



Hvor kropspotesen møder verden

Mellem Horserød og Borsholm i Nordsjælland er der siden sidste sæson blevet lagt fortryllende asfalt. Søndagsfeltet på 25 mand m/k fra Cykelklubben Kronborg (CKK) flyver af sted hen over vejen, nærmest uden at mærke underlaget. Eller rettere: som et uartikuleret, men i allerhøjeste grad virkeligt vi i fart fryder vi os over den manglende modstand, fraværet af huller og hæsligt grus. En herlig mellemværen blandt opmærksomme ryttere, der for en

stund ikke behøver at være konstant på vagt og råbe 'hul' eller pege ned på samme farlige og ofte frostsprængte fraværsgestalt på cykelfanatikernes universelt forståelige signalsprog.

Cykerne er rugbrødsdrevne accelerationsmaskiner, kost- og dyrebare investeringer og højteknologiske proteser. Kroppen er forlænget ud i verden, og dækket er den yderste hud. Den møder verden i form af vejen, mens resten af kroppen kæmper med vindmodstanden og mod tyngdekraften— bakkernes prøvelser og de

andre rytteres uforudsigelige og drilske ryk.

Vejene kender vi i vort cyklende engagement, og de er meget mere end formålsrationelle trafikårer, der skal bringe os hurtigst muligt og med mindst mulig anstrengelse fra A til B. Ofte søger vi netop de udfordrende (om)veje, der ikke er trukket som efter en lineal. Andre gange går vi på vejene, eller glider ud på dem i bil. Verden opleves på kvalitativt anderledes måder, end når vi cykler, og asfalten skifter endog karakter. I bilen sanses underlaget

MELLEMVÆREN ON THE ROAD FILOSOFISKE TANKER PÅ ASFALTVEJEN

Asfaltvejen kan opfattes som grænsefladen mellem verden og kroppen eller rettere mellem 'andennaturen' (asfalten udlagt som vej) og de kropsforlængende proteser (cykeldækket, bildækket, skoene). Skæve fænomenologiske refleksioner byder sig til på tærsklen mellem asfaltvejen som materialitet og tvangen, viljen og lysten til bevægelse. Erindringer om verdens meget forskellige asfaltveje, hvad angår kvalitet, farve og attraktionsværdi, fortættes som tekst.

af STEEN NEPPER LARSEN

selvfølgelig også via bildækkene; men med et lille diskret tråd på speederen forsvinder enhver forhindring let, og moderne biler er fjedret bedre end luksussofaer. Vinden sanses nærmest ikke, med mindre det stormer. Som gående bevæger man sig så langsomt, at huller, grus, olie og regnvåde overflader ikke bliver til farlige faktorer under fremfærden. Skoene og vejen mødes sindigt og sikkert. Øjnene kan nå at følge med. Cyklisten er endnu mere sårbar og udsat end den gående. Farten er højere, end mange tror og når at

ane. Bildøre kan blive åbnet som lys fra en klar himmel langs en lovformelig cykelsti. En rist kan vende forkert og fange forhjulet, et dæk sel kan ligge skævt. Man troede ellers lige, at risten og dækslen var fældet harmonisk ned og ind i asfalttæppet, men nej.

Bilisten har ikke altid sans for, at cykelstien kan være så hullet og gruset, så man en tid må køre på bilvejen, der som oftest er af bedre karakter. Den store test for en cykelglad person, der pludselig finder sig selv siddende bag rattet, er, om vedkommende

selv kan fornemme og foregribe asfaltkvalitetsproblemerne for de bløde medtrafikanter. Omgangen med asfalt kræver så at sige, at vi formår at decentrere os selv, når vi skifter trafikant-ham. Et nyt langt ord byder sig til, mens jeg skriver disse linjer: midtpunkt-forskydningskunst.

Fem ord, der alle begynder med e

Inden for den nyere fænomenologiske forskning synes to kongeniale begreber at være blevet giftet med hinanden: *Embodiment* og *embeddedness*.

For det første er vi legemliggjorte (inkamerede) mennesker og ikke suveræne, krops- og verdensløse subjekter, der hæver os over verdens veje som rene og skære objekter. Som cyklende er man 'dømt til' at være på kollisionskurs med enhver dualistisk skåret subjekt-objekt-logik.

