

Mellem sport, adspredelse og selskabelighed

– træk af odenseansk cykelsport ved århundredskiftet

af Johnny Wøllekær

I slutningen af 1800-tallet var grænsen mellem sport, adspredelse og selskabelighed flydende. Sport blev ikke udelukkende opfattet som konkurrencer, hvor alt blev målt, vejret og vurderet. Sportsbegrebet blev defineret langt bredere og var snarere et samlebegreb for alle aktiviteter af adspredende karakter – uanset om de var forbundet med konkurrencer eller ej.¹

Det gælder også Odenses idrætsliv. Ganske betegnende var Odense Skøjteløberforening, der var stiftet i 1871, byens største idrætsforening med omkring 700 medlemmer ved århundredskiftet. I foreningen, der holdt til i Munke Mose nær Odenses centrum, spillede selskabeligheden fra begyndelsen en fremtrædende rolle. Det blev understreget af, at foreningen allerede tidligt havde kvindelige medlemmer. I halvmørket på banen i Munke Mose kunne ungdommen tillade sig friheder, som man ellers var nægtet. I sæsonens løb foranstaltede foreningen forskellige forlystelser, såsom musik på banen, fyrværkeri, kapløb m.m.²

I årene frem mod århundredskiftet oplevede den odenseanske sportsverden en langsom forandringsproces, hvor konkurrencemomentet blev en stadig mere integreret bestanddel af sporten. Der blev f.eks. anlagt nye arenaer, som tillod bedre konkurrencer og en mere rationel præstationsmåling, ligesom der blev skabt organisatoriske rammer for sporten. Det var en proces, der foregik over en årrække, og

som var meget forskellig fra sportsgren til sportsgren. Men navnlig i midten af 1890'erne skete der store omvæltninger.

Den sportsgren, hvor udviklingen mod et mere sportivt indhold gik hurtigst, var utvivlsomt cykelsporten, der allerede før år 1900 havde sin egen arena og professionelle udøvere.

Væltepeteren vælter byen

I slutningen af 1860'erne dukkede de første velocipeder op i de danske byer. På det tidspunkt var udenlandske fabrikanter begyndt at producere cykler i større omfang. Det kringlede franske navn blev snart fordansket til »væltepeteren«, og det var et velegnet kælenavn til den høje og klodsede cykel.

I Odense var farvehandler Th.M. Thomsen en pioner inden for både cyklismens og cykelsportens udbredelse. Den 38-årige farvehandler fik i 1873 en odenseansk håndværker til at lave en velocipede af træ og med påmonterede jerndelev. Velocipeden brugte han bl.a. til at komme rundt til kunderne på. Det vakte naturligvis stor opmærksomhed i byen og har sikkert været en god reklame for forretningen. Farvehandleren var også den første i Danmark til at importere en »bicycle« – en teknisk forbedret udgave af velocipeden. Farvehandlerens cykel var i flere år byens eneste. Mange undrende og beundrende blikke

fulgte sikkert farvehandler Th.M. Thomsen, når han »svævede« gennem Odenses gader på det høje hjul. Farvehandleren har senere fortalt, at han langtfra var stolt af de første køreture gennem byen, for den odenseanske brolægning var meget ujævn, og af og til måtte han en tur i brostenene.³

Selskabelige cykelklubber

Cyklen var i slutningen af 1800-tallet i stadig udvikling. De tunge velocipeder af træ og jern med pedaler på forhjulet blev efterhånden fortrængt af nye cykeltyper, der



Farvehandler Th.M. Thomsen var en pioner inden for både cyklismens og cykelsportens udbredelse i Odense. Her er han fotograferet på en tricykel omkring 1890 (L. Dinesen fot., Møntergården).

havde to næsten lige store hjul (»safety-modellen«) og kædetræk til baghjulet. I løbet af få år sejrede denne nye cykeltype over alle andre, da den var let at komme af og på, mindre farlig at køre på og optog mindre plads. Epokegørende var også indførelsen af massive gummihjul i 1890'erne, der absorberede de utallige bump og stød, som cyklisterne var udsat for på træhjulene.

Cykling var i de første år udelukkende til adspredelse for unge, velstående mænd. Cyklen var et statussymbol, da den var meget dyr, og det gængse tilråb fra gadedrengene var »storborger«, hvilket skulle udlægges i dobbelt betydning.

I takt med cyklens forbedringer så en række cykelklubber dagens lys over det ganske land. I 1883 var antallet af cyklister i Odense så stort, at der blev taget initiativ til at danne Odense Bicycle Club (O.B.C.), der var den første cykelklub på Fyn. Bag initiativet stod den cykelglade farvehandler Th.M. Thomsen, og han blev selv formand for klubben. Grosserer Carl Bierfreund, der var den ene af industrimatadoren Lorenz Bierfreunds to sønner, blev næstformand. Klubben bestod derudover af endnu tre medlemmer.

Fra de få medlemmer udviklede klubben sig til at have 21 medlemmer i 1884, og antallet blev fordoblet til 41 ved generalforsamlingen i juni 1885.⁴ Desværre er der ikke bevaret nogen medlemsliste, så det er umuligt at lave en egentlig rekrutteringsanalyse vedrørende de menige medlemmer. Men på baggrund af forskellige deltagerfortegnelser m.v. kan man danne sig et nogenlunde indtryk af klubbens medlemmer. Selv om det er problematisk at slutte direkte fra disse tilfældigt overleverede navne, er der meget, som tyder på, at medlemmerne især var unge mænd fra byens fremadstormende handels- og industriborger-



De første cykelklubber var rene selskabelige foreninger, hvor udflugter på cykel stod øverst på dagsordenen. Cykelklub på udflugt i det fynske land omkring 1890 (Møntergården).

skab. Det var grossererere, kontorister, fabrikanter, handlende o.lign., der sluttede op om klubben.

Overalt på Fyn skød nye cykelklubber op som paddehatte i sidste halvdel af 1880'erne. Men Odense Bicycle Club, der talte et halvt hundrede aktive medlemmer, var formentlig landets næststørste cykelklub – kun overgået af Dansk Bicycle Club i København.

