Lunds universitet

Historiska institutionen

HIS K01

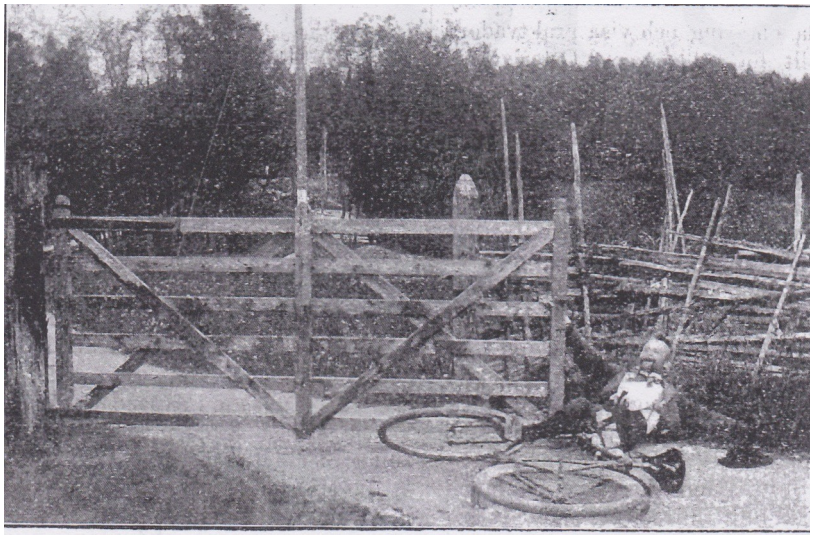
Seminarieledare: Eva Helen Ulvros

Handledare: Peter K. Andersson

Uppsatsseminarium: 14.15-16.00, 28/5-2014, Sal 3

Hjulryttare eller vältepettrar?

Cykelplanering och synen på cyklism i Malmö ca 1870-1907



Tobias Gustavsson

Innehåll

1. Inledning.....1

1.1. Syfte och frågeställningar.....1

1.2. Metod och källor.....2

1.3. Teoretiskt ramverk.....3

1.4. Tidigare forskning.....7

2. Historisk bakgrund.....10

3. Undersökning och analys.....15

3.1. Högt tempo i en långsam stad – cykelns tidiga fas.....15

3.2. Jagad av lagen eller att bli erkänd?.....19

3.3. Hotande förslag.....21

3.4. Cykelvägar.....24

3.5. ”Bland de klagomål” - tillbaka till Malmö.....26

3.6. Nytt förslag.....29

3.7. På lågtrafikerade gator.....31

3.8. En slutgiltig kompromiss.....32

3.9. Cykelbanornas betydelse.....34

3.10. Cyklisterna och vägarna.....37

3.11. Att säkerställa cykelbanans funktion.....39

3.12. Ny stadga – ny bekräftelse.....40

4. Avslutande diskussion.....45

4.1. Hjulryttare eller vältepettrar?.....45

5. Epilog.....49

6. Appendix.....51

7. Käll- och litteraturförteckning.....52

1. Inledning

Cykelns historia från dess begynnelse till våra dagar är en berättelse om uppgångar såväl som nedgångar. Det är en berättelse om en ihärdig tro på framtiden där mobiliteten den erbjöd ledde vägen i riktning mot moderniteten. Men det är också en berättelse om en förändrad syn på vad som är modernt, för när vägen mot moderniteten var avklarad fanns inte längre plats för cykeln. Istället eftersträvades högre hastigheter och effektivare transporter, mer lastutrymme och fler hästkrafter. Det cykeln en gång representerade togs allt mer över av bilen, själv blev den undangömd och bortglömd. Idag utspelas däremot något av en cykelrenässans med en ny förhoppning på cyklismens framtid. Även om skillnaderna mellan denna cykelvåg och 1800-talets sista decenniers cykelvåg är väsentliga finns likheterna där, i grund och botten handlar det om en tro på en bättre framtid. Idag ger den förhoppning på en grön, hållbar framtid utan bilismens trafikstockningar och föroreningar, då gav den förhoppning på en framtid med högre levnadsstandard, nya mötesplatser och en ökad tillgång till mobilitet och individualitet. Cykelns historia är därför också en berättelse om framtidstro och förhoppningar. Det kan vara lätt att glömma men cykelns närvaro har alltid diskuterats från alla möjliga håll och kanter med olika idéer och visioner om cykeltrafikens rätt till det begränsade utrymmet. I den här uppsatsen vill jag bidra till berättelsen om cykelns historia genom att undersöka hur olika aktörer såg på cyklisters rätt till det offentliga rummet under cykelns äldsta tid i det som en dag skulle bli Cykelstaden Malmö.

1.1. Syfte och frågeställningar

Det övergripande syftet med uppsatsen är att begripliggöra cykelplaneringen i Malmös fundament från cykelns begynnelse till och med 1900-talets första decennium. Det vill säga att utröna hur, men framförallt varför cykelplaneringen gestaltades som den gjorde. De aspekter jag främst söker ta fasta på är hur de olika planeringsaktörerna såg på cykeln som fordon och cyklismen överlag samt dess plats i stadstrafiken. I den bemärkelsen är en viktig aspekt att utröna ifall den kommunala cykelplaneringen grundades i en ambition att tillgodose cyklisters viljor och behov, eller om målsättningen snarare var att kontrollera och stävja cyklismen. Vidare är en aspekt av central betydelse att synliggöra och begripliggöra de konflikter som omgärdade planeringen såväl inom de kommunala myndigheterna som mellan olika planerings- och cykelinstitutioner.

Sammanfattat är mitt syfte att studera synen på cyklismen och cykelns roll i trafiken *genom* den planering de olika aktörerna företrädde. På en makronivå är målsättningen snarare att bidra med en ökad kunskap och förståelse om cykelns tidiga historia, som – vilket jag kommer visa på – inte är särskiljt utforskad i ett planeringsavseende samt att bidra till en breddad kunskap om svensk planeringshistoria. Min primära frågeställning åsyftar att inkludera dessa aspekter samt lämna rum för andra angreppsvinklar och perspektiv, den lyder som följande: hur såg diskussionen angående cykelplanering ut och vad säger det om synen på cyklismen och cykelns roll i stadstrafiken? Mina sekundära frågeställningar är: Vilka frågor var viktigast för de olika parterna och aktörerna? Vilka konflikter omgärdade diskussionen? Vilken inställning till stadstrafiken försökte de olika parterna implementera? Frågorna ses med fördel som *vägledande* för arbetets gång, det vill säga, de kommer inte att besvaras var för sig i varsitt stycke utan kommer att besvaras kontinuerligt genom hela uppsatsen.

1.2. Metod och källor

Låt mig inleda detta avsnitt med att klargöra att cykelplanering inte var någon stor fråga kring sekelskiftet 1900. Vissa problem som tampades kring det diskuterades av de kommunala myndigheter och ledde till beslut, ändock är det viktigt att lägga på minnet att frågan i sig inte var särskilt omfattande i förhållande till andra frågor på den tiden. Emellertid anser jag att detta inte behöver vara ett problem för historikern, snarare en fördel då ett mindre omfattande material öppnar möjligheten för en mer ”komplett” undersökning. Med detta bakom oss vill jag säga något om arbetets metod. Grunden för arbetet är att metoden i det stora hela är empirisk, det vill säga, det är källorna som i främsta rum kommer att vara vägledande för arbetets gång. Likväl kommer jag använda ett teoretiskt ramverk att kretsa empirin kring.

Min metod och källanvändning diskuteras med fördel tillsammans. Först och främst arbetar jag efter en inkluderande källprincip som Janken Myrdal kallar ”källpluralistisk metod”.[1] Det innebär att jag närmat mig mitt studieobjekt genom olika sorters källor. Däremot har det av arbetsekonomiska skäl varit nödvändigt med någon form av begränsning i källmaterialet, vilket dessvärre medföljt att jag bland annat inte sökt efter cykelplaneringsrelaterade artiklar och insändare i de skånska dags- och kvällstidningarna. De källor jag använt mig av kommer alla från två arkiv och en tidning. Det första arkivet är *Malmö Stadsarkiv* där mitt mål varit att

[1] Myrdal, Janken, ”Källpluralismen och dess inkluderande metodpaket”, *Historisk tidskrift* 127:3 (2007), s.495-504.

hitta samtliga dokument relaterade till ämnet, vilket jag med viss reservation vågar påstå att jag lyckats med. Det andra arkivet tillhör den före detta cykelklubben *Malmö Velociped klubb* (MVK)[2] där mitt mål varit att finna samtliga dokument och dylikt som belyser hur de förhöll sig till den kommunala cykelplaneringen samt vilka agendor med cykelplaneringen de själva företrädde. Båda arkiven innehåller olika typer av källor, som det kommer att framgå i analysen. Därutöver har jag använt mig av den då rikstäckande tidningen *Hjulsport* för att få ett bredare perspektiv på cykelplanering överlag såväl som cyklismens övergripande utveckling samt synen på de båda. *Hjulsport* var officiellt organ för *Svenska hjulförbundet* (där *Malmö velocipedklubb* var medlemmar), *Stockholms allmänna velocipedklubb, Landskronas- Göteborgs-* och *Tågarps velocipedklubbar* samt *Norrköpings-* och *Filipstads* ”*bicycleklubbar*”.[3] Den gavs ut från december 1891 till nyårsafton 1901 med delvis enveckas- och delvis tvåveckors intervaller. *För det andra*, vilket det föregående implicerar, tillämpar jag en så kallad triangulering. Det vill säga, olika källupphovsmän med olika relationer till studieobjektet kommer till tals och kompletterar varandra för att öka kunskapen och förståelsen om studieobjektet. *För det tredje* betraktas källorna med fördel som dels berättande och dels kvarlevor. De källor som styrker *att* något skett eller *att* något beslutats, faller under kategorin berättande. Häri innefattas främst protokollhandlingar över beslut som tagits eller förslag som lagts fram, men även annat som bekräftar *att* något skett. Under kategorin kvarlevor faller de övriga, i största utsträckning är de kvarlevor till olika aktörers inställning till cykelplanering. En och samma källa kan dock omfattas av de båda kategorierna.

1.3. Teoretiskt ramverk

I tidigare avsnitt har begreppet *planering* använts ofta, men jag har hittills inte givit begreppet och dess olika innebörder den uppmärksamhet som det förtjänar. Syftet med det här kapitlet är att ge *planering* en vidare innebörd och därutöver skapa ett teoretiskt ramverk som hjälper både mig och läsaren att bättre förstå planering som fenomen och därigenom uppsatsens studieobjekt. En inledande fråga för kapitlet kan formuleras som följande, vad är planering? Först och främst gäller det att förstå grunden i begreppets natur; planering innebär att någon planerar för något och är således motsatsen till okontrollerad utveckling. Därav implicerar begreppet *cykelplanering* att det finns en eller flera aktörer som har en eller flera intentioner

[2] Namnet skrevs ursprungligen särskrivet, fortsättningsvis skriver jag antingen ut namnet utan särskrivningen eller med förkortningen MVK.

[3] Det verkar dock ha skiftat något exakt vilka klubbar tidningen var officiellt organ för men detta är vad som framgår av tidningens framsida under 1890-talets mitt.

med cykeltrafikens utveckling. Utifrån det kan man dra slutsatsen att om det fanns en cykelplanering – fanns det en agenda.

Thomas Hall skriver att planering först användes i bemärkelsen att ”göra projekt för städers utbyggnad och reglering”, men att termen snart fick vidare innebörd och idag innefattar ”snart sagt alla aktiviteter som syftar till att påverka samhällsutvecklingen”.[4] Därför är det rimligt att anta att planering kring sekelskiftet 1900, det vill säga den studerade perioden, inte hade samma innebörd som idag. Det är viktigt att förstå att planering idag, och även i denna uppsats, inte enbart förstås som planering av det fysiska rummet, planering är också ett verktyg för att reglera hur det offentliga rummet får användas och därigenom kontrollera hur det de facto används. Här vill jag skilja på vad jag kallar *rumslig reglering* och det som vanligtvis kallas *fysisk planering*. Den förre innebär planering genom reglering av det offentliga rummet, alltså i ett juridiskt avseende, och den senare genom utformning av rummet. I min uppsats representeras den förre av de stadgor som reglerade exempelvis hur och var man fick cykla medan den senare innefattar bland annat cykelvägar och vägars kvalitet. Det bör dock påpekas att dessa två begrepp är nära förankrade och i historiska studier av trafikplanering är dessa nära på omöjliga att studera var för sig. Slutligen vill jag även understryka att intentionen av planering inte nödvändigtvis är den som slutligen realiseras, planering är ett begrepp riktat framåt i tiden men kan slutligen likaledes få så kallade icke-intentionella följder.

I *The Rule of Freedom* teoretiserar Patrick Joyce det han kallar *liberal governmentality* och dess roll i styret av städer under den moderna eran, ett styrskick han kallar *the rule of freedom*.[5] Enligt Nikolas Rose, som Joyce refererar till, innebär begreppet *governmentality* (som ursprungligen myntades av Michel Foucault) de tillvägagångssätt de som praktiserar styre omges av och inkluderar frågor som ”reasons, justifications, means and ends of rule, and the problems, goals or ambitions that should animate it”.[6] Sammanfattat innebär det en form av begränsning hur styre bör och kan praktiseras. En liberal *governmentalitet* innebär att styret praktiseras *genom* vad Joyce kallar *liberal freedom*, som alltså inte ska förstås som politisk liberalism. Det vill säga att styra *genom* frihet. Detta medför att en balans måste nås då liberalism – då det tillskrivs frihet som suffix – besitter konnotationen att individen bör

[4] Hall, Thomas, 1991. Planeringshistoriens historia. En inledande tillbakablick. Thomas Hall (red.). I *Perspektiv på planering – frågeställningar och frontlinjer inom planeringshistorisk forskning* (2:a upplagan), 13-30. Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet (HSFR), Stockholm, s.13.

[5] Joyce, Patrick. *The rule of freedom*: *liberalism and the modern city*. Verso, London, 2003.

[6] Joyce, s.3.

lämnas ifred att göra vad den vill hur den vill.[7] I och med detta ställs *the liberal rule* mot det liberala subjektet – som är det liberala styrets ”object of rule”[8] – den förres målsättning att upprätthålla makt och kontroll *genom* frihet mot den senares mål att få *utöva* frihet och inte *uppleva* sig styrd. Det här leder alltså till en paradox, för vad teorin innebär är att de styrandes frånvaro av tvång i sig innebär ett tvång; det vill säga att *styra* folk genom en upplevd frihet.[9] *The reign of freedom* utövades genom en uppsjö handlingar som Joyce beskriver mycket ingående i boken, vissa av dessa är relevanta för denna uppsats. Först och främst skriver han att ”liberalism was shy of too much governing” och att den konfronterades med olika ”realiteter”, i Joyce fall är realiteten staden medan de i mitt fall snarare är cyklister och gängse mentalitet om cyklisters rätt till stadens offentliga rum. Dessa realiteter, skriver han, besatt inbördes logiker och själv-regleringar som behövde respekteras för att de skulle kunna styra genom frihet.[10] Stämmer detta borde vi således kunna se att de kommunala planeringsaktörerna tog stor hänsyn till de som uppfattades som liberala subjekt, vilket därigenom leder till frågan: uppfattades cyklister som liberala subjekt? *För det andra* gällde det för det liberala styret att utforma staden så att de som levde i staden – de liberala subjekten – fritt kunde utöva sin frihet. Därför, skriver han, skulle gator förläggas i kontrollerade, raka och översiktbara linjer och därigenom erbjuda de liberala subjekten en zon med minsta möjliga uppmuntran till konflikter sinsemellan. Det gällde också att ta bort eller förflytta det som kunde upplevas som hinder för de liberala subjekten att utöva sin frihet; bland annat mörker, trafik, allmänna faror och dammiga vägar.[11] Frågan det här mynnar i är *vad* som uppfattades som hinder kretsat kring cykeltrafiken och *hur* de gick tillväga för att ta bort eller flytta på detta/dessa.

Den här teorin bidrar med ett ramverk för *vem* och *varför* man planerade. En befogad fråga är emellertid huruvida Malmö var en *liberal stad* runt sekelskiftet 1900. Först och främst bör det påpekas att teorin framförallt bildar ett ramverk för tolkning och analys, det vill säga; uppsatsen bygger inte till fullo på teorin. *För det andra* finns det tydliga tendenser på att svensk planering under perioden till stor del utgick från en liberal *governmentalitet*. 1874 års byggnadsstadga och 1868 års ordningsstadga är bra tecken på det. Byggnadsstadgan infördes på riksnivå och band samtliga svenska städer att utarbeta en inbördes stadsplan för staden. Stadgan bestod av olika riktlinjer för hur stadsplanen skulle utformas, i den 12 § angavs

7 Joyce, s.1.
8 Joycr, s.4.
9 Joyce, s.1.
10 Joyce, s. 4.
11 Joyce, s.11.

följande mål:

> Stadsplan bör så uppgöras, att han på en gång motsvarar rörelsens behov av utrymme och bekvämlighet, sundhetens fordran på ljus och frisk luft, önskligheten av största möjliga trygghet mot mer utbredda eldsolyckor samt skönhetssinnets anspråk på fritt utrymme.[12]

Även ordningsstadgan infördes på riksnivå med ett visst utrymme för städerna att själva utforma paragraferna. I den reglerades bland annat att det var stadsfullmäktige i var stads uppgift att bestämma ”hvilka torg, hamnar och dylika ställen i staden” som skulle ”vara till allmänna försäljningsplatser upplåtna”[13] och att försäljningsborden inte fick placeras så att ”den på stället framgående rörelsen hindras eller uppehålles”.[14] Det kan även nämnas att när den ”Särskilda ordningsstadgan för Malmö stad” infördes stod det i stadgans 6 § att ”[b]ollkastning eller annan lek, hvaraf skada kan uppkomma, må icke å gata eller kyrkogård ega rum”[15]. Vad vi kan se är alltså att byggnadsstadgan utformades på så vis att stadsplanerna skulle ta hänsyn folks olika viljor rörande ämnen som fri rörlighet, estetisk utformning, faror och brandsäkerhet. Ordningsstadgan, å andra sidan, skapade ett reglemente där konflikterna blir mer tydliga, till exempel barns leklust kontra äldres önskan om en lugn och bekväm gata samt att kontrollera handeln så att den inte störde i onödan Framförallt var ordningsstadgan just så, en ansträngning att väga en persons frihet mot en annan persons frihet och finna en symbios där så många som möjligt blev tillfredsställda. Hur det praktiserades i form av cyklister kontra övriga trafikanter kommer jag att återkomma till senare. Slutligen vill jag understryka att jag ser stadgorna som *tendenser* – inte bevis – på att en liberal *governmentalitet* fanns bland svenska planeringsaktörer och i svensk planeringsmentalitet.

Ett sista viktigt perspektiv jag vill presentera är mer generell för teknikhistoria men erbjuder ändå min uppsats en relevant teoretisk ansats. I avhandlingen *Den goda vägens vänner* skriver Pär Blomkvist att ”[f]föreställningen om teknisk utveckling/förändring som styrd av inneboende krafter bortom kontroll brukar kallas *teknologisk determinism*”.[16] Istället menar han att teknologisk utveckling måste ses utifrån ett perspektiv som poängterar den viktiga roll det samhälleliga spelar för teknikutveckling.[17] Hans studieobjekt, bilismens framväxt, brukar

[12] Hall, Thomas. Den svenska stadens planeringshistoria – ett försök till forskningsöverblick. I *Perspektiv på planering – frågeställningar och frontlinjer inom planeringshistorisk forskning* (2:a upplagan), Thomas Hall (red.), s.229.

