

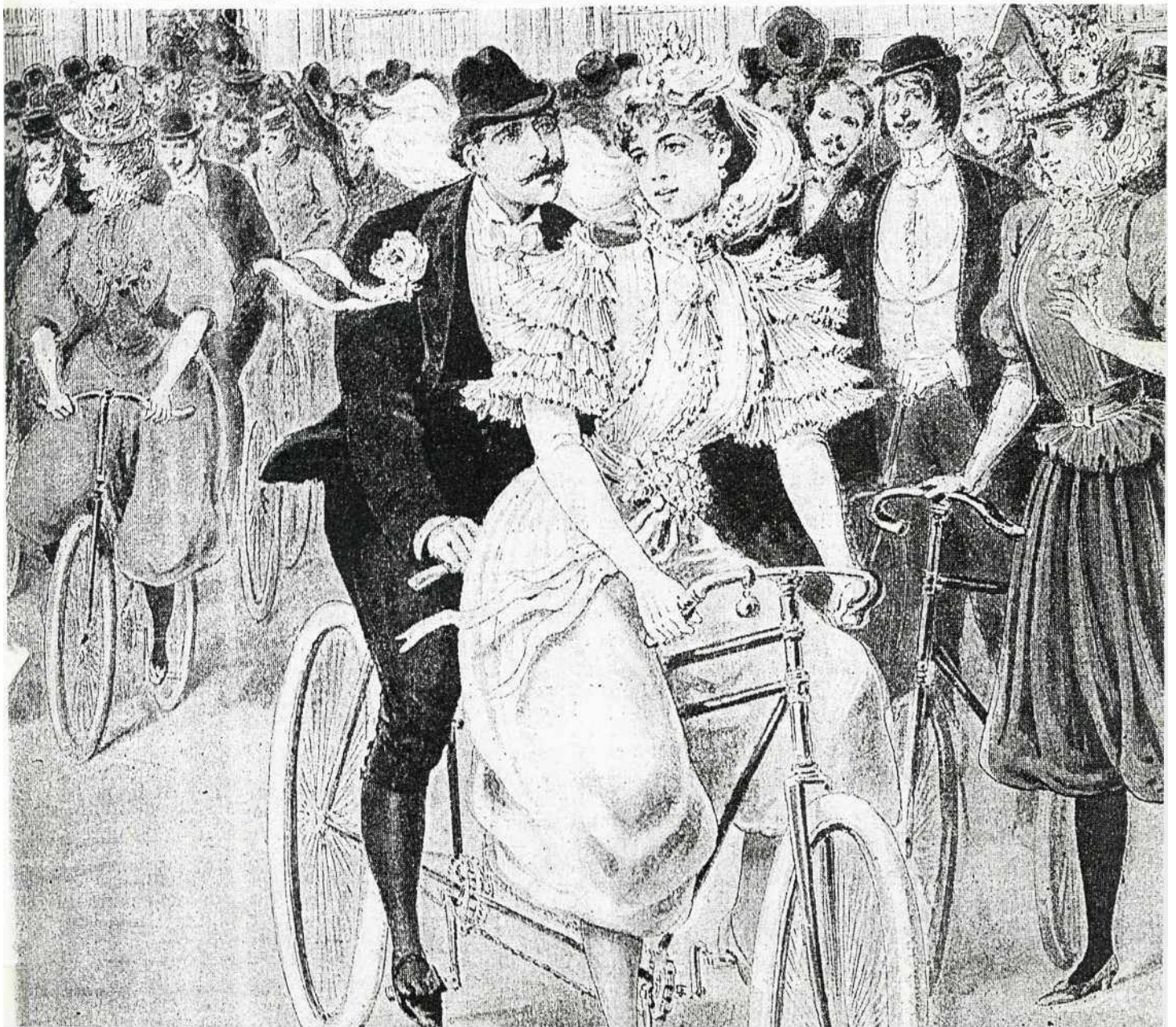
CYCLE HISTORISK TIDENDE

Eneste uafhængige cykelhistorisk tidsskrift.

4. Årg.

FEBRUAR 2000

Nr. 10

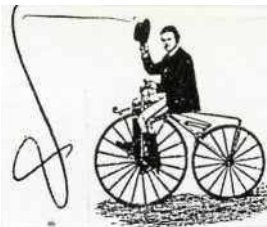


Interessante artikler i dette nummer:

Tandemcyklens hiistorie.....side 4

Første dansk-fabrikerede cykel.....side 7

Cykelkædens historie.....side 8



Fra redaktionen

Cyclehistorisk Tidende

ISSN 1397-8861

Redaktion: Cykelhistoriker Finn Wodschow (ansvh)
Bibliotekar Gunver Martensen

Adresse: Cyclehistorisk Tidende,
Lyngvej xx, 2800 Kgs.Lyngby.

Telf. 45 87 xx xx

Giro: 1199-949-1600

Int.Net www.cyclehistorie.dk

Layout: F. Wodschow

Arkiv: G. Martensen

Tryk: Digital Service Aps Lyngby

Eftertryk af illustrationer og artikler m.v. også i forkortet form må kun finde sted med angivelse af kilde

Indhold:

Tandem Cyklens historie	3
Første danskfabrikeret cykel	6
Cykelkædens historie	7
køb/salg/bytte	11
Blandinger	11
Cyclehistorisk Tidendes Indhold	
Dec. 1967 - Dec. 1999 Nr. 1 - 9	12

