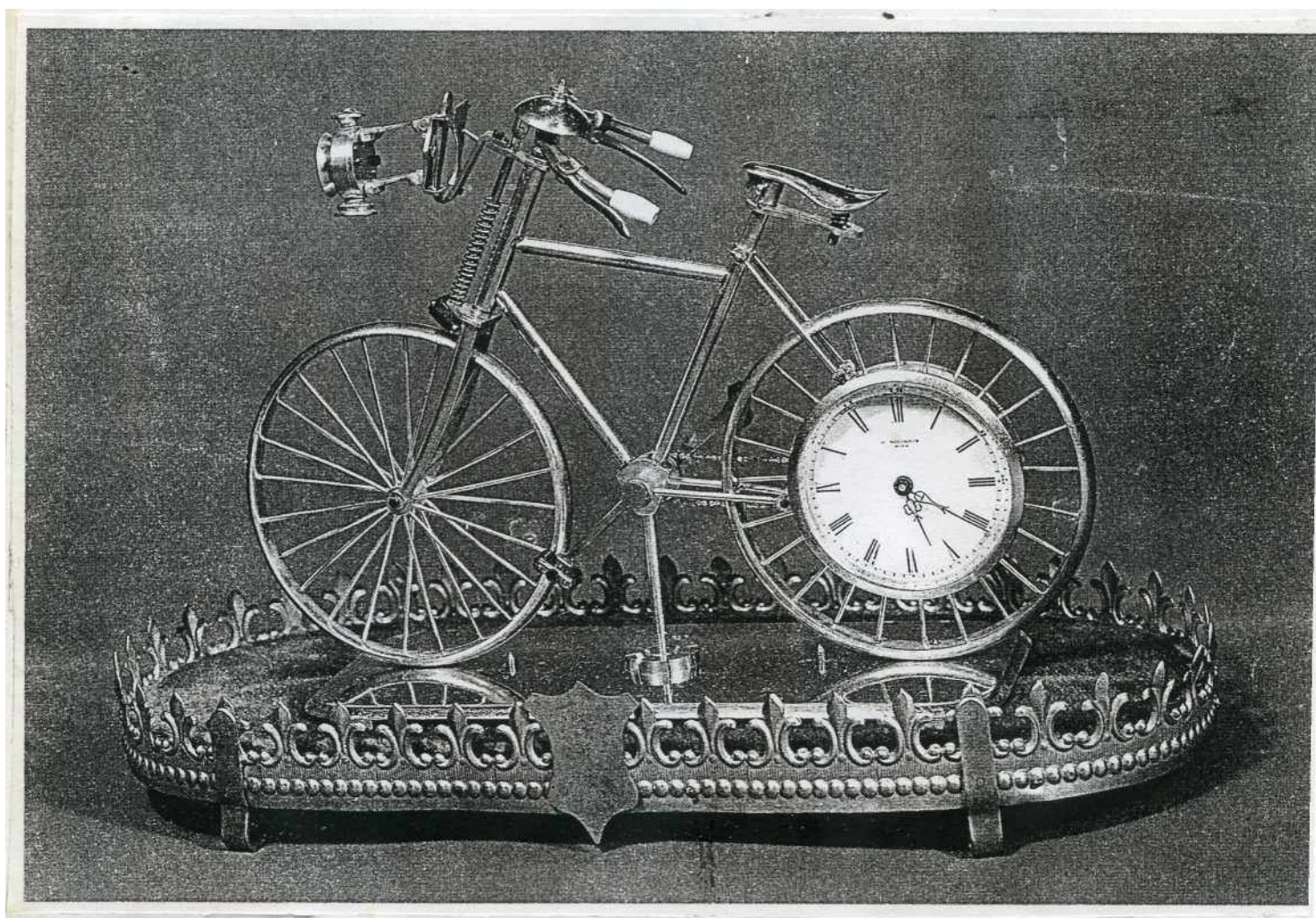




5. Årgang

Februar 2001

Nr. 14



*"Den, som ikke kender fortiden, er ikke fremtiden værd"*



Artikler i dette nummer:

- for 100 år siden.....side 3 - 9  
Første bicycle i Danmark.....side 10  
Navneforvirring.....side 11 - 12  
IVCA konference.....side 13  
Fra Videnskabens Mark.....side 14  
Svenske Vet. cykelklubber.....side 15  
Cykelkunst.....side 16  
Til Cyklens Pris.....side 17

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

**Indhold.**

På cykel i Nordsjælland  
for 100 år siden ..... side 3-9  
Den første bicycle i Danmark..... - 10  
Navneforvirring ..... 11-12  
International Veteran Cycle Association's konference ..... - 13  
Fra Videnskabens Mark 14  
Svenske Veterancykel klubber - 15  
Cykelkunst..... 16  
Udstilling "Til Cyklens Pris". - 17  
Blandinger  
AngloDane, D.C.M.V.'s logo 18  
Køb, Salg og Bytte..... 19

Fra redaktionen

Ved International Veteran Cycle Association s konference, (I.V.C.A) som omtalt på side 13, hedder det i et indlæg fra en kendt cykelhistoriker: "at ikke alt, hvad man læser vedrørende cykelhistorie er korrekt"..

I den forbindelse er vi bl.a. gjort bekendt med de informationer, der ligger på internettet. Som man sikkert er klar over, er internettet et sted, hvor alle kan boltre sig, uanset om man har forudsætninger for at de givne oplysninger er korrekte.

Vi har set flere eksempler på så mange fejl og mangler, og må derfor slutte, at cykelhistoriske oplysninger fra internettet bør man forholde sig meget kritisk til. Enten må man personlig eller gennem andre kende vedkommende, der har forfattet artikler, således at man kan havde tillid til oplysningernes vederhæftighed, ellers må det ud fra et nævnt og anerkendt kildemateriale fremgå, at personen har den fornødne viden og baggrund for de cykelhistoriske oplysninger..

Selvom man tilsyneladende ser en seriøs afsender, skal man ikke være sikker på, at de informationer, man læser, er korrekte. F.eks. har vi set 2 internet sider om cykelhistorie, hvor der fandtes 9 graverende fejl , De oplyste årstal og teksten var ukorrekte, selv de viste illustrationer var ikke anbragt rigtigt i forhold til teksten. Adressen var "The Bicycle Museum of America". Bag dette fine navn gemmer sig en helt privat cykelsamler, som tilsyneladende ikke har det korrekte kildemateriale til disse oplysninger. Enhver kan jo kalde sin udstilling for et "museum." Vi kunne nævne flere eksempler på ligeså ukorrekte cykelhistoriske oplysninger .

Det kunne være en fremtidig opgave for I.V.C.A., at man kigger det cykelhistoriske stof efter i "sømmene" og gør afsenderen opmærksom på fejl. Under alle omstændigheder: Vær kritisk!

Anvendelse af ukorrekt kildemateriale samt mangel på kildekritik resulterer ofte i, at de samme fejl og misforståelse indenfor cykelhistorie gentages gang på gang både i bøger, som i tidsskriftartikler og aviser, ja selv i anerkendte opslagsværker, i Danmark lige med undtagelse af Den Store Danske Encyklopædi.



# På cykel i Nordsjælland for 100 år siden

*Af Torben Topsøe-Jensen*

En Cykletur paa danske Veje, det er et Kapløb med Vinden over bølgende Kornmarker, det er Landet i Erindringen med Sol og Byger, de forfriskende Grøfter, Landsbykirketaarne, Aaer og Fjorde, hvad skylder man ikke Cyklen!

Johannes V. Jensen: Paa danske Veje. 1931.



