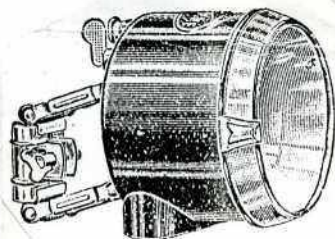
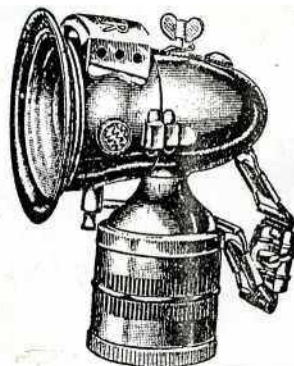
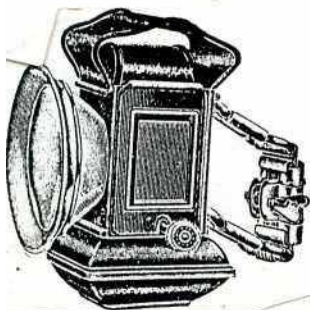
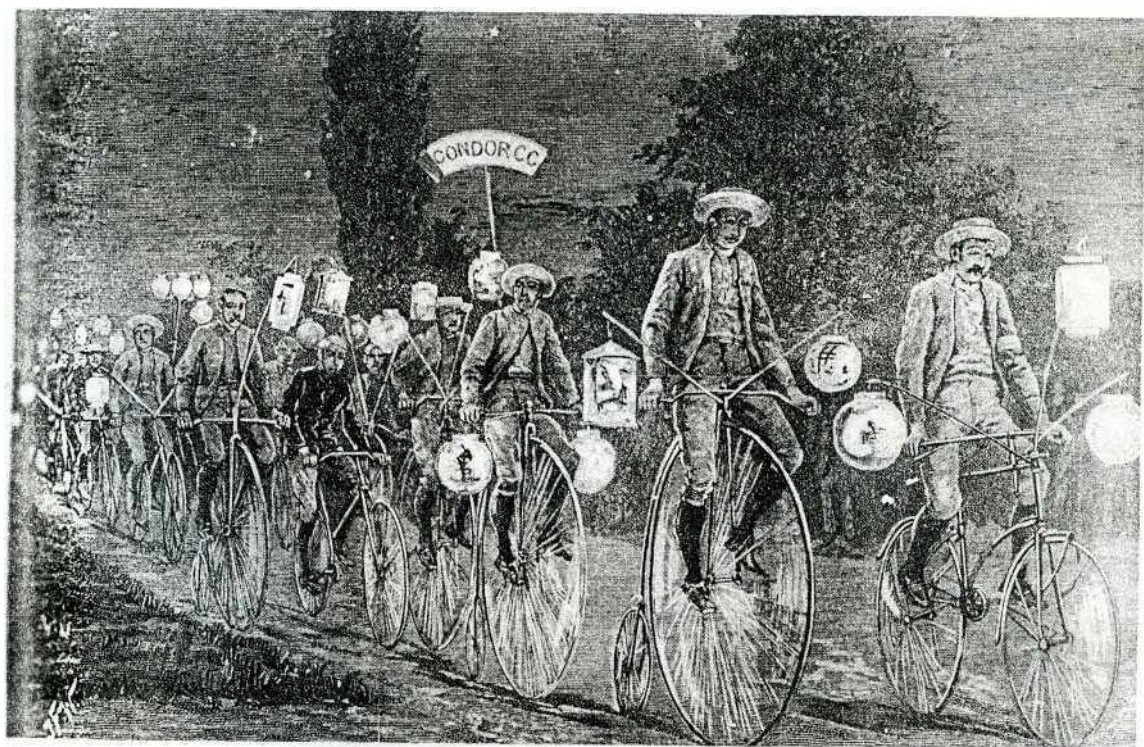


# CYCLE HISTORISK TIDENDE

4. Årgang

November 2000

Nr. 13.





Artikler i dette nummer:

Cykellygten og loven.....	side 3
Med lys på cyklen i 122 år.....	side 4 til 18
Ordrup-banen lukker.....	side 24
Danmarks Cykelmuseum.....	side 28
Veterancykelklubber.....	side 29

## Fra redaktionen

Året rundt modtager redaktionen mange medlemsblade fra veterancykelklubber og cykelhistoriske organisationer fra Sverige, Holland, Tyskland, Frankrig, England, USA, og Australien, samt fra IVCA (International Veteran Cycle Association). De fleste af disse medlemsblade er virkelig professionelt fremstillet i høj kvalitet med glittet papir, pragtfulde illustrationer og mellem 40 og 75 sider. Disse medlemsblade viser, at der i mange lande er en meget stor interesse for cyklens historie.

I udseende, tryk og omfang kan *Cyclehistorisk Tidende* slet ikke leve op til disse medlemsblade. Interessen for cyklens historie er i Danmark meget begrænset og cykelveteranklubber som i udlandet findes ikke. *Cyclehistorisk Tidende*?, abonnenter er dels nogle biblioteker dels de forholdsvis få cykelhistorisk interesserede, der findes. Abonnementernes antal er dalet en smule i år, desuden er omkostninger til porto og trykning steget, hvilket bevirker at udgivelsen af *Cyclehistorisk Tidende* nu giver underskud.

Redaktionens interesse og ikke mindst lyst til at udgive et cykelhistorisk tidsskrift vil fortsætte endnu en tid, men hvis omkostninger ved udsendelsen forøges og abonnemestallet falder yderligere, må vi se i øjenene, at interessen for udgivelse af et cykelhistorisk tidsskrift er for lille i Danmark.

*Cyclehistorisk Tidende* adskiller sig sig på eet felt fra andre landes cykelhistoriske blade. Disse er nemlig alle bortset fra de tyske "Fahrrad und Moped" (et historisk tidsskrift på 40 sider), medlemsblade for en veterancykelklub eller organisation, som jo ikke findes tilsvarende her i landet, men da dette blad udover historiske cykler tillige omhandler knallerter og cykler med hjælpemotor, er *Cyclehistorisk Tidende* stadigvæk verdens eneste tidsskrift, der udelukkende beskæftiger sig med cykelhistorie, uden at være et medlemsblad.

### Indhold:

Cykellygten og loven .....	3
Med lys på cyklen i 122 år.....	4
Navlygten .....	5
Olielygten.....	6
Karbiditygter.....	8
Lyslygter.....	10
Elektriske lygter .....	11
NEFA & FM lygter.....	18
Ordrupbanen lukker.....	24
Danmarks Cykelmuseum.....	28
Veterancykelklubber.....	29
Køb/salg/bytte.....	31
Cykel-Mobilier udstilling.....	32



Vedlagt giro til betaling af abonnement  
For 2001 som stadig kun er kr. 854,-  
Bedes venligst indbetalt inden 10.  
januar

# CYKELLYGTEN OG LOVEN.

I 1890 blev lygter på cykler nævnt som et krav i flere af landets politivedtægter, men det syntes at have voldt en del vanskeligheder, at nå frem til til ens bestemmelser i hele landet.

I Alborg politivedtægt af 10. sept. 1890, hed det således: "Efter Mørkets Frembrud maa cykelkjørsel kun finde Sted ved Ud- eller Hjemkjørsel direkte fra eller til vedkommendes Bopæl, men iøvrigt er al Lyst- og Øvelseskjørsel i Gaderne efter Mørkets Frembrud forbudt.

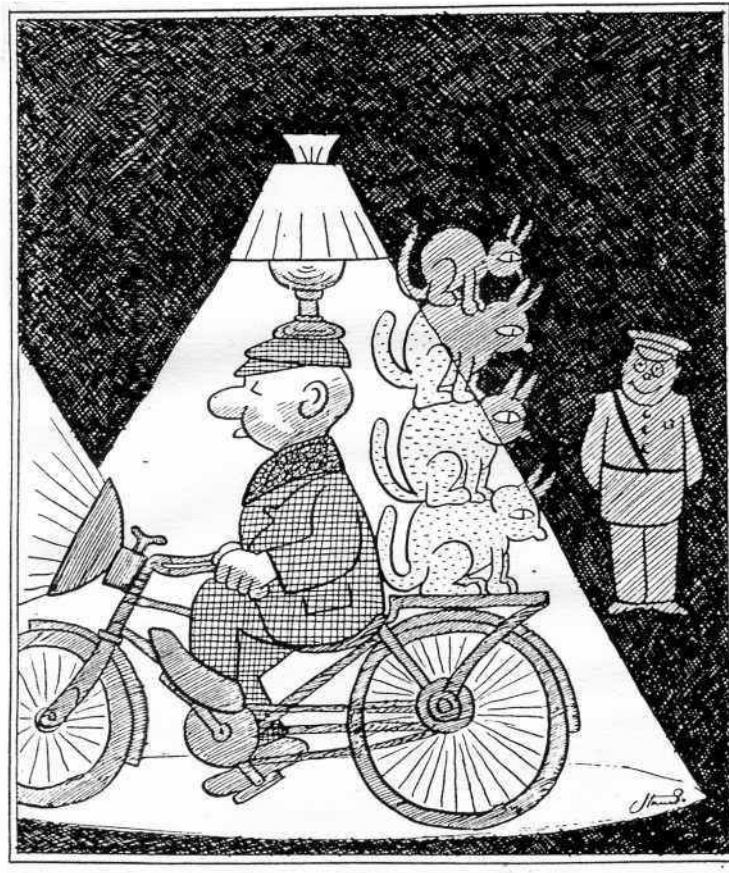
I Ringkøbings Amt måtte man overhovedet ikke cykle i mørke, og ifølge et tilæg til Steges politivedtægt af 11. sept 1890 måtte man simpelt hen slet ikke cykle i Stege

I København Amt nordre Birk havde man dommer og politimester V. Oldenburg, hvis egenartede bestemmelser bevirkede, at han i flere år var kendt som "Cyclistemes Fjende Nr. 1." I hans politivedtægt af 19. maj 1890 skulle man trække cyklen ned ad alle bakker både i og udenfor byerne. Trods Dansk Bicycle Club's henvendelse til Justitsministeriet med over tusinde underskrifter blev forbudet ikke ændret, men politimesteren lempede dog senere bestemmelsen til

kun at omfatte " Hurtig eller uforsigtig Kørsel ned ad Bakke" Politimesteren og hans betjente lagde sig ofte i skjul neden for bakkerne for at håndhæve forbudet og idømme bøden som var 10 kr.

Den uklare formulering, hvad der var "hurtig eller uforsigtig kørsel" afstedkom mange læserbreve i cyklistpressen. Politimesterens anvendte udtryksmåder med hensyn til mangel på klarhed fortsatte ved en bestemmelse i juni 1892, med hensyn til et påbud om lygteføring "efter Mørkets Indtræden" og videre, at cyklisten på smalle og befærdede veje i amtet ikke måtte køre hurtigere end "Jævn Fart" På en forespørgsel fra Dansk Cycle Ring svarede politimesterens at "Mørkets Indtræden" var det samme som "Tusmørkets Begyndelse", hvilket jo ikke bragte mere klarhed om lygteføring. Først i 1893 fik "Cycletidende" slået fast at de to udtryk måtte være ensbetydende med "efter Solnedgang"

Til trods for cyklisternes modstand indså man imidlertid nødvendigheden af at køre med lygte, men at det også var nødvendigt, at lygten skulle være tændt i måneskin, kneb det med at forstå. I 1895 kom endelig bestemte lygtetændingstider, så cyklisterne slap for at holde øje med solens nedgang.



Med tilladelse fra Storm P. Museet.

# MED LYS PÅ CYKLEN I 122 ÅR.

Man skulle tro, at det første tilbehør til en cykel var en lygte, men det var faktisk en distancemåler, som man kender helt tilbage til 1869.

Særlige lygter til brug for cykler kendes først fra 1878, da Joseph Lucas i Birmingham konstruerede en olielygte til den høje bicycle. Tidligere i velocipedernes tid i 1860'erne benyttede man simple tællelys eller olielygter af samme type, som brugtes til hestevogne eller slet ingen lygte, indtil de forskellige landes vejlove påbød brug af lygte til vogne såvel som til bicycler.

Intet tilbehør til cykler har været drøftet så meget og så grundigt som lygter både i anvendelse udformning og type lige siden den første cykellygte fremkom i 1878. Udviklingen af cykellygtetyper og diskussioner om, hvilken er den bedste lygte er fort- i sat i vore dage. Artikler i cykeltidsskrifter og forbrugerblade viser stadigvæk, at den helt idéelle cykellygte endnu ikke er opfundet, selvom om fabrikanter med deres nye produkter prøver at overbevise cyklister om det modsatte.

I **CYCLE TIDENDE** den 20. oktober 1892 finder man følgende :

*" Lygtespørgsmålet har været brændende i mange Aar. Det har Gang ejter Gang været fremme, og hvergang har man skudt det ud i Fremtiden. Man har i Reglen været enige om, at engang maatte man naa til at paabyde, at alle Køretøjer, der jærdes paa ojjentlig Gade og Vej, naar det var mørkt, skulle være jorsynede med Lygter. Men man er stadig veget tilbage jor de store Udgijter, man derved vilde paalægge Kuske saa vel som Bicyclister".*

Og videre hedder det i artiklen: *"Vi ere nu snart blevne saa mange, at det kunde have lidt at sige, naar vi slog et Slag jor almindelig Lygtetvang paa de Steder, hvor der var nødvendigt. Naturligvis behøver man ikke at forlange, at enhver Vogn og Bicycle, der færdes paa de mest ensomme Biveje paa Landet, skal have Lygter, men det burde paabydes, at i al Fald Vogne, der kørte paa Københavns og Købstædernes Gader burde bære Lygter. Der er mange Tiljælde, hvor Kusken ikke tager det allermindste Hensyn til Bicyclisterne. I saa Fald vilde det være rart at vide, hvor man havde Vognen. Drukne eller onskabsjulde Kuske generer en saa ofte, at der er al mulig Grund til at gøre dem saa vidt muligt uskadelig ved Lygtetvang.*

Den lange artiklen slutter med: *Hvis man vilde se at jaa noget gennemført i Retning aj almindelig Lygtetvang, vilde det sikkert være rigtigt om man først tvang alle Cycler til at bære Lygte, før det er sket, kan Cyclisterne ikke forlange det af andre. Det vilde sikkert ogsaa hjælpe til at de mange Klager over Cyclisternes Hensynsløshed vilde forstumme, naar Folk saa, at Cyclisterne gerne selv vilde oøre noget jor at afværge Faren ved Cyclekørselen paa befærdede Steder.*

I en cykelhåndbog fra 1893 kan man læse hvordan en cykellygte bør være:

*En lygte, der ikke er altfor tung, ikke rasler, og helst kan åbnes ogsaa jra Siden og ikke gaar ud ved det første Vindpust. Et kraftigt Lys kan under visse Forhold være af stor Betydning, men i Reglen er Lygtens Opgave mere at varsko Andre end at oplyse Vejen for Rytteren. De fleste Lygter er indrettede til at brænde Olie i, men man har ogsaa Lygter til at sætte Stearinlys i. De er nok saa propre, men de sprutter og pustes lettere ud i Blæsevejr. Røde Glas paa Lygtens Sider er forbudte i Tyskland og bliver det nok snart i Danmark. De forvexles let med Jernbanernes Signal-Lygter. Der gives i Handelen ogsaa elektriske Lygter med godt Lys, men til en høj Pris*

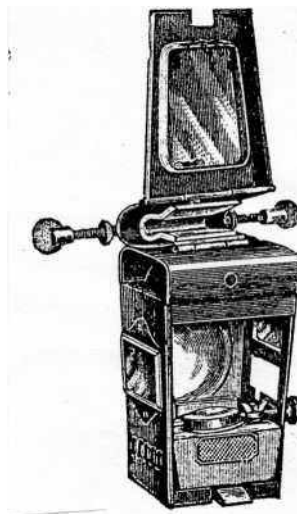
## **Levende lys på cyklen.**



## Navlygten.

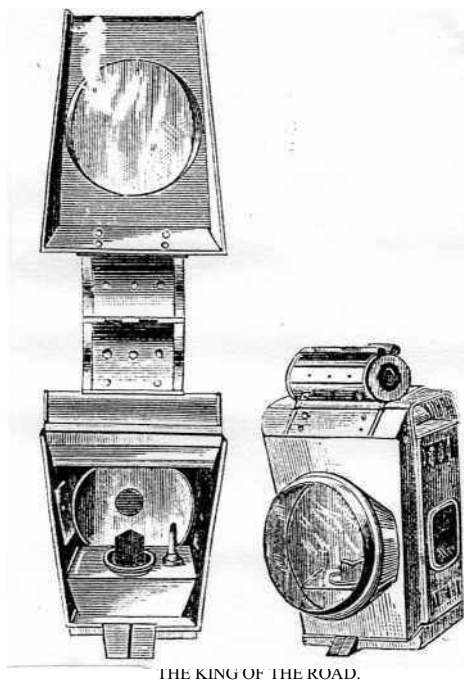
Den lygte, som Joseph Lucas bragte på markedet i 1878 som den første egentlige lygte beregnet til brug for en cykel, var en lygte til at anbringe i navet på den høje bicycle's store hjul. Den blev kaldt "Hub Lamp" (Nav-Lygte). Ifølge gamle danske cykelhåndbøger betegnet som "Axe-Lampe"

Navlygten blev meget populær blandt bicycliste og cykelklubbeme arrangerede særlige *Lamperidte*. En lille klub, hvis medlemmer foretrak at køre i mørke, kaldte sig *"The Danish Moonlighters."* Lygtens anbringelse bevirkede, at vejen kunne oplyses, så store huller kunne ses, da disse kunne jo være en katastrofe for den høje bicycle.