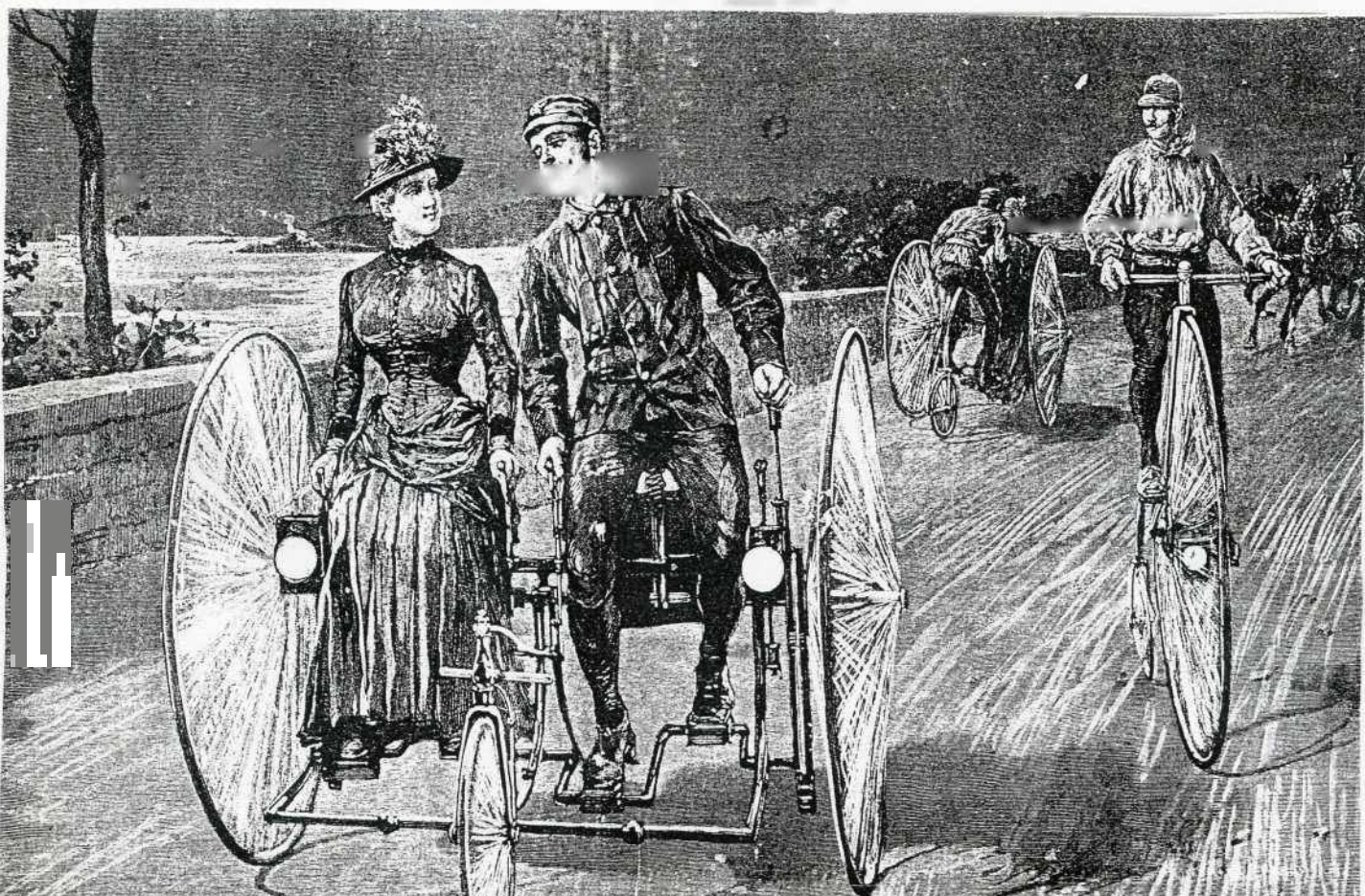
Hermed foreligger *Cyclehistorisk Tidende* i nyt format. Årsagen er bl.a., at mange illustrationer i vort arkiv har en størrelse der nødvendiggjorde, at disse enten måtte nedfotograferes eller beskæres for at få plads i det tidligere format. Dette syntes vi var ærgerligt.

Der findes større eller mindre cykelhistoriske klubber og organisationer overalt i verden, samt tillige en International Veteran-Cycle Organisation. De udgiver alle medlemsblade med et større eller mindre cykelhistorisk indhold.

Cyclehistorisk Tidende ikke er et medlemsblad, det er dermed verdens eneste uafhængige tidsskrift, der alene beskæftiger sig med cyklens historie. Derfor synes vi, at det skulle foreligge i et større format, der bedre svarede til sit navn som et "Tidende".

Flere af vore dansktalende abonnenter i udlandet har udtrykt ønsket om, at andre udenlandske cykelhistorieinteresserede kunne modtage *Cyclehistorisk Tidende*. Redaktionen overvejer derfor at udgive en engelsk udgave, idet man i udlandet intet kender til dansk cykelhistorie. Selvom Danmark kun i mindre omfang har bidraget til cyklens historiske udvikling, har man i Danmark flere helt enestående cykelklenodier, og yderligere har cyklen her i landet haft en helt anden og større betydning end de fleste andre lande. Derfor må man undre sig over, at dansk cykelhistorie er så sparsom og sporadisk beskrevet som tilfældet er.

Det er bl. andet dette *Cyclehistorisk Tidende* søger at redde bod på.



TANDEM CYKLEN



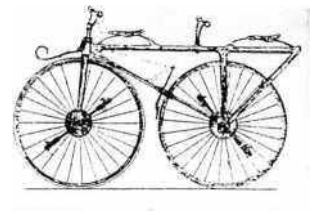
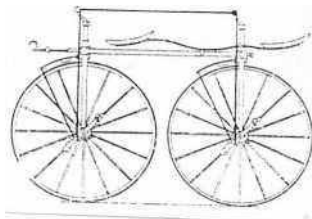
Ordet TANDEM er oprindelig latin og betyder: endeligt, på langs, eller omsider. Før ordet fik noget med cykler at gøre, betød det et forspand af 2 heste, den ene foran den anden, samt ved ridning 2 ryttere i række, hvor den forreste blev styret af den bagerste ved kørelinier, .

Det er umuligt at sige, hvornår den første cykel beregnet til 2 personer opstod, og som fik betegnelsen "Tandem".

I *The Scientific American* den 10. april 1869 finder man en illustration af en velocipede beregnet til 2 personer. I en artikel 30 år senere af H.T. Butler fortæller denne, at han i 1869 var en entusiastisk velocipedeiytter, og det var ham, som havde faet idéen til en velocipede til 2 personer og videregivet idéen til Munn & Co., et firma, som fabrikerede velocipeder på den tid.



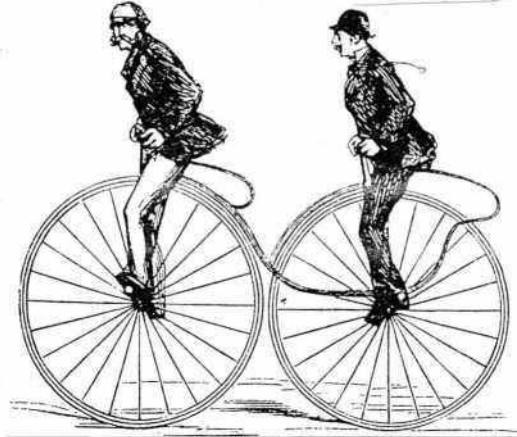
I Baudry de Saunier's *Histoire de la Vélocipédie* fra 1869, som stadigvæk blandt cykelhistorikere regnes for den mest korrekte kilde til cyklens barndom, finder man 2 illustrationer af velocipeder beregnet til 2 personer. Ligeledes har *The English Mechanic* fra 1869 illustrationer og beskrivelser af 2 personers velocipeder, som nu i England betegnes som *Tandem*.



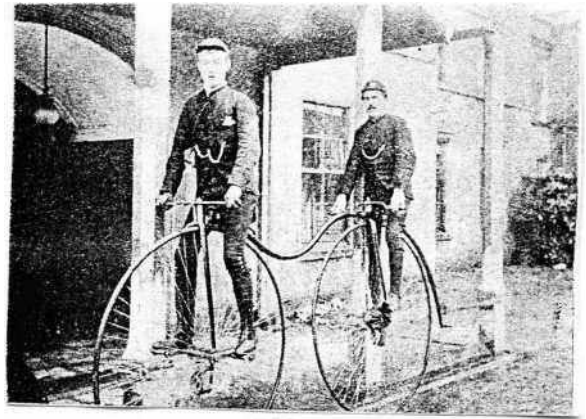
The Banks Brothers i King Street, Stirling, fabrikerede en tandem i 1869 med 40" træhjul med jernfælge på hvilken det lykkedes 2 ryttere at køre 8 miles (12,8 km) på en time. D. 19. maj 1969 blev der udtaget et midlertidigt patent på en anden tandems ikke alene med to, tre, fire eller fem hjul, men også hvor de to rytterne sad ved siden af hinanden, de senere populære tandems med betegnelsen *Sociables* (den selskabelige).