Cykelferier er stadig en yndet form for sommerferier hos de unge. Her er tre morgenfriske cykelpiger parate til dagens indsats på en cykeltur Nordsjælland rundt.

Da Johannes V. Jensen skrev disse linjer, var cyklen forlængst blevet al-lemmandseje. Men det tog sin tid at nå så langt. Det hele begyndte for godt og vel 170 år siden, da man ude i Europa tog fat på at eksperimentere med fremstilling af nogle løbehjullignende instrumenter, der skulle gøre det lettere for fodgængere at bevæge sig over større afstande. Efterhånden nåede man frem til

den kuriøse *Velocipede*. Den kom til Danmark i 1860'erne og fik snart øgenavnet Væltepeter. Der skulle gå endnu en snes år, før man via *Tricyklen* fik konstrueret den lave *Safety*, forløberen for den moderne cykel.

Safety'en slog straks an og blev meget populær, først til sportsbrug, men inden længe også som almindeligt befordringsmiddel. Med den kunne man nemt og bekvemt kom-

me rundt, som man lystede, og for mange var den til uvurderlig nytte i det daglige arbejde.

## *Cyklismens sejrsgang*

Støt og roligt bredte cyklismen sig, og man fejrede de raske cyklister, der hurtigt prægede vejilledet, ved at udråde dem som værende »Cyklismens ufortrødne Riddere, det døende nittende Aarhundredes hastigt farende Svende«. Og netop i år for hundrede år siden hylkede Holger Drachmann dem i et begejstret og fængende digt: »Frem paa det rullende Hjul«, der slutter med denne fanfare:

*Hesten er staalsat og Rytteren med.  
Plads for Cyklisten! Han ruller afsted.*

Cykelentusiasmen gav sig mangfoldige udslag. Man begyndte at stifte cyklistklubber, som skulle arrangere udflugter og fællesture helst hver søndag hele året rundt. Det var små lukkede klubber, hver med begrænset medlemskreds, hvad klubbernes navne også antydede. Der var f.eks. Lægernes Cykle-Forening, The old boys, Orlogsværftets Cykleklub,

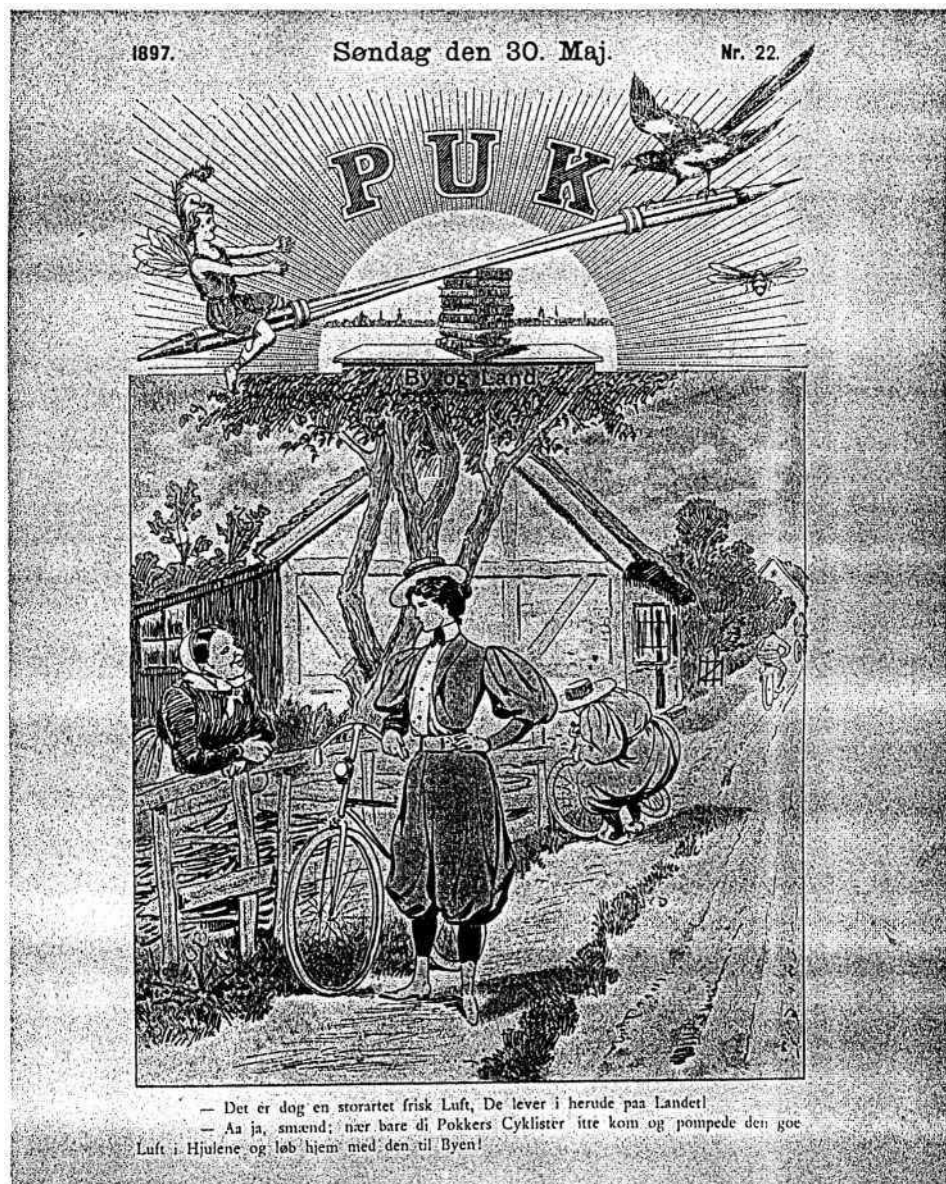
Cyklen var til glæde for alle - også for ældre herrer med rundpudlet hat. Postkort, ca. 1900 med udsigt fra Villingebæk mod Nakkehoved. Jørgen Elssø's samling.



Cyklisten o.s.v. Og man udgav turkort og turbeskrivelser, vise- og sangbøger for cyklister og særlige håndbøger. Mest udbredt af disse var Sylvester Hvids »Cycle-Haand- bog« fra omkring 1890, der udkom i flere oplag. I 1895 fik København sin første cykleskole for damer og herrer - og samme år jubelede telegrafbudene på Vesterbro - de fik cykler til brug i tjenesten. Året blev også noteret i Vatikanets kalender som året, da Paven nedsatte en kommission af kardinaler, der skulle afgøre, om det var passende for præster at vise sig på cykel. I 1896 fandt det første professionelle cykelløb sted i København - og på julebordet kunne børnene være heldige at finde et brætspil, som bar det forjættende navn »Dansk Cykleløb«, som uden på låget havde et billede i farver af en racercyklist med en imponerende laurbærkrans om halsen.

I hæren var man allerede i 1880'erne begyndt at overveje, om man skulle anvende cyklen ikke alene til ordonnanstjeneste, men også som »kørende fodfolk« - og i borgerlige kredse diskuterede man omkring århundredeskiftet, om det var unødigt luksus at lade tjenestepiger benytte cykel på de daglige indkøbsture. Agitationen for cykelstier tog fart, da »automobilvogne« begyndte at vise sig på vejene, og i 1898 arrangeredes et cykelfakkeltog for prins Christian og prinsesse Alexandrine, da de ankom til København efter brylluppet i Cannes. Og i 1906 begyndte det energiske Dansk Cyklist-Forbund sin tilværelse.

