

KØBENHAVNS CYCLEFABRIK

BLADE AF EN CYCLEFABRIKS HISTORIE 1902.

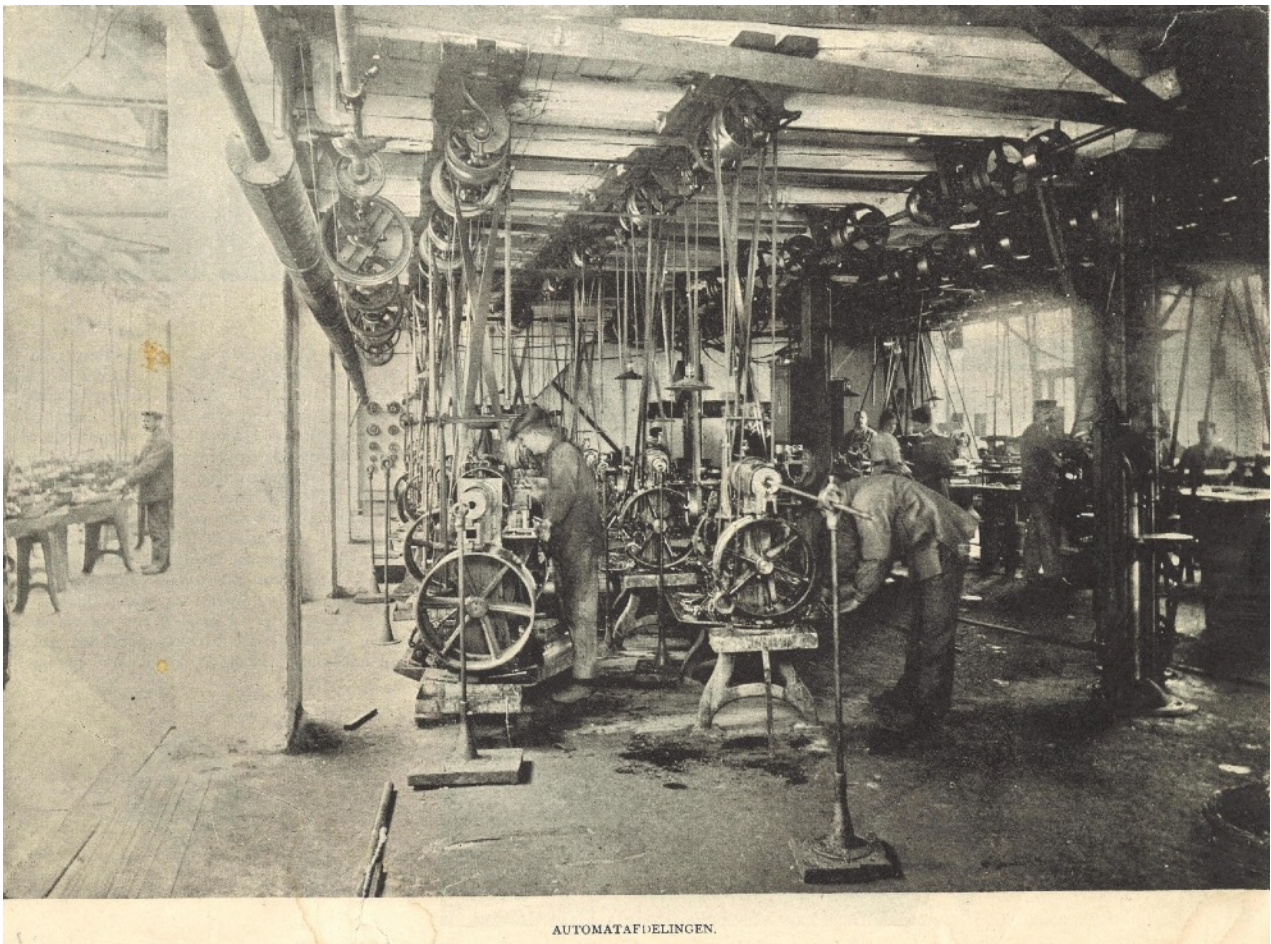
De der benyttede cyclen for en 12 år siden, og det var allerede den gang ikke få, selv om cyclen ikke som nu var en nødvendighedsgenstand, vil erindre at man samtidig med, at man købte sin maskine fik sit kendskab til det engelske sprog betydeligt udvidet. Sagen var den, at der dengang her i landet, så at sige ikke solgtes andet end engelske og amerikanske cyclen. Af og til kunde man i et butiksvindue se franske og tyske mærker, men det var forsvindende få, engelsk skulde det være for at due til noget. Man hørte rygter om at der vilde blive lavet en dansk cyclefabrik, man kunde i grunden ikke forstå, hvorfor det ikke blev forsøgt, og så rystede man dog samtidig på hovedet og sagde at det aldrig kunne betale sig.