For det andet er vi fældet ind i verden, og verden 'griber' uundgåeligt ud efter os og gør noget ved os. Ud over asfaltens betydning som overgribende faktor i sidste instans er der radikal forskel på at cykle i sol og regn, på vindstille dage eller i orkan, og under indtryk af nyudsprungne hvidtjørn og lærkesang tager humøret og erindringens glød farve af omgivelserne. På tysk kaldes embeddedness for *Eingebettetheit* (*Eingebettetsein*), og det er et bedre begreb end det danske indfældethed, da det synes at indikere, at der, ofte ganske umærkeligt, uventet og uvilket, bliver gjort noget ved os i naturen og på vejene, der kan opfattes som 'andennatur', dvs. som bearbejdet natur. På sin vis udgør embodiment og embeddedness ikke to forskellige regimer eller distinkte være(ns)former. Som cyklende er vi altid-allerede i kroppen i bevægelse på vejen, og vejen er i os. Vi er også tænkende, erindrende og erfarende kroppe, og med en neologisme af den danske filosof Ole Fogh Kirkeby er vi også 'kroppende tanker'.

Dertil kommer, at vi er aktive og meget udadagerende på vore kulfiber- og aluminiumshestes (stål er der ikke mange, der kører på længere, og de færreste kører på titaniumcykler). Vi gør noget ved verden og ved hinanden. Vi interagerer som en dynamisk flok og er en del af et synkroniseret kol-

lektiv, en varm masse i bevægelse med samme passion. Et tredje e-ord presser sig på: *enhancement*. Sværmens cykelglæder (hov, der var allerede et fjerde ord med e: *enjoyment*) forøges (forstærkes, forhøjes) af asfaltkvaliteten. Vi mærker kraften i vores fællesskab (det hedder med e-ord nr. 5 *empowerment* på nydansk), måske fordi vi ikke er lige så isolerede fra hinanden som bilisterne

Materielt intermezzo

Flydende asfalt – eller *bitumen*, den meget udbredte internationale betegnelse – er et mineralsk stof og har en klistret og begagtig konsistens. Lugten er kraftig og ikke til at tage fejl af. Erindringen er med andre ord 'antændelig', altid på stand-by og meget let at vække fra sansedybet og 'indmejslet' i hjernens synapser. Engang væltede min cykel på en hed sommerdag, mens jeg delte reklametryksager ud i de nærmest utallige opgange i Sprotøften ved Nyborg, hvor der altid lugtede af rødkål og cigaretskodder for enden af de sindrige, indre og skridtbesparende affaldsskakter, det moderne lejlighedsbyggeri var blevet udstyret med. Det ene støtteben havde boret sig ned i den levende og lugtende asfalt. På cykel er det i øvrigt noget gedigent lort uforvarent at være kommet til at køre på flydende varm asfalt. Asfalten klæber til dækkene og kastes op i store svært vaskbare pletter på cykeltrøjen bagfra. Dertil kommer, at små spidse sten klæber til de tunge og ufrivilligt polstrede dæk, og en punktering er ofte forestående.

Vi både ved og fornemmer, at flydende asfalt er meget sundhedsskadeligt at arbejde med. Men selvom indsigterne fra de

fagkritiske rapporter om asfaltarbejdernes udsathed i 1970'erne så at sige er blevet hver mands offentlige eje, uden at de dog læses, huskes, endsige kendes af ret mange længere, synes asfaltarbejderne stadigvæk på 117. år at være indhyllet i røg, når de ganske maskeløse bakser med både de store maskiner og de oldnordiske og gigantiske 'skuffejern' på vejene. Alle elsker ny asfalt, men de færreste har forståelse for, at det tager tid, danner trafikpropper og småblaserte kiggekøer at lægge den. Utålmodighedens *instant gratification logic* kender ikke en fløjtende fis til stoffets natur og størkningstid; kun til fremdriftens profane helliggørelse og til accelerationens nødvendighed. Den bløde formbare sorte glinsende masse består af højmolekylære kulbrinter og er et skattet biprodukt ved raffinering af petroleum. Asfalt forekommer naturligt, bl.a. på Trinidad, i Venezuela og i Frankrig.

Ordet *ásphaltos* er af græsk oprindelse og betyder stenolie, jordbeg. Ifølge mange forskellige rimeligt autoritativt udseende kilder har det været brugt så tidligt som 3.800 år før vor tidsregning; men vejene i det mellemste Østen har ikke været af nutidig kvalitet for 5-6.000 år siden. I lang tid var jævne, blankpolerede, småhældende og regnafvisende veje en fjern drøm, om overhovedet noget, der kunne opstå i indbildningskraften. Når der asfalteres, tales der tysk, for på dansk har vi importeret og oversat verbet *asphaltieren* for mange år siden. Man overstryger eller belægger med asfalt, når man ikke vil nøjes med veje lavet af mudder, jord, grus, brosten eller cementplader. 15.august 1890



åbnedes der for trafikken på den første asfalterede gade i Danmark: Østergade i det indre København. I dag består det overordnede vejnet herhjemme af ca. 3.800 km asfaltveje. På årsplan anlægges der ca. 3,3 millioner km asfaltveje rundt omkring i verden, et svimlende tal, der siger noget om både smagen for asfalt og viljen til at asfaltere klodens veje.

