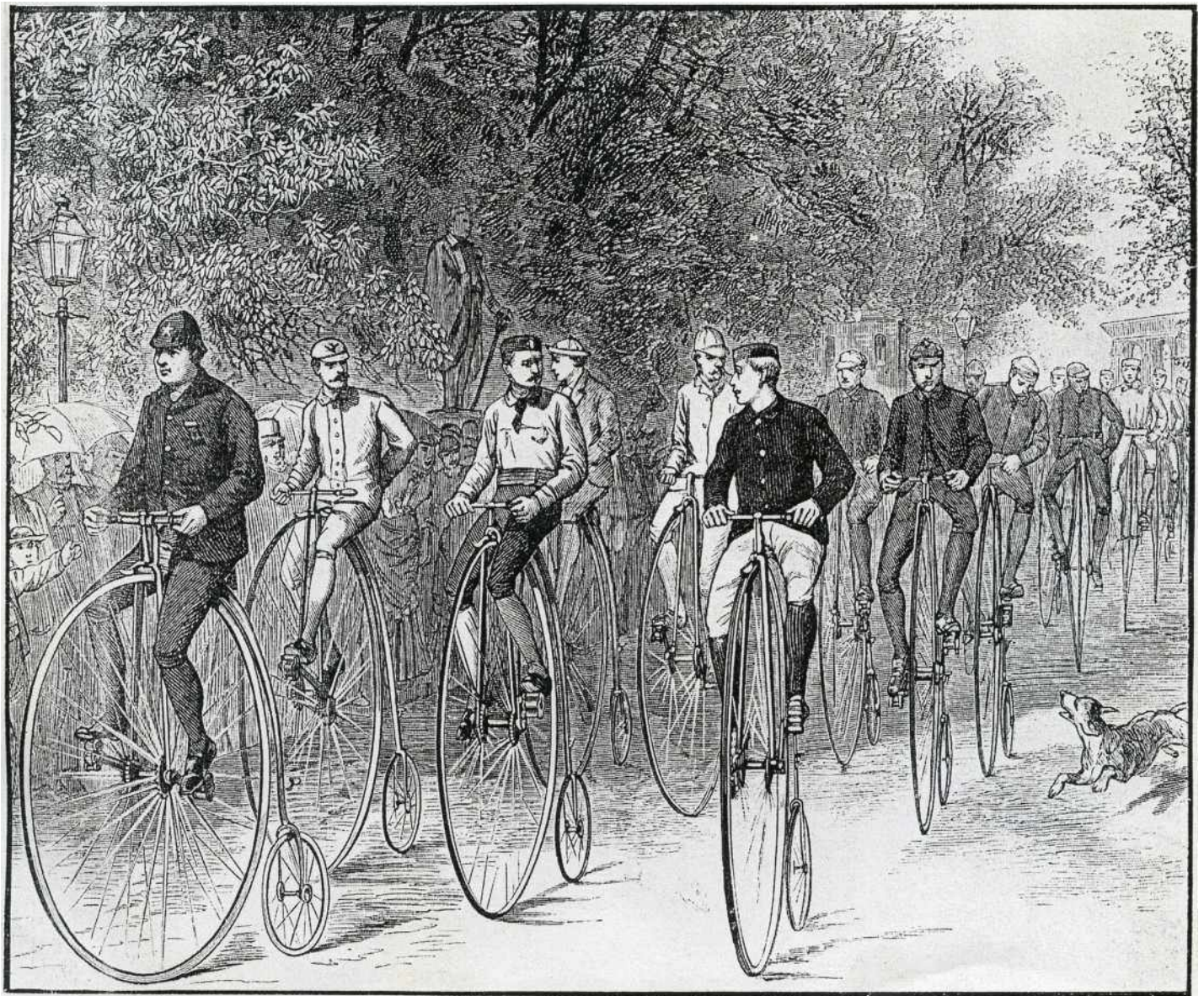


Eneste uafhængige cykelhistoriske tidsskrift.

4 Årgang

April 2000.

Nr. 11.



Artikler i dette nummer:

Den kædeløse cykel.....side 4

Anglo, en dansk cyklefabrik.....side11

Cykle historisk litteratur.....side 12

Cykelhistoriske genstande på danske museer....side 16

2 celebre cykler.....side 18

**Redaktion: Finn Wodschow' , Cykelhistoriker, ansvh.
Gunver Martensen, Bibliotekar.
Adresse: CYCLEHISTORISK TIDENDE
LYNGVEJ xx, 2800 LYNGBY**

Telf. 45 87 xx xx

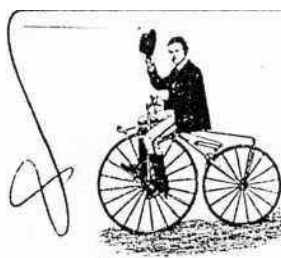
www.cykelhistorie.dk

**Layout: F. Wodschow
Arkiv: G. Martensen**

Eftertryk af illustrationer og artikler m. v. også i forkortet form må kun finde sted med redaktionens tilladelse og med kildeangivelse.

indhold:

Den kædeløse cykel	3
La Danoise.....	7
Svea.....	8
Anglo Dane	10
Dansk Cykellitteratur	
Digte,Sange og viser.....	11
Dansk Cykelmusik	13
Danske Noveller og Essays.....	14
Cykehistoriske genstande på danske museer.	15
Celebre Cykler.....	17
Læserbreve	18
Set & Sket, Køb/salg/bytte,.....	19
Blandinger.	19



Fra redaktioner

Da vi i 1997 besluttede at udgive et cykelhistorisk tidsskrift, var årsagen bl.a. den, at udgivelse af et større cykelhistoriske værk, som havde været undervejs i flere år, så ud til at trække ud endnu et par år.

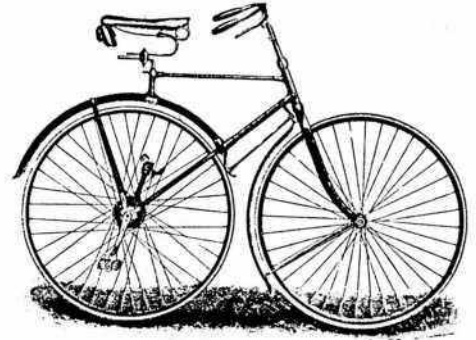
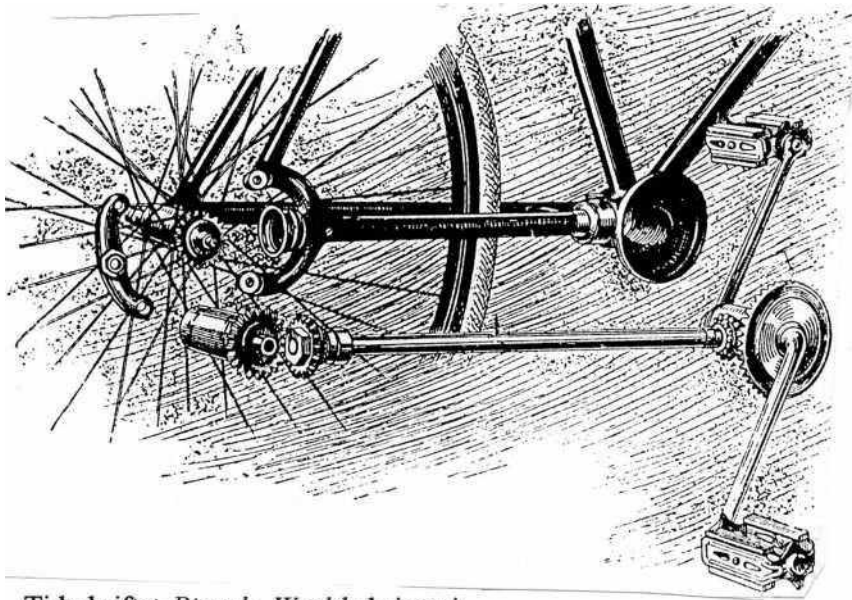
Et kæmpe kildemateriale skulle gennemgås og udvælges, dertil kom, at de sidste par års international cykelhistorisk forskning har bragt nye kendsgerninger frem., som bevirker, at mange hidtidige oplysninger må revideres.

. Et stort tidligere manuskriptmateriale var skrevet på aim. skrivemaskine, og derfor skulle alt skrives om på computer og samtidig skulle alle historiske oplysninger kontrolleres i samarbejde med udenlandske cykelhistorikere og forfattere af de sidste års mange udenlandske cykelhistoriske bøger.

Dette arbejde pågår stadig så indtil dette danske cykelhistoriske værk foreligger, som bliver det første og hidtil eneste på dansk, besluttede vi at udgive et *Cyclehistorisk Tidende*, da vi fornemmede en interesse for historien. De viste sig, at vor antagelse var langt større end forventet, og da *Cyclehistorisk Tidende* ikke er et medlemsblad for en klub eller organisation, har det faet en udbredelse langt over forventning og har læsere i hele Skandinavien samt i England, Tyskland, og Australien.



DEN KÆDELØSE CYKEL.



1890 Bronco,

Tidsskriftet *Bicycle World* skriver i 1894 om den kædeløse cykel : ..den mest sensationelle opfindelse siden cyklens fremkomst.. Historien viser imidlertid, at det blev een af de mange "blinde veje" i cyklens udvikling og som efter en kortvarig periode gik ud af almindelig produktion.

Englænderne Samuel Miller konstruerede i 1882 et kraftoverførselsmetode fra en maskine til et hjul ved hjælp af en roterende stang. Denne blev senere benævnt kardanaksel efter den ital. matematiker *Cardano*.

I 1889 konstruerede den belgiske våbenfabrik (Fabrique Nationale d'Armes de Guerre) en tohjulet kædeløs cykel, hvor kraften fra pedalerne overførtes til baghjulet ved hjælp af en kardanaksel..



The League, den først amerikanske kædeløse ffa 1894 i dameudgave. Nedenfor herrecyklen fra 1892.

Det blev fra USA, man senere hørte om en kædeløs cykel. Det var det store hit på cykeludstillingen i New York i 1894, hvor *The League Cycle Company* udstillede den første amerikanske kædeløse cykel med kardantræk. Den var tung og ikke velegnet til variabel gearing, som også i disse år begyndte at blive kendt, men den var usædvanlig og tiltrak stor opmærksomhed. *The League Cycle Company* opnåede patentrettighed, men i 1897 lukkede fabrikken og patentrettigheden overgik til *The Pope Manufacturing Company*, som producerede de velkendte COLUMBIA BICYCLES og som nu begyndte en mindre produktion. Pope fabrikken havde imidlertid ingen større tiltro til kardancyklernes fremtid. Salget var nemlig ikke særlig stort til at



begynde med, men det viste sig snart at interessen for kædeløse cykler var langt større i Europa end i USA. Man havde hørt om recorder i Europa på kardancykler som f. eks. 853 samt 902 km på 24 timer, og Pope's konkurrenter i USA påbegyndte nu en produktion af kædeløse cykler med flere forskellige kraftoverførsels metoder.