Den almindelige Navlygte (åaben).

Navlampen var en olielampe. Med en væge brændte den lampeolie, som dengang bestod af en blanding af spermacetolie (hvalolie) og planteolie senere petroleum. I lygten var et hulspejl, der kastede flammens lys frem gennem et slebet glas, som yderligere samlede lyset. To små glas i siden på lygten sørgede for, at bicyclisten kunne ses fra siden



THE KING OF THE ROAD.

Lucas 1882

### COOPER'S PATENT INEXTINGUISHABLE HUB LAMP,

FOR  
BICYCLES

JAPANNED.



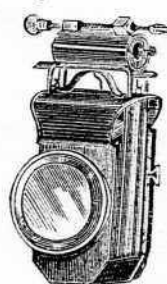
OR  
TRICYCLES.

NICKEL PLATED.

Noiseless—all Frictional points being covered with Leather.

Large Oil Wick—Brilliant Light—Bejectors scientifically arranged.

This lamp supplies the long-felt want of all Night Riders, namely, a lamp that will throw a light far enough ahead to pull up in case any obstacle is in the way, or to clear of loose stones, and one that can be depended upon to keep alight over the roughest road or a "harsh grip." It is furnished on springs which entirely neutralise the vibration, and is fastened by a new and improved double-action locking clip, which cannot possibly come unfastened.



Miller  
1885



Eclipse  
1882



1885

Adskillige lygtefabrikanter som Powell & Hanmer samt Miller kopierede Lucas lygten, ligesom der fremkom mange forskellige udgaver. Men Lucas forblev det førende mærke også med hensyn til de senere udviklede lygtetyper.





### *Olielygten*

I slutningen af 1880'erne og især i 1890'erne blev en nye type cykel udviklet. Det var safety cyklen (sikkerhedscyklen.) På denne lave cykel med mindre hjul kunne man ikke anbringe en lygte i navet, der var meget smallere, så derfor blev lygten nu anbragt i en særlig holder foran på cyklen.



Fabrikkerne begyndte at overgå hinanden i mange forskellige udformninger af oliecyclelygter. Safetycyklen med de massive gummiringe bevirkede, at cyklen rystede så meget på datidens dårlige grus- og brostensveje, at det var nødvendigt med en fjederanordning på lygten for at modvirke disse rystelser. Dette fjederophæng blev karakteristisk for alle cyclelygter, selv efter at luftdækket blev opfundet og forsvandt først omkring 1940.



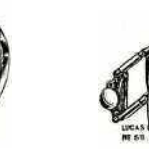



Lygterne blev indført fra England og Tyskland. De tyske var fremstillet af jemblik og kostede omkring 2-3 kroner. De engelske var af messing, forniklede eller malet sorte og kunne koste helt op til omkring 20 kr. eller mere for de bedste..

Lampeolien, som man anvendte, var årsag til mange indlæg i datidens cykelblade. Det store spørgsmål var, om man skulle benytte planteolie eller spermacetolie (hvalolie), og om man skulle tilsætte kamfer for at få et stærkere lys.

Det store udvalg af olielygter fortsatte helt til omkring 1930, trods at der samtidig var kommet flere andre typer lygter i handelen.

LAMPS (OIL)—continued  
POWELL & HAMMER




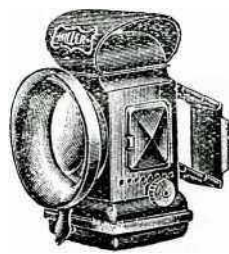




LAMPS (OILY)—continued  
POWELL & HAMMER

 <p><b>"DEMON KING" (No. 1)</b> Front. Side lights, 2 1/2" convex glass, height 5" No. 3440a/105 Ebony each 2/- 3440b/1800 per doz. — 3440b/201 Plated 2/9 3440b/2400 Rear, with Ruby Glass. per doz. — No. 3440c/106 Ebony each 2/- 3440c/1800 per doz. —</p>	 <p><b>"WINNER" (No. 9)</b> Front. No side lights, 2 1/2" flat glass, height 4 1/2" No. 3439a/102 Ebony each 1/6 3439a/1206 Plated per doz. — No. 3439b/108 Plated each 2/3 3439b/2000 Rear, with Ruby Glass. per doz. — No. 3439c/102 Ebony each 1/6 3439c/1306 per doz. —</p>	 <p><b>"DEMON" (No. 10)</b> Front. Side lights, 2 1/2" glass, height 4 1/2" No. 3441B/104 Ebony each 1/9 3441B/1600 per doz. — No. 3441B/101 Plated each 2/6 3441B/2300 Rear, with Ruby Glass. per doz. — No. 3441C/104 Ebony each 1/9 3441C/3600 per doz. —</p>	 <p><b>"CORSAIR" (No. 60)</b> Hinged reservoir, side jewel, detachable reflector, 2 1/2" biconvex lens, 3" wick, height 5" No. 3448a/304 Ebony each 4/6 3448a/4000 per doz. — No. 3448C/309 Plated each 5/- 3448c/4500 per doz. —</p>	 <p><b>"COLONEL" LAMP (No. 5)</b> Hinged reservoir, front with side jewels, rear without side lights, 2 1/2" convex glass, detachable reflector, 3" wick, height 5" No. 3448I/210 Plated each 3/9 3448I/3400 per doz. — No. 3448J/205 Ebony each 3/3 3448J/2900 per doz. — "COLONEL" REAR (No. 3) With Red Glass. No. 3448x/205 Ebony each 3/3 3448x/2900 per doz. —</p>	 <p><b>"COLONEL" DUPLEX (No. 5d)</b> Hinged reservoir, 2 1/2" front convex glass, 1 1/2" rear ruby convex glass, 1" wick, height 5" For right-hand rear fitting only Plated. No. 3448m/308 each 4/10 3448m/1400 per doz. —</p>	 <p><b>"COLONEL" PETROLEUM (No. 6b)</b> Fitted with Barton's Patent Vapour Burner. Hinged reservoir, 2 1/2" front convex glass, side jewels, burns paraffin or kerosene. 1" wick, height 5" Plated. No. 3448p/308 each 4/10 3448p/1400 per doz. —</p>
 <p><b>"DEMON" REFLEX (No. 14)</b> Double Purpose. Side light, 2 1/2" glass, height 4 1/2" No. 3441I/111 Ebony each 2/6 3441I/2300 per doz. — No. 3441m/205 Plated each 3/3 3441m/2900 per doz. — Above Lamps are fitted</p>	 <p><b>"DEMON" PETROLEUM (No. 1b)</b> Fitted with Barton's Patent Vapour Side lights, 2 1/2" glass, burns paraffin or kerosene, 1" wick, height 4 1/2" No. 3441p/100 Plated each 3/9 3441p/1400 per doz. — with hinged reservoir, detachable reflector and 1" wick (except No. 3441p).</p>	 <p><b>"NEW CITADEL" (No. 2)</b> Hinged side jewel, 2 1/2" biconvex lens, height 5" No. 3443a/300 Ebony each 4/- 3443a/3600 per doz. — No. 3443b/1309 Plated each 5/- 3443b/4500 per doz. —</p>	 <p><b>"SILVER KING" (No. 80)</b> Hinged body, hinged side jewel, 2 1/2" biconvex lens, detachable glass-covered reflector, side feed, 1" wick, height 5" Plated (No. 300). No. 3451b/1294 each 16/6 No. 3451e/1204 Ebony (No. 300b). each 16/6</p>	 <p><b>LUCAS</b> "CAPTAIN" Hinged body, hinged side jewel, 2 1/2" biconvex lens, detachable reflector, 1 wick, height 4 1/2" Plated (No. 59). No. 3451k/604j each 8/6 No. 3451L/804J Ebony (No. 59b). each 8/6</p>	 <p><b>"BLACK PRINCE"</b> Hinged body, hinged side jewel, 2 1/2" biconvex lens, detachable reflector. 3" wick, height 5" Ebony (No. 74). No. 3451p/604j each 8/6</p>	 <p><b>"PLANET"</b> Hinged reservoir, hinged side door, 1 1/2" plano convex lens, detachable reflector. 1" wick, height 4 1/2" Ebony (No. 33b). No. 3453e/106 each 2/- Plated (No. 33). No. 34530/203 each 3/-</p>
 <p><b>"KINGFISHER" (No. 35)</b> 2 1/2" biconvex lens, detachable reflector. No. 3446a/1600 Ebony each 8/- 3446b/1600 Plated "8/-" "Kingfisher" and "New Horoscope" are fitted with hinged side jewels, hinged body, all brass, 1 wick (except No. 3446a and 1). Height 5".</p>	 <p><b>"NEW HOROSCOPE" (No. 95)</b> 2 1/2" biconvex lens, double cone and mirror reflector. No. 3444a/706 Ebony each 10/- 3444b/706 Plated "10/-" fitted with hinged side jewels, hinged body, all brass, 1 wick (except No. 3444a and 1). Height 5".</p>	 <p><b>"NEW HOROSCOPE" PETROLEUM (No. 96)</b> Fitted with Barton's Patent Vapour 2 1/2" biconvex lens, double cone and mirror reflector, burns paraffin or kerosene. No. 3444c/801 Ebony each 10/9 3444c/801 Plated, 10/9</p>	 <p><b>"KINGLET"</b> Hinged body, hinged side jewel, 2 1/2" biconvex lens, detachable glass-covered reflector, 3" wick, height 4 1/2" Ebony (No. 62). No. 3452m/507 each 7/6 No. 3452n/604j Plated (No. 62). each 6/6</p>	 <p><b>"PATHFINDER"</b> Hinged reservoir, hinged side jewel, 2 1/2" plano convex lens, detachable reflector, 1 wick, height, 4 1/2" Ebony (No. 43b). No. 3453a/300 each 4/- Plated (No. 43). No. 3453b/1309 each 5/-</p>	 <p><b>"PLANET"</b> Hinged reservoir, hinged side door, 1 1/2" plano convex lens, detachable reflector. 1" wick, height 4 1/2" Ebony (No. 33b). No. 3453e/106 each 2/- Plated (No. 33). No. 34530/203 each 3/-</p>	 <p><b>"PLANET"</b> Hinged reservoir, hinged side door, 1 1/2" plano convex lens, detachable reflector. 1" wick, height 4 1/2" Ebony (No. 33b). No. 3453e/106 each 2/- Plated (No. 33). No. 34530/203 each 3/-</p>

Engelsk katalog fra 1924.

Datidens cykelkataloger havde ofte mange sider, der viser denne mangfoldighed af olielygter

Olielyg-ter

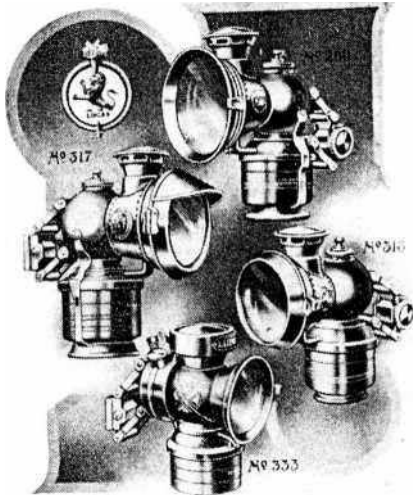
<p><b>Lucas „Silver King“</b></p>  <p>»Verdens bedste Olie-lygte« Fineste Ud-førelse</p> <p>Højde 5 1/2". Linse 2 1/2". Vægt 7 1/2". Vægt 865 gr. Nr. 1883 Forniklet, pr. Stk. Kr. 21 00 1882 Sort og fornu., " " " " = 21 00</p>	<p><b>Lucas Dobbelt Lygte</b></p>  <p>Hvidt Lys fra et eller to Lys. Ingen sug. Ingen støv. Ingen Røgetojer. Højde 4 1/2". Glas 2". Vægt 4 1/2". Vægt 480 gr.</p> <p>Nr. 1885 Sort Ud-førelse pr. Stk. pr. 5 50</p>	<p><b>Lucas „Captain“</b></p>  <p>Ekstra fin Olie-lygte. Prima Ud-førelse.</p> <p>Højde 4 1/2". Linse 2 1/2". Vægt 630 gr. Nr. 1884 Forniklet, pr. Stk. Kr. 12 80</p>	<p><b>Millers »Popular«</b></p>  <p>Prima sort Lakering Højde 120 mm, Glas 2", Vægt 250 gr. Nr. 1886 Pris pr. Stk. Kr. 2.70</p>
<p><b>Lucas „Planet“</b></p>  <p>billige Olielygte Model 1923. Fin og smuk Ud-førelse.</p> <p>Højde 4 1/2". Glas 2 1/2". Vægt 4 1/2". Vægt 480 gr. Nr. 1879 Sort Ud-førelse, pr. Stk. Kr. 4.20</p>	 <p>Højde 130 mm, Glas 60 mm. Vægt 225 gr. Fint lakkeret Nr. 1893 Pris pr. Stk. Kr. 3 40</p>	<p><b>„Popular“</b></p>  <p>Prima sort Lakering Højde 120 mm, Glas 2". Vægt 250 gr. Nr. 1886 Pris pr. Stk. Kr. 3.20</p>	<p><b>„Popular“</b></p>  <p>Prima sort Lakering Højde 120 mm, Glas 2". Vægt 250 gr. Nr. 1886 Pris pr. Stk. Kr. 3.20</p>

Dansk katalog fra 1925

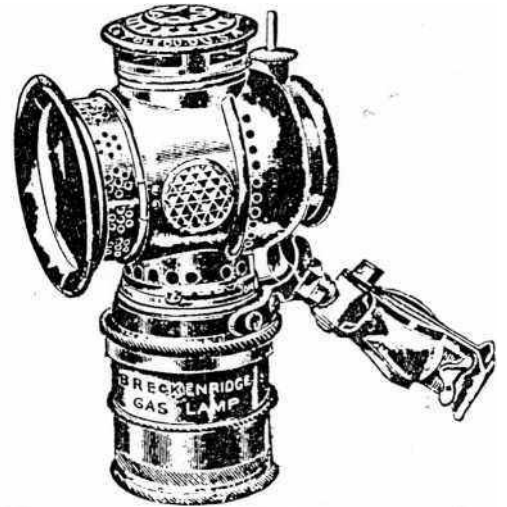
## Karbidlygten

I 1888 fremkom i USA en ny type cykellygte, som anvendte acetylen gas i stedet for lampeolie.