En elendig bjergvej i de julianske alper

Så er det, at jeg maser mig op ad den stejle bjergvej på fin asfalt i det nordvestlige Slovenien tæt ved det 2.864 meter høje bjerg Triglav på vej mod Østrig. Jeg elsker bjergkørsel og mange omdrejninger i lave gear. Under op-

stigningen mod toppen af passet glæder jeg mig som altid til suse- turen nedad. Er underlaget og ud- synet i top, er det muligt at køre op til ca. 80 km/t. Men ak, hver eneste kurve nedad er brolagt med ca. 10 meter brosten af den gamle toppede og irregulære slags. Er der tale mon tale om, at pashøjden markerer en kommune- grænse? Der er måske ikke råd til at anlægge en ordentlig vej – eller har snedige vejteknikere fra ex-Jugoslavien blot slået to fluer med et smæk og ladet en del af den gamle vej 'nedenunder' over- leve i et smart win-win-forsøg på at begrænse bilernes og motor- cyklernes fart nedad? Eller er der konstrueret et stykke nostalgia med fuldt overlæg: fragmentet

af en autentisk gammel bjergvej, iscenesat på bedste turistende facon?

Under alle omstændigheder gik den fraværende asfalt mig i kroppen: rystelserne i kurverne, de hoppende opbremsninger i de trætte fingre, skuffelsens parkering i erindringens dyb. Andre gange melder hulleme i vejene deres an- komst uden varsel. Man må danse eller kaste sig uden om dem med 30-50 km/t. På Strandvejen nord for København, hvor jeg ofte kører, kender jeg enhver ujævnhed i asfalten, og det er sket, at jeg har skrevet til diverse kommuners tek- niske forvaltninger for at få dem til at forbedre vej kvaliteten og sikre borgerne mod grimme styrt, skæve fælge og knækkede eger.

'Asfaltekssem' er et cykelrytter-udtryk for uønsket nærkontakt med vejen, der forårsager ubehagelige sår, flænger og hudafskrabninger. Det indgår i den lettere del af det arsenal af negative ord, der også byder på brud, hjemerystelser, kvæstelser, indre blødninger og død. Engang i 2009 røg den alt for slidte klampe ud af højre racerpedal under intervaltræningen med klubben, mens jeg stod op og rykkede 'uimodståeligt' på bakkerne ved Høsterkøb. Jeg fløj ud over styret og brækkede både krave- og ribben. Det tog én måned at komme over, heraf én lang uge på morfinpiller. Kød mod asfalt er og bliver en ulige kamp.

Fra den professionelle bjergrytter, Chris Anker Sørensen, stammer udtrykket 'død asfalt', dækkende over en irriterende type asfalt, der ikke forærer én noget; men som snarere suger al energien ud af dine tråd. Andre gange taler trætte pedalatleter og sportskommentatorer om asfalt, der rækker lige lukt op i himlen. Nu vi er ved de dragende ubehageligheder på via dolorosa, så drejer Jørgen Leths legendariske cykelfilm "En forårsdag i helvede" sig som bekendt om klassikeren over alle klassikere Paris-Roubaix, hvor de medrivende dramaer og store præstationer udspringer på et underlag, der i hvert fald ikke just er blevet berømt for at være asfalteret.

Engang cyklede jeg på de vidunderlige smalle sicilianske veje neden for vulkanen Etna. Overalt omkring mig var der størknet lava i alverdens brune, grå og sorte nuancer. Noget af lavaen havde hundredevis af år på bagen, andre af tungerne var kun få årtier gamle. Det var 35 grader varmt, og det

steg pænt opad serpentinervejen fra 0 meter ved Acireale ved Middelhavskysten til asfaltvejens afslutning i 1.881 meters højde ved svævebanen og bæltekøretøjerne ved Cantoniera d'Etna. Der blev drukket mange flasker vand undervejs, mens udsigten over det azurblå hav og de forbipasserende og kun svært gennemtrængelige flokke af hvide får og krogede jordfarvede hyrder dannede overvældende og effektfulde kontraster til alt det sorte. Uden den mindste varsel gik stigningsprocenten langt op over de 20. Et stykke af vejen var tilsyneladende nyeligen blevet spist af et lavaudbrud, hvorfor vejvæsnet havde glemt alt om stigningsudjævnende hånmålesving og anlagt en nærmest lodret vej opad. Mens jeg bestræbte mig på ikke at lave hjulspind eller stejle, glemte jeg vist helt at nyde den helt nye og dybsorte asfalt.

