

S-m 73236

Irene Sigurdsson

Den är ungefär 10 × 13 cm stor och tillverkad av en vit metallegering. Ytan är svärtad och knottrig. I handen känns den lätt och sträv.

Den är en cykelregistreringsskylt – närmare bestämt en S-m-skylt. Många stockholmare får en nostalgisk glans i ögonen, när de tänker på sådana skyltar.

Märkligt! De har ju ändå fungerat som synliga uttryck för myndigheternas annars sällan lovordade kontrollåtgärder! Men nu har de, genom sin ålder, blivit litet ofarliga och rörande.

En sådan skylt, S-m 73236, skänktes nyligen till stadsmuseets samlingar.

Vad berättar den för oss? Vad berättar den för 1980-talets cyklister; vi som låser fast våra mångväxlade dyrgripar med kedjor och hänglås i stadens staket och stuprännor?

Den här särskilda cykelskylten registrerades år 1935 i Stockholmspolisens cykelrulla. Velocipednummernet S-m 73236 tilldelades då kontorist "Grany Rafalovsky", Grevgatan 27¹ tr. I mantalsregistret för samma år lämnas upplysningen att försäljare Lazoro Rafalovsky, född 1879 och kontorist Georg Rafalovsky, född 1910, båda bodde på Grevgatan 27.

Kontoristen Georg Rafalowskys vidare öden är oss okända, likaså hans cykels. Men S-m skylten dyker upp igen. Den återfinns i samband med en vindsröjning år 1983 på Vapengatan 3 i Hägersten, i ett hus byggt 1944–45.



Det velocipednummernet som Georg Rafalowsky i Stockholm fick år 1935. Foto Henrik Hultgren 1984, SSM.

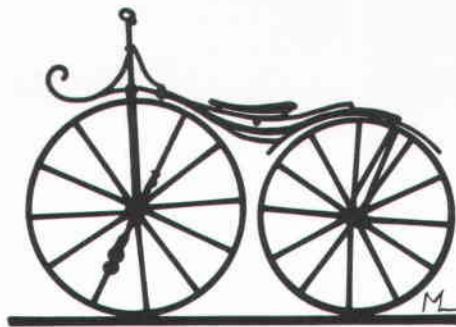
Liten cykelhistorik

Cykeln är en fransk uppfinning från 1700-talets slut, då en icke styrbar sparkmodell konstruerades. Pedalerna introducerades 1862. De första svensktillverkade cyklarna gjordes vid Hultaby bruk i Småland år 1869.

De tekniska förbättringarna kom snabbt. Höghjulingen på 1870-talet var ett resultat av att man önskade åstadkomma större körhastighet, något som också blivit möjligt genom att kullager införts. Hög-

