

En idrottsarenas uppgång och fall – till hundraårsminnet av velodromen i Djurgården

Finland firar i år 100-årsminnet av löparkungen Paavo Nurmi. I skuggan av detta jubileum är det samtidigt befogat att blicka tillbaka även på ett annat fenomen från år 1897, som dessvärre inte blev lika beständigt. Härmed avses cykelvelodromen som byggdes i Djurgården våren 1897 och som innebär ett stort kliv framåt i den finländska tävlingscyklings utveckling. Djurgårdsbanan byggdes då cykelboomen stod i sin glans dagar, men likaväl drabbades den inom några få år av misskötsel och förföll tills den inlöstes och tomten användes för andra ändamål. Banans tillkomsthistoria och senare öden har inte utförligt dokumenterats i den inhemska idrottslitteraturen¹, trots att de på ett åskådligt sätt återspeglar tävlingscyklings snabba framväxt och nästan lika snabba tillbakagång då ständigt nya idrottsformer introducerades kring sekelskiftet. Förväntningarna kring velodromen och brådskan att få en dylik till stånd belyser även den inre dynamiken hos den tekniskt och resultatfixerade tävlingscyklings. Interaktionen mellan cyklistkretsarna och lokalmyndigheterna då det gällde att finna plats för banan återspeglar i sin tur idrottens roll i lokalsamhället, i synnerhet i huvudstaden Helsingfors, där de flesta nya sporter introducerades. Vi skall i denna artikel först kort rekapitulera hur tävlingscyklings förhållanden utvecklades på vägen mot denna drömmarnas uppfyllelse. Därefter granskas mera detaljerat hur den moderna banan med standardiserade mått kom till samt avslutningsvis de faktorer som sedermera ledde till att drömmen sprack. Tyngdpunkten ligger på tävlingscyklings spatiala utveckling och en gransk-

ning av varifrån influenserna härrörde. Resultaten och rekorden finns dokumenterade i den tidigare idrottslitteraturen.

Från stadsparken till travbanan – tävlingscykling blir publiksport

En ordentlig bana framstod som en lockande dröm redan hos de entusiaster, som före medlet av 1880-talet bildade Velocipedistklubben i Helsingfors. Flera av dem hade vistats i utlandet och där stiftat närmare bekantskap med själva sporten och sett de ståtliga banor som där uppförts. Bland annat Herne Hill-banan i England framstod som ett efterföljansvärt exempel, men senare riktades blickarna närmare, i första hand till Danmark, som var det nordiska föregångarlandet i cykling. Finländska cyklister och sportredaktörer snappade upp influenser under sina utlandsresor gällande såväl banbyggen som cykelsportens utveckling i allmänhet. Dessa försökte man senare utnyttja i praktiken i hemlandet. Den specialiserade cykeltidningen *Hjulsporten*, som började utges 1895 då cykelsporten inlett sin expansion, var ett lämpligt forum för att ventilerar nya idéer och skapa behov bland cykelaktivisterna.

Det första decenniet av organiserad cykelåkning i Helsingfors bjöd närmast på sporadiska cykeltävlingar. Cyklarna var vid denna tidpunkt fortfarande dyra och därmed förbehållna den välsituerade delen av befolkningen. Deltagandet i tävlingarna begränsade sig oftast till ett knappt tiotal cyklister. Under sådana premisser skulle en specialbyggd cykelbana ha varit något överdimensionerad. Tävlingsentusiasterna fick ty sig till tillgängliga områden och då låg parker och parkvägar närmast till hands. Det blev främst Kajsaniemparken som fick agera tävlingsarena för cykelpionjärerna, liksom för många andra idrottsgrenar.

Den första officiella cykeltävlingen i Finland arrangerades en oktobersöndag 1884 i Kajsaniemi. Banan löpte längs parkgångarna, som inte var lämpade för tävling. Då regnet hade gjort gångarna mjuka och blöta och de tävlande dessutom inte hade särskilt mycket träning bakom sig, kunde resultaten inte bli imponerande. Att man dessutom åkte på höghjulningar gjorde inte saken lättare. Tidningen *Sporten* uttryckte förhoppningar om en jämnare bana, så att cykelsporten även

kunde utvecklas i Finland, även om den fortfarande var rätt dyr.²

Just på grund av att sporten var dyr hade velocipedistklubben svårt att hålla verksamheten igång. Denna tävlingspremiär verkade bli en engångsföreteelse. Klubben föll i dvala för att våren 1887 omorganiseras under namnet Helsingfors Velocipedklubb (HVK). Nu tog man i med nya krafter med bland andra bröderna Lars och Ernst Krogius i styrelsen. På hösten beslöt klubben att igen anordna en cykeltävling och i brist på annan bana dög Kajsaniemi igen som arena, trots att dess gångar "likväl såsom varande i hög grad ojämna och gropfyllda knapt motsvara ens de anspråk man utomlands ställer på bättre landsvägar." Tävligen hotade sålunda att bli en "löpning med hinder".³