For at fremme det selskabelige samkvem mellem cykelklubberne på Fyn stiftede medlemmer af Odense Bicycle-Klub den 5. september 1886 endnu en forening, nemlig Fyens fælles Cykle-Club. Klubbens formål var at slutte alle fynske »cyklistere« sammen, så man bedre kunne varetage cykelsportens interesser samt samle

medlemmerne til fælles udflugter om sommeren.

I 1888 fik Odense endnu en cykelklub, nemlig Dansk Cykle Unions fynske afdeling, et navn der senere blev forenklet til Fyens Cykle Union (F.C.U.). Fyens fælles Cykle Club gled herefter ud, eftersom den nye union blev en underafdeling af Dansk Cykle Union, der var et bindeled mellem forskellige cykelklubber i Danmark. Fyens Cykle Unions første formand var bankassistent H.H. Thomsen, den senere stifter og direktør for Fyens Landmandsbank.⁵ »Medlemmerne var i begyndelsen kun få; men Thomsen var ung og energisk, fyldt af iver for sagen og hurtigt voksede unionens medlemstal«, skrev *Cyklen* i 1898.

Byens cykelklubber var i begyndelsen



Næsten hver søndag var cykelklubberne på fællesudflugter. På turene var der selvfølgelig indlagt passende stop ved landevejskroerne. Her har et hold cyklister gjort holdt ved Ringe gæstgivergård i 1890'erne. (Stadsarkivet i Odense)

rene selskabelige foreninger, hvor udflugter på cykel stod øverst på dagsordenen. Det gjaldt om at komme væk fra byen og ud i det grønne. Om vinteren øvede medlemmerne sig i cyklings svære kunst indendørs. O.B.C. trænede f.eks. hver søndag i 2. dragonregiments fægtesal. Klubberne samarbejdede med landets øvrige cykelklubber, og der blev arrangeret ture til andre klubber – eller man mødtes på halvvejen. Omkring 1890 holdt Odense Bicycle Club jævnligt klubbture søndag og tirsdag, hvor medlemmerne i samlet flok cyklede til f.eks. Fyns Hoved eller kystbyerne. »Turist-elementet« havde altså en fremtrædende plads i klubbernes hverdag. Det handlede mere om at »få noget at se, end jage af sted uden at se til højre og ven-

stre«, skrev lærer A. Clausen, der var medlem af Fyens Cykle Union, senere.⁶

I årenes løb opstod der flere små stridigheder mellem Odense Bicycle Club og Fyens Cykle Union, som hæmmede klublivet. Derfor var det nærliggende at lægge de to klubber sammen. Efter mange drøje forhandlinger og generalforsamlinger blev Odense Bicycle Club opløst i 1890, og medlemmerne blev overført til Fyens Cykle Union. På det tidspunkt stod det selskabelige endnu øverst på klubbens dagsorden. Næsten hver søndag blev medlemmerne samlet til gemytlige fællesudflugter, ligesom der blev arrangeret ferieudflugter i det danske landskab, hvor »der blev spillet cykelmelodier, sunget cykelsange og holdt cykeltaler, efterfulgt af kraftige cykelhur-

raer«, som det hed i et referat fra en fællestur til Århus i 1890. På turene var der selvfølgelig indlagt passende stop ved kroer og marketenderier. Cykelklubberne deltog også gerne i de cykelfester, der i disse år blev afholdt i stigende tal rundt om i landet.

Klubberne havde mange love og bestemmelser, f.eks. måtte et medlem ikke »under kørslen aftage huen, men skal hilse ved at føre hånden til huen«. En overtrædelse af denne paragraf blev straffet med en bøde, og bødepengene blev senere brugt til fornøjelser. At dømme efter de mange frokoster, middage, puncheboller eller forfriskninger, klubben spenderede på medlemmerne, blev der betalt mange bøder.

Indtil slutningen af 1880'erne koncentrerede cykelklubberne sig fortrinsvis om klubture, men efterhånden blev det selskabelige skubbet i baggrunden til fordel for væddeløbskørsel. Det første banevæddeløb i provinsen blev kørt i august 1886 ved Svendborg, og snart efter arrangerede enhver cykelklub med respekt for sig selv konkurrencer og rekordløb for sine medlemmer. Også i Odense vandt cykelløbene frem.

Cykelløbenes glansperiode

Både nationalt og internationalt så en lang række cykelløb dagens lys i slutningen af 1880'erne, og der blev efterhånden skabt en fast konkurrencestruktur med lokale løb, nationale løb og internationale løb. F.eks. afholdt Fyens Cykle Union hvert år både 3 og 6 miles landevejsløb samt »udholdenhedsløb, hvor deltagerne sled for 6-, 12- og 24 timers medaljerne. Disse løb var meget populære, og »bl.a. red en ældre, gift mand på tricykel (trehjuler) i 6 timer og fik bronzemedalje«. ⁷

Også Odense Bicycle Club forsøgte sig med enkelte cykelløb på de fynske lande-

veje, men tankerne blev snart helt opslugt af de første baneløb, som blev afholdt i Odense i forbindelse med Dansk Cykle Unions fest den 31. juli 1887. Det var lykkedes at formå Odense Byråd til at give tilladelse til at benytte markedspladsen lidt uden for Odense (senere Anslæg) til disse cykelløb. Banen var lavet af grus, og ved siderne var der gravet huller, for at regnvandet kunne sive væk.

Dagen var en festdag for byen – i stort optog startede rytterne fra Rytterkasernen for at »ride« gennem byen til banen. Det halve Fyn var strømmet til for at se dette brogede skue. Deltagerne var inddelt i forskellige klasser, der sikrede, at konkurrencen kom til at foregå mellem nogenlunde jævnbyrdige. Foruden cykelløb bød dagen også på kvadrille- og kunstridning. Sidstnævnte foregik ved, at rytteren havde skruet det lille baghjul og stangen med sadlen af sin væltepeter og nu kæmpede for at holde balancen. Cykelkonkurrencerne indeholdt således både en ekspressiv, æstetisk-kunstnerisk dimension samt en fremadrettet, hurtighedspræget dimension.

