

TUR- CYKLIS- TØN

4

1977



Ivar og Mai-Britt ved Ararat.

JORDEN RUNDT

Vi fortsætter med at bringe indholdet af de postkort, Ivar og Mai-Britt sender til os via Johan Knudsen. Desværre kan vi se, at kort nr. 10 og nr. 13 ikke er nået frem til os, hvorved der kommer nogle meningsforstyrende huller i korrespondancen, hvilket ikke helt kan afhjælpes ved at bringe teksten fra de kort, vores venner sender til Grebart Cykler, eftersom kortene forfattes individuelt.

2/9-1977 Mashad (kort nr. 10 til Grebart)

Vi ankom til Mashad i forgårs. Det er i dag 5 måneder siden, vi startede. Vi fik vores første kolera revacc. gratis her i Mashad, så nu kan vi klare os i 6 måneder til. Vores besøg på avisen resulterede i en artikel med billede i dag. I får avisens sendt. Vi forsøgte at komme ind på det hellige område i går, en vi blev selvfølgelig afvist fordi vi ikke var moslimer. De faster 18 dage, så det er svært at finde restauranter. De fleste har sat avispapir op for at dække ruderne, således at de fastende ikke kan se ind. Vi bor iøvrigt på campingpladsen, hvor der også er swimmingpool. Næsten alle er på vej mod Indien, så vi får rigtig udvekslet rejseplaner.

Hilsen, Ivar & Mai-Britt

12/9-1977 Delaram (nr. 11)

Vi nåede Mashad d. 31/8 og vi blev der i 3 dage før vi cyklede til Herat på 4 dage. Vi kom i en Mashad-avis d. 2. sep. Herat var en hyggelig by med mange cyklist, fodgængere og "gaudis"-er (hestevognstaxi) og meget få biler. Vi blev der i 3 dage, og vi har nu kørt i 3 dage. 325 km. Der er lidt over 100 km mellem byerne. Vi står op med solen og kører bare. Vejen er god (cementvej). Vi klarer os med 7 vandflasker. Vi måtte skifte fordækkene for første gang i forgårs efter 8100 km. Vi er helt alene i ørkenlandskabet, der kommer højst 20 biler forbi i timen, men somme tider kun 5 - 10. I går overnattede vi udenfor et hotel med swimmingpool. Det var dejligt efter 120 km. I går mødte vi mange dromedarflokke. Det er stadig 30°C midt på dagen.

Hilsen, Ivar & Mai-Britt

26/9-1977 Sarobi (nr. 12)

Kære alle. Tak for brevet. Vi har det godt. Efter 2 dages ophold i Kandahar

fortsatte vi til Kabul. De 490 km tog 4½ dag, og vi var igen tvunget til at køre 100 - 138 km om dagen. Kabul var meget fascinerende. Byen lå rundt om 2 bjerge. Vi boede hos 2 servas værter i 5 dage. Afghanerne har været meget flinke i byerne. På vejen til Kabul var der mange børn, der smed sten efter os. Uden at ramme. Vi slappede rigtig af i Kabul. Nu er det værste også overstået. Både Pakistan og Indien er hel flad, og byerne ligger tættere. I Indien vil vi parkere cyklerne 3 steder undervejs og så derfra lave tog/bus-udflugter til Kashmir, Nepal og til sidst Sydindien. Vi forlod Kabul i morges og vi kørte nedad gennem et bjergpas. Det var meget smukt.

Hilsen, Ivar & Mai-Britt

Kort nr. 13 omhandler formodentlig turen gennem Khyber-passet, hvor Riff-Kabylerne i ca 200 år plagede de britiske kolonisatorer med lumse bagholdsangreb. Det har bl.a. Rudyard Kipling skrevet en hel del om. I vore dage har dette røverfolk skiftet hobby, ellers kunne vi formodentligt ikke have fortsat med:

28/10 1977 Karnal (nr. 14)