Den utstakade tävlingen genomfördes, men lockade både begränsat antal deltagare och åskådare och hade inte heller i övrigt något märkbart uppmuntrande inflytande på tävlingscyklingen i huvudstaden. Man koncentrerade sig huvudsakligen på sällskapliga samritter i parkerna och längs esplanaderna. Vid sitt första årsmöte 1888 kunde den omorganiserade klubben, som hade 42 medlemmar, konstatera att frågan om inrättande av en egen ridbana inte nämnvärt framskridit.⁴ Några större framsteg skedde inte heller de närmast påföljande åren och tävlingscyklingen visade igen tecken på att tyna bort, även om cyklisternas framfart i stadens parker nog verkade irritera allmänheten.⁵

Under 1890-talet introducerades dock en teknisk nyhet, som antagligen blev räddningen för tävlingscyklingen och cykelsportens utbredning i allmänhet. De dyra höghjuliga cyklarna fick ge vika för den s.k. safety-modellen, där hjulen var lika stora. Nu kom även massproduktionen med i bilden och långsamt började priset på cyklar sjunka, så att allt flera samhällskretsar fick tillgång till cykeln. Härmed fick den nya maskinen även funktionen som fortskaffningsmedel och inte enbart som leksak för förmögna gentleman.

Omkring 1893 började tävlingscyklandet på allvar ta fart. Velocipedklubben skaffade sig detta år tillgång till en ängslott i Djurgården. Pengarna räckte ännu inte till för ett banbygge, så man var ännu tvungen att tävla i Kajsaniemiparken, innan man följande år fann en annan temporär banlösning.

Kentil Sjöblom
En idrottsarenas
uppgång och fall -
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

De sista cykeltävlingarna i Kajsaniemi arrangerades ett veckoslut i september 1893. Parkens gånger var knappast mera ägnade för cykeltävlingar än tidigare, men på andra punkter visade arrangemangen tecken på mera standardiserade tävlingsförhållanden. Endast två av de tävlande använde höga cyklar och för att utjämna chanserna för alla tävlande gav man tidsrespit beroende på hurudana däck som användes. De pneumatiska däcken ansågs ge största fördelen och därmed fick de solida gummiringarna 10% och de med cushion 5% respit jämfört med de pneumatiska. Tryckta program delades ut gratis bland publiken och genom att utpostera soldater längs banan önskade man förhindra att åskådarna ingrep i tävlingens gång. Detta lyckade inte till fullo, utan somliga tävlande måste avbryta sedan de kolliderat med ovarsamma åskådare.⁶

Under år 1894 tog velocipedklubben ett stort steg framåt i sina strävanden att förbättra tävlingsförhållandena. Å ena sidan började man arrangera bantävlingar på Äggelby travbana, å andra sidan anordnades landsvägstävlingar längs utfartsvägar väster- och österut till den angränsande landsorten.

Beslutet att börja använda travbanan i Äggelby för tävlingar öppnade helt nya möjligheter att göra cyklingen till en publiksport. Travbanan hade byggts ett decennium tidigare för att möjliggöra travtävlingar även på somrarna. Den var naturligtvis konstruerad för travsportens behov och mätte omkring en kilometer i omkrets. Däremot var den omgärdad med staket och försedd med åskådarläktare, vilket gjorde det möjligt att samtidigt försöka locka publik till tävlingarna och att göra cykling till en lönsam publiksport. Bland betalande åskådare skapades även social differentiering genom att sälja biljetter av olika värde.

Klubben förstod även att försöka göra tävlingarna mera publikvänliga. För att de tävlande skulle kunna uppnå bästa möjliga tider avskaffade man begränsningar angående cyklar-
nas tyngd. Vidare försågs publiken med bekväma sitt- och ståplatser samt musik och förfriskningar och banan samt gångvägen till Äggelby haltpunkt smyckades. Det sistnämnda var viktigt med tanke på de specialtåg, som ofta trafikerade från staden under tävlingsdagar, enligt samma mönster som vid travtävlingar. Banans åskådarakapacitet låg omkring 900.⁷

Klubbens anordningar vid tävlingarna samt själva tävlings-

programmet blev dock föremål för kritik bland de mest entusiastiska sakkännarna. Särskilt facktidskriften *Hjulsporten*, som började utkomma 1895, tog kritiskt ställning till tävlingsförhållandena i Helsingfors och föreslog förbättringar med utländska exempel som förebild. Man krävde mera omväxling i tävlingsprogrammet för att hålla publiken på alerten och en viktig nyhet som borde införas var pacening, som motsvarade nutidens användning av harar vid löptävlingar i friidrott. Pacening var inte tillåten vid HVK:s tävlingar och sålunda åtog sig *Hjulsporten*, i stil med utländska facktidningar, att stå som arrangör och promotor för en tävling med mångsidigt program. Trots olika försäljningstrick kom endast omkring 500 betalande åskådare och en hop gratisåskådare utanför planket. Det ostadiga vädret ansågs vara orsaken till den svaga uppslutningen.⁸ Kombinationen av trav- och cykelbana samt liknande strävanden att göra sporten publikvänlig, med tågtransporter mm., återfinns bland annat i Bergen i Norge. Där var dock marschordningen den motsatta i det att den ursprungliga cykelbanan senare blev travbana.⁹