Acetylen gas fremkommer ved at vand langsomt drypper ned på kalciumkarbid., hvorved gassen kan antændes.



deres slukkede men stadig lugtende og osende lygter med ind i passagerkupeerne og lugten af svovlbrinten fra acetylen gassen bredte sig i hele vognen.



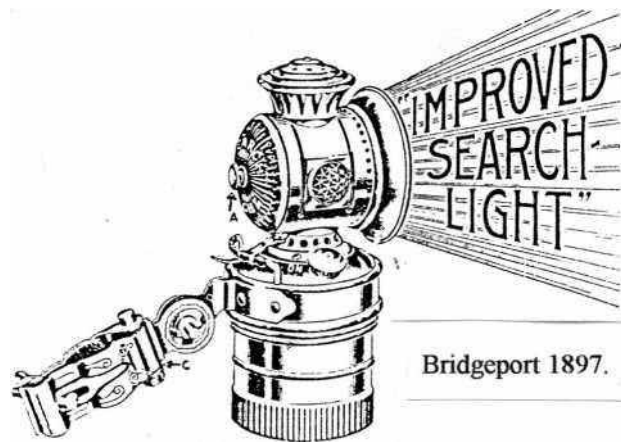
Breckenridge USA 1899.

Acetylenlygten blev forbedret af Lucas & Sons i England, og blev, trods dens farlighed og nødvendigheden af større vedligeholdelse, meget populær overalt. Den kom til Danmark i 1909. og selv om den var meget dyrere end olielygten blev den også i Danmark efterhånden den mest anvendte. Acetylenlygten lyste nemlig meget bedre end olielygten, faktisk var dens meget kraftige stærke hvide lys det kraftigste lys man havde haft på en cykellygte før eller fik siden selv i sammenligning med de elektriske cykellygter, der kom frem omkring 1900.

Acetylenlygten eller i daglig tale karbidlygten fandtes i en endnu større antal udformninger end olielygterne. Produktdesignere havde med karbidlygterne boltret sig i de mest fantasifulde udformninger, og mange fabrikater var hele kunstværker. Her var det også de engelsk-fabrikerede, i forniklet messing, som var af den største kvalitet og de dyreste. De kostede omkring 15-25 kr., og de billige tyske kostede kun det halve. Også dansk-fabrikerede karbidlygter kom i handelen. De kostede omkring 6 kr.

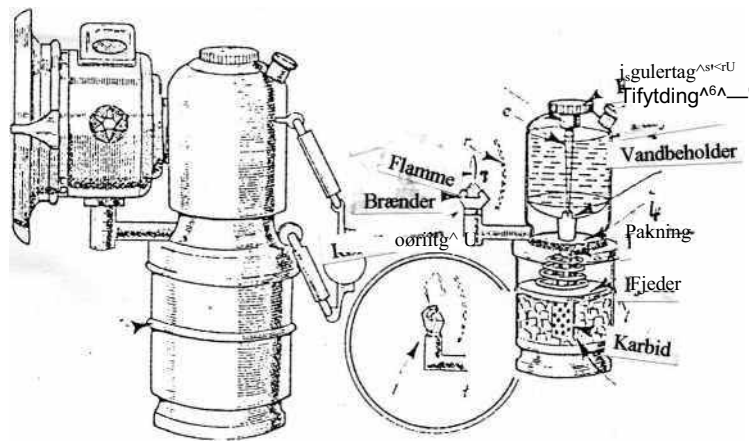
Lygten krævede stor vedligeholdelse. Acetylen gas er eksplosionsfarlig. Blev vanddryppet for stort eller gasbeholderen utæt kunne gassen strømme ud og antændes. Blev brænderen tilstoppet kunne hele lampen eksplodere. Det kunne ske, at en cyklist hurtigt måtte springe af sin cykel, da denne pludselig stod i lys lue. Desuden lugtede acetylen gassen ganske forfærdelig, og da gasudviklingen fortsatte en tid efter man havde lukket for vandet og slukket flammen, måtte lampen altid "dampe af" i fri luft, før den kunne medtages indendørs.

Dette var DSB ikke vidende om, da man havde indrettet specielle pakvogne til at medtage cykler og bad cykler om at tage lygter af cyklen på grund af brændefaren, når man anbragte disse i cykelpakvognen. Cyklisterne tog derfor



Bridgeport 1897.





Acetylenlygten (karbidlygten) består af 2 beholdere, den øverste fyldte man med vand. Ved hjælp af en reguleringskrue kunne vandet dryppe i passende mængde afhængig af den lysstyrke, man ønskede ned i den nederste beholder, hvori man kom kalciumkarbid. Gassen, der herved blev dannet, blev ledt op gennem et rør til en porcelænsbrænder, hvor gassen kunne antændes. Kalciumkarbid (karbid) købte man hos cykelhandleren. Ekstra vand havde man med i en lille flaske eller i nødtilfælde kunne fa, når man alligevel skulle "lade vandet".

Acetylcycellygten blev brugt til omkring 1935 og forsvandt efterhånden som den elektriske lygte fik større og større indpas.

## Acetylen-Lygter

Regalite



Nr. 639 Regalite  
Prima forniklet Messing Lygte  
Aluminiums Reflector  
irændetid ca. 2' 2 Time, Højde (> 4" Buet (das 78 mm  
pr. Stk. Kr. 14.40

Beto



Nr. 1881 Beto  
Prima forniklet Messing Lygte  
Aluminiums Reflector  
Brændetid ca. 2' < Time, Højde 6" Buel (das 78 mm  
pr. Stk. Kr. 8.80

Lucas „Calcia Club“



Nr. 1890 Forniklet, pr. Stk. Kr. 15 00

## Lygter

Torpedo Model.



Forniklet Messing.  
Højde 180 mm.  
Glas 60 mm.  
Vægt 580 gr.

Nr. 580 Pris pr. Stk. Kr. 10.40

Stor Torpedo Model.



Forniklet Messing.  
Højde 180 mm.  
Løse 65 mm.  
Vægt 670 gr.  
Forniklet, aflægelig  
Reflector.

Nr. 576 Pris pr. Stk. Kr. 12 00

Solar Model



Højde  
200 mm  
Løse  
65 mm

Nr. 578 pr. Stk. Kr. 17 00

54 Messing, fint forniklet, med rødt og grønt  
deglas, med Rindskrue og aflægelig Øverdel.  
Gevind paa Karbidbeholderen (uden Rindskrue)  
en infet andet anlæs leveres Lygten med almindelig Holder for Styvstammen, men der kan ogsaa leveres extra  
lang Holder for Styr med Forspring eller Holder for Kuglebeholder som illustreret.

Solar Model mrk.: „Sterling“



Med  
Aluminiums  
Reflector  
Højde  
190 mm  
Løse  
70 mm

Nr. 586 Sterling pr. Stk. Kr. 18 00

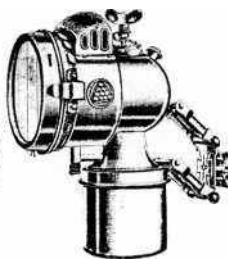
Extra prima Fabrikat, svart Messing, fint forniklet  
med rødt og grønt Sideglas og aflægelig Øverdel.  
Gevind paa Karbidbeholderen (uden Rindskrue)

Vægt  
780 gr

Nr. 571 Holder for Kuglebeholder  
for Solar  
pr. Stk. Kr. 2.20



Carbid Lygte,  
stor Model af  
Messing, for-  
niklet, for-  
siklet, Løse  
Højde 190 mm  
Glas 80 mm  
Vægt 520 gr.



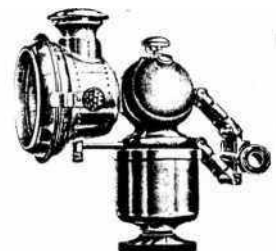
Nr. 579 Pris pr. Stk. Kr. 10.40



Højde 6 1/2"  
Buet Glas  
81 mm  
Vægt 400 gr.

Prima  
Acetylen Lygte  
forniklet  
Messing

Nr. 557 Pris pr. Stk. Kr. 6 40

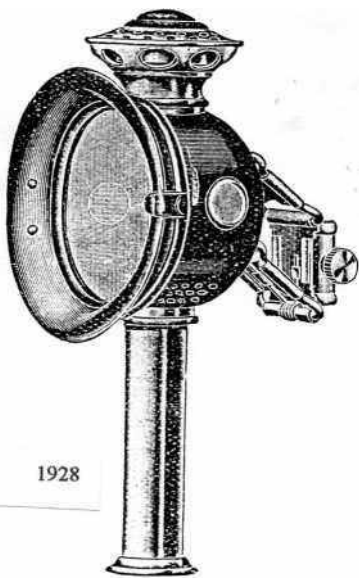


Carbid  
Lygte, stor  
Model af  
svart  
Messing,  
forniklet,  
Højde 200  
mm, Løse  
80 mm,  
Vægt 650gr  
Alumi-  
niums  
Reflector.

Nr. 577 Pris pr. Stk. Kr. 12 00

## Stearinlyslygten

Samtidigt med olie- og karbidlygterne havde man tillige forskellige udformninger af lyslygter, d.v.s. lygter med voks eller stearinlys. Lyset var anbragt i et rør med en fjeder, der pressede det op efterhånden, som det brændte. Mange af lyslygterne var udformet ligesom sidelygter til hestevogne, men var dog noget mindre. De havde ligesom olie- og karbidlygter også fjederophæng. De lyste ikke så godt som olielygter og slet ikke som karbidlygterne, selv om lyslygterne også havde et hulspejl bag ved flammen samt et slebet glas foran. Men de krævede langt mindre vedligeholdelse end olie- og karbidlygterne.

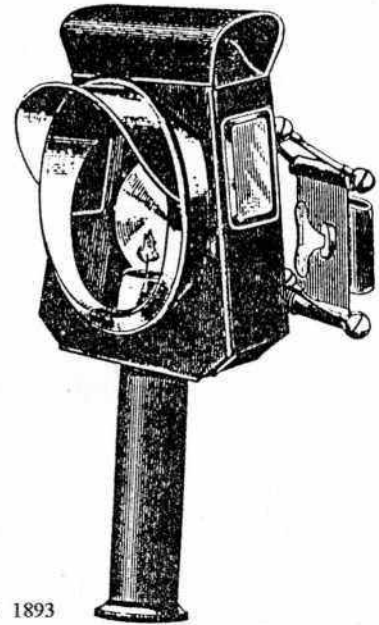
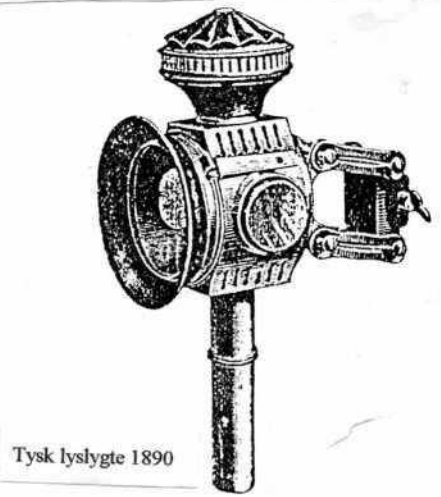


Nr. 5<4 Staal, fornicket, billig  
Model. Vægt 328 gr.  
Buet Glas 80 mm.  
Pris pr. Stk. Kr. 3.80

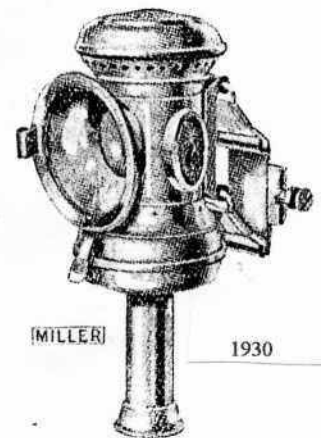
Med en stearinlyslygte kunne cyklisten ikke se vejen foran, men kun blive set af andre vejfarende, hvis da ikke lyset blæste ud. Det skete ofte og det var det store problem ved lyslygten.

Stearinlyslygterne var hovedsagelig af tysk fabrikat, de engelske og få franske, der kom i handelen, var dyrere, og for kun nogle kroner mere kunne man få en langt bedre karbidlygte.

## Lyslygter

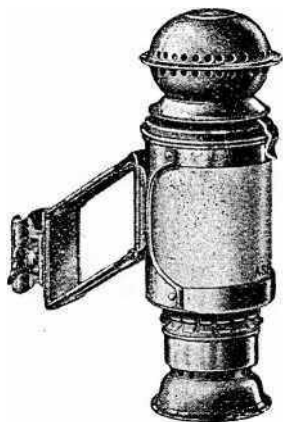


## Millers »Candlo« Lygte



Lyslygte af fineste Fabrikat og Udførelse. Højde 7 1/2". Glas 2 1/2".  
Vægt 690 gr.  
Nr. 1878 Fornicket,  
Pr. Stk. Kr. 5.20

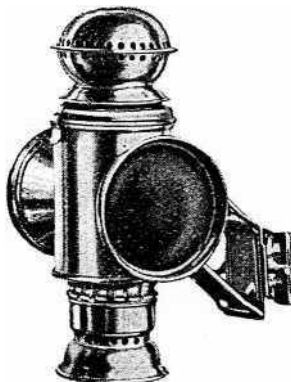
# Lyslygter.



Nr. 356.

Original "Asp" Lygte.

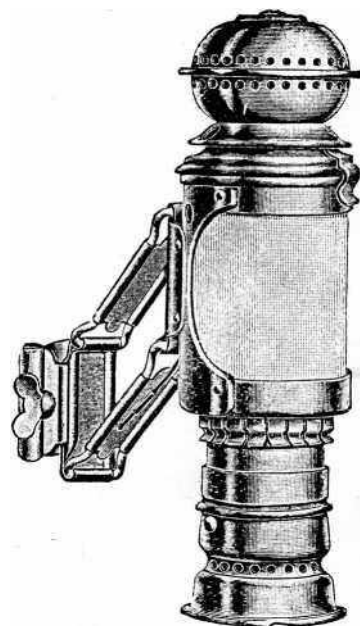
Pris pr. Stk. Kr. 9,00.



Nr. 357.

Original „Asp" Lygte.  
/Med rødt Sideglas og med  
Lygteholder.

Pris pr. Stk. Kr. 12,00.



Nr. 358.

Prima tysk Messinglygte.

Pris pr. Stk. Kr. 6,50.