Kære alle. Vi forlod Srinagar og tog tilbage til Batala, hvor vi hentede cyklerne og kørte videre mod Chandigarh. Undervejs havde vi vores første færdseksueld, idet en traktor kørte for tæt på Mai-Britt og tog den ene bagtaske med sig. Mai-Britt vältede, men hun fik kun et lille blå mærke. Vejene er ret smalle og busserne og lastbilerne kører som om de ejede hele vejen. Man skulle tro deres horn var forbundet omvendt, således at hornet kun er stille, når man trykker kontakten ned. Der er mange cyklist. Træerne står langs med vejen og giver skygge. I Chandigarh var vi på bagsiden af "The Tribune", med det resultat at vi fik 3 besøg. Først en exminister fra delstaten, så en cyklist, der ville cykle fra Indien til Europa, og til sidst 2 franskmænd, der havde været på cykel 1 - 2 uger efter os siden Istanbul. De havde dog taget bussen gennem Afghanistan. Vi følges nu med franskmændene (som også er et par) til Delhi, hvorfra de vil til Nepal, mens vi vil til Calcutta, men vi ser dem måske igen i Singapore. Det er stadig halvvarmt. 20 - 30°C. Vi regner med at nå Delhi i morgen d. 29. okt.

Hilsen, Ivar & Mai-Britt

12/11 1977 Morena (nr. 15)

Kære Alle. Vi nåede New Delhi d. 29. okt. Vi skiltes fra vores franske venner og bondede hos 2 Servas-værter. Vi fik visum til Nepal, og med bus så vi de væsentligste af New Delhis over 1000 monumenter. Vi så et lys- og lydshow i det røde fort og på vejen hjem kunne vi se, hvordan folk lagde sig til at sove på gaden. Vi mødte også en flok køer, der var ude at gå aftentur. Gadebilledet er meget broget med alt fra sportsvogne til oksekærrer. Der er mange cyklist. En cykel koster ca. 200 kr., og der er mange cykelsmede. Vi kørte fra Delhi og overnattede på et Resthouse (sted, hvor rejsende embedsmænd og andre kan overnatte) 20 km syd for byen. Vi skiftede alle 4 hjul på 4-kransen og klinglen på min (Ivar) cykel. Et værksted hjalp os med at skille 4-kransen ad, da vi kun har en gear-hjulsaftager. Vi rensede det indvendige gear og pludselig virkede alle mine gear igen. Det tog hele dagen, så vi ventede med Mai-Britts. 10 km nord for Agra boede vi i 4 dage i en hyggelig landsby, der lå på bredden af Yamuna floden. Vi overværede årets største hindufest og kørte videre i dag. Det er meget behageligt og rart at cykle i Indien. Det er nemt at finde overnatningsmuligheder og der er mange tehuse, hvor vi nogle gange føler, at vi er i zoologisk have. I dag var der også en, der gav os jordnødder. Inderne er meget flinke og gæstfrie. Når vi cykler, er der tit indere, der følger os på cykel, så vi snakker, mens vi kører. Automobiltrafikken er behagelig lav og vejene er asfalterede. Temperaturen er også god nu: 25 - 30°C. Vi kan meget varmt anbefale de amerikanske GRAB ON håndtag. De bør være standardudstyr på enhver turcykel. Uden dem havde vores hænder været ødelagt. I Wien havde vi ondt i hænderne, men siden vi fik håndtagene i Istanbul, har vi ikke haft ondt.

Hilsen, Ivar & Mai-Britt

26/11 1977 Babu Sarai (Allahabad) (nr. 16)

Kære Alle, Vi nåede Shivpuri nationalpark, hvor vi kørte rundt med en jeep og så nogle hjortedyr. Vi måtte ikke cykle derinde, så vi gik på en damning (10 m høj) og så ind i skoven. Denne gang så vi abeflokke og påfugle. Før vi cyklede, prøvede Mai-Britt at ride på elefanten. Efter 3 dage nåede vi Khajuraho, hvor vi så en snes flotte templer med smukke figurer. Langs med vejen kan vi se, hvordan tyrene trækker forskellige pumpe-systemer til overris-

ling af markerne. Et sted var en abeflok ved at spise sæden på en mark, og bonden smed lidt sten efter dem. Asfalten er lidt ujævn, og vi kan kun køre 14-15 km/t. En aften mødte vi en skoleinspektør, der inviterede os til at besøge skolen næste dag. Da vi kom, sad der 200 elever og ventede på os. Vi fik blomsterkrans på og holdt foredrag om vores tur og Danmark. I Allahabad boede vi hos vores 6. indiske servasvært. Jeg prøvede at køre en cykelrickshaw mens Mai-Britt sad sammen med inderen bag. Sadlen var så høj, at man skulle stå op i pedalerne. Vi så et indisk bryllup, og da vi forlod Allahabad, sparede vi 15 km ved at få speciel tilladelse til at benytte en nyåbnet Ganges-bro. Vi håber, I vil nyde at se vores billeder til jeres decembermøde.