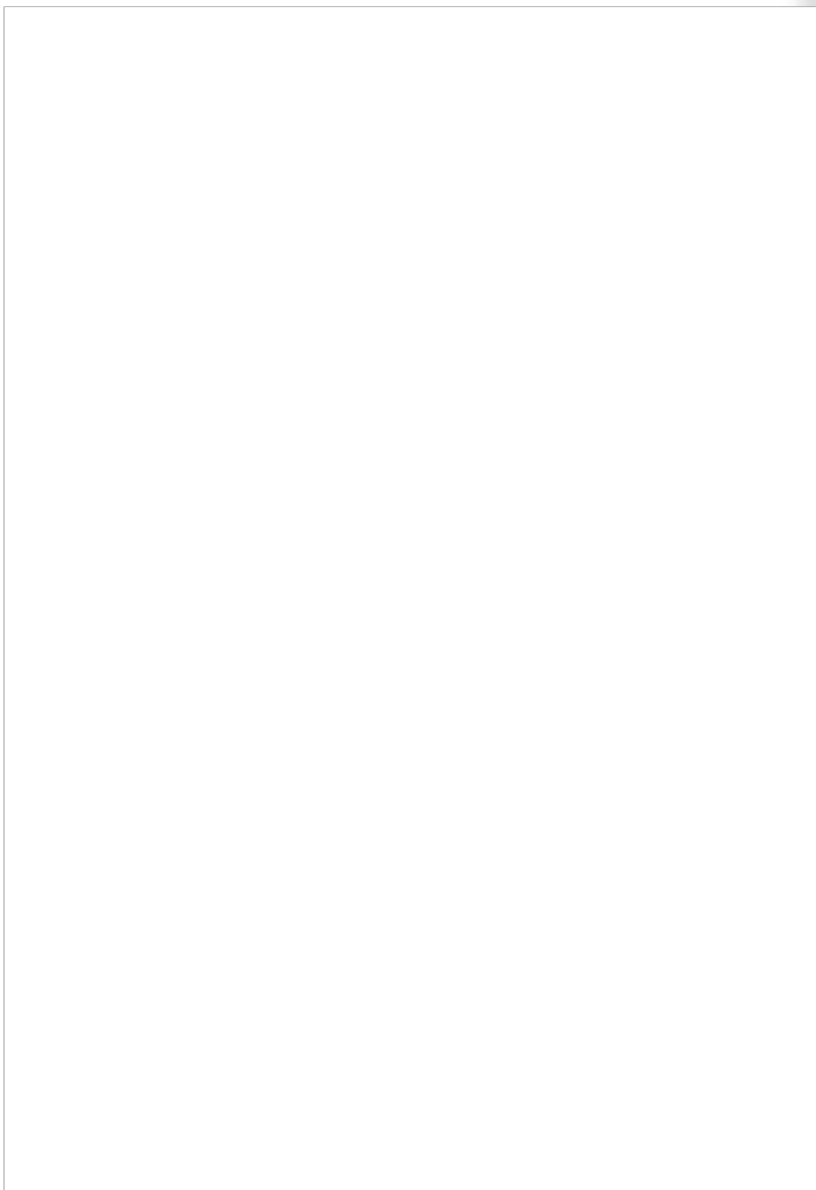
1890-talet medförde en närmast explosionsartad cykelboom även i Helsingfors, där antalet registrerade cyklister ständigt ökade och samtidigt tilltog intresset för tävlingscykling. HVK:s tävlingar på Åggelbybanan samlade tävlande även från andra delar av landet och *Hjulsporten* följde ivrigt med den inhemska rekordutvecklingen, trots att den inte kunde mäta sig med den utländska till följd av banförhållandena. Några finländska cyklister gjorde visserligen framsteg utomlands, men i långa loppet kunde man inte utveckla sig och hävda sig internationellt utan en modern tävlingsbana.

Alternativa velodromprojekt

Velocipedklubben hade som sagt 1893 arrenderat ett markområde i Djurgården för byggandet av en bana. Området låg mellan vägen som löpte genom Djurgårdsparken och den väg som ledde till Fredriksberg, i våra dagar mittemot Aurora sjukhus (se kartan). Då tillgångarna inte räckte till för att börja bygga banan, började man söka mera temporära lösningar av vilka den första var att bygga en vintervelodrom för träning inomhus.

Kentth Sjöblom
En idrottsarenas
uppgång och fall –
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

*Trävelodromen
låg invid nu-
varande Norden-
skjöldsgatan
mittemot Aurora
sjukhus. (Kuva:
Helsingin kau-
punkisuunnitte-
luviraston yleis-
kartta 61, 1902)*



Kentth Sjöblom

En idrottsarenas
uppgång och fall –
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

Diverse tillfälliga lösningar framlades i väntan på en mera stabil velodrom. I Hufvudstadsbladet propagerade man för en tillfällig brädbyggnad på planen i Kajsaniemi. Den skulle inte ens behöva golv eller uppvärmning och den kunde tas ned till våren. *Hjulsportens* redaktion förkastade detta förslag som orimligt och opraktiskt.¹⁰ 1 oktober 1895 sammanträffade

personer som engagerade sig för velodromfrågan för att driva på ärendet. En lämplig plats hade utsetts vid södra sidan av Fabriksparken, på tomter som ännu inte disponerades för andra ändamål. I en skrivelse till stadsfullmäktige betonades särskilt cykelåkningens hälsosamma betydelse, samtidigt som man ansåg, att platsen absolut borde ligga inom staden för att tjäna sitt syfte. Trots att man tillsatte en prominent kommitté, bestående av bankdirektör O. Stenroth, greve C. Mannerheim, doktor Wallenskjöld, HVK:s ordförande konsul Karl Stockmann samt direktör O. Mechelin, så verkade saken inte avancera tillräckligt snabbt för de mest entusiastiska.¹¹

