

CYCLE HISTORISK TIDENDE

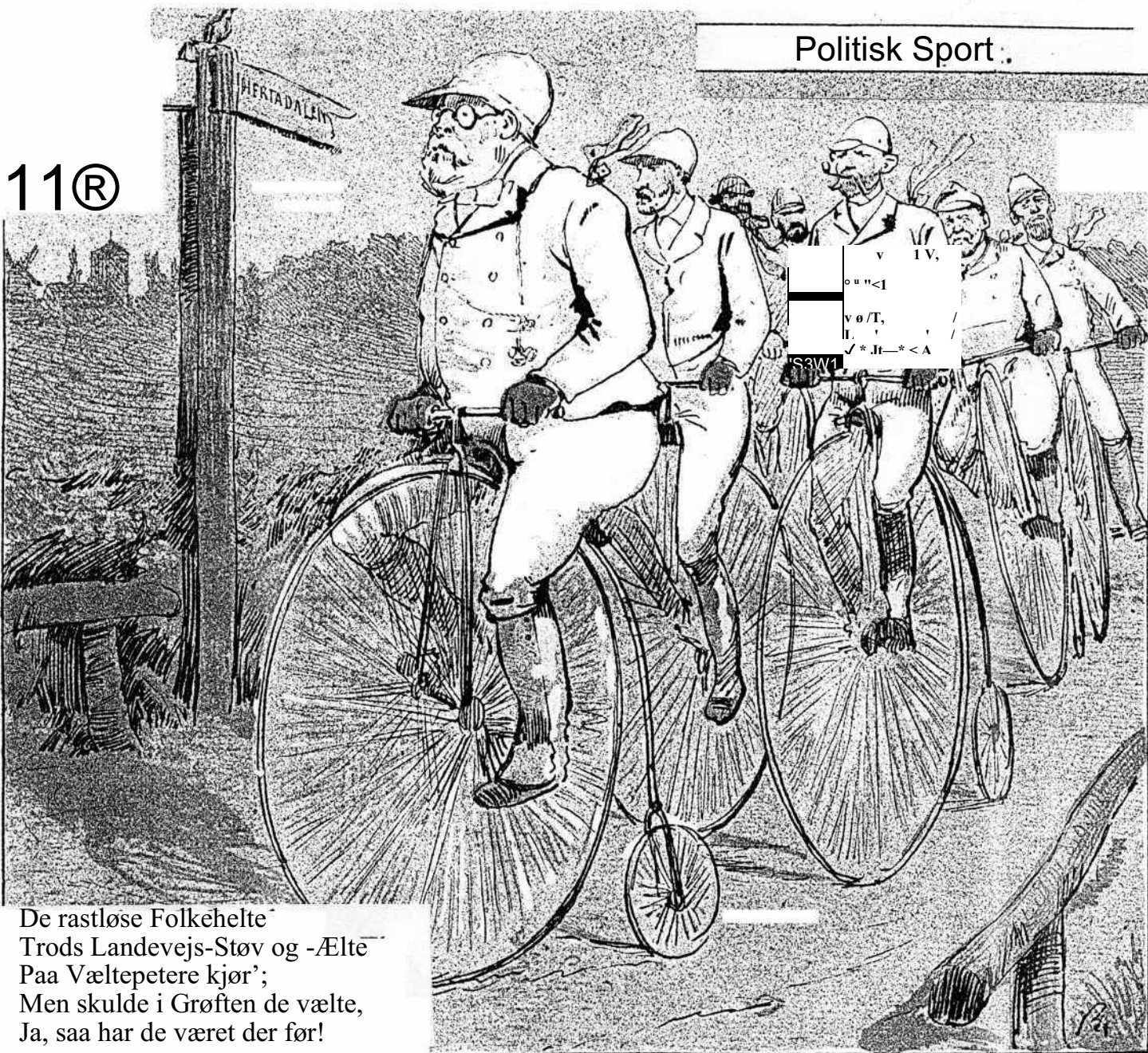
4. Årgang

Juni 2000

12

11®

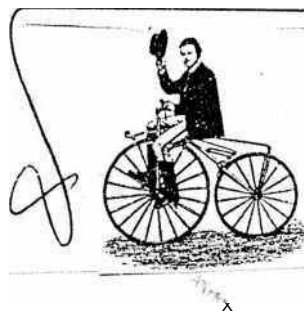
Politisk Sport .



De rastløse Folkehelte
Trods Landevejs-Støv og -Ælte
Paa Væltepetere kjør';
Men skulde i Grøften de vælte,
Ja, saa har de været der før!

Artikler i dette nummer

Humor i cykellitteraturen.....	side 3
Den første cykel-langtur??.....	side 15
Cykelhistoriske effekter	
På danske museer.....	side 21
Kardantræk.....	side 23
Danmarks Cykelmuseum.....	side 23



Fra redaktionen

Vi har til dette nr. af *Cyclehistorisk Tidende*, hverken modtaget læserbreve eller Køb/Salg/Bytte eller efterlysninger.

Vi opfordrer vore abonnenter til at indsende evt. ønsker om cykelhistoriske emner man kunne ønske omtalt i *Cyclehistorisk Tidende* eller oplyse om cykelhistoriske artikler eller omtale man evt. har fundet i ældre litteratur, tidsskrifter og bøger m.v. som man ønsker delagtiggøre andre læser i.

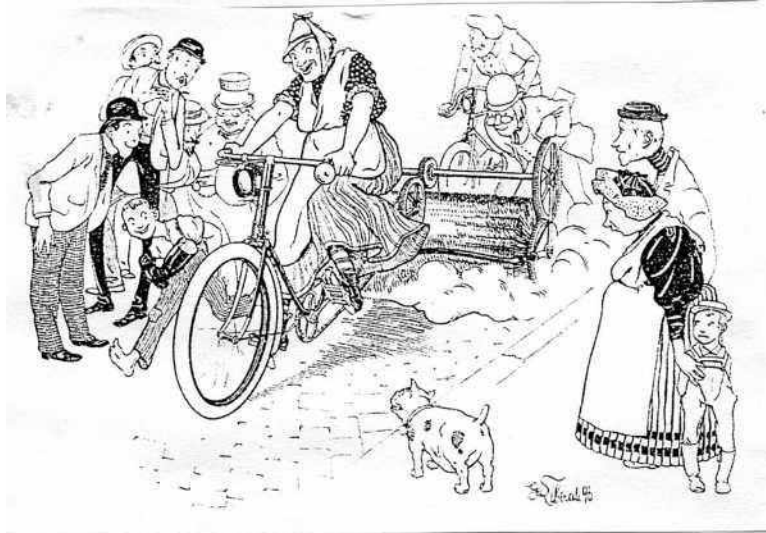
Skulle man sidde inde med en særlig cykelhistorisk viden opfordre vi, at man i *Cyclehistorisk Tidende* gør andre bekendt dermed.

Udgivelsen af dette *Cyclehistoriske Tidende* nr. 12 er fremskyndet. Ligeledes vil kommende nr. 13, og dermed sidste nr. i år udkomme noget tidligere end sædvanlig, således at der mellem dette og efterfølgende udgivelse nr. 14, det første i 2001, vil gå længere tid end hidtil.

Det beklager vi meget, men da vi stadig ønsker at udgive minimum 4 numre om året, har det været nødvendigt i år at udgive disse noget tidligere dels på grund af redaktionens forestående længere rejse sidst på året, og dels på grund af vort engagement ved en kommende stor udstilling om cyklen i litteratur og kunst i begyndelsen af næste år.

Indhold

Humor i cykellitteraturen ..	3
En sær historie, den første cykellangtur	15
Set og Sket:	
Cykel- og Knallertmuseum i Glumsø	18
Blandinger:	
Cykelhistoriske effekter på danske museer.	21
Særudstilling under forberedelse i Danmark.	22
Arrangementer i Tyskland	22
i England.....	22
i Belgien	22
Kardantræk.....	23
Danmarks Cykelmuseum	23
Karikaturtegning	24



Humor i cykellitteraturen.

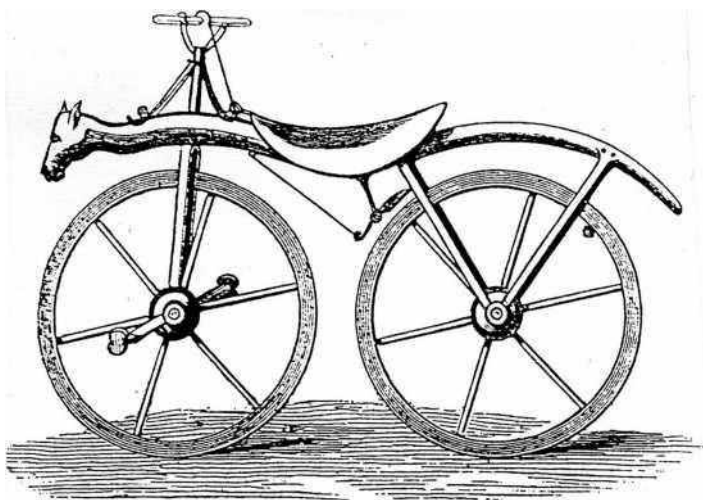
I sidste nr. efterlyste en læser oplysninger om cykelhumor i litteraturen.

I den mangfoldige litteratur om transportmidler som biler, motorcykler, skibe, fly m.v. finder man næppe så meget humor som i cykellitteraturen fra de ældre tider til i dag.

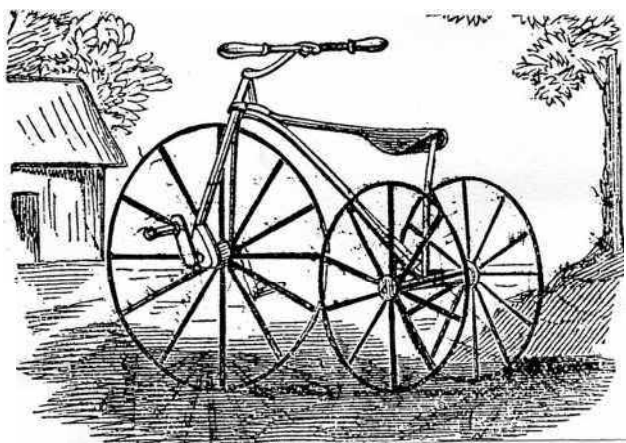
Vi vil her give nogle eksempler på den del af cykellitteraturen, hvor cykler og cyklister indgår som et humoristisk islæt.

Den første cykellitteratur fremkom i 1865- 1870 i forbindelse med velocipederne. Det var først og fremmest håndbøger, som grundigt satte læserne ind i velocipedens indretning og behandling, samt især hvordan man gjorde brug af dette nye køretøj.

Disse håndbøger var ikke ment som humoristiske, men de mange råd og vejledninger, læst i dag er meget morsomme set i nutidens lys, hvor man jo kender udviklingen.



Som eksempel på denne første cykellitteratur er f.eks. "Velocipedes" et lille hæfte uden forfatterangivelse udgivet i 1870, som har anvisninger i bygning af en velocipede samt tillige nogle morsomme tegninger af forskellige typer.



Et andet eksempel er "The Velocipede" its history and practical hints how to use it." (dens historie og praktiske vink om brugen) angivet som skrevet af en "erfaren Velocipedist" og udgivet i 1869 af forlaget J. Bruton i London. Et lille 32 sideres hæfte tæt skrevet med mange morsomme tegninger. Dengang absolut ment seriøst.



Fig. 22.—OFF DOWN HILL.

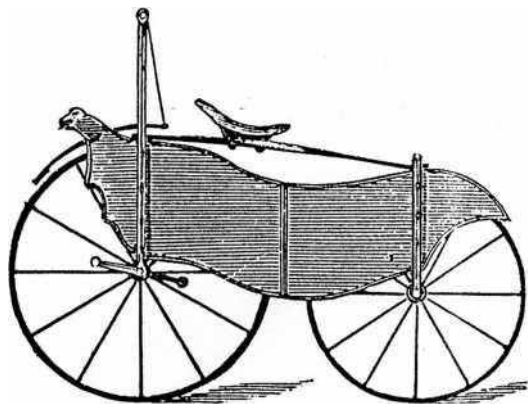
"Velocipedes, Bicycles and Tricycles, how to make and use them" er en anden bog på 127 sider, og, som titlen siger anvisning på, "hvorledes man skal bygge og bruge dem", udgivet i London af "Velox" 1869. Ud over de morsomme illustrationer regnes denne bog blandt cykelhistorikere og cykelsamlere for den mest betydningsfulde kilde til forståelse af velocipederne og deres tid.

nes og deres tid .