Der var imidlertid een type lyslygte, som var særlig fremhævet og blev kendt og populær både i Danmark og udlandet i flere år. Det var den danske ASP-lygte

CYCLE TIDENDE skriver således i 1899: *Bestandig diskuterer Cyclister det store Problem, en god Lygte. På et vist Punkt i Diskussionen er der altid en, der nævner ASP lygten, hvorefter Debatten hurtigt dør hen, thi flere gode Egenskaber end ASP lygten besidder kan ingen med Billighed forlange, der er lille, let renlig, og absolut stormsikker, Os- og lugtfri.*

Den danske ASP-stearinlyslygte til cykler kom frem i 1898 og fik hurtigt stor udbredelse i Danmark og eksporteret til udlandet. Den blev så kendt, at man kan sige om ASP-lygten, at den er en af de få danske opfindelser indenfor cykeltilbehør, som fik anerkendelse

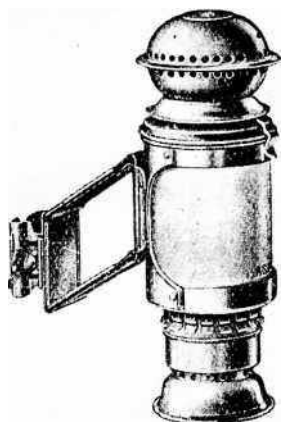
Asp lygten blev fremstillet af den danske stearinlysfabrik O. F. ASP A/S på Blegdamsvej i København, og som senere blev til Asp & Holmblad. ASP-lygten udvikledes til 8 forskellige modeller de følgende år. På fjederholderen var de alle mærket med romertal I til VIII. De første fra 1898 til ca. 1923, som var mærket I til III, havde i lygten udover et cylindrisk glas rundt om flammen, desuden en reflektor med

slebet glas, som samlede lyset noget, foran på lygten. En anden model havde tillige en reflektor bag på lygten med rødt glas, så lygten kunne ses bagfra. Denne model blev dog mest anvendt til hestevogne. Fra ca. 1923 med mærket IV til VIII ændredes lygten til kun at have et mæke-hvidt glas uden reflektor, og lyset kunne nu bedre ses fra siderne. Derudover var der andre mindre ændringer bl.a. ved fjederholderens spændskruer. Alle ASP-lygterne var forniklede, men under 1.st. verdenskrig fremkom tillige en militærmodel malet kakigrøn og med beskyttelse til glasset. Glasset var det store problem, da det ofte gik itu, så cykelhandlerne måtte have et stort lager både af glas hvide såvel som de lidt billige klare, men disse havde ikke den fine flonelskant foroven og forneden på glasset for at modstå rystelser. Glassene kostede 2,10 - 3 kr.. for 10 stk. i en æske. Cykelhandlerne forhandlede også de små særlige ASP-lys, som lå i en æske med 3 lys i hver. Hver lys have under en times brændetid, så man skulle altid medføre extra lys på længere ture i mørke.



Lygten blev kopieret i Tyskland under første verdenskrig og fremstillet i flere billigere udgaver ofte malet sort og med et klart glas. De tyske var som oftest mærket A&B. De danske ASP blev derfor i annoncer betegnet som den "ægte".

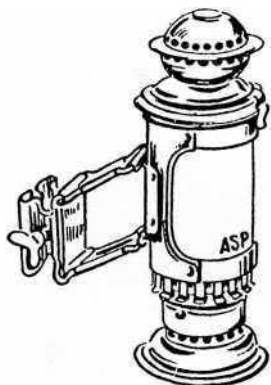
Tysk Fabrikat



Nr. 547 Messing forniklet.  
Vægt 300 gr, pr. Stk. Kr. 3.60

## Lyslygter

Original Asp Lygte  
Dansk Fabrikat



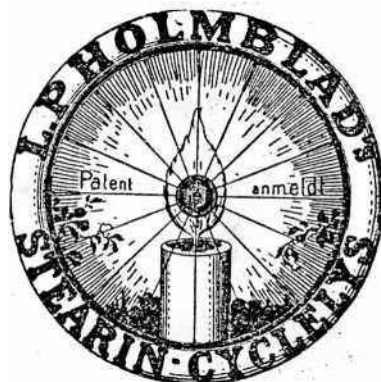
Prima Udførelse i Messing, lint  
forniklet. Vægt 325 gr.  
Nr. 541 Pr. Stk. Kr. 3.85

Produktionen af ASP-lygter ophørte formodentlig kort tid efter 1940, da mangel på stearinlys og andet materiale under krigen gjorde sig gældende. Men på dette tidspunkt var nu de nye elektriske NEFA lygter samt dynamolygter blevet mere populære.



Nr. 298.

Original Asp Lys.  
Pris Kr. 3,00 pr. 27 Stk.



Nr. 299.

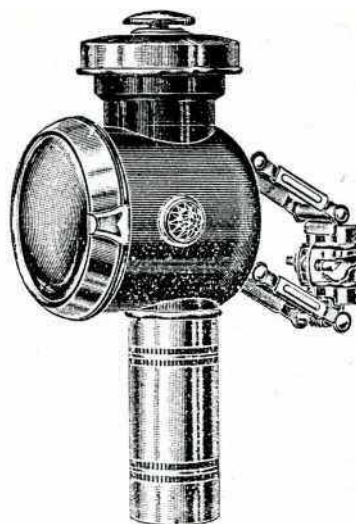
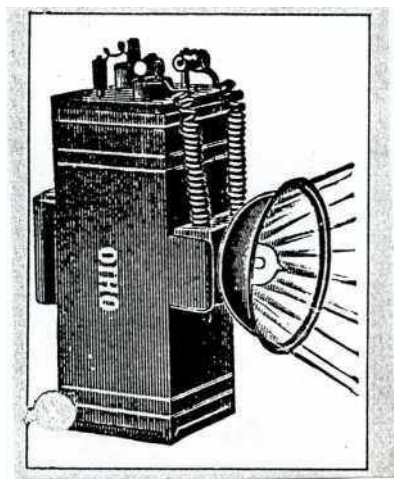
Original Holmblad Lys  
med Metaltraad i Vægen.  
Pris Kr. 2,00 pr. 27 Stk.

I mange år havde cyklister så stor en valgmulighed, som aldrig forekom senere. Man kunne i 1920'erne og 1930'erne samtidig vælge mellem dels olie- karbidstearinlys samt de nye batteri (element) eller dynamolygter, der langsomt vandt indpas, og i hundredvis af modeller og udformninger indenfor hver kategori. Datidens cykelkataloger have ofte flere sider med cykellygter.

## Den elektriske cykellygte

I 1898 kom den første elektriske elementcykellygte frem i USA. Den blev i årene derefter stadig forbedret. Tillige fremkom også lygter med særlig "generator" eller dynamo, som selv kunne frembringe elektricitet ved hjælp af en rulle på cykelhjulet. Men først omkring 1920 blev de elektriske cykellygter mere almindelige i handelen, og efterhånden forsvandt olie-, karbid- og stearinlygten

I daglig tale *batterilygten*, som mere korrekt egentlig skulle hedde *elementlygten*, fandtes i mange udformninger, men i langt mindre antal end olie- og karbidlygteme. Enkelte typer anvendte 2 eller flere elementer i lygten og disse var derfor virkelige batterilygter.



Nr. 197. Element-Lygte.  
Uden Element og Pære Kr. 7,90.

## Elektriske Cyclelygter

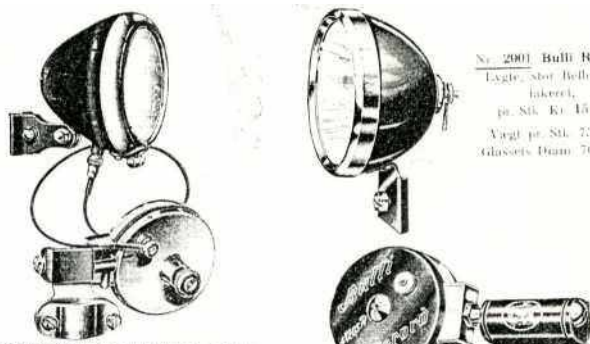


**Berko Reflektor**  
Sortlakkeret med forniklet Rand  
Nr. 2685. Med Pære Kr. 5,70  
2684. For Batteril

**Berko Batterikasse**  
For Lommelampe Element  
Med Kabel, uden Element  
Nr. 2687 ..... Kr. 3,15

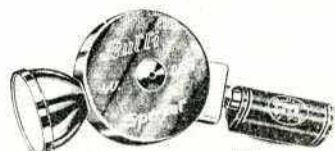
**Runda Reflektor**  
For Dynamo og Batteril  
Nr. 2688. Uden Pære Kr. 3,60

**Radsomme Reflektor**  
Nr. 2683. Med Pære Kr. 5,70



Nr. 1940 Lohmann Stor Reflektor, lakkeret,  
pr. Stk. Kr. 15 00  
Nr. 1941 Lohmann Stor Reflektor, forniklet,  
pr. Stk. Kr. 15 00  
Nr. 1940 II  
Vægt pr. Stk. 350 gr  
Glassets Diameter 75 mm

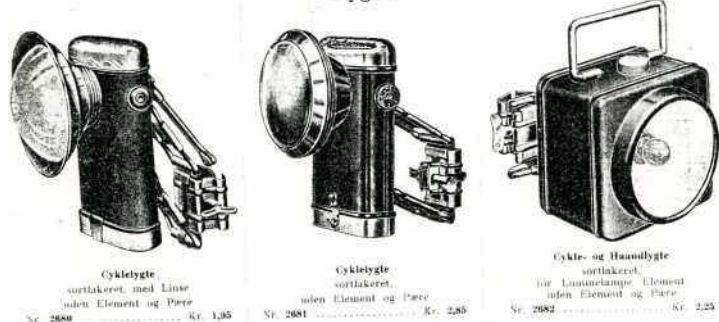
Nr. 2001 Bulli Record  
Lygte, stor Reflektor,  
lakkeret,  
pr. Stk. Kr. 15 00  
Vægt pr. Stk. 750 gr  
Glassets Diam. 70 mm



### Sæsonens største Nyhed.

Nr. 2000 Bulli Special-Lygte  
Reflektoren forsidevendende paa Dynamoen  
pr. Stk. Kr. 11 40  
Vægt 375 gr

## Lygter



**Cykellygte**  
sortlakkeret, med Linse  
uden Element og Pære  
Nr. 2689 ..... Kr. 1,85

**Cykellygte**  
sortlakkeret,  
uden Element og Pære  
Nr. 2681 ..... Kr. 2,85

**Cykis- og Haandlygte**  
sortlakkeret  
for Lommelampe Element  
uden Element og Pære  
Nr. 2682 ..... Kr. 2,25



Nr. 1964 Lakjer Lygte, forniklet, uden Baglys,  
pr. Stk. Kr. 26 10  
pr. 5 Stk. = 24 65  
Nr. 1965 Lakjer Lygte, forniklet, med Baglys,  
pr. Stk. Kr. 31 00  
pr. 5 Stk. = 29 60  
Vægt pr. Stk.  
Nr. 1964 825 gr Nr. 1965 925 gr



Nr. 1959  
Bosch Lygte,  
pr. Stk.  
Kr. 25 70

Vægt pr. Stk.  
925 gr  
Glassets Diameter  
75 mm

Dynamolygterne, som også fandtes i mange udgaver, var dyre i anskaffelse. Desuden krævede de værktøj ved monteringen, og kunne bortset fra en enkelt type, ikke medtages når man stillede cyklen fra sig. Den dyre dynamolygte blev derfor ofte årsag til tyveri enten af den alene eller hele cyklen. Dynamoen medførte et slid på dækket samt gjorde cyklen noget tungere at træde. Derfor fremstillede den engelske fabrik Sturmey Archer i 1956 en dynamo, der var indbygget i hjulnavet. Både denne fabrik, den tyske fabrik Bosch samt flere andre, havde desuden et batteri i selve lygten, som gav lys når cyklen holdt stille, eller man slog dynamoen fra.

## Lygter



Nr. 1912 »Berko« med stor Reflector. Vægt 1,150 kg.

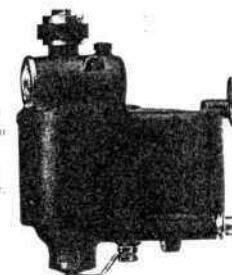
Pris pr. Stk. Kr. 25.00

### Elektrisk Dynamo

Ved Benyttelse af disse haar man Lys uden Udgift til Carbid, Olie eller Lys, da den elektriske Strøm frembringes af Dynamoens ved Cyklens Gang.

Enk-  
leste  
System

Vægt  
600 gr.

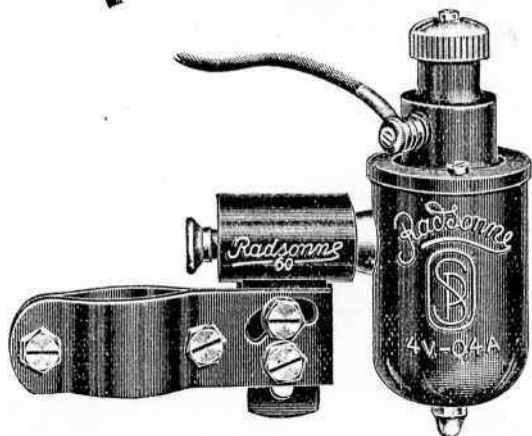
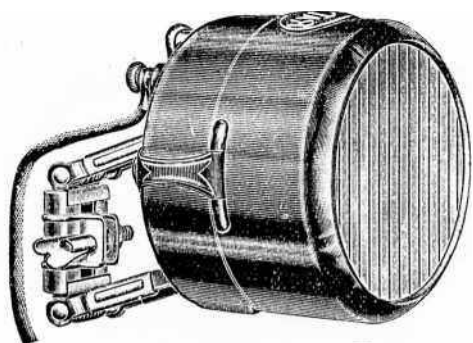


ingen  
Kabel  
eller  
Batter-  
ier.  
Strøm-  
men  
overfø-  
res af  
rette li-  
Pæren,  
som er  
indbyg-  
get i Dy-  
namoen

Fineste og enkleste Konstruktion.  
Dynamoen i støbt Aluminium Kasse.  
Nr. 1925 Dynamo Lygte

Pris pr. Stk. Kr. 18.00

## Radsonne



Vægt 900 kg, 260 gr.

Nr. 1875 Lygte komplet, uden Batteri .

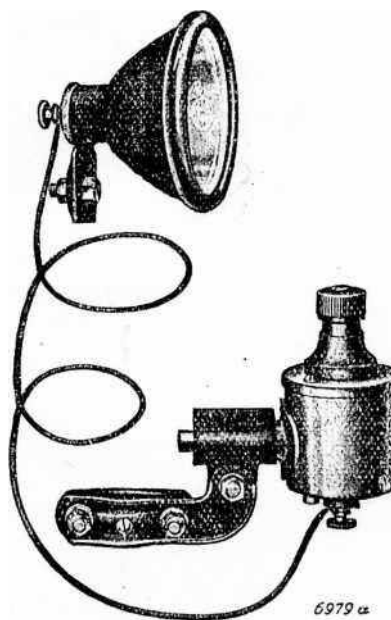
Nr. 1876 Projektør alene, » —

Aner-  
kendt  
for sin  
fine  
Kon-  
struk-  
tion.  
Projek-  
tøren er  
beregnet  
til at  
rumme  
et  
Lomme-  
lampe-  
Batteri  
og har  
en Om-  
skifter-  
kontakt,  
der bru-  
ges til  
at give  
Lys,  
naar

Cyklen  
staar stille.