Det hamnade, för att citera *Hjulsporten*, på odysseiska irrfärder mellan fullmäktiges Scylla och drätselkammarens Charybdis. En ny plats verkade vara tillgänglig mellan Hagnäs och Broholmen, invid hippodromen. *Hjulsporten* uttryckte förhoppningen, att frågan kunde slutbehandlas till sommaren utan att lida av den "ytterst forcerade" behandlingen.¹² Fördröjningen berodde främst på, att man väntade på utlåtande från olika myndigheter i staden. Byggnadskontoret förkastade först Fabriksgatstomten, som ägdes av spårvägsbolaget, men föreslog i stället Broholmen. Drätselkammaren kunde däremot inte godkänna ett velodrombygge i Hagnäs, då man befärade att det skulle bli för stort och eldfarligt samt kräva omfattande ändringar i byggnadsbestämmelserna. Därför föreslog kammaren för fullmäktige, att en plats borde anvisas utanför det stadsplanereglerade området, dit man mycket enkelt kunde ta sig med hjälp av spårvägarna, som erbjöd förmånliga resor till områden som var anslutna till staden. Om velocipedklubbens område i Djurgården ansågs för avlägset, så fanns det ett lämpligt alternativ i Rosavilla, som arrenderades av spårvägsbolaget och dit spårvägen sträckte sig längs västra chaussén. Det gällde enbart att komma överens med spårbolaget.¹³

Hjulsporten tolkade förslaget om Rosavilla felaktigt och meddelade att stadsfullmäktige i början av december beslutat bevilja plats för velodromen. I själva verket fattade fullmäktige inget annat beslut än att förkasta ansökan till den del det rörde delar av stadsmarkerna, som ingick i fastställda stadsplaner. Möjligheten att få ett område mottogs i alla fall av cykelkretsarna med tillfredsställelse. Frågan verkade kunna lö-

Kenth Sjöblom
En idrottsarenas
uppgång och fall -
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

sas på ett vettigt sätt och utrymmet räckte till för en rundbana på 333 1/3 m och en bredd av 8 m på målsidan och 7 m i övrigt. Inalles skulle byggnaden bli minst 122 m lång och 73 m bred, vartill behövdes kapprum, restauration mm.¹⁴

Innan något byggande blev aktuellt i Rosavilla inkom Joh. K. Lindstedt med flera under årsmötet i mars 1896 med en anhållan om att få uppföra en bana på det område i Tölö som tillhörde klubben. Ingenting nämndes i detta skede om Rosavilla. Enligt anhållan skulle banan efter ett år övergå i klubbens ägo. Nu talade man om en bana på 400 m med 8 m bredd och en kostnadskalkyl på 12 000 mk. De som tecknade minst 10 mk skulle få använda banan gratis första säsongen. Inbjudningen att teckna bidrag var författad på finska och svenska och undertecknad av medicinalrådet J. A. Florin, HVK:s ordförande doktor R. Sievers, överarkitekt Sebastian Gripenberg, bankdirektör O. Stenroth, arkivarie J. Öhqvist, redaktör L. Salin, bokhandlare Joh. K. Lindstedt, tandläkare O. Westphal och kontoristen Frans Stockmann. Några veckor senare meddelade Hjulspporten, att teckningen av bidrag framskridit så långt, att byggandet kunde börja så snart tjälen gått ur marken. De som tecknade efter att banan blivit färdig kunde räkna med betydligt högre pris.¹⁵

Detta banprojekt kritiserades i *Hufvudstadsbladet*, där en insändare ifrågasatte, om det var ändamålsenligt att bygga en öppen bana, utan tak och väggar, då den endast skulle vara användbar om sommaren. Då var de flesta velocipedisterna på landet och i annat fall förväntades de föredra stadens chauséer och övriga vägar framom att "surra rundt på en velocipedbana", så banan skulle främst tjäna kappränna och nybörjare. Insändaren var också osäker på vem de insamlade medlen skulle tillfalla.¹⁶ I en svarsskrivelse påpekades, att insamlingen ännu inte riktat sig till allmänheten, utan uteslutande begränsat sig till gynnare och vänner av velocipedsporten, vilka ofta blivit underrättade om projektet. I *Hjulspporten* ansåg man också att insändaren inte hade reda på vad saken gällde, nämligen velocipedsportens utveckling.¹⁷

Samtidigt med detta banprojekt, som seglade upp i anslutning till velocipedklubben, kunde man i *Hufvudstadsbladet* läsa om ett mera storstilat företag, som siktade på ett sportpalats med manege, badinrättning och velocipedbana. Trots att

annonsen om ett möte samt artikeln om vad som eftersträva-
des ingick i apriildagens tidning, var det uppenbarligen inte
fråga om något aprilskämt. Följande dag ingick nämligen en
rapport om själva sammanträdet. Sportpalatset var tänkt att
byggas vid Hagnäs torg, oavsett om det föregående höst an-
setts vara omöjligt att bygga en velodrom där. Initiativtagarna
hade redan framskridit så långt, att de begärt och fått ritningar
av arkitekt Höijer till en storstilad byggnad i 2-3 våningar
med en fasad mot torget på 65 meter. Velocipedbanan beräk-
nades få en diameter av minst 120 fot och man poängterade
att den därmed skulle bli dubbelt större än motsvarande ba-
nor i Petersburg och Wien. Mötet, där ca 30 personer deltog,
insåg dock att man skulle behöva stöd av huvudstadens velo-
cipedister.¹⁸

Uppenbarligen lyckades man inte vinna cyklisternas förtro-
ende för projektet. Ingenting vidare rapporterades om ärendet
i *Hufvudstadsbladet* under de följande månaderna, även om
ansvariga huvudredaktören A. R. Frenckell invaldes i en fem-
mannakommitté som skulle föra ärendet vidare.