I Nordsjælland hører vi første gang om cyklen i 1869. Da bragte Dagbladet for Frederiksborg Amt en meddelelse om, at en Velocipede nu er blevet fabrikeret i Helsingør, og at »den blev prøvet« forleden aften ved Marienlyst. En månedstid senere meddeltes det fra Hillerød, at Velocipederne »nu ogsaa er naaet her til byen. Man kan jævnlig se en saa-



En kvindelig cyklist iført 1890'ernes sidste skrig indenfor cykelsporten. Dragten vakte ikke udelte begejstring. Nogle kaldte den for »Toppunkt af Galskab«. Tegning i vittighedsbladet »Puk«, 1897.

dan blive benyttet paa Byens Gader«. Interessen for cykler var stor, og de der havde teknisk snilde og håndlag forsøgte nu selv at lave cykler.

Meningerne om cykler var dog delte. De unge var begejstrede, de ældre ikke. De syntes kun, at cyklerne spredte »Skræk og Rædsel«. En gammel kone, der så en cykelrytter nærme sig, krøb i hast ned i lande-vejsgrøften og fortalte bagefter, at hun havde set »den Onde fare forbi på en Vejr-Mølle«. En sygeplejerske har fra sin barndom på Esbønde-

rupkanten i 1880'erne fortalt, at det i begyndelsen mest var mændene, der fik cykel, kvinderne fik dem først senere for »det blev ikke anset for helt pænt at sidde deroppe paa en Sadel ligesom Mandfolkene, det gjorde ingen pæn Pige - joh, naturligvis disse tossede Københavnerne, men de kunde ogsaa finde på Alting«.

Også Nordsjælland fik sine cyklistklubber. Helsingør Cykelklub arrangerede i 1898 en større udflugt til Tisvildeleje for 40 medlemmer. Turen gik over Esrum og Helsingø,

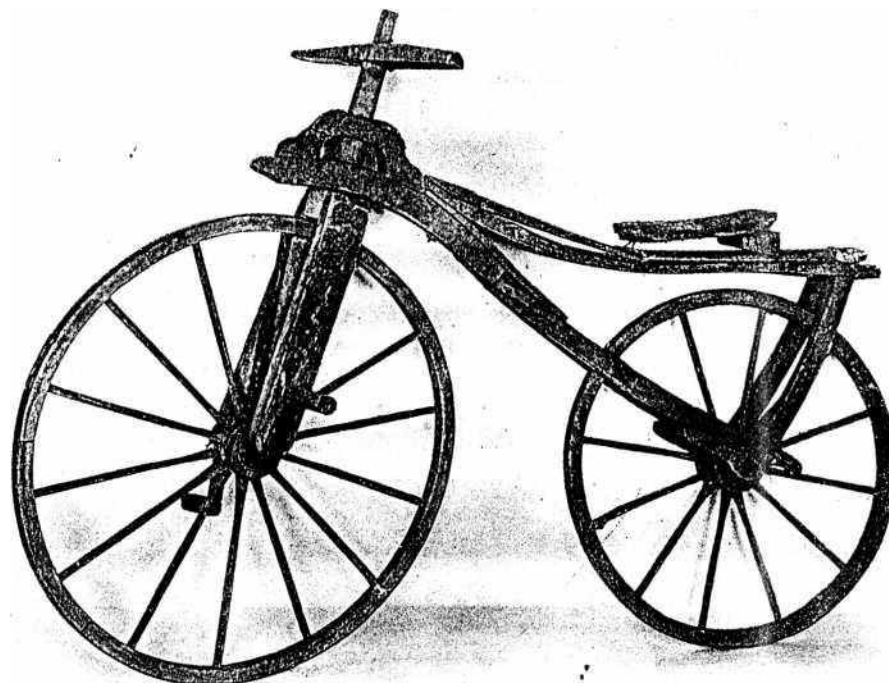
hvor cyklisten fra Hillerød og Fredensborg sluttede sig til. Postbudene i Nordsjælland glædede sig over cyklerne. I 1894 kunne de få lov til at benytte deres private cykler i tjenesten. Men cykler var dyre. En almindelig cykel kostede dengang omkring 250 kr. - eller hvedet et halvt års løn for et postbud! Landpostbudet på Hillerød-Alsønderupruten har derfor nok været glad, da han en dag i 1895 fik besøg af en komité på fem af egnens beboere, som overrakte ham et beløb på 55 kr., sammensparet af beboere på ruten. Pengene var et bidrag til postbudets køb af den cykel, han så længe havde ønsket sig.

Cyklismen steg til vejrs og kom helt til kongehuset. I 1890'erne kunne man på sommerdage i omegnen af Fredensborg se prins Christian og prinsesse Alexandrine med kongelige gæster muntre sig på cykel. De havde dannet deres egen cykelklub med zar Alexander III som æresmedlem »dog uden ret til at cykle, fordi ingen turde lægge cykel til hans vældige krop«, skriver Bo Bramsen.

Prins Christian var selv en passioneret cyklist, og han kørte altid på en til ham specielt konstrueret høj cykel. Når han var i Fredensborg, morede det ham af og til at tagv en tur på cykel i omegnen helt alene. En septemberdag lagde han turen til Gilleleje, og det blev en tur, der blev talt meget om. Undervejs indhentede han en gammel kone, der gik og trak sin ko. Prinsen brugte cykelklokken, og koen »begyndte at danse Polkavals«, og konen skældte prinsen pelsen fuld. Han kørte langsomt forbi »for at faa det hele med« og takkede derefter for nådig straf og jollede af til Gilleleje, hvor historien snart var ude over hele byen.

### Om at blive cyklist

Dengang, som nu, skulle den vordende cyklist have undervisning - og der måtte trænes. Drejede det sig om



Nordsjællands ældste cykel - næsten helt af træ - lavet i 1868 af tømmersevend Ole Larsen, Ganløse. Nordsjællands Folkemuseum, Hillerød.

børn, måtte fædrene træde til. De halsede afsted på stille veje ved siden af en slingrende cykel med et forskræmt barn på sadlen. I København lovede nogle cykleskoler fuldt uddannede cyklisten på 10 timer å 10 kr., og visse cykelhandlere avertere

»Velocipeden« vakte opsigt, da den kom frem. Sportsfolkene var begejstrede, andre syntes den var »et stygt køretøj«, hvor man i sammenbøjjet stilling måtte arbejde hårdt for blot at komme nogenlunde hurtigt frem. Tegning af Paul Fischer i »Ude og Hjemme«, 1883.



de med, at man ved køb af en cykel fik »ugenert og grundig« undervisning med i købet.

En gammel »Hellebækker« har fortalt om barndommens kvaler i cykeltimerne. Han fik undervisning af en sergent fra Helsingør, der indfandt sig i Hellebæk, når drengen skulle have timer, og her kunne man så se ham løbende i fuld uniform ved siden af drengen og stadig råbende »trå immervæk, trå immervæk«. Så kom dagen, da drengen mente, at han nok turde cykle ind til latinskolen i Helsingør - men helt stolt ved tanken var han nu ikke, for han var ikke så god til det med at stå af og på. Men moderen hjalp ham op, gav ham et skub, og afsted gik det ad den hullede og knudrede Strandvej. Ved Højstrup gik det galt - han væltede, og en forbipasserende mand nægtede totalt at hjælpe ham op på den mystiske maskine. Op kom han dog, men ved ankomsten til skolen kunne han ikke komme af på normal vis. Men han fandt på råd. Han brasede lige ind i rektors hæk - og så gik resten af sig selv. Da han skulle hjem



igen, hjalp kammeraterne ham op, satte ham i gang og løb råbende og hujende efter ham. Men han var nu også skolens eneste cyklende elev. Hjemme i Hellebæk undså fiskerdrengene sig ikke for at give deres mishag til kende ved at kaste sten efter ham.