THE "MILTONIAN" BICYCLE.

SIR,—Enclosed I send you sketch of a very simple kind of bicycle which I invented last summer, and intended to send it to you then ; but I had previously sent a sketch for a spring wheel, and it was not inserted, so that was the reason I did not send the enclosed sketch. But seeing* in the last week's issue a bicycle invented by the "Phantom" Veloce and Carriage Wheel Company which was touching on the same principle as mine, I made up my mind to Bend it. I can claim some very good features in it:—First, the very simple way in which it is made, as any one that can make a wheel could easily make the rest, with the exception of the ironwork, which is not very much—only the crank, pedals, brake, saddle, &c.—

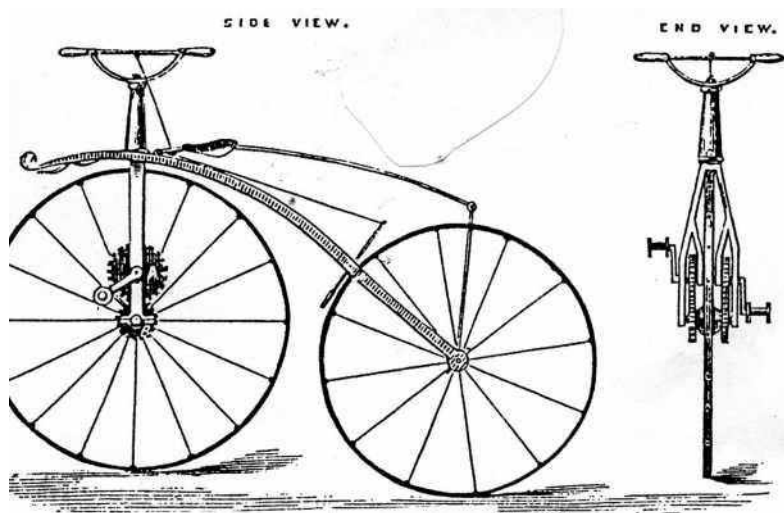


which is not very troublesome to make. Secondly, there is no danger of the legs coming in contact with the wheels, as they are enclosed in a box, which prevents all splashing or dust flying. You will see it seers from the centre, between the two wheels, which ar* kept together by a hinge joint. The saddle spring can be made of wood or steel, the front end of which would be fixed on an upright pin, so as it could turn, and the back end would be loose, to give freedom for turning. The pedals would be greatly improved if they were covered with indiarubber, which »would keep the foot from slipping, and greatly lessen the jolting to the feet. Any other information I will gladly give if required.

A. B. HANDFORD, West Milton, Dorset.

Et hæfte "The Velocipede" på 40 sider gengiver artikler fra 1865-1870, der var trykt i *English Mechanic, Mirror of Science and Art.* (et tidsskrift for videnskab og kunst) Teksten er nok lidt mere af teknisk art ,men der er dog et par morsomme tegninger af forskellige velocipedeopfindelser.

De følgende mange år blev der udgivet en mangfoldighed af cykellitteratur især i England, Tyskland og Frankrig



Den første tegning af en velocipede med udveksling (gearet) fra 1870.

w
55
O
I
Y
C
W
g
K
%
I.

Magasin du Nord

anbefaler

- Bicycle Dragter,
- Bicycle Huer,
- Bicycle Handsker,
- Bicycle Strømper,
- Bicycle Skjorter, Bicycle
- Skuldertasker

i stort Udvalg.

Th. Wessel & Vett.

NYMANN & CO.,

Strømpe- & Tricotage-Fabrik.

34, Frederiksborggade 34,

anbefaler sit Fabrik og Lager af

Bicycle- og Gymnastikdragter

samt

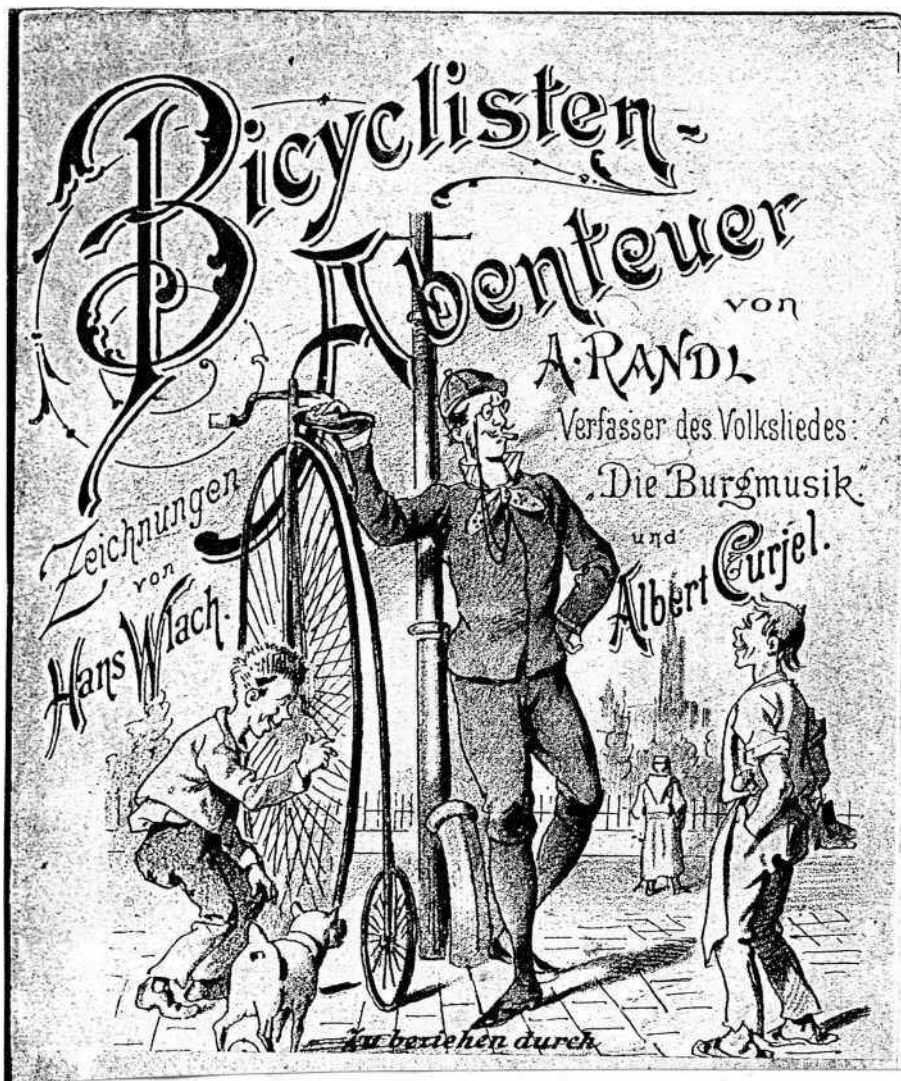
Strømper og Herreunderbeklædning

i alle Qualiteter.

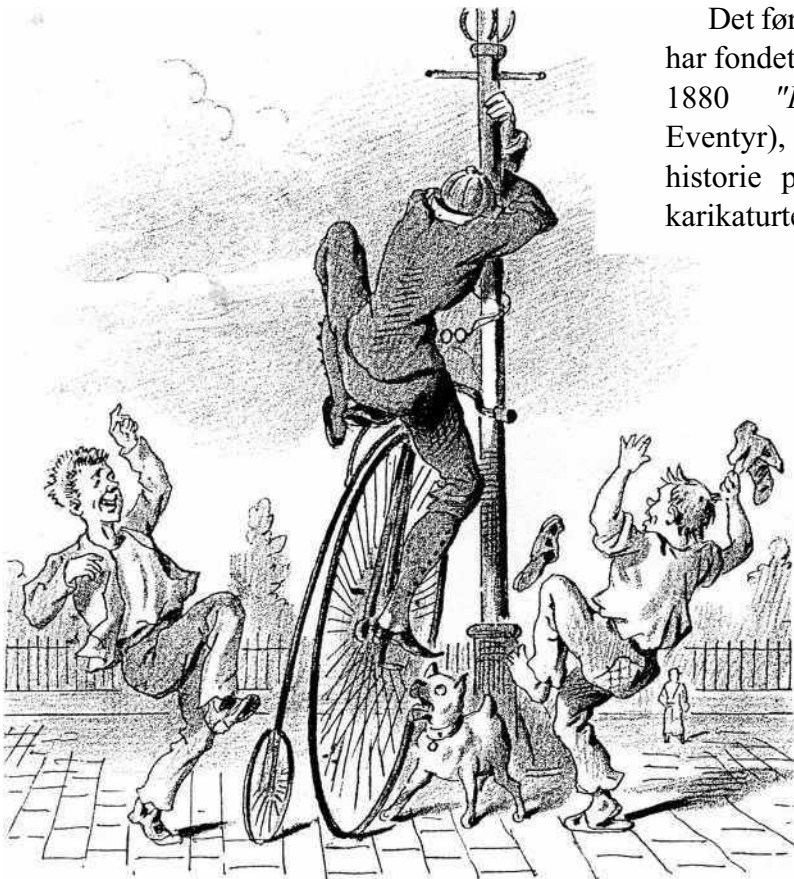
efæd/iftlmyez. usetes HCjayfiy eflez £>7Zaaf.

Den første danske cykellitteratur synes at fremkomme i forbindelse med de mange danske cykleklubbers opståen i 1880'erne. Mange cykelklubber som f. eks. Dansk Bicycle Club (D B C.) som er Danmarks ældste cykelklub samt Dansk Cycle Union, udgav medlemsblade og håndbøger om cyklingens forskellige aspekter.

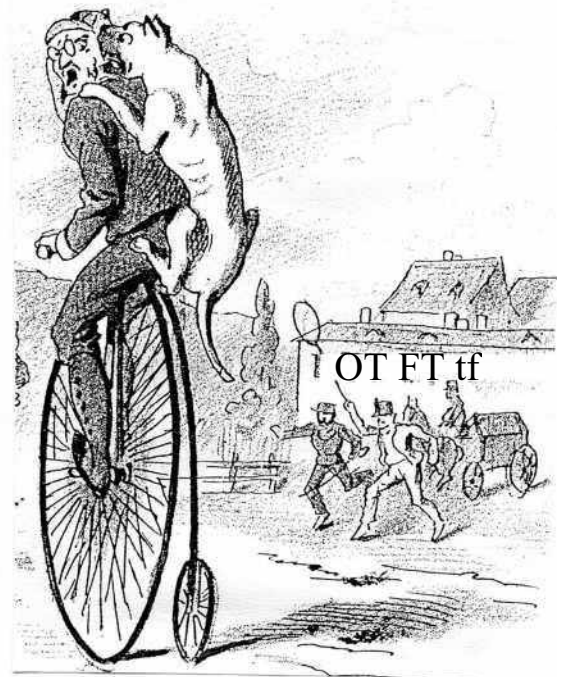
Den første danske cykellitteratur var ikke specielt humoristisk, men dog findes der et stort antal artikler og annoncer, som i dag kan opfattes som meget morsomme.



Det første egentlig humoristiske cykellitteratur vi har fundet er fra omkring 1880, bl. a. en tysk bog fra 1880 "Bicyclisten Abenteuer" (Bicyclistens Eventyr), en utrolig morsom bog med en lang historie på vers ledsaget af de mest fantasiske karikaturtegninger



Der Bicyclist moelit' abfahrn gern,
Desshalb umarmt er die Latern'.



I Danmark udkom i 1891 "Cyclesport" af Ingeman-Petersen. En bog om valg af cykel og med mange gode råd. Et stort kapitel gengiver flere engelske og franske udtalelser om sundheden ved cykelsporten som f.eks. "Jeg kan udtale ifølge praktisk Erfaring, at moderat Brug af Cycle begunstiger Regelmæssigheden af særlige Funktioner hos Kvinden". Dr. Lutant.

Og en Dr. Bellencoutre slutter en længere udrødning om sundhed og cykling med:.. "Jeg kan ikke se rettere, end Cyclen inden ret længe, anvendt som en Slags Gymnastik og som Middel til at bevæge sig fra et Sted til et andet heller end Dans maa indlemmes i unge Pigers Opdragelse og særlig fordelagtigt jor blesottige og blodfattige unge Piger"



(giner 11? et i rabler in l?at ein vcrliebter Poet im „IUbafyr^umor" bas nacfyffeljeitbe galante (£>e= bidif gemibmet:

gtvei blifjenbe JXugcit, (Etn Pnrpurninb, Der fugt unb Iddjelt llrtb plaubert fo bunt

I 1890 udkom i Tyskland "Vom Radeln" med undertitel: "Gereimtes und Ungereimtes iiber Fahrrad und Radjaren". (nærmest: "Rimet og urimet om cykel og cykling)" en humoristisk og romantisk cykelbog på 165 sider med digte og fortællinger ledsaget af meget fine udførte humoristiske kunsttegninger.

