

Innehåll

Introduktion II

- 1 Cykelindustrin 21
 - Sverige* 21
 - England* 31
 - Frankrike* 33
 - Italien* 37
 - Japan* 42
 - Sammanfattande analys* 44
- 2 Tour de France och Giro d'Italia 47
 - Touren* 47
 - Giro* 64
 - Avslutning* 70
- 3 Svenska cykelförbundet 71
 - Mellan amatörism och professionalism* 81
 - Avslutande analys* 90
- 4 "Firmakriget" 95
 - Dagens Nyheter* 95
 - Monark* 98
 - Nymanbolagen* 106
 - Sammanfattande analys* 118
- 5 Cykelsportens normer 121
 - Samhällsvetenskapliga ansatser* 121
 - Träning, tävling och socialisering* 127
 - Avslutning* 134

6	Sexdagars	135
	<i>Sammanfattande analys</i>	159
7	PostGiro Open	163
	<i>Avslutning</i>	172
8	Sammanfattande analys och slutsatser	177
	Referenser	185

Introduktion

Hjulen rullade snabbare, massproduktionens samhälle växte fram och svensk cykelsport och cykelindustri upplevde en formidabel guldålder under efterkrigstiden fram till mitten av 1960-talet. Det fanns då en stor svensk cykelkultur (Stenqvist-Saldes, 2007). Så såg det också ut nere på kontinenten där franska och italienska cykelmärken som Peugeot och Bianchi hade en framskjuten position. När den europeiska cykelindustrin började få allt större svårigheter räddades den av en formlig amerikansk cykelväg på 1970-talet. Sedan kom Japan, framför allt Shimano, och fjärran östern in i bilden genom globaliseringen, och allt rullade på. Cykelsporten var hur som helst intimt knuten till och närmast integrerad i cykelindustrin: kort sagt utan cykelindustri – ingen cykelsport (Witherell, 2010).

Under efterkrigstiden utvecklas svensk cykelsport i takt med att särskilt det professionella etapploppet Tour de France blev allt betydelsefullare som trendsättare. Cykelsporten var jämte fotbollen den stora sporten i länder som Frankrike och Italien. I Sverige fanns flera sporter som konkurrerade om publikens gunst, här handlade det inte bara om fotboll och cykel. Men den svenska cykel- och amatörtävlingen Sexdagars lockade i alla fall storpublik vissa år där den drog fram genom landet med cyklister och den efterföljande karavanen av motorcyklar och följevagnar inklusive fordonen för den rapporterade tidningspressen. Slutmålet var Stockholm där det väntade, vissa år enligt samtida uppgifter, uppemot 100 000-tals personer på cyklisterna. Se till exempel *Dagens Nyheter* 13/9 1926 och 29/8 1927. Under loppet 1957 lär det ha varit omkring 200 000 åskådare som följde målgången. "Firmorna" Monark och Nymanbolagen, med bland annat varumärket Crescent, hade en huvudroll (Pålbrant, 1994).

Sexdagars var långtifrån ett lopp enbart för svenska cyklister. Redan efter några år blev danska cyklister en viktig ingrediens i loppet. Först

genom Henry Hansen på sin Crescent och sedan vad det led framåt 1950-talet genom Hans E Andresen, Eluf Dalgaard och senare Vagn Bangsborg samt Ole Ritter. Loppet skapade dynamiska relationer mellan svenska fabrikanter och danska cyklister. Det svenska amatörloppet, som egentligen saknade riktiga bergsetapper, väckte till och med en viss nyfikenhet i de franska proffsskretsarna.

Dagspressens roll för cykelsporten var högst betydande med *Dagens Nyheter* och *Idrottsbladet* i spetsen. Journalister som Lennart Herlin och Sven "Pe" Johansson, som tidvis sysslade intensivt med Sexdagars på *Dagens Nyheter*, och Paul Brewitz, som bland annat var engagerad i endagsloppet Mälaren runt i *Idrottsbladet*, för att nämna tre speciella namn, hade viktiga roller både som skribenter och arrangörer. Ungdomar fann vägen till sporten och svenska cyklister skördade också internationella framgångar i de stora amatörloppen. Harry Snell vann till exempel VM på cykel 1948. Några namn som Sven "Svängis" Johansson, den kanske mest folkkäre av alla cyklister någonsin, och senare Gösta "Fåglum" Pettersson kom på allas läppar.