Det første egentlige patent på en tandem er fra 15. marts 1870 og tilhører Gavin Brown i Glasgow. Selvom baghjulet i dette patent var fast kunne det også indrettes til at dreje, således at begge hjul kunne styre tandem'en. Det var imidlertid forbundet med stor vanskelighed at køre på denne tandem med 2 drejebare hjul.

Fra 1875 findes et patent på en tandem med betegnelsen *Duplex*. I patentet hævdes det, at vægten er 35 lbs mindre og friktionen 40% mindre end man hidtil havde set.. I *The Modern Bicycle* fra 1876 læser man, at Duplex tandem'en var simplelthen 2 bicycler forbundet med en stang, der fastgjorde den bagerste, således at denne ikke kunne styre.



DUPLEX Tandem 1875.



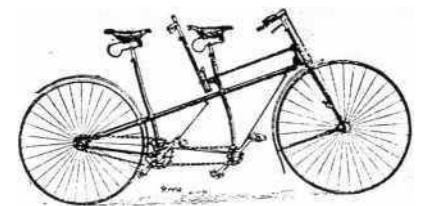
RUCKER Tandem 1884
Forrest D.W MacLennan
Bagerst A.G. Rennie

Dette bevirkede, at man kunne benytte 2 almindelige høje bicycler og spare konstruktionen af et særligt stel.

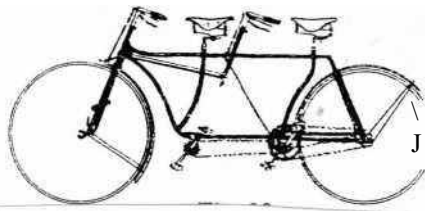
Desværre fortæller artiklen ikke hvem, der var indehaver af patentet og hvilket firma, der fabrikere Duplex Tandem, for dette var i virkeligheden den første praktiske tandem. Et lignende og senere patent nr. 3628 af 24. juli 1883 af Messrs M.D. Rticker & Winterschladen, viser at de 2 hjul kunne drejes og styre, således at tandem'en blev så vanskelig at køre, at det blev en garanti for dens manglende succes.

Selvom Duplex tandem'en kunne benyttes af 2 ryttere skulle disse trods alt være erfarne bicycleryttere. Sidst i 1880'erne, da safetycykleme kom frem, opstod yderligere behovet for en 2 personers safety..

Den første var *The lvel* konstrueret af A.J. Wilson & Dan Albone i Biggleswade i England. Det var slutningen på en lang række eksperimental safeties. *The lvel* blev bygget i 1886, men fik



ikke et patent. Det fik derimod en forbedret version d.24. januar 1888, som yderligere kunne forsynes med et tredje hjul. Denne type tricycle-tandems blev meget populær i 1890'erne.



Endnu et patent er værd at nævne. Patent 13191 af 29. september 1887 givet til J. W.Hall & H.J. Phillips. Det var en tandem med betegnelsen *The Lightning*. Denne kunne adskilles og gøres til 2 separate safeties.

Sammen med safetycyklerne forbedringer i 1890'erne udvikledes ligeledes tandem cyklerne med luftringe, frihjul m.v. Der fremkom mange forskellige typer. Dobbelt herre, dobbelt dame, herre/dame . dame/herre. Denne tandem med damen forrest, blev beskrevet som så erotisk, at den burde forbydes. Men det skyldes især den tids karrikaturtegnere, ■ som fandt det morsomt at fremhæve kvinden som den styrende i overensstemmelse med den begyndende kvindefrigørelse.



I 1870'erne og 1880'erne havde man udover velocipeder og bicycler med 2 hjul også typer med 3 hjul kaldet *Tricyclers* og med 4 hjul såkaldte *Quadracycles*. Det samme gjaldt for tandemens vedkommende. Yderligere kunne disse være beregnet til 3 ryttere betegnet som *Triplex* eller *Triplet* eller J til 4 som *Quardouble Man* kunne også støde på cykler til fem eller flere personer, men disse blev som regel bygget som kuriositeter og fik ingen praktisk betydning.

Nu begynder det at blive indviklet, for i disse år have man også tandems til 2 eller flere personer, som i ordets betydning ikke var tandems idet rytterne sad ved siden af hinanden såkaldte *Sociable Tandems* (selskabelige) *Side by Side*, på hvilke der yderligere kunne være flere end 2 ryttere, og som havde 3 eller flere hjul. Disse Sociables blev meget populære især naturligvis blandt unge par., idet manden langt bedre kunne konversere med damen end på en almindelig tandem.

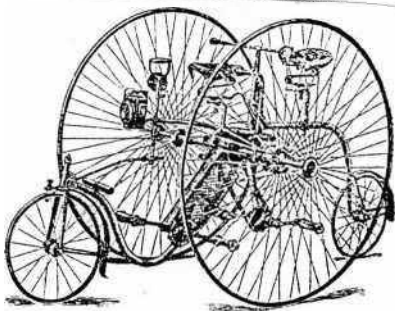
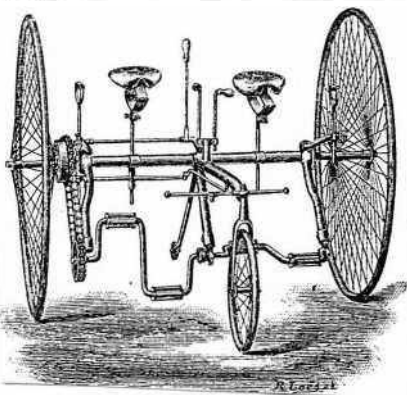


Tandem'en fik også sin plads i poesien, den blev bl.a. nævnt i den kendte engelske sang, hvor omkvædet lyder.

- Daisy, Daisy give me your answer do
I'm half crazy all for the love og you,
It won't be a stylish marriage,
I can't afford a carriage,
But you look sweet upon the seat,
Of a bicycle built for two.

I Danmark sang man i en revy i 1898:

Daisy. Daisy, svar mig, hvad maa jeg tro.
Du kan ene skænke mit Hjerte Ro.
Lidt fattigt vort Bryllup bliver.
Ej Brudevogn jeg giver,
Men du faar Plads sødt til pas.
paa en Cycle, som bære to.



Om det var en almindelig eller en "sociable tandem" forfatteren har tænkt på vides ikke med sikkerhed. Tandemcykler og i mindre omfang Triplex-cykler blev i 1890'erne meget populære overalt også i Danmark. De blev især fremstillet i England, i de kendte fabrikker Hilmann, Herbert & Cooper og Starley Brothers. Men også i Tyskland, hvor det var det Adler, Naumann samt Durkopf, der fremstillede tandem

I Cycletidende søndag d.27. september 1891 beskrives en søndagstur ad Strandvejen nord for København hvor der

deltog 42 "maskiner" heraf var 7 tandems samt een "Sociable"

En tandem kunne dog have nogle ulemper. Foruden at være tung og uhåndterlig, skulle man helst kende den person godt, som man kørte med for også at kunne nyde cykelturen.

