

Mit cykelhjul

Af Søren Bjerg Hansen

Under krigen blev cyklen om muligt et endnu mere populært transportmiddel. Den klarede sig uden benzin og kul, stillene var nærmest uopslidelige, men det var cykeldækkene og -slangerne desværre ikke.

Mangelen på dæk og slanger gjorde, at der blev eksperimenteret med erstatninger – træringe med fjedre, gummiagtige ringe af hærdet sildeolie, snoede papirtøve osv. Fantasien fik frit løb...



Danmark blev i årene 1940-45 mere end nogensinde »cyklernes land«. På grund af mørklægningen blev det ved lov påbudt, at alle bagskærme skulle males hvide. Privateje.

Det blev under krigen ret så hurtigt skralt med cykeldæk, for pludselig skulle alle jo ud på den tohjulede, da bilerne blev klodset op. Lagrene rundt hos cykelbranchen blev hurtigt tømt til montering på nye og gamle cykler i det næsten umættelige marked. Men der dukkede da lidt op til almindelig salg. Mange af de dæk, der kom ud på det frie marked, var efterhånden af så ringe en kvalitet, at det at blive »benådet« med et dæk kun var en kortvarig glæde. Lærredslaget i dækket var af cellulld, kunstfibre, der i struktur svingede fra tråde stive som ståltråd til tråde, der bedre egnede sig som elastik, dog uden evnen til at blive kort igen. Så enten var dækkene så stive, at de ligefrem knækkede, gummilaget var jo heller ikke det bedste, eller de gav sig og blev tykke, så de stødte på cyklens gaffler og hurtigt blev slidt itu. Alligevel gjorde man alt for dog at skaffe sig disse »rigtige« dæk til forhjulet, og så gjaldt det at skærpe opfindsomheden og få klædt baghjulet på.

Enhver rask dreng havde løbet med trillehjul, en gammel cykelfælg man kunne spække hos cykelsmeden. Det skramlede jo noget, men den mere avancerede fik fat i korkpropper, som blev klemte i fælgen, så blev lyden ret så blød. Denne erindring blev lanceret på cyklen. Man kunne køre, men det var ikke særligt behageligt, og fælgens levetid blev stærkt forkortet. Een kørte på en stump haveslange lagt om hjulet, slangen vistnok fyldt ud med korkpropper og samlet med ståltråd. Det gjorde så sjovt, når man for hver omdrejning af hjulet ramte sammenføjningen. Jeg husker een, der havde været på havnen og fundet noget kasseret tykt (vel ca. 60 mm) tovværk. Om også han havde bundet det ret så godt fast til fælgen røg det tit af.

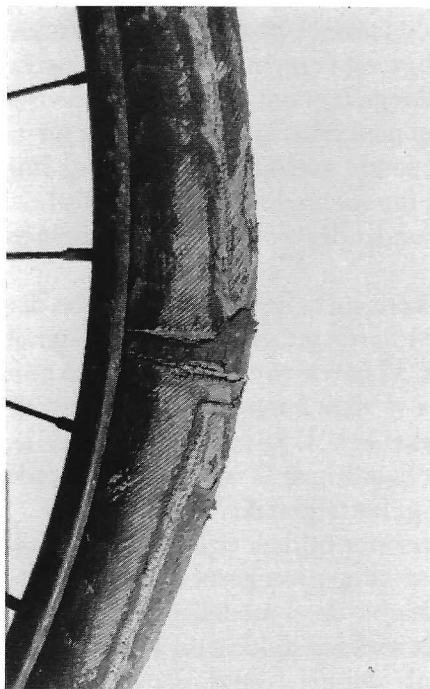
Hjemme var vi fire, der gerne skulle køre, og heller ikke os lykkedes det at finde dæk i takt med slitagen, men vi havde set enkelte eksemplarer af cykeldæk skåret ud af kasserede bildæk. Vi havde emnerne i huset, så min far og jeg blev enige om, at sådan ville vi være kørende. Og det blev vi.