Med Pope's kendte navn Columbia Bicycles kunne man udfordre konkurrenterne, og i oktober 1897



1894 Bi-Sep



1901 Regina



lancerede Pope fabrikken sin Columbia kardancykel, og snart havde alle cykelfabrikker i USA mindst een kædeløs cykeltype i deres produktion.

... "lette, lydlose og meget holdbare" stod der i annoncerne. En hård konkurrencekrig var medvirkende til at interessen for de kædeløse cykler fortsatte i USA, og interessen kom også til Europa. Her var det hovedsagelig i Tyskland og Frankrig at interessen for kædeløse cykler blev vakt. De blev fremstillet af fabrikker som Acaténe, Omega, Royal, Diirkopp, Adler, Puch, og man havde naturligvis tillige den amerikanske Columbia.

I England begyndte man at fabrikere kædeløse cykler, der ikke havde kardanaksel. På en type kædeløs cykel indføjede man nemlig et tredje tandhjul mellem det forreste og bagerste tandhjul, *The Gentry Spur Gear*. Det blev kendt for hurtig start samt en let og blød pedalbevægelse.



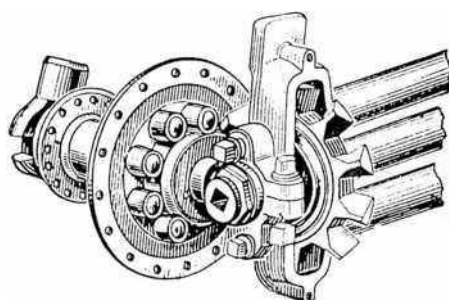
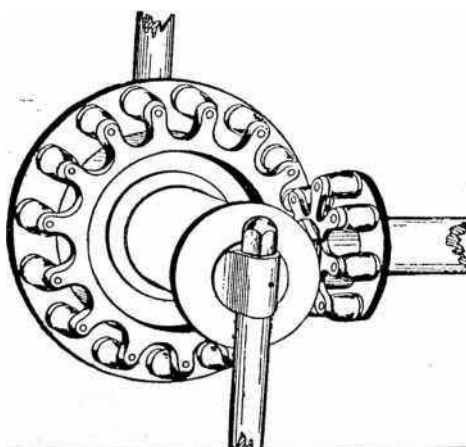
Vindex Spur Gear

Et andet system havde op-og nedbevægende stænger, på hvilke man bevægede fødderne op og ned i stedet for rundt som på almindelige pedaler.

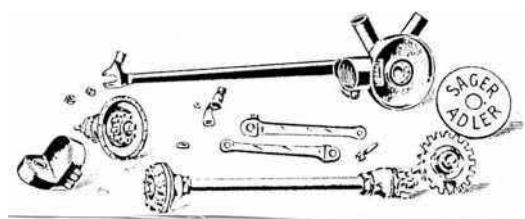
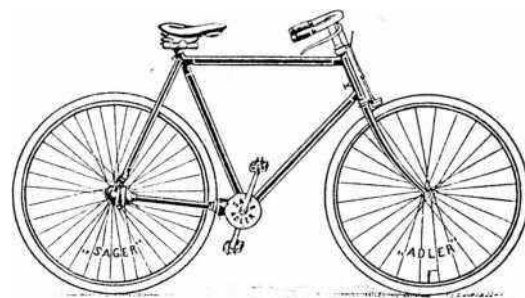
Sager Gear

På kadanaksel-cyklerne havde man forskellige typer tandhjul til kraftoverførselen.. Det mest almindelige var koniske tandhjul (kron- og spidshjul) anbragt i en lukket beskyttet kasse. Men man kunne også have andre former for tandhjul som f.eks ved *Victor Spinroller Gear*, hvor tænderne var erstattet af en række små ruller. Fabrikanten hævdede at rullerne nedsatte modstanden og gjorde cyklen lettere at træde.

Victor Spinroller Gear



Talrige artikler i tidens mange cykeltidsskrifter bevirkede, at debatten svingede fra for og imod de kædeløse cykler. Indvendingerne mod kæden var, at denne slides og er udsat for vejsnavs og tilsmudser tøjet, fordelen ved kæden er, at den er simpel, let at udskifte og bibeholder sit greb om tandhjulene, selvom stellet skulle blive lidt skævt, hvorimod kadanakselens kron- og spidshjul kommer ud af indstilling, hvis stellet bliver skævt. Fordelen ved kadanakselen er at cyklen som helhed får et pænere udseende, og det lukkede kron-og spidshjul ikke

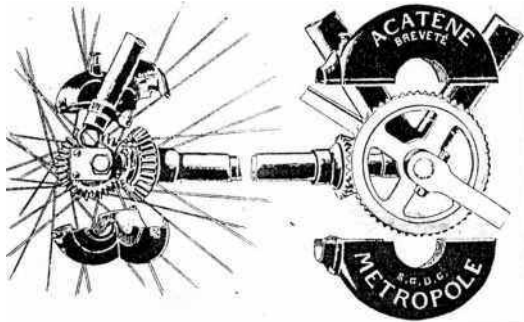


Den tyske Adler kædeløs fra 1899.

kræver megen daglig pasning, når det en gang har fået olie, men ulempen er tilgængelig, at det er vanskeligt at reparere. Men den største indvending var, at den kædeløse cykel var tung at træde og udskiftning af gearingen var vanskelig, og sidst men ikke mindst var den dyrere i fremstilling.

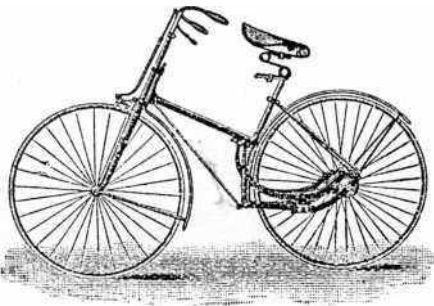
Men trods alt mente man i 1899, at cykler med kæde snart ville udgå af produktionen. Da den kædeløse cykel blev introduceret var salget 50% - 60% højere end cykler med kæde. I løbet af 3 år faldt priserne på de kædeløse med 25%, og mange fabrikker forudså, at skulle man bibeholde salgstallet, måtte man yderligere reducere prisen. Resultatet blev ligefrem en annonce- og priskrig. Omkring 1902 begyndte en stigende interesse for automobiler og motorcykler. Det var ofte cykelfabrikker i England, Tyskland og Frankrig, der begyndte at fabrikere disse nye transportmidler, og på

grund af den faldende indtægt fra de kædeløse cykler gik man over til først at producere motorcykler og senere også automobiler. Omkring 1903 var den kædeløse cykels popularitet forbi, og man begyndte at udvikle forbedringer på cykler med kædetræk som f.eks. frihjul, bremsenav samt variabel gearing



Det franske Atene fra 1893.

THE NEW LEVER SAFETY,



THE PERFECTION OF SIMPLICITY and ECONOMY OF POWER.

NO CHAINS^ NO GEARS.

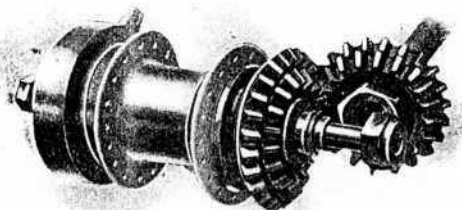
VARIABLE STROKE, only two sets of Revolving Bearings.

BEST HILL CLIMBING and all around Safety made.

CATALOGUE FREE.

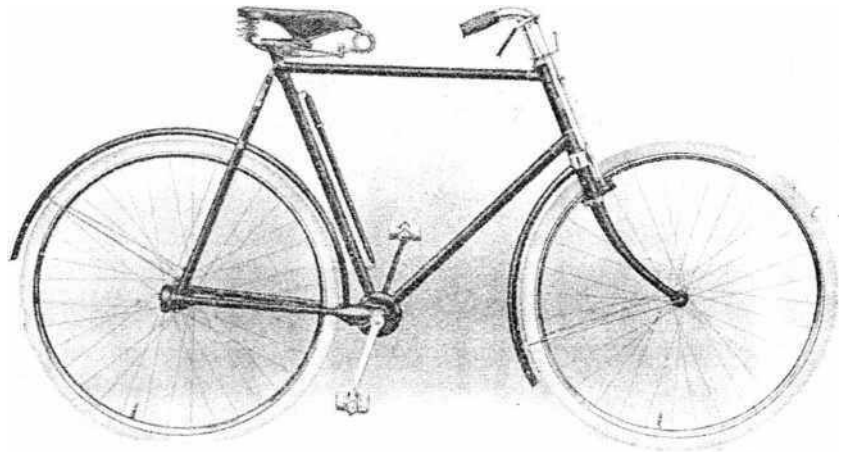
**H. B. SMITH MACHINE CO,
SMITHVILLE, N. J.**

1891



1909 Pope Two Speed

Chainless Rover Roadster.



Specification.

Frame -22-in., 24-in., or 26-in.

Forks—Box crown, oval to round side?, 31-in curve; lamp-bracket.

Handle-bar—14-in. upturned celluloid handles

Saddle—Brooks' B95, plated springs.

Tool-bag—Brooks' No. 425, with cleaning cloth and tools.

Gear—70-in

Cranks—"Rover" pattern, 7-in.

Pedals—4-in , " Rover " pattern best quality rubber.

Wheels—28-in., black enamelled centres, lined to match frame, plated tracks.

Tyres—14-in. Punlops

Guards—Best- steel, with stienghened edges; extension to front guard.

Brakes— Coaster Hub and front rim brake.

Steering—Special ball-bearings top and bottom, " Rover " steering lock.

Bearings—All cups, cones, and balls of special steel.

Finish—Finest quality black enamel, fine gold lines with centre line green, all brightparts heavily plated on copper.

Oilcan, Spanners and Pump.

All parts guaranteed interchangeable and true to gauge.

See Description on Page 27.

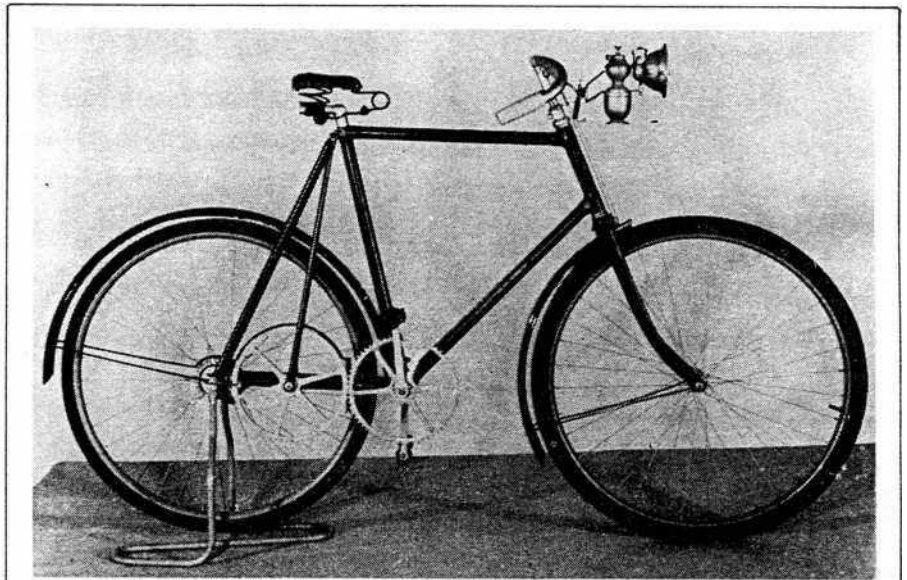
PRICE.

