



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2021

På to hjul - sykkelproduksjon i Norge 1880-1980

AV HELGE AABAKK

På to hjul – sykkelproduksjon i Norge 1880-1980

AV HELGE AABAKK

Det er til nå skrevet lite om norsk sykkelproduksjon i norske historiebøker. Riktignok finnes det enkelte bokutgivelser om lokal sykkelproduksjon i Oslo-området og bedriftsbøker om Øglænd-konsernet i Rogaland. Men om man ser på hvilke samfunnsendringer sykkelen innebar da den ble introdusert på 1800-tallet, og hvordan den etter hvert endret befolkningens geografiske og sosiale mobilitet i form av nye yrker og næringsveier, så har norsk sykkelproduksjon fått alt for liten oppmerksomhet. Det mener Helge Aabakk, som nå har skrevet en bok om norske sykkelfabrikker, sykkelprodusenter og sykkelverksteder, sportsforretninger og forretninger som solgte sykler.

Da de første syklene ble introdusert tidlig på 1800-tallet, var de mest en leke for overklassen. Her fantes både sparkesykler og løpemaskiner, drevet fremover ved fotspark.

Omkring 1850- og 1860-tallet kom de første syklene med pedaler, aller helst plassert på forhjulet som var selve drivhjulet. Problemer med denne typen sykler eller såkalte velocipeder, var at de var vanskelige å bruke (derav tilnavnet "Veltepetter") og de var dyre i innkjøp.

For å bøte på den høye prisen og den lave tilgjengeligheten, ble det etablert sykkelklubber rundt i hele landet. Disse klubbene kjøpte inn sykler som medlemmene kunne leie for en billig penge. Sammen med Velocipedløp, kom dette til å øke interessen for sykler i Norge.

På 1880- og 1890-tallet kom sykler som liknet mer på dagens konstruksjoner. Nå fikk syklene fram- og bakhjul som

Helge Aabakk er født i 1957 i Åmli i Agder og bor i Vennesla. Interessen for sykler kom på begynnelsen av 1990-tallet, ved en tilfældighet. I en skrotekasse på et marked på Birkenland i regi av Agder Motorhistoriske Klubb lå det tre-fire sykkelmerker. Hver av dem kostet en femtilapp. Dette var ukjente merker. Etter denne tid begynte hjulene å rulle ganske fort. Historie er noe han bestandig har interessert seg for, og han fant fort ut at det var en stor mangel på historie om sykkelfabrikker og produsenter her i landet. Innenfor samlermiljøet tok han på seg jobben med å lage en liste over sykkelmerker fra Norge. Han har nå brukt 30 år på å samle inn historie om dette, og den første boka ble utgitt høsten 2021.

var like store, de fikk kjededrift, kulelager, frinav, luftgummidekk, bremses og gir. Likevel skulle det ennå gå noen tiår før sykkelen slo igjennom for fullt.



Jonas B. Øglænds sykkelfabrikk i Sandnes var Norges største, og også den siste, av flere hundre sykkelfabrikker i Norge. Det ble produsert over 10 millioner sykler ved fabrikkens frem til den ble nedlagt i 2000. Bildet fra boka *Jonas Øglænd 100 år* i 1968.



Prospektkort fra Røisheim skysstasjon i Boverdalen på 1880-tallet. (Foto: Axel Lindahl/fra Stiftelsen Domkirkeodden)

En viktig forutsetning for sykkelens gjennombrudd var opparbeidelsen av veier. I hele landet ble det på andre halvdel av 1800-tallet bygget hovedveier mellom store byer, og flere småveier. Sykkelen ble tidlig tatt i bruk av offentlige tjenestemenn i postverket, i militærvesenet og i embetsverket.

Riktignok hadde man fremdeles hesten som en alternativ transportkilde, men den ble som oftest prioritert til oppgaver i jord- og skogbruk.

Utover på 1900-tallet kom dermed sykkelens til å fremstå som en menneskelig frigjører når øvrige transportmidler ikke strakk til. For nå ble det mulig å ta arbeid et godt stykke unna eget hjemsted, og oppsøke idrettsarrangementer, gå på møter eller gå på frierferd i nabo-kommunen.

Sykkelen utvidet bokstavelig talt horisonten, både fysisk og mentalt.