Var man først uddannet, gjorde man klogt i at sætte sig ind i færdselsreglerne. Det var nu hurtigt gjort, for reglerne var endnu få og små. Vigtigst var kravet om, at cykelkørsel skulle ske »med behørig Forsigtighed«. Cykelkørende skulle »i behørig Tid tilkendegive deres Tilstedeværelse ved en Klokke«, og de skulle efter mørkets frembrud være forsynet med en tændt lygte. Kapkørsel på offentlige veje var forbudt, og ingen cyklist måtte køre på

førtorve. Mere specielt var kravet om, at cyklister skulle stå af, når de kom til stejle bakker, et krav, der skyldtes de lunefulde forhjulsbremser. Opsatte skilte med »Cyklist, stig af her!« varskoede de cyklende, og det kostede 20 kr. i bøde at overtræde forbudet. Det drejede sig bl.a. om Kirkebakken ved Søllerød, bakkerne på hulvejene ved Skovshoved og Emiliekilde samt dm flere bakker på Strandvejen mellem Taarbæk og Humlebæk. Iøvrigt var det pålagt politiet at holde øje med, at cyklende på Strandvejen, hvor denne var smal og bebyggelsen tæt, ingensinde kørte hurtigere end i jævnt trav og højst to ved siden af hinanden.

Men der var jo dem, der fandt, at der burde sættes yderligere krav til cyklisterne, som f.eks. Emma Gad,

der i sin bog »Takt og Tone« mente, at det var ønskeligt at de cyklende optrådte lidt mere hensynsfuldt over for dem, der færdedes på veje og gader. »Er der noget Punkt, hvor Mangel paa god Tone - eller for at sige det rent ud - Uopdragenhed breder sig efter en stor Maalestok, saa er det i Brugen af Cykler... Kør dog med moderat Fart - og før ikke højroestet Samtale fra den ene Cykel til den næste«.

At cyklister med eller uden skyld let kunne blive »rodet ind i noget« viser en retssag fra en af de nordsjællandske retskredse. Her var en vognmand anklaget for en aften at have overfaldet to cyklister med skældsord og piskeslag. Han gjorde i retten gældende, at cyklisterne ved hensynsløs kørsel og uden lygter

Plakat for »væddekørsel« for franske damer på velocipeder den 6. juni 1869 på Klampenborg Badeanstalt. Billedet er hentet i Paris, hvor det var brugt året før. Det kgl. Bibliotek.

Situation på Strandvejen i dampsporvognens tid. Den berygtede dampsporvogn skræmte hestene fra vid og sans med løbskørsler og ulykker til følge. Tegning i »Gazetten«, 1889.

# Klampenborg Badeanstalt

## Grande Courses de Velocipedes.



ben Otc Stini 1869:

### Væddekørsel af Damer på Velocipeder

1 fit <011 Hl. 6 Wtliuidt (Haubixt Vamam og SWir« 3 affint Stii). 2bet voo Hl. SHIKntpiifDt son C>ft, ©abrilclt 9twrt« og iliclorint Varnare.

3bit Vob Hl. 7j l'lobcmoiltOc Vsnife (fbanbon, 8icfofin) og (E)enbiac Varnar«, »oa E>olt, Slnppcrtø og Mine

### Stor koncert fra Kl. 4-10

ankr Vinforfd af l'lafilbirdtor Sobtm. Table d'hote Kl. 4 it 1 Rd. nr Convert.

TV1> Tokar jitta« bog Goacortfalai og kko fmbiltun togt Tlab« itbtinfor bt afflutnc Vinicr. 5>c fitrttr, fom 1 "JJ. mobc »aa Vlotitkbe, mmobte om at polk pille pita ka krtii inaipc Tlab«.

Entre 2 Kr. for Voksne, Born det halve.



havde skræmt hestene, så han havde det største besvær med at få dem beroliget, samt at cyklisterne havde skældt ham ud og bl.a. råbt »Tørvegnier« efter ham. Cyklisterne forklarede, at de intet havde sagt, før vognmanden var begyndt at slå løs på dem med piskan - og de bestred at have brugt ordet »Tørvegnier«. Sagen sluttede med, at vognmanden vedtog en bøde på 20 kr. for at have pisket på fredelige cyklister.

Naturligvis kunne heste blive skræmt ved møde med cyklister, og ganske særligt, når de sprang af lige for næsen af hestene. Det havde kronprins Frederik - senere Frederik VIII - bemærket, hvorfor han lod formanden for »Cyklisten« tilskrive med anmodning til denne om at bede medlemmerne, når de mødte Hans Kongelige Højhed til hest eller til vogns, da »ikke at standse eller springe af deres Maskiner, naar de hilste paa Hans Kongelige Højhed eller Højstsammes Familie, da Hestene let blive bange ved Maskinernes pludselige Standsning«. Men det blev understreget i brevet, at kronprinsen sætter megen pris på den høflighed, som vises ham og derfor håber, at henvendelsen ikke bliver misforstået.

De mere fanatiske cyklister måtte naturligvis også have moderigtige cykeldragter. Men der skulle mod til at iklæde sig sådanne, def for damernes vedkommende bestod af en slags pludderbukser, som gik til knæene og lod benene herfra og til fødderne synlige. I forvejen var mange af borgerskabet alt andet end begejstrede for »cykeldillen« og da de nye cykeldragter kom til, var forargelsen i aviserne lige ved at svømme over. Et sted skrev man: »Fra at være en uskøn, men uskadelig Adspredelse i ledige Timer er Bycykel- Uvæsenet endt med at blive en Epidemi, hvorimod den gode Smag bør nedlægge Protest.« Et andet sted hed det: »Den Mandlige Cyklist er en Parodi paa Rytteren. Plan viser



En ung cykeldame i mere almindelig dragt. Den var nok så klædelig - men upraktisk, da nederdelen let kunne komme ind i baghjulet. Postkort ca. 1900 tegnet af Paul Fischer. Jørgen Elssøe's samling.

sig iført Nattrøje og lange nøgne Ben og med Ridepisk til at holde Hundene borte med.« Og om cykelpigerne: »Toppunktet af Galskab er det at se vore Sportsdamer, der hidtil har holdt sig til Tricyklen, vise sig paa gaderne, ridende paa den lille hæslige tohjulede Safety«. En læge skrev: »Om Sømmelighed vil jeg ikke tale. Smuk er denne Sport ikke for en Kvinde, og bliver den det nogensinde?« - men han fik svar af en kollega, som forsikrede ham, at de unge piger ikke ville mangle mænd, som ville finde dem smukke - selv om de var cyklende.

Men cykelmoderne ændrede sig - og blot 40 år senere skrev Knud Sønderby om den før så langsommelige tur til Klampenborg: »...Cyklerne flyver derud på Trekvarter med en Pige svævende paa Sadlen. Baderullen i Kurven paa Styret, Kjolen drevet tilbage som en luftfyldt Kuppel over Bagskærmen, solbrændte helt

op til Hofterne er de Piger, og dejligt ser det ud. I visse Henseender har Verden dog forbedret sig«.