[13] *Kongl. Maj:ts Ordnings-stadga för rikets städer af den 24 mars 1868 och helsovårds-stadga för riket af den 25 september 1874,* Normans förl., Stockholm, 1875, s 4.

[14] *Ordnings-stadga för rikets stader*, s.5.

[15] MSA, SF, A1A, 1874, protokoll nr 177, §6.

[16] Blomkvist, Pär. *Den goda vägens vänner: väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914-1959*, B. Östlings bokförlag. Symposion, Diss. Stockholm : Univ., 2001, Eslöv, 2001, s.36.

[17] Blomkvist, s.35.

ofta förklaras som ”en självklar följd av högre levnadsstandard, eller som naturligt ingående i industrialiseringen/moderniseringen”, vilket har lett till att den sällan problematiseras.[18] Det vill säga att bilen som teknisk konstruktion fått en så självklar roll i det moderna samhällen att det tenderar att osynliggöra de aktörer och strukturer som påverkat samhället i riktning mot bilsamhället. Till min uppsats leder det till insikten att cykelplaneringens fluktuationer och utveckling inte kan ses som en naturlig följd av ett tilltagande cykelbestånd, utan snarare måste ses utifrån en helhet där aktörernas grundläggande tolkning av cykeln som fordon är den styrande faktorn i planeringen. Däremot, bör det påpekas, kan förstås den tolkningen påverkas av cykelbeståndets mängd.

1.4. Tidigare forskning

Det generella mönstret för cykelhistoriens historiografi kan indelas i två skiljda perioder; tiden *innan* bilen och tiden därefter. Innan bilen var cykeln en symbol för modernitet inom diverse kontexter och har i historisk forskning fått stor uppmärksamhet på olika fält. Denna symbolik övertogs mer och mer av bilen och i historisk forskning skiftar fokus från cykel till bilen under 1900-talets två första decennier.[19] Historikern Martin Emanuel skriver att ”[c]ykelhistorien [] därför i hög utsträckning begränsats till 'tiden innan bilen'” och att ”[m]ellankrigstiden är en väldigt outforskad period” och slutligen att efterkrigstiden i det närmaste kan betraktas som ett ”oskrivet blad”.[20] Således är tiden för min undersökning, tiden *innan* bilen, den i högst grad utforskade i cykelns historiografi. Emellertid är cykel*planering* ett ämne som inte undersökts i synnerliga hög utsträckning under vare sig tiden innan eller efter bilen. Emanuel själv undersöker cykelplaneringen i Stockholm under perioden 1930 till 1980 i sin avhandling *Trafikslag på undantag*. I studien visar han hur efterkrigstidens transportrationella trafikplaneringen i Stockholm implementerade en bild av bilen som *transport* medan cykeln snarast blev ett fordon för rekreation eller transport *inom* förorter, vilket ledde till att cykeln fick en ringa plats i trafikplaneringen och därav en ringa plats på stadens gator. På snarlika grunder diskuterar Ruth Oldenziel och Adri de la Bruhèze i artikeln *Contested Spaces, Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900-1995* orsaker till byggandet av cykelbanor och hur dessa har förändrats över tid. De visar på hur motivet till att bygga cykelbanor förändras under 1920-talet till att kontrollera snarare än att förenkla för cyklister, och som ett led i att möjliggöra ett säkert bilsamhälle. På samma gång visar de att

[18] Blomkvist, s 23.
[19] Emanuel, Martin. *Trafikslag på undantag: cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*, Stockholmia, Diss. Stockholm : kungl. Tekniska högskolan, 2012, Stockholm, 2012, s.34-35.
[20] Emanuel, s.35.

cykelorganisationer på 1920-talet blev negativt inställda till byggande av cykelvägar då de ansågs exkludera cyklister och marginalisera dem till ett andra klassens trafikslag.[21] I en mer teoretisk ansats har Jennifer Bonham och Peter Cox undersökt hur trafikseparerade cykelvägar konstituerat snarare än utmanat rådande trafikhierarki och därigenom placerat cykeln *under* bilen.[22] För perioden *innan* bilen ser villkoren för forskning om cykelplanering annorlunda ut eftersom cykeln av uppenbara skäl inte kan undersökas i förhållande till bilen. De i särklass viktigaste studierna här är ovan nämnda artikel av Oldenziel och de la Bruhèze och Emanuels bakgrundskapitel. De förstnämnda författarna visar att cykelorganisationer generellt inte verkade för byggande av cykelvägar, men att de heller inte var emot det, utan att frågan de främst drev var om bättrad kvalitet på vägarna för alla.[23] Emanuels bakgrundskapitel kan ses som en sammanställning av den litteratur om cykel- och cykelplanering som finns i en svensk forskningskontext. Det bör dock påpekas att såväl Emanuels egen text (i egenskap av ett bakgrundskapitel) som de övriga svenska verken som existerar om cykelplanering snarare bör ses som deskriptiv litteratur än analyserande forskning. Överlag bör det även påpekas att även om en del har skrivits om cykelvägar och cykelreglementen kring sekelskiftet 1900 är det ingen, på vare sig svenska eller engelska så vitt jag kunnat finna, som undersökt cykelplaneringen som helhet med dess bakomliggande grunder. Den befintliga kunskapen om cykelplanering i Malmö under min undersökningsperiod är heller inte obefintlig. Att *Malmö Velocipedklubb* bidrog till att stoppa förslaget om inregistrering och numrering av cyklar både 1895 och 1906 är välkänt,[24] dessutom skriver Emanuel att det beslutades att anlägga en cykelväg som i stort sett bildade en ringväg runt Malmö år 1900,[25] vilka båda är händelser som kommer att få stor uppmärksamhet i arbetet.

Gert Ekströms cykelhistoriska verk, *Svenskarna och deras Velocipeder* samt den senare reviderade upplagan *Alla tiders cyklar,* presenterar rikt illustrerad och med ett populärt formulerat språk bland annat cykelns tekniska-, sociala- och designmässiga historia.[26] För mig har den fungerat som ett bra referensverk samt som kunskapskälla till cykelns övergripande

---

21 Oldenziel, Ruth & de la Bruhèze, Adri Albert, ”Contested spaces: Bicycle lanes in urban Europe, 1900-1995”, *Transfers* 1:2 (2001), s.34-35.

22 Bonham, Jennifer & Cox, Peter, ”The disruptive traveller? A Foucauldian analysis of cycleways”, *Road & Transport Research* 19:2 (2010).

23 Oldenziel; Bruhèze, s.34.

24 Se bl.a. Printzen, Erik. *Malmö Velociped-Klubb 1886-1906*, Malmö, Emil Janssos Boktryckeri, 1907 samt Emanuel, s. 361 not 23.

25 Emanuel, s.361 not 25.

26 Ekström, Gert, *Älskade cykel: [år 1800-200]*, Prisma, Stockholm, 2001; Ekström, Gert, *Svenskarna och deras velocipeder*, Winberg, Hudiksvall, 1984.

historia. Ett liknande, men betydligt större, verk står den amerikanska historiken David V. Herlihy för. I boken *Bicycle: the history* skriver han om cykelns historia från dess absoluta begynnelse till in på 1900-talet, dock med ett främsta fokus på dess tekniska bit.[27] Även denna har fungerat som ett bra referensverk.

Idéhistorikern Anders Ekström diskuterar cykeln som nytt offentligt kommunikationsmedel kring sekelskiftet 1900 i boken *Viljan att synas, viljan att ses*.[28] Fokus förläggs häri på kvinnliga cyklister och cykeln som modernitet. Ett genomgripande tema för boken är hur cykeln uppfattades i offentligheten och vilka frågor som omgärdade kvinnliga cyklister. En inte helt olik inriktning har etnolog Fredrik Nilsson i artikeln *Ett ypperligt fortskaffningsmedel i Herrens krig. Den cyklande Frälsningsarmén och det modernas besvärjelser*.[29] Han diskuterar cykeln som modernitet genom exemplet Frälsningsarmén och hur de förhöll sig till cykeln som ny teknologi. Som en kortfattad sammanfattning av de båda kan det nämnas att cykeln var en ifrågasatt och kritiserad teknologi men samtidigt mottogs som modernt, praktiskt och välkomnat. Anders Ekström skriver att cykeln utmanade den offentliga normen och genom kvinnors uppträdande på cykeln i offentligheten utmanades synen på kvinnors sätt att uppträda och röra sig. Däri innefattades frågor om ”kvinnors klädsel, sexualitet och politiska rättigheter, men också om de publika aspekterna av relationen mellan och inom könen”.[30] Samtidigt menar de båda att cykeln innebar en ny kommunikationskälla och inte bara omgavs av en nöjesaspekt utan även sågs som ett nytt praktiskt fordon. Nilsson exemplifierar det genom att visa på att Frälsningsarmén mottog cykeln trots dess konnotation med modernitet, vilket annars sågs som ”besvärjelser” för dem.

Philip Gordon Mackintosh och Glen Norcliff fokuserar i artikeln *Men, Women and the Bicycle: Gender and Geography of Cycling in the Late-Nineteenth Century* hur manlighet, kvinnlighet och cyklande sinsemellan konstituerats ur ett socialt såväl som geografiskt perspektiv. Bland annat menar de att cykelklubbars interna regler för cykling på offentliga gator var ett sätt för cyklister att visa på ordnat, maskulint uppförande, till skillnad från okontrollerad, snabb cykling – så kallad ”scorching”.[31] Artikeln ger flera intressanta

---

27 Herlihy, David V., *Bicycle: the history*, Yale University Press, New Haven, 2004.

28 Ekström, Anders. *Viljan att synas, viljan att ses: medieumgänge och publik kultur kring 1900,* Stockholmia, Stockholm, 2010.

29 Nilsson, Fredrik, ”Ett ypperligt fortskaffningsmedel i Herrens krig: den cyklande Frälsningsarmén och det modernas besvärjelser”, *Idrott, historia och samhälle* 2012 (2012), s.55-74.

30 Ekström, A, s.18.

31 Mackintosh, Gordon Phillip & Norcliffe, Glen. Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of cykling in the Late Nineteenth-Century. I *Cycling and society*, Rosen, Paul, Cox, Peter & Horton, David (red.). Ashgate, Aldershot, England. Bl.a. s.158.

perspektiv på cyklisters rumsliga användning såväl som dess utveckling. Michael Taylor och David Rubinstein skriver i varsin artikeln om cykelvågen under 1890-talet med olika inriktningar. Den förre författaren undersöker cyklisters politiska betydelse med fokus på 1896 års presidentval i USA. Genom detta åskådliggörs även vilka frågor som var viktiga för amerikanska cykelorganisationer; ”[g]ive us good roads and fair treatment and we will give you our votes and our influence”.[32] Det här verkar ha appellerat den republikanska presidentkandidaten Willian McKinley i och med att han gjorde stor poäng av att profilera sig som cyklist och cykelförespråkare i valrörelsen. Den senare av författarna diskuterar mer övergripande cyklismens ställning under 1890-talet i artikeln *Cycling in the 1890s*. Frågor som berörs kretsar bland annat kring cykelkonjunkturer, olika cykelkulturer (till exempel borgerliga- och socialistiska cykelklubbar, kvinnoorganisationer etc), synen på cyklismen samt cyklismen och genus i framförallt England.[33] Båda artiklarna ger en god insyn i cyklismens ställning och utveckling under 1890-talet. Slutligen har historikern Peter K. Andersson skrivit en del om cyklister i trafiken i det senviktorianska London i sin avhandling *Streetlife in Late-Victorian London: the Constable and the Crowd*.[34] Som titeln antyder undersöker han gatulivet som helhet men ett visst utrymme tillägnas cyklister. Däri diskuterar han bland annat synen på cyklismen och på dess roll i stadstrafiken, vilket har inspirerat till viktiga slutsatser i mitt arbete.

2. Historisk bakgrund

Innan vi kommer till undersökningens början vill jag säga något om cykelns mer övergripande historia. Syftet är att läsaren ska få en större kunskap om cykeln och därigenom lättare kunna navigera sig i arbetet. Vissa aspekter av bakgrundskaraktär kommer emellertid att presenteras i analysen istället för i detta avsnitt. En vanligt ställd fråga är, när uppfanns cykeln? På frågan finns dock inget fullständigt svar utan en uppsjö av föregångare kan, beroende på betraktarens definition av en cykel, kvalificeras som *urcykeln*. Vanligtvis tillskrivs rollen som cykelns uppfinnare tysken Karl von Drais.[35] ”Draisinaren” kom 1817 och bestod av två hjul och en ram med sadel men saknade pedaler såväl som kedja. ”We walk with a Velocipede”, kunde londonborna läsa i en okänd tidning under uppfinningens första år,

[32] Taylor, Michael, ”The Bicycle Boom and the Bicycle Bloc: Cycling and Politics in the 1890s”, *Indiana Magazine of History* 104:3 (2008), s.218.
[33] Rubinstein, David, ”Cycling in the 1890s”, *Victorian studies* 21:1 (1977), s.47-71.
[34] Andersson, Peter K., *Streetlife in late Victorian London: the constable and the crowd,* Department of History, Lund University, Diss. Lund : Lunds Universitet, 2012, Lund, 2012.
[35] Se bl.a. Herlihy, s.16 och Ekström, G, 1984, s.12.

vilket också var fallet; att cykla innebar att promenera med två hjul.[36] Det kan nämnas att den vanligtvis även kallades ”löphjuling”.[37] Även om varianter av den kunde skådas på Stockholms gator fick ”draisinaren” aldrig något genomslag i Sverige, utan var främst populär i bland annat Frankrike och England innan den på 1830-talet slutligen var helt bortglömd.[38] Olika uppfinningar följde men gemensamt har de att samtliga fort föll i glömska.[39] Den första cykeln med ”riktiga” pedaler producerades kontinuerligt från och med 1863 i Frankrike.[40] ”Boneshakern”, som den kallades, gav upphov till en velocipedfluga i Paris som sedan spreds till övriga Europa såväl som USA.[41] I Sverige intog uppfinningen en förnäm ställning hos societeten i främst Stockholm och den kunde skådas i framförallt parker och på stadens promenader.[42] 1869 ställdes de första svenskproducerade velocipederna ut på Berns salonger och samma år arrangerades stadens första cykeltävling, som inte var en cykeltävling i vanlig mening utan gick ut på att komma sist i mål.[43] Emellertid blev ”boneshakereran” inget varaktigt mode i Sverige, redan under 1870-talets första år blev cykeln mindre och mindre vanlig på Stockholms gator.[44] Efter 1869 års cykeltävling dröjde det till exempel ända till slutet av 1880-talet innan en ny arrangerades i Stockholm.[45] Enligt *Hjulsport* låg ”velocipedsporten så godt som fullkomligt nere i Sverige” mellan 1872 och 1877.[46] Under 1870-talet försågs velocipeden med ett större framhjul vilket tillät den att nå en högre utväxling och därigenom en högre hastighet. Således intog den så kallade höghjulingen (eller ”ordinary”) platsen som standardcykel i England under decenniet.[47] Höghjulingen blev en teknisk konstruktion främst anpassad och främst nyttjad av män, i synnerhet unga atletiska sådana. Angående framhjulets storlek kunde man höra att: ”the bigger the wheel – the higher rose a young man's self-esteem”, vilket tyder på att höghjulingen var mycket manligt betonad.[48] Den var inte bara främst utformad för män utan exkluderade genom sin tekniska konstruktion kvinnor i och med att deras klädkodex, långklänning, inte gick att kombinera med cykling på sådana. Förvisso fanns olika sorters kvinnliga cykeldräkter men huvudsakligen förblev höghjulingen maskulint förknippad som teknisk konstruktion.[49] I

[36] Herlihy, s 25.
[37] Se bl.a. Ekström, G, 1984, s.25.
[38] Se bl.a. Ekström, G, 1984, s.12-16 samt Emanuel, s.42.
[39] Se bl.a. Ekström, G, 1984, s.17.
[40] Ekström, G, 1984, s.18.
[41] Emanuel, s.42.
[42] Se bl.a. Ekström, G, 1984, s.42 och Emanuel, s.20.
[43] Se bl.a. ”Velocipedens införande i Sverige”, *Hjulsport*, Profnummer, December 1891.
[44] Se bl.a. Emanuel s.42.
[45] Emanuel, s.42.
[46] ”Hjulsportens utveckling i Sverge”, *Hjulsport*, 10/2 1892.
[47] Emanuel, s.42.
[48] Ekström, A, s.39.
[49] Se bl.a. Mackintosh; Norcliffe, s.156f samt Ekström, G, 1984, s.102-107.

Sverige kom nästa cykelboom under 1880-talet och även här var höghjulingen då det dominerande inslaget. Under decenniet grundades en mängd cykelklubbar, först ut var *Göteborgs Velociped Klubb* 1882, fyra år senare – 1886 – grundades *Malmö Velociped klubb*.[50] Klubbarnas primära aktiviteter var cykeltävlingar och utflykter. *Hjulsport* konstaterade 1892 att varje stad, ”huru liten den än är, hafva sin velocipedklubb” vid 1890-talets inledning.[51] I synnerhet fanns det emellertid gott om cykelklubbar i Skåne, i samma artikel som ovan skrev *Hjulport* följande:

> Man kan säga om den svenska hjulsporten, att dess vagga stått i Stockholm, men att den växt upp till hvad den är i – Skåne. Det vore önskvärdt att landets öfriga delar toge exempel af detta vårt sydligaste landskap, der hjulmännen oförtrutet arbeta på att få sporten framåt.[52]

Även cykeltillverkningen såg sin begynnelse under 1880-talet med bland annat Per From som 1883 grundade den första svenska cykelindustrin i Stockholm.[53] Han skulle sedermera bli en av de ledande inom svensk cykeltillverkning. Malmös första kommersiella cykeltillverkning inleddes 1895 av herrarna A. Ohlsson och O. Lindberg under namnet *Skånska velociped fabriken*.[54] Såväl internationellt som i en svensk kontext blev 1890-talet velocipedens stora decennium, vilket bland annat avspeglas i *Hjulsports* grundande 1891. Optimismen om cykelns framtid i tidningen går inte att överdriva, vilket belyses väl med ett citat ur en artikel om temat publicerad 1895:

> Och nu fråga vi: är det någon risk för att ett redskap, som af alla anses vara praktiskt, skulle upphöra att användas? Vi tro det icke. Det enda som skulle kunna hämma hjulsportens utveckling vore att något nytt och mera praktiskt samfärdsmedel framkomme, men ehuru vi ingalunda underskattar förmågan hos vår tids uppfinnare, så tro vi dock att det torde dröja åtskilliga generationer innan de framställt ett sådant, som kunde helt och hållet tillbakasätta hjulsporten. Vi tro nog, att det rastlösa arbete på framställandet af en praktiskt användbar flygmaskin i sinom tid skall lösas på ett tillfredsställande sätt och att den sålunda fulländade flygmaskinen skall i viss mån blifva en medtäflare till velocipeden, men vi anse dock att så många olägenheter skola komma att vara förbundna med en färd genom luften, att en dylik maskin aldrig kan komma att helt ersätta velocipeden.[55]

Åren kring 1890 ersattes höghjulingen alltmer av den så kallade ”säkerhetscykeln”, det vill säga en cykel med två lika stora hjul och kedjedrift, alltså liknande som de flesta cyklarna

[50] Se bl.a. Emanuel, s.43 och Printzen.
[51] ”Hjulsportens utveckling i Sverge”, *Hjulsport*, 26/3 1892.
[52] Ibid.
[53] Se bl.a. Arwill-Hörmander, Catharina, *Svensk cykelindustri 1867-1965 – En historisk longitudinell studie*, D-uppsats i historia, Sektionen för humaniora, Högskolan i Halmstad, 2009, s.25.
[54] Arwill-Hörmander, s. 30.
[55] ”Hjulsportens framtid”, *Hjulsport*, 10/1 1895.

idag ser ut. Den nya standardcykelns tekniska konstruktion tillät även kvinnor att i högre grad sälla sig till den cyklande skaran. De kvinnliga cyklisterna utmanade gängse normer om klädsel och uppträdande och kom att förknippas med emancipation och ”the new women”.[56] Reaktionerna blev både positiva och negativa. I *Hjulsport* tillägnades många artiklar frågan om kvinnliga cyklister, överlag förespråkades en moderat emancipation under förutsättningen att cyklande kvinnor utvecklade feminina och anständiga former av cykling.[57] Cykelboomen under 1890-talet eskalerade och nådde sin absoluta topp under decenniets mitt, Rubinstein skriver att cykling i England blev populärt bland både kvinnor och män 1894 och att det under 1895 blev, ”a passion”.[58] Trots prissänkningar följt av en kris i cykelindustrin under 1890-talets sista år var cykeln ända in på 1900-talet, det vill säga under hela min undersökningsperiod, en mycket dyr produkt främst nyttjad av medelklassen, förstås med vissa undantag.[59] *Hjulsport* skrev till exempel att cyklister var ett ”starkt, energiskt [och] folk af båda könen”, de som ansåg ”tid vara pengar” och de som ville ”fram i verlden och som icke heller [tillhörde] fattighjonens klass” eftersom ”velocipeder [ännu] äro ganska dyra”.[60]

Enligt Erik Prinzten, som skrev en historik över MVK i samband med deras tjugoårsjubileum 1906, kom den första velocipeden till Malmö under 1870-talet. Om den står det att det var en tung och svårhanterlig trämaskin, ”populärt kallad 'Vältepetter”.[61] Av texten att döma väcktes ett verkligt intresse för cykeln i staden under mitten av 1880-talet då medlemmar ur dåvarande *Gymnastikklubben Svea* beslöt att grunda den nya organisationen *Malmö Velociped Klubb*, vilket skedde 1886. Klubben överlevde därefter till 1911 då den upplöstes av de kvarvarande medlemmarna.[62] Däremellan utvecklades klubben först till en stor kapplöpningsarrangör under 1890-talet till allt mer av en organisation för cykelintresserade från 1890-talets sista år. Det huvudsakliga intresset blev mot slutet snarare, enligt Printzen, att verka för förbättrade förhållanden för ”velocipedåkare” i allmänhet genom bland annat uppsättande av vägvisare längs landsvägarna och att söka påverka beslutsfattare i rätt riktning.[63] Mellan 1907 och 1911 verkar klubben emellertid ha legat i dvala då ingen protokollföring eller annat material finns tillgängligt i klubbens arkiv.