Kr. 17.85

» 4.80



Nr. 1959  
Bosch Lygte,  
pr. Stk.  
Kr. 16.75

Vægt pr. Stk.  
925 gr  
Cdassels Diam.  
75 mm

Nr. 1962  
Bosch Lygte,  
ny Model,  
med Projektør  
til Tørbatteri,  
pr. Stk. Kr. 17.75



## Dynamo- eller batterilygte ?

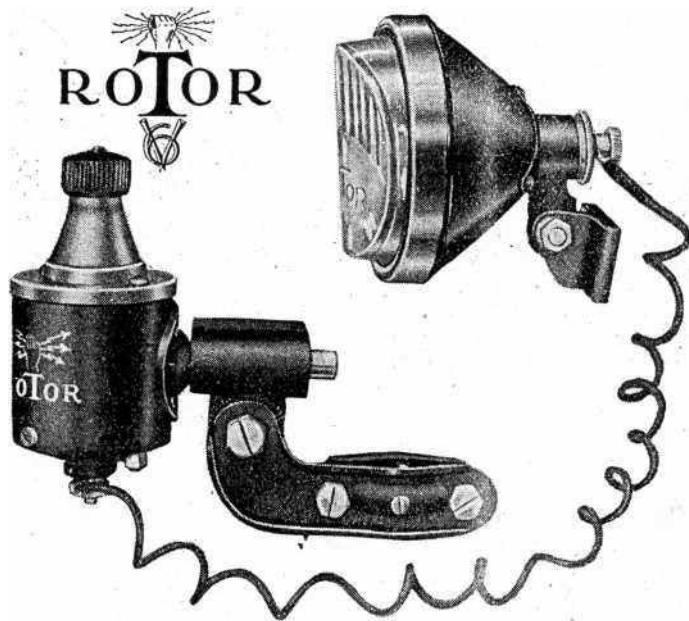
Den største fordel ved dynamolygten var, at den virkelig kunne oplyse vejen foran cyklisten. En anden fordel var, at man aldrig glemte cykel- lygten, idet dynamolygten jo var fastgjort på cyklen.

I udlandet blev dynamolygten dog aldrig ligeså populær som i Danmark fra omkring 1930 til ca. 1950 af flere grunde. I udlandet havde man nemlig i mange år haft mange virkelige gode element- og battericykellygter med et så stærkt et lys, at de kunne oplyse vejen foran

Eksempelvis har man i England fra 1920'erne haft og har stadigværk mange virkelige gode batteri- og element cykellygter, som selv danske importører og dermed danske cyklister tilsyneladende ikke er bekendt med.

Først i 1974 beskrives i en dansk ; cykelhåndbog ( *den første danske cykelhåndbog siden 1892*) en kinesisk cykellygte, som var langt bedre end de 2-3 danske batterilygter, som bortset fra NEFA lygten , kunne opnå record i udbrænding. Hvis danske cyklister således ønskede et kraftig og varigt lys på cykel var man henvist til en dynamolygte. En anden årsag til at dynamolygten ikke var så populær i udlandet var, at man her langt tidligere end i Danmark havde indført baglys på cyklen, som med en dynamolygte med baglys nødvendiggjorde en lang ledning til baglygten. Denne ledning var ofte var udsat for at knække. Endelig havde brug af dynamolygte noget at gøre med den cykeltype, der blev anvendt. Den mest almindelige dagligcykel i Danmark indtil omkring 1960, var den såkaldte "sortlakeret turistcykel". Den tilsvarende damecykel idag ofte betegnet som "bedstemorcykel" eller den kulørte udgave benævnt "Letvægter eller Clubcykel" . Det var en cykeltype, som i mange lande bortset fra Sverige, Tyskland og Holland allerede i 1930'erne var afløst af mere lettere og mere sportprægede cykeltyper, som i Danmark først blev almindelige i 1970'erne.

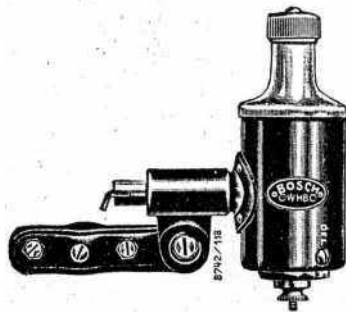
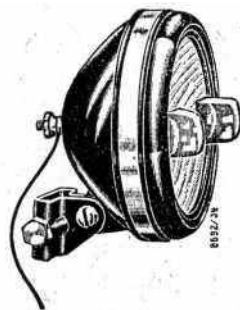
Samtidig med at cykeltypeme ændrede sig i Danmark, faldt også dynamolygtens popularitet og dermed voksede behovet for en god batterilygte. En dynamolygte er nu engang ikke så passende for en let sportscykel eller mountainbike., . En batterilygte foran og som baglygte er derfor mere hensigtsmæssig, derfor ser man i dag sjældent danske cykler med dynamolygte.



### ROTOR

6 Volt — 4 polet.

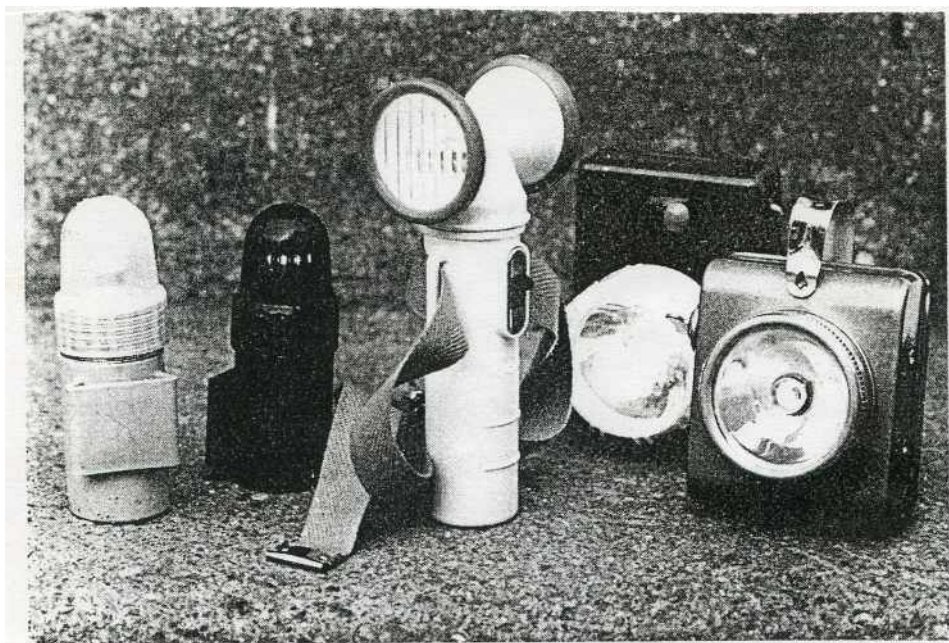
Nr. 2645. Komplet.....	Kr. 17.63 (15.00)
Dynamo alene .....	» 12.75 (11.00)
Reflektor med Pære.....	» 5.25 (5.00)



### BOSCH

Type WHB-15  
med dobbelt Lysstyrke  
[6 Volt - 3 Watt.

Nr. 2649. Komplet Kr.	18.53 (16.00)
Dynamo med Kabel.. »	13.13(11.75)
Reflektor uden Pære.. »	6.30 (5.50)



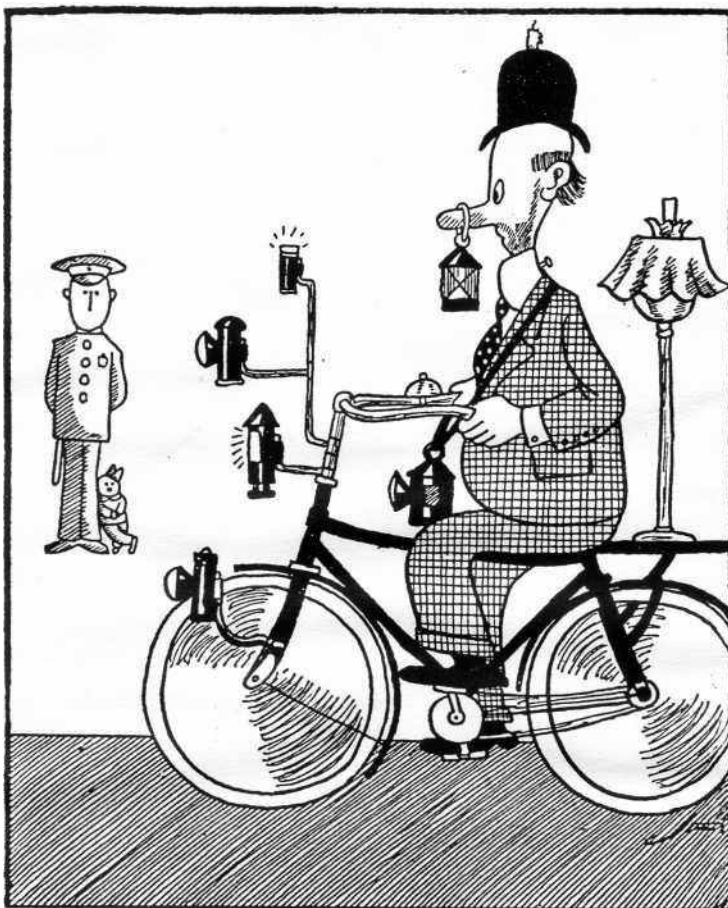
Indtil 1960'erne i mere end 40 år var disse battericykellygter, danske cyklisters eneste mulighed, hvis man ikke benyttede dynamolygte.



Vil een eller flere af de mange nyskabelser, der er kommet i handelen de seneste år få en lige så lang levetid som karbid-, olielygten eller som Nefa- og FM-lygten ?

De mange forbrugeroplysninger om cykellygter man ser i tidsskrifter m.v. viser, at den idéelle cykellygte endnu ikke er opfundet. Dermed fortsætter cykellygtens 122 årige historie.





*Lys over land*

Der har hersket megen tvivl om, hvilken cykellygte der var den »helt rigtige«. For at imødekomme ethvert ønske foreslås her flere forskellige lygtetyper - en af dem er nok den rigtige - men skulle ingen af dem være den rigtige, så ved man, at man altså kører med nogle, som ikke er rigtige, og man må da prøve sig frem, indtil man finder den »helt rigtige«.

Med tilladelse fra Storm P. Museet

#### Udvalgt litteratur om cykellygter:

Findes i bøger: Hjulridt, Adolf Ostberg, Stockholm 1897

Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte, Max J. B. Rauch Stuttgart, 1974

A History og Bicycles, Serema Beeley, London 1992.

Joseph Lucas Peter W. Card 1984.

The Development of Bicycle Lightning, Christ Brooks, Canada 1986.

Danske cykelkataloger fra forsk. firmaer 1920-1966.

Cykel Leksikon, Heino Døygard, København 1994.

artikler: Electric cycle Lamps Frank Whit, "Cycling Magazine" 1965.

Cycle Lamp Development, J.W. Hunt, "Cycling World" 1982.

Joseph Lucas and some of his Products 1914-1972, "The Boneshaker" 1972.

Danish Electric Bicycle Lamps., Dr. Chis Brooks, Canada 1999.

De første cykellygter, F. Wodschow, "Cykel & Motion" 1982.

Cykellygtens Historie, F. Wodschow, "Styret" 1984.

Levende lys på cyklen, Lars Bjørn Madsen, Frederiksborg Amts Avis, juni 1991

Cykellygtens Historie, Udstillings katalog. Kbhvn. Hovedbibliotek okt. 1994..

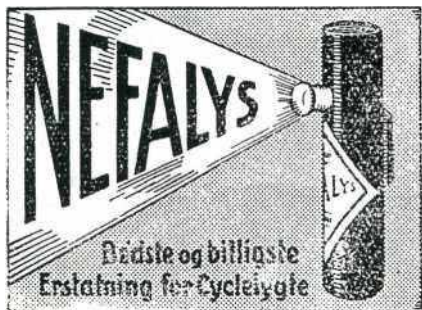




# NEFA- og F&M lygten.

## To danske cykellygter, der kræver særlig omtale

Omkring 1920 fabrikerede Nordisk Element Fabrik i Vermlandsgade på Amager en elektrisk element- cykellygte , som hed "NEFALYS". Det var den billigste cykellygte i handelen , idet den kun kostede 1,60 kr. ( fig 1.)



Nr. 192. „Xefa-Lys“.

Uden Pære Stk. Kr. 1,60.

(li«- 1

Andre fabrikker som f. eks. element- og batteri fabrikken Helleesen fabrikerede ligeledes cykellygter, som kostede over det dobbelte, (fig. 2 og fig 3.)

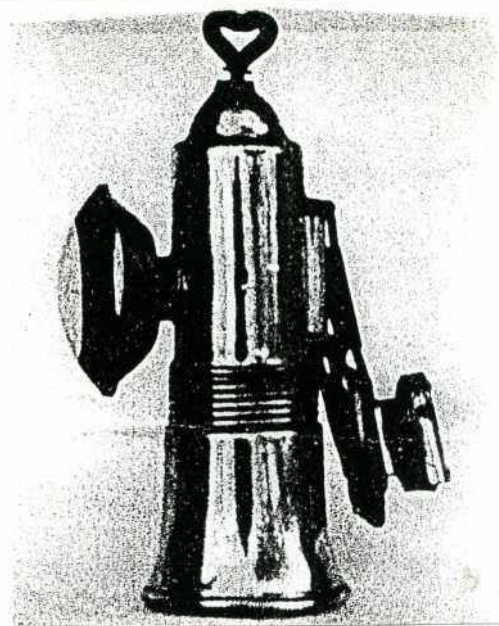
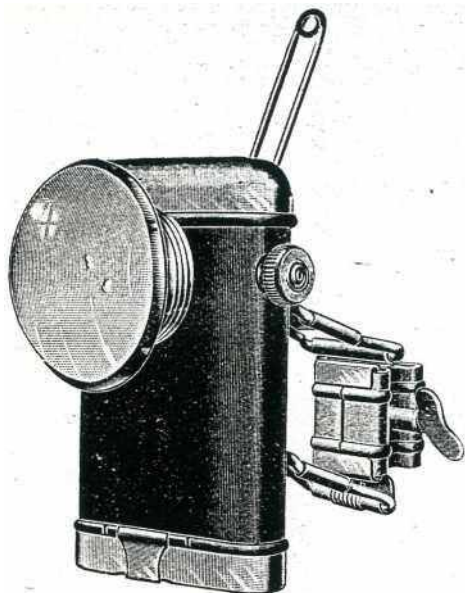
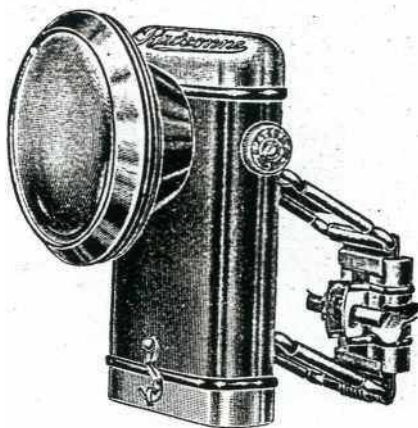


fig. 4

I 1922 begyndte Nordisk Element Fabrik, (Nordisk Element FABrik) at producere en NEFA cykellygte, som straks blev en stor succes. Et salgsdokument viser, at over 20.000 stk. blev solgt. Denne nye NEFA lygte (fig. 4) blev eksporteret bl. a. til England under reg. nr. 7024661.1 England tilbød Arthur & Co. London lygten til medlemmer af "The Cyclists' Touring



Nr. 5397. Cyklelygte, med Linse, uden Element og Pære pr. Stk. Kr. -3,80



Nr. 5398. Cyklelygte, med forsølvet Reflektor, uden Element og Pære pr. Stk. Kr. 5,70



Nr. 2675. Cyklelygte »Melas« kompl. med Element og Pære pr. Stk. Kr. 6,40



Helleesens Element for »Melas« Lygte Nr. 5417. pr. Stk. Kr. 1,20

(fig 2 - fig 3)

Club" under sloganet: "NEver FAils" til en pris af 7 shillings og 6 pence, hvor normal prisen var 10 shillings inc. pære og element. Ekstra elementer kostede 1 shilling og 6 pence.

De følgende år fremstilledes NEFA lygten i 8 udgaver. Den var enten fremstillet i messing, sortmalet eller forniklet (fig. 5). Model 5 havde forniklet reflektor og kostede 7,00 kr. senere 7,50 kr.. Den forbedrede udgave fra 1925, model 6, havde forsvøvet reflector og kostede 7.75 kr. . Til lygten anvendtes et specielt element, som til at begynde med kun fremstilledes af Nordisk Element Fabrik.(fig. 6) og kostede omkring 50 øre

Andre fabrikker i udlandet begyndte nu fremstilling af efterligninger, (fig 7 viser en tysk udgave.