(For Great Britain and Ireland only).

Nett Cash £10 10 0

This bicycle may be finished all black, and lined green and gold without extra charge.

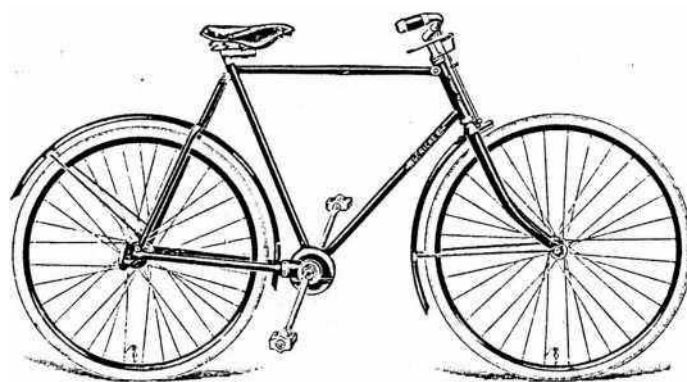
----- Engelsk katalog fra 1895-..... 1 -----



Den kædeløse cykel kom også til Danmark. Man havde fra sidst i 1880'erne kendt den som *Gearred Ordinary*, eller *Front Driver'en*, en videre udvikling af den høje bicycle nu med et mindre forhjul med tandhjulsudveksling, som den danske cykelfabrik Stallknecht havde indført fra England. I 1892 indførte cykelhandler Corn. Steffensen (Cyclebørsen) en kædeløs safety cykel, flere kom snart til og det medførte en stor debat i datidens danske cykeltidsskrifter om for og imod den kædeløse cykel.

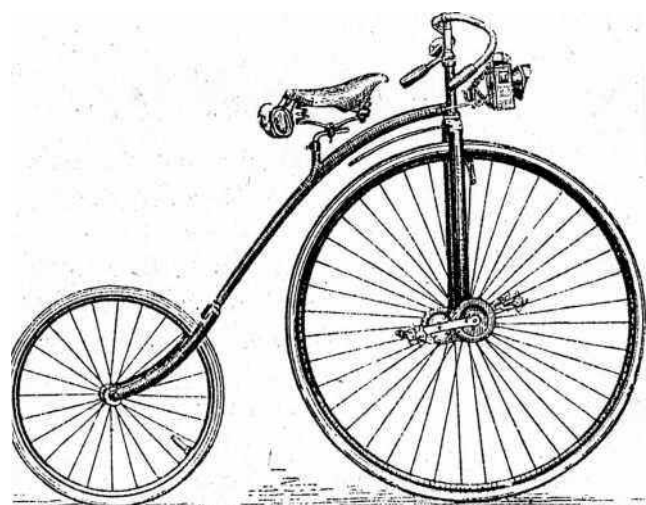
Goricke

Kædeløs

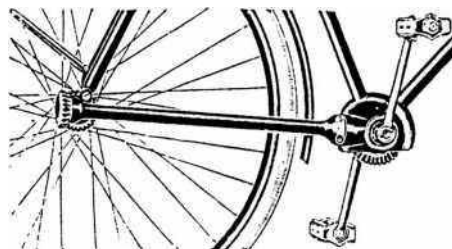


Elegant, kædeløs Turistcycle

Emallie: sort. **Stellmjde:** 55, 60, 65 cm. **Hjul:** 28x1 1/2". **Følge:** dobbelte gule m/ sorte Striber. **Gear:** 68 eller efter Ønske. **Saddel:** lyst Læder, forniklede Fjedre. **Pedaler:** med Gummi. **Styr:** Nr. 4. **Forgaffel:** med forniklet Krone.

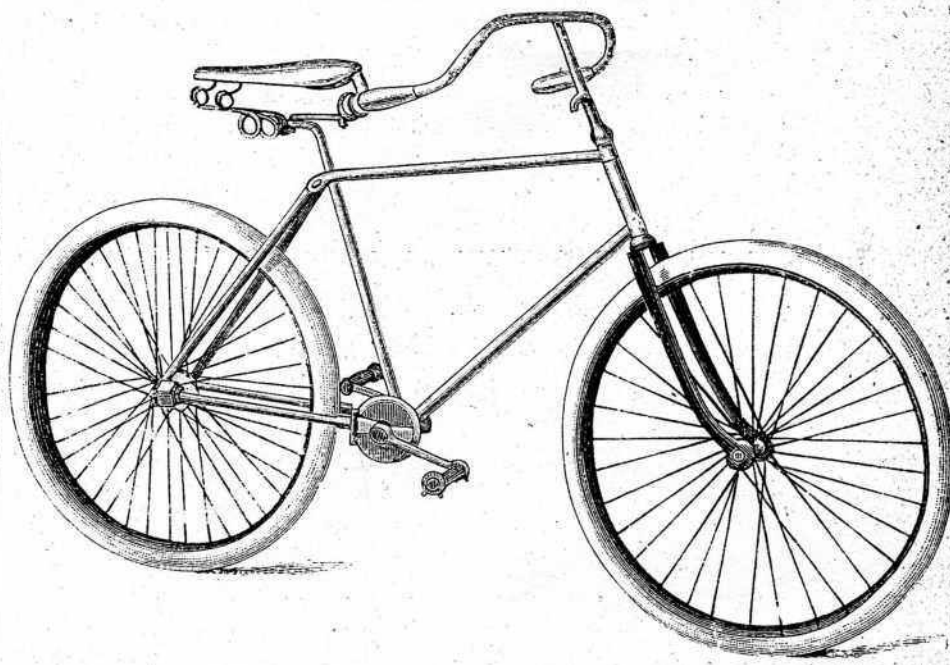


Den gearede Ordinary, front Driver fra 1888, blev i Danmark benævnt: *Forhjuls driveren*



Koblingen

En af mange kædeløse safeties ses på hosstående afbildning, Som velvilligt er overladt os af Hr. Corn. Steffensen. Som man vil se, erstattes kæden af en roterende Stang, hvis ender ere forsynede med koniske Tandhjul, der griber ind i andre tandhjul, der ere anbragte på Krankaksel og Nav.



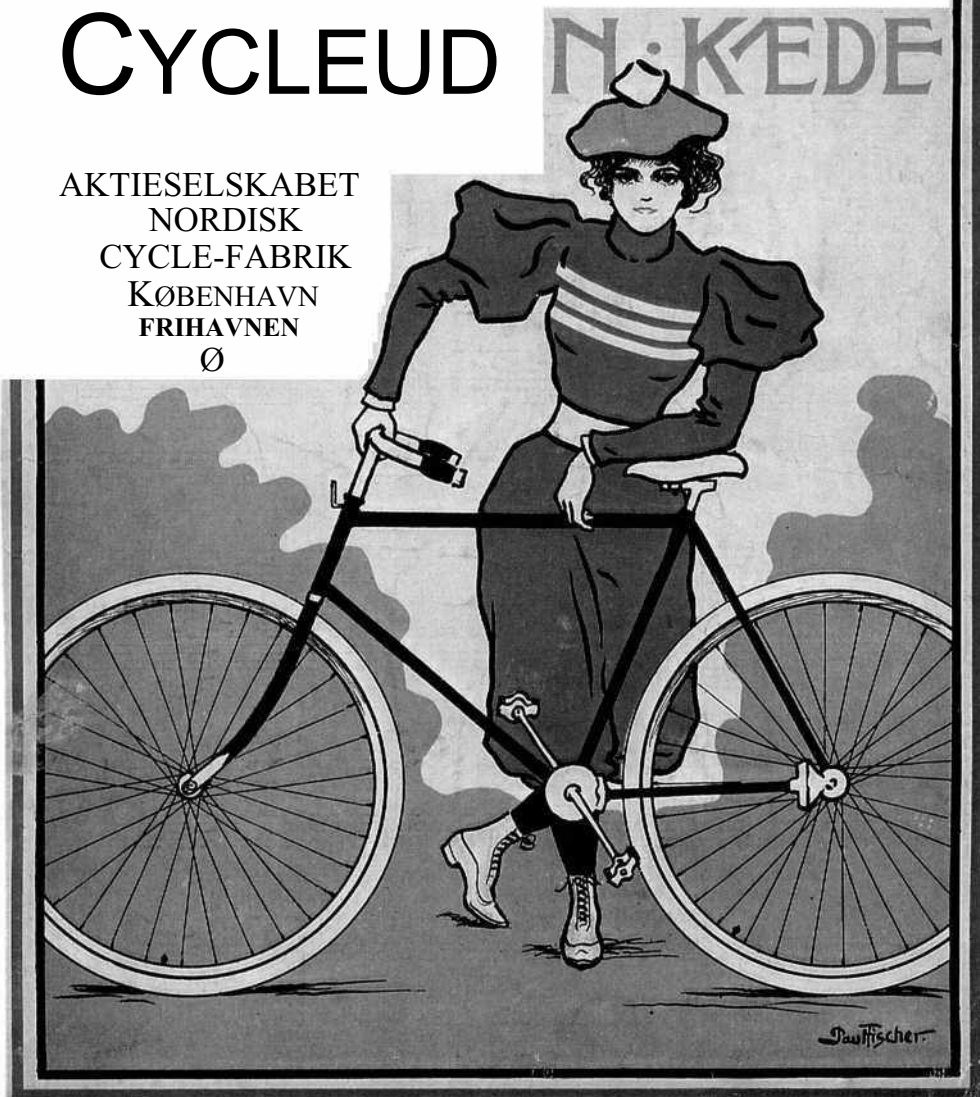
Udover de fra udlandet indførte begyndte grosserer A. Karlson, som havde grundlagt Nordisk Cykelfabrik på Gittervej i frihavnen, at fabrikere en kædeløs cykel. Bygningen kan stadig ses, nu på den nye Kalkbrænderihavngade. Cyklen fra Nordisk Cykelfabrik fik navnet *La Danoise* og blev rosende omtalt både i danske og udenlandske cykel-tidskrifter. En stor export blev iværksat, og det er ikke sjældent, man i udlandet hos samlere og museer finder denne danske kædeløse cykel. Fabrikken udgav endog et stykke musik *La Danoise* en danse variation ved Kgl. Danser Chr. Christensen med musik af en fransk komponist Louis Forgeron, og forsiden af nodebladet var tegnet af den kendte danske kunstner Paul Fischer, som på de fleste af hans motiver fra København havde cykler som en del af motivet (noden kostede 35 øre)

Den kædeløse *La Danoise* blev forhandlet i Danmark af Semler og Matthiassen som i Januar 1899 solgte 150 stk. Man indførte 6 måneders helt gratis prøve af cyklen, som bevirkede at salget indtil Maj 1900 steg til det 6-dobbelte.