---

56 Emanuel, s.45; Rubinstein, s.62.
57 Emanuel, s.45.
58 Rubinstein, s.49.
59 Se bl.a. Ekström, G, 1984, s.81.
60 ”En bundsförvandt”, *Hjulsport*, 4/8-1898.
61 Printzen.
62 MIM, MVK, A1:1, Protokollsbilagor, årsberättelser 1895-1901, protokoll 1/6-1911.
63 Printzen.

Slutligen bör något också sägas om Malmö stad vid undersökningsperioden. Syftet med detta är att läsaren ska få en uppfattning om vilken geografisk kontext uppsatsen utspelas i. Sedan Malmös grundande under medeltiden växte Malmö främst inom stadens vallar, det vill säga den delen av Malmö som idag utgör den gamla staden. I och med industrialiseringens sena ankomst till Malmö såväl som Sverige dröjde det ända till 1800-talets andra hälft innan stadens småskaliga karaktär verkligt utmanades. Från 1870-talet växte dock staden markant, både sett till yta och invånare. De områden längs stadens infartsvägar som traditionellt bestått av kåkhus växte därefter till regelrätta förstäder. 1880 hade Malmö ca 38.000 invånare, 1910 hade den siffran stigit till ca 83.000.[64] Uppsatsen behandlar alltså en period då Malmös invånarantal växte med över 100%. De dominerande kommunikationsmedlen i Malmö kring år 1900 var hästar, droskor, spårvagnar och – cyklar. Spårvagnen invigdes år 1887 och var hästdragen fram till 1907 då nätet elektrifierades. Den var, förutom cykeln, det enda alternativet för gemene man att transportera sig utan att promenera hela vägen.[65] Bilen var fortfarande 1910 ett uppseendeväckande inslag på Malmös gator, således utgjorde den inget transportalternativ under tiden uppsatsen behandlar, det var längre fram in på 1920-talet som den fick den statusen bland de rikare.[66] Slutligen kan det vara värt att notera att bilen inte sågs som ett hot av cyklister, snarare tvärtom. I *Hjulsport* ägnades bilen mer och mer uppmärksamhet mot 1890-talets slut, bland annat skrev de 1897 att en ”8 (*åtta)* meter” bred velocipedväg var på väg att byggas i Österrike mellan huvudstaden Wien och det ”aflägsna Baden”. Det anmärkningsvärda var att ”velocipedvägen”, som de skriver, endast skulle ”få begagnas af velocipeder och motorvagnar”.[67] Det vill säga att den konflikt som existerar mellan bilister och cyklister idag inte oproblematiskt kan översättas till trafikförhållandena kring sekelskiftet 1900.

[64] Bjurling, Oscar & Fridlizius, Gunnar (red.), *Malmö stads historia. D. 4, 1870-1914*, Malmö stad, Malmö 1985. s.142.
[65] Ingmarsson, Niklar, *Bilkultur i Malmö: hur en bilstad blir till*, Gidlund, Hedemora, 2004, s.23.
[66] Ingmarsson, s.24-25.
[67] ”Om velocipedvägar i utlandet”, *Hjulsport*, 10/6-1892.

3. Undersökning och analys

När blev cykeln en planeringsfråga i Malmö? Antagligen kan man förlägga detta datum till 1889 då det första reglementet för cyklister föreslogs, dessförinnan – under cykelns tidiga period – uppmärksammades cykeln ringa av de kommunala myndigheterna, medan MVK sökte få gehör för vissa önskemål. Under cykelns expansiva fas däremot, 1890-talet och framåt, visade både de kommunala aktörerna och MVK intresse för en ökad planering genom bland annat stadgor och cykelbanor. Uppsatsen är kronologiskt disponerad och följer denna utveckling.

3.1. Högt tempo i en långsam stad – cykelns tidiga fas

Martin Emanuel skriver att de första reglerna för cykling i Sverige kom i och med 1868 års ordningsstadga för rikets städer.[68] Vilken/vilka städer detta handlar om vet jag dessvärre icke, cykeln ingår heller inte i den tidigare nämnda *Kongl. Maj:ts Ordningsstadga för Rikets Städer.* I Stockholm kom de första reglerna för cykling 1885 och i Göteborg verkar de ha kommit 1888.[69] Malmö var således bitvis senare. Mentaliteten kring cykeln under denna period måste förstås utifrån att cykeln som fordon stack ut i offentligheten. De befintliga regelverken för körande ger tydliga indikationer på att detta var fallet. I den tredje paragrafen i *Kongl. Maj:ts Ordningsstadga för Rikets Städer* från 1868 står följande skrivet:

> Far man öfverdådigt fram, så att annan deraf skadas kan, å allmän gata eller torgplats [] likväl å gata, torg eller annan allmän plats kör eller rider ovarsamt, eller vid vändningar i gathörn eller vid färd mellan gård och gata kör eller rider annorlunda än med stor varsamhet [döms man till] böter från och med tjugo riksdaler.[70]

I formuleringen är det tydligt att ett lugnt tempo eftersträvades och värdesattes. Med tanke på de traditionella transportmedlens hastighet – häst och vagn, promenad samt hästdragen spårväg – vet vi också att det var ett lugnt tempo i trafiken som Malmö såväl som andra städer var vana vid. En fråga är således hur denna mentalitet mottog cykelns ankomst? Vidare, i den tionde paragrafen i den kungliga ordningsstadgan kan man läsa att:

---

68 Emanuel, s.46.

69 Emanuel, s.46 samt MIM, MVK, F:2, Stadgor, ”Poliskammarens i Göteborgs förslag till ändring i den af länstyrelsen den 21 Januari 1888 ufärdade stadga, angående trafiken å Göteborgs gator och allmänna platser.”.

70 *Ordnings-stadga för rikets städer*, s.6.

> Den som, inom stad eller dess område, i park eller plantering eller å annan plats, som för allmänheten är upplåten, olofligen kör eller rider, der icke allmän kör- eller ridväg är, eller å tid, då platsen är stängd, dit obehörigen banar sig inträde, vare förfallen till böter af två till och med tjugo riksdaler.[71]

Ifall dessa paragrafer även gällde cykling, vilket jag har skäl att tro, betyder det alltså att man inte fick cykla i parker eller ”å annan plats, som för allmänheten är upplåten” där kör- och ridväg saknades. Heller fick man inte färdas ”öfverdådigt fram”. Att man inte fick cykla i Kungsparken och på stadens promenader bekräftas i MVK:s protokoll. 1886 beslöt de att ”hos Drätselkammaren söka utverka tillåtelse att åka velociped i Kungsparken”, 1887 att ”inskicka en skrifvelse till polismyndigheten med anhållan om tillåtelse få åka velociped i promenaderna” och senare samma år beslöt de att ”till polismästaren inlemna en skrifvelse om att erhålla tillåtelse att om hösten och vintern få köra [e.g. cykla] i Kungsparken”.[72] Vad kan vi då utläsa ur protokollen? Först och främst är det rimligt att anta att MVK *inte* hade skickat in dessa skrivelser om det redan varit tillåtet att cykla i Kungsparken och på promenaderna. Då kungsparken var Malmös enda park vid detta tillfälle bekräftar förfrågningarna att cykling i både parker och promenader var helt förbjudet. *För det andra* finns det inget i drätselkammarens eller poliskammarens arkiv som talar för att cyklister erhöll tillåtelse att cykla på omnämnda platser efter MVK:s förfrågan, varför jag förmodar att förbudet gällde tills vidare. *För det tredje*, vilket är det viktigaste, ger det oss insikt i mentaliteten hos MVK:s aktörer och deras uppfattning om cykeltrafikens rätt i det offentliga rummet. Efter (det förmodade) avslaget att få cykla i Kungsparken 1886 skickade de, som skrivet, in en ny skrivelse 1887 att ”om hösten och vintern” få cykla i Kungsparken. Förändringen från att ”få” cykla till det senare att ”om hösten och vintern” få cykla i parken måste ses som ett pragmatiskt skifte för uppnå någon som helst ökad rätt till stadens offentliga rum.

Vid ett tillfälle nämns cykeln i de kommunala arkiven innan 1889. 1874 föreslog magistraten i Malmö en ändring av den särskilda ordningsstadgan för staden Malmö. Till stadgans första paragraf föreslogs följande:

> Å torg, gator och promenadplatser må klädesplagg, mattor, sängkläder eller dylikt icke uthängas eller utbredas

[71] *Ordnings-stadga för rikets städer*, s.9.
[72] MIM, MVK, A1:1, protokoll SS, 20/10-1886; MIM, MVK, A1:1, protokoll AS, 22/3-1887; MIM, MVK, A1:1, protokoll AS, 26/8-1887.

till torkning eller afdamning, eller eljest hushållssysslor utföras, ej eller s. k. velocipeder begagnas.[73]

Det vill säga ett förbud mot att cykla på ”torg, gator och promenadplatser”. Sedan tidigare vet vi att cykling var förbjudet i parker och promenader, således är det rimligt att anta att cykling hade förbjudits på samtliga platser i staden och dess område om förslaget godkänts. I Stadsfullmäktiges slutord om förslaget står det emellertid skrivet att ”slutmeningen 'ej eller s.k. velocipeder' borde utgå”.[74] Således avstyrdes förslaget och i den slutliga formuleringen ingick inget om velocipeder. Det bör påpekas att 1874 var oerhört tidigt i Malmös cykelhistoria. Som det framgår i bakgrundskapitlet kom de första cyklarna till Malmö, enligt Erik Printzen, under 1870-talet, vilket alltså innebär att Magistraten försökte förbjuda cykeln i Malmö då cyklar maximalt funnits i staden under fyra år (baserat på att Printzens skildring om cykelns historia är korrekt, även om den kommit tidigare kan den inte ha funnits mer än 5-6 år i och med att 1860-talets velocipedfluga inte inleddes förrän decenniets slut).

Hur bör dessa händelser tolkas i avseende på mentaliteten kring cyklismen och cykelplanering? Först och främst bör det påpekas att källäget, av det jag tagit del av, är bristfälligt innan 1889. För den intresserade finns det möjlighet att studera perioden närmare genom exempelvis polisrapporter och dagstidningar. *För det andra* måste händelserna förstås utifrån att cykeln var ett relativt nytt fordon som utmanade tidigare trafiknormer angående såväl hastighet som uppträdande. Andersson skriver att centrala betydelser till uppståndelsen kring cykeln var ”dess hastighet, som kunde vara avsevärd i jämförelse med andra fordon vid tidpunkten, avsaknaden av ljus och, inte minst, dess tystnad”.[75] Förslaget 1874 tyder framförallt på att det fanns ett starkt motstånd mot cyklister, och att somliga fann cykling så störande att det inte kunde accepteras. Betraktar vi cyklisterna som liberala subjekt verkar det som att de ännu inte hade nått den positionen att de kommunala planeringsaktörerna tog hänsyn till deras viljor – vilket gäller både 1874 och 1886-87 – eftersom det inte fanns en agenda att väga cyklisters frihet mot övriga trafikanters frihet. Cyklister betraktades helt enkelt som hot mot de övrigas frihet och behandlades därefter.

Två år innan Malmö stad föreslog sina första regler för cykling, det vill säga 1887, antog MVK ett körreglemente för klubbens medlemmar. Reglerna bestämde saker som att klubbens uniform skulle bäras vid utflykter, att klubbens förman skulle ”rida” först och vice förmannen

[73] MSA, SF, A1A, 1874, bihang (protokoll nr 177); ”Förslag till Särskild Ordningsstadga för staden Malmö.”, §1.
[74] MSA, SF, A1A, 1874, protokoll nr 177.
[75] (Min övers.). Andersson, s.157.

sist, hur gemensamma utflykter skulle struktureras och liknande. Därutöver behandlade ungefär hälften av paragraferna hur klubbens medlemmar skulle uppträda under cykling på offentliga gator. De paragraferna löd som följande:

- ”Håll af till venster vid möte med åkdon eller ryttare, föremål rörande i samma rigtning som velocipeden, passeras på höger sida, ledd häst passeras på förarens sida”,
- ”Gif signal på tillräkligt afstånd innan någon vägfarande uppfinnes, att den signalerade eger tid nog vika undan och besparas vid velocipedens passerande ofta förorsakad skrämsel”,
- ”Minska farten och gif signal vid hörnens passerande såvida Ni icke kan se framför eder på tillräckligt afstånd, huruvida vägen är klar eller icke”,
- ”Rid icke med uppdrifven hastighet förbi någon häst, och vid möte med sådan som är motvillig passera, bör afstigning göras, och maskinen döljas”,
- ”Fotgängare skola icke onödigtvis tillropas utan höfligt varnas”,
- ”Ridt i gångbanor är strängt förbjuden”, samt
- ”Under ridt efter mörkrets inbrott skall lykta användas och varningssignaler medelst klocka eller annat lämpligt lystningsmedel gifvas vid vägöfvergångar och på mycket trafikerade platser”[76]

Reglementet innebar alltså en allomfattande kodex hur cyklister skulle uppträda för att förorsaka så *lite* uppståndelse som möjligt. Som tidigare nämnt menar Mackintosh och Norcliffe att cykelklubbar antog likartade internregler för att visa på ordnat, maskulint uppförande till skillnad från så kallad ”scorching”, det vill säga okontrollerad och snabb cykling. Emellertid anser jag att de även kan förstås genom andra perspektiv. I *Hjulsport* publicerades de ”ridregler, som ligga till efterrättelse för de flesta af landets hjulryttare” 1893. Inledningsvis bör det nämnas att reglerna i artikeln är samma som MVK införde 1887, vilket innebär att Sveriges cykelklubbar alla i stort sett hade samma internregler. Till reglerna står det skrivet att ”[d]et vore i hög grad önskvärdt, att de hjulryttare som *icke* tillhöra någon klubb, likväl ville ställa dessa regler sig till efterrättelse, så mycket mer som myndigheterna, särskilt i städerna, skärpt bestämmelserna för hjulmännens rätt att färdas å gator och öppna platser” och att ”[a]llmänheten skulle omfatta hjulsporten och dess idkare med större sympatier, om alla hjulryttare ansåge som sin pligt att ställa sig de ofvan anförda bestämmelserna till efterrättelse”.[77] Reglerna kan därigenom tolkas som ett sätt för klubbarna att undvika oönskade regler från städerna och kommunerna. Detta blev sedermera fallet i Stockholm där det bland annat infördes tvång på inregistrering- och numrering av cyklar samt

[76] MIM, MVK, A1:1, protokoll AS, 26/8-1887.
[77] ”På förekommen anledning”, *Hjulsport*, 10/5-1893.

restriktioner om vilka vägar som fick brukas av cyklister.[78] Dessa två poänger – det vill säga, en strävan efter acceptans genom att visa på hövligt uppträdande samt att de ville undvika oönskade regler – anser jag väl förklara uppkomsten av internreglerna.

Sammanfattningsvis var cykeln inte en fråga som uppmärksammades av de kommunala myndigheterna innan 1889 med undantag för 1874. Någon direkt cykelplanering kan heller inte sägas ha existerat per definition, snarare handlade det om ett utbrett motstånd som nådde sin högsta höjd genom förbudsförsöket 1874. Enligt de redan befintliga stadgorna då cykeln blev allt populärare på 1880-talet går det att utröna att cykeln bröt mot trafikens norm genom ett högt tempo och en oberäknelig framfart till skillnad från traditionella fordon, vilket även andra forskare är ense om. MVK:s agerande under perioden tyder främst på en sak – de ville ha fler rättigheter. Emellertid var MVK, vilket vi kommer att se, överens med de kommunala planeringsaktörerna att det största hotet mot cykelns trafikhierarkiska framfart faktiskt var cyklister själva.

3.2. Jagad av lagen eller att bli erkänd?

”Enär af flera anledningar behofvet af en ny särskild ordningsstadga för staden Malmö gjort sig gällande”, skrev magistraten till stadsfullmäktige 1889, ”ha Magistraten, uppå framställning af herr polismästaren L. Adler [] antagit ett af honom utarbetadt förslag till sådan stadga”.[79] Vi får anta att en av anledningarna till behovet av en ny ordningsstadga var en ökad vilja att kontrollera cyklismen, stadgans tolfte paragraf gällde nämligen enbart velocipeder. När den nya ordningsstadgan i sin helhet infördes 1890 formulerades paragraf tolv som följande:

> Ingen får inom staden eller dess område färdas med velociped å annan allmän plats än sådan, som är upplåten för körtrafik eller som blifvit av magistraten efter vederbörandes hörande för ändamålet särskild anvisad; och åligger det den, som färdas med velociped, att vid möte med åkdon eller ryttare hålla åt venster, att såväl i gatuhörnen som annorstädes, der fara för sammanstötning kan uppstå, färdas sakta och i god tid gifva signal med ringklocka, att färdas varligt förbi hästar samt stiga af vid möte med häst, som visar sig orolig, eller då det eljest är af behofvet påkalladt för undvikande af olyckshändelse, samt att efter mörkets inbrott medföra tändt ljus i lykta, så anbragt, att skenet synes på afstånd.[80]

[78] Se bl.a. Stockholms Adresskalender 1895, [2902] – ”Velocipedåkning”.
[79] MSA, SF, A1A, 1889, bihang (protokoll nr 67); ”Till Herrar Stadsfullmäktige i Malmö”.
[80] För polismästarens och magistratens förslag, se MSA, SF, A1A, 1889, bihang (protokoll nr 67); ”Förslag till särskild ordningsstadga för staden Malmö”, §12; för stadsfullmäktiges antagande av förslaget, se MSA, SF, A1A, 1890, protokoll nr 4.