### Oplevelser på cykelturen

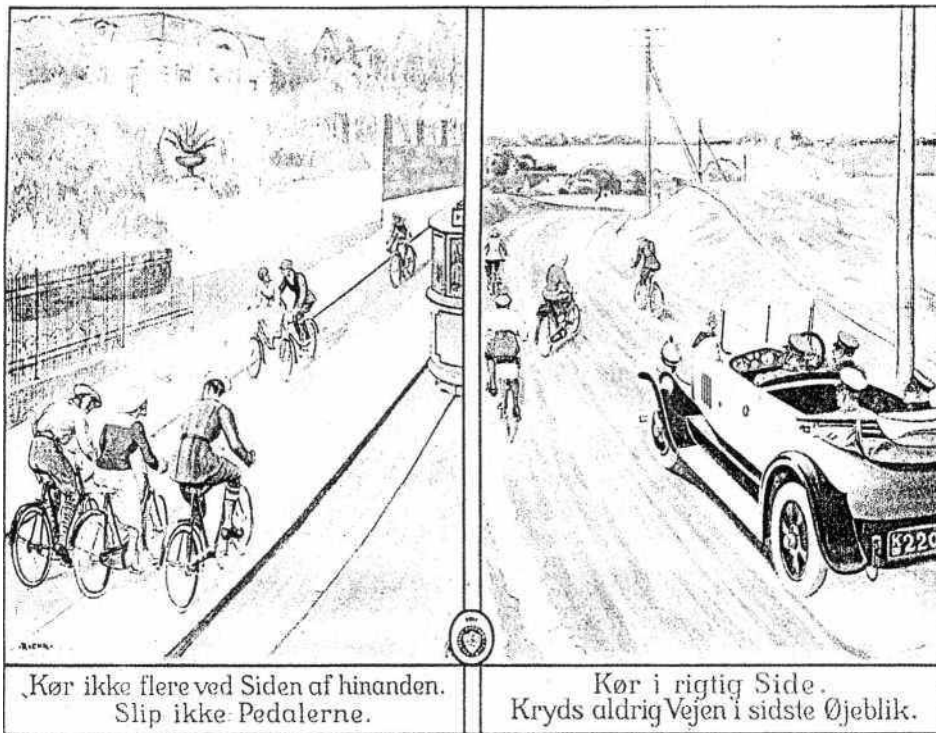
Når de cykelivrige omsider var parate til at begive sig ud på den første længere tur, måtte de være forberedt på at kunne møde forskellige nok så ubehagelige overraskelser. At mange veje kun var lidet egnede til cykelkørsel, vidste man nok. Ligeledes at det kun skred langsomt frem med anlæg af cykelstier. Men at også mødet med »Jens Vejmand« kunne være lidt generende, var man næppe klar over. Han sad hist og her ved de større veje og forvandlede tålmodigt dynger af marksten til mere eller mindre gode skærver, som hobede sig op i bunker, der bredte sig fra vejkanterne ud over kørebanen til stor gene for de vejfarende, især når mørket sænkede sig over landskabet. Og i en stor kreds uden om vejmanden flød det med små knivskarpe skærvesplinter, og de kunne være ødelæggende for dæk og slanger. Erfarne cyklister veg i en stor bue uden om skærveslagerne, men de fortsatte deres virksomhed helt op til 1930'erne til stadig irritation for de cyklende. En af de uheldige; der havde fået et dæk ødelagt af en granitsplint, sendte Jens Vejmand nogle ikke alt for venlige tanker og afreagerede ved straks at supplere de Aa- kjærse strofer med en, der lød sådan:

*Det var saamænd Jens Vejmand der Skærver slog omkring.*

*Og Følgen deraf blev, jeg punkterede min Ring.*

Men i 1932 lysnede det. En ny færdselslov bestemte, at skærveslagning ikke bør finde sted på vejens areal - og sker det undtagelsesvis, skal der afskærmes, så stensplinterne ikke kan springe ud på kørebanen.

Stensplinter var ikke det eneste, man som cyklende skulle være sig for. Afklip af tjørnehække lod haveejere



Da automobilene efter 1920 begyndte at præge færdselsbilledet, blev spørgsmålet om sikkerhed på vejene for alvor aktuelt. Her et anskuelsesbillede fra 1922, tegnet af Rasmus Christiansen og stillet til rådighed for skolerne af Kgl. Dansk Automobilklub. Det giver gode råd til cyklisterne. Danmarks pædagogiske Bibliotek.

Cykelpiger i 1940'erne. Moden havde uægtelig forandret sig siden århundredskiftet. Turistplakat 1947, tegnet af Hans Bendix.

ligge, hvor det faldt, men blæsten tog sig af det og spredte det vidt og bredt ud over vejen. Langt værre var dog alle de spidse søm, som flød på vejene, og som stammede fra »brodning« af hestesko, foretaget om vinteren, når føret var glat. Plagen var så stor, at Dansk Cyklistforbund nu og da lod foretage opsamling af »brod«, og det kunne blive til adskillige kilo pr. opsamlingsdag. Alt det indsamlede lod man udstille i et butikslokale i København - til skræk og advarsel.

Overraskende for begyndere på den tohjulede var den lidt uvenlige holdning, som myndigheder og »væsener« nogle steder udviste. I et læserbrev i et cyklistblad var det Hørsholm, der måtte holde for. »Hørsholm ligger jo smukt«, stod der i brevet, »og er Sommeren igennem et søgt Udflugtsmaal for de cyklende, hvad hilses med Glæde af Byens mange Næringsdrivende«. Men vejforholdene i og omkring byen gjorde det lidet lysteligt at fær

des her. F.eks. var brolægningen i hovedgaden så gammel og ujævn, at »det er farligt at cykle over den« - og på den mennesketomme spadseresti i vejkanterne mødte den vejfarende

Cykelreparatør i Storm P.'s opfattelse: »Næh, om Hverdagen er her ikke noget at gøre, men om Søndagen er her meget at gøre - men saa er her lukket!« - Storm P.



store skilte med strenge forbud ikke alene mod at cykle, men også mod at trække med cyklen her - og sådan var det også på vejen fra Hørsholm til Rungsted, så hvordan cyklistene egentlig kom igennem her, er noget af en gåde. Redaktionen var da også lidt forarget og sluttede med følgende: »En smule Velvilje mod de Cyklende vilde her være paa sin rette Plads. Almindelig Velanstændighed fordrer det ligefrem«.

Hvis »Maskinen« gik i stykker på turen, var man sandelig ilde stedt. Det fik en cykelglad Københavner af mærke. Han ville en dag i 1898 - årei efter, at Kystbanen var åbnet - til Rungsted for herfra at cykle ud i der dejlige egn. Men han blev slemt skuffet. Ankommet til Rungsted så han med forfærdelse cyklen blive slængt ud af pakkvognen for med et brag at lande på perronen - med bøjet pedalarm. Da der ingen cykelsmed fandtes, gik turen hjem igen med første tog, dog efter at han først havde indskrevet episoden i statio-



nens dengang eksisterende klage-protokol.

Manglen på cykelreparatører tog Dansk Cyklistforbund sig af. Det oprettede såkaldte »Hjælpestationer« på visse centrale steder. De første kom i 1906 og blev bl.a. placeret i Lyngby, ved Frederiksdal Kro, i Hørsholm og Hillerød, flere steder på Strandvejen og - noget senere - også i Bomhuset ved Lundehussøen. De skulle være udstyret med redskaber til afhjælpning af mindre skader. Der skulle f.eks. være engelsk skruenøgle, et sæt »ringaftagere« og så naturligvis en fodpumpe - alt til gratis brug for medlemmer. Til salg »for en billig Pris« skulle forefindes »Solution« (til lapning af dæk og slanger) samt forbindssager. Og et stort generalstabskort skulle være ophængt i lokalet.