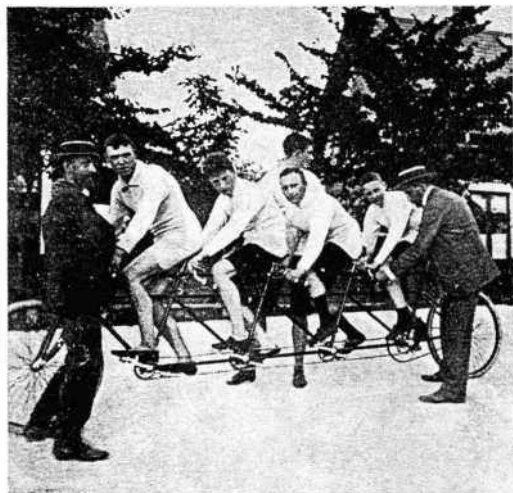
Den kendte københavnske cykelhandler Sylvester Hvid gav det råd i sin "Cycle-Haandbog fra 1893: w

"Kun én Ting vil jeg fraraade Dem,,Køb ikke en Tandem i Forening med Deres Svigermoder"

Der blev dannet tandemklubber overalt og den fik sin plads i den righoldige cykellitteratur i 1890'erne. I Danmark fik man et tidsskrift TANDEM, der dog kun udkom i kort tid i 1890, men nåede at få rodet sig ind i en retsag med Alberti, den senere justitsminister.

I 1977 blev Midtsjællands Tandemklub stiftet med afdelinger over hele landet og i samarbejde med Dansk Blinde Samfund

Efter 1900 faldt dens popularitet bortset fra i Danmark, hvor cykelløb med enten tandem eller triplet blev meget populære på Odruibanen med kendte ryttere.



1896 — D. B. C.s nyanskaffede Kvadruplet. „Styrmand“¹¹ Edwin Schrader. Staaende foran Professor Christen Lange, bagved »Købmand Charles Olsen, „Den hvide Flip“.

I de mange tandemklubber i udlandet faldt medlemstallet og klubberne blev nedlagt. En tandemcykel var meget dyr i anskaffelse og kun et par engelske fabrikker fremstillede tandems og i endnu mindre omfang tripletter og kun på bestilling. Kun lå cyklister ejede selv en tandem, de blev som regel kun lejede.

Et par danske fabrikker fremstillede også tandems på bestilling.

Under Danmarks besættelse 1940-45 fik både den almindelige cykel såvel som tandemcyklen en renæssance. Mindre cykehandlere begyndte nu også en produktion af tandems hjemmelavet i egen konstruktion. Udlejning af tandems til cykelture var nemlig blevet meget populær. Hvor man måske for have svært ved at fa sin hustru eller børn med på en længere cykeltur, kunne man nu lokke med en tandemtur. hvor det meste "pedalslid" kunne udføres af manden.

Efter krigen faldt både den almindelige cykels og tandem'ens popularitet i flere år. Tandems forsvandt næsten helt, men i 1960'erne begyndte gamle tandems at dukke op igen. Det var til dels de hjemmelavede klodsede tunge monstrome fra krigen tid man tog frem, nu mest i forbindelse med blinde og svagtsende, hvor deres seende venner og bekendte kunne være de styrende på tandem. Per blev stiftet nye tandemklubber både i Danmark og i udlandet, hvor idéen blev taget op. og igen begyndte en fremstilling af tandems, om end noget begrænset. Men nu var det de lette, elegante modeller med de sidste nye komponenter, man så, der på alle måder svare til selv de mest avancerede moderne cykler. Men den utrolige høje pris begrænser anskaffelsen af en tandem i dag. De tidligere mange forskellige konstruktioner samt "sociables" findes ikke længere, så helt så populær som tandemcykler var i 1880'erne og 1890'erne bliver de aldrig .

Kilder:

Bartleet's Bicycle Book, H.W. Bartleet 1928.

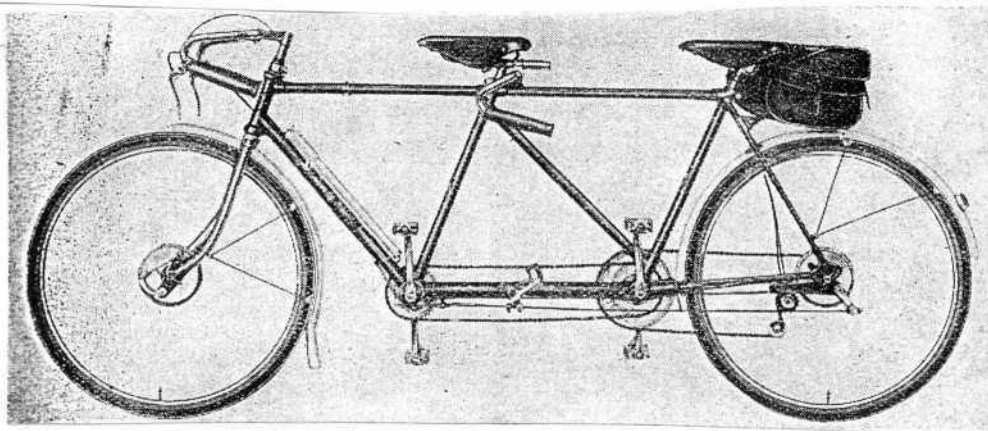
Fahrrad Und Radfahrer, Vilhelm Wolff 1890 Bicycles & Tricycles Hewitt Griffin

1886 The Boneshaker Magazine 1963: nr. 33,37,38,39 1975 : nr. 79-81,

The Development of the Tricycle-tandem & Early Tandems

"Cyklens Historie" F. Wodschow (ikke udgivet)

Cycling History, Myths and Queries Derek Roberts 1991



SUN WASP Tandem 1955.

Første danskfabrikerede cykel var en tricycle-tandem

I 1867 drog P.Th. Petersen, en kendt snedkermester i Middelfart sammen med 2 andre håndværkere en sadelmager og en billedskærer til den store verdensudstilling i Paris.

De havde af Middelfarts borgmester hver faet en frirejse samt 55 rigsdaler til denne studierejse. Da de vendte hjem var man i byen spændt på at hore om resultatet af deres rejse, men man hørte intet.

Man skumlede i krogene, og især en bagermester, som skrev i Middelfarts Avis, bedrog til det rygte, at de overhovedet ikke havde været i Paris men brugt pengene til diverse udskejelser i Hamburg.

