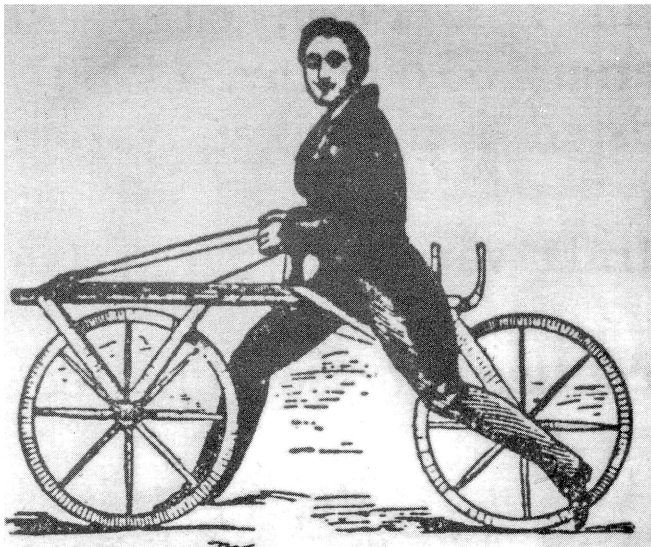


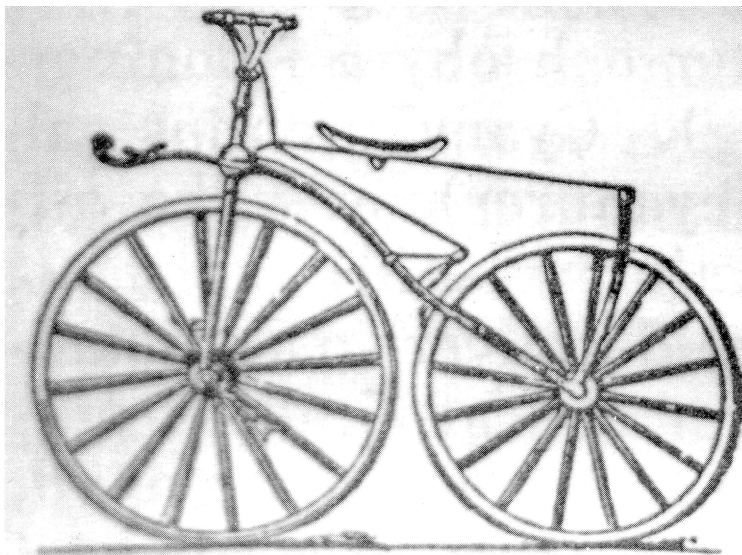
Cykelns historia

Cykeln har, som alla hjälpmedel som människan har haft under sin tid på jorden, ändrats och förbättrats genom århundraden. Den första cykelliknande apparat som är känd, bestod av en träställning som bar upp två trähjul ställda efter varandra. Den åkande satt gränsle på träställningen så att han nådde marken med fötterna och kunde sparka sig fram. Det var alltså närmast en sak som skulle underlätta gåendet. Denna (cykel) byggdes av en fransman år 1790.



Sparkcykel från 1700-talet

Nu kom många mer eller mindre (mest mindre) förnuftiga förslag. Bland annat visades en förbättring av denna maskin med styrbart framhjul och fasta pedaler i framhjulet. Fasta pedaler och styrbart hjul var dock en kombination som inte fungerade. Några årtionden senare kom dock någonting som hade en viss likhet med dagens cykel. Den hade drivning av bakhjulet med en ändlös kedja från en kuggkrans vid pedalerna, som var placerad i ramen. En mindre kuggkrans i bakhjulets centrum ordnade en lagom utväxling. Men fortfarande med trähjul.