Det selskabelige spillede dog fortsat en væsentlig rolle, og cykelfesten, der for de københavnske deltagere strakte sig over tre dage, omfattede også udflugter i Odenses omegn, selskaber og punchegilder samt en fest i lystskoven Fruens Bøge. ⁸

Cykelløbet på Odenses markedsplads blev nu en årligt tilbagevendende begivenhed, om end løbene var ganske primitive, og ofte var den københavnske presse på nakken af arrangøren. Efter et løb 2. pinsedag 1890 skrev *Dansk Cykle-Tidende* harmdirrende om, at dommerne intet kunne se for paraplyer og restaurationsteltet og derfor ikke kunne kontrollere de kørte omganges antal, med det resultat at første løb måtte køres om, fordi der var kørt en omgang for meget! Og imellem og under



Fem ryttere med starter på cykelbanen i Fruens Bøge. Cykelsporten var omkring århundredskiftet uhyre populær. Allerede i 1898 måtte cykelbanen udvides med flere tilskuerpladser. Cyklisterne kørte ofte i deres hverdagstøj, men i 1897 blev rytterne bedt om at bruge en bestemt klubdragt ved konkurrencer (E. Biering fot., Møntergården).

løbene vandrede folk, programsælgere, drenge og hunde nok så gemytligt op og ned ad banen, uden at det blev påtalt. Videre hed det om cyklisterne: »En rytter pudse næsen midt i et løb under tilråb som: »Snyd næsen, gamle!« Men da vi i handicap for provinsryttere havde set E. Andersen starte på en almindelig roadster-safety med klokke, taske, skærme og bremse, var der intet mere, der kunne forbavse os«. ⁹

Cykelbanen i Fruens Bøge

Utilfredsheden med banen ved markedspladsen var stor. Den var hullet og ujævn, og i 1893 tog de første planer om at anlægge en rigtig cyklebane for alvor form. I første omgang skrev Fyens Cykle Union til

Odense Byråd for at få den gamle interiørmistiske bane ved markedspladsen gjort permanent og få den anlagt med hævede sving. Det ville byrådet dog ikke gå med til.

Som følge af byrådets afslag blev det planlagte væddeløb på markedspladsen i august 1893 aflyst. Samtidig begyndte cykelklubben at se sig om efter en passende byggegrund. Tanken faldt straks på lystskoven Fruens Bøge lidt uden for Odense, og her købte klubben kort efter et stykke jord lige over for Fruens Bøge jernbanestation til 5.000 kr. Købet blev delvis finansieret ved udstedelsen af aktiebrevne à 25 kr. til et beløb af 3.000 kr. Resten af penge lånte cykelklubben i banken. Den første cykelbane blev en meget spartansk anlagt

jordbane. Arbejdet med bygningen blev hurtigt påbegyndt. Cykelbanen i Fruens Bøge, der var den tiende rigtige cykelbane i Skandinavien, blev Odenses første egentlige idrætsanlæg. Med bygningen af cykelbanen var cykelsporten endegyldigt blevet fjernet fra sit oprindelige miljø og ført ind på en ny og mere rationel arena. Der blev stadig kørt enkelte landevejsløb, men de stod nu i en periode helt og aldeles i baneløbenes skygge. Et par fynske ryttere forsøgte sig på 24-timers rekorden, og disse rekordforsøg interesserede snart langt mere end de største landevejsløb. Det er kendte tegnede for 1890'erne, at der skete en specialisering af cykelrytterne; de var enten bane- eller landevejsryttere.

Den 340 meter lange jordbane blev allerede i foråret 1895 erstattet af en bane i cement. I de efterfølgende år havde Fruens Bøge cykelbanen og cykelløbene i Odense deres glansperiode. Med cykelsportens indflytning til den nye cykelbane fik konkurrencemomentet for alvor en fremtrædende placering i F.C.U.s aktiviteter. De årlige løb i pinsedagene var forårets helt store begivenhed, som også fik stor opmærksomhed i den lokale presse. Derimod forsvandt kunstridningen o.lign. ud af konkurrencerne.

Med anlæggelsen af cykelbanen blev cykelsporten mere tilskuerorienteret, hvor den tidligere var meget deltager- og klubcentreret. Cykelsporten var den første – ud over hestesporten – der helhjertet satte på et betalende publikum, der skulle finansiere driften af en sportsarena. Med et betalende publikum på 3.-5.000 mennesker fik spændingsmomentet en stadig vigtigere rolle ved konkurrencerne. Allerede i 1893 fik Fyens Cykle Union indført totalisatorspil efter forbillede fra banen i Ordrup. Totalisatorspillene blev i øvrigt af mange set som en gøgeunge, der ikke havde det fjer-

reste med sund, legemsopdragende idræt at gøre. Også ved selve konkurrencerne lagde arrangørerne stadig mere vægt på, at de foregik, så publikum fik mest mulig »valuta« for pengene. Derfor kom bl.a. tandemløb og motorpacede løb i høj kurs, da det gav ekstra fart og dermed mere spænding – navnlig hvis uheldet var ude. Det første motorpacede løb på banen i Fruens Bøge blev kørt i 1904, og her vandt Odense-rytteren Rasmus J. Rasmussen, der også blev kaldt Fremad Expres efter sin fars skoforretning. I de følgende år specialiserede han sig i motorpace. I 1906 lejede han således for egne midler cykelbanen i Fruens Bøge for en dag, idet han ville sætte dansk rekord på 100 km. efter motor, hvilket lykkedes med tiden 2 timer 26 minutter.

Brødrene Ellegaard

I løbet af 1890'erne skete der langsomt en ændring af F.C.U.s medlemssammensætning. Cykelsporten var ikke længere beholdt en lille eksklusiv kreds af bedrestillede borgere, og klubbens medlemmer blev i stadigt stigende grad rekrutteret fra bredere sociale lag – dvs. håndværkssvende og andre fra den lavere middelklasse. Derimod slog den bredere rekruttering ikke rigtig igennem i bestyrelsen, der uændret blev domineret af folk fra handels- og finansborgerskabet samt af folk fra servicesektoren.