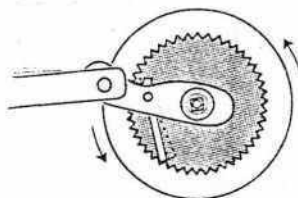
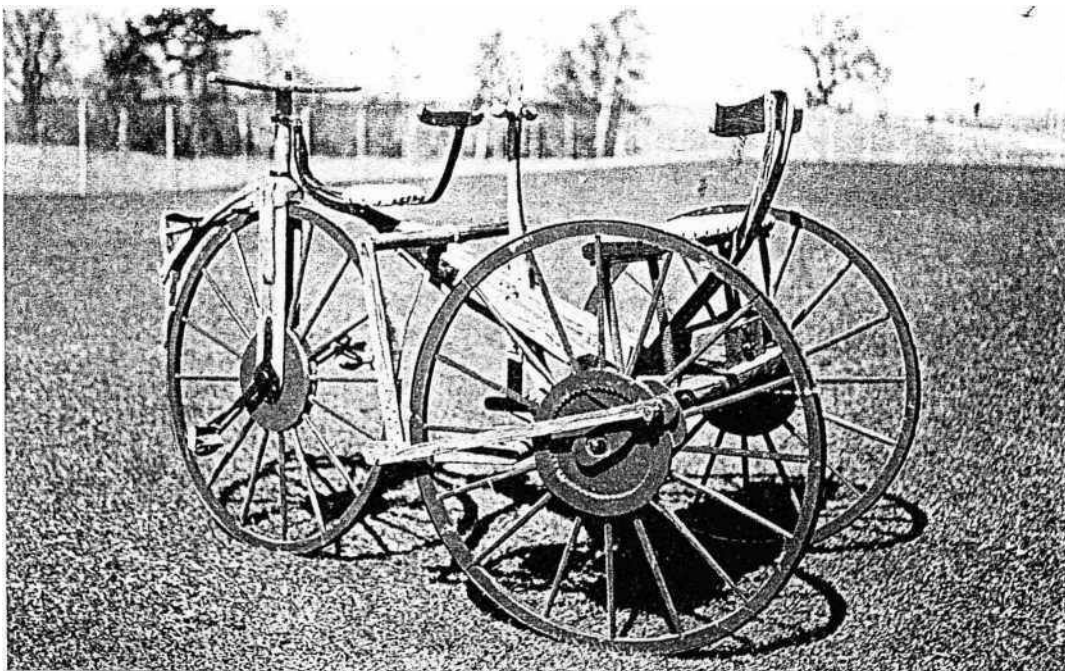
I Middelfart skrev man en smædevisse, som blev sunget af gadedrengene rundt i byen, men heller ikke dette lokkede frem, hvad de 3 håndværkere havde faet ud af deres studierejse for byens penge og sagen blev glemt.

I 1869 kom så endelig snedkermesterens svar i form af en velocipede med 3 hjul beregnet til 2 personer, som tillige var enestående, idet den forreste person trådte pedaler på forhjulet, og den bagved siddende person drev tricyclen frem ved hjælp af trækstænger til baghjulet.

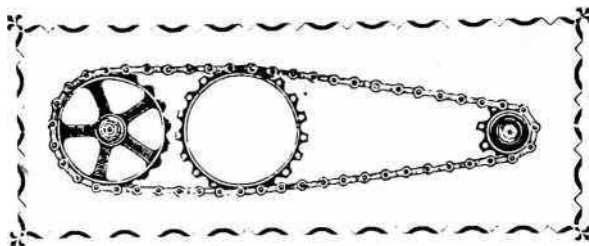
Denne tricycle-tandem snedkermesteren havde bygget var fremstillet helt i i træ og viste sig at være særdeles | funktionsdygtig og langt forud for sin tid. Man kunne i opnå en fart på henved 20 km i timen, og en særlig I detalje bevrkede at kørsel ned ad bakker blev meget komfortable. P. Th. Petersen havde nemlig forsynet tricycle-tandem'en med et frihjulssystem, som først blev almindelig kendt ca 25 år senere.

Snedkermesteren havde i Paris set de to-hjulede velocipeder, som var kommet frem i 1867 i Frankrig og blevet den store mode der, som de også blev, da de kom til i Danmark i 1869. Disse franske velocipeder havde givet ham idéen til fremstilling af denne tre-hjulet tandem-velocipede .

Der blev aldrig udtaget patent til trods for at den i sin tid var et teknisk vidunder. Den blev i nogle år brugt til udlejning i Middelfart, derefter blev den glemt og henstod på et loft i en menneskealder. Her blev den fundet under en oprydning og befinder sig nu på Teknisk Museum i Helsingør som et dansk cykelhistorisk klenodie. Man kan vel sige, at den første dansk fabrikerede cykel alligevel var en Parisrejse værd.



Frihjulets princip: Trækstængen, som de cyklende sætter i bevægelse, driver med palen som mellemlid hjulet rundt. Hvis stængens bevægelse standser, kan hjulet fortsætte, idet palen da glider ud af hakket.

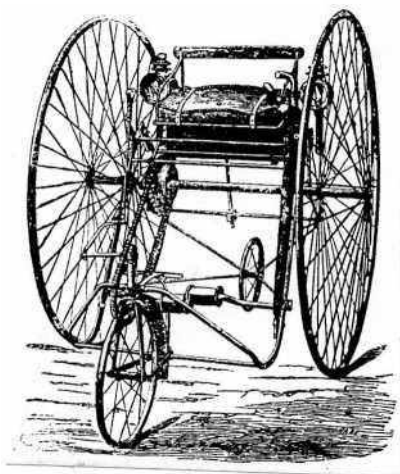


Cykelkædens Historie

I definitionen af hvad man forstår ved en cykel indgår som bekendt den menneskelige muskelkraft, samt den måde man overfører denne til fremdrift af cyklen.

Der har i cyklens udvikling været utallige former for transmission af muskelkraften til fremdrift af cyklen. Opfindelsen af kæden til dette brug er vel nok een af de vigtigste opfindelser. Der har gennem tiderne ganske vist været et meget stort antal kædeløse cykler, men så vidt vides fabrikeres ingen kædeløse cykler i dag.

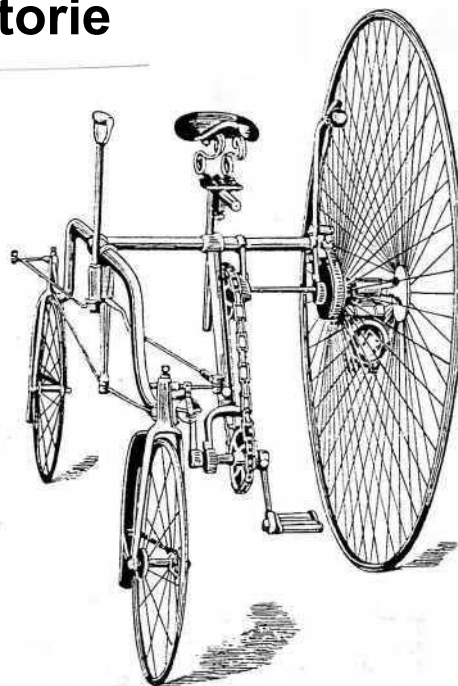
(*Cyclehistorisk Tidende* vil i en senere artikel omtale de kædeløse cykler gennem tiderne)



Salvo-Quadricycle 1877

Den første omtale af en kædes anvendelse til transmission af pedalrotation til fremdrift af en cykel findes i "The Cyclist" 3. dec 1879. Det var et patent nr. 3388 af 5. september 1877 tilhørende "The Starley Brothers" i St. John's Works. Cyklen var en "Salvo-quadricycle" (quadricycle= cykel med fire hjul).