I 1893 udkom Sylvester Hvid's Cycle-Haandbog. Sylvester Hvid var en kendt københavnsk cykelhandler, som med stort vid kunne give daværende og kommende cyklister gode råd og vejledninger: KØB AF CYKEL: " Tror De, at De ikke har Raad, tager De Fejl. De kan købe paa Afbetaling og betalte med de Penge, som De tjener i den Tid, De spare.

Og videre: Kun én Ting vil jeg fraraade Dem: Køb ikke en Tandem i Forening med Deres Svi-germoder.

Fra Sylvester Hvid's Cyclehåndbog.

For Damer gælder følgende Regler:

Kjolen bør være temmelig snæver, for at den ikke skal flagre hen i Baghjulet eller Kæden, men dog ikke saa stram, at den generer Knæbevægelsen; den bør være lige netop fodfri; den bør ikke være af for let Stof, da saadant er tilbøjeligt til at flagre omkring og tilvejs, og den maa endelig ikke være forsynet med Plisséer, Garneringer eller Kantebaand, da Pedalerne kan gribe fat i disse Genstande og afstedkomme meget ubehagelige Følger.

Et Middel til at forhindre Kjolens Flagring bestaar i at sy Blyhagl eller endnu bedre smaa Blyplader ind i



Franske Dame-Cycle-Dragter fra i Aar.

den nederste Kjolensøm. Allerbedst og allersimplest er det dog at sammenhæfte forneden Kjolens For- og Bagbredde, helst ved en Strop syet i bagtil og en Knap for til, i Mangel deraf ved en Sikkerhedsnaal, der dog i Længden ødelægger Tøjet. Naar Damer kører, kan det ikke ses, at Kjolen er sammenhæftet paa denne tyrkiske Maner.

Naar disse Regler iagttages, udsætter Damerne sig ikke for at faa deres I øj ødelagt, og de behøver da ikke af Sparsommelighedshensyn at køre med aflagte, sammenrimpede Kjoler.

I TRAFFIKEN En Herre, derfølges med en Dame, bør køre paa hendes venstre Side, dels for at være Stødpude mellem hende og Vognene, dels for at have sin højre Haand nærmest Damen for det Tilfælde, at et Greb i hendes Styr 2 kan være hende til Hjælp.

Forulempes De af Bøller eller Kuske, da søg at sikre Dem Bevis, bevar Deres Ro og forfølge Deres Ret.

Har De ikke Vidner, da lad Dem nøje med at bevare Deres Ro og betragt Kuskene som en af den salgs uundgaaelige Genvordigheder, der fra Naturens Side er anbragt paa Vejene jor at øve Dem i Taalmod

Er der Opløb i Gaden, eller stærk Trængsel som paa Grundlovsdage, da gør Dem ikke forhadet ved at klimpe med klokken, men stå helre a"...

Jeg ved meget vel, at der er Adskillige, hvis højeste Lyst er den at bringe sig selv i Situationer, som aabner den en Mulighed jor at blive slaaet ihjel. Naar jeg henvender mig til disse Herrer Selvmorder-Amatører og indstændig anmoder dem om at køre forsigtigt ned ad Bakke, saa er det fornuftigvis ikke af Hensyn til deres Liv eller Lemmer, — dem bliver de alligevel af med ved gunstig Lejlighed, — men det er af Hensyn til Cyclekørsdens Renommé, at jeg venligst beder d'Hrr vælge et andet Apparat til deres Planers Virkeliggørelse.

Sylvester Hvid's Haandbog er både med hensyn til de mange tekniske beskrivelser og seriøse oplysninger virkelig morsom læsning, og det var den sikkert også, da den blev udgivet. Man kunne med rette sige, at det var Danmarks første egentlige humoristiske cykelbog

Et eksempel på anden dansk humoristisk litteratur udkom i 1899 som reklame fra "New Departure bremsenavet," er en 25 sideres lille bog. *Anders Tikøbs Cykletur*. på vers.

— New-Departure —

Den berømte Anders Tikøb Har en Cykle uden Friløb, Og med den han vil sig tage En Udflugt paa otte Dage. Vennerne — og de er mange — Gør paa Skrømt ham ganske bange. Anders dog med Smil om Munden Hjuler bort i Middagsstunden!



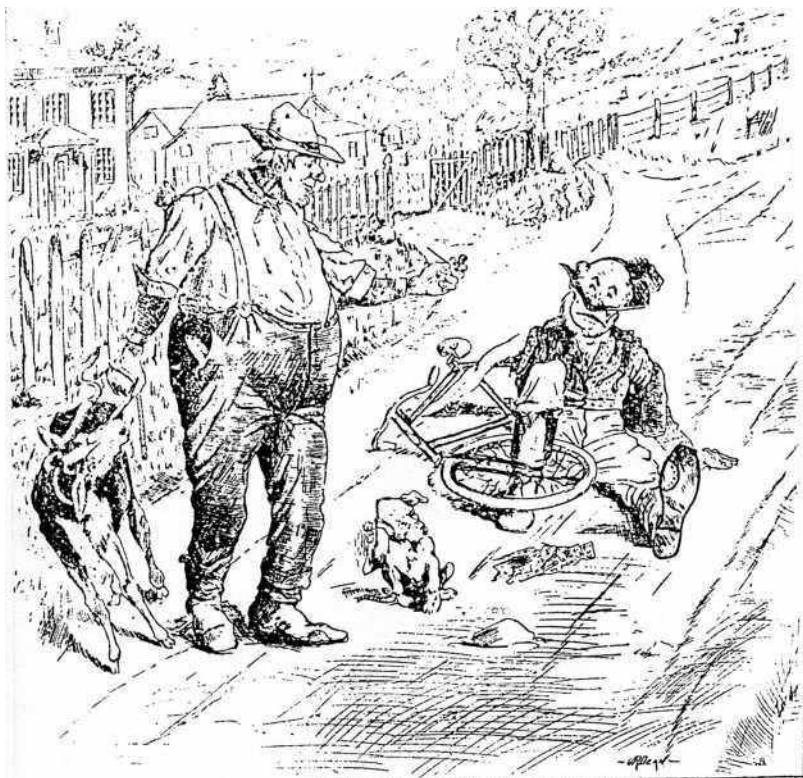
Og derpå sker der de frygteligste ting i de næste vers, som er ledsaget af meget morsomme tegninger. Desuden indeholder bogen flere morsomme artikler bl. a. om: " Forskellen imellem Fasthjuls- og Frihjulsførelse."

Næste Bakke! — Anders Tikøb
 Glemmer atter, at hans Friløb Uden
 Bremse er en Mølle
 — Værre end den værste Bølle —
 Anders kørte paa en Bonde; Bonden
 holdt, men Anders kunde Let ha' sunget
 sidste Vers, Thi den Mand, han kom
 paatværs, Handlede med Anders ilde Og
 hans Cykle — Ak! ti stille!

— New-Departure —

forskellen imellem

fasthjuls- og frihjulsørsel.



Anders Tikøbs Cykletur.

IV.

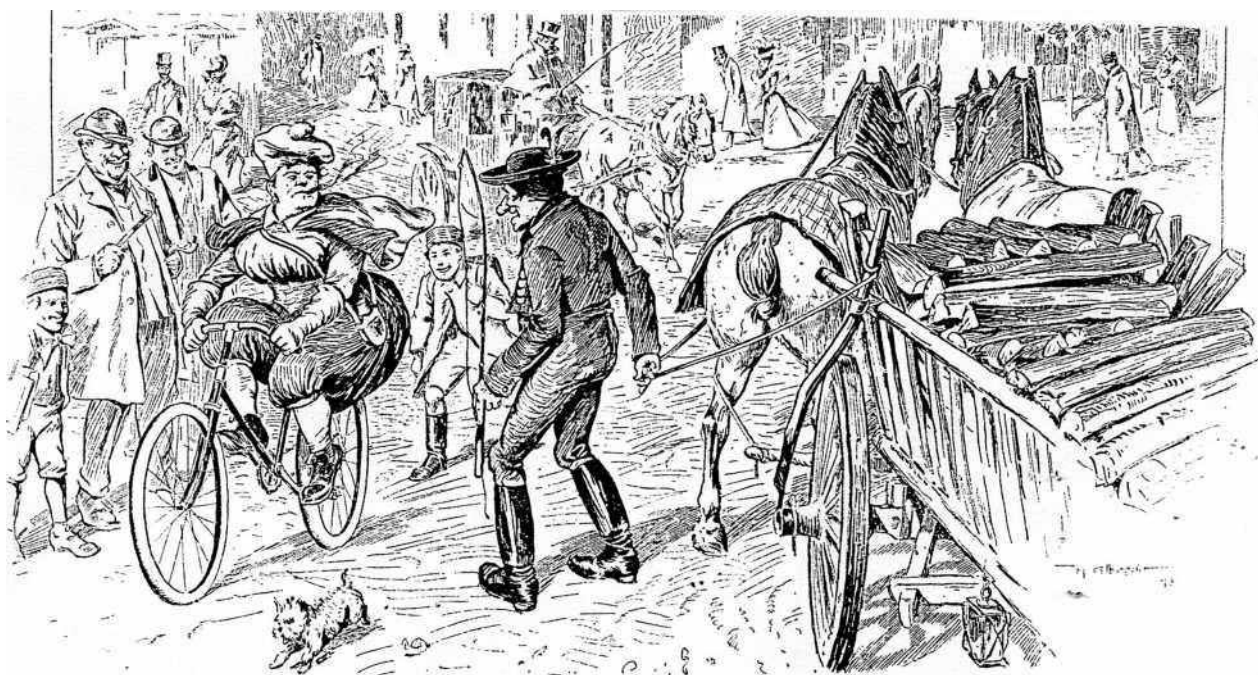


Tidsskriftet "Cyclen" som var et medlemsblad for flere danske cykelklubber udsendte i 1896. "Cyclistens Jul" et 17 siders hæfte i kæmpeformat 35 cm x 40 cm med humoristiske noveller om cyklister, og igen 1897 en bog på 85 sider med samme titel ligeledes med noveller omhandlende cykler og cyklister Både hæftet og bogen er illustreret flere i farver bla. af den kendte danske maler Paul Fischer, som var berømt for sine københavnske gadescener ofte med cyklister. I disse 2 juleudgaver af "Cyclen" er der desuden en mængde annoncer fra københavnske cykelforretninger m.v., hvis tekster i dag er meget morsomme.

En anden tysk bog fra 1897 udgivet i Munchen, er "Oh, die se Radier" med undertitlen: *ein lustiges Handbuch für alle Radfahrer und Nichtradfahrer.* (En lystig håndbog for alle cyklister og ikke cyklister) som fortæller, hvem denne bog er henvendt til. Bogen er på 96 sider med humoristiske digte, og morsomme fortællinger, vittigheder, mv. ledsaget af nogle meget fornøjelige og fantastiske tegninger af cyklister i det mest groteske og vanvittige situationer.



Endnu en tysk humoristisk cykelbog er fra 1899 og udgivet i Berlin "Das Narrenrad" (Den Naragtige Cykel) med undertitlen: "Album Frohlicher Radfahr Bilder" der fortæller, at det er et album med glade cykelbilleder. Bogen er på 40 sider i stort format, med morsomme farverige tegninger og tekst, samt illustrerede humoristiske fortællinger.



(B 05b af te gmeideatigfeit.) „23raud?en 5' r>ielleid?t priigel, ZHadani'?!“

I England havde man i mange år et vittighedsblad ved navn "Punch" (Punch er faktisk Mester Jackel i England). I 1909 udgav forlaget i en serie af "Punch" i forskellige situationer også en bog, med titlen: "*Mr. Punch a wheel.*" (Mr. Punch på hjul). Bogen er på 192 sider og er fuld af meget humoristiske fortællinger og cykelvittigheder om cyklister i alle slags

bud, en "Petroleumsovn" betød en lyskurv, og "Svenskeren" var Linie 10 sporvogn (blå og gul), en "Ørkenvandring" var en budtur uden drikkepenge. Et eksempel på de mange vittigheder. :

"En lykkelig ung moder gik ud ad Frederiksberg Alle med et yndigt tvillingepar i barnevognen. Et cykelbud gled langsomt forbi på kørebanen, så bebrejdende på moderen og sagde. "Hov, hov lille dame De har vist hamstret"

Et andet eksempel: "En ældre, forvirret Dame har faet sig anbragt yderst på et ikke ufarligt sted. Et bud, der kommer strygende mod hende med stærk fart råber:" Har du karrosseriet forsikret, Bessmor, ellers flyt dig".