God jul og kærlig hilsen, Ivar & Mai-Britt

(fortsættes muligvis i næste nummer)

LÆSERBREVE

TANDEMFERIE I NORGE 1977. (fortsat)

Siden 1. afsnit af denne artikelserie blev bragt (blad nr. 3/77), har Johan Knudsen - desværre uden Ingrid - holdt et foredrag med lysbilleder om denne tur. Den overraskende slutning blev ved denne lejlighed uundgåeligt røbet for de fremmødte, som udgjorde ca 8% af vor læserkreds. Af hensyn til de øvrige 92%, som af grunde, der ikke vedkommer os, gik glip af den uforglemmelige klubaften den 8. november, fortsætter vi ufortrødent denne uforkortede beretning om Johan Knudsen og hustrus stordåd:

Følles medbragtes et ekstra dæk + slange, div. reservedele + værktøj + olie samt nødration.

Man bør tage en langærmet lys skjorte med. Den beskytter armene godt mod skoldning. Man kunne måske i stedet have løse ærmer, der med trykknapper påsættes kortærmede beklædningsstykker.

HÅNDBYGGEDE

BOB JACKSON
R. E. W. REYNOLDS
GREBART

**TANDEM- TUR- RACER-
OG SPORTSCYKLER**

GREBART-CYKLER, Hjortekørsvej 155

Campagnolo



SHIMANO



**MOTOBECANE
CYKLEN**

touring og sport

Mere om cyklen

Jeg vil anbefale at ændre tromlebremsen til en ekstra fælgbremse på baghjulet, fordi den hurtigt bliver varm selv ved mindre nedkørsler, hvorved noget af bremsematerialet brænder af. Det lugter, som om der er ild i en stak gummi. Selvfølgelig behøver jo ikke at ændres.

Gearskift foregik gnidningsløst, på nær hvor kæden skulle fra det mindste til det midterste kædehjul; det lykkedes altid, men tog gerne ca. 5 sek., undertiden mere. Jeg anbefaler dog et kombineret ind- og udvendigt gear til langtursferiekørsel.

Kædelængden affapsedes, så den kunne spænde over flest mulige kæde- og gearhjul. En gang var jeg så uheldig op ad bakke og i regn på en øde skovstrækning at føre kæden samtidigt over det største kædehjul og det største gearhjul (guderne må vide, hvordan det nåede så vidt) med det resultat, at den blev strammet som massivt metal og rykkede baghjulet skævt, så det blokerede. Til alt held fik jeg den ned på plads ved at løsne baghjulet og føre det fremad.

Jeg var i starten pessimistisk m.h.t. at holde balancen opad i langsom fart, fordi en tandem netop da skulle være sværest at styre, men det voldte ikke stort mere besvær end at styre en normal cykel.

Pedalarmene foran var forskudt 90° fra de bagreste for at eliminere døde punkter og fordele lejevæbningen.

Der var ingen punkteringer, men en gang måtte jeg efterspænde venstre lejeskål til forreste krank, og to gange skulle forreste kæde strammes ved at dreje den ekscentrisk isatte krankboks med en rørtang, som jeg lånte. 6 gange måtte et par møtrikker i triplekædehjulene spændes. I Hunnedalen var en ca. 4 km asfaltstrækning så varm af solen, at asfalt og en stor mængde grus på og i den satte sig som en kage på hjulene og gik mod skærmen og spydede stenene på gearsystemet, så kæden flere gange kammede over. Hele plamagen gik dog gradvist af de to følgende dage, og jeg rensede mekanisk kæde og klinger.