I de klassiska loppen Tour de France och Giro d'Italia deltog inga svenskar under mellankrigstiden och tidig efterkrigstid eftersom de då skulle ha brutit mot de starkt reglerande amatörbestämmelserna som ägde giltighet ända fram till slutet av 1960-talet. Cyklister som tävlade professionellt förlorade sin amatörlicens. Men dessa lopp var ändå förebilder, något att snegla mot, när Sexdagarsloppet startades 1924. Sex dagars cykling utgjorde en arbetsvecka och ansågs passande för en amatör. Att utvidga det till samma format och ansträngningsgrad, tre veckors cykling, som Tour de France, var det aldrig fråga om. Sex dagar hade provats på andra håll (Frankrike, England, USA) och även i andra sporter som gång, löpning och simning. Ett sådant arrangemang klarade man av trots att det innebar en ganska sofistikerad logistik med vägsträckningar, avspärrningar, matdepåer och övernattningar där loppet drog fram (www.cykelhistoriska.se/6dagars.htm).

Detta sex dagars etapplopp som drevs med kraft av *Dagens Nyheter* under perioden 1924-1975, men med vissa betydande avbrott under årens lopp, hade sportsligt arrangörstöd först av Hammarby IF och sedan av Svenska cykelförbundet. Loppet, som gick 31 gånger genom olika landsdelar utom de allra nordligaste, skapade engagemang och "goodwill" för cykelsporten. Man gick på sina håll man ur huse för att se när cyklisterna for förbi. De två stora etapploppen i Frankrike respektive Italien drogs också igång av tidningar eller *L'Auto* respektive den idag alltjämt

utkommande *La Gazzetta dello Sport*, så *Dagens Nyheter* hade alltså sina givna förebilder. Senare på 1930-talet, närmare bestämt år 1935, startade Madridtidningen *Informaciones*, med tydliga nationalistiska förtecken, våra dagars tredje storlopp, nämligen Vuelta a España (Lopez 2010). Det loppet fick dock inte alls samma internationella betydelse.

Sexdagarsloppet efterföljare PostGiro Open, 1982-2002, med Postgirot som huvudsponsor, var onekligen ett skickligt marknadsföringsmässigt grepp. Idén var direkt lysande. Det lades dock ned när Nordea köpte över Postgirot Bank från staten. Nordea var inte intresserat av att fortsätta med denna cykelsponsring. Loppet var öppet för professionella cyklister. Den stora, viktiga skillnaden mellan Sexdagars och PostGiro Open var alltså att det förstnämnda var ett lopp för amatörer medan det sistnämnda loppet var avsett för proffsstall och amatörlag från olika länder. En annan betydande skillnad var att cykelförbundet tog betydligt större ansvar för arrangemanget när det gällde PostGiro Open. Då fanns ingen stöttande tidning, läs *Dagens Nyheter*, med i organisationen bakom loppet, dock Postverket och dess postgiroenhet. Om Sexdagars hade en tydlig koppling till Tour de France, hade naturligtvis PostGiro Open sin givna till Giro d'Italia.

PostGiro Open, som gick 21 gånger, blev också lyckosamt. Vid flera tillfällen hade man deltagande av så namnkunniga utländska cyklister och storheter som amerikanen Lance Armstrong (1993), senare med hela sju vinster på Tour de France, och den franske suveränen Bernard Hinault (1985), som vann Tour de France fem gånger och Giro d'Italia två gånger, samt den holländske stjärnan Jopp Zoetemelk (1986). Han vann Touren 1980 och Vuelta a España 1979. Armstrong rankades för övrigt som etta i världen 1993, så det var långt större än många förstod när han ställde upp i PostGiro 1993. Han vann för övrigt etappen som avslutades på Stora Torg i Halmstad. Svenska cykelförbundet, som arrangerade loppet tillsammans med Postgirot, lade loppet i tid mellan Touren och Giro. Det blev ändå naturligtvis det tredje etapploppet som blev bortprioriterat av de cyklister och stall som ville placera sig i de största loppen. Av den anledningen försökte cykelförbundet göra loppet till ett komplementlopp internationellt sett. Spännande nog försökte cykelförbundet arrangera en nordisk Tour sedan PostGiro Open lagts ned 2002. Men dessa planer kunde inte förverkligas, trots att idén var mycket bra (*Svenska Dagbladet* 23/7 2003).