Disse første NEFA lygter havde fjederophæng som ved acetylen- og olielygteme. Fjederophænget forsvandt omkring i 1925 med en ny NEFA lygte med glashætte øverst i stedet for reflektor på siden. Den kom til at hedde NEFA Petite, (fig 8). Muligvis for at undgå en retssag i udlandet m.h.t. til efterligningerne af NEFA lygten med reflektor på siden, fremkom fabrikken med denne nye NEFA PETITE, som i

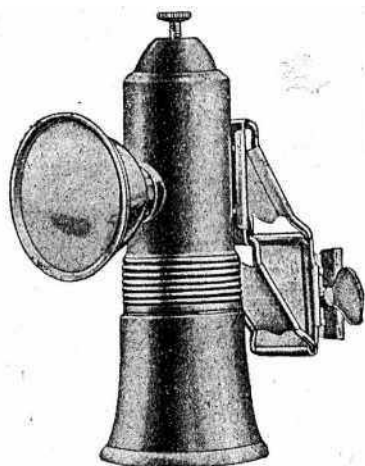
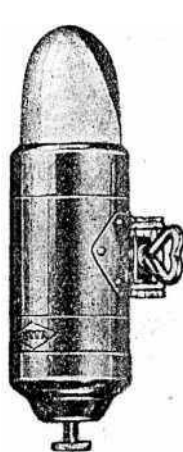


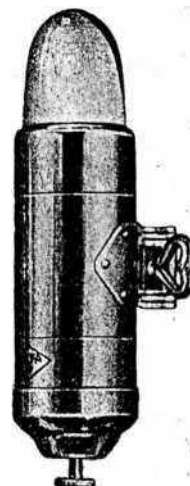
fig 5



fig 6

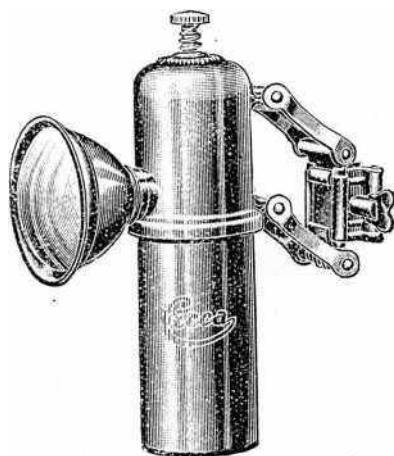


NEFA Petite



NEFA 32

Komplet med Batteri og Pære  
forniklede eller sorte



Prima Lygte, Messing forniklet

Nr. 2007 Element Lygte, pr. Slk. Kr. 8.00  
» 2008 Element » » » 3.00

Højde 150 mm  
Linsediameter  
60 mm  
Vægt  
med Batteri  
625 gr

enkelte kataloger blev kaldt "Den lille NEFA" og den anden "Den store NEFA". En forbedring var tillige spændeskruen på det fastgjorte beslag, som bevirkede at lygten kunne spændes fast omkring lygteholderen, så lygten ikke faldt af ved cyklens rystelser.

I den første produktion var et produktionsnummer angivet på beslaget. I den senere produktion af NEFA PETITE var prisen 3 kr. senere Kr. 3,50 indgraveret på beslaget.

NEFA Fabrikken fortsatte med produktionen af NEFA-lygten med fjederophænget sideløbende med den nye helt til 1930, hvorefter produktionen af den første model ophørte.

I 1930 kom yderligere en ny og lidt større type af "Petitelygten" i handelen, som egentlig burde have heddet "NEFA Grande", men fik ikke andet navn end model 32 således, at man nu have 2 modeller af NEFA PETITE, (fig. 9)

Begge modeller af NEFA's nye lygter kunne fås som sortmalede eller forniklede.

Produktionen af begge typer fortsatte til efter 1940. Helt nøjagtig hvornår produktionen sluttede kan ikke klarlægges, for engang i 1960'erne brændte fabrikken i Vermlandsgade ned til grunden og alle arkiver ødelagt. Bortset fra at der blev fremstillet særlige mørkelægnings hætter til NEFA lygterne, samt at der fandtes enkelte lygter fremstillet i tyndt, dårlig metal, tilsyneladende fremstillet under besættelsen, har man ingen sikker viden om den første produktions ophør.

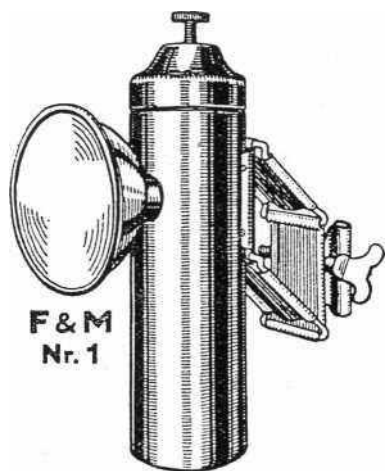
I 1927 var der kommet en anden dansk elementlygte i handelen. Den fik en næsten lige stor betydning som Nefalygteme Det var F&M lygten (fig 10). Den var fremstillet af lampefabrikken Fog & Mørup. På et tidspunkt indgik Nefa fabrikkens direktør Svend Kokfelt og Fog og Mørup A/S en samarbejdsaftale.

. Forholdet er hidtil noget uklart. Cykellygter i Fog & Mørup's design kopierede den første NEFA lygte og benyttede dele derfra, men markedsførtes under navnet F&M. For at gøre forvirringen total brugte NEFA Petite lygter i nogle tilfælde også dele fra F&M lygten bl.a. bundskruen og fjederophænget. Det særlige udformede element var nu mærket F&M eller Helleesen.

Hvor mange F&M lygter, der blev produceret kan ikke oplyses, men F&M lygten blev stadig forbedret og ændrede udseende i årene 1930 til omkring 1970, hvor produktionen tilsyneladende ophørte. Ændringerne var bl.a. at fjederophænget forsvandt, topskruen blev ændret til en flad hætte, der blev skruet på, og som med en lille bule nedad skabte forbindelse i stedet for fingerskruen. Reflektoren på siden blev ligeledes gjort mere simpel i udformning. At der må have været mange modeller viser, at vi bl.a. er i besiddelse af flere forskellige F&M lygter.

Model 46 blev fremstillet under krigen 1940-45 med mørkelægningsafblænding, og derefter kom model 54, som formodentlig var den sidste model, som fandtes både sort- og sølvmalet (fig 11).

## F&M.



Højde 145 mm  
Vægt 300 gr

- Nr. 678. Forniklet . . . Kr. 5.20
- » 679. Sort..... » 5.20
- » 680. Element for samme ..... » 1.10

fig. 10.



Nr. 678 Komplet, sølvfarvet, med element og pære.  
Nr. 679 Komplet, sortlakeret, med element og pære.  
Nr. 680 F & M element.

h"-



Med sammenblanding af NEFA og F&M fabrikationen var det imidlertid ikke slut med en helt særlig NEFA produktion. Efter branden på Nefafabrikken genoptog man en produktion på en anden adresse og med nye ejere H. Becken samt G. Dalk, som overtog rettighederne og i august 1972 kunne man fejre NEFA 50 års jubilæum.



Finn Wodschow og formanden for Dansk Bicycle Clubs Turistafdeling, Gunnar Dalk (i, v.) viser de sidste på for- og baglygter til cykler. Wodschow sidder med en Lucas olie-lygte fra 1898 og Dalk med de nyeste Nefa-lygter. (Foto: Allan Moe).

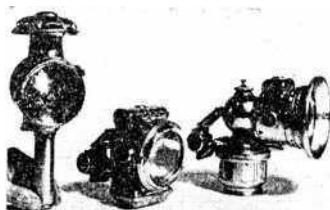
## Sørgeflor til cykellygten

Et morsomt jubilæum står for døren. Den danske elementcykel lygte kan om kort tid fejre sit 50 års jubilæum. Den første Nefulygte blev tændt den 1. juni 1922. Cykellygten er dog af langt ældre dato. Allerede i slutningen af forrige århundrede blev den første rigtige cykellygte konstrueret. Finn Wodschow, formand for Dansk Veteran-Cykle Club og selv samler af cykler og cykeltilbehør, fortæller her-

— De første velicopeder (cykler), der viste sig på vejene omkring 1865, anså man for legøj eller et modeløse opfundet af unge mennesker. Man fandt dog hurtigt ud af at cyklerne kunne bruges til andet end fornøjelse og sport. Således brugte man første gang en J velicopede på den ny post-rute, der oprettedes mellem Korsør og Skælskør i 1869. Her optrådte cykellygten også for første gang net som påsatte lygter, når man skulle ride om aftenen.

— De første lygter var

iNefa fejrer 50 år med Jys i lygten



Såfrån set cykellystens historie ud. Fra venstre en tælle-lygte fra 1890, Lucas-lygte fra 1898, og Lucas karbid-lygte fra 1910-15.

blev brugt af en cykellygte mere almindelig. Fra det tid finder man da også et utal af forskellige lygter, fortæller Finn Wodschow, som selv ejer omkring 200 forskellige lygter

lysglyttypen. Et mælkehvidt eller klart lampeglas beskyttede der synes det dog at have været en meget voldt vanskeligheder for at ringe lysstyrke, der var ingen på frem til de simpleste krav udenlandske lygter, men det des indeholdt Alborgs politi-

»Den skal lyse klart, den må ikke blænde Rytteren i selv, og hverken Blæsten eller do Slød for hvilke Maskinen er udsat, ere i stand til at slukke den. Den skal stykke af Vejen, at man tydeligt kan skjæle dennes Beskaffenhed, vige til Siden for Stjerne osv.»

Først i den ny politivedtægt fra 1883 står der om Kjørsel paa Cykler og lignende Befordringsmidler at cyklerne skulle være forsynet med bjælde eller klokker og oved Kjørsel paa offentlig Vej eller Gade skal enhver Cykel t Tiden fra Gadelygterne tændes indtil de slukkes være forsynet med en Lygte\*.

Nat tekorsel forbudd

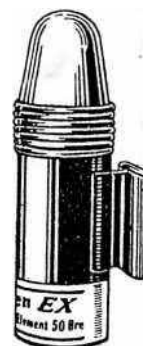
Flere af landets politivedtægter havde også krav om lygteføring, men enkelte steder blev det dog at have et udsat, ere i stand til at slukke den. Den skal stykke af Vejen, at man tydeligt kan skjæle dennes Beskaffenhed, vige til Siden for Stjerne osv.»

Den danske cykellygte NEFA's 50 års jubilæum, blev fejret aug. 1972, bl.a. med stor omtale i pressen Her ses Dir. G. Dalk og Cykelhistorikeren F. Wodschow.

Produktionen fortsatte, men nu kun med den sidste nye NEFA lygte, som oprindeligt havde set dagens lys omkring 1935. Det var NEFA Ex. lygten, (fig 12) den sidste egentlige NEFA cykellygte, som mærkværdigvis fik en endnu større succes og endnu længere varighed i handelen, end de tidligere

NEFA Ex. lygten var ellers ikke meget bevidt som cykellygte. Man kunne kun blive set, og om dens lys kunne man sige, at det var det ringeste man nogensinde havde haft på en cykel. Når elementet yderlige kun var halvt brugt lyste lygten som en cigaretlød. Men i de fleste tilfælde tilfredsstillende lyset politibetjenten, når denne først kom så nær, at han kunne se den lille

glød i pæren. NEFA Ex lygten var nem at medbringe i lommen og den var billig. Så sent som i 1960 kostede den kun omkring 5 kr.. for en komplet lygte. Lygten havde et element, der



EX Lygte

1,5 Volt

Komplet ..... Kr. 1.26 (1.25)  
Reservebatteri..... » 0.53 (0.50)

Fy<sup>a</sup>

var indkapslet i metal senere i plastic med et gevind øverst, som således var en del af selve lygten. På elementgevindet skruede man så en hvid hætte, oprindeligt fremstillet i celluloid senere i plastic. Pæren, som sad i hættens, var skruet ind i en lille plade, der blev holdt på plads med en fjeder. Hele lygten var en simpel indretning, der næsten kunne tåle alt. Den fik udover at være cykellygte end anden og måske større betydning, idet den blev brugt til at markere landingsbaner for nedkastning af våben under besættelsen. Som baglygte anvendtes en rød hætte og i en kort periode fremstilledes plastichætten i flere forskellige farver, så flere lygter kunne bruges som havelygter til fester. NEFA Ex lygten, blev også kendt under navnet "Nefa-blænderen," uvist af hvilken grund, idet den næppe kunne blænde, men det var måske netop grunden.

I 1973 forsøgte man at exportere Nefa Ex lygten til England. Den kunne imidlertid ikke opfylde de engelske krav m.h.t. til lysstyrken som forlygte. Som baglygte (fig 13) med den røde hætte kunne den måske havde faet et salg i England, hvis den ikke var blevet genstand for stor morskab. Viden om pornofrigivelsen i Danmark var nemlig kommet til England, og med den falloslignende røde Nefa Ex lygte fremkom spørgsmålet: "om den også kunne bruges til andet end baglygte" Dette fremkaldte stor munterhed ved præsentationen i den engelske cykelbranche. En export blev opgivet da man i England i flere år havde haft en langt bedre lysende baglygte.



**NEFA „EX“**  
I 10 stk. pakning.

**Nr. 691** Komplet lygte, kulørt udførelse, assorterede.

**Nr. 692** Komplet lygte, sort udførelse.

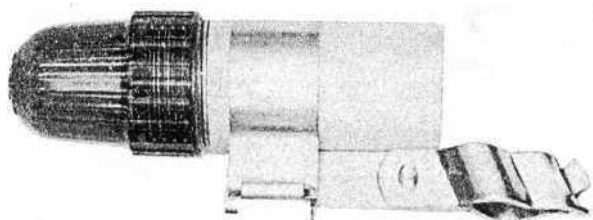
**Nr. 693** EX element, sort.

**Nr. 694** EX element, kulørt, assorterede.

. Nefa Ex lygten udgik først af produktionen i 1981, og var således danske cyklister mest benyttede battericykellygte i ca. 46 år.

Produktionsrettigheden og navnet NEFA blev i 1980'erne overtaget cykellåsfabrikken Basta, som fremkom med en ny lygtetype med navnet NEFA senere tillige i en lidt ændret udgave under navnet BASTA.

Navnet "NEFA" bliver ofte i daglig tale stadigvæk brugt som et synonym for en battericykellygte, uanset om den er af et helt andet fabrikat eller type.



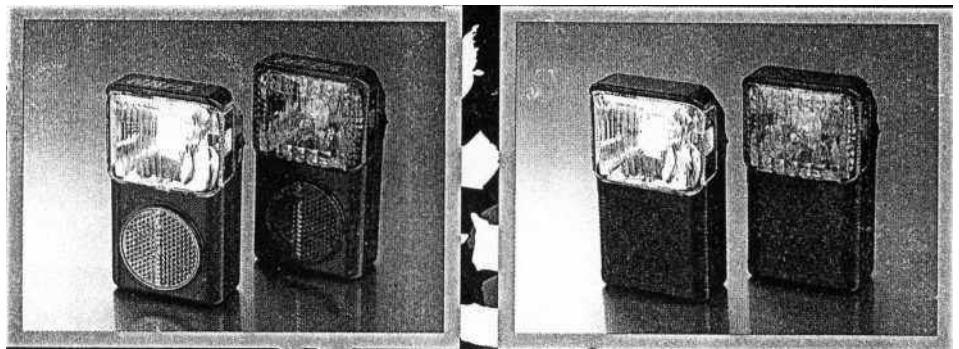
**Nr. 687** „NEFA“ baglygte med beslag.