Særlige strækninger

Oslo - Drammen er stærkt trafikeret, men via skiltning, der virker for 90% vedkommende, ledes cykler og knallerter ad cykelstier eller biveje væk fra bilstrømmen. Ved de større byer har man begyndt anlæg af cykelstier i erkendelse af, hvor udsatte cyklister er.

Lunde - Dalen pr. skib ad et sø- og kanalsystem med sluser må turcyklisten ikke snyde sig for. Ruten går helt fra Skien til Dalen, 110 km, 3 gange pr. uge hver vej og medtager udover passagerer kun barnevogne og cykler. I Dalen dybt inde i Telemarken findes hotel samt et moderne vandrerhjem med tosenstuer, hvorfra en egentlig cykelferie i Norge bekvemt kunne udgå.

Dalen - Frolandsheiene - Setesdalen bød på en smuk stigning fra ca. 75 til ca. 1000 m.o.h. ind over fjeldene og ned igen. Vi havde ikke regnet med at skulle så højt op så tidligt på turen, men det dejlige vejr og eventyrlysten drev os.

Evje - Tonstad vestover skulle egentlig bare overstås for rejsens virkelige fjeldtur i Sir- og Hunnedalen. Vi valgte hovedvej 9, fordi den pudsigt nok kun var ringe trafikeret. Den store, tunge øst-vestgående trafik gik nemlig ad kystvejen. Til gengæld var den psykisk en forhindringsvej med adskillige stigninger på mellem 2 og 300 m. Hvis man ikke føler noget formål med en større stigning, virker den trøttende. Det gør den ikke, når den f.eks. fører en op til et højtliggende pas, som man har sat sig som et mål at nå. Strækningen var meget smuk og uberørt, men når man som her ikke når op over trægrænsen, kan man risikere at køre længe i tæt skov og ingen udsigt have.

Fjeldkørslen i Hunnedalen og Øvstebødalen bød på 43 km øde landskab, hvor det hele tiden gik ganske let nedad mest på ganske fin oliegrusvej fra 730 til 100 m.o.h.; en herlig strækning, hvor vi i 680 m højde kastede snebolde ved en af de sneklatter, der lå godt gemt for solen.

Andre specialiteter

Vi synes, man skal besøge Stavanger. Det er en dejlig by, der er til at overse, og så har den en banegårdsrestaurant, hvor man kan spise lækre flødeskumskager.

Nautesund bru 14 km syd for Notodden er en hængebro, man skal holde sig fra, når en stor lastvogn kommer drønende ud på den. Så gynger den så slemt, at man er

sikker på, ens sidste stund er kommet, og at man skal finde den sidste hvile under overfladen af det smukke Heddalsvatnet ca. 100 m nede.

En buet tunnel i Bergensområdet uden lys, hvor dynamolygten ikke hjalp. For ikke at ramle ind i væggen gik vi med cyklen. Der kom ingen biler, men de, som måtte være kommet, havde let set os med deres fjernlys.

Togrejsen Bergen - Oslo på Hardangervidda (højeste pkt. 1362 m.o.h.). Masser af sneklatter, men desværre også masser af tunnelbygningsværker af træ til beskyttelse mod sneen, men også til blokering af udsigten. Cyklen kom uindpakket med vort togs rejsegodsvogn, og jeg tog den selv ud igen på Oslo banegård Øst 8½ time senere uden en skræmme, men 40 norske kroner fattigere. Der er samme cykeltransportfaciliteter på de andre norske togstrækninger.

En rundtur med vandfly fra Rosendal (som den danske kongefamilie besøgte ultimo juli i år) ind over isbræen Folgefonn mindes vi med glæde. Selskabet Fonnafly har 4 maskiner, som bruges til alt muligt. De lander lige godt på is, sne og vand og har bl.a. reddet adskillige mennesker. Vi overnattede hos selskabets stifter, p.t. journalist. Han interviewede og fotograferede os til et par større lokalblade og ofrede iøvrigt megen tid på os. På timer senere ville en anden journalist - "konkurrent" til den første - lave en artikel med os, hvilket vi naturligvis afslog. I det hele taget fik vi talt mere med folk på den relativt afslappede del af turen fra Stavanger til Bergen.