Cykeludflugterne var i hastig stigning i årene efter århundredskiftet. Og man nøjedes ikke med at køre ud om sommeren. Også vinterlandskabet lokkede, og det var ikke ualmindeligt at møde søndagscyklister så forholdsvis fjerne steder som Frederiksborg, Asminderød og nær Helsingør. Flere små kroer som f.eks. Frederiksdal Kro og Lottenborg havde vintersæson hovedsagelig ba-

Lyngbyvejen en tøvejrdsdag omkring 1900. Skærveslageren var i funktion, og stensplinter fæg omkring og lagde sig på vejen - til stor gene for cyklisterne, når vejen senere blev tør og hård. Lokalthistorisk Arkiv, Gentofte.



### Kun 9 Kr. med Cykle-Urkapsel.



*Gebr. lævi, kgl. Hof-  
urmager, Indh.; L. Essers  
Stuttgart II, forsende*

dette nøjagtig  
gaaende, højst  
elegante Herre-  
Nikkel- eller  
Staal-Ur med  
Cykle-Urkapsel,  
der meget let  
tages af og paa-  
skrues Styret.

for kun 9 Kr. frk. mod Efterkrav eller  
forud Inds. af Beløbet; Ima Kvalitet,  
3 Aars Gar. Tysk Pragtkatal. grat. Ur-  
kapsel alene 1,50 i Frim. for alle Lande.

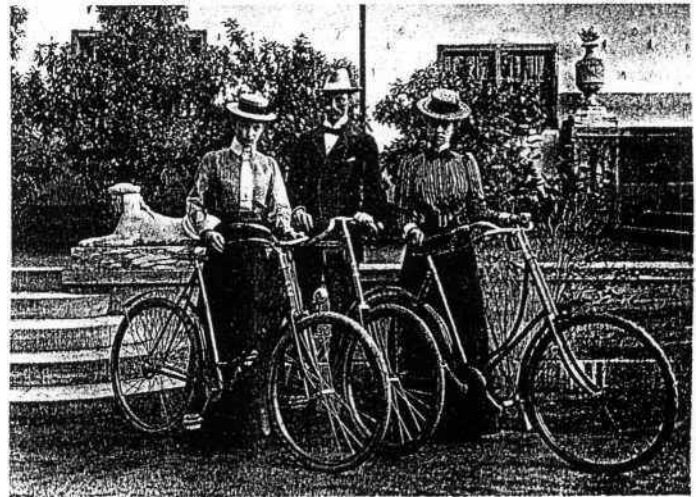
Den kræsne cyklist med den moderne cykel  
måtte også have et elegant cykeludstyr - som  
f.eks. dette stålur med »Cykle-Urkapsel«.  
Annonce i Illustreret Familie-Journal's tillæg:  
Nyt fra alle Lande, 1898.

seret på cyklistbesøg. Men vinter-udflugterne hørte snart op igen. En af de ivrige vintercyklister undrede sig lidt over det. Han mindedes sine egne ture ud til de snedækte marker og de pragtfulde rimklædte skove. Særlig huskede han en tur i 1890'erne, der for en gangs skyld ikke gik til Nordsjælland, men til Køge. Vinteren var streng og vældige snemasser havde blokeret veje og jernbaner til byen. Men med cykel

kunne man komme igennem, og »kom vi til Driver, bar vi Cyklerne over«. Nu - i 1912 - måtte han konstatere, »at Nutidens Cyklister maa være blevet forvante, thi anden Fornuftgrund til Vintercyklismens fuldstændige Ophør kan ikke ses«.

Cyklen åbnede adgangen til landskab og natur for alle, der gad tage ud mod de fjerne mål. Og der var mange, der gad. Tallene viser det. En færdselstælling en sommersøndag i 1930 registrerede 28.000 udkørende cyklister fra København. Fem år efter var tallet 54.000. Cyklen var blevet det danske nationalkøretøj. De danske landeveje og cyklen er som skabt for hinanden, sagde allerede Johannes V. Det er også blevet sagt, at cyklen er et partoutkort til den danske natur - og det gælder stadig. Hver sommer ser man unge cyklister, ivrige og ferieglade, trampe i pedalerne på vej ud i sommerlandet med telt og sovepose godt surret fast på cyklen. De vil opleve sommeren, ikke som passive tilskuere bag en bilrude, men som aktive, der lægger kræfterne i, når de lange veje skal overvindes. Og de ved, at ovenpå anstrengelserne føles hvilen og udbyttet af turen stærkere og mere intenst.

Kongelige cyklister ved Fredensborg. Prins Christian, senere Christian X, med prinsesse Alexandrine, t.v. og prinsesse Victoria. Foto. ca. 1898, Nordfoto.



# Den første bicycle i

I 1879 fik man i København for første gang lejlighed til at se den nye type "velocipede", idet 3 englændere på en ferietur havde medbragt deres Bicycles, som de kaldte dem. Det var således de første cykelturister.

Overalt, hvor de viste sig, samlede en skare af nysgerrige, som alle ville se denne mærkelige forbedring af den gamle velocipede, som man havde lært at kende på godt og ondt i slutningen af 1860'erne.

Men allerede i 1873 havde en farvehandler Thomas Michael Thomsen i Odense bestilt og fået leveret en høj bicycle fra England.

Thomas var født på Lolland, hans far hed Christian Thomsen og kom fra Saxtoftegård i Magletving, og han blev farvehandler i Rødby..

Thomas var allerede som barn stærkt optaget af det fantastiske at kunne balancere på to hjul, hvad de fleste anså for umuligt på de grusede veje omkring Rødby . Thomas Michael Thomsen blev selv farvehandler og flyttede til Odense. Omkring 1870 fik han af en håndværker i Odense fremstillet en velocipede, som han brugte til at køre rundt til sine kunder. Det vakte stor opsigt og var desuden en ikke ubetydelig reklame.

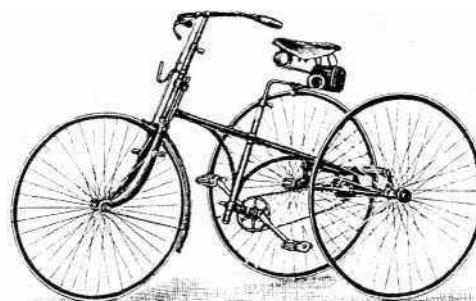
Da han hørte om den langt mere komfortable bicycle, fik han i 1873 skaffet sig en hjem via en forretningsforbindelse og blev derved landets første bicyclist.

Flere kom snart til og i 1883 stiftede 5 unge bicyclister " Odense Bicycle Club" og Thomas Michael Thomsen blev naturligvis den første formand. I 1884 deltog man i Dansk Bicycle Club's væddeløbsstævne i Tivoli, og i løbet af 1890'erne fik Odense sin egen cykelbane og Thomas Michael Thomsen var stadig en af hovedkræfterne.

Men da var den høje bicycle skiftet ud med safetyen. Thomas Michael Thomsen døde i 1917, og var til det sidste optaget af cykelsagen. På sine ældre dage kørte han på en mere komfortabel 3-hjulet cykel.



Thomas Michael Thomsen fotograferet på sin elskede bicycle



# Navneforvirringen

---

I en artikel i Cyclehistorisk Tidende nr. 2 1998 skrev vi lidt om den navneforvirring, der opstod, da velocipeden var udviklet til bicyclen og senere safetycyklen,

Løbecyklen (Draisinen) havde sidst i 1860'erne fået pedaler på forhjulet og fik dermed navnet Velocipede. Lat.: VELOX=Hurtig og PEDES: fod. (Hurtigfod), som tillige var betegnelse for de franske vognkuske, der kørte med Vélocifère ( En hestevognstype). Da Velocipederne kom til Danmark fik de her tillige øgenavnet "Væltepeter" efter deres tilbøjelighed. I England blev navnet til "Boneshaker" (Knogleryster) ud fra rytterens erfaring.