Beslaget er beregnet til fastgørelse på bagstiver eller på bagagebærer.

*fig. 13.*

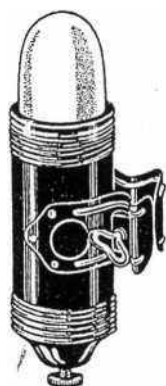
**NEFA**

**BASTA**  
LIGHT



Enkelte andre fabriker forsøgte at gøre Nefa fabrikens succes efter, med efterligninger, som dog ikke fik så stor udbredelse.

Her vises 2 eksempler på efterligninger fra 1937



### DAXO

Komplet med Batteri og Pære

Nr. 2676. Sort. 1,5 Volt.....	Kr. 2.40 (2.50)
Celluloidkuppel.....*	Kr. 0.36
Omløber for do.....	» 0.33
Lampeholder.....	» 0.12
Bundstykke.....	» 0.48

# VELO



### VELO

Komplet med Batteri og Pære.

Nr. 2671. P <sub>4</sub> Volt..	Kr. 3.00 (3.00)
Bundstykke.....	Kr. 0.75 (0.75)
Glas.....	» 0.39 (0.40)
Lampeholder.....	» 0.12 (0.12)
Spiralfjeder. „.....	» 0.15 (0.15)



Anbringelsen af katteøjet på en cykel kan være noget af et problem. Anbringes det for højt, er det galt, og anbringes det for lavt er det også galt- at anbringe det lige midt imellem er også galt, da der nemlig ikke er noget at anbringe det på.

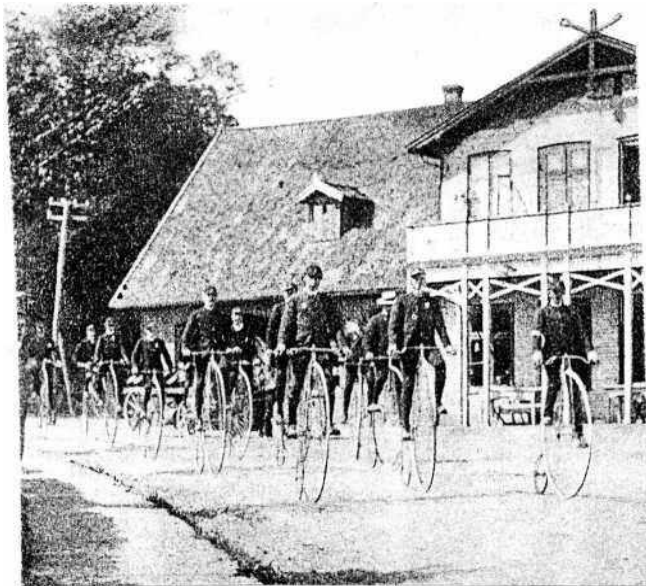


# Lyset er slukket på Ordrupbanen

Søndag d. 6. september var en epoke slut for banecykling i Danmark. Ordrupbanen verdens ældste og indtil denne dag aktive cykelbane lukkede med et gigantisk finalestævne

## Dansk Bicycle Club

I årene 1875-81 var interessen for den høje bicycle stærkt stigende. En bicycle kostede noget nær en årsløn for en almindelig arbejder, hvilket begrænsede købet i England således, at det var kun den bedrestillede ungdom, der havde mulig-



Medlemmer af Dansk Bicycle Club passere

Rungsted Hotel på en klub tur 1 1883.

heden for at komme i besiddelse af en bicycle. Det var trods alt efterhånden en anseelig skare af etatsråd-, grosserer-, direktør-, veksellersøner, der søndag efter søndag tog ud på ture fra Grøndalshuset i Charlottenlund på høje bicycler.

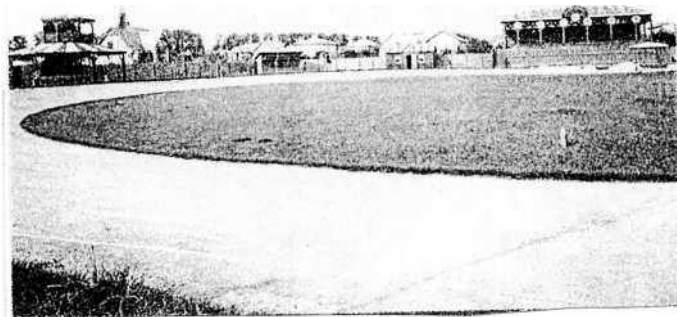
Trangen til at få en fast plan over turene medførte dannelse af en forening i lighed med den engelske "The Cyclists's Touring Club, som var stiftet i 1878. (eksisterer stadig som turklub og kendt som CTC i England).

Den 7. maj 1881 hen under aftenen mødtes således fem unge kendte og ivrige bicyclister i restaurant "Aahuset" på hjørnet af Falkonerallé og Aagade i København og stiftede her "The Danish Bicycle Club", som foreningen skulle hedde. Foreningens første formand blev stud.med. Just Gotschalk.

Medlemmerne var til at begynde med kun unge mennesker mellem 17 og 20 år, at møde en ældre mand på bicycle var et særsyn i adskillige år. Så sent som i 1890 læser man, at i Vejle er der flere "ældre Mænd" på 30 år, som cykler.

Man vedtog 26 paragraffer for foreningens virke. I formålsparafen hed det bl.a., at foreningen skulle fremme bicyclesporten i Danmark og foretage udflugter, samt tillige søge at lette medlemmernes anskaffelse af maskiner. I § 25 hed det, at en øvelsesplads skulle være disponibel for medlemmerne og i § 26 bestemtes det, at foreningen om vinteren skulle afholde selskabelige sammenkomster, hvor også damer havde adgang.

De første år gennemførte foreningen under stor opmærksomhed og omtale væddeløb på havegangene i Tivoli, hvor 3 engelske bicyclister i 1875 for første gang i Danmark havde vist den høje bicycle i funktion. Senere arrangerede man væddeløb på Rosenborg Eksercerplads samt på den nye traverbane ved Lyngbyvej



Den første Ordrupbane i 1888.

## Ordrupbanen

Den 27. feb. 1888 besluttede Dansk Bicycle Club, som foreningens navn var ændret til, at købe en grund i Ordrup nord for København med henblik på at etablere en cykelbane. Det første løb på Ordrupbanen fandt sted i et forfærdeligt regnvejr d. 29. juli 1888.

Ordrupbanen var imidlertid ikke den første cykelbane i Danmark. Allerede i 1886 havde man anlagt en 600 m. grusbane ved Svendborg.

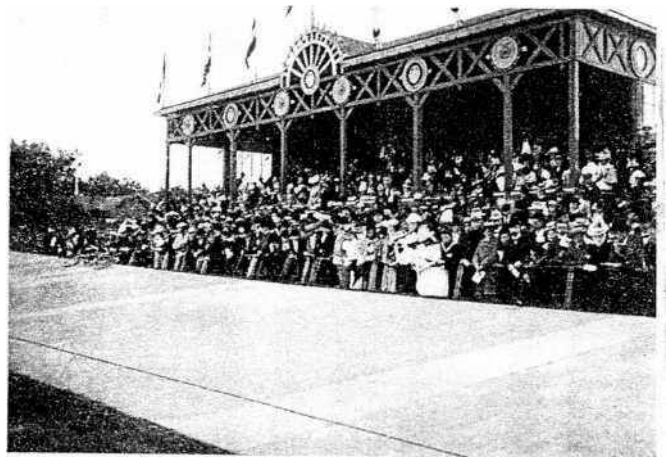
Den første Ordrupbane var en 333 1/3 meter grusbane uden hævede sving. I 1883 fik banen cement og hævede sving, og i 1902 blev banen udbygget til 370 m. I 1930'erne blev tilskuerforholdene og rytterkabiner på inderkredsen udbygget og forbedret. Ved dens sidste renovering i 1986 håbede DBC, at noget af banens fordums publikumsinteresse kunne genopstå.

Indtil 2. verdenskrig var Ordrupbanen nemlig nær forbundet med totalisatorspil, som kørtes for første gang d. 12 aug. 1888. At spille på cykelrytterne blev en guldgrube for DBC især i 1930'erne og 1940'erne, hvor publikumstilstrømningen var så stor, at DSB ofte måtte sætte extra tog ind for at transportere tusinder tilskuere til Ordrupbanen, når der var løb, og tit måtte indgangen lukkes, og folk stod år i kø langt ned af vejen.

DBC blev meget velhavende, men pengespillet havde sin pris med uregelmæssigheder, aftalt spil m.v. som ledte til en regulær totalisatoraffære, hvor cykelsporten led et stort knæk. Fra en omsætning på over 100.000 kr. pr. løbedag, et millionbeløb i vore dages penge, faldt omsætningen efterhånden til 5000 kr.

Men udover totalisatorspillet var der naturligvis store sportslige triumfer på Ordrupbanen, som var et stort trækplaster for de store interna-

tionale cyklesportstjerner, som f.eks. englænderen Reg. Harris, hollænderne A. van Viet og Jan Dersen og mange flere. Hvor egne stjerner som Thorvald Ellegaard, der blev verdensmester 6 gange i sprint, samt Willy Falck Hansen blev kendt over hele verden. Ved det professionelle Grand Prix i 1954 var der over 12.000 tilskuere på Ordrupbanen, som var uløselig forbundet med cykelsportens store stjerne, hvoraf mange skabtes på banen i Ordrup, som hele 9 gange var stedet for verdensmesterskaberne på bane.



1896 — Publikum paa Sadlepladsen og den store Tribune under Verdensmesterskabsløbene paa Ordrupbanen.

Efter 1974 faldt interessen for banesporten betydeligt, totalisatorspillet var ophørt. Selv om man stadig afholdt flere cykelløb på banen var antallet af tilskurere meget begrænset. Yderligere kom så interessen for 6 dagesløb, som ikke kunne afholdes på Ordrupbanen, da disse løb jo skulle være indendørs. I mange år synede Ordrupbanen efterhånden næsten helt hen og blev kun til glæde for DBC's turistafdeling, hvor medlemmerne, hvoraf flere var ældre og tidligere kendte baneryttere, nu kunne køre nostalgiske omgange på den bane, hvor de var begyndt som unge.

Man besluttede at nedlægge banen og sælge området til boligbyggeri, idet der forelå en plan for en indendørs super-arena i Ballerup med en indendørs bane til 6 dagesløb samt, at den skulle kunne danne rammen om andre aktiviteter som udstillinger, badminton, koncerter m.v. Denne multi-arena vil stå færdig til næste år og vil indlede en ny æra for cykelsporten.



1896 — Fra Verdensmesterskabsløbene paa Ordrupbanen, der i Vinteren 1892 — 93 blev lagt i Cement og fik hævede Sving.

## Det sidste cykelløb på den historiske Ordrupbane.

Den 3. september i år lukkede banen sine porte for sidste gang med et stort finalestævne, hvor bl.a. 18 verdens- og olympiske mestre, 7 udenlandske og 11 danske for sidste gang kørte på Ordrupbanen.



Jan Derksen og Hans Henrik Ørsted på deres sidste æresrunde på Ordrupbanen

De var der alle sammen Axel Schandorff, Kaj E. Jensen, Preben Isaksson, Mogens Frey, Reno B. Olsen, Per Lyngemark, Kjell Rodian, Niels Fredborg, Peder Pedersen, Jens Veggerby og mange, mange flere. Fra udlandet kom bl.a. den nu 81 årige hollænder Jan Derksen, som i årene 1938 til 1963 var på Ordrupbanen 52 gange.



Verdensmesteren Thorvald Ellegaard i 1907 Thorvald Ellegaard alias Brian Dandanell i 2000



Man kunne se tårer i øjnene på flere deltagere såvel, som på de mange tilskuere, der havde fyldte tilskuerpladserne og havde fundet vej for at sige farvel til den gamle bane samt en epoke.



Naturligvis var der igen på denne sidste dag en høj bicycle på Ordrupbanen som på den første dag denne sidste gang, ligesom ved de mange tidligere stævner og DBC jubilæer. Derudover 6 veterancyklistere i tidstypisk cykeldress på historiske cykler.

Man så Thorvald Ellegaard berømte banecykel fra 1890, kørt af banens sportsleder Brian Dandanell, en Singer safety fra 1890, kørt af Holger Damgaard medlem af DBC, en damecykel årgang 1899, tidligere ejet af den verdensberømte 19 årige kvindelige væddeløbsrytter Johanne Jørgensen, som i 1890 fik sin debut på Ordrupbanen, nu ejet og kørt af Gunver Martensen. Yderligere en damecykel kørt af Helmar Christensen. En sofacykel fra 1925, kørt af Jørgen Marcussen, samt Finn Wodschow redaktøren for Cyclehistorisk Tidende på den høje bicycle, som med denne afsluttede Dansk Bicycle Club's Ordrupbane 112 årige historie som den begyndte med en bicycle på banen.



DBC vil naturligvis stadig fortsætte, og er dermed verdens næstældste cykelklub. Selvom DBC hovedsagelig i dag er forbundet med banesporten, har foreningen er meget aktiv turistafdeling DBCT, hvis medlemmer som i 1880'erne stadigvæk foretager ture om søndagene i Københavns omegn.



1885 — D. B.C.s Medlemmer samlet til 4 A ars Stiftelsesfest  
Søndag den 10. Maj paa Skodsborg Badehotel.

## TILLÆG TIL LOVE OG RIDE-REGLEMENT

### for Dansk Bicycle Club.

§ 1. Enhver Udflugt, som foretages samlet af Foreningen, anføres af Foreningens Formand, der tillige fungerer som Ride-Formand, denne vælger sin Adjudant.

§ 2. Formanden ordner Rækkefølgen og kommanderer Løbene, og er enhver pligtig at lyde hans Anvisning og Instruxer.

§ 3. Ingen maa uden Formandens (Adjudantens) Tilladelse forlade Geledderne under Løbet, eller afgive andet Signal end Nødsignal, med mindre anderledes er bestemt af Formanden.

§ 4. Klokke skal føres paa enhver Maskine, samt er Enhver forpligtiget at medføre Skruenøgle & Oliekande; før Startningen forvisser Adjudanten sig herom og melder til Formanden, om alt er i Orden.

§ 5. Formanden er pligtig at iagttage al tænkelig Forsigtighed under Løbet, saavel med Hensyn til Publikum som til Medlemmene, afholder fra Løb paa Gangstier, hvor Politianordninger forbyder dette, samt iagttager al mulig Forsigtighed ligeoverfor Kjøre- tøj, hvis Fleste maatte vise sig sky for Maskinerne, tillader i Reglen ved saavel bratte Stigninger som Fald af Vejen de Medlemmer, som maatte ønske det, at stige af.

§ 6. løvrigt er Enhver pligtig at rette sig efter de Instruxer enhver særlig Udflugt maatte paalægge Formanden at udstede, dels for Publikums Sikkerhed, dels for at efterkomme Politianordninger.

§ 7. Emblem bæres paa enhver Forenings-Udflugt.