Vejret

var helt i top på nær 1. og 2. dagen mellem Oslo og Notodden med torden og hagl- og regnbyger, 4. dagen mellem Notodden og Dalen samt delvist 9. dagen med en enkelt kraftig regnbyge. Først da vi rullede på Oslobåden for hjemadgående, begyndte regnen igen. To dage var faktisk for varme til cykling, men vi klarede os, den ene dag ved at bade i en sø, vi tilfældigvis passerede. Solbrændte arme og ben var ved at blive et problem. En kort tid beskyttede Ingrid sine lår ved at fæstne et håndklæde til styret og sine shorts. I Bergensområdet var det stadig helt klart, men lidt køligt og blæsende. Det er måske

en idé fremover at medbringe Politikens "Bogen om vejret" på 128 sider for bedre at kunne planlægge sine dagsetaper.

Mange veje

er nu asfalterede, en stor forskel fra 1969, hvor jeg sidst cyklede i Norge (se artikel i "Cyklister" nr. 4, dec 1969). Landet skal nemlig gøres mere attraktivt for bilturister og helst have samme faciliteter som Alperne har. Men de store vejskilte med kilometerangivelse til byerne ses næsten ikke. Derimod er der mange 200 m næstpæle i siderne. En del asfalterede er dårligt funderede, hvorved der dannes fordybninger i lighed med hjulspor. I regn, hvor alt vandet løber her, udsættes cyklisten for mange lystelige oversprøjtninger fra sine bilende medtrafikanter, men ellers er de norske bilister ret hensynsfulde og holder fin afstand fra cyklister. De eneste virkelig farlige trafikale situationer opstod ved kørsel (Oslo/Bergen/Stavanger), hvor vi nogle gange blev klemt i de smalle gader.

Vi har overnattet på hotel, pensionat, vandrerhjem, privat (efter anvisning fra turistbureau), privat (gratis), på folkehøjskole (gratis) og i hytte (hvor vi måtte spise vor komprimerede nædration, der ellers skulle være til evt. øde strækninger). Cyklen kom altid inden døre på en eller anden mystisk måde. Havde vi ikke kunnet få morgenmad på overnattingsstedet købte vi den i nærmeste butik og provianterede samtidig for frokost, gerne ret spartansk. Nogle gange var vi glade for de medbragte teposer m.m., hvor vi selv skulle sørge for føde, hvilket ofte er tilfældet ved privat indlogering. Til gengæld er der køkkenudstyr til fri disposition.

Slutning

Turens bedste måltid blev indtaget på udturen på Oslobåden. Det var kalvefilet cordon bleu + 1 hel flaske "Den gule Enke" Turens pris var 172,50 kr. pr. dag pr. person incl. rejse med skib, tog og rundflyvning, men excl. film og forbedringer på tandem'en.

Vægt af cykel: 23 kg. Vægt af bagage incl. forplejningsflasker: 24 - 25 kg.

Turen viste, at tandemkørsel med nødvendige gear i bjergfyldt terræn godt kan anbefales.

J.K.



HJORTEKÆRSVEJ 155 - 2800 LYNGBY
TELEFON 88 68 84 - GIRO 12 07 69

BANANI SPORT

Cyklen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420



Verdensmærket

i

Gearskifttere.

RITTER CYKLER



Lynghby Storcenter 88
tlf. (02) 87 66 01

TEST AF TOURING-SKIFTER

Det franske firma Huret har igennem snart et par år haft et nyt touring-gearskifte (bag) undervejs. Det er lykkedes mig at få et eksemplar til testning fra Hurets danske agent, E. Thygesen. Jeg vil naturligvis ikke undlade at takke for herr Thygesens venlige assistance.

Gearet har to parallellogramsystemer - et, der sørger for skiftningen mellem tandhjulene - og et, som sørger for, at der hele tiden er samme afstand mellem det af gearkransens tandhjul, der benyttes, og det øverste kædeførerhjul. Den samme fjeder, som sørger for denne virkning, sørger ligeledes for, at kædeførerarmen strammer kæden op.