I 1879 eller tidligt i 1880 fremstillede "Coventry Tricycle Company" i Coventry en tricykel med kæde-træk, og da cykelfabrikken Rudge i 1880 overtog Coventry Tricycle Co., blev denne tricycle kendt som Coventry Rotary I 1885 blev navnet ændret til "Rudge Rotary" I 1890'erne gik man tilbage til navnet "Coventry Rotary" og navneforvirringen fortsatte, idet engelske cykelkataloger fra den tid bruger begge navne for samme tricykel.



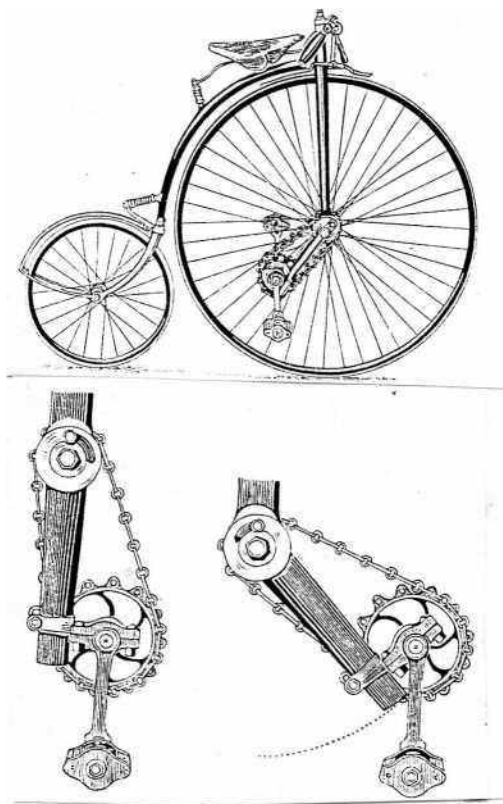
*Coventry Rotary Tricycle 1885
(Rudge Rotary)*

De første cykelkæder var tunge, klodsede og komplicerede. De blev fremstillet af særlige fabrikker, hvoraf enkelte kendes den dag i dag. Hans Renold, Abingdon. Bramton, Perry, Hall og mange flere. De havde næsten alle 1 inch mellem leddene, som kunne være 3/16 eller 5/16 inch brede. I 1890'erne blev leddene 1/2 inch brede og den mest almindelige cykelkæde på den tid blev betegnet som 1" x 1/2" og findes i mange cykelkataloger helt til 1939. Den moderne cykelkæde 1/2 x 1/8 og 1/2 x 3/32 blev almindelig fra 1951. Den består som regel af 6 dele og hvis en kæde har en længde på 100 led, (på mange cykler er kæden endnu længere,) består kæden af 600 bevægelige dele

De tidligere cykelkæder var "blok" kæder d.v.s at hvert led bestod af en massiv blok med 2 plader til det næste led og kædens ender samlet med en bolt og møtrik. I en annonce fortælles at en kæde kunne holde til en vægt på 3/4 ton. Først omkring 1951 fik man clips samleled.

I 1880'ernes og 1890'ernes mange cykeltidskrifter læser man ofte om kædeproblemer og vedligeholdelse I disse år opstod også "kædekassen". Der var mange der ikke rigtigt troede på cykelkædens fremtid, da man ikke anså kæden for stærk nok og flere cykeltyper blev derfor forsynet med 2 kæder. Andre foretrak stadig den høje

bicycle med pedaler på forhjulet. Selvom den høje bicycle af "bicyclisteme" blev betegnet som "den rigtige" cykel indså man dog, at den kunne være farlig på grund af det store hjul. Sidst i 1880'erne og begyndelsen af 1890'erne fremkom bicyklen med et mindre forhjul, idet man ved hjælp af kædetræk og kædehjul have "opfundet" udvekslingen, gearing, således at man med et mindre forhjul kunne opnå samme gearing som på den høje bicycle.



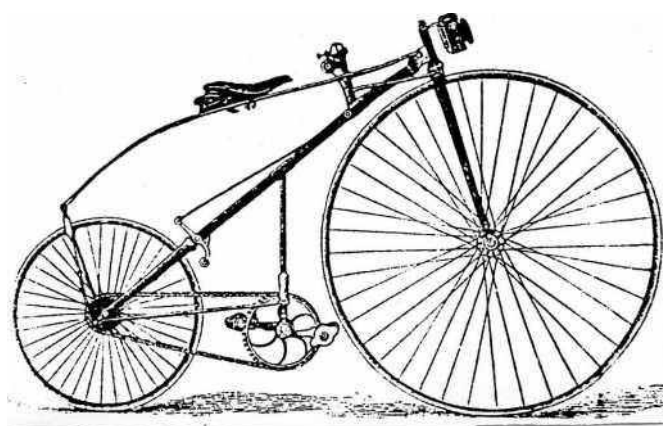
"Kangaroo 1888"

*Kædetræk på bicycle
Første forsøg på at gøre bicyklen mere
sikker. Betegnelse "Safety" eller
"Frontdriver" opstod.*

Disse "gearede" bicycler var langt sikere og herved opstod betegnelsen "Safety Bicycle" (Sikkerhedcykler) eller "Front Drivers" i Danmark blev de nedsættende betegnet som "Forhjuls-drivere",

I disse år var der tillige opstået andre typer safetycykler. Cykler med forhjul og baghjul lige eller næsten lige store, idet der var kædetræk til baghjulet. Den første cykel med kædetræk til baghjulet blev opfundet af H.J. Lawson i 1879. H.J. Lawson var født i London 1852 og i 1872 påbegyndte han en fabrikation af forbedrede velocipeder i Brighton. Han solgte sin virksomhed og kom til Coventry, hvor han blev leder af The Tangent & Coventry Tricycle Co. Lawson konstruerede først en tricykel med stangtræk til baghjulet. D. 30. september fik han som nr. 3934 patent på en to-hjulet cykel med kædetræk til baghjulet. Lawson tog til Frankrig og oprettedejer et salg af sin opfindelse.

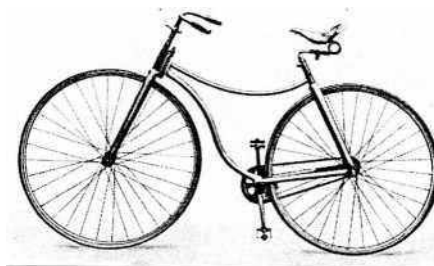
Da man i Frankrig ikke kunne udtale ordet "safety" registrerede Lawson navnet "Bicyclette", som herefter blev navnet på en safety, og det er i dag i Frankrig det officielle navn for en almindelig cykel. (Den høje bicycle hedder på fransk Grand-Bi).



Lawson Bicyclette 1879

Lawson's bicyclette blev ikke populær, og dens udseende med det 40 tommer forhjul og 24 tommer baghjul bevirkede, at den fik øgenavnet "Crocodile" Heller ikke i England blev den særlig populær. Den omtales i "The Wheel World" som en vanskabt velocipede, der ville være til spot for enhver udstiller. Efter en kort fremkomst sås den ikke mere, men denne bicyclette var trods alt forløberen for kædetrækket til baghjulet, som derefter blev den fremherskende metode til fremdrift af cyklen.