På väg mot Djurgården

Velodromfrågan tog en ny vändning under hösten 1896. Då
försökte asfaltören Alex. Pelander och kontoristen Arvid
Lind, båda verksamma inom cykelkretsarna i staden, få till-
gång till ett område i Berghäll ovanför Aspnäs simhus, men
innan det ärendet hunnit behandlas i drätselkammaren vände
man åter blickarna mot Djurgården. Väster om järnvägen
fanns en stor och jämn, men något lågländ äng, som arrende-
rades av slaktmästare Zwegberg. Det var fortfarande tal om
samma ängslotter 6 och 7, från vilka HVK:s banområde hade
utmätts, men det aktuella området låg närmare järnvägen och
på den plats där Djurgårdens idrottsplan senare uppfördes.
Ritningar hade beställts av den danska banbyggaren, ingenjör
R. Faber i Köpenhamn. I likhet med förebilder i utlandet skul-
le banan i hela sin längd bestå av cirkelbågar av olika radie.
Långsidorna skulle bli svagt buktiga och något höjda mot ytt-
re kanten. Bredden på bakre långsidan skulle bli 6 m, 6 1/2 i
kurvorna och 7 1/2 på målsidan, vilket enligt *Hjulsporten*
räckte för våra förhållanden.¹⁹

Kenth Sjöblom
En idrottsarenas
uppgång och fall -
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

Detta var början till det slutgiltiga velodrombygget, men inte heller denna process förlöpte utan förhinder och under hösten 1896 inleddes en ny tröskgång i stadens byråkrati. Sedan man nått det framsteget att såväl stadsingeniören som -trädgårdsmästaren gett sitt bifall, stötte ärendet på patrull i fullmäktige, där man önskade reservera området för en kommande allmän idrottsplan. Under fullmäktigedebatten motsatte sig herrar Federley, Ramsay, Hallberg och Holmberg att ansökan skulle godkännas, då företaget "innebure en enskild spekulation för tillfredsställande af ensidiga sportintressen, men deremot icke afsåge befrämjandet af verklig idrott."²⁰

Behandlingen i fullmäktige föranledde besk kritik och polemik i *Hjulsporten* samt kåserier om fullmäktigeledamöternas insikt i och inställning till idrott.²¹ Maunu Häyrynen, som forskat i stadens parkpolitik omkring sekelskiftet, tar också upp byggandet av cykelbanan i Djurgården, men påstår felaktigt att initiativet att bygga banan skulle ha kommit från drätselkammaren 1897 och att fullmäktige sedan skulle ha utvidgat planen att omfatta en idrottsplan. Planeringen skulle sedan ha överlåtits åt stadsträdgårdsmästare Svante Olsson, som sedan samtidigt lade fram en plan för hela västra delen av parkområdet.²²

Initiativet kom inledningsvis från cykelkretsar, varefter stadens myndigheter försökte ändra på planerna. Stadsträdgårdsmästare Olsson hade givit grönt ljus åt banprojektet innan fullmäktige kom med ändringsförslag, men han omfattade fullmäktiges tankegångar då han planerade den västra delen av Djurgårdsparken. I hans parkförslag från 1901, som omarbetades 1904, förkom ingen cykelbana i Djurgården på den plats där den byggts 1897, däremot en rund ridbana samt en stor idrottsplan på den plats där Djurgårdens idrottsplan senare uppfördes.²³

Då Linds och Pelanders banprojekt såg ut att stranda, beslöt HVK att ingripa och ansökte om förlängning av arrendet för sitt eget område. I november 1896 förlängde fullmäktige HVK:s arrende i Djurgården med fem år räknat från 1903 under förutsättning att klubben inom en viss tid skulle ha byggt en bana på området. I annat fall skulle arrendet gå om intet.²⁴

I februari 1897 fastställde HVK villkoren för banområdets överlåtande åt Lind och Pelander. Sedan klubben och ban-

ägarna kommit överens om överlåtande av arrende och drätselkammaren och magistraten godkänt dem i mars, kunde byggnadsförberedelserna inledas i slutet av april under ledning av arkitekt K. G. Gran och byggmästare Reipsar. Banan förväntades bli färdig till 1 juni, trots att omfattande jordarbete måste göras då banområdet mot rundvägen var betydligt högre än motsatta sidan.²⁵

Då banbygget kom igång sysselsatte det femton timmermän och ett antal "jordarbetare" samt dem som forslade virke från Fredriksbergs haltpunkt. Virke hämtades så långt som från Kouvola och Lojo. Själva platsen ansågs höra till Djurgårdens vackraste samt vara ett bättre alternativ än det Lind och Pelander ursprungligen tänkt sig. Den lilla ängen var just så stor som behövdes och den var på tre sidor omgiven av vacker och lummig skog. Endast på en kort sträcka österut var banan delvis oskyddad mot vind. Banbygget framskred utan större malörer och förseningar och invigningen kunde ske 5.6. På annandag pingst, 7.6., skulle första tävlingen hållas på Finlands första tidsenliga velodrom.²⁶

Banan måste onekligen ha varit imponerande för tidens förhållanden och vidstående bild från 1899, en av de få som återfinns, ger endast en blek aning om dess utseende. Däremot ser man redan, att banlocket efter ett par år är märkbart slitet.