Forsiden af noden med dansemusikken.

LA DANOISE CYCLEUD

AKTIESELSKABET
NORDISK
CYCLE-FABRIK
KØBENHAVN
FRIHAVNEN
Ø



Den danske Cycle uden Kæde

Paa Tro og Love erklære vi herved, at saavidt os bekendt findes der blandt vore Kunder ikke en eneste utilfreds Bruger af Cyclen uden Kæde „La Danoise“s Modeller 1898 og 1899.

Semler & Matthiassen.

„La Danoise“

udleveres

til

Ingen eksisterende Cycle anbefales tilnærmelsesvis i saa høje Toner af alle dens Brugere som „La Danoise“. Se nærmere herom i vort Katalog.

Prøvekørsel i 6 Maaneder

Vore Kunder hævde, at den er fortrinlig som Helhed, er mærk-værdig let at træde og yder forbausende lidt Modstand i Modvind og opad selv temmelig stejle Bakker, at den er Idealet af en Cycle. Turisterne priser den fordi de kommer mindre trætte hjem fra deres lange Ture, Praktikerne for dens Tilforladelighed og fordi den fordrer saa lidt Ren

med Ret til
at ombytte den
med 1 første
Klasses Kæde-
cycle.

holdelse, samt fordi den i daarligt Føre og paa fedtet Stenbro ikke-er nær saa tilbøjelig til at skride ud som Kædeeyclen, hvad der ogsaa.særlig for Damer som og for ældre Folk og for særlig nervøse Mennesker er et næsten ubetaleligt Gode. Ilvor mange Ulykkestilfælde kan man ikke opregne, som netop havde sin Grund i, at Cyclen skred ud.

Semler & Matthiassen, Nørrevold 12.

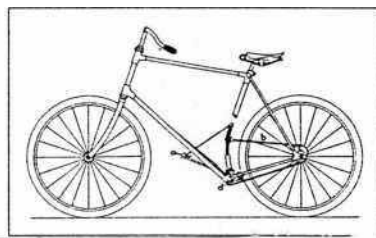
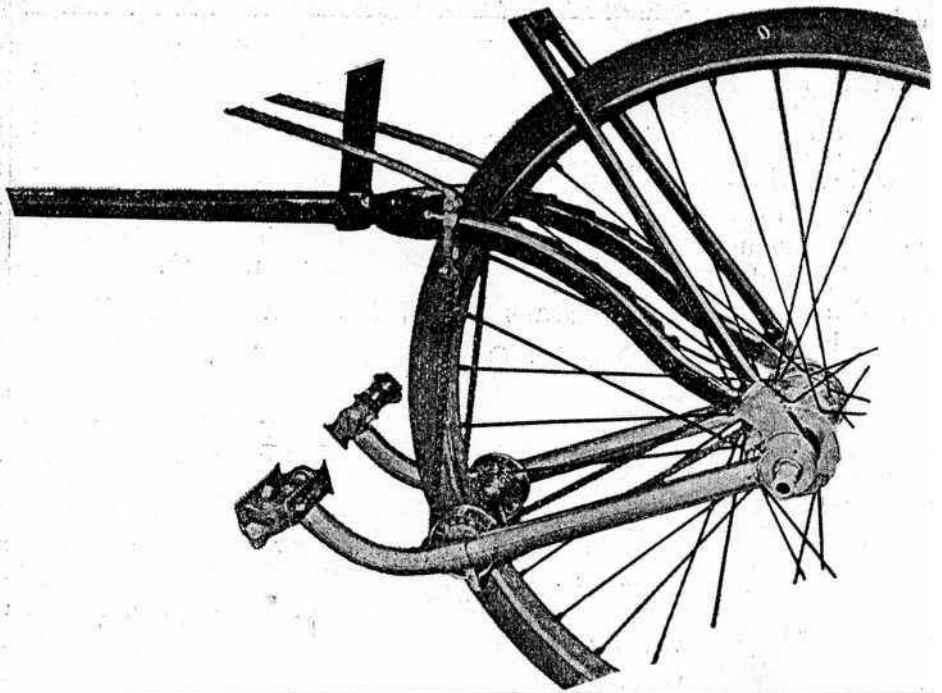
Også andre danske cykelfabrikker som f. eks Hamlet forsøgte sig med en kædeløs cykel, dog uden helt den samme succes. Der blev indgivet flere patentbegøring på kædeløse cykler, en af disse var indgivet af en mekaniker Lundberg og overrettsag- fører Arendrup og fik en stor omtale i tidsskriftet *Cyclen* i juni 1900.

Fra Sverige kom en helt anderledes kædeløs cykel. Den havde ikke kadanaksel, men adskilte sig ved i stedet at have 2 lange vægtstangsarme med omdrejningspunkt i baghjulsnavet. I omtalen læser man: *at den paa en ret original Maade adskiller sig fra de mange Forsøg, der ere gjorte paa at forandre Cyclens Udvexling, derved at Maskinen automatisk indstiller sig selv til den Udvexling, der passer for det Terrain, hvor Rytteren befinder sig. Køres der ned ad Bakke, udløser Mekanismen sig, og Cyclen fungererer som en almindelig fri- Hjuls- Cycle, ligesom den paa plan Vej indstiller sig til sin højeste Udvexling. Køres der i bakket Terræn, vil Cyclen, saasnart en Bakke skal tages, indstille sig til en mellemliggende eller eventuelt laveste Gearing, alt efter Bakken Beskaffenhed.*

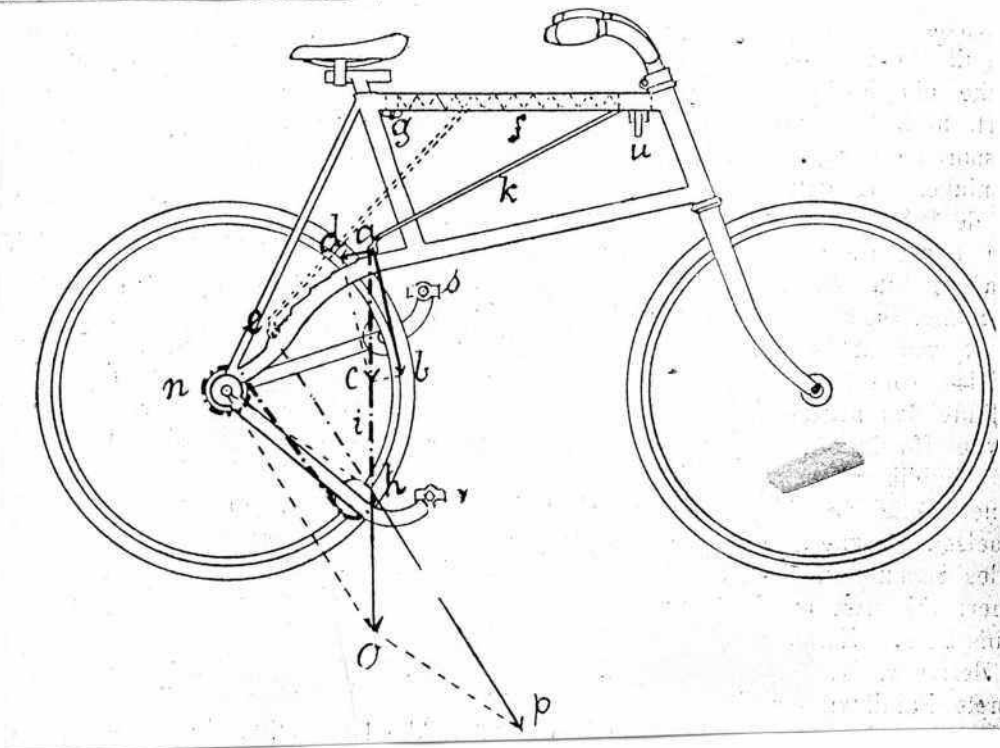
Derefter følger en omfattende og nærmere beskrivelse og tegninger af denne mærkelige konstruktion Denne svenske cykel var konstrueret af konsul A.F. A. Rosendorff og blev senere markedsført under navnet *Svea* tillige kendt som *Upp- och Nedtrampera*.

Så vidt vides kom denne svenske kædeløse af mærkelige grunde ikke til Danmark, men findes på svenske museer hos samlere. Det kunne være interessant at afprøve om den svenske konsul virkelig havde fundet svaret på alle cyklister store ønske, nemlig "det helt fuldautomatiske og under alle forhold og ved alle stigninger virkende gear.

En af grundene til at *Svea* cyklen heller ikke fik større udbredelse var nok, at den op- og nedad gående benbevægelse ikke var hensigtsmæssig, det havde man allerede forsøgt i England og opgivet så tidligt som i 1887 og i USA i 1894



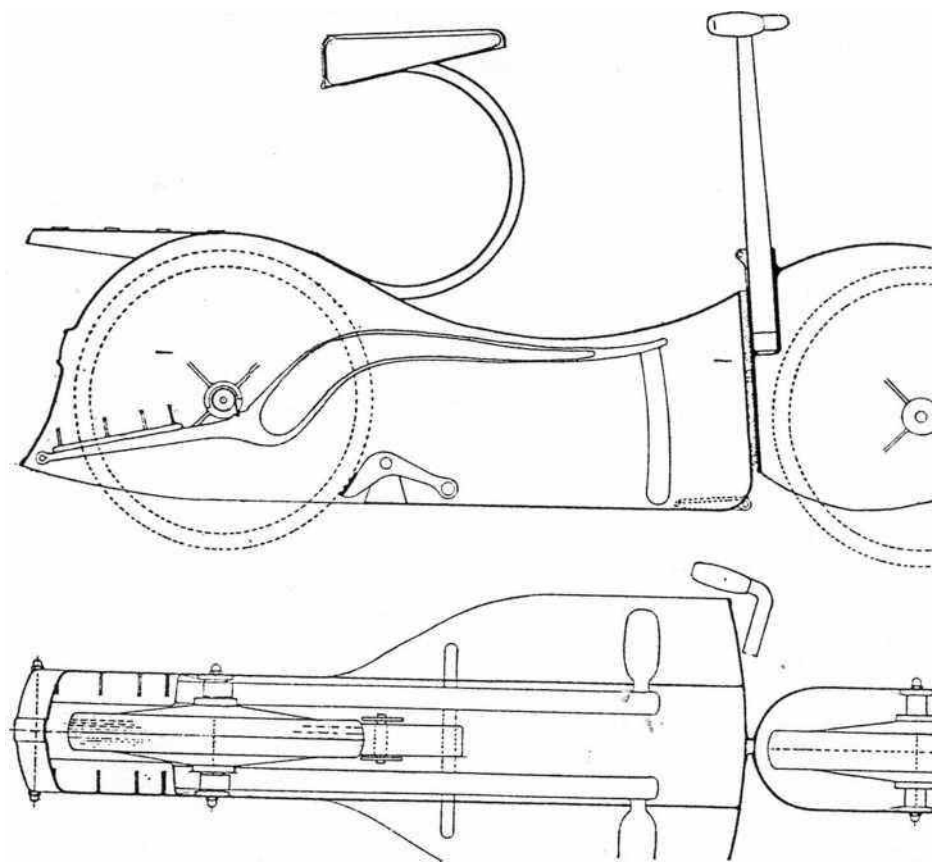
Den svenske *Svea* kædeløse var en af de historiske cykler, der blev omtalt ved den 3die Internationale Cykelhistorisk Konferance i Tyskland i 1992.