Skifteparallellogrammet er hovedsageligt opbygget af firmaets konkurrencemodeller Challenger og Succés, dog med visse ændringer, og fremtræder i en meget lækker udførelse med dele hovedsageligt i aluminium og titanium. Kædeførerhjulene er af nylon, men med JUSTERBARE kuglelejer. Som det eneste firma benytter Huret kuglelejer i deres finere gear.

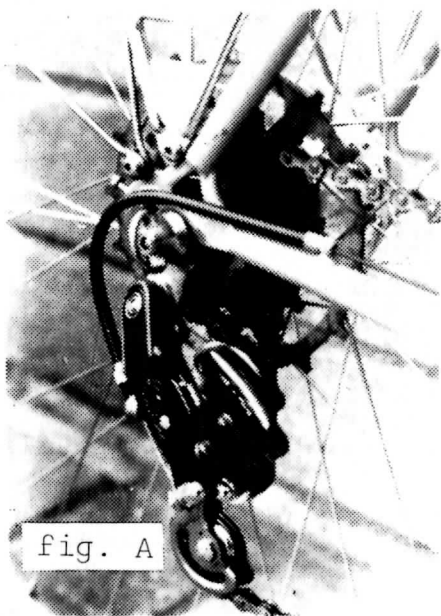


fig. A

Testen af gearet er foregået på nogle kortere ture, og kan derfor ikke siges at være udtømmende. Men det er ganske sikkert, at dette gear vil være en værdifuld nyhed for mange turcyklister. Det er simpelthen det mest præcise gear, jeg nogensinde har prøvet. De fleste touring-skifttere har den ulempe, at de er mere eller mindre upræcise, når man kommer ned på kransens små tandhjul, men DUOPAR - som Hurets gear hedder - skifter lige nøjagtigt, om det skal skifte fra 15 til 17 eller fra 24 til 34. DUOPAR's præcision kan ikke beskrives nærmere - den skal opleves.

Gearets kapacitet er fra 53 til 26 tænder foran og fra 36 til 13 tænder bagpå. Prisen kendes ikke endnu, da gearet såvidt vides først kommer på markedet i Danmark til foråret, men efter hvad jeg har kunnet få at vide, vil der være tale om en rimelig pris, gearets kvalitet og materialerne taget i betragtning.

Jens Thorsen.

Foto A og B viser gearet indstillet på henholdsvis 15 og 34:

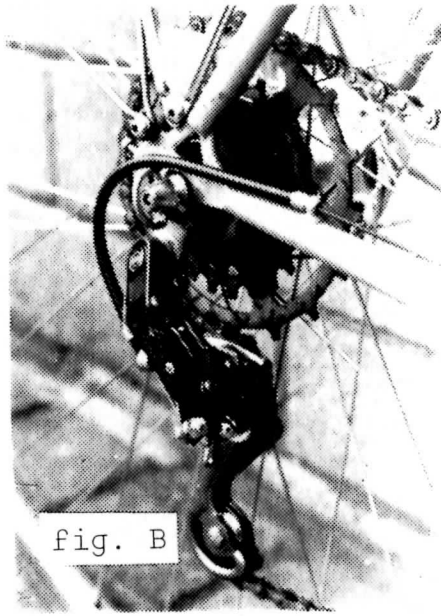


fig. B

AIT rally 1978

Alliance Internationale de Tourisme's årlige cyklerally bliver i 1978 afviklet i England omkring byen Harrogate i Yorkshire. Arrangementet Forestås af Cyclists' Touring Club og udføres i sammenhæng med visse festligheder i anledning af denne fornemme cyklistorganisations 100 års jubilæum.

Programmet for rallyet, som finder sted 3. - 10. august, begge dage inkl., foreligger endnu ikke.

Eftersom de af vore medlemmer, som tidligere har deltaget i AIT-rallier, samstemmende har givet udtryk for stor begejstring for oplevelsen, og dette i ganske særlig grad for de engelske rallier, finder vi det passende, at Turcyklisterne arrangerer fælles rejse til og deltagelse i årets rally. Vort arrangement vil naturligvis også være tilgængeligt for ikke-medlemmer, idet disse dog f.eks. gennem medlemskab af Dansk Cyklist Forbund e.l. skal være berettigede til deltagelse i et AIT-rally.