Blandt de håndværkere, som fandt vej til cykelsporten, var også brødrene Peter og Thorvald Ellegaard, der begyndte at cykle, mens de endnu stod i murerlære. Begge brødre, der var født på en gård i landsbyen Fangel lidt uden for Odense, var fra barnsben stærkt interesserede i idræt og blandt den lokale gymnastikforenings mest flittige gymnaster. Omkring 1890 fik brødrene

Bestyrelsesmedlemmernes sociale baggrund

	F.C.U.	O.B.C.
grosserer, forretningsfører, købmænd, handelsagenter m.v.	4	5
sagfører	3	
håndværksmestre	2	
lærer	4	
bogholdere, kontorister, fuldmægtige, bankassistenter	7	3
fabrikanter, ingeniører	2	
militærpersoner	1	
restauratører	1	
ukendte	1	



Brødrene Peter og Thorvald Ellegaard (t.h.) fotograferet kort før århundredskiftet. Peder Ellegaard var sammen med broderen de lokale matadorer på banen i Fruens Bøge. I et par sæsoner kørte Peder Ellegaard som professionel, og han stillede bl.a. op i tandemløb med sin berømte bror. Sammen vandt brødrene 15 tandemløb (Stadsarkivet i Odense).

deres første cykler, da faderen, som havde en forkærlighed til mekanik, indkøbte et par brugte cykler til sine drenge.

Allerede i 1892 deltog Thorvald Ellegaard i cykelvæddeløbene på markedspladsen lidt uden for Odense – uden dog at gøre større væsen af sig. Men gnisten havde fænget, og snart blev cykelsporten brødrenes store lidenskab.

I Fangel var forældrene i begyndelsen mindre begejstrede for sønnernes store fritidsinteresse: »Min far så derpå med angst, og frygten for, at jeg skulle blive en lediggænger, den fik ham til at sætte mig i murerlære i 1893«, skrev Thorvald Ellegaard senere.

Den nye cykelbane i Fruens Bøge blev brødrenes bedste tilholdssted. Fra sæsonen 1895 stillede de to fynboer op i de første rigtige cykelløb – de såkaldt landboløb. I de næste par år fulgtes brødrene fra den ene danske cykelbane til den anden, hvor de vandt adskillige amatørløb.

Efterhånden stod alt i brødrenes liv i cykelsportens tegn, en lidenskab, som faderen nu også tog del i. Han var sygdomssvækket, og da ingen af sønnerne havde lyst til landvæsenet, blev slægtsgården solgt, og familien flyttede teltpælene til

Odense – nærmere bestemt til Fruens Bøge, hvor familien i 1897 byggede en lille villa nær ved cykelbanen. Faderen blev i øvrigt opsynsmand ved cykelbanen.

Ellegaard-brødrene tilhørte en ny generation af cykelryttere, der var villige til at træne hårdt og mere målrettet. Tidligt på foråret begyndte den intensive træning på cykelbanen. Brødrene havde vist deres kunnen, og fra og med sæsonen 1896 blev Thorvald regnet for provinsens bedste rytter. Men københavnernes var endnu for dygtige. Først året efter trådte han for alvor ud af københavnernes skygge.

I midten af 1890'erne var en skjult professionalisme på vej ind i international cykelsport, idet cykelfabrikanter tilbød de bedste ryttere gratis cykler og penge for at køre på bestemte cykelmærker. Cykelsporten var således den sportsgren, der før århundredskiftet var mest præget af kommercielle interesser. Også i Danmark florerede den skjulte professionalisme. Det udløste en del diskvalifikationer og udelukkelser fra løb, indtil cykellederne måtte acceptere skriften på væggen, og rytterne blev inddelt i amatører og professionelle. I foråret 1898 gik de bedste københavnske ryttere over i de professionelle rækker, og nogenlunde samtidig så de første professionelle cykelløb i Danmark dagens lys. Efter et kortere træningsophold i Østrig gik også Thorvald Ellegaard over som professionel – i øvrigt som den første cykelrytter i provinsen. Året efter var turen kommet til broderen Peder Ellegaard, der længe var blevet regnet som en af landets bedste amatører.

Brødrene Ellegaard var uhyre populære i deres hjemby, og deres optræden på banen i Fruens Bøge var altid imødekommet med forventning. Navnlig da Thorvald Ellegaard i 1901 vandt det første af sine i alt seks verdensmesterskaber, stod Odense på den anden ende. I tandemløb nåede brødrene at



Thorvald Ellegaard fotograferet efter århundredskiftet (formentlig på cykelbanen i Fruens Bøge). Når Ellegaard stillede op i sin hjemby, trak han altid fulde huse. I løbet af sæsonen bød Fyens Cykle Union som regel på fire løbsarrangementer, men efter århundredskiftet kom Ellegaard kun sjældent til Odense (Stadsarkivet i Odense).

fejre et par store triumfer sammen, før Peder Ellegaard i 1901 stillede cyklen på hylden for at koncentrere sig om den cykelforretning, brødrene kort forinden havde oprettet i Odense. Thorvald Ellegaard stillede først cyklen i 1926 – da var han 49 år og allerede en myte inden for dansk cykelsport.¹⁰

Damerne og cyklen

Ved århundredskiftet nåede cykelsporten ud til en stadig bredere kreds af odenseanere. Omkring 1907 blev Arbejdernes Bicycle Club i Odense stiftet, og selv om klub-



I Berlin fejrede Thorvald Ellegaard den 14. juli 1901 sin hidtil største triumf, da han vandt det første af sine seks verdensmesterskaber. Den 28. august var der revanchematch i Köln, hvor Ellegaard atter vandt. De mange triumfer på cykelbanen førte til, at Ellegaard blev udnævnt til æresmedlem af Fyens Cykle Union og som den første sportsmand blev udnævnt til Ridder af Dannebrog (Stadsarkivet i Odense).

ben aldrig fik større betydning, fik den dog arrangeret enkelte landevejsløb og cykel-løb på banen i Fruens Bøge.

Cykelsporten fik også en helt særlig rolle i forholdet mellem kvinder og sport, idet cykling til forskel fra mange andre sportsgrene blev en fashionabel aktivitet for begge køn.