Mange af vittighederne kræver noget kendskab til forholdene under besættelsen i København, ellers kan det være vanskelige at kende betydningen af f.eks. et "føl", eller op-klodset bilejer, betegnet som "krisecyklist".

I 1963 udkom i England "Laughter on two Wheels" (Latter på to hjul) af Rex Coley. En bog på 174 sider, der kunne betegnes som en roman, der i 20 kapitler beskriver de morsomme hændelser en turcyklist er kommet ud for på cykelture i Tyskland og Frankrig, samt på de daglige- og søndagsture i hjemlandet England. Bekendskabet og mødet med andre cyklister, cykeloriginaler med de mest særprægede og individuelle indstillinger. Bogen er fortalt med stor humor

(En tilsvarende bog kunne i dag skrives på dansk , efter et langt liv med cykler og cykling, Red).



SO INCONSIDERATE

"Jove I Might have killed us ! I must have a wire screen fixed up."

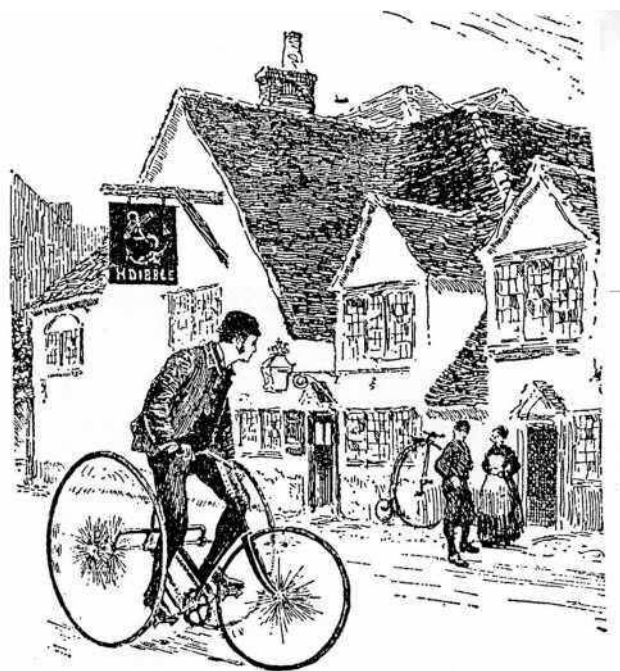
BROWNING ON THE ROAD

ROUND the bend of a sudden came Z i 3,
And I shot into his front wheel's rim ;

And straight was a fine of gold for him, And the need of a brand-new bike for me.

situationer og andre menneskers syn på cyklister og cykling sidst i 1890'erne og omkring århundredeskiftet, og da de første motorkøretøjer dukkede op på vejene med deres problemer med cyklisteme. Bl. a. en fortælling om oprettelsen af "Motoristernes Forsvarsunion" som modstykke til "Cyklisternes Forsvarsplaner" fortalt med sædvanlig engelsk humor, illustreret med herlige tegninger.

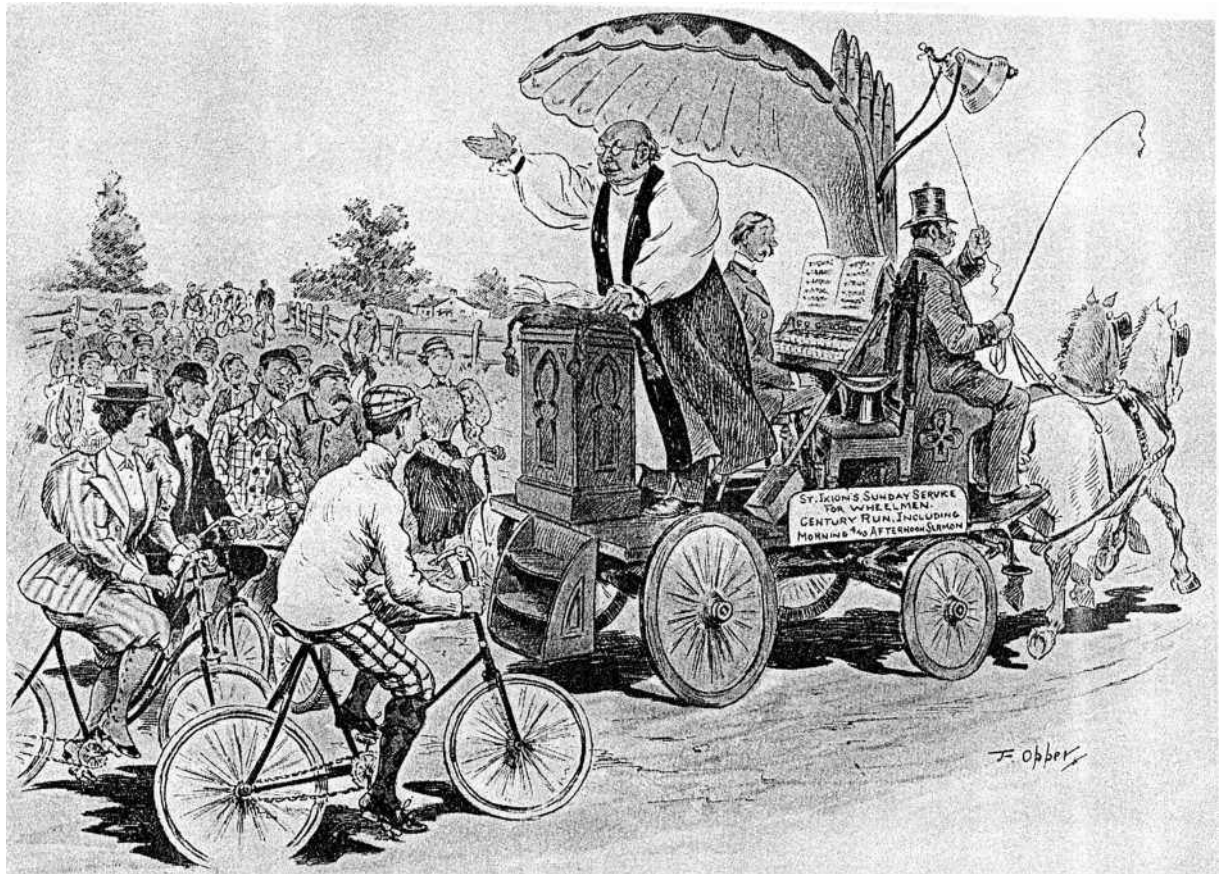
Selv op i vor tid er der udgivet humoristiske cykelbøger. Således udkom i Danmark i 1940 på Reitzels Forlag en lille bog "Asfaltens Cowboys" Titlen var et øgenavn for datidens cykelbude i København. De var kendt for at have et særligt sprogbrug og cykelterminologi. Et "Knoklebud" var således et overbelæsset cykel-





I 1976 og i 1981 udkom både i England og Tyskland flere album med mange ældre og nyere humoristiske cykelpostkort. Der fremstilles stadigvæk cykelhumør postkort, jule-og, fødselsdagskort især i udlandet, og som til tider også dukker op i Danmark.

I 1978 udkom i USA en 165 siders bog i stort format. "Bicycle People" med omtale af cykelfolkets mærkelige liv og interesser i fortællinger og digte og illustrationer med morsom tekst.



PUCK'S SUGGESTION TO HIS REVEREND FRIENDS.

IF THK WHIR-MBN WONT CO-TO-CHURCH-THE-ghURCHES-WILU

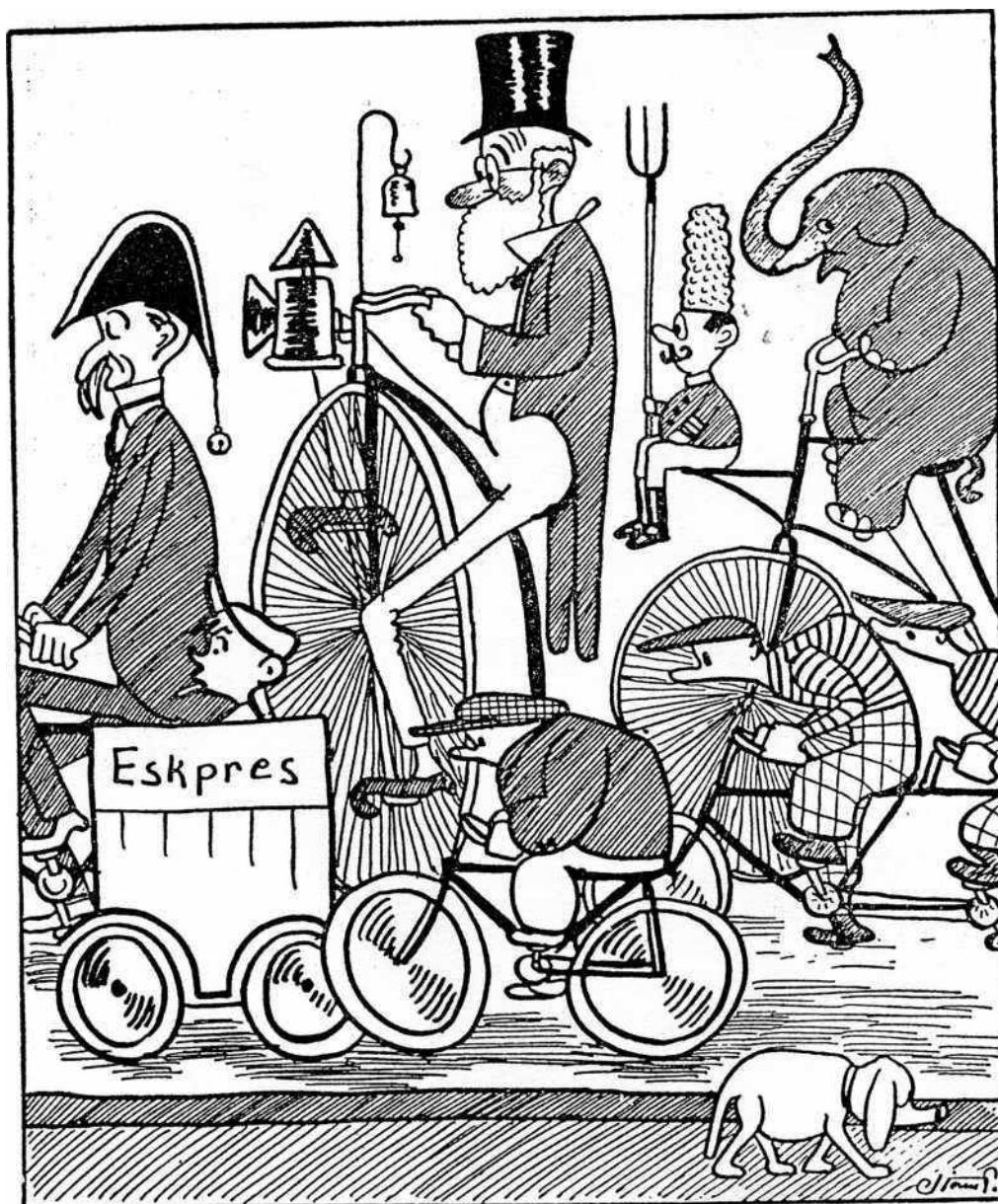
Til sidst men ikke mindste vor egen store humorist Robert Storm Petersen. Han var selv cyklist og havde stor kærlighed til den tohjulede. Hans frembringelser af humorist litteratur, tegneserier, tegninger og vittigheder mv. var af ufattelig omfang.