Så var det at en ung dansk ingeniør i besiddelse af en mere end dagligdags foretagsomhed, en dag begav sig på en længere udenlandsrejse, udelukkende med det mål for øje at studere cyclefabrikation. Daværende ingeniør Brun, således var mandens navn, indrettede efter sin hjemkomst et lille værksted, som i løbet af et år præsterede de første 50 danske cyclen. Som man kan begribe, rejste der sig straks en stærk modstand mod dette første forsøg på at tilegne cyclefabrikation for Danmark, og det gik kun langsom i de første 6 år, indtil 1896 da man var nået til at fabrikere ca. 900 om året.

Men i året 1897 havde en kapitalstærk kreds af mænd fået øjet op for, at der nok alligevel var noget at gøre, og aktieselskabet Københavns Cyclefabrik etableredes med en aktiekapital på 500.000 Kr., med Brun som administrerende direktør og med hans gamle varemærke Hamlet over porten i en mægtig fabriksbygning, den samme der nu årligt udspyer tusinder af cyclen. Udtrykket den samme er vel næppe ganske holdbart, thi der har ikke været et eneste år, hvor fabrikken ikke er bleven betydeligt udvidet.

Det er tidlig morgen, ude fra Nørrebro's labyrint af gader haster travle arbejdere til dagens gerning. Ved Meinungsgade ser man en del af strømmen bøje af, og portene i nr. 10, 12 og 14 lukker sig efter dem, indtil de er alle 250 og fabriksfløjten lyder og hundrede og atter hundrede af hjul begynder at løbe, drivremme snurrer og hammerslagne falder lystigt i med dampmaskinens stempelslag.

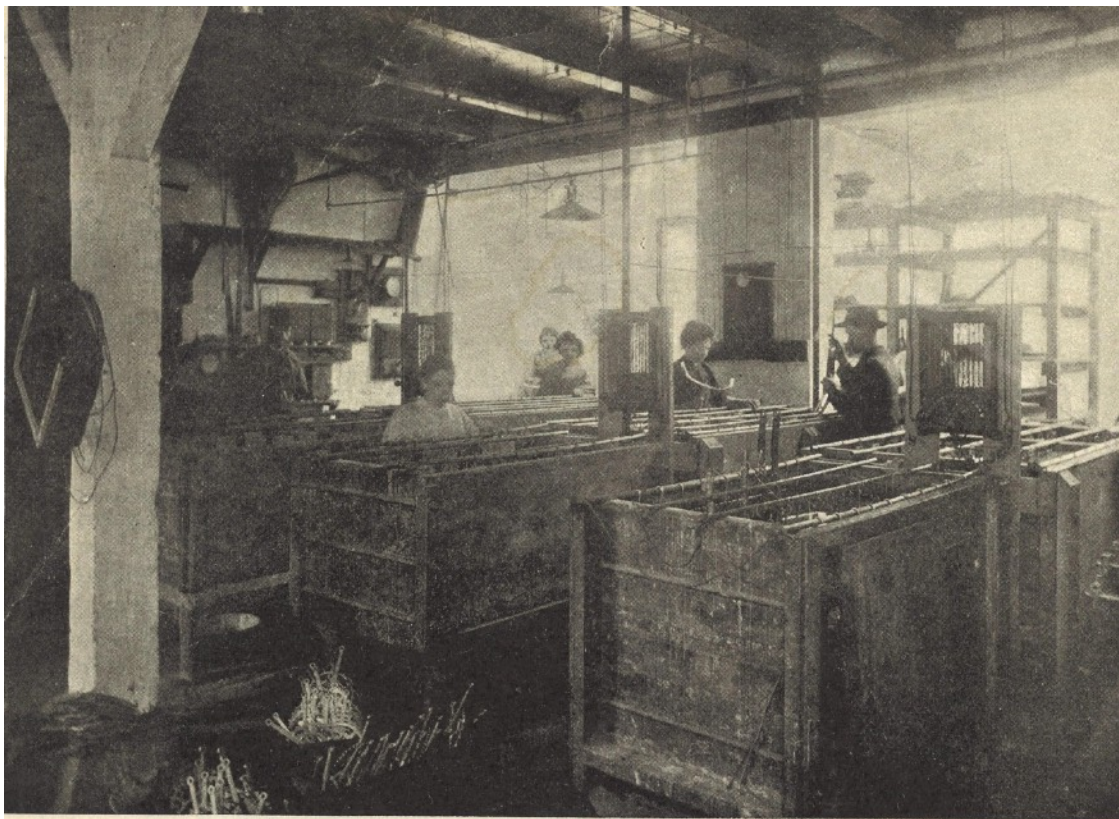
Lad os et øjeblik gå med indenfor og kigge på hvad der foregår på den 10.000 kvadratalen store grund. Der er først automatværkstedet, i store bunker ligger råmaterialet, stemplet siger os, at det er det bedste svenske metal.



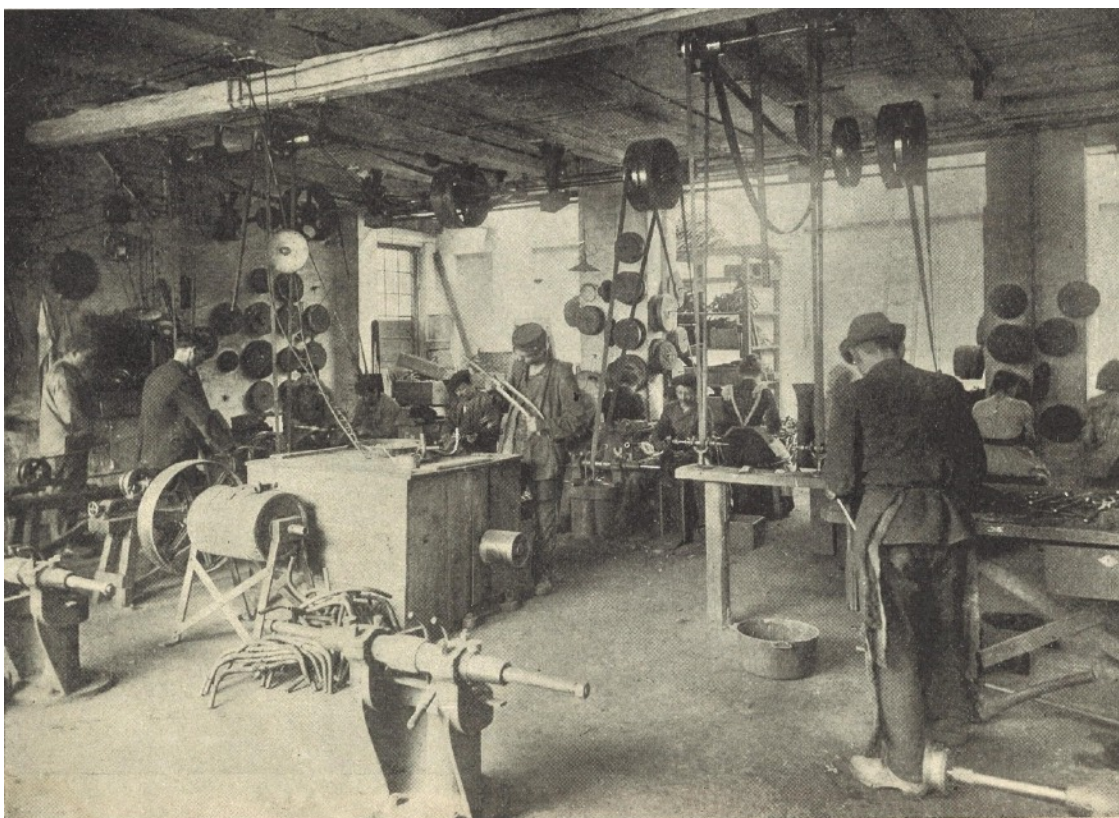
AUTOMATAFDELINGEN.

Travle hænder griber det og anbringer det i de automatiske maskiner, der er fabrikenes største vidunder; man får straks det indtryk, at det er disse kostbare maskiner der er grundlaget for Hamlet cyclernes store succes. Når råmaterialet er anbragt i automaten, forarbejdes det uden at yderligere processer er nødvendige i den bestemte form der ønskes, og overalt ser man det komme ud som forskellige af de hundrede enkelte dele, hvoraf en fint forarbejdet cycle består.

Det vil sige – hærdes må de naturligvis, og det går derfor over på smedeværkstedet, hvor hamrene, svungne af muskuløse arme, gnistre på amboltene, for en ikke fagmand er vel nok forniklingsværkstedet og sliberiet, der begge drives med elektricitet det morsomste. Hvor er det kuriøst at se det matte grimme metal forvandles til sølvblinkende sager.



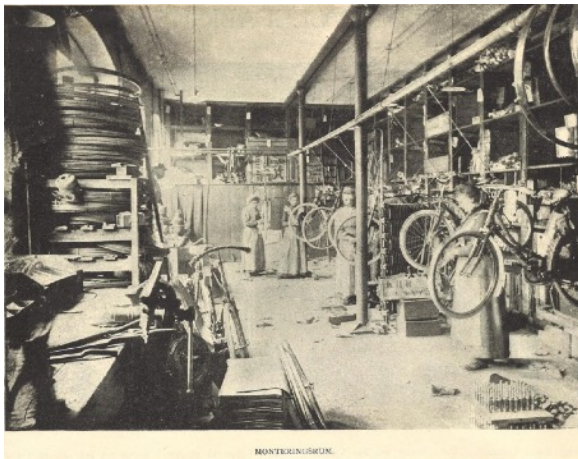
FORNIKLERIET.



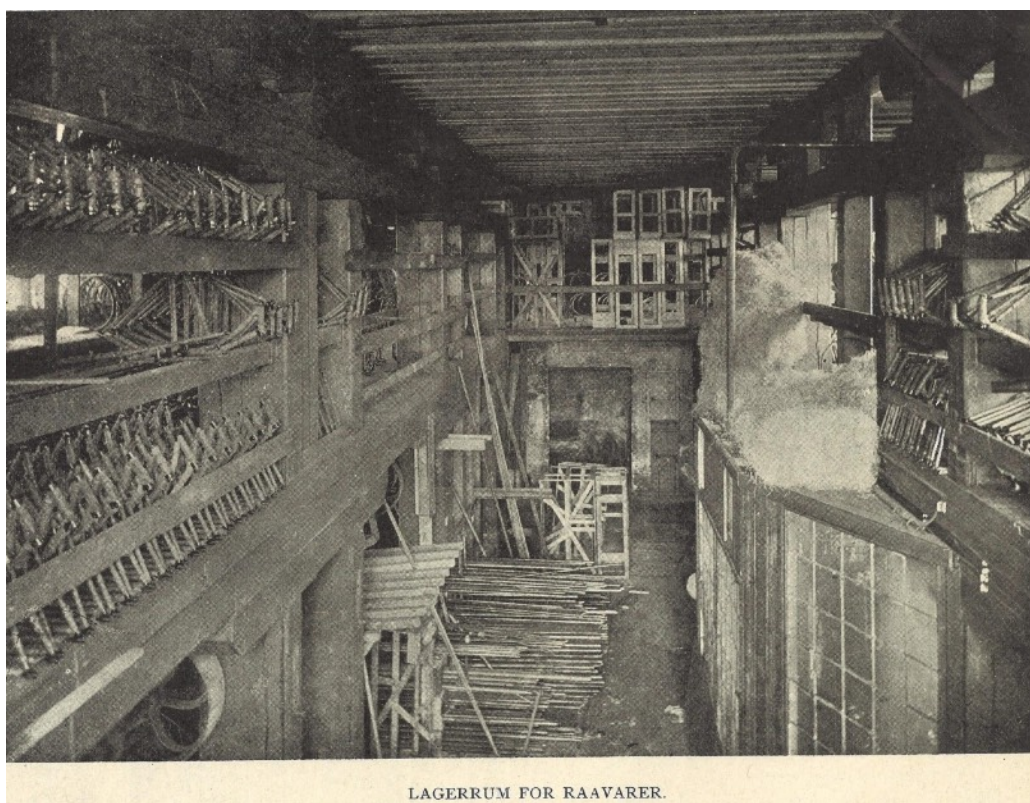
SLIBERIET.

Nu synes man, at det snart må være forbi, men ingenlunde, man kommer gennem hjulværkstedet, stelværkstedet, lakeriet og lodnings- og samlingsværkstedet, indtil man endelig står i lagerrummene hvor den ene skinnende maskine står opstaldet ved siden af den anden, en hel lyst for øjnene.

Ganske for sig ligger en bygning, hvorfra der kommer en underlig kautschukagtig lugt, som røber at her er værkstedet for påsætning af gummi. Kuriøst er det, at der hver dag fabrikeres et halvt hundrede cykler, nøjagtigt det samme antal som ingeniør Brun forfærdigede i hele året 1890 – 91. Når man træder ind i maskinrummet, overraskedes man ved dampmaskinens størrelse. Man havde jo nok tænkt sig, at der behøvedes en ikke ringe drivkraft, men 125 hestes kraft forbløffer alligevel, og det er højst nødvendigt at man øjeblikkelig oplyses om, at der er 135 arbejdsmaskiner at holde i gang, at kraftoverføringen sker ad elektrisk vej, således at hver afdeling drives ved sin egen elektromotor.



Dette sidste må være uhyre praktisk, den ene afdeling kan da holdes gående uafhængigt af den anden, og når der hen imod sæsonen er højtryk på arbejdet, skal det nok ikke være sjældent, at det elektriske ikke slukkes i automatafdelingen og fornikleriet før kl. 9 om aftenen. Her tilvirkes jo alle pedaler, nav, kuglelejer, sadler bolte, skiver, møtrikker, pumper, ventiler etc. og det er ikke alene til eget brug, at fabrikken anvender disse, den har det største salg af cycledele til forhandlere, større end noget udenlandsk firma.

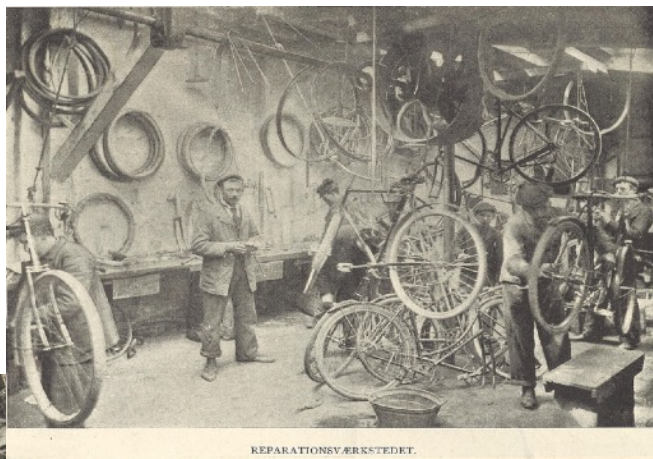


At en sådan virksomhed ikke kan være afhængig af en eventuelt uheld ved den elektriske centralstation, har direktionen meget rigtig indset, og har derfor indrettet sit eget elektriske lysanlæg.

Er øjet mæt af de store helhedsvirkninger, kan man et øjeblik lade det hvile ved de enkelte maskiner på lagerrummet, af hvilke man ved et flygtigt overblik straks bliver opmærksom på frihjulscyclen efter et særligt Hamlet-system, der for længst har stået sin prøve. Den må være udmærket ved kørsel på landet i bakket terræn. Er man af naturen magelig og ikke meget for at rense eller i det hele have nogen som helst ulejlighed med sin maskine, vil man vælge, hvis man fik lov dertil, en kædeløs Hamlet. En damekjole er her under alle omstændigheder garderet for at komme i kæden. Og så ovre i hjørnet. En samling af invalidecykler, kørestole og transportcykler i broget mængde. Man kender de sidste igen fra gader og stræder, hvor de ses indrammede af postvæsenets, pakke expeditionerne sig af en stor mængde private forretningers initialer. Hvad man ikke kan tage fra dem, er et let og fikt udseende, der står i omvendt forhold til de mægtige mange kilo vejende pakker, som man har set dem slæbe af med på gaden.

I denne branche havde Tyskerne monopol indtil for få år siden; de arme bydrengene har ingen grund til at klage over at dette blev brudt. Forskellen fra de svære kluntede cycletyper og til de graciøse Hamlet, er som på en arbejdsvogn log en herskabsvogn.

Der må være dygtige tegnere på tegnestuen, og det ikke alene på grund af de stilfulde modeller, der er andet, der tyder på det samme. Det er ganske vist i en anden branche, nemlig korttegningen, man har regnet ud, at det ikke er nok at sælge en mand en cycle, man må også vise ham hvilken vej han skal køre, og således er de ualmindelig anskuelige Hamlet Cyclekort fremkomne. De indeholder enhver for cyclisten farbar vej, ikke alene i hele kongeriget, men også i Sønderjylland.



I forbygningen arbejdes der ikke med hånden, men med hjernen, her ligger fabrikens kontorer og direktionsværelser, hvor alle trådene løber sammen og hvorfra de sættes i bevægelse. At den ældste leder, fabrikens starter, efter de enorme årlige udvidelser har været nødt til at finde sig en medhjælper, er selvsagt, at han har gjort et så lykkeligt greb som underdirektør Hornbech, var hvad man kunne vente af en mand med hans store praktiske sans og evne ti øjeblikkelig at se, hvilke kapaciteter hans medmennesker sidder inde med.

Op ad dagen arriverer pengeposten, og sedler og sølv ruller ind over kassen Hr. Hansens skranke, beløbene posteres,

budene løber til og fra banken, et helt lille børsbillede herude på det yderste Nørrebro.

Halloh! det er telefonen! Hamlet her! det er Lauritz Hansen, bestyren af den nyåbnede filial på Købmagergade, der skal straks afgå en sending, og så dikteres der en fortegnelse over de forskellige modeller, man ønsker, og en halv time efter ruller fabrikens vogn op foran den store spejlglasbutik på hjørnet af Landemærket. Skindergade havde vi nær sagt af gammel vane, det er nemlig ikke mere end nogle uger siden at butiken blev flyttet over i nye lokaler. Ikke fordi det gamle i og for sig var noget uanseligt rum, tværtimod, det var vist det største cycleudsalg herhjemme, men når udvidelsen på fabrikken er gået for sig på den måde, som vi nys havde lejlighed til at iagttage, er det kun naturligt at udsalget må følge trop; vi har ganske vist ikke set alle cycleudsalg i Norden, men vi kan ikke forestille os, hvorledes det der vil slå Hamlets sidste rekord, må se ud. Det er nærmest som en flisebelagt hal med porcelæns- og forgyldt loft, langt i baggrunden en kasserske og ved døren, bestyren elskværdigt forklarende og oplysende om detaljer og priser. Blandt andet kan man få at vide, at der nu er 15.000 Hamlet cykler i brug, at der dagligt sælges et halvt hundrede maskiner, og at man kan få dem lige fra 150 – 275 Kr.



UDSALGET.

Man kunne fristes til at tro at Hamlet var en speciel københavnsk cycle. Man gør sig i så fald skyldig i en tilgivelig misforståelse. I provinsernes cycleforretninger er en herre ved navn M. Rasmussen en velkendt gæst, det er lykkedes ham i løbet af få år at etablere 74 udsalg i kongeriget og 10 i Slesvig, hvorvidt han også har nogen lod i at Hamlet cykler eksporteres til Rusland, Nordtyskland, Finland, Rumænien, Kina, ja til selve Cycleindustrien moderland England, det melder historien ikke noget om.

Idet vi nu kaster et tilbageblik på fabrikens historie i det forløbne tiår, ligger det nær at gøre spørgsmål, hvorledes vil den se ud, hvis udviklingen blot gik frem i samme forhold som nu, når den har levet i 25 år. Muligvis vil da disse linjer atter se dagens lys og måske atter blive optrykte i den festbog, der i den anledning vil udkomme.. Hvor de da vil virke pudsige.