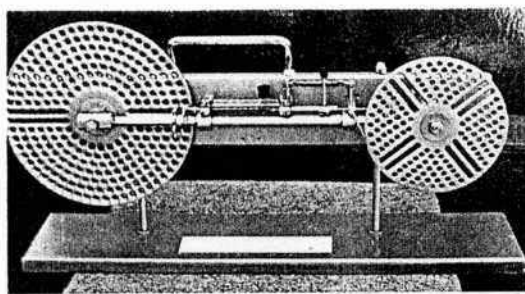
Svea cyklen fra 1892, fik i 1896 en prisbelønning på 400.000 Sv.Kr. af Alfred Nobel.

I 1920'erne havde de tyske cykel-fabrikker *Adler* og *Goricke* i deres kataloger endnu enkelte kædeløse cykler med kardan. Enkelte danske cykelimportører forsøgte dog uden større succes at sælge disse kædeløse cykler. Men omkring 1930 holdt produktionen helt op.

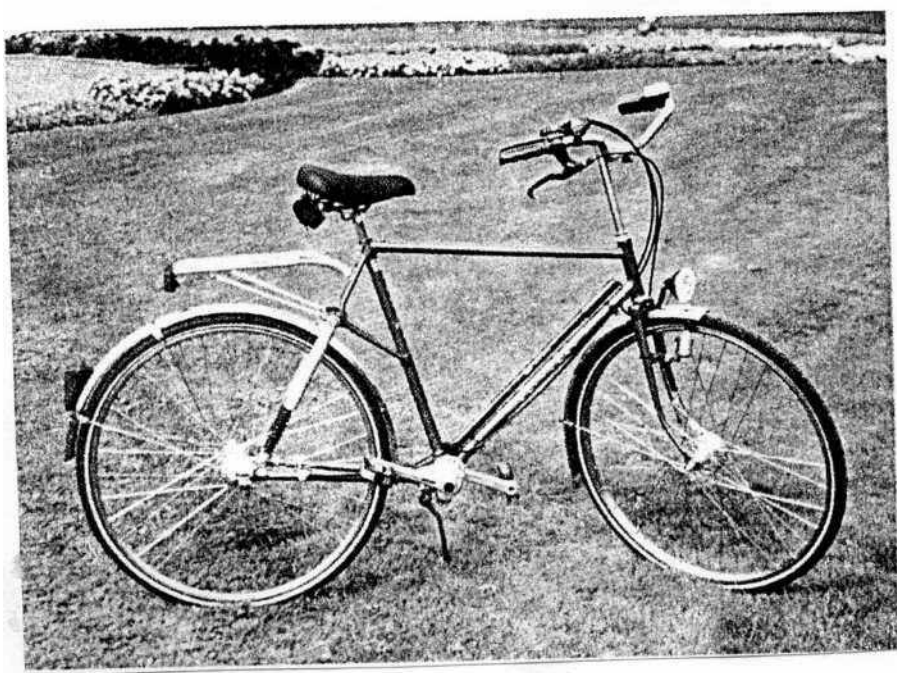
I 1967 opfandt en dansk civilingeniør E. Holme en sofacykellignende kædeløs cykel, som han hævdede tillige havde et trinløst gear. Både i dagspressen og i cykelbranchens fagblade blev denne nye danske opfindelse rosende omtalt, og opfindelsen blev tillige prisbelønnet med 4000 kr. af Dansk Ingeniørforening. Udover at have op- og nedadgående stænger var den på andre måder i køreteknisk henseende håbløs. Både cykelbranchen og ingeniørforeningen blev temmelig flove, da daværende redaktør for "Velocipeden", et lille dansk cykelhistorisk tidsskrift, gjorde opmærksom på, at historien viste, at stænger og op- og nedadgående pedaler til en cykel forlængst var opfundet og anset for uhensigtsmæssig og opgivet. Bedre blev det ikke, da samme redaktør påviste, at civilingeniør Holme's cykelopfindelse kun kunne køre baglæns!



Den danske prisbelønnede kædeløse cykel fra 1967, som kun kunne køre baglæns!



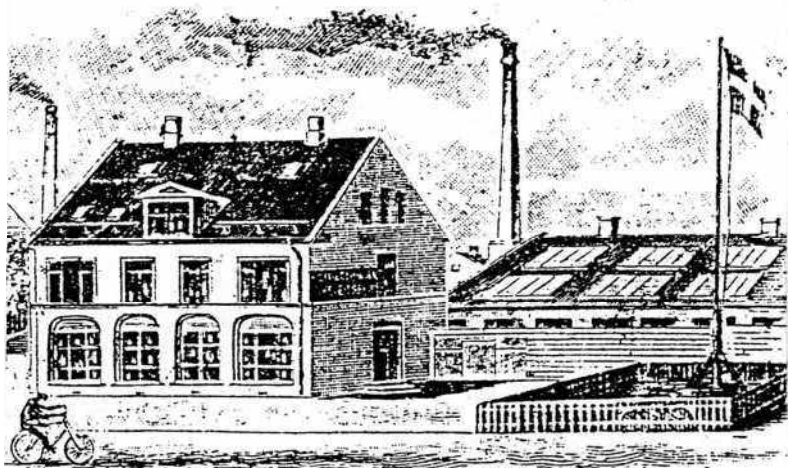
Opfindelse fra USA til brug for en kædeløs cykel (1998)



I udlandet forsøger mindre fabrikker i dag stadigvæk at fremstille kædeløse cykler uden større succes. I USA er det *Vernon Josef Forbes* og i Tyskland er det *Fendt* en mindre cykelvirksomhed, der fremstiller kædeløse cykler og spår disse en fremtid, idet man åbenbart ikke har kendskab til historien. Denne viser nemlig, at det gik med den kædeløse cykel ligesom med så mange andre opfindelser, idéer og nye konstruktioner i cyklens design og virkemåde siden 1890'erne, ja helt op til vore dage nemlig en kortvarig succes og popularitet før den forsvandt og gav cyklens udvikling en anden retning.

Anglo Dane, en dansk cykelfabrik

Cykelfabriken *Anglo Dane* på Roskildevej . var i sin tid et helt kompleks af forskellige værksteder til fabrikation og forarbejdning og behandling af cyklens enkelte dele. Der var værksteder for stelfabrikationen, montage- og reparationsværksteder, gummi- og dækværksted, lakerings- og fornklingsanstalt o.s.v. Alt var indrettet under den største orden og omhu.



FREDERIKSEN'S CYCLEFABRIK

ROSKILDEVEJ 39 KJØBENHAVN F

Af danske cykelfabriker indtog fabriken *Anglo Dane* en særlig plads. Fabrikken var grundlagt af H.C. Frederiksen, der var født 1851 på Langeland, hvor faderen var smed. 14 år gammel kom han i smedelære i Nakskov og gennemgik tillige en teknisk forskole. Kun 25 år gammel grundlagde han maskinfabriken og støberiet i Sakskøbing og drev denne virksomhed op til et betydeligt omfang.

1891 afstod han maskinfabriken og søgte virke i København ved et værksted og cykelfabrikation i Reventlowsgade 10. Virksomheden her bestod tillige i import af engelske cykler. Dette medførte, at Frederiksen foretog mange rejser i England og andre steder i udlandet, hvor han skaffede sig arbejde i forskellige cykelfabriker for at sætte sig grundigt ind i denne industri. I 1893 købte han ejendommen på Roskildevej 39, opførte bygninger og indrettede disse til cykelfabrikation. Senere foretog han udvidelser og forbedringer, idet produktionen stadig forøgedes, dog ikke udover hvad der kunne sælges uden at bebyrde fabrikatet med altfor store omkostninger. H.C. Frederiksen indrettede produktionen efter det forbrug hver sæson kunne anslås til og undgik derved udbud og udsalg af forældede ting.

I Dansk Handelstidende fra 1899 læser man, at *Anglo Dane* cyklerne forener sig i engelsk teknisk fuldkommenhed og dansk soliditet, og dertil frem-

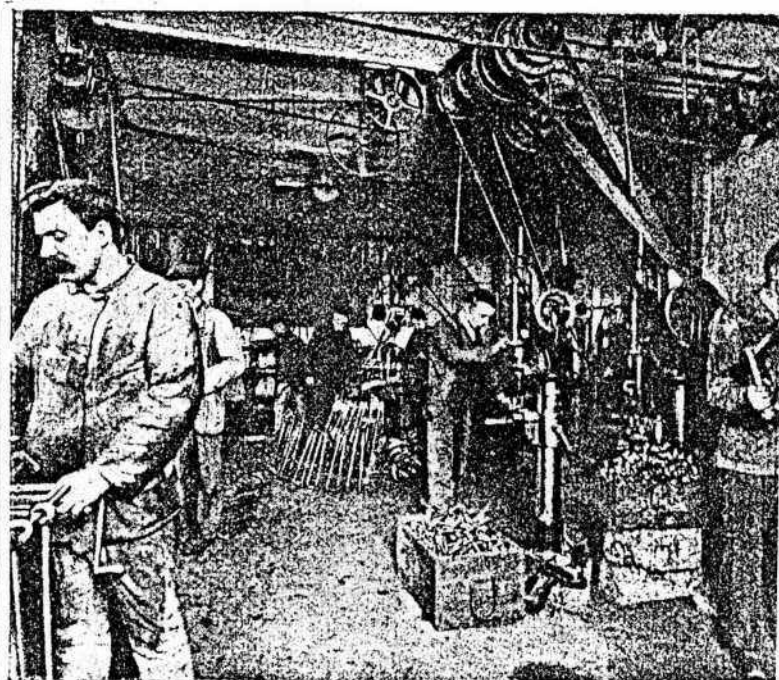
træder de i en særlig tiltalende ydre form, der på een gang gør et solidt og elegant indtryk, og i *Cycletidende* hed det, at H.C. Frederiksen's fabrik fra første færd havde lagt vægt på at skaffe hver enkelt køber en for hans eller hendes individuelle beskaffenhed og smag nøje afpasset maskine. „idet man var klar over,, at ingen bliver tilfreds med selv en 1. classes cykel, når denne på et eller andet punkt ikke svarer til, hvad rytterens person kræver. Stallets højde, gear'ets størrelse, sadlens, styret, ringene o.s.v. må omhyggeligt indrettes efter hver enkelts særlige krav, og det er det, *Anglo Dane* har for øje ved i hver tilfælde at foretage nøjagtige målinger og prøver.

Fabriken arbejdede hele året fra kl 6. morgen til 6 aften og havde foruden en 6 hestekraft dampmaskine 22 værktøjsmaskiner og 16 monteringspladser. Produktionen var i 1897 sat fast til ikke over 1000 cykler, så man anbefalede at bestille i god tid. *Anglo Dane* cyklerne fandtes i 4 standardmodeller og kostede fra 230 kr. som den billigste til 285 kroner som den dyreste, som var en elegant damemodel.