Allerede omkring 1889 deltog de første damer ved F.C.U.s klulture på deres tri-cykler, og snart talte klubben en halv snes kvindelige ryttere. I *Cycletidende* 1890 roste »en aktiv fynsk cyklist« disse damer, der ikke var bange for at bryde med traditionen om, at cykling var upassende for damer. Og han tilføjede: »Netop damerne

trænger til bevægelse og frisk luft, og vi vil håbe, at det givne eksempel i år må bære rige frugter, så vi i løbet af nogle få år må finde det lige så almindeligt for damerne at køre på cykel, som det er for herrerne [...] At damerne her hos os ikke er tabte bag en vogn, skal jeg bevise med et par eksempler. I en udflugt til Glorup deltog flertallet af Odenses cykeldamer, og efter at være vendt hjem fra den ca. 10 mile lange tur var de ikke bange for at tage i Fruens Bøge til »foreningens dans«.¹¹

På F.C.U.s generalforsamling i 1890 blev det enstemigt vedtaget at optage damerne som aktive medlemmer i foreningen, men uden at de svarede kontingent.



Fyens Cykle Union på udflugt ved århundredskiftet. Det selskabelige spillede en helt central rolle i cykelklubbens bevidsthed (Stadsarkivet i Odense).

Også inden for Odense Bicycle Club begyndte damerne i 1890 at deltage i klubturene, og klubben vedtog kort efter at optage damerne som medlemmer. Begge klubbers søndagsture havde som regel stor tilslutning fra damernes side, om end de dårlige landeveje kunne volde problemer; »Vejene kunne have været bedre, men fornøjelsen blev ikke mindre ved at samtlige deltagere en gang imellem måtte trække. De enkelte, der forsøgte sig som kunstnyttende, havde ikke held med sig«, hed det f.eks. om en tur rundt i Odenses nærmeste omegn i 1900.

Der er dog intet, som tyder på, at damerne prøvede kræfter med deciderede væddeløb – bortset fra nogle enkelte tandemløb med »blandede køn« i 1880'erne. De fyn-

ske damer holdt sig pænt til turcykling. Det var endnu ikke velset, at kvinderne dyrkede konkurrencesport, og derfor vakte det også en del opsigt, da der i 1897 for første gang deltog en kvinde, fru Kirstine Larsen fra København, i cykelløbet Fyn Rundt. Det blev betragtet som lidet feminint, og sporten ville blot ændre kvindernes fysik, så de ville miste deres fødeevne. Men ikke alle kvinderne lyttede og accepterede kønsopdelingen af cykelsporten. Mest markant var Johanne Jørgensen, København, som blev verdensberømt, da hun i 1890'erne slog den ene rekord efter den anden, rekorder, som vel at mærke var sat af mænd! I 1897 satte hun sin mest chokerende verdensrekord, da hun cyklede 1.000 km i tiden 57 timer og 18 minutter.

Det selskabelige ikke glem

Selv om odenseansk cykelsport fra 1890'erne og frem blev drejet i en mere og mere sportiv retning, hvor anlægget af cykelbanen og indførelsen af professionalisme markerede højdepunkterne, blev det selskabelige element aldrig lagt på hylden. Enkelte af klubbens medlemmer klagede dog over, at man i stigende grad fraveg selskabeligheden for helt at gå op i væddeløbene,¹² og derfor blev turcykling og andre aktiviteter med et turistelement lagt over i en nystartet underafdeling af Fyens Cykle Union.

Allerede den 21. marts 1891 blev Cykleforeningen Odin dannet med det hovedformål at dyrke cykelsporten ved større eller mindre selskabelige udflugter. Det er i øvrigt værd at bemærke, at foreningen var forbeholdt borgere i Odense, der var fyldt 25 år. En del kunne altså tyde på, at cykelklubben fik flere yngre medlemmer, som tog sig af konkurrencecykling, mens turcykling hørte de lidt ældre til. Cykelløbene var blevet en aldersbestemt aktivitet, der overvejende blev dyrket af unge mænd. Oprettelsen af Cykleforeningen Odin var utvivlsomt et forsøg på at tiltrække og fastholde de lidt ældre medlemmer. Den alternative cykleforening fik dog ingen større betydning, og efter nogle års virke forsvandt Odin igen.

Opløsningen af Odin efterlod et tomrum, og i 1898 dannede de fynske ryttere en ny underafdeling af Fyens Cykle Union, Odense Væddeløbsklub, der havde til opgave at fremme og styrke kammeratskabet blandt F.C.U.s medlemmer. Man skulle bl.a. være hinanden behjælpelig med pæce og lignende ved rekordforsøg. Derudover havde Væddeløbsklubben en række sociale formål. Den arrangerede bl.a. gymnastikundervisning i vinterperioden, og hvert ef-

terår blev medlemmerne indbudt til andegilde, som blev indledt med nogle væddeløb, der skulle tages fra den »gemytlige side« – der blev eksempelvis arrangeret langsomhedsløb.

Den nye underafdeling fik pustet fornyet liv i klubbens sociale samvær, og traditionen med søndagsudflugter og klubture rundt på Fyn kom atter til ære og værdighed. Desuden blev der hvert år i sommerferien arrangeret en større flerdages udflugt. Det første år gik turen til Slesvig, hvor man besøgte Dannevirke. På disse fællesture øvede medlemmerne sig gerne i kvadrillekørsel og lavede små kunstridt.

I 1902 tog en række medlemmer initiativ til endnu en underafdeling af F.C.U., nemlig F.C.U.s Turistafdeling (F.C.U.T.), der skulle arbejde for at fremme »turismen«, dvs. »fornøjelige cykeludflugter med eller uden damer«, landevejssløb for turister og »gemytligt selskabeligt sportsliv« generelt. I moderklubben F.C.U. var ledelsen ikke just begejstret for den nye turistafdeling; »det havde været bedst, om den foreslåede nye klub kunne have været undgået«, lød det fra F.C.U.s formand på det stiftende møde. Omvendt erkendte han, at F.C.U. ikke umiddelbart så sig i stand til at foretage sig noget for »den selskabelige turistsport«, hvorfor han med beklagelse måtte anbefale turistafdelingens oprettelse. I den efterfølgende tid kom det til flere mindre skærmydsler mellem F.C.U. og F.C.U.T. Flere gange var det på tale at udskille turistafdelingen som en selvstændig klub, men uden at der blev gjort alvor af truslen, og med årene fandt de to afdelinger ind i et godt samarbejde.