Vi skar tre eller fire bildæk op til cykeldæk. Ikke alle lige vellykkede. Jeg husker, at i alt fald eet lykkedes det os aldrig at få til at blive liggende på fælgen, men det, der eksisterer i dag, kørte perfekt.

Det at skære et cykeldæk ud af et kasseret bildæk er ikke lige en sag, man løber til. Det opdagede vi ret så hurtigt og giver gerne fidusen videre.

Med en stump af et kasseret cykeldæk havde vi modellen for bredden, og noget bredere end denne skar vi først slidbanestykket ud af bildækket. Vi lærte hurtigt, at en jævnt skarp kniv dyppet i vand, gerne med lidt sæbe i, skar næsten som i smør. Dette bælte var for tykt, tungt og usmidigt, så vi skrællede gummi og gerne det øverste lærredslag af. Dette dog således, at skrælningen ud til siderne kun måtte gå til, hvor vulsten

skulle være. Vulsten dannedes af gummilaget skarpt skåret ned til / i lærredet. At bæltet, vi skar i, skulle være bredere end det færdige cykeldæk skyldtes, at vi brugte den yderste kant til at stifte bæltet til et fast underlag under skærearbejdet. Her brugte vi et bræt, indtil vi blev så avancerede, at vi brugte den buede side af en tyk brændekævle. Det gav os også den fordel, at vi så kunne skrælle ret så jævnt. Når vi langt om længe havde en »jævn og ensartet« slidbane og en fornuftig vulstkant, skulle dækket skærfes til passende bredde, så vulstpartiet



Detalje af det hjemmelavede dæk. Man kan tydeligt se, hvor dækket er vulkaniseret. (Foto: Flemming Rasmussen, Roskilde Museum).



Et vellykket cykeldæk, skåret ud af bildæk. Privateje. (Foto: Flemming Rasmussen, Roskilde Museum).

kunne få tag i fælgkanten og blive liggende på fælgen. For megen bredde, så kunne man ikke få lagt dækket ned i fælgen. For lidt bredde, så rullede vulsten ud over fælgen, når man pumpede slangen op.

Når hele skærearbejdet var overstået gik turen ned i Bryggeriets gård, ned til vulkanisør Andersen.

Andersen fik fælgen, slangen og »mesterstykket« og så skulle dækket vulkaniseres sammen så det fik den helt rigtige størrelse til fælgen. Det fik Andersen en gevaldig rutine i, dette at måle op nøjagtig hvor sammenføjnngen skulle ligge. Det lod sig ikke gøre uden hjælpere, jeg har selv været med,

og jeg kan forsikre, at sådan et dæk er vanskeligere at styre end en ål.

Det var med en vis stolthed, man fik sit hjul med hjem, og ikke mindre stolt var man, når man kom hjem fra den første tur i god behold og med luft i hjulet.

Hvordan var så sådan et dæk i praksis?

Ikke så ringe. Man blev godt nok mindet om Andersens fortjenester, hver gang hjulet løb en omgang. Det var nu ikke så slemt. Værre var det nok, at hjulet var meget tungt at køre med, men alt i alt det betød intet: man var kørende. Jeg har taget turen fra Hedegaardsvej til Veddelev Strand mange gange på sådan et hjul. Nu gjorde det jo heller ikke stort at dækket bumpede lidt, for vejene var ikke af højeste kvalitet. Stierne ned over klosterjorden til Sct. Agnes eller Ny Himmelev var godt hullede, og bedre var vejen fra Veddelev og ned til vandet slet ikke.

Men vandet var dejligt, og det var det, vi kørte efter, og pudsigt selv om også badebroen lå ved den militære skydebane, og tyske soldater gik vagt ved arealet, var det som om dette åndehul var tabu.

Skrænten, broen og vandet var »vores«, og det blev for det meste respekteret.