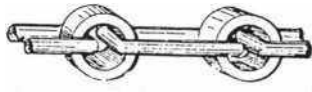
Naturligvis blev kædetrækket anbragt på højre side af cyklen, da man havde venstrekørsel overalt, også i Danmark. (Se Cyclehistorisk Tidende Nr. 7, side 4).



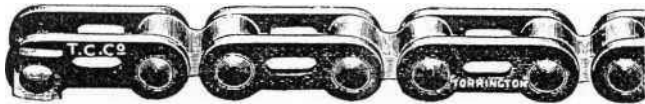
Lawson's Bicyclette 1886.

Med Lawson's næste udviklede bicyclette fra 1886 gik det anderledes, her var stel konstruktionen og kæddetrækket til baghjulet så fuldendt, at det var denne safety, der efterhånden udkonkurrerede næsten alle samtidige cykeltyper. Ja, Lawsons bicyclette fra 1886 dannede i virkeligheden grundlag for cykelkonstruktioner i de følgende over 100 år. Ja enog helt til vore dage, selvom der er gjort utallige forsøg på at ændre cyklens form gennem alle disse år

I 1880'erne og 1890'erne opstod mange fabrikater og typer kæder.



MORTON kæde fra 1877, måske den første cykelkæde. i



TORRING kæden fra 1897.

The New Chain.

SELF-LUBRICATING.

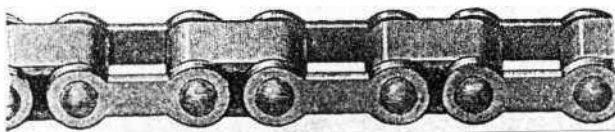
Each Chain contains within itself sufficient lubricant for several years...



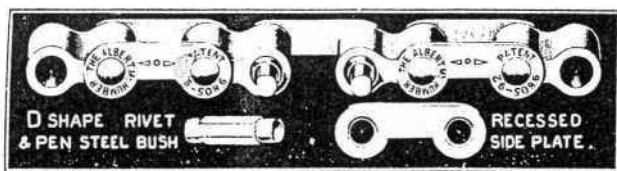
DUST-PROOF.

THE ONLY PERFECT CYCLE CHAIN.

Kædens smøring har altid optaget cyklister. Bramtons selvsmørende kæde fra 1895 med et hult led til fedt?



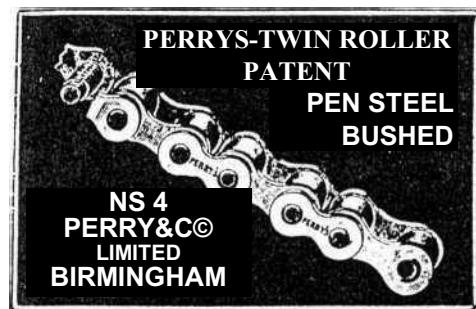
ELLIOT blockkæde fra 1890 var også selvsmørende.



Almindelig 1" x 1/2" block kæde fra 1894



HALL kæden med massive pressede ruller fra 189:



PERRY'S dobbelt rullekæde 1899.

THE COVENTRY CHAIN

DALE ST. COVENTRY. Latest Development^^

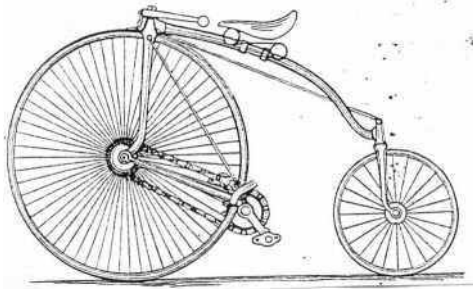
SEE THAT W
NOSE!!*®

'SIMPLE, H
Added to Breaking Load Without Increase of Weight.
Runs Smoothly.

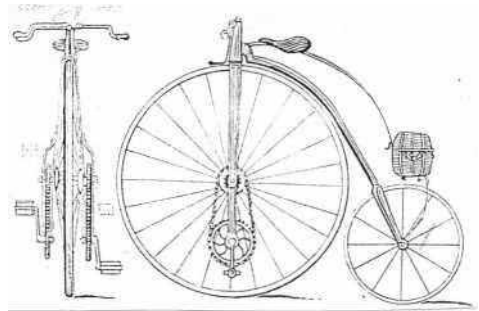
Have it Fitted..
Stretch Less than Block Cham



COVENTRY kæden 1/2" x 1/8" fra 1900 blev mest almindelig kæde de følgende 50-60 år.



Et andet forsøg på at fremstille en safety cykel var den indstillelige J. Hawkins fra 1884.



Her en fransk ROUSSEAU fra 1883.



Prima tyske Rullekæder

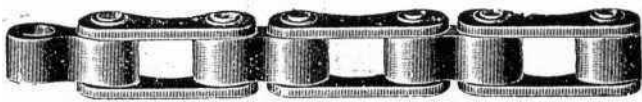


			Pris pr. Kæde
Nr. 4061	Dobbeltrulle IXVIB",	58	Led Vægt pr. Slk. 560 gr..... Kr. 3.00
- 4062	VsXVie",	116	— ' — — 590 - - 3.00
- 4063	Dobbeltrulle 1 x 'A",	58	- 3.00
- 4064	7x Vi",	116	- 3.00
- 4065	7sx Vie",	98	— Vægt pr. Stk. 480 gr - 2.90
- 4066	7sx VA	98	- 2.90
- 4067	7«x Vs",	98	- 2.90
, 4068	Dobbeltrulle IX Vs".	58	- 3.00
- 4069	V«X Vs",	116	— Vægt pr. Slk. 500 gr..... - 3.00

Naar Kæder leveres i Længder, medfølger, naar intet andet opgives, eeL Endeled for hver 5 Fod Kæde.

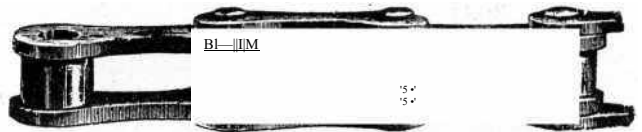
Endeledet indgaar som et Led i Kæden, men beregnes ikke extra.

Blokkæder

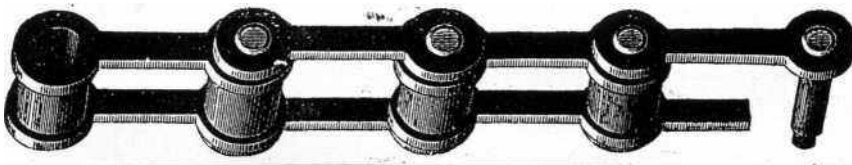


Nr. 4052	Amerikansk 1 x 7i«",	58 Led,	Pris pr. Slk. Kr. 4.80
- 4053	—	1 X *A", 58 Led,	Pris pr. Stk. Kr. 4.80
- 4058	—	1x716", 58 Led,	Pris pr. Stk. Kr. 5.40

Clement o. a. Rullekæder

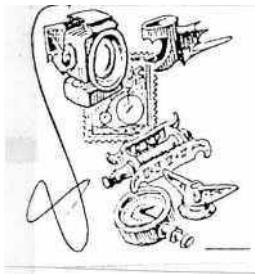


Nr. 4050	7<X'A" (for Styria),	78 Led,	pr. Stk. Kr. 5.40
- 4025	18 mm X 6 mm,	84 Led (Clement),	pr. Slk. Kr. 4.00
- 4026	15 mmX'A",	100 Led (Wanderer),	pr. Stk. Kr. 4.00



Gammeldags Rullekæder

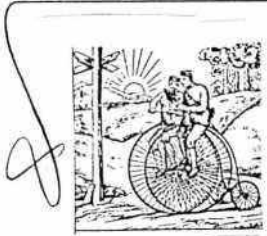
Nr. 4046	1 x 7i«>",	58 Led, Vægt 560 gr.	Pris pr. Slk. Kr.'8 00
----------	------------	----------------------	------------------------



Køb, salg, bytte, efterlysninger

(gratis annoncer)

Ingen annoncer modtaget til dette nummer.