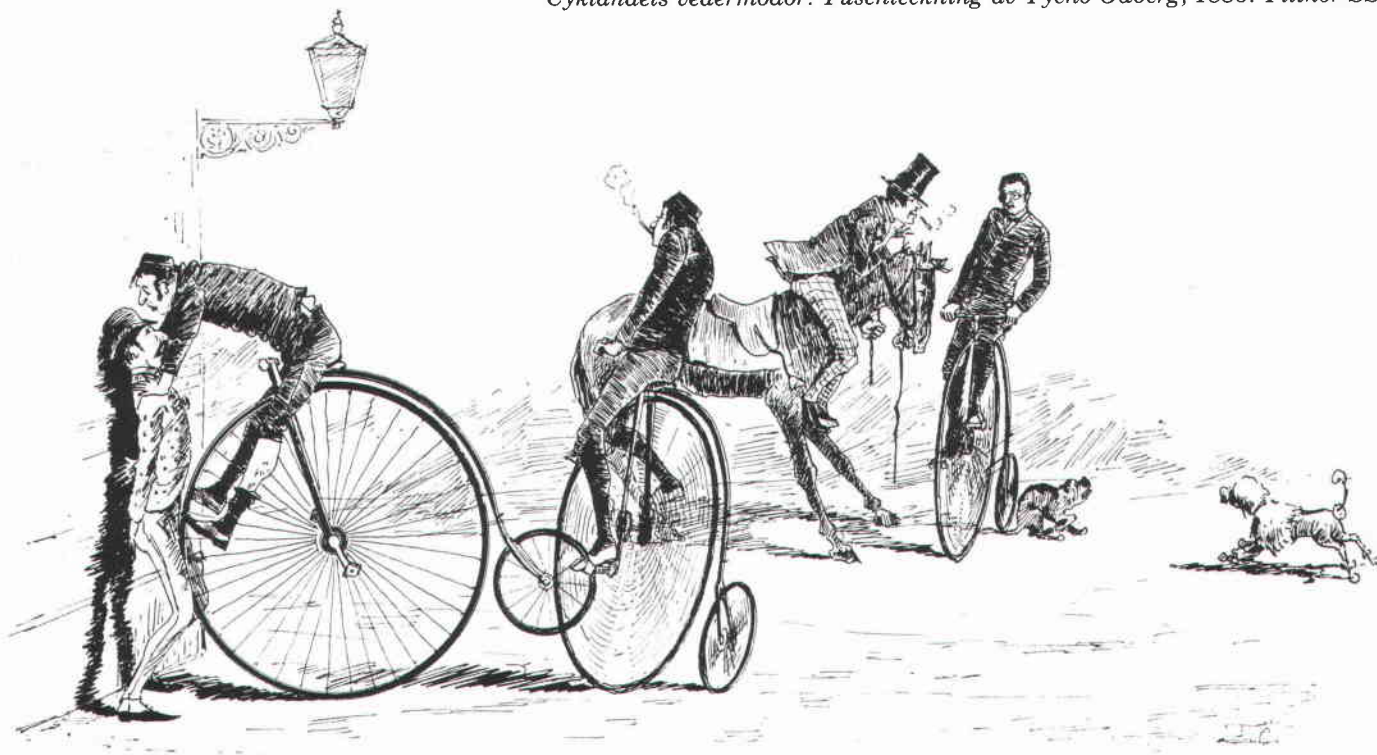
hjulingens framhjul var mycket stort, ca 1,5 meter i diameter (cyklistens ben måste räcka till!). Små ojämnheter i vägbanan kunde bli mycket farliga för den cyklande. I nedförsbackar hamnade han framför hjulets mittpunkt och störtade lätt framstupa. När kedjedriften uppfunnits kunde emellertid båda hjulen göras lika stora och med den sk säkerhetsvelocipeden blev tillvaron behagligare för cyklisten och skonsammare mot hans närmaste omgivning.

Under 1890-talet kom cykeln med korsram, gummidäck och frihjul och därmed kan cykelns utveckling betraktas som i stort sett avslutad. I princip motsvarar 1890-talets cykel den cykel som används hundra år senare, men med betydande förbättringar vad gäller utväxling, material och åkkomfort.



En sk benskakare med fjädrande sadel och kompakta hjul. Bild ur priskurant från 1860-talet för Hultaby bruk i Småland. Renritning Maria Lipasti 1984, SSM.

Cykelandets vedermödor. Tuschteckning av Tycho Ödberg, 1886. Tillhör SSM.



Kassören Carl Gustav Öber

har denna dag anmält sig såsom egare af en velociped och för
denna tilldelats nummer 3415 Stockholm å central polisafdel-
ningens station den 2 April 1896

A. Sandström
Föreståndare

OBS. Velocipeden förses med tydligt nummer, anbragt dels på en bakom
sadeln fästad plåt med minst 8 centimeter höga siffror af hvit färg å svart botten och
dels äfven på hvita matta sidglas i lyktan med minst 6 centimeter höga röda siffror.

*Skriftligt besked å velocipednummer utfärdat år 1896
av stockholmspolisens centralavdelning.*

Ordningsföreskrifter för cyklister

År 1869 kunde stockholmaren läsa i Ny illustrerad Tidning: "Velocipeden rycker oss allt närmare in på livet, och vi äro numera ingen dag säkra på att icke möta en sådan på våra promenader i Kungsträdgården eller på Drottninggatan."

I och med cyklandet ökade popularitet fann sig myndigheterna föranlättna att utfärda ordningsföreskrifter. Överståthållarämbetets föreskrifter från 1869 reviderades 1894 och 1897. I den senare ordningsstadgan finns bla föreskrivet att man inte får cykla på vissa ställen tex i gatukorset mellan Göt- och Hornsgatorna. Det påpekas att cykeln ska framföras i långsam fart, med vilket förstås "en hastighet, som ej är större, än att en fullväxt man med rask gång kan följa med velocipeden". Denna

bestämmelse gällde emellertid inte mellan kl 4 och 7 på morgonen.

I 1897 års ordningsföreskrifter kan man också läsa en noggsamt formulerad beskrivning av hur cykelns registreringsmärke skulle se ut:

"... skall å velocipeden finnas:

1:o bakom sadeln tydligt nummer, anbragt bakåt på svart, stadigt fästad plåt med hvita upprättstående siffror, minst åtta centimeter höga, öfverallt minst sju millimeter breda och med minst sju millimeters afstånd så väl mellan hvarje siffras jemnlöpande delar som mellan de särskilda siffrorna; samt dessutom under den del af dygnet, då gatu-lyktorna hållas tända:

2:o vid eller framom styrstången: dels i velocipedens längdriktning, tydligt nummer, anbragt å hvardera sidan på svart, stadigt fästad plåt med siffror efter föreskriften i punkt 1:o, dock att måtten kunna inskränkas till motsvarande 6 och 5; dels äfven lykta med tändt ljus, hvars sken tydligt synes på afstånd och på begge sidorna fullständigt belyser sist nämnda nummer.