Den nye turistafdeling, der omgående fik stor tilslutning, overtog stadig mere af den selskabelige del af F.C.U.s arbejde. Da Odense Væddeløbsklub gik ind i 1903, blev turistafdelingen mest af alt samlings-

punkt for de mange alment cykelinteresse-rede, der endnu fandtes inden for F.C.U.s rammer. Der blev arrangeret fælles selskabsture og udflugter til andre cykelklubber med tilsvarende underafdelinger. Der var ofte helt op til 50 deltagere på turistafdelingens udflugter.¹³ Bag turistafdelingens mange udflugter stod dens formand, assistent Elias Hansen. Med ham i spidsen var ca. 40 medlemmer i 1903 på en cykeltur til Fyns Hoved. Dagen startede om morgenen fra Albani Torv i Odenses centrum. Ved Munkebo Kro blev der gjort holdt, før turen gik over Mesinge og Dalby, hvor en del damer – der havde taget toget – stødte til. Ved Fyns Hoved blev den medbragte frokost og de flydende varer fortæret. Damerne lavede kaffe og turens »marketender« udskænkede gratis likører. Efter badning, sejltur m.m. blev kursen sat mod Kerteminde, hvor der blev spist på Tornøes Hotel. Efter halvanden times kørsel var selskabet tilbage i Odense, hvor festlighederne fortsatte endnu en stund på Industripalæet.¹⁴

Der er ikke overleveret nogen medlemsliste for disse »selskabelige underafdelinger« af Fyens Cykle Union, men der findes trykt et par deltagerlister til klubturene, og her ses det, at det overvejende var de lidt ældre medlemmer, der deltog i klubturene. Det var dem, der ikke længere slog deres folder ved konkurrencerne.

På cykelstierne

Selv om F.C.U.s aktiviteter blev stadig mere orienterede omkring væddeløbene på cykelbanen, så arbejdede klubben fortsat for at fremme cyklismen generelt. Klubben udsendte bl.a. et cykelkort over Fyn, ligesom den også fik ophængt reparationsdepoter på mange fynske kroer, jernbanestationer og hoteller, hvor en uheldig cyklist

kunne få hjælp. Klubben var ligeledes medarrangør af cykeludstillinger og samarbejdede med byens myndigheder omkring lygtetændingstider og færdselsregler.

I cykelsportens barndom var cyklisterne ofte blevet mødt med skepsis, men Fyens Cykle Union formåede i løbet af 1890'erne at få Odense Byråd interesseret i at gøre Odense til en cykelvenlig by. I det ansete tidsskrift *Cyclen* blev den fynske hovedstad fremhævet som »et sandt eldorado for alle hjulmænd«. I 1900 skrev *Cyclen* bl.a.: »Mange gange har vi haft anledning til at fremhæve Odenses autoriteter [byrådsmedlemmerne], og meget var det at ønske, om landets øvrige kommunale styrelser, med hensyn til cyklisme, ville tage deres kolleger i Odense til forbillede«. Baggrunden var, at byrådet i 1898 – på opfordring af Fyens Cykle Union – havde anlagt en af landets første cykelstier, da man besluttede at fylde den ene vejgrøft langs Sdr. Boulevard op med jord, så cyklisterne fik en ordentlig vej ud til Fruens Bøge lidt uden for Odense. Byrådet begrundede bl.a. anlæggelsen af cykelstien med, at »bemeldte cykelsti vil bidrage sit til at bibringe Odense det præg, der stiller den lidt over de almindelige provinsbyer«. En overgang diskuterede byrødderne også, om ikke alle nye gader burde have cykelstier – men det forslag var dog for vidtrækkende.

Folk skulle vænne sig til den nye cykelsti, og i de odenseanske dagblade blev der i 1900 udkæmpet en drabelig fejde om stien. Fodgængere klagede over cyklisterne, som de mente, udsatte de spadserende på cykelstien for stor fare, når de kom kørende forbi. Cyklisterne svarede igen ved at henlede opmærksomheden på byens nye politivedtægt fra 1900, hvori cyklisterne fik samme rettigheder og pligter som andre trafikanter, hvilket var ganske usædvanligt i datiden.¹⁵ I vedtægterne hed det bl.a., at »på



Fyens Cykle Union arbejdede stadig for at forbedre cyklisternes vilkår. Klubben var bl.a. medvirkende til, at Odense Byråd anlagde en cykelsti til lystskoven Fruens Bøge, hvor også cykelbanen lå. Her er cyklister og en enkelte taxibus fotograferet i 1906 foran restauration Esplanaden, der markerede indgangen til Fruens Bøge (Edv. Biering fot., Møntergården).

dertil udlagte cykelstier skulle fodgængere uvægerlig vige for cyklister».

Det var også Odense Byråd, som sørgede for, at byen fik landets første »cykelstald«, som var en lille, arkitekttegnet pavillon i Fruens Bøge, hvor cyklister kunne få opbevaret cyklen mod at betale et mindre beløb. Stalden var udlejet til et cykelfirma, der tilbød at pudse, smøre og reparere cyklerne mod en mindre betaling.

Cykling – byens stolthed

Omkring århundredskiftet var Odense absolut provinsens førende cykelsportsby. På banen i Fruens Bøge blev det ene talent efter det andet udklækket, og Fyens Cykle

Union lagde grobunden for mange professionelle cykelryttere, der med held kunne tage konkurrencen med de stærke københavnerne op. I 1901 havde Odense ikke mindre end seks professionelle ryttere (!), hvilket var flere end nogen anden by – inklusive København. De fleste af Odenses professionelle ryttere havde deres rod i byens håndværkermiljø.