Det skulle ennå gå noen tiår før man fikk effektivisert sykkelproduksjonen slik at prisene gikk ned. I 1895 kostet en ny sykkel omkring to års lønninger og noen tiår senere en årslønn, godt hjulpet av reallønnsveksten på denne tiden. Etter andre verdenskrig fortsatte denne pris- og lønnsutviklingen, og da ble det mulig å kjøpe en sykkel for en månedslønn. I dag koster en brukbar sykkel en god dagslønn. Denne utviklingen har bidratt til at sykkelens ble tilgjengelig for flere.

De første moderne syklene i Norge ble importert fra land som England, Tyskland og USA. På 1890-tallet var det altså mulig å importere sykler til Norge, og enkelte nevenyttige personer satte sammen sine egne sykler. Men snart ble importen tollbelagt for å oppmuntre til norsk egenproduksjon.

Mottoet var «Kjøp Norsk, støtt nasjonal industri».

Sykkelfabrikken til I.H. Beck A/S i Skien på 1920-tallet. (Foto: Ragnvald Nyblin, fra Telemark Museum)



NORSKE FABRIKKER

De to første norske sykkelfabrikkene ble etablert i 1895-1896.

Ifølge Norges Handelskalender var den første Aadals brug på Hedmark, fabrikken hadde navnet Aalsvold Cyklefabrik, men er mest kjent under navnet Cyklefabriken Norge.

Den andre sykkelfabrikken her i landet var Norsk Bicyclefabrik A/S i Kristiania. Disse to produserte sykler med norsk-patriotiske navn som Norge og National. Begge satset for stort i en tid der det manglet et forhandlernetverk som kunne bringe sykkelens ut til forbrukerne, og de ble nedlagt etter kort tid, henholdsvis i 1898 og 1901.

Ett tiår senere, i 1907, reklamerte hovedstadsfirmaet C.E. Sontum & Co med at deres sykkelfabrikk var «den eneste virkelige cyklefabrik, i det vi selv fabrikerer vore Raadele». Denne påstanden var neppe riktig, da flere andre nor-

ske sykkelprodusenter var kommet på banen i mellomtiden.

Under første verdenskrig (1914-1918) unngikk Norge å bli innblandet i storkrigen i Europa. Sykkelproduksjonen kunne dermed fortsette relativt uhindret innenfor landets grenser. Sammen med reallønnsvekst og mulighet for sykkelkjøp på avbetaling, fikk nye grupper råd til å kjøpe sykkel.

SYKKEL I STEDET FOR HEST

På mange måter markerer dette overgangen til en ny tid. Nå kunne hesten byttes ut med sykkelens som framkomstmiddel, og på mange bilder fra denne tiden er hesten byttet ut med sykkelens som statussymbol.

Etter krigen kom det riktignok nedgangstider i Europa, og norske sykkelprodusenter skiftet råvareimportører fra Tyskland og England til Sverige, som ikke hadde vært særlig berørt av krigen.



Både sykkel og hest ble brukt for å delta på mes-sesøndag i Tov-dal kirke ca. 1903. (Foto fra Åmli His-torielag)

Slik kunne sykkelproduksjonen fortsette utover 1920-tallet.

Om 1920-årene hadde vært relativt gode, så startet inngangen til 1930-årene med motsatt fortegn, børskrakk i New York i 1929 og påfølgende depresjon i Europa. I Norge var det også vanskelige tider med tvangsauksjoner og arbeidsledighet. Flere forretninger og sykkel-fabrikker måtte legge ned, mens andre gikk over fra produksjon til ren reparasjon.

Utover på 1930-tallet kom imidlertid verdensøkonomien i gang igjen, og sykkelproduksjonen ble rasjonalisert og effektivisert. Mens de første sykkelkonstruktørene hadde importert rør og deler fra utlandet, og slagloddet dem sammen til egne sykler, ble det nå mer vanlig å kjøpe inn ferdigproduserte rammer/sykler fra Jonas Øglænd i Sandnes, samt Maskinhuset i Stavanger og Gresvig i Oslo. Disse fabrikkproduserte syklene

ble fremdeles solgt i lokale sportsforretninger under egne merkenavn (som ble festet på i den enkelte forretning eller kom påmontert fra fabrikk), men nå altså med utgangspunkt i masseproduserte rammer.