For at opnå en længere vejstrækning for hver pedalomdrejning, fik velocipederne efterhånden et større og større forhjul. Gradvis blev stellet desuden udviklet fra at være bygget af træ til at være fremstillet af rør i stedet for massive jernstænger. Hjulets opbygning blev for første gang ændret i dets over 5000 års historie med det opspændte hjul, hvor fælg og nav var op- spændt ved hjælp af tynde egre.

Disse ny velocipeder, som udvikledes i begyndelsen af 1870'erne især i England, fik navnet "Bicycle". Græsk: BI= to, KLYKOS= hjul, ring Bicyclen kom til Danmark i 1873 og blev her, såvel som i alle andre landet, meget populær især i 1880'erne. I Danmark fortsatte man en tid med navnet velocipede eller øgenavnet "væltepeter", men efterhånden antog man det engelske navn "Bicycle", mens øgenavnet væltepeter fortsatte i folkemunde især blandt ikke bicyclister helt til vore dage, hvor ordet "væltepeter" er kendt af næsten ethvert barn.

Årsagen kunne også være, at det engelske ords udtale voldte en del kvaler. Skulle det være "baisikl", "bisikl", "baisaikl", eller måske "bisaikl". Efter flere års diskussion fastholdt de fleste, at det skulle være "baisikl", mens andre mente, at så skulle det også hedde "saikkel- sport" og "saiklist". At udtale det helt efter stavemåden gik nok ikke, for så skulle det være "bikykkel" iflg. Illustreret Idrætsbog 1890.

Indenfor cyklisternes kredse kom bicyclen til at skifte navn i sin lidt over tiårige popularitetsperiode i Danmark..

Bicyclen blev meget populær blandt yngre mænd, men den krævede længere tids øvelse at køre for ikke at tale om den vanskelige op-og nedstigning.

Fabrikanterne i England begyndte sidst i 1870'erne at fremstille en mere sikker bicycle. Den var mindre, idet der var kæde og kædehjul på forhjulet, som derfor ikke behøvede at være så stort for at kunne opnå samme vejlængde for hver pedalomgang som ved det meget store hjul. Disse noget lavere bicycler blev kaldet "Frontdrivers", som i Danmark blev oversat til "Forhjulsdrivere" Der kom stadig forbedringer ved kædetrækket som bl. a. træk til baghjulet, hvorved de to hjul nu blev lige store

De nye bicycler blev almindeligvis benævnt med det engelske ord "Safety Bicycle" (Sikkerheds-Bicycle). eller med det franske "Bicyclette". Men de blev ikke populære lige straks. Bicyclisteme anså dem for uskønne og klodsede ,og man have ikke tiltro til kæden og kædetrækket. Den var så ualmindelig, at man i England og Danmark kaldte den oprindelige høje bicycle for "The Ordinary Bicycle" (Den almindelige Bicycle) eller kun "Ordinary" for at adskille den fra de nye lave. I Tyskland blev navnet til "Hoch-Rad" og i Frankrig "Gand-Bi" så der var ikke noget at tage fejl af.

Sidst i 1890'erne var den lave tohjulet safety bicycle imidlertid omsider blevet så populær , at nu var denne den "almindelige" og nye typer som tandem og tricykler ,quadruple-cykler o.s.v. var nu de ualmindelige.

Der var imidlertid stadig flere tilhængere af den høje bicycle efter 1900, ja selv i dag findes der klubber, bl. a .i USA og Sverige, hvor medlemmerne stadig køre på "Hoghjuling" som den hedder på svensk. .I England og Danmark blev den til " The Good Old Ordinary" (Den gode gamle almindelige). Klubben "Ordinary" i Danmark havde i 1900 stadig 25 medlemmer. Ordet "Væltepeter", som var betegnelsen for 1860'emes velocipeder, bruges stadig i Danmark om den

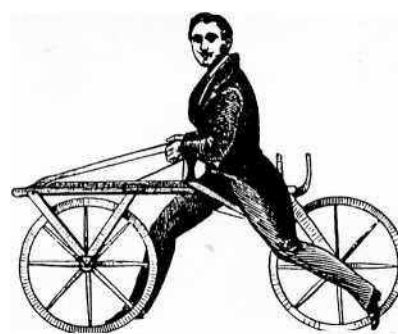


høje bicycle, men dog kun i folkemunde. I England fremkom i 1890'erne øgenavnet "Penny-Farthing", som ligeledes bruges i folkemunde i dag. (En Penny var oprindeligt en stor kobbermønt og en Farthing var en lille kobbermønt, der i værdi var en fjerdedel af en Penny. Disse to mønter lagt ved siden af hinanden lignede en høj Bicycle). Men cykelhistorikere tager afstand fra ordet.

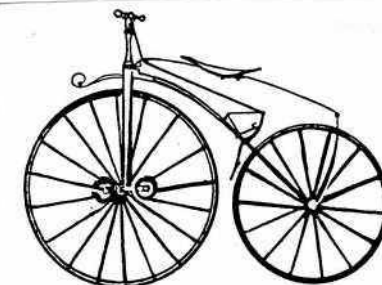
Betegnelsen "Safety Bicycle" eller "Safety" alene forsvandt efterhånden efter 1900 til fordel for "Cycle" og dermed "Cyclist". I Danmark "Cycle" med "c", senere "Cykel" med "k" og dermed "cyklist", der begge udtales enten med "y" eller med "i" lyd.

I 1920'erne og 1930'erne opstod i Danmark desuden en lang række øgenavne for cyklen, hvoraf næsten alle var nedsættende., som f.eks. Knokledyr, Gummiged, Skærveknuser, og der kunne nævnes mange flere. Men det er sjældent man støder på disse ord i dag. Ingen lande har eller har haft tilsvarende nedsættende øgenavne. Måske var respekten større for denne vidunderlige opfindelse i udlandet end i Danmark. En anden årsag kan måske være, at cyklen i udlandet altid har været anvendt langt mere til fornøjelse og sport, og derfor ser man ikke nedsættende på ens fornøjelsesredskab. I Danmark var cyklen i mange år i langt højere grad end i udlandet et nødvendigt dagligt og billigt transportmiddel, som man mere eller mindre var tvunget til at bruge,

I dag benyttes cyklen i Danmark både til nødvendig transport men også som fornøjelse og som en livsstil. Derfor er de nedsættende øgenavne nu stort set forsvundet. .



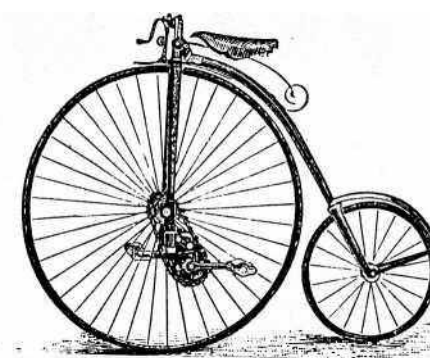
Draisine (Løbemaskine) 1817-1818.



Velocipede ca. 1868.