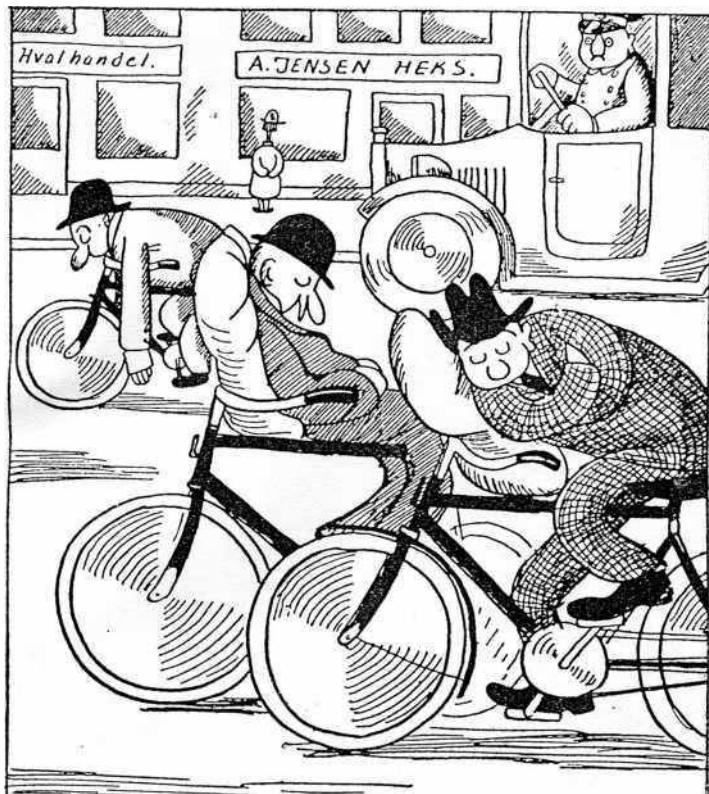
I 1976 udkom bogen "Cykler og Cyklist" med over 140 af Storm P's cykeltegninger, cykelopfindelser, cyklen i trafikken, cyklisternes problemer o.s.v

. I 1951 udkom "Vi kører godt" med mange tegninger af både biler og cykler i trafikken og tillige " Så ruller vi" også med mange morsomme cykeltegninger og sæere cykelopfindelser m.v.. På Storm Petersens museet på Frederiksberg findes endnu flere af hans cykeltegninger.

Storm P. har desuden skrevet en del humoristiske noveller om cykler, vi er kun i besiddelse af een, nemlig "For Cyklist", hvor Storm

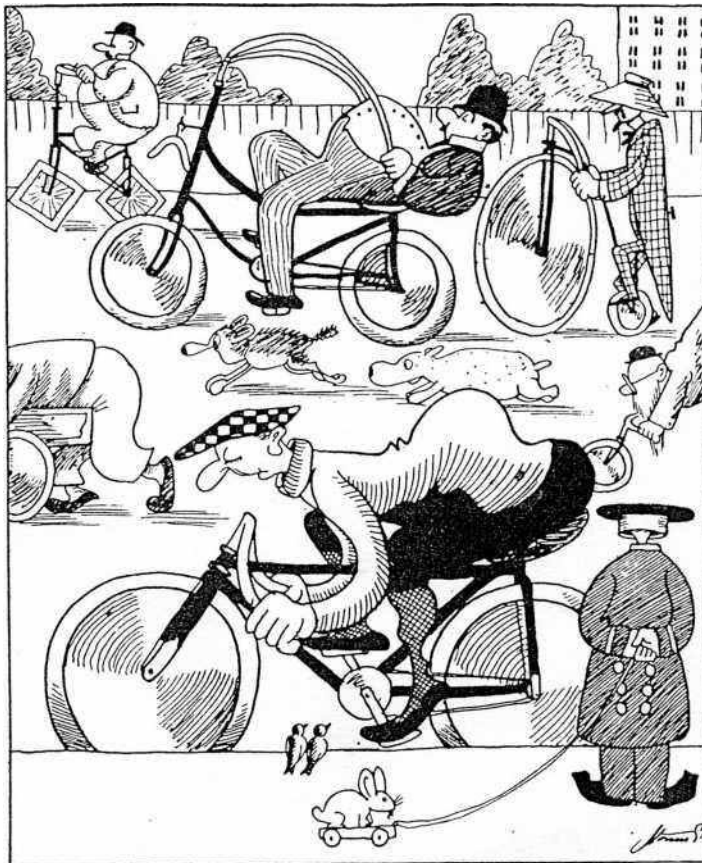
P, præsenterer sig som " Hønseriejer og Kunstfyrværker Hagbart Bomuld". Denne morsomme novelle vi for nogle år siden forsøgte at oversætte til det engelske cykelhistoriske tidsskrift, men opgav. Trods indgående kendskab til engelsk, er det nu ikke let at oversætte: " Politibetjent Fjederskos Pjece - "Statistik over Vrøvl og Sludder i Nørre Snede," med forord af skolelærer og morgengymnast H. Bredbag, og Dr. mekanik, Cykelrepartør Morgenbajers, der skrev "Lyset, der svandt", Den specielle "Storm P ske" humor, forstås næppe af andre end danske. Det var et endnu større problem at oversætte historien om "Seminarietforstander Duefrom, der var en ivrig jæger, og blev på en cykeltur distraheret ved i et boghandlervindue at se en bog, der hed "Andejagt", men da han stoppede op og så nærmere efter var titlen "Andagt", og han blev således skyld i en uorden, som førte til en ildebrand i Vester Skerninge.





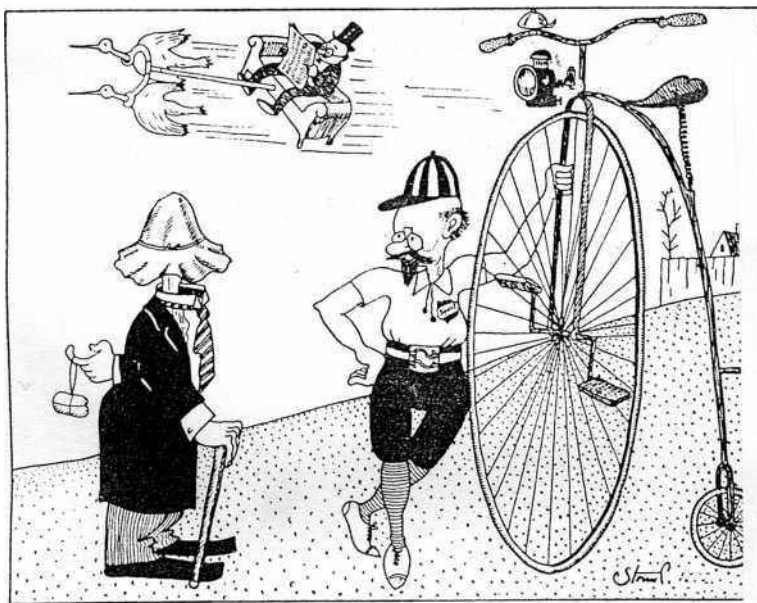
Qjterf.

Ovenstående fig. viser en overgangsform i cykelbranchen, idet, som man ser, der er anbragt hovedpuder på styret, saledes at cyklisten kan tage sig en lur under korslen, noget som mange cyklister gor uden hovedpude.



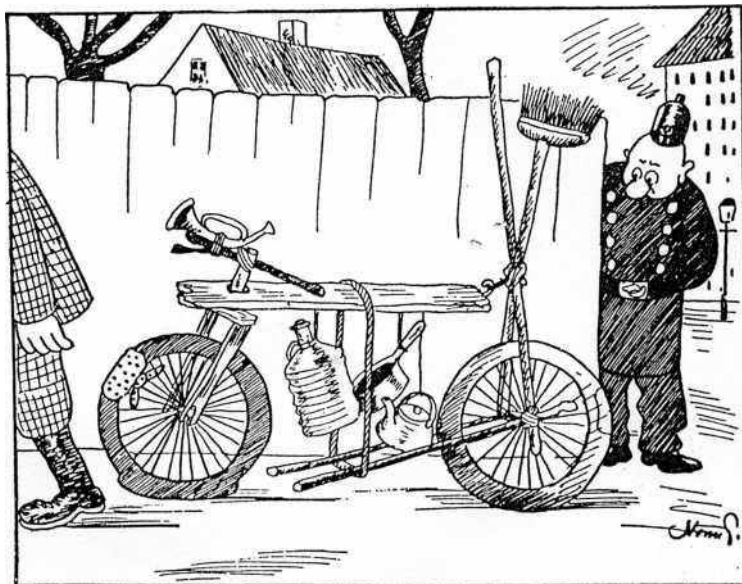
Hu mb ug

De to cykler midt i denne illustration viser tydeligt, hvor forkert de cyklister sidder på maskinen. Nogle bøjer lig for langt frem og andre for langt tilbage. Fejlen er udelukkende cyklens skyld. Havde disse to cykler været fornuftigt bygget, så havde cyklisterne sikkert også siddet rigtigt på dem, så man må regne denne illustration til det rene humbug.



Den gode, gamle væltepeter

Vi slutter i al stilfærdighed med et godt råd: Køb Dem en gammel væltepeter, - det ved man hvad er. Er man først kommet op på den, er det umuligt at komme ned. Vedkommende herre med cyklen er altså endnu ikke kommet op, - ellers var han ikke kommet ned.



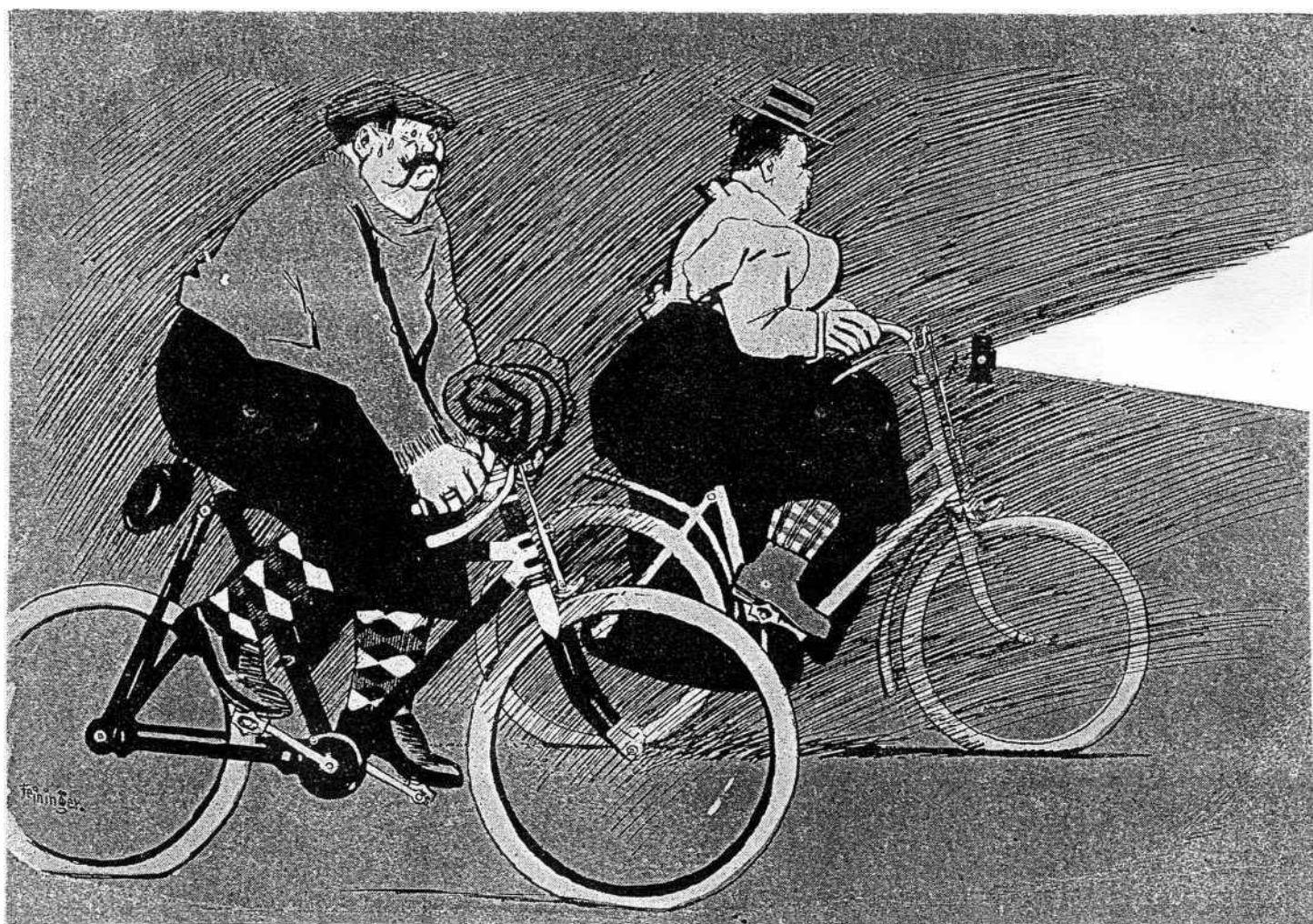
Narre-cyklen

Grundet på de mange cykeltyverier har vi her fremstillet en såkaldt narrecykel. - Man stiller den hvor som helst - og man vil opdage, at den altid bliver stående på samme sted. Cykeltyvene vil nemlig ved nærmere eftersyn snart blive overbeviste om, at cyklen ingen værdi har, og de vil da skyndsomt fjerne sig. - Skulle politiet forlange, at cyklen skal fjernes, kan man blot sige: »Det er ingen cykel.«

Illustrationer med tilladelse fra Storm P.museet

Udover den egentlige humoristiske cykellitteratur findes ofte kapitler eller enkelte humoristiske fortællinger og karikaturtegninger i de fleste af de mange hundrede bøger og tidsskrifter, der udgivet siden 1880'erne. Selv de sidste års mange seriøse cykelhistoriske bøger indeholder altid et eller flere humoristiske islæt en beretning eller en illustration, som viser, at cykler og cyklister i hele verden altid har været og stadig er forbundet med lystighed, glæde og en stor humor.