De svenska cykelfabrikanterna med Nymansbolagen och Monark i spetsen, som finansierat och stöttat svensk cykel, hade då redan mist

sin unikt starka ställning på den svenska marknaden. Cykelindustrins glansfulla år var över. En fusion 1960 – formellt genomförd 1965, då familjeföretaget Monark, med säte i Varberg, tog över aktiemajoriteten i de Uppsalabaserade Nymansbolagen med sitt glänsande varumärke Crescent, ”världsmästarcykeln” (1948) – hjälpte inte. Importstoppet på cyklar hävdades nämligen samma år, 1960 (Arwill-Hörmander 2009). Därmed öppnades den svenska marknaden för utländska produkter, ofta billigare sådana, vilket kan jämföras med vad som hände med svensk textil- och konfektionsindustri under samma skede (Thörnquist, 1991).

Under huvuddelen av denna guldålder, som uttryckligen sammanföll med massproduktionens och masskonsumtions era, där samma modeller producerades i långa serier till förhållandevis låga priser, fanns åtminstone flera huvudaktörer som bestämde och styrde över utvecklingen. Det var Svenska cykelförbundet med sina klubbar och cyklister, de dominerande cykelfabrikanterna, alltså Nymanbolagen och Monark men även andra ”firmor”, och tidningspressen med framför allt Sexdagarsarrangören *Dagens Nyheter* i spetsen. Och vill man komma ännu närmare själva den dirigerande kärnan – ”gruppo dirigente” – inom cykelsporten så handlade det troligen om en makttriangel. Nämligen å ena sidan cykelförbundets ledning och å andra sidan på två håll cykeldirektörerna i Uppsala och Varberg, alltså i samma ordning Gustaf Grahn och Tage Warborn, vilka via sina anställda cykeltränare och cyklister satte upp sina ”stall” eller ”firmalag”, samt i viss mån *Dagens Nyheter*. ”Firmalagen” hade tidigare varit flera, men så småningom blev det bara Crescent mot Monark (Pålbrant, 1994, Stenqvist-Saldes, 2007). Gustaf Grahn och Tage Warborn skapade under denna period en icke uttalad kartell för att kunna hantera den inbördes konkurrensen och inte minst förhållandet till cykelförbundets ledarskap och dess reglemente (Stenqvist, Velocipeden 2005).

Naturligtvis finns också en spännande period som föregick guldåren när cykelsporten fann sin form genom tävlingar under framför allt mellankrigstiden, då Sexdagarsloppet var själva drivkraften. Lika spännande är också försöket att hålla kvar skimret kring sporten genom PostGiroet. Därmed kommer jag att studera de tre faserna som svensk cykelsport och cykelindustri genomgått från 1920-talet fram till 2000-talet, nämligen uppgången under mellankrigstiden, guldåren och sedan tidsfasen därefter, när cykelförbundet arrangerade PostGiroet Open på de grundvalar som Sexdagars lämnade efter sig. Här fanns det såväl amatörer som proffs: amatörerna i nationslag och proffsen i ”firmalag”. Istället

för en dagstidning hade PostGiro Open en statlig bank som ekonomisk garant.

Den drivande problematiken, som kommer att granskas i denna bok, är i första hand särskilt relationerna inom den makttriangel som sannolikt uppstod när det gällde Sexdagars. Begreppet makttriangel är ett tämligen vanligt analysverktyg inom samhällsvetenskapen (Franzén, 2010). Det skall även granskas hur dessa personer, som agerade inom makttriangeln, med hjälp av sina organisationer (förbundet och företagen) och kartellen löste amatörfrågan, eftersom cyklisterna tävlade som amatörer. Något annat fanns inte fram till 1970-talet. Men ändå var cyklisterna tvungna att träna hårt, närmast som professionella, under tuffa tränare (tidigare elitcyklister) för att klara de krävande loppen. Det är alltså det ena huvudsyftet med denna bok. Dessutom kommer jag som en följd av detta att redovisa och analysera de två stora cykelloppen Sexdagars och PostGiro Open med avseende på arrangörskap, tillkomst, genomförande, framgångar/motgångar och betydelse. Hur olika var egentligen de båda loppen? Förebilden Tour de France skall fokuseras och i viss mån Giro d'Italia. För att fullt ut förstå cykelsportens nära beroende av cykelindustrin behöver vidare cykelindustrins utveckling närmare analyseras. Det finns givetvis också en internationell fond av betydelsefulla cykellopp, industrier och utveckling som efter förtjänst kommer att uppmärksammas.

