skogsmarkerna lättare. På 1920-talet ökade byggandet av cykelstigar.

Orsaken till att det blev cykelstigar i stället för bilvägar var helt enkelt för att de var billigare att anlägga. Dessutom var bilar ovanliga i början på 1900-talet. Att anlägga bilbasvägar kostade ungefär 4 kronor per meter medan en smal cykelstig bara kostade 1 krona metern.

Hur ser en cykelstig ut?

Cykelstigarna var ungefär 1 meter breda och var tänkta till gående, motorcyklar och trampcyklar. Eftersom kärnhjul förstörde de smalare stigarna fanns det även bredare stigar på 1,5 meter där boskapsdjur och kärror förekom. I Arvidsjaur gjordes cykelstigar smalare än 1 meter för att hindra kärtrafik. Idag går det att känna igen en cykelstig genom att det finns diken på båda sidor om stigarna. Vidare finns det ofta gropar på sidorna av stigarna där material till vägbanken hämtats.

Domänverket byggde flest cykelstigar

Det var Domänverket som stod för flest byggda cykelstigar och enbart en liten del av cykelstigarna ordnades av allmänningsskogar, flottningföreningar och skogsbolag. Domänverket var intresserade av ett större vägnätverk eftersom det blev skulle bli lättare för tjänstemännen att förhindra tjuvjakt, ta sig till avverkningsplatserna och stämpla timmer. Vidare kunde skogsarbetarna lättare ta sig till och från arbetet och ta med sig utrustning som behövdes. Detta gjorde att

Foto: P. Wallerström 1928. Skogshistoriskt bildarkiv, SLU



▲ En vagn med vält, framtagen särskilt för arbete med att bygga cykelstigar. Välten kunde fästas vid hjulen på vagnen och användes för att hårdgöra ytan på cykelstigen.

skogsarbetet kunde utföras under hela året istället för som tidigare bara under vintertid.

Nödhjälpsarbete

För att hjälpa arbetslösa ordnade Arbetslöshetskommissionen nödhjälpsarbeten under mellankrigstidens krisår. Anläggning av cykelstigar var en form av nödhjälpsarbete som kunde planeras på orter med hög arbetslöshet.

Samhällsnyttiga

Ett av motiven till byggandet av cykelstigar var att fler människor kunde vara delaktiga vilket enligt myndigheterna gynnade hela samhället. Kortare restid mellan jobb och hem gjorde att skogsarbetarna fick mer tid över till att delta i kulturliv, föreningsliv, kommunala uppdrag och för att ta sig till kyrkan.

Cykelstigarna användes av yrkespersoner som barnmorskor, sjuksköterskor, lärare och veterinärer. Varutransporter blev lättare med cykel istället för att bära. Stigarna användes även för att ta sig till och från bärmarker vilket underlättade bärplockningen som var en viktigt del till hushåll och inkomst.

Förebygga skogsbränder

Cykelstigarna gjorde det lättare att komma fram till skogsbränder så att släckningsarbetet kunde påbörjas så snabbt som möjligt. Dessutom skulle stigarna fungera som smala brandgator som till viss del hindrade markgående bränder att sprida sig.

Ett ökat intresse för cykelstigar under tidigt 1940-tal berodde på att det fanns en rädsla för brandbomber under andra världskriget.

Lönen

Lönen som arbetarna tjänade för att anlägga cykelstigar varierade. Eftersom lönen från arbetslöshetskommissionen inte fick vara högre än privat beställda cykelstigsarbeten, var lönen ibland så låg att den knappt täckte matkostnaderna. I andra fall kunde det vara bra betalt, speciellt om många många broar och vägtrummor skulle byggas då de gav extra betalt.

Cykelstigarna lades ut till anbud och det arbetslag som kunde utföra arbetet för lägst lön fick jobbet. En rekommendation var att det skulle vara ett arbetslag på fem arbetare med tillgång till en häst. Det var mycket ungdomar som arbetade med vägarbeten. För att kunna bygga cykelstigarna använde arbetarna egna verktyg, bland annat flåhacka, korphacka, spett och spade.