Förutom själva banan, med sina åskådar- och domartribuner, hade man byggt en restaurangpaviljong och en långsträckt byggnad för de tävlande. Den innehöll åtta skilda rum med två massagebänkar i varje och likaså ett lasaretrum och ett för läkarbesiktning mm. Själva banbyggnaden mätte i längd 180 m mellan de yttersta punkterna medan banans omkrets var 333,33 m, vilket verkade vara standardmättet internationellt. Banans bredd på målrakan var 8 m, på motsatta rakan 7,5 m och i kurvorna 7,75 m. Kurvornas höjd på yttre sidan var 2,5 m och hade lutningsförhållandet 1 på 3. Banlocket bestod av fururibb på 50x30 mm och skulle impregneras. Domartribunen, som låg innanför banan, var uppförd enligt de tyska och österrikiska förbundens bestämmelser. Ytterom banan, mitt emot domartribunen, fanns sittplatser för 400 personer. Restaurangen låg nära denna läktare och den omtalade servicebyggnaden för de tävlande på andra sidan banan. Ba-

Kentth Sjöblom
En idrottsarenas
uppgång och fall -
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

Djurgårdsvelodromen 1899, efter två år av tävlingar samt vädrets makter. (Kuva: Suomen Urheilumuseon kokoelmist)



nans totalkostnader beräknades uppgå till omkring 14 000 mk.²⁷ Med denna bana hade tävlingscyklisterna fått tidsenliga förhållanden att utvecklas i och man hade kommit närmare stadskärnan, vilket borde ha lockat tillräckligt med publik. Förutsättningarna för en lönsam arena förelåg, men projektet kom ganska snabbt på skam.

I ett nordiskt perspektiv var Helsingfors inte särskilt långt efter i utvecklingen när det gällde att bygga en modern velodrom. Även i Danmark tvingades cyklisterna till temporära lösningar, såsom travbanor, innan man fick egna arenor, men redan 1888 kunde den berömda Ordrupbanan invigas.²⁸ I Stockholm däremot fick cyklisterna vänta till 1896 innan Idrottsparken blev klar. Där fanns en 400 meter lång och sex meter bred bana med doserade kurvor och cementunderlag.²⁹ Den tidigare omtalade cykelbanan i Bergen motsvarade mera förhållandena i Äggelby och även banan i idrottsparken i Åbo var av grus.

Från glansdagar till förfall

Kentth Sjöblom

En idrottsarenas
uppgång och fall -
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

Landets första velodrom blev lämpligt färdig till HVK:s 10-årsjubileum. Klubben hade beslutat att arrangera finska mästerskapstävlingar vid tiden för jubileet 17.-18. juli. Då endast Helsingfors hade en ordentlig bana, förlades mästerskapstävlingen till Äggelby för att jämna ut chanserna för alla deltaga-

re. Däremot hölls en internationell tävling på den nya banan under andra jubileumsdagen, söndagen 18 juli. Härvid be-
gränsades dock det internationella inslaget till tre åkare från
Dorpat sedan ett par ryska tävlande lämnat återbud.³⁰

Banans invigningstävling 7.6. hade bevistats av ca 600
åskådare. Flera samtidiga evenemang och en blygsam reklam-
föring hade uppenbarligen bidragit till den låga publiksiffran
och speciellt glesheten på de billigare platserna hade varit an-
märkningsvärd. Vädret hade varit vackert, men något kyligt
och blåsigt. Programmet för tävlingen hade bestått av fem
lopp av vilka tre var indelade i heat. Publiken hade visat stort
intresse, men sakkunniga ansåg att programmet varit något
för improviserat för en invigningstävling. Med större reklam-
apparat hade man också kunnat nå större ekonomisk vin-
ning.³¹

Denna typ av kritik var vanlig även under den närmast föl-
jande tiden och man får lätt intrycket, att banägarna räknade
med goda förtjänster utan stora ansträngningar. De hade trots
allt åstadkommit ett rätt lukrativt avtal med HVK om banan.
Den skulle stå till klubbens förfogande tre helgdagar varje sä-
song och medlemmarna skulle gratis få använda banan några
timmar per dag. Så länge klubbens medlemstal uppgick till
minst 150 betalade man åt banägarna 300 mk årligen. Om
och när medlemstalet skulle bli mindre, skulle de årliga betal-
ningarna upphöra och samtidigt förpliktelsen från banägarnas
sida att gratis upplåta banan åt klubbmedlemmar. Vidare
skulle banägarna inkassera 1/3 av nettobehållningen från
klubbens tre årliga tävlingar.³²

Facktidningen väntade att rekorden skulle falla i rask takt
på den nya banan och så var även fallet. Tävlingar arrangeras-
des rätt ofta under de första åren, även av andra än banägar-
na och HVK. Velocipedklubben fortsatte dock att använda
även Äggelbybanan och landsvägarna för tävlingar.