Det är tydligt att innebörden av stadgan i stort sett är densamma som i MVK:s interna reglemente, vilket möjligtvis förklarar deras tystnad angående densamme. En intressant iakttagelse är att MVK:s formuleringar stundom till och med gick ett steg längre än ordningsstadgan: då den senare fastslog att cyklisten ska ”stiga af vid möte med häst, som visar sig orolig” stipulerade MVK att cyklisten skulle stiga av och ”maskinen döljas”. På liknande vis står det i ordningsstadgan att cyklisten ”i god tid [skulle] gifva signal med ringklocka” medan MVK inte bara skrev att cyklisten på god tid skulle varna så att ”den signalerade eger tid nog vika undan och besparas vid velocipedens passerande ofta förorsakad skrämsel” utan även att ”[f]otgängare [] icke onödigtvis [bör] tillropas utan *höfligt* varnas” (min kursivering). Jag vill emellertid påpeka att inget talar för att MVK ville ha *mer* kommunala regler, och jag anser att internreglementets symbolik för cyklisterna inte kan likställas med betydelsen av de officiella ordningsföreskrifterna, i och med att internreglerna innefattade mer detaljer om ”hövligt” uppträdande. Sålunda verkar det som att velocipedreglementet infördes helt utan konflikt, vilket inte ter sig särskilt märkligt eftersom cykelförordningar var något som cykelklubbarna generellt var positiva till. En av många artiklar i *Hjulsport* angående cykelreglementen ger ett bra perspektiv på detta:

> Få torde numera de vara, som neka att erkänna velocipeden som ett af vår tids *samfärdsmedel;* och har saken endast bragts derhän, så är äfven hvarje hjulryttares rätt att färdas på alla för annan trafik upplåtna vägar och platser sjelfklar. Sedan detta fastslagits, återstår naturligtvis att fastställa vissa ordningsföreskrifter, *afsedda såväl för hjulryttarnes som den öfriga allmänhetens ömsesidiga skydd*”.[81]

Därigenom förstår vi att de såg cykelreglementen som en självklar del i cykelns utveckling till ett verkligt nyttofordon och erkännandet av cykeln som detsamma. Det bör också nämnas att *Hjulsport* i en annan artikel visade att de hade en del att önska om Stockholms cykelförordning samtidigt som de framförde ett önskemål om att ”böterna för öfverträdelse af förordningen höjes”.[82] Därmed ville de inte bara ha ett reglemente utan de ville även att de som bröt mot det skulle straffas hårdare än tidigare.

Sammantaget får vi en klar och tydlig bild att internreglerna såväl som den officiella cykelförordningen båda i främsta rum vände sig mot en sorts cyklist – den vildsinta, snabba och vårdslöse. Internreglementet kan ses som ett tecken på MVK:s angelägenhet att uppnå en offentlig acceptans, vilket också förklarar varför dem inte på något vis kommenterade den

[81] (Sista kurs. av mig), ”Hjulryttarnes rätt att färdas på gator och allmänna vägar”, *Hjulsport*, 25/4-1894.
[82] ”Den nya polisförordningen rörande velocipedtrafiken på Stockholms gator”, *Hjulsport*, 10/5-1894.

officiella cykelförordningen – den innebar ju i stort sett samma sak! Det vill säga, den var välkomnad. Det gav dem en chans att legitimera sin egen cykling samtidigt som de juridiskt såväl som socialt kunde distansera sig från den vårdslösa skaran cyklister, de som ägnade sig åt så kallad ”scorching”. Genom införandet av cykelförordningen kan vi också förstå att de kommunala planeringsaktörerna erkände cyklister som liberala subjekt med samma rättigheter och förpliktelser som andra trafikanter. Frågan som skulle komma att följa blev snarare i vilken grad de kunde inskränka i de ”bra” cyklisternas rättigheter för att komma åt de ”dåliga”, vilket blev en gräns på när cykelförordningen ur cyklisternas synvinkel gick från att vara bra och välkomnad till att vara dålig och ouppskattad.

3.3. Hotande förslag

Sveriges och övriga Europas cykelförordningar från 1800-talets sista decennier är fulla av exempel på att gränsen då förordningarna gick från att vara bra enligt cyklister till att vara dålig ofta passerades. I Malmö utmanades gränsen 1895 då poliskammaren föreslog en förändring av paragraf tolv i Malmö stads särskilda ordningsstadga. I stort sett handlade det främst om en omformulering av den tidigare paragrafen, emellertid tillades ett moment som innebar att:

> I staden eller å dess område bosatt person, som der färdas med velociped åligger dessutom att hafva velocipeden inregistrerad hos poliskammaren under visst nummer och att hafva detta nummer tydligt och varaktigt anbragt å velocipeden med minst sex centimeter höga siffror på en bakom sadeln fästad plåt och dels med minst tre centimeter höga siffror på sidoglas i lyktan; och får numret icke skylas under färd.[83]

Enligt förslaget skulle alltså alla som bodde i Malmö eller i dess område och färdades med cykel ha cykeln registrerad med ett särskilt nummer som skulle finnas tydligt uppsatt på cykeln enligt ovanstående instruktioner, det vill säga precis som registreringsnummer på bilar idag. Det hade tidigare införts i Stockholms år 1894 och i andra städer runtom Europa.[84] I det stora hela var numreringen oerhört impopulär bland landets cyklister, mängden artiklar och notiser i *Hjulsport* där redaktionen visar sitt förakt över tvånget skulle kunna utgöra material till en egen uppsats. Bland annat rapporterade de med sorg varje gång någon stad införde såväl som föreslår numrering. Så var fallet även med Malmö, 1895 står det att läsa att ”[h]julryttare [] börja nu äfven [i Malmö] hotas af polisförföljelser”, med åsyftan på

[83] MSF, 1895, bihang nr 19 (protokoll nr 60); ”Ordningsregler för velocipedåkning”.
[84] Se bl.a. Stockholms Adresskalender 1895, [2902] – ”Velocipedåkning”.

numreringen.[85] Enligt *Hjulsport* fanns det många faktorer som gjorde numreringen dålig och olämplig, i bland annat artikeln ”Numreringens olägenheter” står det om problemet att poliser memorerade cykelns nummer fel och således straffade fel cyklist i slutänden.[86] En annan konsekvens av numreringen, detta exempel från Stockholm, var att det innebar problem för cyklister på besök i staden då de var tvungna att kliva av cykeln vid stadsgränsen och vandra till närmsta polisstation och först där få en nummerskylt utskriven, vilket kunde vara en ganska lång sträcka,. I en notis i *Hjulsport* som uppmärksammade detta problem står det att ”landsortsryttare” är på besök i staden och att de på redaktionen ”nästan skäms för polismyndighet[en], då [de] ser de uppvärmda ryttarne komma ledande sina maskiner på gatorna, derför att de icke få rida utan nummer”.[87]

I samband med förslaget beslöt MVK att ”de kraftigaste åtgärderna skulle vidtagas för att om möjligt förhindra den i detta förslag proponerade registreringen och numreringen af velocipeder”.[88] Med viss inspiration från *Göteborgs Velocipedklubb* – som tidigare varit delaktiga i att stoppa ett förslag om numrering i Göteborg – skickade de en skrivelse till Malmö stadsfullmäktiges medlemmar med syftet att förmå dessa att rösta nej till numreringen. De argument som framfördes var först och främst att det inte fanns något behov av numrering samt att förslaget inte kunde ”antagas hafva den verkan, som dermed åsyftas”.[89] Det vill säga att den var både onödig och ineffektiv. Därutöver framfördes fyra aspekter av särskild ”olägenhet”:

> 1) den föreslagna bestämmelsen att numret borde anbringas å en bakom sadeln fästad plåt, hvilken icke finge under färden skylas, skulle omöjliggöra det för en velocipedåkande att under åkning använda öfverrock eller regnkappa;
> 2) införes numrering af velocipeder inom andra närgränsade samhällen inom landet (t. ex. Lund, Landskrona, Trelleborg, Helsingborg etc.), så kunde velocipedåkare tillhörande Malmö oskyldigt blifva utsatta för obehag, om person från något af dessa samhällen efter ankomst till Malmö bibehölle sitt i hemorten bestämda nummer;
> 3) att medgifva tillfälligt i staden vistande turister frihet från numrering skulle icke medföra afsedd fördel, enär, om polisbevakningen skulle noggrannt öfvervaka att förordningen efterlefdes, det blefve nödvändigt anhålla varje främling, som inom staden åkte utan nummer, för att öfvertygas om att han faktiskt vore främling;
> 4) då numera ett ej obetydligt antal damer börjat idka hjulsport, skulle det otvifvelaktigt för dem blifva

[85] ”Malmö”, *Hjulsport*, 26/3-1895.
[86] ”Numreringens olägenheter”, *Hjulsport*, 10/6-1895.
[87] ”Flere landsortsryttare”, *Hjulsport*, 10/6-1896.
[88] MIM, MVK, A1:1, protokoll, 13/3-1895.
[89] MIM, MVK, F:2, Trycksaker 1886-1906; ”Till Herrar medlemmar af Malmö Stadsfullmäktige!”.

ganska oangenämt att nödgas inregistreras och numreras hos polismyndigheten.[90]

De innefattade alltså problemet rörande cyklister från andra städer som skulle sakna ett nummer, ett förutspått problem angående klädsel samt det något anmärkningsvärda angående genus, som jag snart ska visa var ett ack så betydelsefullt argument. Sammantaget utmynnade ovanstående argument i att förslaget både var onödigt och olämpligt för att upprätthålla ordning och kontroll bland stadens cyklar, vilka – poängterade dem - ”åkdon numera äro att betrakta såsom **nödvändiga** fortskaffningsmedel”.[91] Det tyngsta skälet till numreringens olämplighet var således nyttoaspekten; att förslaget skulle utgöra hot mot cykeln som nyttofordon.

När förslaget togs upp i stadsfullmäktige var ledamöterna till största del överens om att den nya cykelförordningen skulle antas i sin helhet förutom just moment tre, den som innefattade inregistrering och numrering av velocipeder. Sydsvenskan sammanfattade ledamöternas resonemang med att de betraktade saken ur humanitetssynpunkt, det vill – framförallt – säga, cykelns nyttoaspekt övervägde numreringens eventuella fördelar.[92] Ledamoten Herr Möller anförde till exempel att läkare ansåg att velocipedåkning både var nyttigt och hälsosamt samt att cykeln blivit ”allt allmännare”.[93] De ansåg också att det skulle innebära att cyklister från omkringliggande städer utan nummer på cykeln skulle bli trakasserade av Malmös polis i onödan då de skulle blivit tvungna att kontrollera att personen i fråga inte var bosatt i Malmö.[94] Ett annat argument var att Malmös geografiska läge nära kontinenten gjorde förslaget olämpligt eftersom staden vore ”så berördt af den stora kontinentaltrafiken”.[95] Det enskilt mest anförda argumentet var emellertid, i likhet med MVK:s argument, att det vore genant och oangenämt för kvinnor att inregistreras hos polisen. Till exempel sa ledamoten herr Annerstedt att: ”[f]ör damerna – och vi ha ju många velocipedåkande sådana – skulle det i hög grad blifva genant att på så sätt stå inregistrerade hos polisen”.[96] Ovanstående ledamot herr Möller menade att de inte kunde anta en förordning, ”som skulle medföra att våra fruar och döttrar måste 'inregistreras hos polisen'”. Han ansåg vidare att om numreringen skulle införas borde det göras ett undantag för damer så att de undgick att inregistreras.[97] Trots den överlag negativa inställningen till numreringen fanns vissa positiva röster. Ledamoten Ola

[90] MIM, MVK, F:2, Trycksaker 1886-1906; ”Till Herrar medlemmar af Malmö Stadsfullmäktige!”.
[91] Ibid.
[92] MIM, MVK, F:2, Tidningsurklipp 1895-1906, Sydsvenskan 20/4-1895, ”Stadsfullmäktiges förhandlingar”.
[93] MIM, MVK, F:2, Tidningsurklipp 1895-1906, Skånska Aftonbladet 20/4-1895.
[94] Ibid.
[95] Ibid.
[96] Ibid.
[97] Ibid.

Andersson menade till exempel att förslaget vore välbehövligt främst på grund av unga cyklisters vilda framfart som han ansåg i hög grad störde ordningen.[98] Utfallet av förhandlingen blev att förslaget antogs i sin helhet förutom just förslaget om numreringen. Som synes var ledamöternas argument i stort sett desamma som MVK:s, vilket stärker min tidigare tes att de kommunala myndigheterna och MVK i stort sett hade liknande syn på cyklism: cykeln uppfattades som ett nyttofordon under restriktionen att man som cyklist förhöll sig till offentlighetens normativa rytm och inte skenade iväg i alltför hög fart eller cyklade över gångbanor för att så snabbt som möjligt ta sig fram. Numreringen ansågs däremot inte av någon av parterna – med undantag för polismyndigheten, magistraten och vissa fullmäktigeledamöter – vara rätt åtgärd för att kontrollera den vårdslösa skaran cyklister, eftersom det skulle drabba även de ”bra” cyklisterna. Detta tyder på att de skötsamma cyklisterna, betraktade som liberala subjekt, hade uppnått en status som gjorde att ledamöterna av stadsfullmäktiges *governmentalitet* inte förmådde att utsätta dem för – vad de ansåg vara – onödiga tvång som hotade deras frihet. Slutligen finns det två aspekter som är av synnerlig vikt. Det första är genusaspekten, eller snarare styrkan i argumentet om olämpligheten att inregistrera kvinnor, för som vi har sett rådde det i princip konsensus om att detta var oerhört olämpligt. Detta måste förstås utifrån dåtidens syn på kvinnlighet, dess integritet samt kvinnors plats i offentligheten. Som Anders Ekström visar var kvinnliga cyklister en del av dåtidens emancipationsrörelse, som både hade positiva och negativa konnotationer.[99] Kan det eventuellt ha uppfattats som genant för kvinnor att bli registrerade som ”medlemmar” av denna rörelse? Den intresserade har alla möjligheter att undersöka saken vidare. Det andra är åldersaspekten, Ola Andersson var inte ensam om att påpeka att det främst var unga cyklister som ägnade sig åt vårdslös cykling. Detta fick han medhåll för från såväl av andra ledamöter som av *Hjulsport*, som ofta skuldbelagde den ”hjulande ungdomen” då olyckor inträffade.[100] Enligt mig kan detta förstås som en syn på ungdomskulturen som en subkultur, och från de ”vuxna” cyklisternas sida som ett sätt att distansera sig från denna subkultur.

3.4. Cykelvägar

Som tidigare nämnt under rubriken tidigare forskning skriver Ruth Oldenziel och Adri Albert de la Bruhèze att cykelklubbar innan 1920 varken uppmuntrade till att separera cykeltrafik

[98] MIM, MVK, F:2, Tidningsurklipp 1895-1906, Skånska Aftonbladet 20/4-1895.
[99] Ekström, A, s. 54-63.
[100] Se bl.a. ”Hvad har inträffat”, *Hjulsport*, 25/4-1894 samt Sakta i backarne, *Hjulsport*, 25/4-1896.

från hästtrafik, gående eller bilar och heller inte uppmuntrade till byggande av specifika cykelvägar utan enbart uppmuntrade till bättre vägförhållanden överlag. Cykelklubbar som *British Cyclist Touring Club*, *Touring Club de France*, holländska *ANWB*, *Touring club Italiano* och *Dansk Cyklist Forbund* menar de pionjerade i att initiera bättre vägförhållanden och att lobba för statlig vägpolitik.[101] Martin Emanuel skriver angående Köpenhamn att det under 1800-talets sista år ägde rum ”en kamp” mellan ryttare och cyklister om rätten till stadens ridbanor, som kantade många större gator och vägar. 1897 bildades *Cykelstiforeningen* (det vill säga *Cykelbaneföreningen*) för att föra cyklisters talan i saken, 1905 bytte föreningen namn till *Dansk Cyclist Forbund* (DCF; se ovan). Inledningsvis arbetade föreningen ”intensivt för en anpassning av ridbanorna till cyklisternas krav och för cykelfält försedda med jämnare beläggningar vid körbanans kant”, emellertid övergick de snart till att ”propagera för särskilda cykelbanor, avskilda från körbana och trottoar”.[102] På så vis kan vi se att åsikterna inte alltid går ihop, DCF lobbade enligt Emanuel för specifika cykelvägar och inte enbart för bättre vägförhållanden överlag, som Oldenzeil och Bruhèze menar. Det innebär dock inte att de senare forskarna automatiskt har fel, utan enbart att de ser på saken på olika sett. Dessutom bör det tilläggas att deras arbete ägnar perioden kring sekelskiftet 1900 väldigt lite utrymme i förhållande till senare perioder vilket kan medföra grova generaliseringar.

Förra stycket ger en intressant ingång till cykelvägbyggandet i Malmö: hur ställde sig MVK till cykelvägar kontra vägförhållandenas förbättringar? Varför byggdes cykelvägarna och vad var syftet med dem? Vägarnas placering och utformning säger mycket om dess syfte, till exempel visar Oldenzeil och Bruhèze att cykelorganisationer från och med 1920-talet var emot cykelvägar därför att de användes som medel för att få undan cyklister och istället skapa plats för bilar.[103] Jennifer Bonham och Peter Cox menar som tidigare nämnt att cykelvägar till stor del har – och än idag - konstituerar/t rådande trafikhierarki där cykeln ses som bilistens problem och bilisten som norm.[104] Enligt dem finns det en tendens att objektifiera resor till ”transport”, vilket i sin tur konstituerar resandet till en biprodukt av sitt mål – att ta sig från punkt A till B. Det implicerar att färden ska vara så ekonomisk och effektiv som möjligt, vilket skapat avtryck att reglering av offentliga rum i världens städer omgärdats av en transportrationalitet som prioriterat de som varit mest rationella – det vill säga bilen.[105] I

[101] Oldenzeil; Bruhèze, s.34.
[102] Emanuel, s.48.
[103] Oldenzeil; Bruhèze, s.35.
[104] Bonham; Cox, s.46.
[105] Bonham; Cox, s.45-46.

Malmö runt sekelskiftet 1900 fanns dock inga bilar (i alla fall inte många) och heller ingen transportrationalitet, som jag visat bidrog tvärtom cykelns snabba hastighet till att cykeln blev ett hot mot trafikens norm. Deras teoretiska ansats erbjuder ändå ett intressant perspektiv i att problematisera cykelvägars betydelse.