Anvisningar och arbetsbeskrivningar

Efter en statlig utredning år 1937 gjordes noggranna anvisningar och arbetsbeskrivningar om hur cykelstigar skulle byggas eftersom det gjorde det enklare att kontrollera att stigarna blev gjorda på rätt sätt. Kronojägare och arbetare började med att staka ut var stigen skulle gå genom att mäta och sätta ut pinnar var femtionde meter.

Bror-Erik Karlsson från Jokkmokk anlade en cykelstig som ung och berättade i en intervju att det inte fick avvika från kronojägarens utstakade cykelstig.



Ibland hade de stakat en kilometer som var absolut rak och man fick inte göra en krok. Om det stod en stor tall eller gran mitt i vägen fick man inte göra en krok runt, utan man skulle ta bort trädet. Stora stenar fick man borra för hand, göra hål och sedan spränga så att den gick i bitar och man kunde plocka bort den. Då gällde det ju också att ha någon som kunde smida borsten.

Bror-Erik Karlsson

Socialt

Cykelstigarna gjorde det enklare att ta sig till och från hemmet, till dans eller bio. Evert Nilsson berättar i en intervju om hur det kändes när han fick sin första cykel.

”Första cykeln jag fick var jag mycket gladare åt än när jag köpte bil. Mycket mycket gladare. Det var ju så lätt! Vi hade 29 km hemifrån till närmsta biograf i Murjek och vi kunde cykla dit och så tillbaka. Det minns jag så väl att man var så glad över cykeln att det var något hemskt”.

Cykelstigarna underlättade livet för många och det var relativt vanligt med dagliga cykelfärder på 5-10 mil.



Foto: Anna-Maria Rautio 2009

▲ Runt om i de norrländska skogarna kan man fortfarande hitta intakta cykelstigssträckningar. Att färdas längs dem är ett fantastiskt fint sätt att ta sig fram i skogen. Cykelstigen mellan Har språnget och Aspudden på kronopark Ananasse i Norrbotten.



Foto: P Wallerström 1928. Skogshistoriskt bildarkiv, SLU

▲ Kronojägaren med sin cykel vid en ny-anlagd cykelstig.

Skogsbilvägar

Cykelstigarna ersattes av skogsbilvägar under 1950- och 1960-talen eftersom det blev allt vanligare med bil. I vissa fall byggdes bilvägar på samma ställe som cykelstigarna men i andra fall slutade stigarna bara att användas.

Idag finns ofta bara delar av de igenvuxna cykelstigarna kvar.

REFERENSER /

- Ahlström, Anton. 2014. När cykelstigen kom till byn - En fallstudie i Arvidsjaurs kommun. Umeå: Sveriges Lantbruksuniversitet/ Fakulteten för skogsvetenskap.
- Rautio, Anna-Maria. 2010. De norrländska svältsnörena - en skogshistorisk analys av cykelstigsutbyggnaden under 1900-talet. Umeå: Sveriges Lantbruksuniversitet/ Fakulteten för skogsvetenskap.
- Rautio, A-M., Östlund, L. 2012. Starvation Strings and the Public Good: An Investigation into the Development of a Swedish Bike Trail Network in the Early Twentieth Century. *Journal of Transportation History*, 33:42-63.
- Sjögård, Göran. Svältsnören om den norrländska cykelstigen. *HOJ etnologisk skriftserie. ETN*, 2009:6. Sid 13- 25.

visa skogen

PINUS - projekt innovativa upplevelser i brukad skog - handlar om att föra samman besöksnäring, skogsnäring och skoglig akademi för att skapa turistiska möjligheter i brukad skog. PINUS pågår från augusti 2016 till november 2019. Skogsmuseet i Lycksele är projektägare.



REGION
VÄSTERBOTTEN



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden