

FATABUREN 1967



fataburen

Nordiska museets och Skansens årsbok 1967



FATABUREN

NORDISKA MUSEETS OCH
SKANSENS ÅRSBOK

1967

Redaktion: Gösta Berg · Sam Owen Jansson · Skans Torsten Nilsson

Redigerad av Ernst-Folke Lindberg

Layout: Torsten Stääf

Tryck: Ivar Hægströms Tryckeri AB 1967

Pärmens färgbild: Hagaberg på Svartsjölandets sydligaste udde. Detalj från målning av Emil Wallenstråle 1887. På den högra villans balkong står v. häradshövd. Eugène Westin, som bodde här på sommarnöje. Stället äges nu av hans barnbarn. Tavlan tillhör fil. dr Hans Hansson och hans maka Ingrid, född Westin.

När cykeln kom till byn

»Jag var imponerad när karlarna kom på cykel med sina stora hattar nedtryckta i pannan, hängande över nedböjda styren och med kavajskörten fladdrande för vinden. Det var något av frigörelse och fåglarnas flykt över dem.» Så heter det i ett av svaren på Nordiska museets frågelista Cykeln, som skickades ut i december 1966 och som ännu cirkulerar. Listan har hittills resulterat i 190 svar från olika delar av landet. Uppsatsen bygger i huvudsak på dessa svar, i mycket liten utsträckning refererar den till litteratur. Något samlat verk om cykeln i Sverige är inte skrivet, däremot finns det en hel del tidnings- och tidskriftsartiklar från 1869 och framåt. Från cykelns ungdom finns också ett par handböcker i hjulsportens utövning (se bifogad litteraturförteckning). För övrigt finner man också notiser om de första cyklarna och cyklisterna i samtidsskildringar. Eftersom uppsatsen bygger på frågelistsvaren, har jag endast i korthet berört cykelns tekniska utveckling. Huvudvikten har lagts vid berättelserna om dess mottagande och användning och vid de förändringar i arbetsliv och fritidsliv den åstadkom.

Velocipeden eller »pedalmaskinen», som den då också kallades, infördes i Sverige år 1867. I början gjordes den helt av trä och hjulen skoddes med järnringar, men så småningom ersattes

träet av järn och stål, lätta stålnav med kullager, smäckra stålekrar och en fälg med inlagd gummiring infördes. Framhjulet gjordes allt större och bakhjulet allt mindre. Först efter mitten av 1880-talet fick cykeln i stort sett sin nuvarande form med två lika stora hjul och särskilt drivhjul, utväxling etc. På de första cykelmodellerna skedde drivningen på framhjulet. Senare överfördes drivningen till bakhjulet, utväxlingen förenklades och dunlopringar (pneumatiska ringar) och »frihjul» infördes. Frihjul innebär att förbindelsen mellan pedalerna och bakhjulet upphör, så snart de förra hålls stilla utan tryck, varigenom cykeln utan att man trampar kan rulla framåt på grund av farten eller utför backar. Bromsningen kan ske genom att pedalerna trycks bakåt. Cyklarna av de första modellerna var man tvungen att trampa hela tiden, även i utförsbackar, och bromsningen skedde medelst en handbroms, som tryckte en gummi- eller metallplatta mot ett av hjulen.

Frågelistsvarens tidigaste uppgift om innehav av cykel kommer från Öregrund. Sagesmannen, som är född 1882, berättar att hans far i sin ungdom, mellan åren 1860 och 1865, var bruksbokhållare på Hargs bruk. Där lät han en av bruksmederna tillverka en cykel, »den var gjord efter ett franskt mönster och två lika stora hjul



1. Konstnären Knut Ekwall, som 1869 gjorde en cykelfärd genom landet.

hade den. Man måste starta den i en nedförsbacke. När min far åkte hit en söndag från Harg var det stor förevisning hela söndagen. Och friherrinnan på Harg ville ha honom att åka runt gårdsplanen och förevisa cykeln». Den cykeln skulle alltså ha varit gjord 1865 eller tidigare, vilket är märkligt.

Bild 2 föreställer klensmeden Johan Modin på en egenhändigt tillverkad cykel från 1877. Som synes är det en betydlig skillnad på fram- och bakhjulets storlek. Den skillnaden skulle komma att bli mycket större. När framhjulet var som störst, kunde det vara nästan manshögt, medan bakhjulets diameter krymptes till mindre än en halv meter. Detta för att man skulle kunna uppnå större hastighet. Sadeln måste då pla-

ceras i det närmaste ovanför hjulaxeln, vilket gjorde att cyklisten riskerade att störta framöver, då det stora hjulet stötte mot någon ojämnhet i vägbanan. En cykel av den typen är den på bild 5 avbildade från Kungsör omkring 1880.

Uppgifterna om cykelinnehav på 1870- och 1880-talen är få och naturligt nog ganska knapphändiga.

De första cyklarna var dyra, följaktligen var det bara välsituerat folk som kunde köpa dem. Vi har i frågelistan bett uppgiftslämnarna att om möjligt uppge, vem eller vilka i deras hemort som först skaffade cykel. Lärare, handlande, tjänstemän, förmögna bondsöner och byggmästare hör till de kategorier som oftast angetts. I svaren från tätorterna har meddelarna haft svårt att ange någon viss person. Smeder och smedsgesäller omtalas också som de första cykelägarna. Deras cyklar var ofta egenhändigt tillverkade. Bland dem som tidigt hade cykel nämns ägaren till Koberg, friherre Otto Silfverschiöld, som på 1880-talet hade en träcykel av typ höghjuling.

Uppgifterna om cykelpriser är i uppteckningarna naturligt nog mycket vaga när det gäller tiden före 1900. Östberg uppger i Hjulspport, tryckt 1887, att det vanliga priset för en omsorgsfullt byggd maskin är 200—250 kr. för en tvåhjuling, 300 kr för säkerhetsvelociped och 250—500 kr för trehjuling. De siffrorna säger oss inte så mycket, om vi inte sätter dem i relation till vad folk förtjänade och vad det kostade att leva. Här följer några exempel på detta: »Min mor som var lärarinna här i socknen, skaffade sig en cykel omkring år 1900. Det var 8 km till kyrkan som hon gärna ville besöka varje söndag och det passade ej alltid



2. Klensmeden
Johan Modin på en
egenhändigt till-
verkad cykel,
fotograferad i
Gävle 1877.



3. Ingenjör Otto
Billberg 1869.

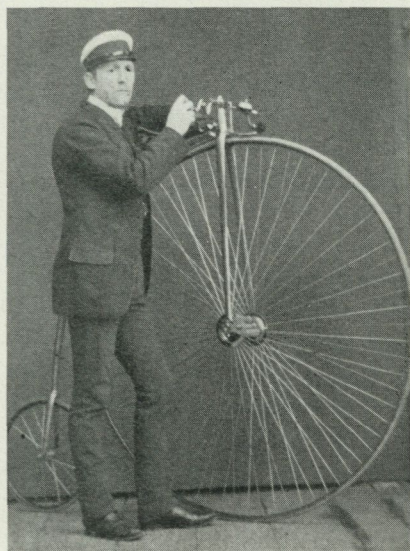
att få åka med hästskjuts. Mest av den anledningen köpte hon en cykel som då kostade ca 150 kr eller halva årslönen som var 300 kr plus bostad.» En annan uppteckning: »Jag köpte min första cykel 1908, den kostade 135 kr, 35 kronor kontant och resten på avbetalning 10 kr i månaden. Jag arbetade då som kilare i berget. Då allt var ackord varierade förtjänsten. Man låg genomsnittligt vid 12 kr i veckan om man jobba hårt. Mat och logi kosta 7 à 8 kr i veckan så det var till att spara. Om vintrarna fick man vara glad om man fick ihop till mat och logi.» Ett tredje exempel på vilka ekonomiska svårigheter som var förknippade med att skaffa sig den åtråvärda cykeln: »Jag köpte cykel när jag var 16 år (1910). Jag köpte den själv när jag tjänade piga hos arrendatorn i Viksta prästgård. Den kostade 125 kr, jag skulle betala den på avbetalning 5 kr i månaden så jag hade länge göra innan den blev betald. Ja, jag tyckte nog att priset var högt, det var ju en hel årslön för mig.»

En hemmason berättar att han fick cykel 1923 och att den då kostade 145 kr. Det var mycket pengar, han hade dem inte själv men föräldrarna sålde en ko för 150 kr, och kopengarna användes till att betala cykeln med. Vi har fått många exempel på sådana transaktioner.

Uppfattningen om cykelåknigen var i början mycket delad. Man betraktade den som en farlig och äventyrlig sport, avsedd för de rika i samhället. »Den som kunde skaffa sig en cykel kände sig som uppflyttad i en högre socialgrupp om benämningen funnits då.» Höghjulingarna var svåra att ta sig upp på — för en kvinna med de



4. Tävlingscyklister
på 1880-talet.
Ur Tekniska
Museets samlingar.



5. Handlanden Erik
Appelgren, östra
Husby sn i Öster-
götland, fotografe-
rad i Kungsör omkr.
1880.

långa kjolar som modet och anständigheten föreskrev var det nästan omöjligt utan hjälp. Höghjulingarna var också svåra att manövrera och bromsa. Det gjorde att »hjulandet» betraktades som hälsovådligt, man hamnade ju så lätt i diket. Och genom den — som man då tyckte — höga farten med det åtföljande draget kunde man lätt förkyla sig. När de första kvinnliga cyklisterna uppträdde, tyckte många att det var oanständigt, okvinnligt och rent av skadligt för den kvinnliga kroppsbyggnaden att åka cykel. Det fanns t. o. m. de som ville få till stånd förbud för damer att åka cykel, då cykelåkandet skulle ge upphov till sexuell retning.



6. Två systrar i Stockholm omkr. 1900, då damcyklar ännu var mycket ovanliga.



7. En ung man från Gränna med kedje-driven cykel, som började komma vid 1880-talets mitt. Foto Herman Stafhell & Co, Jönköping.

Kring de första cykelåkarna uppstod en sägenbildning som vi fått flera exempel på: Fan själv kommer åkande i mörkret på ett spinnrockshjul så att det slår gnistor om det. Detaljerna växlar. Ibland ryker det ur gapet på Fan.

Lantbrukarna var inte alltid så glada att möta cyklist, hästarna kunde bli skrämde och råka i sken. Ett sockenstämmoprotokoll av den 6 maj 1894 från Botkyrka i Södermanland berättar om de problem som uppstått i socknen med anledning av det tilltagande velocipedåkandet på vägsträckan mellan Fittja och Grödinge, särskilt om sön- och helgdagarna, då det anordnades velocipedtävlingar och velocipedryttarna ej tog hänsyn till andra vägfarande. Ryttarna kunde ibland räknas i hundratal och förorsakade allmänt missnöje och bekymmer hos församlingens vägfarande befolkning. Olyckor och svåra olyckstillbud hade inträffat. Mången föredrog att inställa en angelägen resa, t. ex. att besöka söndagens gudstjänst, hellre än att utsätta sig för »faran att förlora liv och lemmar, hästar och åkdon». Stämman gjorde därför en framställning hos Konungens Befallningshavande i Stockholms län att vidtaga »åtgärder som stävjade velocipedryttarnas övergrepp gent emot fredliga vägfarande». Den föreslog bl. a. att varje velocipedåkare skulle ha sin velociped försedd med registrerat, tydligt nummer samt att han skulle stiga av velocipeden då han mötte eller passerade vägfarande. Stämman framställning vann K. B:s fulla gehör. Redan samma år meddelades ordningsföreskrifter för velocipedåkning och bestämdes det, att tävlingar fick anordnas endast med vederbörligt tillstånd av K. B. I Stockholm infördes

Österman:
När cykeln kom
till byn

Herrvelocipeden
N:o 8759 U
Dalpilen kostar
endast kr.
118,50
pr st.

Damvelocipeden
N:o 8760 U
Dalpilen kostar
endast kr.
123,50
pr st.

EN PRIMA SVENSK HERRVELOCIPEDE FÖR KR. 118,50



Dalpilen 1914 års modell

Vilja länge sökt få fram en velociped med, så långt som möjligt är, svenska delar till ett för alla åtkomligt pris. Detta har nu lyckats oss, varför vi satt en betydande fabrikation av velocipeder i gång och äro därför i tillfälle sälja en *prima svensk, stark maskin till det särdeles billiga priset av Kronor 118,50*. Vi veta mycket väl, att det förut finnes maskiner i marknaden till detta låga pris, ja till och med billigare, men de äro då av underhållig kvalitet, medan däremot den maskin, vi sälja, är *prima, svensk vara*. Helt visst skall var och en som köper vår velociped bliva fullt belåten med densamma. Köpt maskin, mot vilken befogad anmärkning kan göras, får, ifall den är obegagnad, gärna återsändas.

Damvelociped N° 8760 U

av samma utmärkta material som ovanstående herr-
velociped med utväxling 68,5" äro vi i tillfälle att
leverera till 5 kronor högre pris. Alltså kostar vår
prima, svenska, starka Damvelociped
Dalpilen endast kr. 123,50.

En i förhållandet till priset bättre ve-
lociped än den vi härmed erbjuda
Eder, står absolut icke att erhålla.
Den som önskar sig en *värdligt*
god maskin till ett enastående
billigt pris, bör därför genast
skynda att rekvirera från oss.

SPECIFIKATION:

Ram: Av svenska stål rör med lödda inre förbindningar.
Styrklagerdelar: Svarvade
Styrstäng: Fram- och uppböjd.
Vevparti: Fauber Standard modell, med runda vevar.
Hjulskenor: Av Sandvikens stålplåt, dubbelförstärkta a. k.
Westwood modell (passande till Dunlop system).
Pedaler: Drott. Svenska tillverkning med gummi.
Stänkskärmar: Av stålplåt, lackerade i mahogny med guldlinier.
Gummiringar: "Dalpilen" prima svenska gummiringar.
Luftringar: Moseleys, Special.
Frikjulnåv: New Departure.
Sadlar: K. 15.
Handtag: Celluloid, svarta.
Ekrar: Dubbelförstärkta, förnicklade.
Väskor: Avlång modell med tillbehör.
Pump: 12"x1/2" mässing, förnicklad.
Utväxling: 80"
Kedjor: Populär 1/2"x3/16"
Klockor: Metallklang, förnicklad.



Dalpilen 1914 års modell

VÅRA VELOCIPEDER ÄRO OMTYCKTA!

Ett bevis härför är, att köparnes
antal varit i ständigt stigande år från
år. Fördelaktiga uttalanden från be-
lätna kunder komma oss ofta till del.

Rekvirera genast en velociped på prov från

Åhlén & Holm, Insjön

registreringsnummer för velocipeder (efter livliga påtryckningar från pressen) trots att hjulryttarna protesterade. För kungen reserverades nummer ett.

De folkliga namnen på cykeln avspeglar ofta en viss skepsis: skamåka, rockahjul, vältaped, vältepetter, ville-påsned, vilseped, rundtrampare, evighetstrampare o. s. v. Fosterfördrivare kallades en tidig träcykel.

I och med att den låga kedjedrivna cykeln med lika stora gummi-hjul slog igenom på 1890-talet fick cykeln en större spridning. Per Froms cykelfabrik i Stockholm, en av landets första, startad 1883, började i slutet av 1880-talet tillverka den nya typen. Cykelfabriker växte upp lite varstans i landet. Samtidigt som cykeln förbättrades och blev bekvämare, blev den också billigare. Cykelreparatörerna — den nya yrkesgrupp som utgått ur smedernas, vagnmakarnas och ibland också urmakarnas led — satte av delar från landets olika cykelfabriker ihop cyklar, »bastarder» som man kunde köpa förmanligt. Framsynta lanthandlare insåg att cykeln hade framtiden för sig och började föra cyklar i lager och sälja på kredit och avbetalning. Avbetalningssystemet gjorde att många som annars inte skulle ha haft möjlighet att skaffa cykel nu kunde göra det.

För den som bodde isolerat blev det möjligt att köpa cykel på postorder. En småländsk upptecknerska berättar att bästa och billigaste sättet att få sig en cykel i hennes hemtrakt var att tala väl med de pojkar som på våarna for till Danmark för att arbeta på tegelbruk. Där fick de köpa billiga och bra begagnade cyklar. En sagesman från Dalsland skriver: »Någon riktig fart blev det inte på köpen förrän på 1910-

talet, då en återförsäljare för lingon till Tyskland inte fick någon kontant likvid utan måste ta cyklar i stället. Det var flera som i sin tur inte fått likvid för plockningen utan fick ta cyklar i betalning. Dessa kostade omkring 90 kr stycket och hade frihjulsnäv. Det var då stora ekonomiska svårigheter för många som kanske inte tänkt köpa cykel.»

Cykeln blev snabbare var mans egen-dom på landsbygden än i tätorterna. Detta sammanhänger med att man i städer och tätorter tidigare inte bodde så långt från sin arbetsplats. »Någon direkt nytta av cykeln för att komma till våra arbeten här på bruket hade vi inte, de flesta av oss bodde så nära dessa», skriver en upptecknare från Söderfors. Han fortsätter: »Jag minns många från Tierp och Hedesunda som hade två mil och längre till sina arbeten vid Söderfors som dagligen cyklade... Det var inte många flickor på bruket som hade cyklar i början av 20-talet. Men bondjantorna omkring bruket hade i de allra flesta fall cyklar.»

Yrkesmän och arbetare på landsbygden var i stor utsträckning säsong- eller tillfällighetsarbetare och fick till följd därav ofta byta arbetsplats. Väglängden till de olika arbetsplatserna varierade och några reguljära kommunikationer fanns inte ännu. När man hade en cykel var förutsättningarna för att man skulle kunna utnyttja de arbetstillfällen som bjöds i hemtrakten större. En uppteckning från Fredriksberg i Dalarna illustrerar det nyss sagda: »Min far var skogsarbetare och arrenderade ett mindre torp. Far, mina två bröder och jag arbetade i skogen. Det var ackordsarbete med så låga priser på de olika sortimenten att vi inte kun-

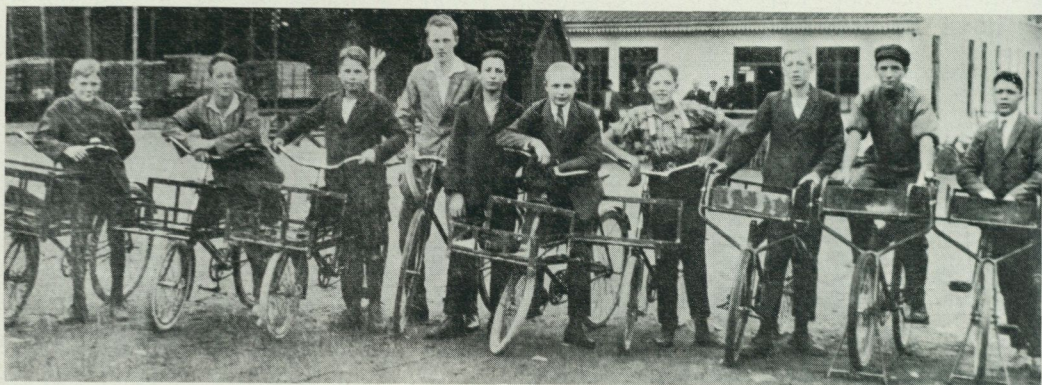


9. »På söndagsmorgonen plockade vi fram våra avbetalningscyklar, vilka belamrades med all den upplysning som vi ansåg nödvändig för att skingra en del av det nattsvarta mörkret på landsbygden.»

Cykelpatrull med vallitteratur i Njurunda sn, Medelpad 1920.

de förtjäna mer än omkring 40 kr i månaden per man ibland mindre, beroende på vägens längd till arbetsplatsen, risig och dålig skog o. s. v. För det mesta var det lång väg att gå. Det kunde ta timmar i anspråk men sedan jag fick cykel [upptecknaren och hans bröder fick cyklar 1908 och 1909] kunde den tiden reduceras och man fick på det sättet mera tid till arbete och därav större förtjänst. Som vi bod-

de så att vi hade lång väg till närmaste butik måste man handla mycket åt gången. Man måste gå den långa vägen, det tog mycken tid, men sedan vi fick cyklar kunde vi klara av den resan på mycket kort tid . . . När jag var 22 år [1914] hade jag tröttnat på skogen, jag sökte och fick arbete på massafabriken i Fredriksberg. Jag kunde ändå bo hemma och åka till och från arbetet tack vare min cykel.»



Österman:
När cykeln kom
till byn

Cykeln fick betydelse inte bara som fortskaffningsmedel utan även som hjälpmedel för lättare transporter. För den småbrukare eller torpare som ej hade egna dragdjur kom den väl till pass, när det gällde att frakta en säck säd till kvarnen eller mjölkflaskorna till mjölkpallen vid landsvägskanten.

Cykeln kunde också användas där det inte gick att komma fram med andra kördon, där det inte fanns riktiga vägar. Från en by i Vilhelmina berättas att handlaren där köpte cykel åtta år innan byn fick landsväg. Han använde sin cykel (en damcykel för att hustrun och barnen också skulle kunna lära sig åka) för att frakta varor de dryga tre milen från Vilhelmina. Större delen av vägen var upptrampad gångstig.

De vandrande försäljarna började nyttja cykeln; gårdfarihandlarna tog sig cyklande med sina kappsäckar till minsta skogsby. På sydkusten verkade cykeln omdanande på fiskförsäljningen, påpekar en sagesman från Trelleborg. De gamla »sillaprångarna», vanligen äldre kvinnor, som rullat omkring med fiskarens fångster i »börar» (skottkärror), ersattes av unga pojkar, som med en låda sill på cykeln hastigt färdades från gård till gård.

Man köpte inte alltid cykel för att man behövde den för dess praktiska nytta, utan enligt uppteckningarna minst lika ofta »för nöjes skull». En värmlänning säger: »De var ju ypperliga att åka på till de olika dansbanorna i trakten och på hösten till 'Oxhälja' i Filipstad fast det var omkring fem mil dit. Och så kunde man ju få skjutsa någon flicka som då fick sitta på ramen mellan styret och sitsen. Så skjutsade man flickor på cykel till 'Oxhälja', dvs. höstmarknaden i Filipstad både

fram och tillbaka. Det kan ifrågasättas vem som hade det värst på en sådan långresa. Var det svårt för den som skulle trampa, så var det inget lättare att sitta på en smal ramstång i tio mil.»

Ungdomens umgänges- och nöjesliv fick genom cykeln en helt annan form än det tidigare haft. »Den gamla by- och sockengemenskapen med dans och lekar i skogsbackar eller vägkorsningar under sommaren, eller under den mörka årstiden i hemmen eller någon förhyrd gård, försvann ganska snart när man erhållit ett så ypperligt samfärdsmedel som cykeln, det var naturligtvis mycket intressantare att träffa motparter från andra orter.»

Ungdomarna samlades från flera platser till större arrangemang. »Omkring 1910 började de s. k. ungdomstingen bl. a. i Frostbrunnsdalen i Stora Tuna, och i Leksand, och Säterspelen i Säterdalen. Dessa var anordnade av folkrörelserna och till dem kunde ungdomarna cykla flera mil. Campingen har sitt upphov i dessa fester», skriver en man från Stora Tuna.

En upptecknare säger att han betraktar cykeln som en av de främsta uppfinningar som gjorts för att bryta landsbygdens isolering, och en annan påstår att det var cykeln som avskaffade byslagsmålen. För föreningsfolket blev cykeln en kär vän, med vilken man kunde resa till grannföreningar på möten av olika slag, säger en tredje.

Genom att ungdomarna inte längre var hänvisade enbart till den egna byns nöjestillställningar utan med cykelns hjälp kunde komma till sammankomster som låg flera mil hemifrån vidgade de sin bekantskapskrets. Detta blev av betydelse för bygdens befolkningssammansättning, det blev mindre ingifte.

10. År 1927 gjorde Nybros alla springpojkar gemensam aktion och hotade med strejk. Orsaken var att en av dem — pojken i bildens mitt — saknade cykel, som hans principal fann onödig. Inför strejkhötet kapitulerade denne och pojken fick sin cykel.

Nya tankar och idéer gjorde sitt intåg per cykel; valtare, kolportörer och föredragshållare förde ut sina åsikter med cykelns hjälp. En uppteckning från Medelpad visar detta. Den får bilda avslutning på denna uppsats:

»Våra ungdomliga sinnen tändes av allt som hände runt omkring oss och ute i stora världen. Nya idéer gjorde sitt segertåg bland barackinnevånarna och den nya läran måste spridas bland landsbygdens befolkning, som ännu, enligt vår uppfattning, levde i ett stort andligt mörker. När det skulle bli val till riksdagen och Hinke, Kata, Pastor Spak, Texas och övriga profeter hade skrivit sitt anatema över tjyvsamhällets onådiga behandling av vanligt, strävsamt folk, måste dessas sanningsord spridas bland folket. På söndagsmorgonen plockade vi fram våra avbetalningscyklar, vilka belamrades med all den upplysning, som vi ansåg

nödvändig för att skingra en del av det nattsvarta mörkret på landsbygden...»

Källor och litteratur

- Det hände i vår tid — om det gamla som var och det nya som kom. Utg. av Sveriges radios förlag. Sthlm 1967.
- Castegren, Erik, Botkyrka socken i kulturhistorisk framställning. Upps. 1948.
- Hasselgren, A., Utställningen i Stockholm 1897. Sthlm 1897.
- Lundin, Claës, Nya Stockholm. Sthlm 1890.
- Nordisk Familjebok. 3:e uppl. Bd 20, uppslagsordet Velociped.
- Lindberg, Ernst-Folke (red.), Salaminnen. Sthlm 1954. (Svenskt liv och arbete 20.)
- Östberg, Adolf, Hjulspport, i Illustrerad idrottsbok 2, utg. av Viktor Balck. Sthlm 1887.
- Östberg, Adolf, Den moderna velocipeden och dess ryttare. Illustr. handbok för hjulspportens utförelse. Sthlm 1965. (1:a uppl. 1894.)

SUMMARY

When the Bicycle came to the Village

The article is mainly based on the nearly two hundred replies that poured in to a questionnaire about the bicycle which the Nordic Museum sent out during the winter of 1966—1967. The answers recall the first appearance of the bicycle at various places in the country and tell of its reception, the uses to which it was put and the importance it acquired.

The earliest cycles, the so-called "Tall Ordinary", never acquired any practical importance or any very wide circulation. They were difficult to manoeuvre and apply the brake to; besides, they were expensive. It was not until the low, chain-driven bicycle with wheels of equal size proved successful in the 1890's that it came into general use. While the cycle

underwent technical improvements its price also became lower so that the "man-in-the-street" could afford one. It is interesting to note that the use of the cycle spread more rapidly in the countryside than in towns and densely populated areas. This is explained by the fact that rural communications were so sparsely developed—in many quarters almost non-existent. The cycle enabled a person to travel distances that would have taken too much time to cover on foot or by horse and cart. The bicycle introduced changes in working-life, leisure time and social life. It disrupted the ancient village and parish community, put an end to isolation and contributed to the spreading of new thoughts and ideas.