MONTERING OG LOKALT SÆRPREG

Syklene ble deretter modifisert på ulike måter for å gi dem et lokalt særpreg. Det kunne være påmontering av et nytt styre, et annet sete, bagasjebærer, kjedekasse eller andre typer pedaler. Da var det ikke lenger snakk om sykkelproduksjon, men sykkelmontering.

Å kunne satse på sykkelproduksjon hørte til sjeldenhetene blant de første sykkelkonstruktørene. De fleste drev med sykkelproduksjon på deltid, og fikk hovedinntekten fra andre næringer. Men etter hvert ble også næringen profesjonalsert. For å nå ut til flest mulig kunder,

Sykkelfabrikken til Aksel Gresvig på 1930-tallet. Øverst monteringshallen, under sliping og til høyre "lakkering og staffering"

(Bildene er gjengitt i Illustrert Norsk Næringsleksikon. E. Hofstad, 1938.)



etablerte noen av sykkelprodusentene egne sykkel- og sportsforretninger.

Dette nettverket gjorde det mulig å selge syklene direkte til kunden uten for mange mellomledd, og gav opphavsmennene større inntekt av sykkelsalget. På den måten bygde de opp en ny næringsvei i Norge, som gav dem helårsarbeid i en tid der sykkelproduksjonen lenge var biarbeid til annen virksomhet.

Da krigen kom til Norge i april 1940, gikk det ikke lang tid før det ble mangel på ordinære varer i butikkhyllene. Noen sykkelbutikker og produsenter hadde riktignok liggende både sykler og sykkel-deler på lager, og kunne klare seg en tid framover. Men da også okkupasjonsmakten begynte å kjøpe (eller rekvirere)

sykler, ble de snart mangelvare over hele linjen. Da ble gode råd dyre. Gummi-håndtak på sykkelstyret ble erstattet av trehåndtak, og gamle hageslanger ble festet på felgen med ståltråd som erstatning for dekk og hjulslanger. Fra 1941 ble også salget av sykler rasjonert, og de måtte kjøpes på anvisning.

Da freden kom i mai 1945, var både bedrifter og sykler temmelig nedkjørt etter fem år med mangel på deler og råvarer. Rasjonering av sykler ble først opphevet i 1946.

I denne situasjonen så Norges Sykkelfabrikanter og Grossisters forening sin store sjanse. De inngikk avtaler med mange av de lokale sykkelprodusentene om provisjonssalg på storkonsernenes



Anders Beer Wilse var tidlig opptatt av å fotografere norsk folkeliv. I 1934 tok han dette bildet som er bevart i hans samling ved Norsk folkemuseum.

for å forsere lange strekninger til fots, så gjorde introduksjonen av sykkelen det mulig å passere den samme strekningen på en dag. På mange vis var det snakk om en menneskelig frigjøring, kanskje spesielt for kvinnene, som nå kunne forflytte seg lenger unna hus og hjem på egen hånd, både til og fra arbeid og på fritiden.

Som vi kjenner til var sykkelen med på å etablere nye næringsveier som sykkelfabrikk, sykkelprodusenter, sykkelforretninger, sykkelverksteder og sportsforretninger.

OM BOKA

I min første bok ser jeg nærmere på den sykkelproduksjonen som fant sted i Agder, Vestfold og Telemark, Viken og Oslo i tidsrommet 1900-1980. I et neste bind vil jeg prøve å få med alle firma som solgte sykler i dette tidsrommet, og som er registrert med slik salg i Norges Handels Register.

Sykkelfabrikk

Hvem kjenner i dag historien om Sørlandets største sykkelforretning og en sykkelfabrikk med navn G. Nordby? Hva med sykkelfabrikken til Ole Andersen i Larvik, sykkelfabrikken Nordmanden i Sandefjord, sykkelfabrikken Goliat i Porsgrunn, Skiens sykkelfabrikk, Lille-

strøm sykkelfabrikk og Gresvig i Oslo med flere?

I Norge har det eksistert flere hundre mindre og større sykkelfabrikk hvor det var ansatt fra noen få til flere hundre arbeidere. Produksjonen kunne være på noen ti-talls sykler i året til flere tusen. Noen fabrikk hadde kort levetid mens andre eksisterte lenge.