I 1896 blev *Anglo Dane* tilkendt sølvmedalje ved en stor udstilling i Malmø en udmærkelse for faglig dygtighed og cyklernes kvalitet.

Fabriken havde egne lærere til fri undervisning for begyndere i cykelkunsten i København og Frederiksberg.

Hvornår fabrikationen af *Anglo Dane* holdt op, og fabrikken blev nedlagt, har vi hverken kunne finde det nøjagtige tidspunkt eller grunden til, men det har formodentlig været omkring 1910-1915, da man i Danmark fik en stort import af billige cykler især fra Tyskland.



INTERIØR FRA FABRIKEN

Dansk cykelhistorisk litteratur.

I *Cyclehistorisk Tidende* nr. 9 dec. 1999 findes en bibliografi over udvalgt dansk cykelhistorisk litteratur, her var viser, digte, noveller og essays samt dansk cykelmusik ikke medtaget. Som bekendt er den danske vise-og sangkultur noget helt enestående. Cyklen har naturligvis også fået sin plads her, som ikke findes tilsvarende for andre transportmidler. Man finder næppe mange sange eller viser om biler, tog, fly eller skibe. Heller i udlandet finder man cyklen omtalt i så stort et omfang i sange og digte eller ligefrem som i en hel cykelsangbog som i Danmark. Det viser, at cyklen i Danmarks har haft en hel anden betydning i dansk kultur end i udlandet.

Følgende fortegnelse skal ikke give sig ud for at være fuldkommen, men dette er, hvad redaktionen har fundet frem til eller findes i vort arkiv.

Digte, Sange og viser.

- Alsted, Peter: Cykelviser, 16 sider
Udg. A. Berh. Larsen,
Skanderborg 1904.
- "Anders Tikøbs Cykeltur": digt i flere vers,
reklamehæfte for New Depature Nav 1899.
- Bang, Kaj: - En hjulbenet Ganger
- "Bensonløbet 1893" vers: "Med et halvt
stykke Mad."
- Bjerring, Gustav: -Hej Kammerater...-
- Borgen, Johs: Når morgensolen....-
- Brun, Niels: "Min første Cykel".
År: ?
- Bønnelycke, Emil: " Cyklerne - Cyklerne
Morgenens Sang..."
findes i: Gadens
Legende.
Lybeckers Forlag
1920
"Cyklerne - Cyklernes
Cyklernes kor" anden
version.
- Børup, Marinus: "Cyklen" 4 sider,
26 vers.
Digte i udvalg
C.A. Reitzel Kbhvn
1941
- Corydon, Robert: Digt i "Cyklisten"
Borgens Forlag
1970
- "CYCLEN"
Sang med 3 vers, ukendt
forfatter.
mel: Bellman 1896
- "Cyclisterne fare..."
vers, ukendt forfatter, ca. år
1900.
- "Cyclen 2. årgang 1896 Cyclevers,
ukendt forfatter
- "De franske Piger på Cyclebanen" Sang Mel: Randers
Balletten Blæksprutten 1899.
- "Dingelingen"
og "Leo" 6 vers, erotisk cykeldigt
4 vers, ukendt forfat
ter Fra. Midnat Cabaret
1922.
- Drachmann, Holger: Frem på det rullende Hjul Cycle
Sang. Cycletidende 1890.
- "Leve den rullede Lyst"
digt
Cycletidende mar.1890
- "Fie Jensens Esbjergtur" 10 vers.
Ukendt forfatter.
Blæksprutten 1899.
- Fugholm, P. Sørensen: Ode til min Sykkel i samlede
digte 1923 Hasselbalck Kbhvn.. 1939
- Hansen, Oskar: "Cykelreparatørens
Sommerdrøm" Digte i
"Jævne Folk" Fremad
Kbhvn. 1947.
- Helsingør Cycle Club: - EnCycletur-
digt "Cycletidende" 1892.
- Hein, Piet: "Betragtning/ Kumbel-Kumbel
Færdselens Lov: Realtrafik Gruk:
8 Samling, Politiken 1947.
- "Cyklesang" Flyv over bølgende
Veje.
(!00års dagen for grund-
loven. 5.6.1948.
- Henningsen, Poul: "Cykelsangen" i Springende Vers,
digt fra Danmarksfilmen 1935.

Holm, Sandra	"Med cykel og vogn" digt. Gyldendal Kbhvn. 1935.	Nelson, Rudolf:	-Ka' du mærke Blikket i mit Katteøje- Sang. Peder Fris Musikforlag 1925.
Holst, Olaf:	- Puds dit slanke Cyklestyr..	Pinholt, J.GR.:	-Cyklens Pris- digt 12 sider. Privat tryk Lemvig 1940
Jollerup, Caroline:	-"Enden bli'r naturligvis, at man her som i Paris...- Velocipedepoesi 1869.		
Lippert, Thorvald:	Digt i "Lærebog i Cycling" Udg. Fyens Cycleværk 1892.	Pedersen, Sigfred:	Cyklistvise, Bramfri viser i Sørgmuntre Sange, Poul Branners Forlag 1936,
Lorentzen, Mogens	"De 10 Cyklebud" 10 vers om cykeltrafikregler Mel. Der bor en bager., udg. Justitsministeriets udvalg for større Trafiksikkerhed 1950.	Rasmussen, Halfdan:	"Noget om Verdenscyklismen" 7 vers. Tosserier. 6. saml. .1956.
Munk, Kaj:	"Cyklevise" 4 vers digte 1938 Mindeudgave 1949 Nyt Nordisk Forlag 1949		
	"Du spørger mig ? erotisk digt Mindeudgave 1949		"Noget om" "Frygtløshed" Tosserier 6. saml. 1956
Mortensen, Th. L.	" Ti små cyklister...." i "De små synger", V.G. Nyborg Jensen, Skand. Bogforlag. Odense 1948		"Noget om at sidde fast i sad- len. Tosserier 7 saml. Hasselbalck 1965.
Nissen, Mogens Jerminin:	-Cyklen- Digt. 9 vers Cirklen i Støvet Gyldendal 1942..	Rasmussen, Valentin:	Cyklisternes Sangbog. 47 siden m 40. sange til brug ved cyklisternes sammen- komster Odense 1889.
Nielsen, Mads:	Cyclevise, -Nu lister op af Senge- 4 vers I Danmarks digte Frimodt Forlag Kbhvn. 1940	Rode, Edit:	digt 4 vers digt 5 vers Gyldendal 1952
Nathansen, Ejnar:	"Et cyklende Folk om sin Konge staar Vagt" udg. fra eget Forlag. 1941	"Sommerrevyen Kjøbenhavn N. 1892: "Al Verden gik omkring..".	
		"Sommerrevyen 1893:1 Sommerens Tid "Dersom du har Cycle på" 2 vers.	

Pierre:	-Recordslugeren- ill. Cyclistens Jul 1896	Forgeron, Louis:	Kbhvn. 1951 -"La Danoise" -Cycle uden Kæde- Dansevariationer Chr. Christensen Udg. Nordisk Cycle- Fabrik. Frihavnen Kbhvn. 1892.
Ringer, Hansen	-Kjærlighed paa Hjul- Noveller. 257 sider. Gjellerup Kbhvn. 1895.		
Rode, Ove:	-Idealet af en Damecyklist- ill. Paul Fischer Cyclistens Jul 1896	Jespersen, Olfert:	-Championernes Sports Galop- Udg. af Handskeforeningen Dagmar 1895.
Samarakis, Antonis:	-Cyklen- (i.: Håb søges) Oversættelse Ole Wahl Olesen. Udg: Selskabet Bog- Vennerne. 1961.	Lumbye, Hans Christian:	-Velocipede Galop- 1869.
Schandorph, S.:	-I en Afkrog- ill. Clemens Koefoed. Cyclistens Jul 1896. Hagerup. Forlag	Lumbye, Carl Christian:	- Cycle Galoptilegnet D.B.C. Dansk Bicycle Club i anledning af klubbens 10 års jubilæum 1891.
Staal, E:	-Verdensmesterskabs- løbende- Essay. Cyclistens Jul 1896. Hagerup Forlag.	Munch- Larsen, Carl:	-The old Boys Marsch- Cykelklubben: The old Boys, Kbhvn. 1894 -Spurt Galop- Tilegnet Dansk Cycle Ring Kbhvn 1892.
Thiese, Jens:	-Sørens Kamp med Cyklen: eller Det døde Punkt. Novelle. 44 sider. Vilh. Nellemenn, Aarhus 1959.	Witmann:	-Bal Signaler- -Med flyvende Start, Galop Nyt Nordisk Forlag 1910.
Wulff, Johs:	-Glæden på to Hjul- (i: Den lille bog om gode Glæder) Thanning & Appel 1956.		

“0”0“0”0”0”0”0“0”0”0”0”0*0”0”0“0”0”0“0”0”0”

DANSK CYKELMUSIK.

Al Verden gik omkring
før i en kasseking,
det bruger man nu ikke meget mer.
Nu kører man omkring på luft og Gummiring!

Sommerrevyen Kjøbenhavn N. 1892

Edwards, John. -Bicycle Galop
for Pianoforte.
Kbhvn. 1882.

Dersom du har Cycle paa lad den ej i Porten
staa, ej du finder den igen, hvor du lige satte
den.

Sommerreyen 1893.

Fischer, Victor: -D.B.C. Cykle Marsch-
Jac. Boesens Musikforlag

Sommerrevyen 1895. "Til min gamle Vælteper"
2 vers, sunget af skuespiller
William Gerne om politimester
Eugen Petersens forslag om at
alle cykellygter skal forsynes
med et påmalet nr.

.Steffensen, Cornelius: "Naar Skovens grønnes"
New Rapid Cyclesang Mel. After the ball af C.K.
Harris 1895

Steffesen, Aage: "Ka* du mærke Blikket i mit Øje"
Musik: Rudolf Nelson,
Apolio Revyen 1925.

"The Old Boys" 98 sider . 56 sange til og om
Cykelklubben "The Old
Boys, København.
1891 - 1902.

"Sang og Klang" Nr. 2 Daisy Beil
Dansk forfatter ukendt
udg. Kgl. Hof-Musikhandel
Kjobenhavn

"Turistrytteren" 4 vers, forfatter synonym
C
yn
thi

DANSKE NOVELLER OG ESSAYS

Diable (Pseudonym) -Cyclens Helvede og
Himmerige-
111. Knud Gamborg
Cyclistens Jul 1896.
H. Hagerup Forlag.

Flor, Christian: - Rytteren med de høje Odds
Ill. Alfred Smith
Cyclistens Jul 1896 H.
Hagerup Forlag.

Flue, Sven: -Cyclisttyper_
-Jack the Trainer-
Ill. Alfred Smith
Cyclistens Jul 1896.
H. Hagerup Forlag

Gulmann, Chr.: -Aarstiderne- ill.
Paul Fischer.
Cyclistens Jul 1896.
Hagerup Forlag

Holst, Knud: -Cyklen-
(i Asfaltballet side 8-9
Borgen 1965.