CTC påtager sig booking af logi på hotel eller campingplads, og dette også i forbindelse med indlogering mellem dagsrejserne for de cyklister, som foretrækker at cykle til og fra Harrogate. I sidstnævnte tilfælde planlægger CTC også turen i alle enkeltheder.

Vi vil arrangere 3 forskellige ture til Harrogate, idet betingelsen for hver enkelt turs gennemførelse dog vil være, at den kan samle mindst 10 deltagere. Dette er nemlig betingelsen for opnåelse af de grupperabatter, som udgør vort væsentligste motiv.

Fælles for de 3 ture er, at man ankommer til Harrogate onsdag den 2. august hen under aften og atter forlader Harrogate fredag den 11. august om morgenen.

Flytur:

Afgang fra Kastrup den 2. aug. kl. 11.55 med ankomst til Manchester kl. 12.40. Hjemad: afgang fra Manchester den 11. aug. kl. 16.40 med ankomst til Kastrup kl. 19.00. Mellem Manchester og Harrogate er der ca. 120 km, som kan tilbagelægges på cykel eller med tog. Det sidste koster t/r ca 100 kr inkl. cykel. Flybilletten koster isoleret ca. 950 kr., og vi har fået foreløbigt løfte om, at overvægt forårsaget af cyklerne ikke vil blive noget problem. Heller ikke for vor økonomi.

Tog/skib/tog:

Afgang fra Københavns Hovedbanegård den 1. aug. kl. 11.45 med ankomst til Esbjerg kl. 16.47. Afsejling fra Esbjerg kl. 21.00 med ankomst til Newcastle den 2. aug. kl. ca. 15.00. Newcastle - Harrogate t/r med tog. Afsejling fra Newcastle den 11. aug. kl. 15.00 med ankomst til Esbjerg den 12. aug. kl. ca. 9.30. Afgang fra Esbjerg kl. 16.25 med ankomst til København den 12. aug. kl. 21.13. Eventuelt kan vi nå et tidligere tog. Den billigste pris for alle billetter (dæksplads på skibet) bliver for 10 deltagere ca. kr. 1020, men der er naturligvis mulighed for at stå af eller på undervejs.

En udtømmende beskrivelse af ovennævnte ture kan rekvireres hos Steen (se bagsiden).

Tog/skib/cykel:

Tog København - Esbjerg som ovenfor, billetprisen for 10 deltagere inkl. cykel t/r 2. kl. kr. 167. Skib Esbjerg - Harwich t/r, dæksplads ca. kr. 700 inkl. cykel for 10 deltagere. Afgange dagligt fra Esbjerg og Harwich ca. kl. 17.00. Afstanden mellem Harwich og Harrogate er ca. 350 km., som f.eks. kan tilbagelægges på 2½ dagsmarcher med 2 overnatninger undervejs, arrangeret af CTC.

Logi:

Hotelpriserne er i England moderate: allerede for kr. 60,- pr overnatning kan man få tilfredsstillende logi med morgenmad (hvis man er heldig, kan man komme helt ned på 40 kr.).

Mad:

Også madpriserne er lavere i England. Spiser du på restaurant, kan frokost fås for kr. 6 - 30 for henholdsvis sandwiches med øl på en pub og 3 retter mad på en mellemklassens spiserestaurant.

Moms: udgør for de fleste daglige fornødenheder 8% og kaldes vat.

Tilmelding: Ring/skriv til Steen og meddel dine ønsker om rejse (evt. prioritering), logi (camping eller hotel, for det sidste også bad, morgenmad, ca. pris, min./max. pris, enkelt/dobbelt, hvem du ønsker at dele logi med (og er denne indforstået?)).

Depositum: 200 kr anses for at være en påsende manifestation af dine reelle hensigter.

Sidste frist: Vi tager endelig beslutning på vort ordinære møde den 10. januar, idet alle ønsker skal være klar til CTC få dage senere.



TOURING CYCLER
UDSTYR

Campagnolo SunTour
SHIMANO

PREBEN RANNJE
ENGHAVEVEJ 21 - (01) 24 12 95

STRONGLIGHT



PEUGEOT

skiller sig fordelagtigt ud
fra mængden

Fra A.I.I.-rallyet i Polen 1977.