Sykkelprodusenter

Dette kunne være eiere av et verksted eller en sykkelforretning som bygget sykler av såkalte «fittings» deler, dvs. rør og deler som kunne trees i hverandre for deretter å bli slagloddet eller sveist. Da syklene var ferdige, monterte produsenten på sitt eget sykkelmerke på rammehodet.

Syssel- og sportsforretninger

Forretningene ble etablert der kundegrunnlaget var størst, nemlig i byene.

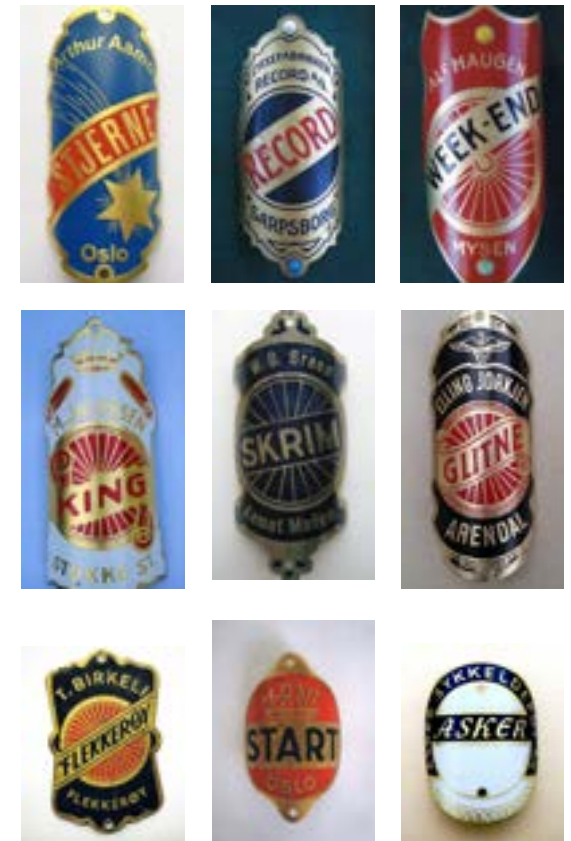
Norske sykkelmerker

Vi kjenner i dag til over 2000 forskjellige norske sykkelmerker, hvis vi tar med varianter av merkene. Til høyre er gjengitt noen få av disse.

Fra 1890-tallet og frem til ca. 1960 var det helt vanlig at sportsforretninger og produsenter hadde sitt eget merke. I boka har jeg prøvd å få avbildet flest mulig av merkene som ble brukt her i landet. En liste med navnet på sykkelmerkene vil komme i bok nr. to.

Kilder:

Artikkel om sykkelproduksjon i Agderfylkene i Årsskrift for Agder Historielag 2017, skrevet av Johnny Haugen og Helge Aabakk.
Bilder av sykkelmerker er fra egen samling.



egne sykkelmerker som DBS, Diamant, Trygg og Svithun. Dermed utkonkurrerte de mange av de lokale sykkelprodusentene og sykkelmerkene.

Utover 1960- og 1970-tallet var de fleste lokale sykkelmerkene borte. Den siste sykkelfabrikken her i landet ble nedlagt i år 2000, Jonas Øglænd hadde da produsert over 10 millioner sykler.

FRA STATUSSYMBOL TIL BRUKSGJENSTAND

Fra 1880 til 1980 gikk sykkelen fra å være et statussymbol forbeholdt de få, til å bli en bruksgjenstand for allmennheten. Sykkelen endret dessuten måten vi beveget oss på. Der man tidligere brukte dager

Helge Aabakks bok er på 608 sider, og utgivelsen er støttet av Norsk Kulturfond med 70.000 kroner. Norsk vegmuseum har gått til støtteinnkjøp av boken. Forfatterens håp er at utgivelsen vil komme ut i null, slik at han kan gå videre med en bok til for resten av landet.



Boka kan kjøpes/bestilles av forfatteren Helge Aabakk Rønningsveien 17, 4707 Vennesla. Tlf.91888621. E-post aabakk.helge@gmail.com. Boka kan også kjøpes ved Norsk vegmuseum.