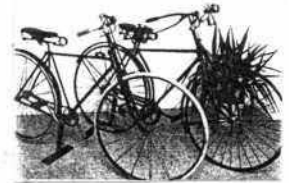
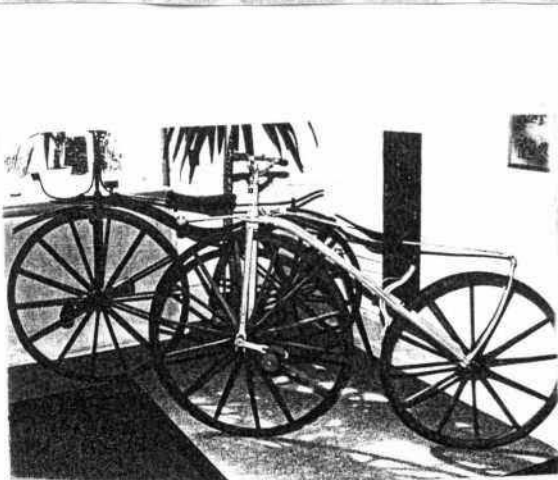
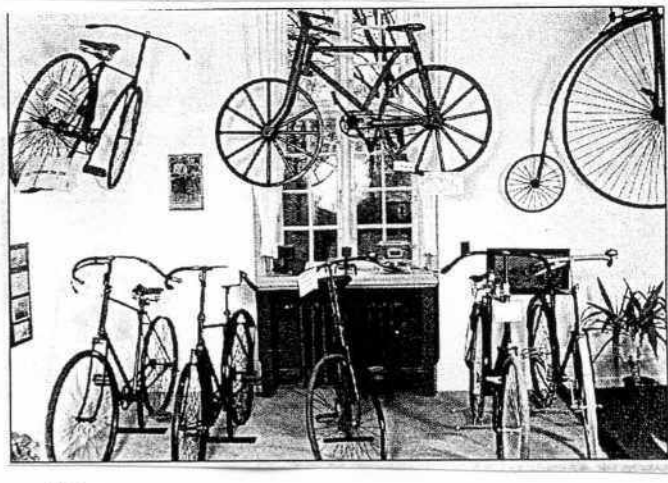
§ 8. Formanden er under Løbet Ansvarshavende for Glubben, forsaavidt Forseelsen ej maatte hidrøre fra Undladelse af givne Instruxer.

§ 9-. Medlemmene skulle være i Besiddelse af en Lygte, som efter Formandens Forslag medføres.

§ 10. Overtrædelse af Ridereglementets §§ medfører en Bøde af 50 Øre for hvert særligt Tilfælde og erlægges strax til Adjudanten og tilfalder Kassen.

*Bestyrelsen* anmoder de ærede Medlemmer om, naar de kjøre alene, at iagttage al mulig Forsigtighed, ved paa smalle og stærkt befærdede Veje kun at ride i Skridt ligesom ved Svingninger af Veje og Overkørsler at ride langsomt og røre Signalklokken, altid at vige saa langt til Siden for Kjøre-tøj som muligt og undgaa at ride hurtigt imod Hestene, idet en besindig Holdning og gentlemansmæssig Opførsel maa være et Særkende for Clubbens Medlemmer og til Gavn for Sporten.

# DANMARKS CYKELMUSEUM



Når man kommer kørende mod Aalestrup møder man inden overalt skilte, der nemt leder een på vej til Danmarks Cykelmuseum, som er nordens største cykelmuseum med en cykelsamling, der er uden sidestykke.

Den 30. maj sidste år kunne museet med stor festivitas fejre sit 25 års jubilæum. Museet har de sidste år sprængt alle rammer. Mange nye og sjældne cykler og genstande er kommet til, og nødvendigheden af en udvidelse med nyindretning er under overvejelse i den nye og meget aktive museumsbestyrelse.

Ud over et omfattende 36 siders katalog med beskrivelse af og historie om alle de udstillede cykler og genstande sælger museet nu flere forskellige postkort, plakater m.v. med veterancykelmotiver, så de besøgende har mulighed for at få noget med hjem. En ting som har fundet sted på udenlandske cykelmuseer i mange år, hvor man mange steder ligefrem har en museumsbutik, her kan man købe cykelbøger, tidsskrifter og ofte nogle af de mange genstande med veterancykelmotiv, som er opstået de sidste år.

De udstillede cykler og genstande på Danmarks Cykelmuseum i Aalestrup er alle nænsomt restaureret, istandsat og opstillet med passende afstand så den besøgende har mulighed for at gå tæt på og se detaljer. Dette sidste ses desværre altfor sjældent på andre cykelmuseer. Dette har man øje for også ved en

fremtidig udvidelse af udstillingerne, hvor man stadig vil have god afstand mellem effekterne, samt tillige opstille disse i lidt bedre historisk og tidsmæssig kronologisk orden, som det grundet pladsmangel kniber lidt med for nuværende.

Museet har året igennem forskellige arrangementer således afsluttede en nordjysk motorcykelklub sin årlige tur med et besøg på Danmarks Cykelmuseum, hvor over 200 motorcykler, deriblandt flere veteranmotorcykler deltog.

Museets økonomi er god, og man vil i år få et besøgs antal på lidt over 4000 fra ind- og udland, hvor man i flere landet har oplevet lukninger af cykelmuseer.

Danmarks Cykelmuseum er virkelig et besøg værd. Museet har åbent hver dag fra påske til slutningen af oktober fra 10.00 til 17.00. Derudover er man velkommen efter forudgående aftale ved henvendelse til Danmarks Cykelmuseum, Borgergade 10, 9620 Aalestrup

Lige ved cykelmuseet findes tillige den "Jydske Rosenpark" med 15.000 roser og over 200 arter.

Aalestrup har en udemærket campingplads med hytter og alle faciliteter på Parkvænget 2 tæt ved museet.

Aalestrup er iøvrigt en rigtig hyggelig by med mange indkøbsmuligheder og gode parkeringsforhold 1 km fra hovedvej 13 mellem Viborg og Aalborg.

# VETERANCYKEL-KLUBBER

Man siger ofte om foreninger i Danmark, at når 2 mennesker med samme interesse mødes danner de en forening. CYKELVETERANERNE.

I 1999 stiftedes en cykelklub med navnet "Cykelveteranerne". Klubben bestod kun af 2 medlemmer, ifølge deres folder kunne man evt. optage nye medlemmer, " hvis egnede personer findes". Siden har man intet hørt, om denne tomandsklub, så man må formode at egnede personer, som nye medlemmer ikke kunne findes. Klubbens fortsatte eksistens er ukendt

Danske veterancykelklubber adskiller sig væsentligt fra de mange udenlandske. I de første år efter deres stiftelse er danske veterancykleklubber og foreninger nemlig meget aktive m.h.t. deres formål, og medlemstallet vokser. Men efter kortere eller måske lidt længere tid mindskes interessen blandt medlemmerne, og deres antal falder, trods klubbernes bestyrelse og især formændenes ihærdige anstrengelser for at bevare interessen.

## DANSK VETERANCYKELKLUB

. Var den første egentlige veterancykelklub i Danmark. Den blev stiftet i 1964. De første år foretog klubben året rundt klubture, deltog i flere arrangementer hvoraf kan nævnes Københavns 800 års jubilæum, samt et historisk arrangement i Flensborg. Veterancykleme vakte stort opmærksomhed overalt. På veterancykelturene fulgte man DBC's ridereglement, (som vist på s. 27)

Klubben udsendte 3-4 gange årligt et medlemsblad "Velocipeden" med historiske artikler m.v. I 1970 var medlemsantallet, som oprindeligt var 22, faldet så meget, at klubben i realiteten kun bestod af bestyrelsens 3 medlemmer. Man besluttede derfor at "nedfryse" klubben, indtil der måske igen opstod en interesse for cykelture på veterancykler i stedet for helt at opløse den.

## CYCLEHISTORISK KJØRESELSKAB.

Stiftedes den 19. september 1992, og formålet var at stimulere interessen for cyklens historie, arrangere møder, udflugter samt især at foretage cykelture på veterancykler. Klubben var ikke en direkte fortsættelse af "Dansk Veterancykel Klub", men på en måde en "optøning", idet formålet med "Cyclehistorisk Kjøreselskab" var stort set de samme. Denne klub foretog årlige klubture, samt deltog i flere aktiviteter på veterancykler, som altid var en stor succes

Kjøreselskabet deltog i flere andre aktiviteter som udstillinger m.v. Klubben udsendte 3-5 gange indtil 1997 et medlemsblad med historiske artikler m.v. I 1998 var interessen og dermed medlemstallet faldet til omkring 12-13. Påstande, som senere viste sig at være usande i forbindelse med Dansk Veterancykel Klubs ophør 28 år tidligere bevirkede, at nogle medlemmer forlod klubben for at danne deres egen forening. De sidste par år har Kjøreselskabet kun haft to ture. Ved kommende generalforsamling kan man forvente, at også denne klub bliver



Regnvejr hindrede ikke Dansk Veterancykel Klub's søndagsture.



"nedfosset" eller opløst, hvis man da ikke kan finde en res egen forening "Veteran Cykel Klubben", som siden ny formand, idet nuværende formand på grund af i forbindelse med bil- og veteranog og andre sygdom må fratæde.

#### DANSK CYKELMUSEUM VENNER

I 1989 stiftede nogle københavnske cykelhandlere en samling, samt på forskellige måder været et indslag i forening "Dansk Tohjulemuseums Venner" der senere andre arrangementer. Udgifterne i forbindelse med ændrede navn til Dansk Cykelmuseums Venner, som disse bliver sponsoreret af 5-6 firmaer, og man kan der- andre nu uden tilknytning til cykelbranchen kunne blive for ikke sammenligne denne forening med en egentlig medlem af med det formål at etablere et cykelmuseum. veterancykelklub, hvor formålet som regel er noget Foreningen er i egentlig forstand ikke en andet andet. .

veterancykelklub, men en støtteforening, selvom man i Man udsender ikke så vidt vides ikke et med- årenes løb har haft forskellige aktiviteter hovedsagelig i lemsblad ,medlemstallet samt bestyrelse er os ukendt. . form af udstillinger af foreningens veterancykel- Cykelhistorisk Tidendes redaktion har for tiden samling. Medlemmerne hvoraf stadig den største del har desværre kun sparsomme og andenhånds oplysninger tilknytning til cykelbranchen, støtter med deres om foreningen.

kontingent økonomisk det Knallert- og Cykelmuseum,

som det lykkedes foreningens formand ved et VETERANCYKEL KLUBBER I UDLANDET mangeårigt ihærdig arbejde at etablere i Glumsø i maj Cykelhistorisk Tidende får året igennem tilsendt alle måned i år..

(Åbningen af dette museum er beskrevet i sidste nr. af litteratur fra veterancykelklubber. i England, Tyskland, Cyclehistorisk Tidende)

. Foreningen udsender 2-3 gange årligt et lille nuværende danske veterancykelklubber og -foreninger medlemsblad, som imidlertid ikke bliver tilsendt ikke kan sammenlignes med de mange udenlandske Cyclehistorisk Tidendes redaktion , men oplysninger foreninger. Den tidligere "Dansk Veterancykel Klub" om foreningens virke kommer dog fra anden side til og senere "Cykelhistorisk Kjøreselskabs" formål var et redaktionens kendskab.

#### VETERAN CYKEL KLUBBEN.

Et lille antal medlemmer af Dansk Cykelmuseums denne i lighed med de

Venner samt de udtrådte medlemmer af Cykelhistorisk

Kjøreselskab dannede i 1998 de

kulturhistoriske arrangementer m.v. har udstillet cykler hovedsagelig udlånt fra Dansk Cykelmuseum Venners

#### VETERANCYKEL KLUBBER I UDLANDET

medlemsblade, tidsskrifter samt andet cykelhistorisk

Holland, USA, Australien og Sverige, Heraf ses at

forsøg i denne retning, idet cyklens historie bl.a. var

nævnt i formålparagraffen og som en væsentlig del af



"Svenska Höghjuling Sällskapet er en aktiv forening for nutidige bicyclister.

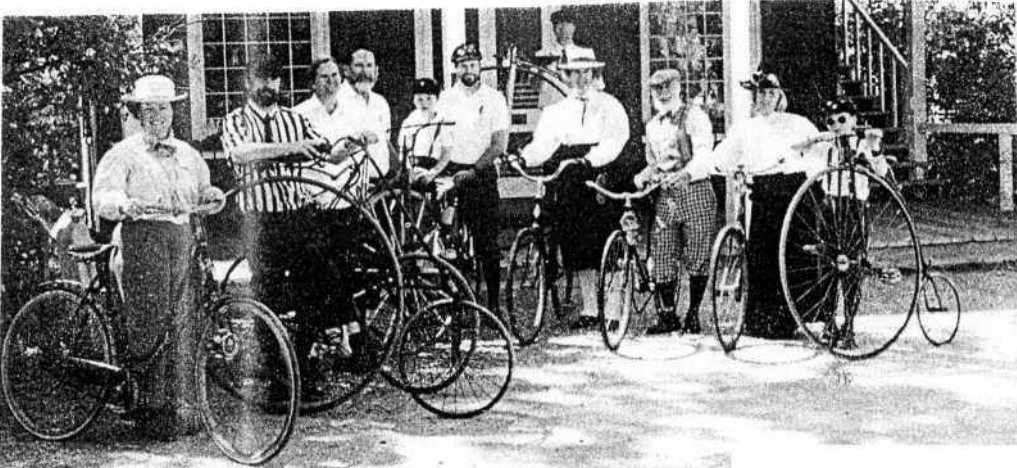
udenlandske veterancykelklubber. Men interessen for de egentlige cykelture i disse to danske klubber var kortvarig.

Alle udenlandske veterancykelklubber har et stort antal medlemmer, f. eks.. har "Svenska Cykelhistoriska Foreningen" over 200 medlemmer, og "Svenska Høghjuling Foreningen" 15 medlemmer, der alle ejer og kører på høj bicycle, en betingelse for optagelse i foreningen. Begge foreninger udsender indholdsrige medlemsblade, som kun overgås af to store medlemsblade fra den engelske veterancykel- klub, med lidt over 1000 medlemmer, for ikke at tale om "The Wheelmen" i USA med flere tusinde medlemmer og med verdens største illustrerede medlemsblad.

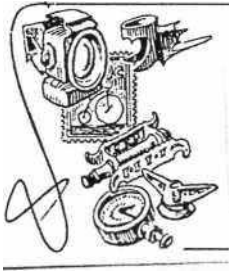
Cyclehistorisk Tidende vil i et kommende nr. give oplysninger om alle disse udenlandske veterancykelklubber og deres virke.



En lokalafdeling af *The Veterancykle Club* i England.

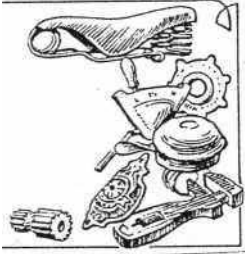


Et lille udsnit af "*The Wheelmen*" veterancykelklubben i USA.



### Køb, salg, bytte, efterlysninger

(gratis annoncer)



VICTRIX herrecykel nr. 306 fra ca. 1922-23 i køreklar og original stand sælges 1.800 kr. henvendelse xxxxx

# VETERANCYKEL MOBILIAR



m  
o

red by  
CO CO

En enestående udstilling af genstande med cyklen som motiv, som betegnes som "Cykelmobiliar" åbner på Søllerød Museum i foråret 2001.

Udstillingens titel og tema vil være "Cyklen i Litteratur, Musik og kunst. Det vil være den første udstilling af sin art i Danmark og så vidt vides i hele verden

Udstillingen på Søllerød museum er kommet i stand på grundlag af en privat samling. Den vil vise eksempler på ældre dansk og udenlandsk cykellitteratur, poesi og sange. Dansk og uden

landsk cykelmusik samt et stort udvalg af vid forskellige genstande med cyklen som motiv som glas, porcelæn, kunst- og pyntegenstande, male

rier, tegninger, plakater, spil, cykelmodeller be- frimærker, postkort, tænd- stiketikker m.v. Desuden eksempler på ældre tiders brugskunst ved udformning af bl. a. cykellygter.

I forbindelse med udstillingen udgives en bog om cyklen i litteratur, kunst og musik. Cykelhistorisk Tidende vil i næste nr. oplyste om tidpunkt for udstillingens åbning.