Jensen, Jens: - Kunsten at cykle-
Selvbiografisk essay.
(i: Blandede Beretninger9
Thanning & Appel 1964.

Løkken, Thomas Olesen: - Staalhesten og Landsbyen-
Selvbiografisk essay
Ill. : Egen udgivelse 1938

-Hvordan bygger man en
Cykelsmedie-
111. : Egen udgivelse 16 sider
1941.

-Cykler og Sammenhold-
Selvbiografisk essay. Ill. :
Egen udgivelse 1946

Melbys, Anthon: - Cyclist Typer-
- Cycletyven- ill. Alfred
Schmidt. Cyclistens Jul 1896
Hagerup Forlag.

Madsen, Oscar: -Cyclens Ahsverus-
ill. Knud Gamborg.
Cyclistens Jul 1896.
Hagerup Forlag.

Nordisk Cyclefabrik (uden forfatter)
-Frelst fra en skrækkelig Død-
Novelle om overfald på en
fredelig cyklist. Reddet ved
flugt på en "Danoise" cykel,
udg. Nordisk Cyclefabrik.

CYKELHISTORISKE GENSTANDE PÅ DANSKE MUSEER

Undersøgelsen er foretaget for nogle år siden. Senere er uden tvivl kommet flere museer og effekter til, som viser at cyklens liistorieer rigt repræsenteret på mange danske museer landet over, som det anbefales at besøge. Desværre er ikke alle effekter ikke altid istandsatte og udstillede, en del har vi fundet i depoter, da museer har forskelligt syn på de permanente udstilinger.

Assens Museum. (Willemose Gaardens Mindestuer)

Forskellige cyclehistoriske foto 1889 - 1899.

Bangsbo Museet, Frederikshavn.

5 cykler, 1890 - 1940. flere lygter samt genstande.

Bornsholms Museum. Rønne.

4 lokalt byggede træ-velocipeder, 1 Bicycle, flere cykler 1900 - 1940, bl. a. militær cykler., mange forsk. lygter, m. v.

Djursland Museum, Grenå,

Flere cykler 1900-1940,

Esbjerg Museum.

flere cykler 1900-40, bl.a. m. kardan
stor cykellygtesamling.

Falsters Minder, Nykøbing F.

Stor cykelsamling, Velocipeder 1868-69 Velocipeder 1870-79, Ordinary 1880, cykellygter samt flere genstande.

Fredericia Museum.

1 Ordinary, 1 Safety, 8 lygter., fotos, billeder flere genstande.

Grindsted Museum

1 velocipede, enkelte lygter

Holbæk Museum

Stor cykelsamling og mange genstande.

Herning Museum

3 Safeties, og enkelte genstande

Haderslev Museum.

1 Ordinary' samt en meget sjælden tricycle 1890, liere genstande..

Haslev Museum

2 Bicyclers, enkelte andre cykler. Mange genstande, gamle fotos og flere lygter.

Helsingør Bymuseum.

1 Safety,

Helsingør, Danmarks Tekniske Museum.

En meget stor cykelsamling fra 1818 til dato, samt mange enkelt-dele. Mange meget sjældne modeller og special typer .
Alle udstillede cykler er perfekt restaureret

Holstebro Museum

1 Bicycle, 1 Safety, enkelte genstande

Koldinghus Museum.

1 Bicycle, forskellig materiale fotos, emblemer mv. i tilknytning til Kolding Cykleklub. desuden kataloger, og bøger,

Kerteminde Museum.

1 Velocipede 1870, et par cykellygter

Kalundborg Museum.

1 Velocipede 1869 et par enkelte genstande.

Langelands Museum Rudkøbing.

2 gode Bicycler 1880 'eme, 1 sjælden amerikansk cykel 1900. enkelte genstnde.

Lolland Falsters Stiftsmuseum Maribo

2 Velocipeder, 1 Bicycle, 6 Safeties,
3 cykler 1900-1940 1 lygter, kataloger, fotos, billeder, genstande mv.

Middelfart Museum

1 Bicycle fabr. Hess. 1880'eme.
1 cykel 1900-1940, la dele og genstande.

Morsland Historiske Museum, Nykøbing Mors.

1 Safety, et par karbidlygter.

Nationalmuseet (Dansk Folkemuseum).

En meget stor cykelsamling, alle typer, Bicycler, Safety- og specialcykler., som skærslippercykler og ambulancecykler mv. En komplet cykelreparationsforretning fra . før 1900. En meget stor samling foto og billeder m.v.

Den største samling af samtidokumentation i Danmark.

Næstved Museum.

2 Velocipeder, 1 Bicycle, 3 Safeties, et par andre, enkelte genstande.

Nordsjællands Folkemuseum

1 Bicycle, 2 Velocipeder

Odder Museum

1 Safety-, et par lygter.

Odense Museum. (Møntergården

1 Velocipede, 1 Bicycle, 3 Safeties, alle cross-frame, 5 cykler 1900-1940, 1 tri-cycle 1890
Here lygтет alle type, lokal cykel fotos, gruppe foto fra Odense cykelklub i firserne .

Thy og Hanherred Museum. (Thisted)

et apr cykler 1900-1940 med lygter

Ringkøbing Museum.

1 Bicycle hjemmebygget, flere lokal cykel - fotos.

Vensyssel Historiske Museum

1 Cross-frame safety ca. 1890., lygter saml flere lokal cykelhistoriske fotos.

Ribe, (Den Antikvariske Samling).

1 Bicycle, et par cykellygter.

Vordingborg. (Sydsjællands Museum).

3 Velocipeder, 1 Bicycle bårne model, Durkopp og Wanderer kataloger 1902 enkelte genstande

Randers Museum

1 Velocipede, 1 Bicycle, flere cykler 1900-1940. et par cykelygter, flere mindre genstande, billeder mv.

Vejle Museum.

2 Neumann Cykler 1935, stor samling cykellygter af alle typer, nav, låse, mange andre cykeldele, gamle skilte, gamle cykelturist kort, plakater . m.v.

Roskilde Museum

1 Velocipede, 1 Bicycle, forskellige genstande.

Værløse Museum, Mosegården.

Cykellygter, deribland en meget sjælden olielygte, enkelte genstande og fotos.

Sæby Museum

1 cykel 1900-1940 et par lygter.

Skjern Museum

1 restaureret ladcykel, et par lygter., mange lokal cykelhistoriske fotos.

Viborg Stiftsmuseum. Viborg.

1 Draisine ca. 1820, sjælden med oprindelse historie 2 cykler ca. 1900. 3-4 cykellygter.

Stevns Museum

1 Velocipede, 3 safeties, flere cykler 1900-1940. enkelte fotos og genstande..

Ærø Museum.

1 Velocipede ca. 1870. et par cykellygter.

Skagens Fortidsminder

2 cykler 1900-1940. et par billeder..

Ålestrup, Danmarks Cykelmuseum.

Skandinaviens største og eneste egentlige cykelmuseum over 200 cykler fra ca. 1860'erne til dato, af alle typer. Meget få enkelt -genstande og næsten intet samtiddokumentation

Skive Museum.

1 Velocipede fabr. på Skive Jernstøberi,
2 Safeties ca. 1890

Stenstrups Museum.

Draisine ca. 1820. hjemmelavet., 2 Safeties, 1890'erne, et par cykler fra omkring 1900. 3-4 lygter

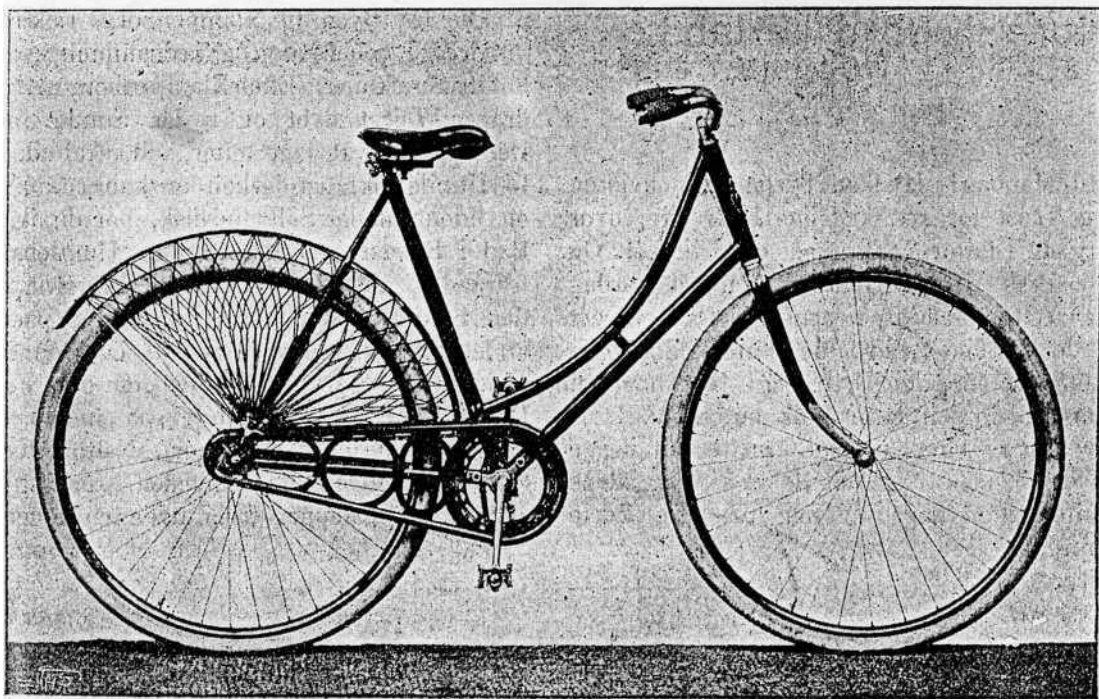
Aarhus (Den Gamle By).

En meget stor Cykelsamling, fra ca. 1868 til ca.,1950. over 150 cykler, mange meget sjældne og specielle typer og modeller. Mange velocipeder, bicycler safties, og 1900 tallet modeller. Uden tvivl den største samling cykellygter og andre cykelhistoriske effekter i Danmark.

Sorø Amts Museum.

2 Velocipeder og enkelte lygter

Ovennævnte fortegnelse er kun summarisk . De enkelte museers arkivmateriale med detaljeret beskrivelser og oplysninger findes i *Cyclehistorisk Tidende 's* arkiv og kan las ved henvendelse til redaktionen. Vi opfordre vore abonnenter ved besøg på museer, at meddele os dersom andet cykelhistorisk materiale er kommet til de seneste år, og således være os behjælpelig med at ajourføre vort arkiv.



' To celebre Cycler.