Det andra huvudsyftet är att lyfta fram hur de professionella cyklisternas strategier och taktiker genom sina ”stall” och ”kaptener” togs upp av de svenska amatörcyklisterna, ofta under motstånd från sportjournalister och förbundsdignitärer. Trenderna sattes knappast på grusvägarna runt om i Sverige utan snarare under de stora etapploppen nere på kontinenten. De svenska elit- och amatörcyklisterna under guldåren var således inte proffs men måste ändå i allt större utsträckning följa vad som gällde i de stora kontinentala loppen via sina tränare och arbetsgivare, ”firmorna”. Dessa ”firmacyklister” var ofta arbetare, men fick gärna speciella befattningar på cykelfabrikerna. Flera gick sedan vidare i karriären och fick hjälp att bli återförsäljare och starta en cykelaffär. Konstruktionen med anställda cyklister ställde krav på arbetsgivarna att tillåta ledighet för träning och tävling. I längden visade det sig bli ett allt större problem i förhållande till det utbyte marknadsföringsvärdet hade när cykelförsäljningen vände nedåt.

För att kunna uppnå mina huvudsyften kommer boken att förutom dessa analyser, som huvudsakligen återfinns i kapitlen om Svenska cy-

kelförbundet, ”firmakriget”, cykelsportens normer och Sexdagars samt PostGiro Open, också innehålla avsnitt om cykelindustrins svenska och internationella utveckling samt om tidningspressen och som sagt om Tour de France samt Giro d’Italia.

De frågor man vidare ställer sig är förstås varför denna negativa utveckling och intresseförsvagning för och av svensk cykelsport ägt rum. Finns det någon teori som kan förklara utvecklingen? Det finns åtminstone en, och det är Åke Stenqvist och Carlos Saldes i Cykelhistoriska föreningen som fört fram den. De menar, med stöd av Rolf Pålbrant (1994), att kostnaderna för det drivande ”firmakriget”, som eskalerade under efterkrigstiden, till slut blev så stora att Monark och Crescent/Nymansbolagen lade ner sina ”firmastall”. Det skedde successivt från mitten av 1950-talet. Vid det laget fanns i princip bara Monark och Crescent kvar. Resultatet blev att det omfattande stödet till elitcyklisterna försvann och intresset för cykelsporten började svalna. Tidigare hade svenska cyklister haft så goda villkor i Sverige att de inte lockades att söka sig utomlands.

De menar vidare att ”firmakriget” definitivt avslutades med bröderna Fåglum eftersom två av dem körde ”gult” på Crescent och de andra två körde ”blått” på Monark. Det var bara färgen på cyklarna som skiljde sig egentligen. Slutligen menar de också, i sin övergripande teori, att cykelförbundet bidrog till nedgången genom dess njugga inställning till sponsring och fria cyklar (Kadens 2007:8). Denna förklaringsteori om utvecklingen under amatörepokens sista decennier synes det ligga mycket i och skall därför med hjälp av tillgängliga arkivkällor granskas noggrant.

Om man delar upp förklaringarna i strukturella och aktörmässiga teorier framgår cykelindustrins ställning klarare. Börjar man med den strukturella sidan, så handlar det om två viktiga faktorer. Den ena att cykeln som fortskaffningsmedel behöll greppet fram till 1950- och 60-talen och att bilen därefter tog över. Bilen var mycket snabbare och bekvämare. Dessemellan blev också mopeden alltmer populär, men bara under en övergångstid. Den andra tunga strukturella faktorn var importskyddet fram till 1960.