Pedalmaskin från mittet av 1800-talet

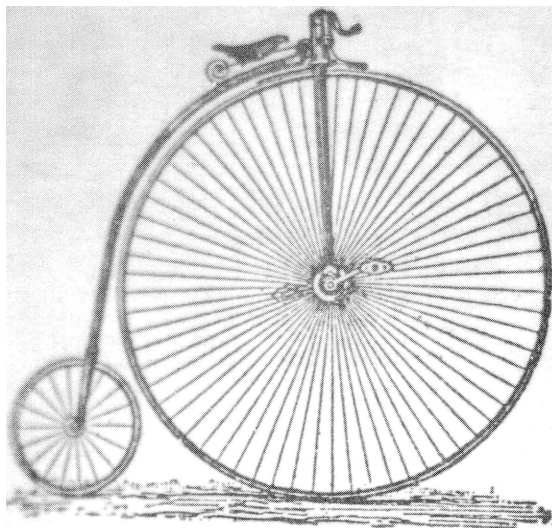
Nästa steg i utvecklingen kom när ståltrådsekrarna och plåtfälgarna ersatte hjulens träbygge. Andra detaljer som gjorde cykeln till ett användbart fordon var frihjulsnävet och kullagren. Det viktigaste var kanske ändå Dunlops pneumatiska gummidäck och slangar. Trähjulens tid var förbi.

I början av 1900-talet började cyklar att tillverkas industriellt i Sverige. År 1908 startade Monarkfabriken i Varberg och blev så småningom en av de största tillverkarna i Sverige, med fabriker även utomlands, bl.a. i Sydamerika. Många mindre verkstäder – även i Dalarna – började tillverka cyklar. Det förefaller som om orter med tradition inom smide gärna provade med cykeltillverkning, t.ex. Hedemora och Lima. Ja, tillverkning är nog en liten överdrift. Snarare kan man tala om monteringsverkstäder. Att smeder skulle börja tillverka ståltrådsekrar och frihjulsnäv är knappast troligt, i alla fall inte i ett så tidigt skede.

Nu började cykeln bli intressant även som idrottsredskap. Man ordnade landsvägslopp med olika banlängder, från några kilometer till riktigt långa distanser. Tävlingen Mälaren runt startades redan år 1892. Även rundbanor inomhus förekom i så kallade velodromer. Den första i Sverige byggdes i Stockholm år 1923. De förbättringar som kommit cykeln till del under senare år har i stor utsträckning varit betingade av dess användning i tävlings-sammanhang. Vikten var viktig i sammanhanget. Man ville inte släpa på några onödiga kilon runt banan. En cykel vägde för några årtionden sedan ca 20 kg. Dagens tävlingscykel väger kanske hälften så mycket. Detta har åstadkommit genom att använda lättmetallegeringar i alla detaljer där detta varit möjligt, samt att plocka bort onödiga saker såsom lyktor, pakethållare, stänkskärmar, parkeringsstöd mm. En annan markant förbättring är alla utväxlingsmöjligheter som tillkommit. Även en standardcykel har nu många växlar som ska kunna kopplas in vid behov.

En hel flora av specialcyklar har även kommit ut på marknaden. En speciell terrängcykel, s.k. mountainbike, med en massa utväxlingar och fjädring på båda hjulen har blivit ungdomens favorit. Naturligtvis används även denna i tävlings-sammanhang.

En cykel fordrar även tillsyn och reparation ibland. Under första halvan av 1900-talet fanns det en enkel cykelverkstad i nästan varje by med en cykelreparatör som mer eller mindre på heltid ägnade sig åt att reparera och sälja cyklar.



Höghjuling



Senaste utvecklingen med fjädring på båda hjulen och ett tjugotal utväxlingsmöjligheter att välja mellan.

Någon gång i början på 1800-talet byggdes den första höghjulingen. Den hade ett mycket stort framhjul och ett litet stödhjul bak. I framhjulets centrum satt fasta pedaler som skulle överföra ryttarens muskelkraft till hjulet. För att nå pedalerna måste denne sitta gränsle över det stora hjulet, där en sadel var strategiskt placerad. Att han därtill satt nästan lodrätt över hjulnavet gjorde inte saken bättre. Att komma upp på sadeln och få styrfart på ekipaget måste ha varit ett stort problem och att sitta med tyngdpunkten närmare två meter över vägbanan och balansera det hela kan inte ha varit lätt. Minsta hinder i vägbanan skulle ju ha kastat honom framåt. Någon praktisk användning av dylika fordon har man svårt att tänka sig. Det fordrades närmast akrobatisk skicklighet att färdas med dessa höghjulingar. Kanske något för äventyrslystna ungdomar? Att komma ut på dåtidens vägar med djupa hjulspår efter böndernas hästdragna arbetsfordon var nog inte någon nöjsam lusttur.

En dylik velociped har tillverkats i en verkstad i Mora någon gång under 1860-talet, av stål från Siljansfors Bruk. Enligt uppgift ska denna maskin finnas kvar i Mora fortfarande.

Erik Pettersson