3.5. ”Bland de klagomål” - tillbaka till Malmö

Efter införandet av den nya velocipedförordningen 1895 var det tyst kring cykelfrågan bland de kommunala planeringsaktörerna till och med 1899. Det året föreslog polismästare L. Adler för drätselkammaren att en velocipedväg kring ”Staden inom kanalerna” skulle byggas.[106] Detta var så vitt jag vet första gången cykelvägar kom upp till diskussion i Malmös ledning. Tillsammans med förslaget överlämnades en skrivelse där polismästaren mer övergripande förklarade varför han ansåg att en cykelväg borde anläggas.[107] Dokumentet kan sammanfattas i Joyce teori om den liberala stadens anda som ett försök till att ge samtliga trafikanter maximal frihet utan att för den sakens skull mana till konflikt sinsemellan. Polismästaren var skeptisk till det faktum att enbart ”[n]ågra enkla bestämmelser för velocipedåkning inför[ts]”, vilket var 1890, och att de ”sedan dess ej väsentligen ändrats”[108]. Försöket till införing av inregistrering och numrering 1895 sammanfattade han som ett försök att ”utöfva någon kontroll öfver färdseln med velociped”. Då stadsfullmäktiges bifall i fråga om numreringen ej lyckades uppnås skriver han att ”[d]et synes mig derför som skäl förefinnas till att i stället leda eller söka afleda denna trafik i den mån sådant kan ske”.[109] Idén att separera trafikslagen var därigenom, för polismästaren, ett nytt steg i ambitionen att utöka mer kontroll över cyklismen. Frågan är ifall intentionen med detta var att hjälpa eller stävja cyklismen. Enligt hans egen utsago skulle cykelvägen vara till stor hjälp för cyklisterna: ”Det kan antagas att icke blott de som åka uteslutande för nöjes skull, skola begagna sig af en sådan väg, utan äfven öfriga skola i de flesta fall finna det förmånligast att anlita en sådan väg, äfven om den i en del fall blir något längre än den direkta”.[110] Emellertid föreslogs inte cykelvägarna enbart för cyklisternas skull, vilket skrivelsens inledning tyder på:

> Bland de klagomål, som i allehanda ämnen framföras till polismyndigheten, är det i synnerhet de, som angå vårdslös framfart af körande och velocipedryttare, hvilka, såsom alltför ofta befogade icke kunna lemnas af polismyndigheten utan beaktande. Kändt är att böjelsen för att köra fort är synnerligen allmän här i orten, och jag tror nästan att flertalet bland dem som åka velociped ha samma tendenser. Säkert är

[106] MSA, Dk:s 2:a avd, 1899, bihang (protokoll nr 65); ”Till drätselkammaren i Malmö”.
[107] Ibid.
[108] MSA, Dk:s 2:a avd, 1899, bihang (protokoll nr 65); ”Till drätselkammaren i Malmö”.
[109] Ibid.
[110] Ibid.

> emellertid att velocipedryttarnes antal här som annorstädes vuxit oerhördt och att velocipedåkningen redan har en mycket stor betydelse för öfriga trafiken å våra gator.[111]

Senare i brevet skriver han att ”[e]n sådan [väg]delning kan ej vara annat än till förmån för de öfriga trafikerande, körande, ridande och gående, hvilka ju i regel oroas af de snabblöpande velocipederna”[112]. Cykelvägarna skulle alltså enligt polismästaren byggas för allas trevnads skull. Som vi vet är böjelsen hos politiker och dylikt att prata gott stor, men det konkreta efterspelet mer osäkert. Därför är det viktigt att noggrant granska det faktiska förslaget. I analysen av förslaget och cykelvägar i allmänhet är fyra punkter av extra vikt, de är cykelvägens bredd, sträckning, underlag och eventuella hinder. Sträckningen är viktig därför att en dåligt dragen cykelväg tvingar cyklister till att antingen ta omvägar eller att cykla bland övriga trafikanter, vilket fråntar syftet med att bygga cykelvägar. Innan asfalten blev allmän på våra gator var underlaget en stor tvistefråga oavsett vägens funktion; skulle den vara bekväm men dammig, obekväm och billig eller bekväm men dyr? Om en cykelväg omgärdas av hinder blir den allt från svår till omöjlig att cykla på. Hindren kan bland annat vara promenerande människor ovetandes om cykelvägens existens eller oklippta grenar från omkringliggande träd som blockerar hela eller delar av cykelvägen. Breddens betydelse för cykelvägen går inte att överdriva, en smal och krokigt dragen cykelväg kan stjälpa snarare än hjälpa vilken cyklist som helst. Frågan blir därigenom hur polismästarens förslag förhöll sig till dessa kategorier.

Enligt förslaget skulle cykelvägen utgöra en ringled kring den gamla staden inom kanalerna.[113] Angående detta bör det nämnas att den antagligen hade skapat omvägar för cyklister ifall de valt att bruka den, i och med att den faktiskt skulle gå runt och inte rakt igenom staden. Detta visar polismästaren emellertid att han var medveten om. Enligt honom skulle en separat väg för cyklister innebära så pass stora fördelar för cyklisterna själva att det skulle väga upp för en något längre sträcka. Underlaget verkar uteslutande ha föreslagits utgöras av tuktad sten, i varje fall föreslogs de delar som tidigare bestått av fältsten att utbytas mot tuktad. Han skriver bland annat att ”på Torggatan och Fisktorget vore det önskvärdt att en omkring 60 cmter [sic] bred väg med tuktad sten inlades istället för fältsten”.[114] Tuktad sten

---

[111] MSA, Dk:s 2:a avd, 1899, bihang (protokoll nr 65); ”Till drätselkammaren i Malmö”.

[112] Ibid.

[113] Vägens föreslagna sträckning var från Östra Promenaden via Södra Promenaden till och med Torggatan, därefter norrut till Stora Nygatan där den skulle ta västerut till och med Slottsgatan, därifrån norrut till och med Norra Vallgatan. Därefter föreslogs den löpa längs Norra Vallgatan tills den svängde ned tillbaka till Östra Promenaden. Tyvärr verkar kartan över den föreslagna sträckning ej finnas kvar. D2:a avd., Bihang (protokoll nr 65), 1899; ”Beskrifning”.

[114] MSA, Dk:s 2:a avd, 1899, bihang (protokoll nr 65); ”Beskrifning”.

var det underlag som, förutom den mycket dyra asfalten som vid denna tid inte användes i Malmö, ansågs bäst lämpad för trafik. I alla fall ansåg drätselkammaren att det vore ”synnerligen önskvärdt att nyanläggningen [] å en del gator [till tuktad sten] blifva raskare utförd”.[115] Därigenom verkar det föreslagna materialet till underlag ha varit det bästa som var ekonomiskt realistiskt. För att öka tillgängligheten till vägen föreslogs att trottoarkanten på vissa platser skulle avrundas eller borttagas, samt att ”anvisning om velocipedvägens sträckning på lämpliga ställen utmed vägen anbringas”.[116] Detta tyder på att det faktiskt fanns en verklig ambition från polismyndighetens sida att göra cykelbanan bruklig för cyklister. Emellertid är det mest spektakulära med förslaget dess bredd. Polismästaren skrev att ”[d]et kan anmärkas att den föreslagna velocipedvägen kommer på ett par ställen att blifva ganska smal, nemligen å St: Nygatan endast 0,71 meter och å Norra Wallgatan ej mer än 0,63 meter”.[117] För att vara en cykelväg i allmänhet och en dubbelriktad sådan i synnerhet är 63 cm extremt smalt, så pass smalt att möten inte skulle varit möjligt. Frågan är till vilken grad en väg med den bredden kan vara cyklister till gagn. Hur bred ”bör” då en väg vara? I Trafikverkets riktlinjer från 2010 för cykelplanering står det att utrymmes*behovet* för en cyklist är 75 cm i bredd, vilket alltså indikerar utrymmet en cyklist *behöver* för att överhuvudtaget kunna cykla.[118] Enligt riktlinjen ska vissa andra faktorer dock tillgodoses och minimimåttet för en enkelriktad cykelbana bör enligt den vara 1,6 meter och 2,25 meter för en dubbelriktad.[119] Det bör dock påpekas att trehjulingar – som på vissa orter var väldigt vanliga kring 1900 – enligt riktlinjen kräver en minsta bredd på upp till 1 meter, vilket innebär att sådana antagligen överhuvudtaget inte hade fått plats på den av polismästaren föreslagna cykelbanan vid dess smalaste partier.[120] Siffrorna är emellertid som sagt bara riktlinjer, i Malmös cykelprogram från 2012 står det till exempel att en dubbelriktad cykelväg i staden normalt är 2,5 meter eller bredare om den är vältrafikerad.[121] Att cykelvägarnas bredd kunde vara annorlunda kring sekelskiftet 1900 ska inte tas för något konstigt, måtten lämpar sig enbart att jämföra med.

Sammantaget kan vi konkludera att polismästaren hade en ambition att göra det lättare för cyklister att använda sig av cykelbanan genom att satsa på ett bra underlag och en bra

[115] MSF, 1898, bihang nr 30 (protokoll nr 62); ”Om gators omläggning med tuktad sten”.
[116] MSA, Dk:s 2:a avd, 1899, bihang (protokoll nr 65); ”Beskrifning”.
[117] Ibid.
[118] *GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm, 2010, s.25.
[119] *GCM-handbok*, s.70.
[120] *GCM-handbok*, s.25.
[121] *Cykelprogram för Malmö Stad 2012-2019*, Gatukontoret, s.24.

tillgänglighet, emellertid var han inte beredd att gå lika långt för att bidra till banans egentliga funktion genom att reservera särskilt mycket utrymme. 63 cm är som skrivet väldigt smalt och det är tveksamt om en sådan cykelbana överhuvudtaget kunde ha varit cyklister till gagn. Dessvärre uttalade inte MVK sig angående cykelbanans bredd vilket gör att vi inte vet hur de förhöll sig till den.

3.6. Nytt förslag

Polismyndighetens förslag fick inte stå oemotsagd. På uppdrag av drätselkammaren ombads överingenjör H. Holmberg att granska förslaget, vilket han sedermera presenterade i en skrivelse till berörda myndighet.[122] En separering av trafikslagen såg han överlag som något positivt då ”det allt mer tilltagande användandet af bicycle såsom fortskaffningsmedel [bidrog till att] såväl gång- som körtrafiken ofta äro deraf mycket besvärade”. Det vill säga att Holmberg inte heller ansåg att cykelbanan enbart var till cyklisternas gagn utan till samtliga trafikanters. Vidare poängterade han vikten att utforma vägarna så att det ”blifva mycket tillfredsställande och uppfylla sitt ändamål”, vilket han menade var en svår uppgift på Malmös smala och trånga gator. Föga oanat var också hans största kritik mot polismästarens förslag att den var för smal:

> Den af Herr Polismästaren föreslagna ringlinien lider nemligen af det fel att den i en mängd ställen är alltför smal för att tvenne cyklar skola kunna mötas utan att antingen köra in på den bredvidliggande gångbanan eller begifva sig öfver rännstenen ut på den bredvidliggande, ofta med kullersten försedda körbanan.

För en cykelbana att bli bruklig ansåg han att två cyklister skulle kunna mötas och för detta krävdes en bredd av minst 1,5 meter. Sitt reviderade förslag av cykelvägen lät han en cyklist prova och poängterade att även fast det ”ej kan anses i alla tillfredsställande, torde det dock vara detta i möjligaste mån”. Till saken hör att överingenjör Holmberg ansåg att det bästa sättet att ”ordna cycleåkningen” var att förse cyklarna med nummer – det vill säga, precis som förslaget från 1895 – samt att ”förbjuda de åkande på stadens gator att åka fortare än en man kan gå”. Hans förslag innebar ingen förändring i sträckningen, men vägen breddades till att minst vara 1,5 meter och att inte upphöra en endaste meter, vilket var fallet på en plats i polismästarens förslag. För att skapa plats för en bredare cykelbana föreslogs både att banan gavs plats av befintliga gång- och körbanor, den förre oftare än den senare. Dessutom ansåg

[122] MSA, SD, 1899, bihang (protokoll nr 207); ”Från Öfverinjengören i Malmö – Till Drätselkammaren. Malmö”.

han att de befintliga vägar som bestod av välpackat grus inte borde läggas om till tuktad sten, utan även som cykelbana bestå av grus. Således var han mindre angelägen att underlaget enbart skulle bestå av det bästa alternativet, det vill säga tuktad sten, men han var beredd att gå längre för att ge mer utrymme till cykelbanorna än polismästaren varit Emellertid hade de samma syfte med cykelbanan: den skulle vara till samtliga trafikanters gagn, för Holmberg var det dock viktigare än för Adler att den de facto också var till gagn för cyklister.

Parallellt med förslaget till ringleden gavs överingenjören i uppdrag att föreslå en ombyggnad av ridbanan på Regementsgatan mot Fridhemsområdet till en velocipedbana.[123] Därutöver föreslogs också att bygga en cykelbana längs Ribersborgsvägen mellan Regementsgatan och Limhamnsvägen.[124] Banan på Ribersborgsvägen var det enda tillfälle då ridbanor föreslogs att ombyggas till cykelbanor under undersökningsperioden, vilket innebär att ”kampen” om rätten till ridbanorna i Köpenhamn, som Emanuel skriver om, inte hade någon motsvarighet i Malmö. En liknande debatt fördes dock i *Hjulsport*, flertalet gånger uppmärksammade de att cykelantalet i Stockholm var så pass mycket större än ryttarantalet att de fann det oacceptabelt att ryttare hade förtur till så pass många vägar som kantade stadens gator som de faktiskt hade.[125]

Efter att enighet om Holmbergs förslag inte kunde nås i drätselkammaren lade polismästare Adler fram ett nytt förslag.[126] Däri vände han sig mot överingenjörens förslag om cykelbanans sträckning på Östra- och Södra promenaderna med betoning på hans prioriteringar av utrymme på dessa. Enligt Holmbergs förslag skulle denna sträckning av velocipedvägen förläggas längs kanalkanten på den då befintliga gångbanan, och på så vis tilldelas en bredd på 2,5 till 3 meter. Det hade alltså inneburit att cykeltrafiken fått fördelar på de gångtrafikens bekostnad, vilket enligt polismästaren var oacceptabelt eftersom cykeltrafiken inte var mer omfattande än gångtrafiken, ”utan tvärtom”.[127] Därutöver innebar Holmbergs förslag att cykelbanan skulle placeras intill gångbanan, inte körbanan, som annars var regel i både Adlers och Holmbergs förslag. Genom denna anordning, menade polismästaren, skulle cyklister som inte ämnade att cykla banans hela sträckning uppmuntras att utan lagens samtycke cykla över gångbanan för att ta sig till angränsade vägar på motsatta sidan av gång- såväl som körbanan.

[123] MSA, Dk:s. 2:dra avd, 1899, protokoll nr 178.
[124] MSA, SD, 1899, bihang (protokoll nr 207); ”Till Drätselkammaren. Malmö”.
[125] Se bl.a. ”Ändring i förordningen rörande velocipedridt på Stockholms gator.”, *Hjulsport*, 10/3-1897; ”Valhallavägens ridbana”, *Hjulsport*, 10/6-1897.
[126] MSA, SD, 1899, protokoll nr 245; MSA, SD, 1900, bihang (protokoll nr 57); ”P.M.”.
[127] Ibid.

På andra platser längs den föreslagna cykelbanan kunde de däremot helt legalt cykla över körbanan. Detta förutspådde han kunde leda till en ”allmän oreda i begreppet om skillnaden mellan gång- och körbana”, vilket förstås som ett potentiellt hot för framtiden. En lösning på problemet utöver att förflytta cykelvägen till bredvid körbanan ansåg han hade varit att vid vissa gatumynningar upprätta ”särskilda” infarter till cykelbanan. Syftet med dessa ”särskilda infarter” ämnades vara att cyklister enbart skulle få beträde cykelvägen via dessa, vilket han dessvärre inte trodde skulle respekteras: ”Men många velocipedåkare skulle säkert icke respektera ett förbud mot att söka sig in på banan annorstädes än vid broarne och på särskilda infarterna”. Av den anledningen såg han det som det enda alternativet att placera cykelvägen jämte körbanan, alltså i kontrast till Holmbergs förslag. *För det tredje* motsatte han sig en punkt i Holmbergs förslag som inte framgår av dennes skriftliga beskrivning, men som antagligen framgick av den nuförtiden bortkomna kartan. Poängen av kritiken var att någonstans längs promenaderna skulle cykeltrafiken behöva korsa gångtrafiken, huruvida detta var för att cykelbanan behövde korsa gångbanan eller om cykelbanan skulle byta sida av vägen etc framgår ej. Hursomhelst skriver Adler att med ”en sådan anordning uppkommer t.ex ett sådant abnormt förhållande som det att en gående och en cyklist som begge färdas åt samma håll och följas åt, måste byta plats med hvarandra på vissa ställen”. De här tre punkterna tyder på att polismästaren – utöver att han motsatte sig att prioritera cyklister framför gående – eftersträvade *ordning*. Han ville inte ha anordningar som kunde leda till förvirring och i värsta fall en ”oreda” i skillnaden mellan begreppen kör- och gångbana. Emellertid tog han till sig av Holmbergs kritik om bredden och föreslog att bredden istället skulle vara mellan 1 och 1,5 meter hela staden runt.

3.7. På lågtrafikerade gator...

De olika förslagen av överingenjör Holmberg och polismästare Adler representerar olika syner på vilket trafikslag som förtjänade att reserveras mest utrymme av det offentliga rummet. En intressant iakttagelse är att det var Holmbergs förslag att inskränka på just gångtrafikens reserverade utrymme som Adler reagerade på. Holmberg föreslog nämligen likväl att körbanan på såväl Stora Nygatan som Slottsgatan och Norra Vallgatan mellan ”fiskförsäljningsplatsen” och Wenersborgspromenaden skulle avsmalnas till förmån för cykelbanan.[128] Holmberg poängterade förvisso att Stora Nygatan inte var särskild vältrafikerad på denna sträcka, och enligt en trafikräkning från 1911 var heller inte Slottsgatan

[128] MSA, SD, 1899, bihang (protokoll nr 207); ”Från Öfverinjengören i Malmö – Till Drätselkammaren. Malmö”.

det.[129] Mot det kan det ställas att både Östra- och Södra promenaderna antagligen – att döma av deras namn – var väl besökt av folk på promenad. Adlers kritik kan alltså förstås utifrån ett trafikbelastningsperspektiv, vilket i så fall innebär att han reagerade starkare på förslaget att inskränka på gångtrafikens utrymme på promenaderna än detsamma på körtrafiken därför att promenaderna var mer trafikerade av det för just den gatan ämnade trafikslaget än motsvarande för körtrafiken på de tidigare nämnda gatorna. Utifrån samma trafikbelastningsperspektiv är det av intresse att diskutera varför Adler från början valde att föreslå cykelbanan där han gjorde. Den enda gatan där cykelvägen föreslogs att dras som ingick i 1911 års trafikräkning var Slottsgatan, som var den absolut minst trafikerade i hela undersökningen.[130] Norra Vallgatans trafikmängd har jag inga uppgifter om, men att döma av att gatans parallellgator Väster-, Adel- och Östergatan ingick i undersökningen och – i varje fall de två senare – uppvisade en relativt sett stor trafikmängd samt gatans egen frånvaro i räkningen drar jag slutsatsen att Norra Vallgatan inte var en stor trafikled. De mer trafikerade gatorna i gamla staden var de som gick mer i mitten: till exempel Stora Nygatan öster om Gustav Adolfs Torg, Södergatan, Djäknegatan och Norregatan.[131] En slutsats är således att Adler undvek att dra cykelbanan på de vältrafikerade gatorna, frågan är om detta berodde på att A) han såg det som lämpligare att bygga en ringled runt gamla staden än att dra cykelvägarna rakt igenom, att dessa sedan var mindre trafikerade var främst en gynnsam slump, eller B) han ville få bort cyklister från de mer vältrafikerade gatorna, antingen för andra trafikanters skull eller för att han inte ansåg att de fick plats, eller C) han ville skydda cyklisterna från de mer vältrafikerade gatorna. Det är rimligt att anta att en blandning av alternativ B och C var underlag till att en ringled ansågs väl passligt. Det vill säga att polismästaren och de övriga som var inblandade i förslaget av någon anledning ville få bort cyklister från, eller åtminstone ämnade att göra det enklare för dem att välja annan väg än, de stora trafiklederna.