Numret får icke under färden vara skyldt.

Föreståndaren för polisens centralafdelning bestämmer det nummer, velocipeden skall föra, och lemnar derom skriftligt besked till egaren, när denne sjelf eller genom annan anmäler sig å afdelningens station samt uppgifver namn, yrke och adress."

Denna bestämmelse om skylt med registreringsnummer gällde fram till 1 augusti 1939. Då kungjorde Överståthållarämbetet, att cykel som används i allmän trafik, skall vara försedd med skylt, varav tydligt framgår ägarens namn samt därjämte antingen hans födelsedatum och hemvist eller hans fullständiga adress.

S-m registrering

Skytarna med registreringsnummer försågs från 1932 med S-m, förkortningen för Stockholm, och

samtidigt påbörjades en ny nummerserie. De första tre cyklarna anmäldes då av kapten Killander i Saltsjöbaden. Nummer 4-7 anmäldes av kapten Lagerheim, Liljansplan 3.

När den sista S-m skylten skrevs in i cykel-rullan år 1939, fick den nummer 233126 och tilldelades en trafikintendent i Smedsslätten.

Samma dag som kontoristen Georg Rafalowsky

Cyklister och varubud utanför centralstationen 1931. Året därpå började de särskilda stockholmsskyltarna att användas. Foto SvD-samlingen i SSM.





Cykelparkering utanför postgirot på Klara Norra Kyrkogata 1946. En och annan cykel har ännu kvar de gamla S-m-skyltarna. Foto Oscar Halldin, SSM:s arkiv.

Cykelparkering i trappan mellan Malmskillnadsgatan och Kungsgatan år 1943. Foto Lennart af Petersens, SSM.



fick sitt velocipednummer, den 20 juni 1935, anmäldes ytterligare 38 cyklar till polisens Cykel-rulla. Deras ägare hade följande yrken:

8 fröknar	1 strykerska
3 montörer	1 direktör
2 affärsbiträden	1 inkassare
2 chaufförer	1 typograf
2 kontorister	1 charkuteriarbetare
2 varubud	1 plåtslagare
1 mekaniker	1 snickare
1 handelsarbetare	1 elektriker
1 butiksföreståndare	1 studerande
1 maskinist	1 ingenjör
1 stationskarl	1 yngling
1 lagerarbetare	1 filare
1 hembiträde	1 utan titel

Att förbli cykelägare

Numera behöver vi inte rapportera vårt innehav av cykel. Inga nummer- eller namnskyltar krävs. Det är inte någon alls som å myndigheternas vägnar, bevakar vårt cykeläggande. Och när cykeln en vacker dag kanske inte längre står kvar där vi lämnade den...

År 1983 anmäldes inom Stockholms polisdistrikt 6799 cyklar som stulna. Samma år lämnades 2150 upphittade cyklar in till polisen. Polisens fordonsrotel har hand om stöldanmälningar och utredningar kring stöld. Själva cyklarna tas om hand av hitte-godsavdelningen. De cyklar som inte kan återlämnas till rättmätige ägaren säljs efter 3 månader eller tillfaller upphittaren.

Den som vill kunna bevisa sig vara ägare till en cykel, måste numera känna till cykelns ramnummer,

låset. Man bör märka cykeln med sitt personnummer, helst så att det inte går att slipa bort. I händelse av stöld kräver försäkringsbolagen i allmänhet klara belägg för ägandet, om de ska lämna ut försäkrings-summan.

Våra cyklar blir våra vänner. En del är glänsande temperamentsfulla, andra är stadiga och tåliga. Andra åter är medfarna och märkta av det hårda livet i en storstad. För att inte förlora våra vänner, köper vi kedjor och vajrar och hänglås och flockar ihop cyklarna runt stadens staketstolpar. Ett annat sätt är att lackera om tvåhjulingen i förslagsvis skärt och grönt samt måla individuella prickar på stänkskärmarna.

Kanske vore det inte så dumt att bli tilldelad ett velocipednummERMärke.



*Låst och fastkedjad
"Världsmästarcykel"
på Östermalmstorg
hösten 1984. Foto
Henrik Hultgren,
SSM.*