Följaktligen var det alltså så att så länge fabrikanterna – två av aktörerna i makttriangeln – kunde producera och sälja stora mängder cyklar varje år och så länge cykelindustrin var skyddad med importstöd kunde och ville cykelfabrikanterna Nymansbolagen och Monark gärna stödja och utveckla cykelsporten trots att amatörbestämmelsen krävde

viss, smidig hantering. Det var en enkel och bra marknadsföring att synas i de uppmärksammade loppen genom sina cyklister och genom stora tidningsannonser med bild och text. Dessutom, vilket också var av synnerlig vikt, främjade det säkerligen den interna företagskulturen på respektive företag att cyklisterna, som var knutna till firman gjorde så bra ifrån sig. Det stärkte, kort sagt, relationen mellan företaget och de anställda, och det framgår också i Monarkboken: *En cykelfabrik och alla dessa Monarkare* (2007). Framgångar för det egna varumärket betydde givetvis mycket "goodwill" för företagets produkter. Men i det läget, när cykelfabrikanterna drog sig tillbaka med sina resurser, började också *Dagens Nyheter*s ansvariga direktörer att dra öronen åt sig och då stod cykelförbundet plötsligt där utan ett stort etapplopp. Ett lopp som ändå rönt ett internationellt intresse.

Detta är den förklaringsram som verkar mest rimlig när det gäller guldåren. Men flera frågor kvarstår. Varför var tidningsmedia, läs främst *Dagens Nyheter*, så intresserade av att stödja och utveckla cykelsporten? Varför detta envisa engagemang? Handlade det också om ren och skär business och omtanke om tidningsupplagor, eller? Man undrar också över *Dagens Nyheter*s relationer till cykelförbundet och cykelfabrikanterna: vilken karaktär hade de? En annan men hithörande fråga är vilken betydelse och roll de kontinentala storloppen, i första hand Tour de France, spelade för Sexdagars och senare PostGiro Open. Det sistnämnda loppet måste onekligen ses som ett tappert försök att få tillbaka skimret kring svensk cykel genom ett stort etapplopp öppet även för professionella cyklister, det vill säga "stall". Namnkopplingen till italienska Giro Open var smart och kommersiell, men det låste loppet till endast en arrangör och huvudsponsor. Så när Postgiro köptes upp av Nordea och banken inte ville fortsätta att arrangera loppet föll allt platt till marken. Vilka handlingsmöjligheter hade egentligen cykelförbundet då, kan man fråga sig.

Forskningen om svensk cykelsport är mager jämfört med exempelvis fotbollen. Det finns i huvudsak några men viktiga artiklar av Rolf Pålbrant att tillgå och de handlar bland annat om "firmakriget" fram till 1960-talet. Det är i princip hittills nästan allt (Pålbrant, 1990, 1992, 1994, 2004). Det finns också två betydelsefulla nedslag av Karin Wikberg, som utifrån ett Riksidrottsförbundsperspektiv har studerat hur cykelsporten förhöll sig till amatörfrågan under 1920-talet och början av 1950-talet (Wikberg, 2005). Dessutom finns det också några mer populärt hållna

böcker om "Svängis", bröderna Pettersson i Fåglum och om Bernt Johansson samt en hel del annat intressant om cykelsporten och dess historia under decenniernas lopp (Herlin, 1934, Brewitz, 1947, Johansson, 1957, Björklund, 1968, Larsson, 1977, Petersson, 1986). Tidningsartiklar och reportage saknas dock inte, som vi skall se. Det finns också kortfattade historiker från cykelförbundet (1974, 2000) att ta del av.

Källmaterialet som finns att tillgå till denna studie av svensk cykelsports guldår består huvudsakligen av arkivmaterial från cykelförbundet och fabrikanterna samt tidningsartiklar och annat material från Sexdagars och PostGiro Open. Till varje huvudkapitel kommer en källserie att väljas ut. Dessutom litteratur och tidnings- och tidskriftsartiklar samt material från hemsidor, vilket kompletteras med intervjuer av personer med kunskap om cykelsport och cykelindustri.

Går man däremot utanför Sveriges gränser finns en rikhaltig litteratur, främst om Tour de France. Här kan inledningsvis nämnas Christopher S. Thompsons studie (2008) och specialnumret av *The International Journal of the History of Sport* 2003, men även om andra lopp och om olika aspekter av sporten. På danska föreligger till exempel en hel del studier om cykelsporten och särskilt Tour de France (Truelson, 1977, Jakobsen, 2005).