3.8. En slutgiltig kompromiss

Det bör här påpekas att ingen av de två ovanstående förslagen byggdes. Den 17e maj 1900 står det skrivet i drätselkammarens protokoll att ”[v]id förnyad föredragning af det [] anmärkta ärendet angående anordnandet af bicyclebanor gjorde öfveringenjören muntligen ett

[129] Den sammanlagda mängden fordon på Slottsgatan mellan kl. 06:00 till 20:00 den 2/12-1911 var 184 (varav 63 utgjordes av cyklar), vilket kan jämföras med den mer vältrafikerade Södergatan (vid Stortorget), ett par dagar tidigare var motsvarande siffra där 2930 (varav ca 1000 utgjordes av cyklar). Malmö Stads årsbok 1913, s.76.

[130] Malmö Stads årsbok 1913, s.76.

[131] Ibid.

nytt förslag".[132] Gissningsvis innebär detta att de inte kunde komma överens om polismästarens nya förslag heller. I samband med att en skriftlig beskrivning över det nya förslaget lämnades in beslutade de att de tidigare förslagen skulle förkastas och det nya slutligen inskickas till stadsfullmäktige.[133] De två huvudsakliga förändringarna var att vägen förflyttades ut ur gamla staden, det vill säga utanför kanalerna, och att den inte längre bildade en komplett ringled.[134] Sammantaget gick den mellan Hjälmarebron och korsningen Drottninggatan/Östra Förstadsgatan via Fridhem och Regementsgatan.[135] Holmberg föreslog även tre "förbindelser", eller tillfartsvägar för att underlätta förbindelsen mellan gamla staden och cykelvägen. De föreslogs gå över Morescobron längs Torggatan och Gustav Adolfs Torg till Stora Nygatan, på Norra Vallgatan mellan Slottsgatan och Hjälmarebron samt längs Excercisgatan mellan Drottninggatan och Östra Förstadsgatan. I det slutgiltiga förslaget som överlämnades till stadsfullmäktige uteblev emellertid dessa.[136] Holmberg menade att förslaget sammanfattningsvis innebar att "en 6 km lång och för cyclesport lämplig bana anordnas" och betonade att det skulle ske "utan intrång för gående och utan att stadens promenader eller någon i någon egentlig mån störas" samt att "[g]enom dessa anordningar böra cyclesportens vänner vara fullt tillgodosedda".[137] Vägen föreslogs att till största del uppgå till 2 meters bredd med undantag för de tre tillfartsvägarna som föreslogs bli 1,5 meter breda, dock vill jag påpeka att bredden inte framgår för vägens samtliga partier. De två tidigare beslutade respektive föreslagna cykelbanorna längs Regementsgatan och Ribersborgsvägen blev som synes inkluderat i detta sammansatta förslag. Frågan är hur det ska tolkas att vägen flyttades ut ur gamla staden? Först och främst vill jag påpeka att den nya rutten till stor del även var centralt belägen, Södra- och Östra förstaden var områden som hade blivit regelrätta stadsdelar inom den huvudsakliga staden, undantaget utgjordes måhända av Västra förstaden (det vill säga Ribersborg och Fridhem). Det här kan jämföras med andra cykelbanor, i Stockholm anlades två centralt belägna cykelbanor under 1890-talet på Strandvägen respektive Valhallavägen, vilka blev stadens första cykelvägar.[138] I övrigt ger *Hjulsport* uppfattningen att de flesta cykelbanorna/vägarna från perioden snarare anlades på landsbygden eller i städers

[132] MSA, SD, 1900, protokoll nr 105.
[133] Ibid.
[134] MSA, SD, 1900, bihang (protokoll nr 116); "Till Drätselkammaren. Malmö"
[135] Den exakta rutten var från Hjälmarebron via Citadellsvägen till Turbinkanalen, därifrån via Ribersborg till Regementsgatan vid Fridhemsområdet (det verkar som att denna sträcka gick via Ribersborgsvägen vilket innebär att den måste gått längre västerut i höjd med Citadellsvägen än vad Citadellsvägen sträcker sig idag. Se bland annat Drätselkammarens 2:dra avd protokoll nr 100 1901). Därifrån följde den Regementsgatan och sedermera Drottningsgatan hela vägen till Östra Förstadsgatan, där den slutligen upphörde. MSA, SD, 1900, bihang (protokoll nr 116); "Till Drätselkammaren. Malmö"
[136] MSA, SD, 1900, protokoll nr 116; MSF, 1900, bihang nr 67 (protokoll nr 130).
[137] MSA, SD, 1900, bihang (protokoll nr 116); "Till Drätselkammaren".
[138] Det byggdes även en på Djurgården som jag dock snarare tolkar som en bana för cykling i rekreativt syfte. Dufwa, Arne (red.), *Stockholms tekniska historia 1, Trafik, broar, tunnelbanor, gator*, LiberFörlag, Stockholm, 1985, s.75.

utkanter, vilket även var fallet med Köpenhamns cykelbanor.[139] Här vore det intressant med en ökad generell kunskap för att få en bättre förståelse om cykelbanornas övergripande lokalisering och funktion under perioden. *För det andra* måste den nya sträckningen ses som en rumslig kompromiss; den ena sidan ville ha en bredare cykelväg och den andra ansåg att det inte fanns tillräckligt med utrymme för det hela vägen runt den gamla staden, varför beslutet togs att med bihållen bredd flytta på vägen. Därför är det av synnerligt intresse att Holmberg påpekar att vare sig gående eller någon annan kommer att störas ”i någon egentlig mån” av cykelvägen. Huruvida det nya förslaget var en försämring eller förbättring för cyklister är svårt att konkludera, däremot kan vi sammanfatta att resvägen för många antagligen blev längre genom det nya förslaget i de fall de valde att bruka cykelvägen, samtidigt som det också bodde folk utanför kanalerna som genom förslaget fick större nytta av vägen. Min tolkning är oavsett att syftet från de föregående förslagen, att omleda cyklisterna från de mer trafikerade gatorna i gamla stadens center, kvarstod med det nya förslaget, och att kompromissen att flytta vägen ut ur den gamla staden bäst förstås som en flytt längre från ”centrum” och närmare ”periferin” det vill säga en symboliskt negativ kompromiss för cyklister. Förslaget godkändes av stadsfullmäktige vid första sammankomsten de tog upp frågan och cykelbanan anlades således i enighet med det. [140]

De enda cykelbanorna som byggdes utöver ovanstående innan min undersökningsperiod definitivt tar slut var på Lundavägen mellan Fredsgatan och Malmö stads gräns vid Arlöv, det vill säga i Malmös ytterområden. 1905 beslöt stadsfullmäktige att bredda vägen från tidigare tolv till fjorton meter till hela trettio meter. I breddningen ingick såväl två trottoarer med vardera fem meters bredd, en fem meter bred ridbana samt två cykelbanor med vardera 1,9 meters bredd. [141] Samtidigt som detta visar på att planeringsaktörerna uppmärksammade cykeln som fordon genom att i detta fall inkludera två cykelbanor i en gatubreddning så bör man beakta att det genomfördes *många* gatureglerings och -breddningar under perioden jag undersökt – såväl i Malmös centrum som ytterområden – där cykelbanor inte ingick.

3.9. Cykelbanornas betydelse

Vilken var MVK:s inställning till förslagen och anläggningen av cykelvägarna? Faktum är att de var förvånansvärt tysta. I ett brev undertecknat Laurent (från MVK) inskickat till och

[139] Emanuel, s.48. För cykelvägar utomlands, se bl.a. ”Om velocipedvägar i utlandet”, *Hjulsport*, 10/6-1897; ”En asfaltsbelagd väg”, *Hjulsport*, 10/12-1892.
[140] MSF, 1900, protokoll nr 130; ”Om anläggande af bicyklebanor.”.
[141] MSF, 1905, bihang nr 13 (protokoll nr 19); ”Om utvidgning af Lundavägen”; MSF, 1905, protokoll nr 153..

publicerat i *Hjulsport* i samband med polismästare Adlers första förslag 1899 står följande skrivet:

> På tal om velocipedvägar så är förslag å bane att här i Malmö anlägga en »velocipedstig », som skall utgöras af en ringlinie utefter yttergatorna af den egentliga staden (inom kanalerna). Poliskammaren, hvilkens utlåtande drätselnämnden [sic] infordrat, ställer sig gynsamt till förslaget, som har alla utsikter till att blifva genomfört.[142]

Författaren visar alltså en försiktigt positiv attityd till förslaget. I oktober samma år beslutade de också att ta fram kartor över den föreslagna cykelbanan. Emellertid vet jag inte vad som slutligen hände med kartorna, den aktuella dragningen av vägen ändrades som bekant efter 1899, varför den planerade utgåvan i varje fall inte lär ha utkommit.[143] I senare protokoll finns heller inget skrivet om nya kartor. Det som är något märkligt är att MVK därefter inte nämnde cykelvägen förrän efter den var byggd, och då utan kommentar på att förslaget hade förändrats. År 1900 beslutade de att inskicka ett ”tack till de myndigheter och andre. Hvilka bidragit till åstadkommandet af cykelvägar inom stadens område”.[144] Därutöver lämnas inga spår vad de ansåg om till exempel vägens bredd, underlag eller sträckning, enbart att de var positiva till att cykelvägen byggdes.

En detalj av synnerlig vikt som jag vill understryka betydelsen av är att det var *polisen* som ursprungligen föreslog cykelvägen och även polismästaren som gick i polemik mot överingenjörens förslag. Faktum är att polisen i allmänhet och polismästaren i synnerhet verkar ha varit den enskilt mest drivande aktören i cykelplaneringen, såväl när det handlar om cykelvägar som när stadgor föreslogs. I Anderssons studie av trafiken i det senviktorianska London skriver han att ”the impression we get from the work of the police constable in traffic is of a man whose main task is to maintain the flow and remove any object that might obstruct it”.[145] Citatet åsyftar förvisso poliskonstaplar i trafiken men jag anser ändå att det är talande för polismästarens inblandning i trafikplaneringen i Malmö. Uppfattningen vi får av polisens roll i trafikplaneringen är precis som i citatet att upprätthålla flödet och att eliminera eventuella hinder. Detta är förstås av särskilt intresse för oss. Betraktar vi polisens insats i cykeltrafikfrågan som ansträngningar att upprätthålla det allmänna trafikflödet och att eliminera eventuella hinder och samtidigt vet att polisen var den mest drivande aktören inom

[142] ”Bref från Malmö.”, *Hjulsport*, 23/3-1899.
[143] MIM, MVK, A1:1, protokoll 26/10-1899.
[144] MIM, MVK, A1:1, protokoll 17/10-1900.
[145] Andersson, s.115.

cykelplaneringen ger det en tydlig indikation på vad hindren kunde utgöras av i trafiken – cykeln. Med det perspektivet kan cykelbanan sägas vara ett resultat av att de ville få undan cyklister från andra utrymmen, bland annat de mer trafikerade trafiklederna i stan. Som synes passar detta resultat väl med Joyce teori om den liberala staden. Han skriver förvisso inte explicit vilken roll polisen hade i stadens styre men han skriver att en viktig del i den liberala *governmentaliteten* var att få bort hinder som kunde störa de liberala subjekten från att utöva sin frihet. En lösning för att ordna detta kan alltså ha varit att bygga cykelbanor. Frågan är därför hur förslaget att bygga cykelvägen i form av en ringled ska tolkas. Först och främst kan vi konstatera att; ifall cykelvägar – liksom av många idag – ansågs vara det bästa alternativet för cyklister, skulle den gynnsammaste lösningen för dem vara att ha cykelvägar längs alla gator och vägar istället för enbart på en endaste sträckning runt staden, vilket dock av förståeliga skäl aldrig föreslogs. Därigenom förstår vi att även om ringleden inte var dålig för cyklister, antagligen till och med tvärtom att döma av MVK:s mottagande, var det inte den optimala lösningen för cyklister. Om vi tar utgångspunkt i att cyklister betraktades som hinder, vilket jag som sagt finner skäl att göra, blir en fråga således om cykelvägen, i egenskap av ringled belagd på de mindre trafikerade vägarna, snarare än att ge cyklism bättre förutsättningar konstituerade cyklister som ”hinder” eller de övrigas problem, i likhet med att senare cykelvägar enligt Bonham och Cox konstituerat cyklister som bilisters problem. Av arbetsekonomiska skäl har jag inte haft möjligheten att leta i lokala tidningar efter artiklar och insändare som behandlat cykeltrafiken på cykelvägarna, vilket hade varit av synnerligt intresse. Utifrån detta material vore det eventuellt möjligt att utveckla ovanstående resonemang, hur uppfattades cykelvägarna av cyklister såväl som av övriga? Om de uppskattades; på vilka grunder? Ledde de till en uppskattad ökad frånvaro av cyklister på andra håll, eller ansågs de vara bekväma för cyklister? Den intresserade har alla möjligheter att undersöka saken noggrannare. Emellertid nöjer jag mig med att konstatera att oavsett om cyklister stod i centrum eller ej i planeringsaktörernas intentioner med cykelbanorna, både de som föreslogs och de som byggdes, finns det inget som tyder på att intentionen var att stävja cyklismen. Däremot, som jag ovan skrivit, finns det tydliga tendenser på att cykelbanorna var ett resultat av att cyklister uppfattats som hinder såväl hos allmänheten som hos planeringsaktörerna och att cykelbanorna därigenom snarast konstituerade cyklister som det.

En möjlig slutsats av diskussionen kring cykelbanorna utöver de jag redan presenterat är att den tyder på att det faktiskt fanns ett ökat intresse för cyklismen bland de kommunala planeringsaktörerna. Detta intresse fick dock – vilket jag implicerat – inte enbart bränsle

genom en ambition att förenkla för cyklister på stadens gator, utan även för att göra det lättare för andra trafikanter. Bortsett från anläggande av cykelbanor fanns det en annan faktor som tyder på att detta var fallet. 1901 skickade polismästare Adler en rapport till drätselkammaren där han föreslog att sätta upp väganvisningar i den något nyanlagda Slottsparken eftersom en ”synnerlig liflig trafik” gående och cyklister hade ”sökt sig” till dit. Anvisningarna skulle reda ut vilka vägar som var reserverade för cykeltrafik och vilka som var det för gångtrafik, och på så vis främja ordning i parken.[146] För att förstå betydelsen av detta måste det jämföras med att MVK sökte tillstånd att få cykla i Kungsparken 1886 och 1887 – vilket jag tidigare diskuterat – utan att ens få det godkänt gällande hösten och vintern. Därav kan vi se att en förändring mellan 1880-talets slut och tiden då Slottsparken öppnades skett i synen på cyklismen och dess rätt till det offentliga rummet eftersom cyklister bevisligen hade rätt att cykla i Slottsparken. Slutligen vill jag också understryka att det är av betydande vikt att cyklar faktiskt ingick i byggnadskontorets första trafikräkning som utfördes 1911.[147] Detta var absolut ingen självklarhet, i Stockholm började man inte ta med cyklarna i trafikräkningarna förrän 1921, då de – enligt Arne Dufwa – redan utgjorde ungefär en fjärdedel av den totala körtrafiken.[148] Utifrån det vedertagna antagandet att; det man mäter, det bryr man sig om – som också gäller tvärtom; det man bryr sig om, det mäter man – får vi uppfattningen att det faktiskt fanns ett intresse för cykeltrafiken bland de kommunala planeringsaktörerna, och att detta intresse ledde till en ökad uppmärksamhet.

3.10. Cyklisterna och vägarna

Samtidigt som MVK uppvisade en positiv om än försiktig inställning gentemot cykelbanorna fanns det andra frågor angående vägar som väckte deras uppmärksamhet. I ett brev från MVK publicerat i *Hjulsport* 1898 skev Laurent att det grundats en rörelse bestående av ”hjulryttare” för förbättring av vägarna kring Malmö, ”i hvilken rörelse klubben, om den har medel dertill, kan deltaga”. Slutligen skrev han att styrelsen verksamt skulle ”deltaga i rörelsen”.[149] I ett nytt brev publicerat några veckor senare står det mer ingående om MVK:s inställning till denna rörelse samt till den för dem så oerhört viktiga frågan:

> Den för oss hjulryttare viktiga frågan: *vägarnes förbättrande*, är en uppgift, som är värdig hvarje älskare af stålhästen. Ej nog med att våra rättigheter *att* färdas på vägarne blifva godkända och erkända,

[146] MSA, Dk:s 2:a avd, 1901, bihang (protokoll 102), ”Rapport: Måndagen den 13 maj 1901”.
[147] Se Malmö Stads årsbok 1913, s.76.
[148] De första två åren räknades dessutom cyklar ihop med motorcyklar, således utgjorde inte cyklar en egen kategori förrän 1923. Dufwa, s.75.
[149] ”Bref från Skåne”, *Hjulsport*, 10/10-1898.

> vi måste nu också höja våra röster och våra kraf för *huru* vi skola färdas. [] Vi böra taga lärdom af rösträttsrörelsen inom landet och lägga hela kraften af vårt personliga arbete till alla de andras och genom ett dylikt *gemensamt* fälttåg mot länsstyrelser, mot länsmän, mot vägunderhållare, skola vi så småningom få dessa att erkänna våra idéer och utföra våra fodringar.[150]

Dessvärre har jag inte hittat mer information om denna rörelse i MVK:s eget arkiv, men det faktum att de var beredda att stödja rörelsen ekonomiskt samt citatet ovan talar för att det inte bara var en viktig fråga för dem utan en väldigt viktig sådan. Frågan är vad som egentligen var viktigast för MVK, cykelvägar eller bättre vägförhållanden? Först vill jag repetera det Oldenziel och Bruhuzè menar, att cykelklubbar kring sekelskiftet främst intresserade sig för den senare frågan. Detta menar jag att det i det stora hela stämmer överens med MVK:s inställning. Förvisso var de som nämnt positiva till anläggningen av cykelbanor, vilket måste anses självklart eftersom detta innebar att cyklister blev positivt uppmärksammade samtidigt som de fick sitt eget utrymme, men det faktum att de faktiskt engagerade sig för bättre vägförhållanden ekonomiskt såväl som tidsmässigt talar för att även MVK främst intresserade sig för den senare frågan. Parallellt med rörelsen engagerade de sig även med att sätta upp vägvisare längs landsvägarna runt Malmö, mellan 1899 och 1904 satte de upp flertalet vid större vägkorsningar, från Landskrona i norr till Vellinge i söder.[151] Det bör dock påpekas att även rörelsen för vägarnas förbättrande främst verkar ha riktat sig mot landsvägarna. Sammantaget kan vi konkludera att MVK prioriterade bättre vägar före cykelvägar, även om de intresserade sig för cykelvägar. Även *Hjulsport* ägnade dessa två frågor synnerligen gott om uppmärksamhet och jag vill därför dra en parallell till deras inställning. Att en av cyklisternas stora utmaningar var vägarnas kvalitet styrker dessa artiklar väl om, det kan nämnas att en artikelförfattare använde begreppet ”velocipedabilitet” som ett mått på vägens kvalitet för en cyklist. I situationen artikeln beskriver fick en låg velocipedabilitet konsekvensen att cyklisten tvingades in mot de släta, makadamiserade delarna av vägen invid trottoarkanten och på så vis skrämde ”trottoargängarne”, vilket resulterade i uppståndelse.[152] Att döma av artikeln var detta ett vanligt problem. Vid ett annat tillfälle skrev de att motioner angående vägars förbättring blivit avslagna i riksdagen varpå redaktionen föreslår ”»farbröderna» en motion på velociped på våra vägar”, vilket enligt författaren hade givit riksdagsmännen förståelse för hur dåliga vägarna var samt att de hade velat åtgärda dem.[153] Kritiken mot vägarna kan sammanfattas med ett citat från en notis publicerad 1898:

[150] ”Ytterligare från Skåne”, *Hjulsport*, 1/12-1898.
[151] Se bl.a. MIM, MVK, A1:1, protokoll 17/11-1900; MIM, MVK, A1:1, protokoll 10/10-1899.
[152] ”Små missuppfattningar”, *Hjulsport*, 3/11-1898.
[153] ”Väglagen”, *Hjulsport*, 28/4-1898.