Vi har her givet nogle eksempler på den udenlandske og danske cykelhumoristiske litteratur i det udvalg, som findes i vor bogsamling. Der må findes sikkert meget, mere, både udenlandsk, og dansk,, vi opfordre derfor vore læsere til, når de støder på humoristisk litteratur ,hvor indgår cykler eller cykling, at give os oplysning derom således ,at vi kan videreføre vort arkiv også på dette område..



En sær historie! endte den første cykellangtur virkelig i København??

I det franske tidsskrift "Le Sport", kan man d. 21. april 1867 læse, (citater i oversættelse^

Englændere finder velocipeder med 2 hjul, som flyver som vinden, så komfortable, at de således kan foretage lange rejser på disse. Der findes to englændere, som virkelig har rejst 900 "lieus" (fr. mil) De startede dybt inde i Spanien og ankom efter en kort tid i København

Og d. 28. juli 1867 kan man i den franske avis "Moniteur Universel du Soir" læse:

« Potir no pas paraitre poseur, on no so sert pas du velocipede.
« Or, en Angletterro, loulcs les promenades ptibliques sont couvorlos dejeunes gons qui, no pouvant so donnor.un choral, lo reinplacent do leur mieux par ce* ingenious mecanisme. Daus les rues macadamisées, nombre d'eroployés vont ainsi à leur maison de commerce et en reviennent, abrégeant ainsi leurs courses do chaque jour.
« En Frauce, à Paris, rien do paroil; quelquos rares amateurs seulement.
« Nous avons vu beaucoup de personnes introduire leur pantalon dans leurs hottes, depuis quo nous avons rocommandé ce procédé d'economio dans le *Mo- nitour*; nous^espérons que notre nouvelle croisade réussira.
« Certains Anglais trouvent si'commodes ces vélooipédes qui flent commo le vent, qu'ils font do longs voyages par ce moyenjil en est deux qui, authenli- quement, out traverse huit ou neuf cents lieuos sur eet appareil.
« Nous les.avons vus arriver du fond de l'Espagnc à Coponhaguo, ou nous résidions lors de la demicrc guerro.
« Ces originaux avaienl fait fabriquer dos velocipedes d'uno Jégeretc lolle qu'ils les soulevaient commo rien; ils les portaient sans fatigue quand ils ren- contraient une forte montée. A l'a^rière so trouvait le peu de bagages dont ces originaux ctaienl munis.
« Quand les chemins étaicnl favorables, ils parcodraient quaranlo lieuos en sept heures; en moyenno, ils faisaient trenle licues par jour.
« Ces deux monomanes du vélocipédo étaiont do charmants compagnons d'ex« cellente famille (ils portaient los plus nobles noms do l'Angletterro); ils furent admirablement rc<;us à Copenhaguo, ou l'on apprcia leur courago cl leur lenacilé.
« Car c'claïl par dévoucmcl au progres qu'ils sillonnaient ainsi le globo, ayant la louable ambition do propager partout l'invention nouvelle et d'en démonlrer l'utilito pratique. »

Vi så dem ankomme fra Spaniens sydspids til København, hvor de havde boet en tid. Disse englændere havde bestilt velocipeder så lette, at de nemt kunne løfte dem. De bar dem uden besvær når de mødte stigninger. Bag på havde de anbragt deres bagage. Når vejene var gode kunne de tilbagelægge 40 lieus (mil) på 7 timer. De tilbagelagde i gennemsnit 30 lieus om dagen.

Disse to velocipede fanatikere, som var meget charmerende og kom fra en nobel engelsk familie, fik en god modtagelse i København, hvor deres store mod og ivrighed blev værdsat.

Hvis denne historie kunne dokumenteres, ville det være en cykelhistorisk sensation, og det blev en opgave for Cyclehistorisk Tidendes redaktion sidste år. For at give vore læsere forståelse for denne sensation, at verden første cykellangtur måske endte i København, vil vi gentage velocipedens historie kortfattet.

Yderligere henvises til Cyclehistorisk Tidende nr. 2 side 7, nr. 3 side 14, of nr. side 11 og 22.

I 1861 fik et vognbyggerfirma Pierre & Ernest Michaux i Paris den idé at sætte pedaler på forhjulet af en "Hobby Horse", og en produktion iværksattes i 1862. En franskmand ved navn Pierre Lallement havde faet samme idé og var taget til USA, hvor han d. 20. november 1866 fik patent, og dette var det første patent på en forhjulet cykel med pedaler.

Velocipede, som den kom til at hedde af lat. VELOX= *noget der gør fart* og PES = *jod*, fik en stor popularitet i Frankrig, England, Tyskland og USA, og en produktion begyndte.

I 1865 havde redaktøren af "Industri Tidende" fra en rejse til Paris hjemført denne ny opfindelse, men først i 1868 delagtiggjorde han sine læsere i "Velocipedemanien" i Paris. Året efter kom velocipede-interessen til Danmark med samme voldsomhed som i udlandet.

D. 17. januar 1869 kørte 4 unge mennesker fra København til Charlottenlund under stor opmærksomhed. De handlende begyndte nu at indføre velocipeder fra Frankrig i stort tal og lokale danske smede begyndte at kopiere de franske velocipeder

Af velocipedernes udviklingshistorie. II.

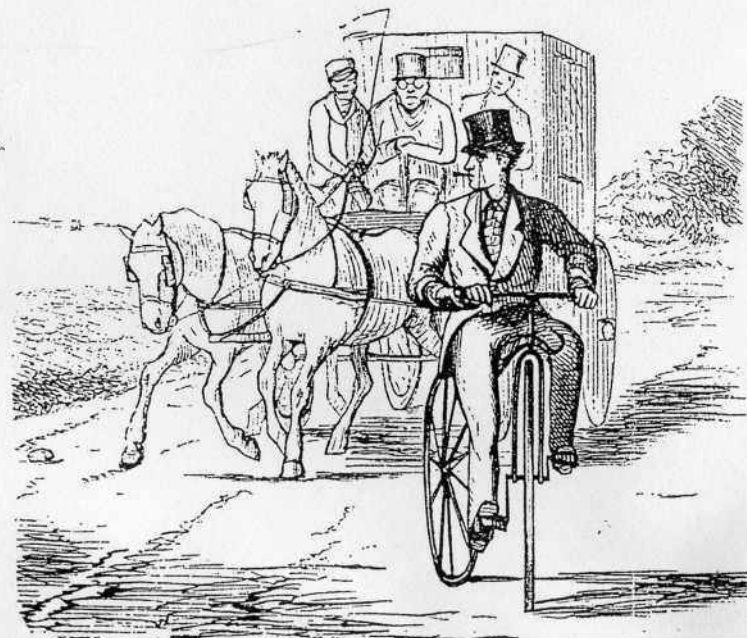


fr. bereden tumler ft g pca en uförivadi "IX'aate medem ben cfninoio'ente

SQobtecie, ,



inbfil politiet i OifterjebenS 3ntere«de anholder iam.



Qfier oebboTbente Mnflengelier trobter Sr. ^eberfen paa en længere Uofluqt



for endelig paa l

bet af „gefllabet for Sefleaofen« gremme« a'clbte SSeVtefeb at vinbe Samerne« ?ric« teb at befire en beromt 10 Mari SShaHaf.

Velocipederne fik mange øgenavne som f. eks Ridevogn, Hurtigløber, Pilvogn, Iilvogn samt Hurtigpeter, som i Københavnerviddet blev til Væltepeter grundet deres tilbøjelighed

Velocipederne fik i Danmarks en stor men kortvarig skæbne, allerede året efter var de næsten glemt.

Selv om "Industri Tidendes" redaktør Anton Stenbergs hjemtagne velocipede i 1865 ikke blev beskrevet før 1868, må ankomsten i København af disse to englænderne på velocipeder fra Spanien i sommeren 1867 have vakt stor opmærksomhed, som da også den franske avis beretter

I Københavns universitet biblioteks avissamling gennemgik vi en mængde aviser fra 1867 og 1868 samt i Teknisk Bibliotek en del tidsskrifter fra samme år, men fandt intet om disse to englænderes ankomst i København. Det fik os til at se lidt på de andre oplysninger i de to franske artikler: *40 mil på 7 timer* når vejene var gode, og i gennemsnit: *30 mil om dagen*. D.v.s det var 300 km på 7 timer og i gennemsnit 225 km om dagen. Hvis de virkelig have været i stand til dette på træ-velocipeder, der sikkert har vejet omkring 50-60 kg. Ville det overstige mange nutidige cyklisters formåen, på moderne cykler.

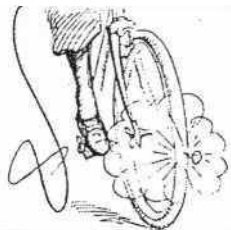
Dertil kommer, at der fra Sydspanien til København er mindst 3000 km. Vejene i 1867 var grus og skærveveje. Hvis de har kørt som anført i gennemsnit 225 km om dagen og med pauser til spisning og overnatning og evt. reparationer, som de nok har haft mange af, har turen taget mindst een måned. Yderligere kommer, at de nødvendigvis har måtte passere Pyrenæerne. En så fantastisk præstation som den franske avis *Moniteur Universel du Soir* omtaler i 1867 må have været omtalt andre steder, hvis denne tur virkelig har fundet sted. Men bortset fra et cykelkatalog fra H. Cadot i Lyon, som er udgivet sidst i 1868., har vi hidtil intet fundet om disse to englændere andre steder.

Men hvor har de to franske aviser dog faet oplysningerne fra ? og hvordan er de opstået? Det forbliver spørgsmålet, men rigtigheden er meget tvivlsom især p.g.a. den manglende danske dokumentation for de to englænderes ankomst til København. Dette indgår nu i den internationale cykelhistoriske forskning, hvor man med denne mærkelige historie kun kan sige, at de to franske avisartikler fra 1867, såvidt vides er den første gang en længere rejse på en velocipede omtales.

(Den danske undersøgelse har bevirket, at Cyclehistorisk Tidsskrift har faet anerkendelse fra The American Biographical Institutet's Research Board of Advisors.)



Vi har ellers erfaret, at i andre tilfælde er man i den engelske cykelhistoriske litteratur ikke tilbageholden med at oplyse om netop engelske historiske begivenheder.



SET & SKET

Et nyt Cykel-og Knallertmuseum

Et cykel- og knallertmuseum åbnede i Glumsø d. 7. maj. med deltagelse af mange interesserede, de fleste dog knallertinteresserede.