De svenska idrottshistorikerna har naturligtvis behandlat frågeställningar som också gäller för cykelsporten, men där denna gren knappast alls fokuserats. I forskningslitteraturen om de olika grenarna har fotbollen annars med viss rätt fått huvudrollen (Peterson, 1989, 1993, Sund, 1997, 2007/08, Andersson, 2002). Generellt kan sägas att idrottshistorikerna i det akademiska fältet huvudsakligen har varit strängt upptagna av idrottsrörelsens framväxt och organisering och dess nära relation till staten. Hittills har detta varit huvudspåret (Sund, 2006). Relationerna till närings- och arbetslivet har däremot närmast bannlysts. Några undantag finns dock, bland annat genom studier av bruksidrotten (Andersson & Svensson, 1985, Ericsson, 2004).

Går man vidare till cykelindustrin, vilket man med mina syften måste göra, blir läget bättre och tämligen annorlunda. Då infinner sig studier av såväl svensk som internationell cykelindustri. För svensk del har Nymanbolagen och Monarks analyserats av flera författare som Kersti Ullenhag (1984) respektive Sven-Olof Olsson (1993, 1995). Det föreligger också annan mer populär litteratur om cykelföretagens tillverkning och anställda (Berg, 1988, Darphin, 1995/2008, Carlsson-Isaksson, 2007). Även cykelindustrins ledarskap har skildrats på flera håll. Såväl Mo-

narks grundare, Birger Svensson och hans äldste son Tage Warborn, som Nymanbolagens Gustaf Grahn har rönt betydande intresse (Sandklef, 1946, Darphin, 1995/2008).

Internationellt finns, som vi skall se, studier om engelsk, fransk och italiensk samt amerikansk cykelindustri. Den tekniska utvecklingen av ramar, hjul och växelsystem har intresserat många. Italienska Campagnolo, känd för sina växlar, har gett ut ett stort historiskt verk för att endast nämna ett läsvärt exempel (Facchinetti-Rubino, 2008). Ett annat är Roger Lloyd-Jones och M J Lewis studie av brittiska Raleighs (2000). Påtagligt är dock att många forskare fångats av cykelns eller velocipedens barndomsår när cykling var något helt nytt och revolutionerande, alltså på den tiden då borgerskapets söner i ”splendid isolation” färdades fram på grusvägarna. Snart kom dock cykeln att bli var mans och kvinnas egendom, vilket närmast var en smärre social revolution, särskilt för kvinnorna. Detta ägde rum i massproduktionens samhälle som började växa fram efter första världskriget. Det är viktigt att notera. Nu kunde man cykla till släkt och vänner, till jobbet, till handelsboden och till fritidens dansbanor och dessutom tävla på racercyklar om intresset och förmågan fanns. Cykeln i olika modeller spreds nu i massupplagor och banade väg för cykelsportens gyllene år (Ekström, 2001).

Denna kommunikationsförbättring och massspridning utgjorde alltså själva grundvalen för cykelsportens popularitet. Noterbart är även att personer från samhällets högre kretsar i princip alltid innehade ledningen och makten inom cykelförbundet, och så var det också inom andra förbund, men kanske framträdde det mer tydligt i cykelförbundets fall. Det fanns en påtaglig paternalism inom sportens värld. Denna typ av ledarskap, som utövades genom rang och ålder, fördes vidare från ledargeneration till ledargeneration och kom även att samverka med sportens folkrörelsebas (Sund, 2006).

Sammanfattningsvis finns alltså en viss litteratur om svensk cykelsport och en större sådan om landets cykelindustri att tillgå. Men det finns ingen litteratur som studerat den moderna cykelsporten med utgångspunkt från cykelindustrin, alltså relationerna dem emellan. Dock med ett intressant undantag för Rolf Pålbrant. Karin Wikbergs avhandling ligger inte riktigt inom detta problemområde utan studerar Riksidrottsförbundet (RF) och amatördoktrinen och då iakttar hon cykelförbundet vid två tillfällen under amatörepen. När det gäller de internationella loppen, aspekterna och industrin är däremot läget förhållandevis gott. I den här studien kommer jag att bygga på och relatera

till tidigare studier och det kommer att göras fortlöpande utan något särskilt teorikapitel till exempel. Teorier kommer emellertid att användas för att söka förklara cykelsportens regelsystem samt skrivna och oskrivna regler. Vidare dess handlingsmönster, beslut samt konflikter och det främst genom teorier om makt och ledarskap samt om sportens förhållande till den samhälleliga utvecklingen.