Denne årligt tilbagevendende begivenhed fandt sted i Kazimierz i Polen d. 19.-22. juli. Menlægelsen til et østland har måske medvirket til at deltagelsen var mindre end normalt, kun ca. 160 deltagere, heraf kun 2 fra Skandinavien. Hertil kom at værtslandet selv var dårligt repræsenteret som cyklister, men til gengæld var der en stor og utrolig hjælpsom stab af polske tolke, der hjalp os over alle problemer og sprogvanskeligheder.

På hver af rallyets 3 dage var arrangeret ture af varierende længde fra 25 km (på førstedagen var denne distance vort valg efter at vi dagen i forvejen havde kæmpet os de 140 km fra Warszawa) til godt 100 km. Polske guider fulgte med og fortalte om seværdighederne. Med deltagerens varierende alder (14 - ca. 70 år) og træningstilstand gik det ikke gnidningsløst at finde et fællestempo, og da turene var glimrende beskrevet i uddelt materiale, valgte mange at køre i mindre grupper, således som det har været normen ved tidligere rallies.

Vi fandt, at et rally er en god måde at lære et land at kende på, samtidig med at man møder glade cyklister fra alverdens lande. Næste års rally finder sted i Harrogate i England d. 3. - 10. august 1978 i forbindelse med D.C.F.'s søsterforening C.T.C.'s 100 - jubilæum, og der ventes stor deltagelse.

Erik Kjør og Gert Mikkelsen

D.C.F.-cykeltur d. 29/1 1978.

Vi minder om D.C.F.-cykelturen til Kalkgården i Farum d. 29/1 1978.

Start fra Damhuskroen kl. 0930 og fra Bellaahøj (Frederikssundsvej/tunnel) kl. 1000.

Medbragt frokost spises på Kalkgården i Farum. Vi regner med at være tilbage ved startstederne kl. ca. 1500/1530.

Hvis man er i tvivl (grundet vejret) om hvorvidt turen gennemføres kan man få besked herom på selve dagen mellem kl. 8-9 på tlf. (01) 70 04 76 (Lise Weng) og (02) 97 75 72 (Ernst M. Rasmussen).

Vi håber på godt vintervejr og stort fremmøde.

Ernst M. Rasmussen

karrimor

CYKLE- TASKER

DECEMBER MØDET

Tirsdag den 13. december havde vi besøg af Ivars og Mai-Britts forældre, søskende og navnlig fætre, som medbragte meget teknisk udstyr og underholdt os med film, lysbilleder og båndoptagelser fra Ivar og Mai-Britts meget omtalte cykeltur jorden rundt.

Det var virkelig interessant, og vi er familien megen tak skyldig.

Derefter fik vi glögg og julebagværk.

Der kom ialt 60 personer, hvilket er rekordagtig fremmøde. Det viste sig da også, at der kun var knebet plads, så fremover vil kun de første 50 blive lukket ind.

NÆSTE MØDE

Tirsdag den 10. januar er afsat til diskussion og beslutningstagning vedrørende hvilke ture, vi gennemfører i forbindelse med AIT-rallyet august 1978.

KONTINGENT

Vi erindrer hæfligst vore 23 mest glemsomme medlemmer om det årlige kontingent på kr. 25,-. Blad nr 3/77 var vedlagt et girokort, men beklageligvis var det overladt til den enkelte at regne ud, at det var beregnet til kontingentindbetaling, hvilket altså ikke lykkedes for alle.

I næste nummer af bladet agter vi at bringe en liste over halsstarrige restanter!

REDAKTION

Annelise Broe, Jernbaneallé 78 3tv
2720 Vanløse tlf. 71 76 43

Steen Hommelhoff Jensen, Rytterhusene 14
2620 Albertslund tlf. (02) 64 31 28

Jens Thorsen, Voldumvej 65 2mf
2610 Rødovre.

Kasserer:

Hans Verner Neumann, Østerparken 26
2630 Tåstrup.
Postgiro 7 20 96 73.



NØRREBROGADE 211

DANMARKS FØRSTE
SPECIALFORRETNING
I CYKLEBEKLÆDNING M. M.