At lege i accelerationssamfundet

Fart og tempo hed et ungdoms ugeblad, jeg læste i slutningen af 60'erne og begyndelsen af 70'erne, og det er næppe for meget sagt, at cykling på lækker asfalt muliggør og ægger til pludselige accelerationer og høj hastighed. Vi lever i et accelerations- og transparensamfund. Vi ønsker overblik, tydelighed og sikkerhed, og vi prøver at nå en masse på kort tid. Kvalitetsforbedringerne af asfaltvejene hænger sammen med den generelle tendens til at speede samfundet op, både teknologisk og socialt. Tid er penge under kapitalismen, og asfalten skal helst være glat og tilregnelig og tjene den store og meget forskellige hær af cyklister,

pendlere, buspassagerer og containerlastbiler, der fletter sig ind mellem hinanden og altid skifter plads i rummet.

Racercyklister er legende og evindeligt konkurrerende luksusgæster med en bemærkelsesværdig høj recidivprocent på asfaltvejene. Racercyklister er nådesløst eksponerede for hinandens blikke på de udskiftelige asfaltscener. Nowhere to hide: Hvad er de til, hvad kan de? Der må trænes i timevis mange gange om ugen, året rundt. Jeg kører fx ca. 8.000 km om året på min specialbyggede sort-røde Schröder sommer- og sølv-blå Koga Myata vinterracer. Kun når vejene glaseres af is, der lægger en væmmelig og farlig hindre hen over asfalten, der trods alt ellers formår at frembyde en vis og helt nødvendig gnidningsmodstand, selvom den er ny, glat og indbydende, sættes cyklerne på sæsonbestemt korttidspenion. Hypersmalle racerdæk og islag giver sjældent det lykkeligste parløb.

Mellemværen og mellemværende

Asfaltvejene reguleres ikke af en trafikal lukkelov. Snarere er de altid inviterende anledninger til mellemværen, til at eksistere sammen med og mellem de andre lette trafikanter: skrøbelige, udsatte mennesker på hjul. Der opleves, erfares og forbrændes mængder af energi på de danske cykelstier og i et felt af supermotionister. Glidende på vejene sammen med andre eller i splendid isolation hænder det ikke sjældent, at man får gode idéer til en artikel, man er ved at skrive derhjemme, eller et hidtil ukendt argument dukker op, så det meget passende kan ventileres i det næste foredrag, der skal holdes. Opgaverne arbej-

der åbenbart i os under bevidsthedens tærskel, mens vi pedalerer for fuldt tryk.

Cykling åbner ikke bare for en kvalitetsrig mellemværen, men også for en fyldt mellemtid (*Zwischenzeit*) af en egen kraft og værdi. Når tiden falder af sine

hængsler på vejene, og øjeblikket får fylde og så at sige strækker sig ud til siderne, mens det kronologiske og altædende lineære tidsbegreb må abdicere i glimt, er lykken ikke helt så fjern. Når man cykler, får man sig selv igen på en ny måde. Lidt højstemt kan det hævdes,

at asfaltvejen er en transformativ mulighedsbetingelse og en civilisatorisk løftestang.

Identiteten af vejene og af de cyklende er aldrig mulige at fikse-re én gang for altid og for alle. Identitet er snarere et livslangt mellemværende med sig selv som cyklende og med vejene som for-anderlige. Asfalten får patina og bliver smårepareret, så den efterhånden ligner et patchworktæppe i forskellige grå og sorte nuancer. Man forestiller sig og håber, at den er ved at blive gjort klar til den helt store tur; men så sker der alligevel ikke noget. Kommunen skal spare. Man forestiller sig også, at man er tidløs; men selv på den mest vidunderlige asfaltaffyringsrampe kan man risikere at blive sat af, mens livet går sin stille gang. Hverken asfaltveje eller cykelryttere holder for evigt. Asfaltvejene giver livet rige udfoldelsesmuligheder, men de minder os også om altings endelighed. Dertil kommer, at alle veje, selv dem af asfalt, ender et sted. ■



Larsen, S. "Becoming a Cyclist: Phenomenological Reflections on Cycling", i Jesús Ilundain-Agurruza and Michael W. Austin: *Cycling, Philosophy for Everyone. A Philosophical Tour de Force*, Wiley Blackwell 2010

STEEN NEPPER LARSEN, LEKTOR V. GNOSIS – SIND OG TÆNKNING, INSTITUT FOR UDDANNELSE OG PÆDAGOGIK, AARHUS UNIVERSITET.