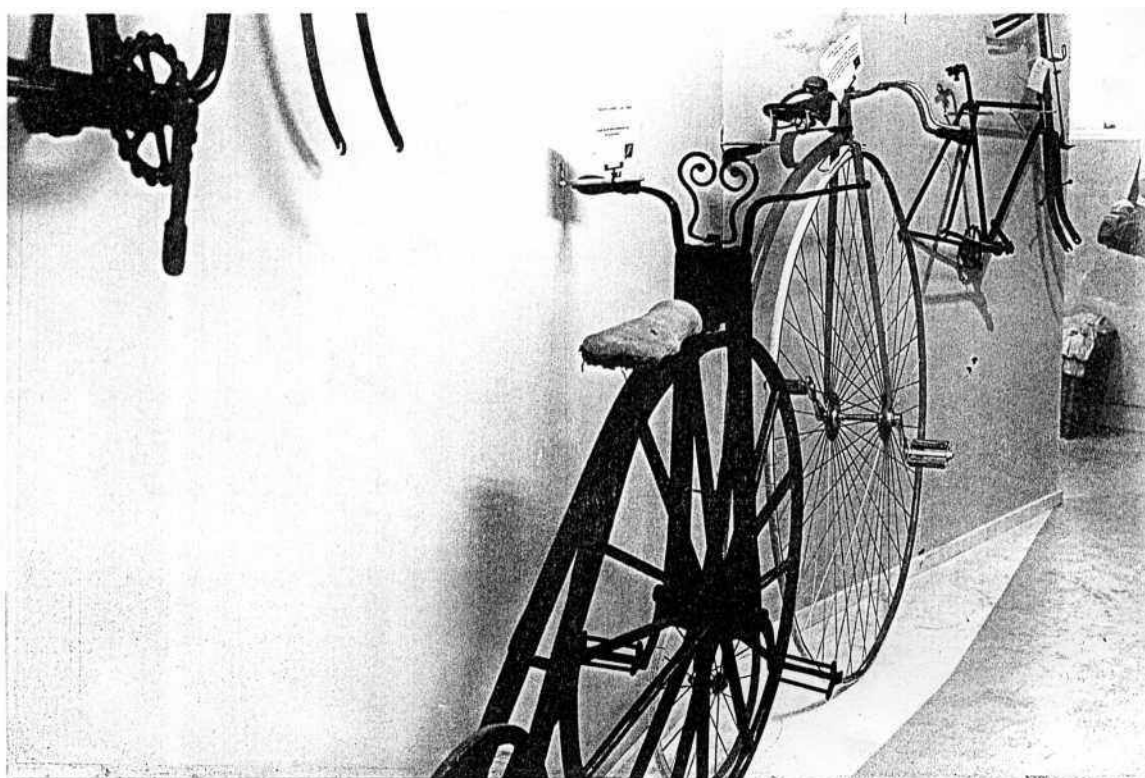
Udstillingerne var indrettet i to store lokaler i en tidligere nedlagt virksomhed. I det ene lokale var udstillet knallerter, det andet var indrettet til cykler, idet man på en meget praktisk måde

havde inddelt det oprindelige store lokale ved I

var ikke almindelig på dens tid. Kun een safety fra 1890'erne var udstillet, og på væggen havde man anbragt 2 løse stel uden nærmere oprindelse.

I næste afdeling var udstillet et stort antal cykler fra omkring århundredeskiftet og senere, men desværre stod de så tæt, at man kun med vanskelighed kunne se de nærmere detaljer.

Der var udstillet en fin samling af danske transportcykler, og en anden afdeling var helli-



Cykler fra før 1900

hjælp af skillevægge, der gav større vægplads og gjort lokalet idéel til udstilling af cykler og tilbehør samt dekorationer. Cyklerne var stort set opstillet i tidsmæssig orden, således at man ved at gå igennem afdelingerne delvis kunne følge cyklens udvikling.

I den første afdeling så vi imidlertid kun 2-3 cykler fra før 1900, en træ-velocipede af type sidst i 1870'erne, men oplyst som fremstillet senere i Nordsjælland. En høj bicycle fra 1880'erne malet i en farve vi tvivler på er original. Rødmalet har man set, men "postkasserød"

get cykelsporten, en virkelig god idé. Man have i et særskilt lokale opbygget en gammel cykelforretning med salgsløkkale, og her udstillet meget tilbehør i originalt emballage og i et tilhørende værksted udstillet cykelværktøj af enhver art. Et godt og relevant indslag.

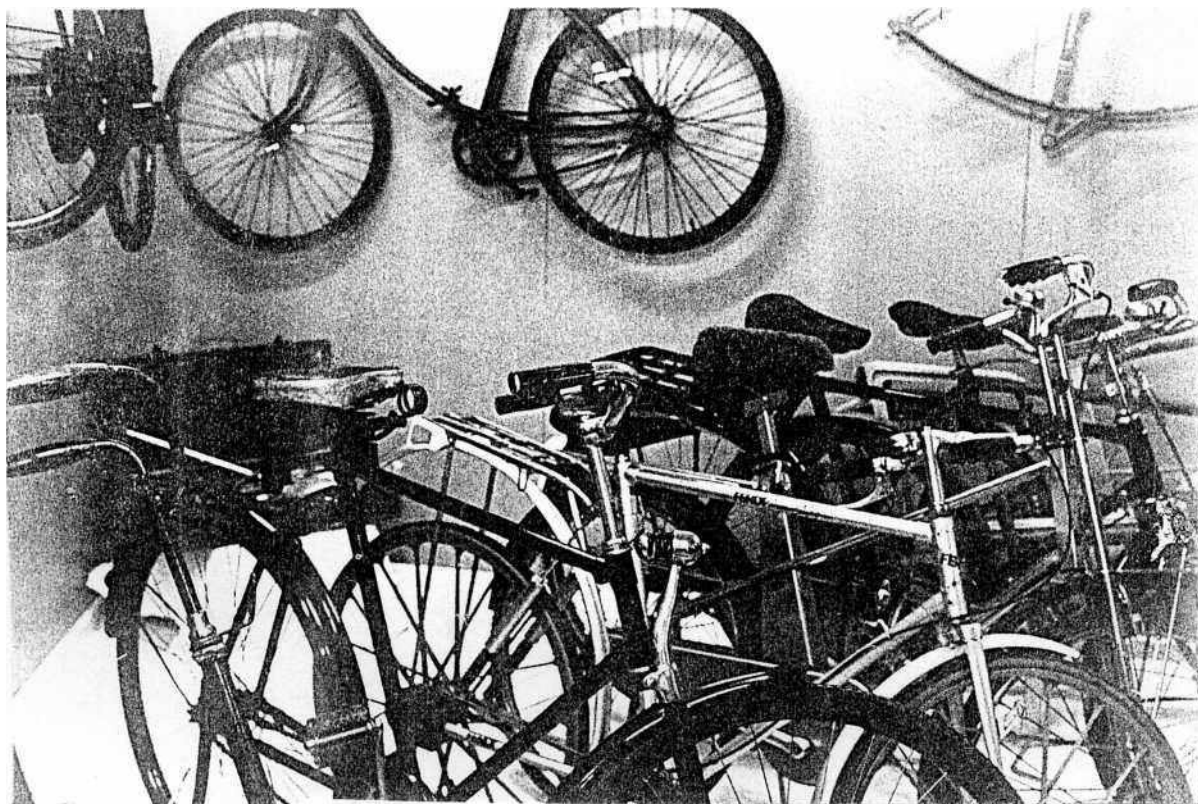
I en anden afdeling havde man opstillet de mere moderne cykler samt en samling af børne- cykler. Et afsnit var desuden, indrettet til forskelligt tilbehør bl. a. en stor samling ældre cykelnavn m.v

Erfaring fra besøg på udenlandske cykelmuseer ville nok have resulteret i en lidt bedre opstilling, men stort set var udstillingerne en god løsning og udnyttelse af lokalet under disse forhold..

Udendørs var opstillet en blandet samling af ikke istandsatte cykler af forskellige typer, sandsynligvis kun stillet frem i dagen anledning. De udstillede cykler indendørs var nemlig istandsatte og restaurerede, og de fleste fremstod som næsten originale.

Ved åbningen demonstrerede museets stifter kørsel på høj bicycle, ved at benytte en af de moderne kopier, som fremstilles for tiden i udlandet. Moderne efterligning af veterancykler burde dog ikke findes i forbindelse med et museum, der vil give sig ud for at være historisk seriøs. Disse fremstilles på en måde, at man uden kendskab kan tage fejl, og det har man set før kunne friste udstillere.

Kun meget få af de udstillede cykler var forsynet med historiske oplysninger. Men det



De udstillede cykler står så tæt, at den enkelte ikke kommer til sin ret.

I et særskilt lokale var udstillet en antal ældre fotoapparater og fotoudstyr, denne udstilling samt knallertudstillingen har vi ingen forudsætning for at kommenterer, bortset fra, at det desværre ofte er nødvendigt med andre effekter på et cykelmuseum, for at tiltrække et større publikum (Cykler og cykeffekter alene har vi kun set på museer i Belgien og England).

På museet i Glumsø var udstillet omkring 80 cykler. Langt de fleste var fra omkring 1920'erne og 1930'erne og senere og kun meget få fra før 1900 og ingen specielle historiske klenodier fra de ældste tider.

kommer forhåbentlig på et senere tidspunkt.

På andre var oplysninger mere eller mindre unøjagtige. Bedre information kunne ønskes, således at forskellen på at opgive et bestemt årstal og hvad "cirka" og "omkring" betyder blev bedre historisk præciseret.

Et af museers og udstillingers største problem er pladsforhold. Vi har i tidens løb besøgt adskillige cykelmuseer og cykeludstillinger og ofte set, at de udstillede cykler stod alt for tæt således af man kun vanskeligt kan se detaljer., og enkelte interessante cykler kommer ikke til sin ret. Mange detaljer er ofte placeret lavt på en cykel,

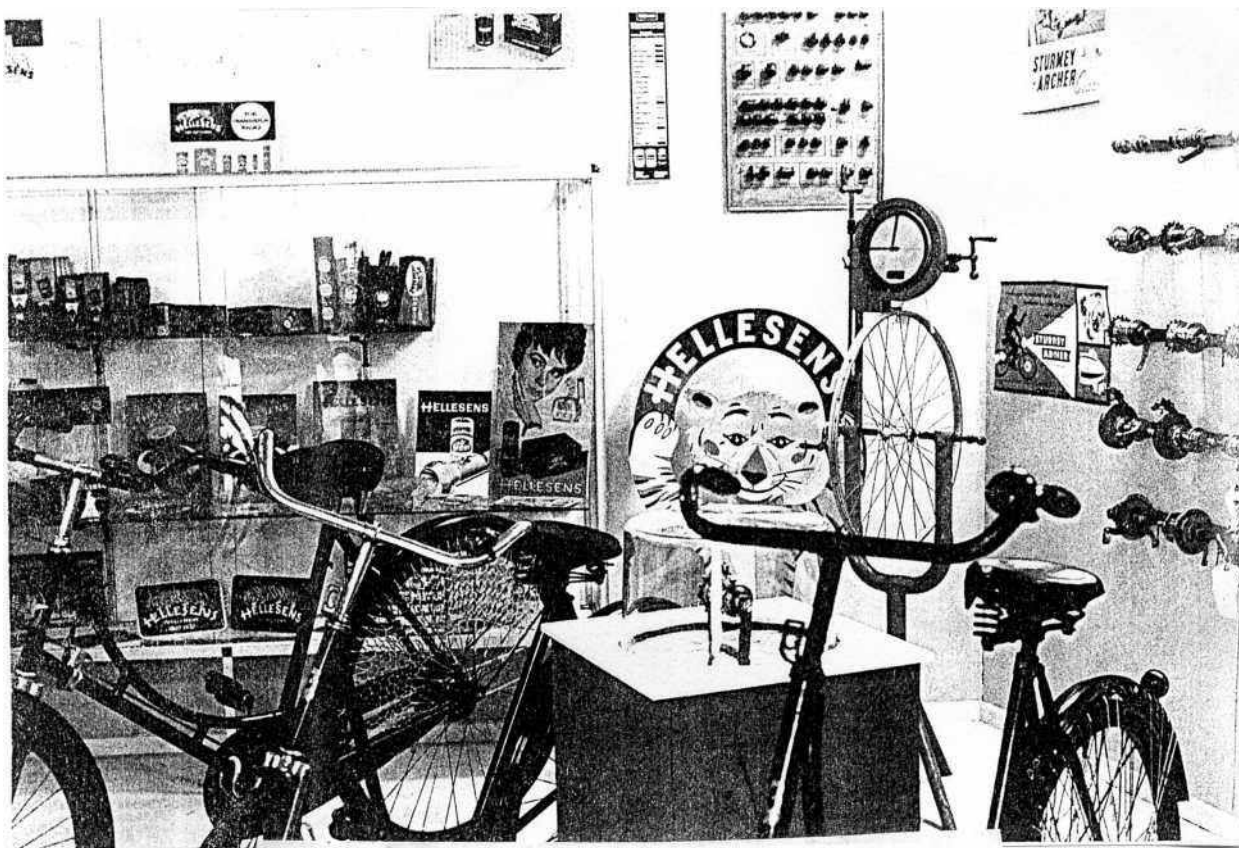
som derfor i disse tilfælde bør udstilles hævet op. Man opdager næppe, at en cykel har kadantræk, en speciel transmission eller andet, hvis man skal kante sig ind mellem et stort antal udstillede cykler for derfor at bøje sig helt ned. Men man vil jo så gerne vise hvor mange effekter man har og glemmer, at derved forsvinder ofte hvad man kan vise.

Problemet med at mange cykler står alt for tæt og alle i samme højde bortset fra enkelte stel ophængt på væggen, gælder også for Knallert- og Cykelmuseet i Glumsø.

Vi savnede også en trykt folder, brochure eller lignende med historiske oplysninger om de udstillede cykler, men det kommer forhåbentlig også senere. Historiske oplysninger givet

Udstillingen er et besøg værd, man må håbe at mange finder vej til Glumsø.