Cykelsporten var blevet en del af byens identitet. Når de københavnske cykelryttere, der havde været altdominerende i mange år, mødte de lokale helte på hjemmebanen i Fruens Bøge, blev de ofte hånet og chikaneret. Publikum var ovenud begejstret, når de odenseanske ryttere sejrede, mens københavnerne ofte blev gale. Cyc-

len skrev i 1897 bl.a.: »Publikum opførte sig flere gange højst upassende, ja ligefrem usømmeligt, idet de ved tilråb og flove høj-røstede bemærkninger generede de fremmede ryttere. De gode odenseanere havde kun tanke for Ellegaard, og det endda så vidt, at folk ved starten spadserede ind på banen og hånede og pegede fingre ad Knud Nielsen. For ikke at tale om, at en barnevogn midt under løbene trillede hen ad banen«. F.C.U.s bestyrelse gav selvfølgelig den københavnske redaktør et kraftigt svar på tiltale, som han »havde fortjent«. Det var f.eks. ikke en barnevogn, som redaktøren havde set, men derimod en mand i rullestol, der havde fået lov til at overvære løbene fra inderbanen.

En epoke rinder ud

Den fine, lille cykelbane i Fruens Bøge, der også blev brugt til andre formål som atletik, gymnastikopvisning og motorvæddeløb, var i flere år midtpunktet for odenseansk cykelsport. »Trækdyret« i den fynske cykelsport i disse år var ubetinget den seksdobbelte verdensmester Thorvald Ellegaard. Hans mange succeser gav fynsk cykelsport et løft, så mens andre cykelbaner i provinsen efter århundredskiftet fristede en kummerlig tilværelse, formåede løbene i den fynske hovedstad stadig at samle et talstærkt publikum. Især når »verdensmesteren« stillede op i Odense, gav det et pænt overskud i Fyens Cykle Unions pengekasse.

Men successen var købt på lånt tid, idet den var tæt knyttet til Ellegaards person, og paradoksalt nok betød hans internationale triumfer begyndelsen til enden for banen i Fruens Bøge. Der blev stadig længere imellem, at Ellegaard kørte løb på banen, da løbsdagene ofte kolliderede med de store starter i udlandet, hvor pengepræmierne var større. Cykelbanen mistede dermed sin stør-

ste attraktion, og det blev skæbnesvangert. Publikum begyndte at svingte, og banen sygnede langsomt hen. Kun de professionelle løb med udenlandske deltagere kunne endnu lokke fynboerne til cykelløb. Men pengepræmier og startpenge var høje, så løbene gav ofte underskud. Da sæsonen 1908 var overstået, kunne Fyens Cykle Union konstatere et underskud på godt 500 kr.

Banens dage var talte, og på en ekstraordinær generalforsamling besluttede Fyens Cykle Union at afhænde banen. I 1909 blev den solgt, og kort efter blev grunden udstykket til villaer.

Efter det sidste løb på banen skrev *Fyns Social-Demokrat* vemodigt: »Nu får ukrudt lov at brede sig mellem hullerne i asfalten, nu forfalder tribunen, hvorfra damerne har viftet med deres parfumerede lommeørklæder, nu brydes alle afspærringer ned, og håndværkerne rykker frem for at bygge huse på denne historiske plet, hvor Ellegaard færdedes«.

Den sidste cykelbane i provinsen var en saga blot, og med nedrivningen sluttede en epoke i den fynske cykelsport. Banecykling var igen et anliggende for københavnere. Efter cykelbanens forsvinden sygnede Fyens Cykle Union langsomt hen, og den lokale cykelsport lå mere eller mindre i dvale indtil 1930'erne, hvor landevejsløbene fik nyt liv. Også turcykling inden for rammerne af en fynsk cykelklub forsvandt, men i hovedstaden levede »turistcykling« videre i endnu nogle år.

Perspektivering – cykelsportens forandring

I 1890'erne gennemløb en lang række idrætsgrene en forandringsproces, hvor de udviklede sig fra rekreation og adspredelse til at være mere konkurrenceorienterede.



Restauratør Sophus Mortensen illustrerer meget godt den udvikling cykelsporten gennemløb fra 1880'erne og frem til første verdenskrig. Han begyndte som en lovende cykelrytter, men i takt med at træningsmængden blev forøget, holdt han op med at køre væddeløbene og slog sig i stedet på selskabskørsel, hvor han blev en af drivkræfterne. Her er han fotograferet ca. 1895 med sin frue (Møntergården).

De blev med H. Bernetts ord sportificerede, dvs. gennemgik den proces, hvorved en idrætsgren mere og mere blev præget og karakteriseret af den moderne sports dominerende principper: Præstation målt i konkurrencer i en rationel ramme.¹⁶ Cykelsporten var utvivlsomt den idrætsgren, hvor processen gik hurtigst. Inden for en ganske kort årrække flyttede Fyens Cykle Unions aktiviteter sig fra at være paradekørsel på vejene til at blive væddeløb på

cykelbanen – eller sagt populært fra at man cyklede med hinanden, til at man cyklede imod hinanden. Hvilket bl.a. kan forklares med den store almeninteresse, som cykelbevægelsen nød.¹⁷

De danske bysamfund – især de større danske byer såsom Odense – var i sidste halvdel af 1800-tallet inde i en heftig omformningsproces karakteriseret ved urbanisering og industrialisering. Det moderne Danmark lå i støbeskeen. Også på det bevidsthedsmæssige plan var der nye tider på vej. Begreber som vækst, ekspansion, dynamik, konkurrence o.lign. blev centrale samfundsmæssige normer. Ofte er idrættens sportificering blevet koblet sammen med industrikulturens normer og værdier, der gjorde sporten mere resultat- og rekordorienteret.¹⁸

Med sportificeringen skete der også en holdningsændring blandt en del (yngre) medlemmer på områder som f.eks. træning og træningsmængde. I et portræt af restauratør Sophus Mortensen, der var en af Odenses cykelpionerer, hedder det f.eks.: »Det var i 1888, at Soph. Mortensen hentede sine første sejre på Ordrupbanen og senere på banerne i Aarhus og i Odense; men da cykelsporten udvidede sig til at kræve den rationelle træning, holdt han op med at deltage i væddeløbene.«.¹⁹

Som eksemplet med Fyens Cykle Union viser, var sportificering dog langtfra en entydig forandringsproces. Selv om cykelløbene kom til at stå stærkt i Odense (takket være lokale cykelhelte som brødrene Ellegaard), og cykelbanen i mangt og meget tegnede Fyens Cykle Unions ansigt udadtil, så var de adspredende og rekreative aktiviteter ingenlunde lagt på hylden. En kreds af hovedsageligt ældre og kvindelige medlemmer holdt fast ved »turistcyklismen«, og disse aktiviteter blev nu placeret i særlige underafdelinger under

cykelklubben. De nye underafdelinger blev nærmest dannet i protest mod klubbens sportive drejning, og deres fremvækst var ikke altid velset hos moderklubben. Det er i øvrigt værd at bemærke, at

turcyklingen ofte kunne samle 40-50 cyklister, mens der sjældent deltog mere end en snes lokale ryttere ved baneløbene. Billedet af idrættens sportificering rummer mange nuancer.