”Romarne lade vägar, som ännu två tusen år derefter äro mönster i sitt slag, men här är en väg och gata miserabel när den just hunnit blifva färdig i andra änden”.[154] *Hjulsports* syn på cykelvägar som en lösning på de dåliga vägarna ska inte överdrivas, precis som med MVK, snarare var viljan att få en generell bättre vägkvalitet. Dock betyder inte det att cykelvägar sågs som något dåligt, tvärtom. Vid de tillfällen cykelvägar anlades runtom Europa och USA rapporterades det med stor optimism om detta. 1893 rapporterade de gladeligen att en cykelbana skulle byggas på Strandvägen i Stockholm.[155] Emellertid var de inte alltid positiva till cykelvägar, 1898 skrev de angående samma cykelväg att den oftare förorsakade mer ”förargelse” än den var till gagn.[156] Samtidigt, vill jag också nämna, skrev de att ”i blott tvenne fall” hade särskild väg reserverats för cyklister, det vill säga att de tyckte att enbart två cykelvägar i hela Stockholm var för få.[157] Snarare än att cykelvägar var den högsta drömmen för redaktionen var det asfalterade vägar som var det, 1892 stod det i en notis att städer runt om Europa börjat asfaltera sina huvudgator, varpå samma utveckling önskades i Stockholm.[158] Velocipedisternas paradis, skrev de också ett par år senare, var Buffalo med hela 250 mil asfalterade gator.[159]

Sammanfattningsvis var MVK alltså positiva till cykelvägarna medan de själva var aktiva för bättre vägar generellt och själva satte upp vägvisare. Samtidigt var *Hjulsport* också positiva till cykelvägar men ägnade frågan om vägars kvalitet synnerligen mer utrymme. Av detta kan vi utröna att cykelvägars betydelse antagligen inte skall överdrivas, i varje fall inte med ett ensidigt fokuserande på det. Cykelvägar under denna period bör snarare ses som att det var *ett* tillvägagångssätt att få till bättre vägar än som det *enda* eller *bästa* sättet. Slutligen vill jag upprepa löftet den omnämnda amerikanska cykelorganisationen gav den republikanske presidentkandidaten Mckinley i valet 1896: ”Give us good roads and fair treatment and we will give you our votes and our influence”, det vill säga, inte cykelvägar.[160]

3.11. Att säkerställa cykelbanans funktion

Parallellt med förslagen om cykelbanorna diskuterades de regler som skulle gälla för användandet av dem. Polismästare Adler konstaterade redan i den första skrivelsen till

[154] ”VI ÖNSKA”, *Hjulsport*, 7/7-1898.
[155] ”Velocipedbana på Strandvägen!”, *Hjulsport*, 25/5-1893.
[156] ”Gamla och nya trafikleder i Stockholm. Några reflektioner och önskemål”, *Hjulsport*, 3/11-1898.
[157] Ibid.
[158] ”I Berlin, Paris, Wien, *Hjulsport”*, 10/3-1892.
[159] ”Buffalo, velocipedisternas paradis”, *Hjulsport*, 8/11-1900.
[160] Taylor, s.218.

drätselkammaren att regler för användandet av cykelbanorna behövde införas innan ”vägan kan upplåtas åt allmänheten till begagnande”.[161] 1900 föreslogs – och beslutades – en förändring av vardera paragraf 7, 12 och 13, som innefattade regler för körande och ridande, cyklister respektive gående.[162] Sammantaget ansågs det vara viktigt att cyklister hade företräde till vägen, varför den nya stadgan innebar att åkande och ridande inte fick nyttja cykelbanan ”utom vid färd tvärsöfver densamma mellan gård och gata eller väg” samt att gående blev ”pligtig att på signal lemna rum för den, som der färdas med velociped”.[163] Dessutom beslöts att cyklister skulle hålla till vänster på cykelbanorna samt ”att den, som har körbanan till venster om sig, är skyldig hålla undan och vid behof vika ut på körbanan”.[164] Det poängterades också att det var viktigt att såväl cyklister som körandes och ridandes skulle uppfatta cykelbanans gränser. Detta skulle göras genom att ”cykelbanans gräns [] på begge sidor klart markerad[es] på marken” samt att anvisningar, det vill säga skyltar, skulle sättas upp för att visa vart cykelbanan började respektive slutade. Slutligen framhölls att markeringarna på marken borde vara ”så anordnad att den icke är alltför beqväm för körande att öfverskrida”.[165] Av den anledningen beslutades det att köpa in skyltar som i samrådan mellan polismästaren och överingenjören skulle sättas upp på lämpliga platser.[166] Som synes räckte dock inte ansträngningen; i april 1901 skickade polisen en rapport till drätselkammaren angående att åkande ofta färdades på cykelbanorna. De föreslog att ersätta de då befintliga skyltarna med ”Cykelbana” inskrivet till det mer klarspråkliga: ”Cykelbana. Förbjuden för körande och ridande”. De här besluten är av intresse därför att de belyser att det faktiskt fanns en ambition bland de kommunala planeringsaktörerna att cykelbanans funktion faktiskt upprätthölls.

3.12. Ny stadga – ny bekräftelse

Ovanstående stadga finns det inte mycket mer att säga om eftersom ingen motsatte sig den. MVK var precis som vid tidigare föreslagna stadgor, utöver numreringsförslaget 1895, tysta. Som jag ser det fanns det heller inte skäl för någon att motsätta sig stadgan eftersom den enbart juridiskt cementerade vägens ämnade funktion. Reaktionerna blev däremot annorlunda 1906 då magistraten på den nye polismästaren G. Hårlemans framställning föreslog en ny

[161] MSA, Dk:s 2:a avd, 1899, bihang (protokoll nr 65); ”Till drätselkammaren i Malmö”.
[162] MSF, 1900, protokoll nr 191; ”Om bestämmelser angående begagnande af cyclebanor.”; MSF, 1900, bihang nr 86 (protokoll nr 191); ”Om bestämmelser för begagnande af cyclebanor.”.
[163] MSF, 1900, bihang nr 86 (protokoll nr 191); ”Om bestämmelser för begagnande af cyclebanor.”, s.2.
[164] Ibid, s.3.
[165] Ibid, s.2.
[166] MSA, Dk:s 2:dra avd, 1900, protokoll nr 135.

förändring i den särskilda ordningsstadgan för Malmö stad.[167] I yttrandet angående ändringen påpekade polismästaren att en ”velocipedstadga, huru strängt den än affattas, icke kan vara till någon synnerligen nytta, därest icke hvarje velocipedåkande ålägges att hafva velocipeden försedd med ett hos polismyndigheten inregistrerat nummer”.[168] Det vill säga att numreringen återigen hotade. Utöver numreringen föreslogs också andra nya bestämmelser som polismästaren menade att ”erfarenheten visat vara behöfliga”.[169] Två av de föreslagna stadgorna är av särskilt intresse. För det första föreslog han följande: ”Den, som färdas å velociped, åligger att åka med långsam fart dels i gatuhörn och invid gångbana, dels äfven där trängsel råder eller fara för sammanstötning eljest kan uppstå, så ock på följande ställen [- se not]”.[170] Med långsam fart menade han ”en hastighet, som ej är större än att en fullväxt man med rask gång kan följa med velocipeden”. Det vill säga samma åtgärd som överingenjör Holmberg i sitt förslag till cykelbanan runt staden från 1899 menade var det bästa sättet att ”ordna cycleåkningen” på. Samma definition av långsam fart var inskrivet i Stockholms velocipedförordning från 1894 och var mycket impopulär av *Hjulsport*.[171] De ansåg att den var direkt kontraproduktiv i och med att ”den långsamma fart, som den åsyftar, i synnerhet för nybörjaren minskar säkerheten i styrningen” varigenom cyklisten blev mindre trafiksäker. Dessutom gjorde föreskriften cyklisten själv till ett trafikhinder för andra åkdon ”som ha rätt att köra fortare”.[172] I Stockholm menade de emellertid att föreskriften knappt tillämpades ännu år 1898, utan snarare var ett ”minne från gångna tider”, vilket var ett resultat av ökad ”velocipedkunskap” hos poliskåren.[173] Alternativet, skrev de, till föreskriftens innebörd var Göteborgs variant: ”långsam fart = sakta traf”, vilket var mer önskvärt enligt *Hjulsport*.[174] Att döma av detta är det rimligt att anta att föreskriften ansågs vara mycket föråldrad år 1906 då den föreslogs i Malmö, dock uppmärksammade den inte av MVK. *För det andra* föreslogs att cyklar som var avsedda för en person enbart skulle få användas av en, det vill säga inget skjutsande på vanliga cyklar.[175] Denna föreskrift uppmärksammade inte någon representant för cyklister varför det är rimligt att anta att den inte ansågs vara ett problem. Stadsfullmäktiges bedömning var emellertid annorlunda än polismästarens och magistratens.

---

[167] MSF, 1906, bihang nr 75 (protokoll nr 119); ”Om ändrad lydelse, i vissa delar, af särskilda ordningsstadgan för staden Malmö”.
[168] Ibid, s.3
[169] Ibid, s.3.
[170] De platser som föreslogs var Mälarbron, Vänersbron, Östra Hamngatan, Bruksgatan, Södergatan, Södra Tullgatan, Davidshallsbron, Södra Förstadsgatan mellan Davidshallsbron och Föreningsgatan samt Östra Förstadsbron. Ibid. s.7.
[171] Stockholms Adresskalender 1895, [2902] – ”Velocipedåkning”.
[172] ”Små missuppfattningar”, *Hjulsport*, 3/11-1898.
[173] Ibid.
[174] Ibid.
[175] MSF, 1906, bihang nr 75 (protokoll nr 119); ”Om ändrad lydelse, i vissa delar, af särskilda ordningsstadgan för staden Malmö”, s.8.

De poängterade att cykeln, ”såsom ett allmänt brukadt trafikmedel, skola i möjligaste mån likställas med åkdon, hvadan de för sådana gifna föreskrifter böra i tillämpliga delar gälla äfven för cyklar”.[176] Det innebar att föreskrifterna om bland annat vilket tempo ”långsam hastighet” innebar-, hur många som fick bruka en cykel samtidigt samt förslaget om numrering slopades. De sju punkter som polismästaren föreslog för cykelförordningen reducerade stadsfullmäktige slutligen till enbart tre:

> 1. Cykelåkning är inom staden eller dess område ej tillåten å annan allmän plats, än sådan, som är upplåten för körtrafik, eller enligt uppsatt anslag är för cykelåkning särskildt anvisad; ej häller må någon fördas å cykel öfver gångbana mellan går och gata.
> 2. Envar, som färdas med cykel å allmän plats inom staden eller dess område, åligger: att allestädes, där liflig trafik råder, färdas med långsam fart och, där fara för sammanstötning kan uppstå, i god tid gifva lämplig signal; att under den mörka delen af dygnet medföra tändt ljus i lykta, hvars sken synes på afstånd; att vid färd å körbana, där hinder ej möter, följa dennas vänstra sida; samt att i öfrigt ställa sig till efterrättelse tillämpliga delar af de i § 7 [för åkandes och ridande] i denna stadga meddelade föreskrifter.
> 3. Det i 3 § ordningsstadgan för rikets städer gifna förbud att å gata, torg eller annan allmän plats köra ovarsamt och att vid vändningar i gathörn köra annorledes än med stor varsamhet skall äga tillämpling jämväl å cykelåkning.[177]

Det vill säga att den nya cykelförordningen som till sist godkändes 1907, vilken är den sista ändringen att inkluderas i denna uppsats, i stort sett hade samma innebörd som den första från 1890. Slutligen kan det vara av intresse att nämna stadsfullmäktige påpekade att ordet velociped ”må utbytas mot den numera oftare använda ordet cykel”.[178]

Liksom 1895 reagerade MVK på förslaget om numrering genom att vidtaga ”de kraftigaste åtgärder” för att hindra dess införande.[179] Denna gång gick de tillväga genom att skriva till ett trettiotal orters velocipedklubbar och andra organisationer runtom i Norden för att samla ”upplysningar om numreringsfrågan i andra in- och utländska städer”.[180] Svaren de fick var för det mesta sympatiskt hoppfulla om att MVK skulle lyckas avstyra förslaget. Från Sundsvall fick de höra att numrering där var införd och att den inte haft någon fördel med sig, likartat fick de höra från Nyköping att numreringen där ej medfört någon direkt olägenhet

[176] MSF, 1906, bihang nr 197 (protokoll nr 119); ”Om ändring i särskilda ordningsstadgan för staden Malmö.”, s.3f.
[177] Ibid. s.11; *Kommunal Författningssamling för Malmö 1866-1911*, Malmö, 1911, s.324.
[178] MSF, 1906, bihang nr 197 (protokoll nr 119); ”Om ändring i särskilda ordningsstadgan för staden Malmö.”, s.3.
[179] MIM, MVK, A1:1, protokoll 23/4-1906.
[180] Ibid. De svenska städer som visade sig ha numrering stadgat var: Härnösand, Luleå, Norrköping, Nyköping, Stockholm, Sundsvall, Söderhamn, Uppsala, Vänersborg, Örebro samt Östersund. Kristinehamn och Landskrona hade tidigare haft det men sedan upphävt tvånget 1901 resp. 1905, se MIM, MVK, F:1, körreglemente mm 1888-1909, ”Velocipednumreringsfrågan”.

”men ej heller någon nytta”.[181] Östersund informerade att de sedan 1896 haft numrering infört men att det för dem främst var ett ”obetydligt men”. Däremot påpekade de att för en stad som Malmö skulle det medföra stora problem för besökande cyklister, liksom både MVK och stadsfullmäktige antytt 1895.[182] Den enda positiva rösten om numrering kom från Luleå, de menade att något obehag ej efterföljt numreringen, snarare hade ”denna förordning istället visat sig kunna stäfja många velocipedåkares framfart inom staden”.[183] Till saken hör att numreringen sågs som en ”småstadsförordning”, till exempel skrev *Hjulsport* angående att Hannover valt att avskaffa numreringen år 1900 att ”Hannover är nämligen som bekant en storstad och har tydligen kommit till insikt om, att småstadsförordningar ej passa en sådan”, som vi snart kommer se höll även Malmö stadsfullmäktige med om detta.[184]

Stadsfullmäktige menade, återigen till skillnad från polismästaren och magistraten, att cykelnumrering säkerligen i enstaka fall skulle kunna leda till ”upptäckande och lagförande af personer, som i ett eller annat hänseende vid cykelåkning förgått sig”, men att det i det stora hela skulle leda till trakasserier, ”särskildt gentemot cyklande från landsbygden eller andra städer, der numrering af cyklar ej är påbuden” vilket de menade vore ”synnerligen olämpligt” för en stad som Malmö, ”såsom gränsort till utlandet”. Slutligen poängterade de också att: ”Numrering af cyklar, - en åtgärd, som nog haft sitt berättigande i tider, då cyklar ej varit i så allmänt bruk som nu, - förekommer, såvidt komitén har sig bekant, med undantag för Stockholm icke i större städer, och i mindre städer, hvarest föreskrift om numrering varit genomförd, arbetas på dess borttagande, der sådant ej redan skett”.[185] Bedömningen var alltså i stort sett densamma som 1895: förslaget utgjorde ett hot mot cykeln som nyttofordon samt att numreringen var en föråldrad föreskrift. Skillnaden från bedömningen 1895 var att kvinnliga cyklister inte användes som argument mot förslaget denna gång.

Sammanfattningsvis bidrar bedömningen att cykeln i möjligaste mån skulle likställas med åkdon med en intressant slutsats i detta arbetes sista empiriska del. Att cykeln likställdes med åkdon juridiskt innebar också att cykeln jämställdes med åkdon som fordon, det vill säga att cyklisters rätt i offentligheten faktiskt erkändes på samma villkor som hela tiden hade gällt åkdon. Detta måste ses som ett mycket intressant beslut angående ett fordon som trettiotvå år

[181] MIM, MVK, E:2, Korrespondans 1892-1907, brev från Nyköping 8/5-1906; MIM, MVK, E:2, Korrespondans 1892-1907, brev från Sundsvall 7/5 1906.
[182] MIM, MVK, E:2, Korrespondans 1892-1907, brev från Östersund 8/5.
[183] MIM, MVK, E:2, Korrespondans 1892-1907, brev från Luleå 15/5-1906.
[184] ”Hannover afskaffar nummerförordningen.”, *Hjulsport*, 28/6-1900.
[185] MSF, 1906, bihang nr 197 (protokoll nr 119); ” Om ändring i särskilda ordningsstadgan för staden Malmö”, s.4.

tidigare höll på att förbjudas att tillträda offentligheten överhuvudtaget.

4. Avslutande diskussion

31 December 1901 utkom *Hjulsport* med sin sista utgåva och 1906 års kampanj mot registrering var sista gången MVK var aktiva i någon planeringsfråga innan klubben formellt upphörde att existera 1911, därav faller det naturligt att undersökningen tar slut någon gång under 1900-talets första decennium. Numreringsfrågan var dessutom den sista stora frågan under decenniet, därefter finns inget kategoriserat i stadsfullmäktige- eller drätselkammarens protokoll under cykel/velociped. Således har vi nu kommit till arbetets slutfas.

4.1. Hjulryttare eller vältepettrar?

I studiet av planering är det viktigt att förstå att planering i det stora hela handlar om konflikt, det vill säga, det finns många agendor men i slutänden bara en produkt. Produkten är, för det mesta, ett resultat av en kompromiss som i sin tur grundar sig i konflikten. Således kan man säga att planering *är* konflikt. Cykelplaneringen i Malmö under den undersökta perioden var inget undantag, till stor del var den ett direkt resultat av en konflikt mellan uppfattningen om två olika typer av cyklister. I det avseendet betraktar jag ”hjulryttaren” som den hövliga gentlemannacyklisten medan ”vältepettern” var den – alltsom oftast – unga, vildsinta och vårdslösa cyklisten vars uppträdande utgjorde hjulryttarens rena motpol. Såväl MVK som *Hjulsport* såg sig själva som hjulryttare i all bemärkelse och hade gemensamt med de kommunala planeringsaktörerna att de ville stävja de oskötsamma cyklisterna – vältepettrarna. Till grund för detta är det rimligt att anta att det fanns en stark motvilja bland ”hjulryttarna” att förknippas med ”fel” ideal och att i allt för hög grad bryta mot offentlighetens norm. Som Anders Ekström skriver innebar cyklande i sig ett hot mot denna norm, däremot fanns det – som jag visat genom arbetet – en strävan efter acceptans och en stark vilja bland de skötsamma cyklisterna att bli uppfattade som just ”hjulryttare” och därigenom distansera sig från ”vältepettrarna” i andras ögon såväl som juridiskt. Idealen hjulryttaren eftersträvade var den lugne, den skötsamme, den stresslöse. Det vill säga, den som hellre än att gena över trottoaren till fotgängarnas förskräckelse eller att skrämma upp hästar i onödan steg av cykeln och gick en bit, den som ”höfligt” varnade fotgängare vid passering istället för att skrämma upp dem med sin tuta eller ringklocka, och så vidare. Sammanfattat var det ett borgerligt, manligt ideal. Motsatsen var ”vältepettern”, det var ligisten, den som cyklade i alltför hög fart över trottoarer och genom parker utan att ta hänsyn

till vare sig människor eller åkdon. Det var också den cyklande ungdomen, de som tillhörde ungdomens kultur och således ännu inte anpassat sig till de ”vuxnas” kultur och ideal. Synen på planeringen MVK, *Hjulsport* såväl som de kommunala planeringsaktörerna företrädde hade i stort sett alla sitt ursprung i denna konflikt.