Man har på en fiks måde søgt at sikret dette private museum en fremtid, bl. a. ved at den daglige leder privat har købt ejendommen og samtidigt har sin privatbolig her. Han har derefter udlejet udstillingslokalerne til Veteranknallert-klubben samt til foreningen "Dansk Cykelmuseums Venner", hvor han selv er formand, og således skulle alle forhold hermed med rimelighed være ordnet. Desuden kan man støtte Cykel- og Knallert museet ved for 200 kr. at fa sat sit navn på en mursten. Ydeligere har man 5-6 lokale firmaer som sponsorer.

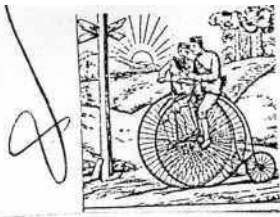


Her savnes lidt mere system i udstillingen af tilbehør.

mundtlig er et problem for mange cykelmuseer, det kræver stor viden af den daglige ledelse og opsyn, derfor er en trykt brochure og fortegnelse med korrekte oplysninger en stor hjælp både for det daglige opsyn og besøgende.

Medlemmer af "Dansk Veteranknallert Klub" og "Dansk Cykelmuseums Venner" har virkelig gjort en stor rosværdig indsats, som alt i alt er blevet til en udemærket udstilling af deres mange effekter, som hidtil har været opbevaret rundt omkring-Under mindre gunstige forhold.

Cyclehistorisk Tidende ønsker Cykel- og Knallert museet i Glumsø til lykke med åbningen. Det var vanskeligt at fotografere under åbningen p.g.a. de mange gæster, vi håber i et af vor kommende numre af Cyclehistorisk Tidende at vise bedre fotos, samt at give vore læsere meddelelse om evt. særlige arrangementer og åbnings tider mv. .



Blandinger

Cykelhistoriske effekter på danske museer.

I henhold til den undersøgelse vi foretog for et par år siden, var der dengang 47 lokal museer landet over, der kunne vise et større eller mindre antal veterancykler og cykeltilbehør. *Museumsfortegnelsen findes i sidste nr. af Cyclehistorisk Tidende.*

Der er siden sikkert kommet et par stykker til, således bl.a. det Cykel-og Knallertmuseum, der åbnede i Glumsø i maj, som omtalt på forrige side, og nu kan tilføjes fortegnelsen.

Vi havde også i fortegnelsen glemt at medtage Københavns Bymuseum, som endog er i besiddelse af Danmarks ældste cykelhistoriske genstand, cyklens forløber, en original "Johnson Pedestrian Hobby Horse" fra 1819. Samt udstiller yderligere et cykelhistorisk klenodie, en træudgave af en Dursley-Petersen fra 1890'erne, som er omtalt i alle udenlandske cykelhistoriske tidsskrifter, som "vor tids største cykelhistoriske fund". (Se Cyclehistorisk Tidende nr. 2, 1998. *Et enestående historisk Fund*).

I udlandet finder man sjældent veterancykler på mindre lokal museer, men derimod findes enkelte store cykelmuseer, hvor alle aspekter af cyklens righoldige historie er repræsenteret på forskellig måde.

Sammenlignet med udlandet er det en mærkværdighed, at ældre tiders cykler er så rigt repræsenteret i Danmark, men dog spredt rundt på mange museer landet over. Men med hensyn til andre cykelhistoriske effekter og samtidsdokumentation, i form af den mængde litteratur, kunst- og dekorationsmateriale, fotos, malerier, m.v. man ser på cykelmuseer i udlandet findes dette med undtagelse af Nationalmuseet (Dansk Folkemuseum) kun i meget begrænset omfang på enkelte lokalmuseer og i de fleste tilfælde slet ikke.

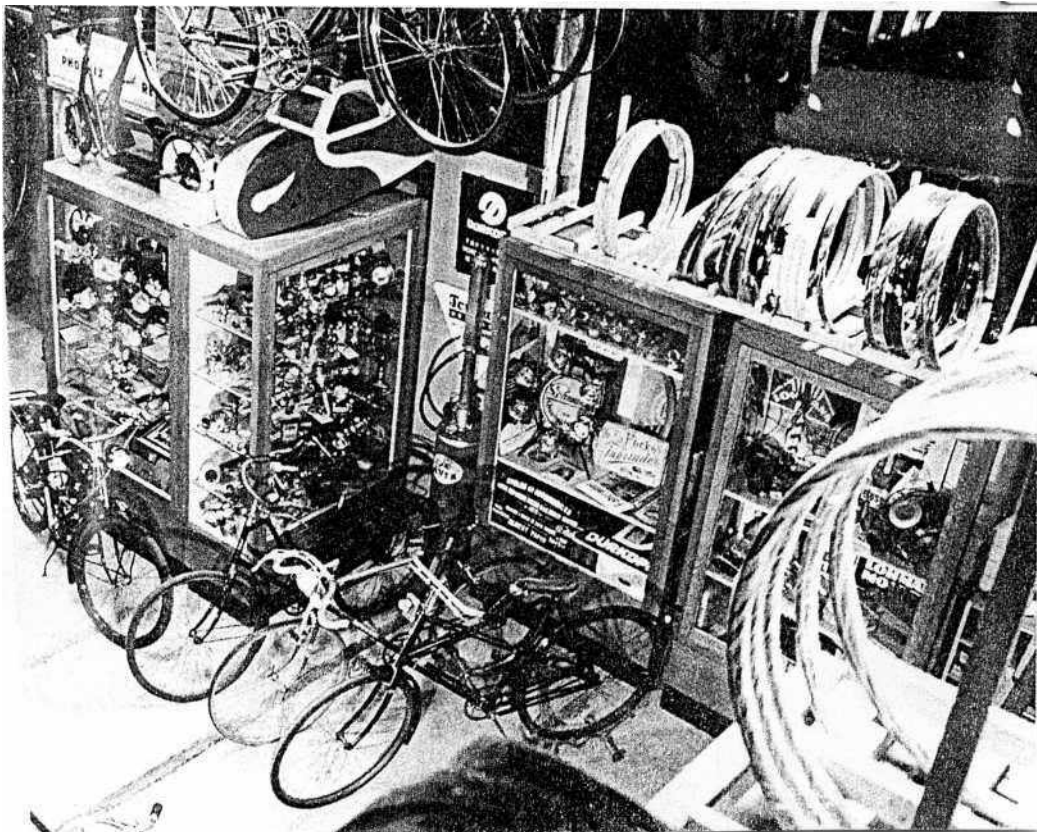
Desværre er den historiske cykelsamling på Nationalmuseet normalt ikke tilgængelig bortset fra særlig studiebrug.

Den største cykelhistoriske samling af tilbehør m.v. ud over egentlige cykler, som er tilgængelig dog i begrænset omfang findes i "Den Gamle By" i Århus.

Det største antal ældre cykler i landet findes på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, men kun et mindre antal er udstillet, resten er i depot. På Teknisk museum findes næsten intet samtidsdokumentation, men man har til gengæld nogle af de mest sjældne cykeltyper opbevaret

De usædvanlige og historisk meget sjældne cykeltyper finder man også på Danmarks

Cykelmuseum i Ålestrup. Her er tillige det største antal cykler udstillet permanent og tilgængelig, men udover de mange cykler finder man heller ikke på Danmarks Cykelmuseum i Ålestrup, som er Nordens største det samtidsmateriale, man ser på udenlandske museer.



Fra et cykelmuseum i Tyskland.

Særudstilling under planlægning.

En særudstilling er under forberedelse på Søllerød Museum til næste år af en enestående samling cykelmodeller, cykellitteratur, billeder, fotos, postkort plakater, malerier, glas, porcelæn forskellige kunst-og dekorationsgenstande, beklædningsgenstande mv. alt med ældre og nye cykelmotiver. I forbindelse med udstillingen vil museet udgive et museumsskrift med beskrivelse af udstillingens talrige genstande.

Cyclehistorisk Tidende vil i næste nr. nærmere omtale denne udstilling, som vil være første gang en udstilling af denne art finder sted

Cykelhistoriske arrangementer:

Tyskland.

"Velocipediaden" som er Cykelsamlernes Mekka, blev afholdt for første gang i Glindow i Tyskland i 1998. I 1999 blev dette årlige træf for historiske cykler afholdt i Cloppenburg arrangeret af den tyske forening for historiske cykler. Denne forening har til formål at pleje cykelkulturen ved at give oplysninger og udbrede kendskabet til cyklens udviklingshistorie. Foreningen har i øjeblikket 160 medlemmer og blev stiftet i 1997 og afholder nu i samarbejde med Oldenburg Cykelmuseum hvert år det tyske mesterskab i kørsel på veterancykel. (om dette museum se *Cyclehistorisk Tidende* nr. 1 side 22) Cykelsamlere har ved disse træf mulighed for køb/salg/bytte af effekter samt udveksle erfaringer m.h.t til istandsættelse af de gamle cykler m.v.

England:

14 forskellige veterancykel arrangementer i Juli-Aug. og Sept. Program og detaljer er for omfattende til til omtale. Nærmere oplysning hos Cyclehistorisk Tidendes redaktion.

Belgien:

Cykelmuseet i Roselare, Belgien afholder i forbindelse med "Veloarbeuren Ettelgem" et cykelhistoriske "marked" med udstilling og salg af cykel "memorabilia 's"(cykeltilbehør og andre genstande med cykelmotiver fra ældre tid). Cykelmusik aftener, café m.v. i weekenden 14.-16. juli. Af programmet kan nævnes bl.a. parade af Draisiner, Velocipeder, høj bicycle championship, tricycles og muticykler, championship for damer, væddeløb med cykler fra før 1930 med deltagelse af Tour De France vinderen fra 1930.

Hvis man ønsker at deltage bedes man kontakte: Veloclub Ettelgen, David Boulin tel. 00441-993-703-097.

Danmark: hvorfor ikke?

Et cykelhistorisk arrangement med deltagelse af danske cykelsamlere og historisk interesserede ville være en god idé at tage op for et af de nu 2 danske cykelmuseer. Det ville give museet en stor omtale overalt.



NATIONAAL WIELERMUSEUM
Polenplein 15
B - 8800 ROESELARE

Kardantræk.

Artikel i sidste nr. af *Cyclehistorisk Tidende*.

Endnu en dansk cykel med kardantræk er kommet til vor kendskab. En kardancykel opfundet og patenteret af den københavnske grosserer Gustav Halberstadt i 1894. Patentet har nr. 24 i Dansk Patent Beskrivelse, og er sandsynligvis et af de første danske patenter. Hvor mange af denne danske kardancykel grosserer Halberstadt fik sat i produktion, og hvornår den ophørte, har vi ingen oplysning om. Men eet eksemplar findes på Teknisk Museum i Helsingør.

Vi har oplysning om en ny kardancykel ved navn "Biomega" på det danske marked til kr. 7000.-.

Fabrikanten eller importøren kender tilsyneladende ikke kardancykles tidligere historie og deres ulempe indgående beskrevet for 50 år siden, for ellers ville deres begejstring og tro på en fremtid nok være begrænset.

Men det er ofte tilfældet, at fabrikanter kender for lidt til historien og tidligere tids opfindelser og cykelkonstruktioner samt årsagen til disses skæbne, for tilsvarende idéer dukker stadigvæk op for at forsvinde efter kortere eller lidt længere tids forløb ,af næsten samme grunde som tidligere.

Danmarks Cykelmuseum.

Som fejrede 25 års jubilæum i maj sidste år har åbnet sin nye sæson.

Museet har faet en nye bestyrelse, som forhåbentlig er medvirkende til en del fornyelser både administrativt samt ved museets udstilling. *Cyclehistorisk Tidende* håber på et fortsat samarbejde.

Museet har fået en hel del nyerhvervelser, som ikke er opført i deres ellers meget oplysende og enestående katalog fra 1990, som herved kunne trænge til en opdatering i et nyt oplag. Med baggrund i museets store besøgstal fra udlandet kunne man ønske en oversættelse på tysk og engelsk. For et katalog er en stor hjælp både for det daglige personale som svar på de mange spørgsmål, samt naturligvis også til stor hjælp for de mange besøgende.

Cyclehistorisk Tidendes redaktion vil besøge Danmarks Cykelmuseum i løbet af sommeren, og vi håber i en kommende nr. at kunne beskrive museets nyerhvervelser, samt nogle tidligere udstillet sjældne historiske cykler



Fra Cykelsamlernes "Mekka"

Velocipediaden i

Cloppenburg 1999..

Fra "Millinium Parade 2000"

London





I cykelhumoren findes et stort antal karikaturtegninger