Noter

1. Jørn Hansen har i »Kropsudfoldelse – fra sport til jogging« (i *Den jyske Historiker* nr. 53, 1990) påpeget, at ved sportens gennembrud var der ikke tale om et entydigt bevægelsesmønster.
2. Henning Eichberg og Ejgil Jespersen har i bogen »De grønne bølger« fremført det synspunkt, at sportens gennembrud skete som en friluftsbevægelse.
3. *Cycle-Tidende* nr. 7, 1890, s. 57f.
4. *Dansk Cycle Tidende* nr. 14, 1885, s. 114.
5. Ib Vagn Hansen: *Fra Th. Ellegaard til Palle Lykke*, Odense 1958, s. 33.
6. *Cyclen*, nr. 24, 1895, s. 322.
7. *Cyclen*.
8. *Dansk Cycle-Tidende*, nr. 18, 1887, s. 137ff.
9. *Dansk Cycle-Tidende* 1890, s. 80.
10. Om Thorvald Ellegaard i øvrigt se Johnny Wøllekær: *Ellevild med Ellegaard*, Odensebogen 1995.
11. *Cycle-Tidende* 1890, s. 4.
12. *Cyclen* nr. 15, 1901, s. 128.
13. *Cyclen*, nr. 15, 1901, s. 129.
14. *Auto-Cyclen*, nr. 30, 1903, s. 270f.
15. Se Johnny Wøllekær 1995.
16. Definitionen har jeg lånt af den norske idrætsforsker Matti Goksøyr (se Matti Goksøyr: »Kun et spørgsmål om å konkurrere?« (i Else Trangbæk (red.): »Den engelske sports gennembrud i Norden«, Viborg 1988).
17. I sin disputats har svenskeren Leif Yttergreen (17) opstillet en række kriterier, som han anser for ka-

- rakteristiske for en sportificeringsproces, nemlig specialisering (inndeling i klasser m.v.), standardisering (anlæg, redskaber osv.), kvantificering (resultatpræcisering), rationalisering (målrettet træning m.m.), egalisering (lige konkurrencevilkår) og fremvæksten af en formel organisationsstruktur. Kriterier som odenseansk cykelsport i det store hele kom til at opfylde i løbet af 1890'erne.
18. Idrættens forandringer ved århundredskiftet er ofte blevet forklaret ud fra forskellige moderniseringsteorier eller Norbert Elias' civilisationsteorier. Begge teorier har dog visse svagheder, og derfor anbefaler idræthistorikere som Matti Goksøyr, at man inddrager sportificeringsbegrebet i stedet. Men heller ikke det begreb er uden problemer, eftersom det oprindeligt blev brugt til at beskrive overgangen fra traditionel legemskultur til sport. Sportificeringsbegrebet er – i hvert fald i Henning Eichbergs tolkning – et negativladet begreb, der beskriver idrættens degenerering i forbindelse med fremvæksten af det moderne industrisamfund.
 19. *Cyclen* 1900, s. 240. Flere idrætsforskere har – inspireret af Pierre Bourdieu – fremført det synspunkt, at det arbejdende småborgerskab og arbejderklassen repræsenterede en anden adfærd eller mentalitet, hvor man havde et mere »instrumentalt« forhold til kroppen. Disse samfundsgrupper var i højere grad parate til at træne hårdere og konkurrere mere intenst.

Litteratur

Auto-Cyclen
Hajo Bernett: »Die Versportlichung des Spiels, (Sportwissenschaft, vol. 14, nr. 2, 1984).
Pierre Bourdieu: »Sport and Social class« (*Social Science Information*. Vol. XVII, No. 6, 1978).
Cyclen.
Cycle-Tidende.
Dansk Cycle Tidende.
Henning Eichberg: *Leistung. Spannung. Geschwin-*

dingkeit. Sport und Tanz im gesellschaftlichen Wandel des 18./19. Jahrhunderts. Stuttgart 1978.
Henning Eichberg og Ejgil Jespersen: »De grønne bølger. Træk af natur- og fritidslivets historie«. Slagelse 1986.
Matti Goksøyr: »Sivilisering, modernisering, sportificering. Frugtbare begreber i idrettshistorisk forskning?« *Nora* 90, NIH, Oslo 1988.
Matti Goksøyr: »Kun et spørgsmål om å konkurrere?«

- (i Else Trangbæk (red.): »Den engelske sports gennembrud i Norden«, Viborg 1988).
- Matti Goksøyr: »Idrettsliv i borgerskapets by. En historisk undersøkelse av idrettens utvikling og organisering i Bergen på 1800-tallet. Oslo 1991.
- Ib Vagn Hansen: »Fra Th. Ellegaard til Palle Lykke«, Odense 1958.
- Jørn Hansen: »Kropsudfoldelse – fra sport til jogging« (i Den jyske Historiker nr. 53, 1990).
- Jørn Hansen: »Sportens gennembrud i Stockholm«. (Idrott, historia och samhälle, 1996).
- A.C. Meyer (red.): »Ildrætsbogen«, København u.å.
- Bode Janzon: »Manschetstyrken, idrott och hälsa. Studier kring idrottsrörelsen i Sverige särskilt Göteborg, intill 1900«. Lindome, 1978.
- Else Trangbæk (red.): »Den engelske sports gennembrud i Norden«, Viborg 1988.
- Johnny Wøllekær: »Ellevild med Ellegaard« (Odensebogen 1995).
- Leif Yttergreen: »Täflan är lifvet«. Stockholm, 1996.
- Fyens Cykle Unions arkiv (Stadsarkivet i Odense).