Samtidigt fanns det en annan fråga av synnerlig betydelse för cykelplaneringens utgång – hur de olika aktörerna tolkade cykeln *som* fordon, med andra ord inom vilken diskurs cykeln inlemmades. Hur cykeln tolkats har skiftat avsevärt genom historien; under 1900-talets lopp inlemmades cykeln i en icke-transportdiskurs. Snarare än att ses som ett fullfjädrat transportalternativ kom cykeln att representera hälsa och rekreation, istället blev det bilen som representerade *transport*.[186] Vilken konsekvens detta fick på trafikplaneringen finns det en avsevärd mängd litteratur om. Idag är det inte alltför vågat att påstå att cykeln ingår i en miljödiskurs och ses som ett miljövänligt *transport*alternativ till bilen, vilket också får konsekvenser på planeringen genom ett ökat fokus på cykeln. De olika förslagen och besluten som jag skrivit om genom uppsatsen kan inte förstås på andra sätt än att de är resultat av *hur* cykeln tolkats som fordon samt hur långt aktörerna varit beredda – och tillåtits – att gå för att stävja ”vältepettrarna”. Nyttoaspekten användes – som jag skrivit – flitigt som argument både för och emot förslag av samtliga parter. Till exempel motsatte sig stadsfullmäktige såväl som MVK och *Hjulsport* numreringen därför att den hotade att stävja den – enligt dem – viktiga cyklismen, det vill säga ”hjulryttarna”. På samma sätt kan magistratens förslag från 1874 att mer eller mindre förbjuda ”s.k. velocipeder” i Malmö inte förstås på andra sätt än att cykeln inte uppfattades som ett nyttofordon utan snarare tvärtom – det uppfattades som ett störande nöjesfordon, det vill säga ”vältepettrar”. Utvecklingen mellan 1870-talet och 1890-talet var – vilket andra forskare och författare också visat[187] – att cykeln faktiskt mer och mer kom att uppfattas som ett nyttofordon och ett verkligt transportalternativ. Som vi sett befästes också hjulryttarna allt mer som liberala subjekt av de kommunala planeringsaktörerna och fick således sin frihet mer och mer bekräftad. Det var också på det sättet cyklisterna under 1890-talet uppfattade cykelns historia: cykeln och cyklister förr var ”vältepettrar” medan den under deras samtid var ett nyttofordon nyttjad av sanna ”hjulryttare”. I en artikel skrev *Hjulsport* angående Stockholms velocipedförordning att de flesta av föreskrifterna ”äro [] af så gammalt datum som 1874, 1884 och 1885 och utfärdades således på en tid, då velocipedens form gjorde, att den endast användes för nöjes skull”.[188] Det vill säga, ”hjulryttarna” på 1890-talet

[186] Se bl.a. Bonham; Cox, s.50.
[187] Se bl.a. Ekström, G. 1984, s.81-84; Nilsson, s.55.
[188] ”Velocipedridten i Stockholm”, *Hjulsport*, 10/11-1894.

ansåg minsann att de förtjänade mer än ”vältepettrarna” förr.

Genom ovanstående resonemang är det inte alltför alltför svårt att nå ett slutligt begripliggörande av de olika aktörernas inställning till cykelplaneringen, den var ju – som jag skrev i teoridelen – i främsta rum styrt av deras grundläggande inställning till cykeln som fordon. En tolkning är att MVK och *Hjulsport* i praktiken inte var representanter för cyklister i allmänhet utan enbart för ”hjulryttarna”. Deras två största fiender var – förutom dåliga vägskick – oönskade stadgor som hotade deras rätt i offentligheten samt vältepettrar. Dock ansåg de att de förra orsakades av att gemene cyklisten tolkades som det senare. Således var deras huvudsakliga uppgift inte bara att arbeta emot oönskade stadgor utan även att motarbeta – och socialt distansera sig från – vältepettrarna. I *Hjulsport* skedde det genom försök till disciplinering och upprepad information om de stadgor som gällde, dessutom föreslog de gång på gång att så kallade ”ridkort” skulle införas som krav för att få cykla, det vill säga som dagens körkort.[189] För MVK var den viktigaste åtgärden i denna fråga införandet av internreglementet 1887. Att motarbeta oönskade stadgor var dock viktigt för de båda, som vi sett genom uppsatsen visar MVK:s kampanjer mot numreringen 1895 och 1906 att frågan enligt dem var den enskilt viktigaste gällande cykelplaneringen överhuvudtaget. Malmöpolisen och magistraten, å andra sidan, var de som skulle garantera ordningen på stadens gator. Bevisligen fanns det en utbredd uppfattning om gemene cyklist som irriterande och skrämmande samt som ett hot mot offentlighetens traditionsenliga lugn, vilket var en viktig faktor för polisen och magistraten att förhålla sig till. Både polismästare Adler och dennes efterträdare Hårleman nämnde förvisso att cykeln var ett viktigt nyttofordon men samtidigt var det viktigt för dem att pressa gränserna för hur långt de kunde gå för att stävja de cyklister som främst retade upp andra trafikanter, det vill säga vältepettrarna, utan att de som ansåg sig vara ”hjulryttare” samt stadsfullmäktige motsatte sig. Numreringsförslagen 1895 och 1906 är bra exempel på detta. Jag vill påminna läsaren att polismyndigheten och magistraten faktiskt var de enskilt mest drivande aktörerna i den kommunala cykelplaneringen, vilket ger en bra bild över hur utbredd ovanstående uppfattning om cyklister antagligen var.

I stadsfullmäktige ägde debatten rum, det var där de två sidorna möttes: de som ville stävja cyklism som helhet och de som enbart ville stävja ”vältepettrar”. Bedömningen blev – som

[189] Se bl.a. ”Se upp i kurvorna!”, *Hjulsport*, 10/6-1893; ”»Gamla fördomar»”, *Hjulsport*, 10/5-1892; ”Man har påpekat”, *Hjulsport*, 25/8-1892.

jag visat – att den senare fick sin vilja igenom, i samtliga fall. Den bedömningen kan begripliggöras genom Joyce teori; att det liberala styret tog hänsyn till ”realiteters” interna logiker och själv-regleringar.[190] Det vill säga att ”hjulryttarna” (alltså inte vältepettrarna) uppfattades som liberala subjekt med samma rätt till frihet som andra traditionella trafikanter till den grad att *governmentaliteten* stadsfullmäktige besatt tvingade dem att ta hänsyn till hjulryttarnas interna logiker, alltså hur de uppträdde självmant utan alltför kontrollerande förordningar. Samtidigt är det viktigt att påpeka att detta inte var fallet för samtliga av Sveriges städer i fråga om cykelplanering, varför man inte oproblematiskt kan påstå att all svensk trafik- såväl som stadsplanering utgick från en liberal *governmentalitet*.

En uppenbar iakttagelse i mitt källmaterial och sålunda också i hela uppsatsen är att den oskötsamma, den jag kallar vältepettern, konstant lyser med sin frånvaro. Utöver att vältepettern ofta antogs vara ung finns det heller inget som indikerar på vem det var. Var det måhända klassbetonat? Kan vältepettern ha varit arbetaren som trots velocipedens höga kostnad köpt en på grund av ett behov av att snabbt kunna transportera sig genom staden, och därav heller inte haft tid att hoppa av cykeln varje gång en häst såg uppskrämd ut eller en gångbana skulle passeras, vilket inte var något problem för medelklassmannen i MVK? Eller var de i själva verket ungdomar, precis som så många påpekade, och således medlemmar av en ungdomskultur? I så fall är bara frågan *vilken* ungdom de var, vems barn var de, vilken klass tillhörde de? Kanske var det snarare så att alla cyklister då och då, när de trodde att ingen såg eller när de hade bråttom hem, tog genvägen över gångbanan eller glömde att se efter ifall hästen de passerade såg uppskrämd ut eller inte, och således själva stundvis var vältepettern. På detta har jag inget slutgiltigt svar men min gissning är att vältepettern, med vissa undantag, snarare var en mental illusion och en attityd gentemot cyklismen än en faktiskt kategori cyklister. Det måste förstås som en reaktion grundat i uppfattningen på offentlighetens traditionella norm och accepterade ideal, vilka alla hotades av cykeln som fordon och dess nya innebörd av begreppen *transport* och *mobilitet*. Samtidigt måste det förstås som det mänskliga psykets förmåga att haka upp sig på sitt första intryck av nya saker och ting, ett fenomen *Hjulsport* så passande beskriver som ”att det finnes oresonliga människor, hvilkas s.k. »karaktärsfasthet» hindrar dem från att äfven för de bästa skäl ändra en åsikt, som de en gång fattat”.[191] Det vill säga att det för dem inte gick att motbevisa den svartmålade bilden av cyklismen de en gång anammat och att alla cyklister således oavsett

[190] Joyce, s.4.
[191] ”Skadliga velocipedister.”, *Hjulsport*, 29/7-1899.

vad var vältepettrar. Sammanfattningsvis var vältepettern alltså i främsta rum en mottyp som hjulryttarna gjorde allt för att utgöra motsatsen till. Frågan är om vältepettern fortfarande, än idag, finns? Är cyklisten som cyklar mot rött vältepettern? Är de som cyklar två, kanske tre i bredd på cykelbanorna vältepettrar? Eller är de helt enkelt de som ser cykeln som ett överlägset transportfordon utan att för delen ta till sig ideal de själva finner onödiga, precis som vältepettrarna kring sekelskiftet 1900 kanske gjorde?

5. Epilog

Vid undersökningens slutskede under 1900-talets första år tar en stor vit kunskapsfläck över, vad som därefter hände med cykeltrafiken och cykelplaneringen i Malmö är i stort sett okänt. Martin Emanuel visar att cykeltrafiken i Stockholm expanderade till och med andra världskriget, vilket är en längre period än tidigare gängse uppfattning, och att de därefter började byggas bort för att maka plats för bilsamhället. Mötte den samma utveckling i Malmö? Vilken roll fick den i trafikplaneringen under mellankrigstiden då bilen blev allt vanligare och vilken plats fick den slutligen i transformeringen av Malmö till en regelrätt bilstad? I Malmö Årsbok kan vi se att cykeln stod för ca 32% av trafiken vid en gaturäkning 1915 och ca 37% 1920.[192] Till år 1925 förändrades gaturäkningen och istället för att som tidigare utgöra en egen kategori ingick cykeln i kategorin ”cyklar, ryttare, dragkärror och djur”, vilken utgjorde ca 57% av den totala trafiken.[193] Dessa höga siffror till trots, eftersom samtliga mätningar utfördes under november och december. Utifrån det jag ovan skrev att ”det man bryr sig om, det mäter man” kan vi anta att cykeltrafiken fick ett minskat intresse hos de kommunala planeringsaktörerna under 1920-talets första hälft, i och med att cykeln inte längre fick utgöra en egen kategori, hur påverkade det resterande cykelplaneringen? Samtidigt kan vi se att den totala arealen av stadens cykelbanor ökade från ca 2.000 kvm 1920 inom stadens planlagda område och ca 8.000 kvm utanför till ca 2.300- respektive ca 16.500 kvm 1930 för att slutligen 1940 landa på ca 65.200 kvm inom Malmö stad exklusive Limhamn, Fosie och Husie.[194] Vad var det huvudsakliga syftet med denna utbyggnad av cykelvägsnätet, var det en tidig tendens till ”Cykelstaden Malmö” eller var det som Emanuel är överens med Oldenziel och Bruhèze om angående andra orter, att de ämnade att placera cyklarna bredvid den huvudsakliga körbanan för att ge bilisterna mer utrymme? Samtidigt kan

[192] Dessa siffror, precis som kommande, bör dock tas med en nypa salt. Malmö Stads årsbok 1915, s.310; Malmö stads årsbok 1920, s.337.
[193] Malmö Stads årsbok 1925, s.399.
[194] Malmö Stads årsbok 1920, s.338; Malmö Stads årsbok 1930, s.463; Malmö Stads årsbok 1940, s.490f.

det nämnas att sista gången numrering föreslogs var så sent som 1926.[195] Vad förelåg det förslaget? Var det en fortsatt gängse uppfattning om cykeln som störobjekt? Sist men inte minst finns det stora skäl att söka begripliggöra hur det kommer sig att över 20% av alla transporter i Malmö idag görs per cykel medan motsvarande siffra för exempelvis Stockholm är under 10%, samt att utröna Malmö stads egen roll som aktör i denna utveckling.[196] Till den som tar sig an någon av dessa uppgift önskar jag all lycka!

[195] MSF, 1926, bihang nr 57 (protokoll nr 78); ”Om registrering av velocipeder i Malmö”.
[196] *Cykelprogram för Malmö Stad 2012-2019*, s.8 samt bl.a. Emanuel, s.15.

6. Appendix

I Juni 2014, det vill säga i stort sett samtidigt som denna uppsats blev färdig, gav Martin Emanuel tillsammans med Malmö Stad ut boken *Cykelstad Malmö 1870-2000*. I den undersöks cykeltrafiken och cykelplaneringen i Malmö framförallt från 1890-talet till och med ca år 2000 översiktligt. Boken är snarare till för att väcka intresse för cykelfrågor än att vara djupdykande forskning, av den anledningen är den rikt illustrerad och skriven utan referenser. Ändå gör Emanuel ett gediget källarbete både för den perioden jag undersökt samt senare perioder. För den som i framtiden ska forska om – eller bara är intresserad av – cyklismen under 1800-talets slut och 1900-talets början rekommenderar jag att både använda denna uppsats och Emanuels bok, för även om vi till viss del har använt samma källmaterial har vi gjort olika undersökningar och kommit fram till olika slutsatser, dessutom känner jag mig tvungen att påpeka att hans bok faktiskt innehåller ett par faktafel.

7. Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Arkiv

Malmö stadsarkiv (MSA)

Stadsfullmäktige (SF)

A1A Stadsfullmäktiges protokoll med bilagar (till och med 1890)

Drätselkammaren

AIb Samfällda drätselkammarens protokoll (SD)

AId Andra avdelningens protokoll (Dk:s 2:a avd)

Malmö idrottsmuseum (MIM)

Malmö Velociped klubb (MVK)

A1:1 Protokollsbilagor, årsberättelser 1895 – 1901

Protokoll över styrelsesammanträde (SS) 31/6 1886 – 18/9 1892

Protokoll över allmänna sammanträde (AS) 27/5 1886 – 29/10 1892

Protokollsbok 7/2 1893 – 2/4 1898

Protokoll 4/2 1899 – 27/4 1906

Protokollsbok 8/5 1906 – 30/3 1908

E:2 Korrespondans 1892 – 1907

F:1 Körreglemente mm 1888 – 1906

Stadgor

F:2 Tidningsurklipp 1895 – 1906

Trycksaker 1886 – 1906

Kommunalt tryck

Malmö stadsfullmäktige protokoll med bihang (MSF, gäller från 1895)

Malmö Stads årsbok

Kommunal Författningssamling för Malmö 1866-1911

Övriga tryckta källor

Hjulsport 1891-1901

Kongl. Maj:ts Ordnings-stadga för rikets städer af den 24 mars 1868 och helsovårds-stadga för riket af den 25 september 1874., Normans förl., Stockholm, 1875

Internetkällor

Cykelprogram för Malmö Stad 2012-2019, Gatukontoret, finns på: www.malmo.se/download/18.3744cbfb13a77097d8748de/Cykelprogram+f%C3%B6r+Malm%C3%B6+stad+2012-2019+2012-10-30.pdf (Hämtad 2014-05-02)

GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm, 2010, finns på: http://www.trafikverket.se/PageFiles/35571/gcm_handbok.pdf (Hämtad 2014-05-14)

Stockholms Adresskalender 1895, Stockholm, 1894, finns på: http://www.stockholmskallan.se/Soksida/Post/?nid=8956 (Hämtad 2014-05-24)

Litteratur

Andersson, Peter K., *Streetlife in late Victorian London: the constable and the crowd*, Department of History, Lund University, Diss. Lund : Lunds universitet, 2012, Lund, 2012

Arwill-Hörmander, Catharina, *Svensk cykelindustri 1867-1965 – En historisk longitudinell studie*, D-uppsats i historia, Sektionen för humaniora, Högskolan i Halmstad, 2009

Bjurling, Oscar & Fridlizius, Gunnar (red.), *Malmö stads historia. D. 4, 1870-1914*, Malmö stad, Malmö, 1985

Blomkvist, Pär, *Den goda vägens vänner: väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914-1959*, B. Östlings bokförlag. Symposion, Diss. Stockholm : Univ., 2001,Eslöv, 2001

Bonham, Jennifer & Cox, Peter, ”The disruptive traveller? A Foucauldian analysis of cycleways”, *Road & Transport Research* 19:2 (2010), s. 42-53

Dufwa, Arne (red.), *Stockholms tekniska historia. 1, Trafik, broar, tunnelbanor, gator*, LiberFörlag, Stockholm, 1985

Ekström, Anders, *Viljan att synas, viljan att se: medieumgänge och publik kultur kring 1900*, Stockholmia, Stockholm, 2010

Ekström, Gert, *Svenskarna och deras velocipeder*, Winberg, Hudiksvall, 1984

Ekström, Gert, *Älskade cykel: [år 1800-2000]*, Prisma, Stockholm, 2001

Emanuel, Martin, *Trafikslag på undantag: cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*, Stockholmia, Diss. Stockholm : Kungl. tekniska högskolan, 2012,Stockholm, 2012

Hall, Thomas. 1991. Den svenska stadens planeringshistoria – ett försök till forskningsöverblick. Thomas Hall (red.). I *Perspektiv på planering – frågeställningar och frontlinjer inom planeringshistorisk forskning* (2:a upplagan), 207-253. Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet (HSFR), Stockholm

Hall, Thomas. 1991. Planeringshistoriens historia. En inledande tillbakablick. Thomas Hall (red.). I *Perspektiv på planering – frågeställningar och frontlinjer inom planeringshistorisk forskning* (2:a upplagan), 13-30. Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet (HSFR), Stockholm

Herlihy, David V., *Bicycle: the history*, Yale University Press, New Haven, 2004

Ingmarsson, Niklas, *Bilkultur i Malmö: hur en bilstad blir till*, Gidlund, Hedemora, 2004

Joyce, Patrick, *The rule of freedom: liberalism and the modern city*, Verso, London, 2003

Mackintosh, Gordon Phillip & Norcliffe, Glen. 2007. Men, women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late Nineteenth-Century. Rosen, Paul, Cox, Peter & Horton, David (red.). I *Cycling and society*, 153-177. Ashgate, Aldershot, England

Myrdal, Janken, ”Källpluralismen och dess inkluderande metodpaket”, *Historisk tidskrift* 127:3 (2007), s. 495-504

Nilsson, Fredrik, ”Ett ypperligt fortskaffningsmedel i Herrens krig: den cyklande Frälsningsarmén och det modernas besvärjelser”, *Idrott, historia och samhälle* 2012 (2012), s. 55-74

Oldenziel, Ruth & de la Bruhèze, Adri Albert, ”Contested spaces: Bicycle lanes in urban Europe, 1900-1995”, *Transfers* 1:2 (2001), s. 29-49

Printzen, Erik, *Malmö Velociped-Klubb 1886-1906*, Malmö, Emil Janssons Boktryckeri, 1907

Rubinstein, David, ”Cycling in the 1890s”, *Victorian studies* 21:1 (1977), s. 47-71

Taylor, Michael, ”The Bicycle Boom and the Bicycle Bloc: Cycling and Politics in the 1890s”, *Indiana Magazine of History* 104:3 (2008), s. 213-240

Omslag: Ur ”Bästa sättet att gå till väga, när man önska passera en grind”, *Hjulsport*, 29/6-1899.