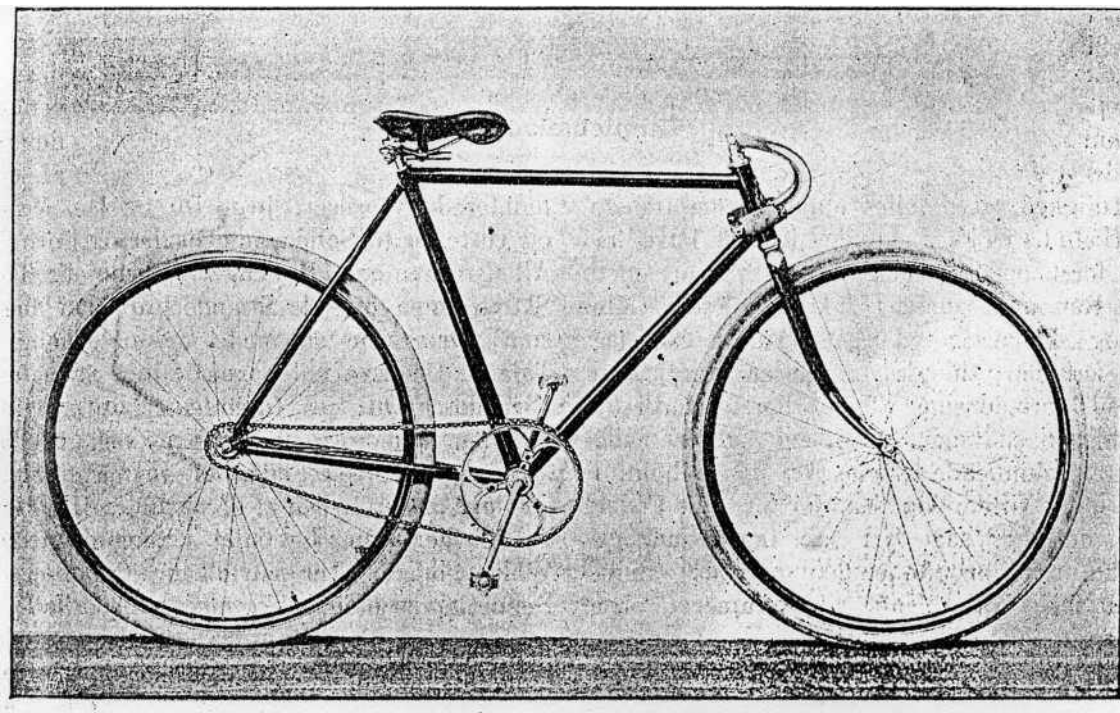
N AAR vi i Dag midt i vor Text anbringer to ganske vist særlig smukke Cycler, studser vist mange af vore Abonnenter og grunder, hvad det skal betyde. Sagen er dog ganske simpel. Paa en Udflugt til Fredensborg, som vor Medarbejder »Turist« for nylig gjorde, faldt hans Øje paa to udsæd vanlig smukke Cycler, di r stod i Nærheden af Slottet op ad en hvid Væg. Han sprang af sin egen Cycle for nærmere at betragte dem, fik sit Fotografiapparat frem og en, to tre, Gyderne vare i Ivodakken. Ikke Tsaa snart var han færdig

før Ejermændene kom til og viste sig at være ingen ringere end

*Hs. Majestæt Hellenernes Konge, Georg I og
Hds. kgl. Højhed, Hertuginde af Cumberland, vor egen
Prinsesse Thyra.*

Billederne af de to celebre Cycler findes nu til Tid og Evighed i »Cyclen.«

Tilfældigt erfare vi, at begge ere udgaaede fra »Magasin de Vélo« (Peter Sørensen).





Læserbreve

Jeg har med stor fornøjelse og interesse modtaget Cyclehistorisk Tidende nr. 10 fra februar, i det nye store format. Jeg må sige, at det var en forbedring af det ellers meget interessante tidsskrift. Jeg har i flere år forgæves søgt oplysninger om cyklens fortid i dansk litteratur og kun fundet meget lidt og intet samlet har derfor måtte ty til den store udenlandske litteratur om emnet, derfor har et dansk tidsskrift om cyklens historie længe været savnet, når man nu har mange bøger og tidsskrifter om biler, sporvogne, skibe o.s.v. I cykelhistorisk Tidende kunne jeg ønske mig farvebilleder ellers synes jeg bladet er meget fint og glæder mig som abonnent at modtage bladet i fremtiden.

Lars Møller, ing. Kalundborg..

Redaktionens svar: Vi siger tak for ros. M.h.t til farvebilleder har vi i vort arkiv en hel del, men da farvefotografiet ikke var opfundet i cyklens barndom er ældre fotos og tegninger senere farvelagt. At trykke disse i *Cyclehistorisk Tidende* vil være temmelig bekosteligt og abonnementsprisen skulle derfor sættes op, og det ønsker vi ikke i øjeblikket.



Oh! hvilken ære at blive kørt ned af sin chef.

Fra "Oh diese Radler! ein lustiges Illansbuch für alle Radfahrer und Nichtradfahrer" en tysk bog fra 1897.

Oversat: Oh, disse cyklister en lystig bog for alle cyklister og ikke cyklister.

Til lykke med det nye format. Foruden min interesse i cykler, er jeg samler af specielt af humoristisk litteratur. Findes der cykellitteratur med humoristisk islæt?

H. Lærke, Århus.

Redaktionens svar.: Ja så sandelig. I Cyklens historie findes talrige eksempler på cyklisternes store humor samt tillige, hvor andre ofte gjorde cyklister latterlige. Et eksempel herpå er f. eks. Robert Storm Petersens berømte cykeltegninger, men også i tidligere danske tidsskrifter og bøger findes ofte morsomme tegninger og noveller om cyklisternes særlige kult. Vi har i vor litteratursamling adskillige udenlandske bøger udelukkende med humoristiske historier og tegninger om cyklister. Vi vil i et kommende nr. af *Cyclehistorisk Tidende* bringe eksempler på datidens store cykelhumor.



Obliging Horseman (of riverside breeding). "Ave a tow up. Miss?"

"Vil du ha' en ende moster!"

Fra "Punch Library⁷ of humour" en engelsk bog med morsomme cykelnoveller og tegninger fra 1900.



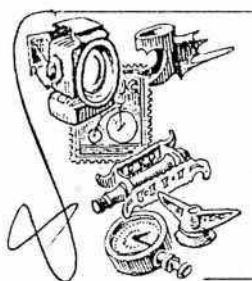
SET & SKET



Nyt museum ? Vi har fra forskellige side erfaret, at et cykel- og knallertmuseum vil åbne d. 7. maj i Glumsø.

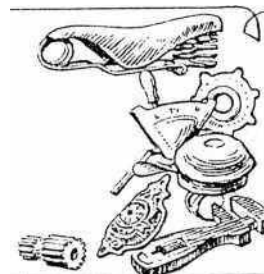
Foreningen Dansk Cykelmuscum's Venner (som ikke er at forveksle med noget i forbindelse med Danmarks Cykelmuseum i Ålestrup) har i mange år søgt at etablere endnu et cykelmuseum i Danmark. Foreningens formand en forhv. cykelhandler har nu solgt sit cykelværksted og privat købt en nedlagt virksomhed med bolig i Glumsø, hvor han bl. a. ved salg af mursten , hvorpå man kan få sit navn, samt hjælp fra foreningens medlemmer er ved at istandsætte bygninger og udleje disse til foreningen og til knallertklubben for eet år ad gangen og derved skabe et privat cykel- og knallertmuseum., hvor de to foreninger kan udstille deres effekter..

Redaktionen har henvendt sig til bestyrelsen for nærmere oplysninger om åbningstider m.v., men har ikke fået svar.! Vi vil aflægge museet besøg, og i næste nr. af *Cyclehistorisk Tidende* give vore læsere yderligere oplysninger.



Køb, salg, bytte, efterlysninger

(gratis annoncer)



Sælges:

Div. Lakjær & Bosch dynamoer m. reflectore.

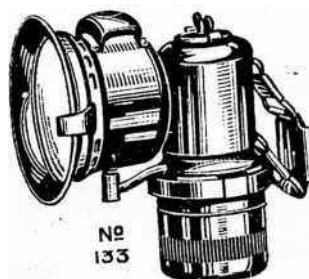
Ældre ty per.

Div. Gear nav, Torpedo 3 gear, Sturmey-

Archer 3 gear, samt dele. Simano nav

Div. alm cykeldele, ring og hør jeg har meget forskelligt.

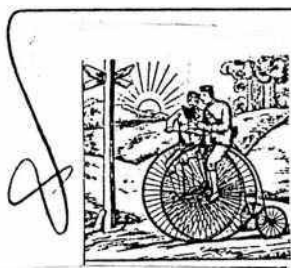
Jørgen Marcussen, telf. 43 73 00 66.



Sælges:

Vi har stadig mange dele til restaurering af gamle cykellygter, Acety len (Karbid)-, olie- og lys lygter. Glas, fjedre, brændere, væger m.v.

Massive ringe til Bicycler og Safeties 1"-
½" og ¾." fås i England, bestilling modtages. Redaktionen 45 87 xx xx.



Blandinger

Nye bøger:

"On your Bicycle" af Jim Mc.Gurn 2. udgave. 1999, engelsk, 208 sider, illustreret 1.udgave udkom i 1987. 2.udgave er meget forbedret både med hensyn til illustrationer og tekst, hvor man har medtaget de sidste års historiske forskning resultater. Flere illustrationer nogle i fan e deriblandt det velkendte danske maleri fra Peter Liep i Dyrehaven i fuld side, der viser ryttere på høje Bicy cler.

"4 History of Rover Cycles", 300 sider rigt illustreret, af John Pinkerton og Derek Roberts, to velkendte engelske cykelhistorikere og forfattere, hvis navne borger for tekst og det store illustrations materiale Bogen omhandler fabrikken Rover samt John Kemps Starley og faderen James Starley s historie fra 1884 til 1906. Den sidste kendt som "Cykelindustrien grundlægger" og opfinder af den første Safety cykel i 1885. En bog der virkelig giver svar på Safety'ens udvikling.

Til vore mange nye abonnenter.

I ort cykelhistoriske arkiv. Består dels af omkring 375 cykelhistoriske bøger og tidsskrifter fra 1868 til dato fra Sverige, England, Tyskland, Frankrig, Holland, USA og Danmark. (En fortegnelse over de danske bøger og tidsskrifter findes i *Cyclehistorisk Tidende* nr. 9 dec. 1999) og dels af en omfattende samling af optegnelser, patenter, artikeludklip fra ældre og nyere tidsskrifter, medlemsblade fra udenlandske cykelveteranklubber og cykelhistoriske foreninger m.v. Desuden et meget stort billed- og fotomateriale, originale såvel som kopier, dias og videofilm.

Går du forgæves på folkebibliotekerne eller på det Kgl. Bibliotek, så henvend dig på *Cyclehistorisk Tidenes* redaktion. Vort arkivmateriale stiller vi gerne til rådighed for vore læsere efter nærmere aftale. Desværre er det ikke alt vi kan udlåne, da noget er meget værdifuld og sjældent og findes måske kun i eet eksemplar. Man er altid velkommen til at se i vort arkiv og fotokopimaskine forefindes her. Ring om aftale, telf. 45 87 xx xx bedst formiddage.



Fra vor billedsamling: *Bicyclister ved Peter Liep's Hus i Dyrehaven 1881*
(Kopi, Originalen findes hos Dansk Bicycle Club).