Redan under sensommaren 1897 började Lind och Pelan-
der visa missnöje med publikuppslutningen och hotade att in-
te arrangera flera tävlingar den närmaste tiden. Redaktionen
för *Hjulsporten* ansåg, att det bristande publikintresset kunde
hjälpas upp genom att locka utländska ryttare, förslagsvis rys-
ka och svenska, och satsa på mera omväxlande program.³³

Om banägarnas inställning tidvis var nonchalant, så visade

Kenth Sjöblom
En idrottsarenas
uppgång och fall -
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

även tävlingscyklisterna brist på omdöme. Under tävlingar i slutet av sommaren och början av hösten 1897 inträffade ett par smärre skandaler, som senare hade sina återverkningar på banans framtid samt på relationerna mellan banägarna och de tävlande. Vid ett tillfälle vägrade anmälda tävlande att starta och betala deltagaravgift och till en tävling visade ingen intresse för att delta som pacemaker, utan alla ville åka efter pace. Enligt *Hjulsporten* visade dessa incidenter på bristande sportsinne hos tävlingscyklisterna.³⁴

Den första vintern var inte skonsam för banan och en del buckligheter hade uppstått. Även andra reparationer var av nöden påkallade, och då banägarna inte verkade hågade att vidta åtgärder beslöt cyklisterna att hota med strejk om inte deras reparationskrav efterföljdes. De hade riktat en skrivelse med en förteckning på nio olika punkter som behövde åtgärdas. Bland annat saknades ännu duschar och stall för velocipeder. Då banbolaget utlyste tävlingar i början av juli måste de inhiberas då ingen anmält sig. De utkrävda förbättringarna hade inte genomförts. I gengäld hotade Lind med att dra in cyklisternas fribiljetter och förbjöd dem att träna på banan, trots att de erbjöd betalning för engångsbruk. Enligt *Hjulsporten* borde parterna försona sig i sportens intresse. "Herr Lind bör besinna, att det icke här duger att spela Desgrange och herrar täflingsryttare att de icke hafva någon annan bana att tillgå."³⁵

Banbolagets tävlingar säsongen 1898 kom igång först från medlet av augusti. I början av september utlyste HVK igen FM-tävlingar, men endast ryttare från Helsingfors deltog. I sin årsöversikt skrev *Hjulsportens* chefredaktör Kåhlman i lakoniska ordalag om Djurgårdsbanans tillstånd. Man kunde säga både mycket och intet om den. Intet om förbättringar och mycket om bristerna. Banägarna var tämligen ointresserade av reparationer, varför banan hela sommaren var i dåligt skick. Trots detta hade den inbringat aktionärerna 12 % i utdelning, även om banbolaget själv hade ordnat endast två tävlingar.³⁶

Om velodromens och tävlingscyklingens förfall berodde på de inflammerade relationerna mellan de aktiva tävlingscyklisterna och banbolaget, det bristfälliga underhållet, svåra naturförhållanden, eller ett tynande intresse för tävlingscykling till förmån för nya idrottsformer och delvis HVK:s försvagade or-

ganisation, vilket Ivar Wilskmán låtit p  skina³⁷,   r svårt att fastslå, men under de första åren av detta sekel råkade banan i så dåligt skick att den tydligen närmast d  g till brasved då några lokala idrottsföreningar inl  ste den.

Under de första åren av 1900-talet framstod det allt tydligare, att Kajsaniemi-parken, som tidigare fått stå som enda arena för de flesta idrottsformer i deras pionj  rskede, inte längre räckte till och att utövandet av vissa idrottsformer rentav var farligt i stadsparken. Då riktades blickarna en bit norr-ut till Djurgården, som ännu var relativt oberörd och oplanerad. Stadstr  dg  rds-mästaren Svante Olsson hade visserligen påbörjat planeringen av parkområdet och redan reserverat plats f  r ett par större idrottsplaner och en ridplan, men projektet fördröjdes av en mera omfattande planering som inkluderade hela T  l  viksområdet.

Velodromen hade i detta skede förfallit och 1902 inl  sts av några idrottsföreningar, som hoppades få en större idrottsplats byggd på området. Enligt stadsmyndigheterna passade detta inte in i planerna för Djurgården, utan en idrottsplan borde i stället uppföras på den plats som fullmäktige redan tidigare föreslagit, området som ansökts av Lind och Pelander. Byggandet av idrottsplanen i Djurgården inleddes omkring 1905, men fullföljdes först 1910, just på den platsen.

Cykelentusiasternas dröm om en modern tävlingsbana, där man kunde   ka enligt internationella m  tt, blev således en kortvarig askungesaga, som fick ett abrupt slut till följd av många sammanlänkade orsaker.