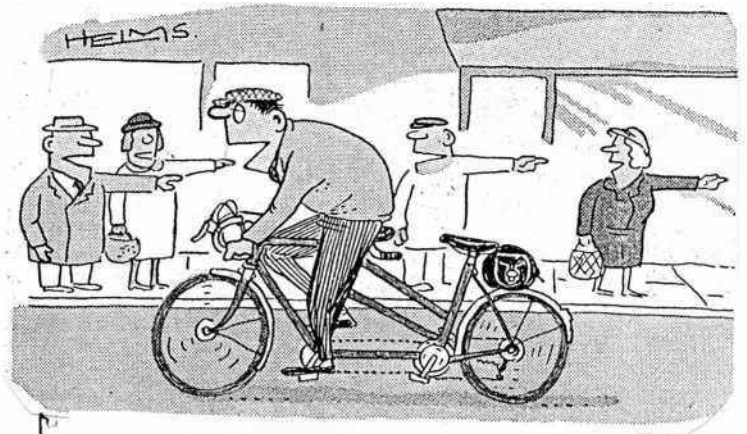
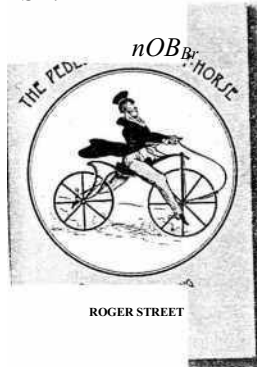
Blandinger

THE PEDESTRIAN HOBBY-HORSE.

Ny bog til vort cykelhistoriske arkiv.

Den er med 200 sider og 95 pragtfulde illustrationen den hidtil største og mest omfattende bog på engelsk, der beskriver Hobby-Horse'en. (Løbicyklens, den tohulede cykels forløber.)

De mange illustrationer, hvoraf flere ikke er set tidligere, viser både den alvor og latterlighed, samt den humor der op stod, da denne nye opfindelse kom frem. Selvom cykelhistorikere stadig strider om "løbicyklen" egentlig er en cykel pr. definition, idet den jo ikke har mekanisk overførsel af muskelfraft til fremdriften, kan man i det mindste dog sige, at med dens drejebare forhjul opdagede man, at det var muligt at balancere på de to hjul, som naturligvis er forudsætningen for den tohulede cykel, og derfor kan man rette sige, at Hobby-Horse'en er forløberen for den tohulede cykel. Bogen er at anbefale, hvis man vil kende den tohulede cykels tidligste historie. Bogen kan bestilles hos Cyclehistorisk Tidendes redaktion.



"Hvad mon alle de mennesker peger på, kære"



Een af de mange pragtfulde illustrationer hvoraf mange er i farver.



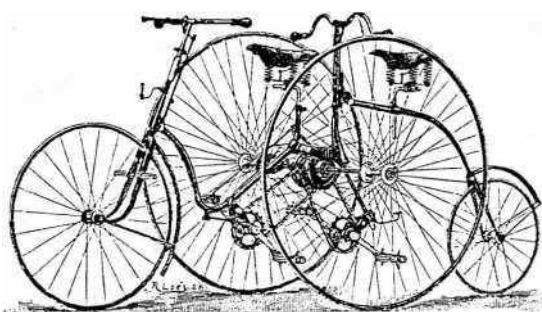
Exercimny cv I Jobby from 'Wa'es fo Heritor
Anonym karikatur. IS lb. Styret er fikst.*'

Vi har fået oplysning om, at et Cykel- og Knallert museum åbner i Glumså d, 7 maj. Vi håber at kunne give vore læsere nærmere oplysninger om dette museum i vort næste nummer.

Cyclehistorisk Tidendes indhold
Dec. 1967 - Dec. 1999, Nr. 1-9.

	Nr.	Side
A: Auktion	5	19
B: British Cycle Museum	1-	19
Bibliografi over Dansk Cykel		
litteratur	9-	9
C: Cykelhistorisk arrangement i		
Bremen	1-	22
Cykelhistorisk Fund	2-	4
Cykelhistorisk Kjøreselskab..	1-	16
Cykelhistorie kortfattet	3-	13
Cyklistkrigen i Skovshoved	2-	10
Cyklens anvendelse i militæret	4-	4
Cykler i dansk militær	4-	17
Cyklister i trafikken i 1890'eme..	8-	4
Cyklen og fotografen	5-	15
Cykelstier, Københavns første.	5-	18
Cykeltur i 1891	5-	21
Cykelsamlinger i Danmark	3-	17
Cyklernes Oldtid	9-	4
D: Danmarks Cykelmuseum	3-	18
— — — — —	4-	21
Danmarks Cykelmuseum 25 år	9-	15
D.C.M.V.	1-	17
Danske Cykelopfindelser	7-	19
Dansk Cykelproduktion	6-	4
F: Frihjulets opfindelse	3-	9
H: Hvad hedder den?	2-	13
L International Veteran-Cycle		
Association (I.V.C.A.)	2-	9
.....	7.	16
K. Kvinder og cykling	3-	4
Københavns Cykelhandler		
Forening 100 år	8-	8
Klub-nyt	4-	23

S: Set & Sket	1-	18
.....	2-	24
.....	3-	22
.....	4-	24
-	5-	24
.....	6-	24
.....	7-	12
-	8-	12
.....	9-	12
Svenska Høghjuling Selskabet	3-	20
U: Udstillingsplaner	1-	20
V. Velkommen til læserne	1-	3
Veterancykelklubber	1-	14
Veteran-Cycle Club, England	8-	15
Væltepeter til Mountainbike ..	1-	20
Velocipedemanien	7-	4
Velocipedetyper	7-	22
Venstrekørsel og Cyklen	7-	4
L: Litteratur om cykler:		
I Danmark	1-	6
.....	9-	7
I udlandet	1-	9
.....	9-	7
Logen i nr. 67	6-	22
M: Myter om cyklens fremkomst. .	2-	19
Museer i udlandet	8-	13
Museum, nyt dansk	8-	12
Møller Autocykel	6-	9
N: Nibi Cyklen	6-	14
Nyvang Andelslandsby	1-	21
R: Redaktøren	1-	4



Malboro-Sandringham Tandem 1883



Singer's Selskabs Quardouble Victoria 1887

Golding Claviger Tandem 1885



Centaur "Four-in-Hand" 1890