Noter

- 1 Wilskm  n, Atle, "Cykelsporten i Finland", i Ivar Wilskm  n: Idrotten i Finland i början af tjugonde seklet, III, Helsingfors 1906 s. 3-46, om banan särskilt s. 11. Wilskm  n uppger felaktigt, att banan skulle ha byggts 1896; Wilskm  n, Ivar, Muistelmani voimistelun ja voimailuel  m  mme alkua ajoilta. Helsinki 1929 s. 175-184; Suomela, Klaus U., Suomen urheilun historia 1, Helsinki 1944, s. 427-436; Ilmanen, Kalervo, Ensimm  isen   liikkeenle. Helsinki 1994 s. 11-40, om banan i synnerhet s. 16 & 26; Klemola, Heikki, "Py  r  il  n ensimm  isi   my  t  - ja vastam  ki  ", Finlands idrottshistoriska f  reningis   rsbok 1995, Joensuu 1995 s. 73-90.
- 2 Sporten 11/1894 s. 95.
- 3 Nya Pressen 23.9.1887.
- 4 Helsingfors Dagblad 15.5.1888.
- 5 Hufvudstadsbladet 12.7.1890.
- 6 S  jblom, Kenth, "Kajsa-niemi - idrottens vagg  . Kajsa-niemi som idrottspark fram till sekelskiftet" i Boken om vårt land. Festskrift till professor Matti Klinge 31.8.1996. Helsingfors 1996; Sporten 5 (21)/1895 s. 76-80.
- 7 Kalender för finsk traf  sport 1884-85 s. 71f.; H  jlsporten 24/1896 s.1.

Kenth S  jblom
En idrottsarenas
uppgång och fall -
Till hundraårsminnet
av velodromen
i Djurgården

- 8 Hjulspporten 35/1896 s. 2, 36/1896 s. 1-2 & 5, 37/1896 s. 1-2 & 5.
- 9 Goksoyr, Matti, Idrættsliv i borgerskapets by. Oslo 1991, s. 258-265.
- 10 Hjulspporten 5/1895 s. 1-2.
- 11 Ibid. 6/1895 s. 1; Helsingfors stadsfullmäktiges protokoll 3.12.1895, skrivelse med namnteckningar och fullmakter bifogad.
- 12 Hjulspporten 11/1895 s. 1.
- 13 Berättelse angående Helsingfors stads kommunalförvaltning 1895. Helsingfors 1896, s. 17f; Helsingfors stadsfullmäktiges protokoll 3.12.1895, Drätselkammarens skrivelse 222 från 14.11. som bilaga.
- 14 Hjulspporten 14/1895 s. 1 och 1/1896 s. 1; Berättelse... 1895, s. 17f., stadsfullmäktiges protokoll 3.12. samt Drätselkammarens skrivelse 222.
- 15 Ibid. 14/1896 s. 1-2 och 17/1896 s. 2.
- 16 Hufvudstadsbladet 29.3.1896.
- 17 Hufvudstadsbladet 1.4.1896; Hjulspporten 14/1896 s. 1-2.
- 18 Hufvudstadsbladet 1. & 2.4.1896.
- 19 Hjulspporten 38/1896 s. 1, 40/1896 s. 5-6; Berättelse... 1896, s. 25f; Drätselkammarens protokoll 1896, 10.9. § 12 & 1.10. § 2.
- 20 Hjulspporten 44/1896 s. 2 och 45/1896 s. 1; stadsfullmäktiges protokoll 10.11.1896, § 14.
- 21 Hjulspporten 45 & 46/1896.
- 22 Häyrynen, Maunu, Maisemapuistosta reformipuistoon. Helsinki 1994, s.174.
- 23 Helsingfors stadsfullmäktiges tryckta handlingar 18/1904.
- 24 Hjulspporten 47/1896 s. 6; Berättelse... 1896, s. 25f., stadsfullmäktiges protokoll 24.11.1896, § 15.
- 25 Hjulspporten 7/1897 s. 5, 10/1897 s. 2, 12/1897 s. 2 och 16/1897 s. 5; Drätselkammarens protokoll 1897, 4.3. § 8 & 11.3. § 5; Magistratens protokoll 1897, 20.3. § 17.
- 26 Ibid. 17/1897 s. 1-2 och 21/1897 s. 8; Nya Pressen 6.6.1897.
- 27 Ibid. 20/1897 s. 5, Nya Pressen 6.6.1897.
- 28 Hansen, Jørn, "De første år og de første aktiviteter", Dansk idrættsliv, Bind 1. Köpenhamn 1995, s. 43-48.
- 29 Yttergren, Leif, "Stockholms allmänna velocipedklubb och kappryttarstrejken 1899", Idrott, historia och samhälle. Svenska idrottshistoriska föreningens årsskrift 1987, s. 125-135.
- 30 Hjulspporten 28/1897 s. 1-2 & 5.
- 31 Hjulspporten 22/1897 s. 1-2.
- 32 Hjulspporten 7/1897 s. 5; Bilaga till drätselkammarens protokoll 4.3.1897.
- 33 Ibid. 29/1897 s. 1-2.
- 34 Ibid. 34/1897 s. 5-6.
- 35 Ibid. 21/1898 s. 2 & 5, 23/1898 s. 5-6. Henri Desgrange var en ledande fransk sportjournalist och bl.a. far till Tour de France-tävlingen.
- 36 Ibid. 1/1899 s. 2, 3/1899 s. 2.
- 37 Wilschman, Ivar, Muistelmani voimistelun ja voimailu-elämämme alkuaikojalta. Helsinki 1929 s. 175-184.