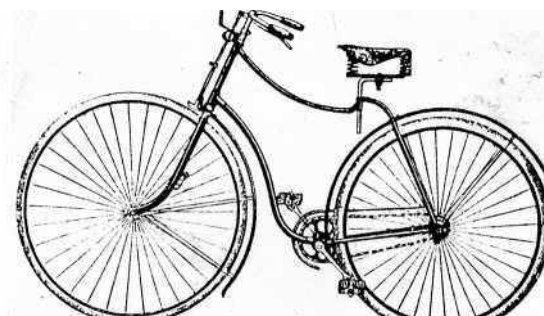
Bicycle, (Ordinary) ca.. 1880.



Safety Bicycle ca. 1886.



Safety ca. 1890.



Safety ca. 1889



Safety ca. 1887.

# I.V.C.A. Konferencen i Japan

I.V.C.A. (International Veteran Cycle Association) afholder hvert år en konference, hvor de sidste resultater af den cykelhistoriske forskning, der stadig pågår, bliver behandlet...

Sidste år var Shimano i Japan vært for konferencen som afholdtes 23. - 25 august

De mange deltagere blev først vist rundt i Shimano fabriken, hvorefter man besøgte Sakai Cykelmuseum, som er et af verdens største

På selve konferencen gav 26 cykelhistorikere fra hele verden indlæg. Her omtales kun enkelte eksempler, som viser det brede omfang af den cykelhistoriske forskning, som finder sted på disse årlige konferencer.

Iain Boal fra USA havde indlæg med titlen "Towards a World History of the Bicycle" hvor han konkluderede, at cykelhistorie var for meget europæisk orienteret, og man savnede flere oplysninger om cykling i Asien, Syd-Amerika og Afrika.

Roger Street fra England gav et indlæg med titlen "Johnson's 1819 Tour of England" i hvilken han i detaljer fortalte om Denis Johnson (opfinder af den forbedrede løbecykel og den første damecykel) og hans tur rundt i England i 1819.

John Pinkerton også fra England havde titlen: "What the Papers Say- Accuracy of Cycle History" om alle de historiske fejl man ofte finder i nutidens tidsskrifter og avisartikler samt på Internettet og konkluderede, at uden tilstedeværelse af et seriøst kildemateriale skal man ikke tro på alt, hvad der skrives.

Fra Japan var Yukio Otsu's titel: "History of the Ordinary Bicycle i Japan" som bl.a. oplyste at japanske fremstillede høje bicycler sjældent havde et forhjul større end 42 tommer på grund af gennemsnits højden af japanere. Hvor bicycler i den øvrige del af verden kunne have et forhjul på helt op til 60 tommer., iøvrigt havde man i Japan hidtil kun få oplysninger om den japanske bicycle produktion

Bruce Eppeson fra USA gav hans indlæg titlen: "How many bicycles ? bicycle produktion i USA fra 1875 til 1915. Den nuværende

statistik er stærkt overdrevet, og man arbejder på at finde en mere realistisk information.

Walter Ulreich's indlæg fra Østrig var " The Jugendstil Bicycle. Design i Østrig 1900-1918. Jugendstil måske bedre kendt som "Art Nouveau var meget brugt i cykelkunst, plakater m.v. og fandt tillige udtryk i mange tyske og østriske cykeltyper samt på dekorationer på stel og krankset.

Tony Hadland fra England fortalte med titlen: " Raleigh in the Last Quarter of 20th Century" om Raleigh produktionens forandringer fra 1975-2000.samt ændringerne i Raleigh fabrikens ejerforhold.

Fra USA havde Frank Berto titlen: " History Repeats Reincarnation of old gears." Et humoristisk foredrag , der viste at cykel-designere aldrig ser på cyklens designhistorie, men fortsætter med at gentage tidligere tids fejl og dårlige erfaringer, og gav mange eksempler på idéer, der er set tidlige og som bringes på marked som nyt, hvorefter det så igen forsvinder efter kortere eller længere tid.

Hiroshi Nakamura fra Japan fortalte om "The History of the Derailleur Gear" (Det uvendige gears historie). Hvorledes det havde udviklet sig fra europæiske opfindelser til nutidens produktioner som Sun Tour og Shimano i Japan.

Alastair Dodds fra Skotland havde "The Development of the Pneumatic Tyre" på programmet. Han gennemgik luftdækket historie fra Robert Thompson's patent til det moderne cykeldæk

Rudiger Rabenstein fra Tyskland fortalte om "Die deutsche Arbeiter Fahrrad Vereinigung", den tyske cykelforenings succes i det 20ende århundrede og om foreningen, som trodsede Hitler's forbud.

*Her er kun gengivet få eksempler på de mange indlæg fra cykelhistorikere. En komplet rapport over alle 26 indlæg vil blive udgivet senere på året og kan købes af alle interesserede.*

# "Fra Videnskabens Mark"

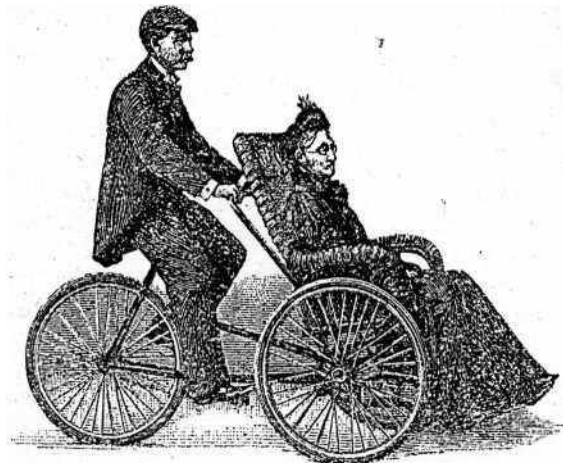
## Tidskriftet "Frem" 1898.

**Cycle med Musik.** En genial tysker, som uden Tvivl selv har været Soldat, har erindret sig den Kendsgerning, at Soldaten, naar han dødtræt og bedækket af Støv vender hjemad efter en anstrængende Marschtur, ved Lyden af Musikens oplivende Toner pludselig bliver som forvandlet; han strammer sig op og sætter atter Fødderne bestemt og taktfast mod Jorden, endogså hans Øjne faar igen Liv og Glans, og muntert marscherer han ind i Byen. Med denne Omstændighed for Øje har den nævnte Tysker konstrueret et Musikapparat, som hart kalder "Troubadour", og som anbringes paa Cyklens Forhjul paa en let, elegant og langt far uklædelig eller ubekvem Maade. Under Kørselen frembringer Apparatet Musikstykker, som kan bringes til Afveksling efter Behag, uden at Rytteren behøver at staa af Cyklen. Et Hamburgerfirma har ganske nylig bragt Apparatet i Handelen, og den oplivende og lettende Virkning, som denne Musik har paa Rytteren og andre, der befinder sig i hans Selskab, skal være af stor Betydning med Hensyn til Udholdenhed og Underholdning under Kørselen. I Hamburg og Omegn hører man allerede ofter "Troubadouren" s Toner, naar man fædes paa Vej eller Gade.

Apparatet kan anbringes paa enhver Cykle og sættes i Bevægelse ffa Forhjulets Akse. Det bevirker ikke alene en behagelig og opmuntrende Underholdning under Farten, men tjener tillige til at regulere denne. De i Apparatet ved aftagelige Nodeskiver indlagte Musikstykker er netop tilpassede saaledes, at en Fart paa 2 danske mil i Timen akkurat svarer til Tidsmaalet for det paagældende Musikstykkets Velklang. Derfor - vil man have god Musik, maa man køre med samme jasnve Fart hele Tiden

## 1896. En ny Anvendelse af Cyklen.

Som vort Billede her viser, har en Fabrik nu konstrueret en ganske tiltalende Form for en Sygestol, og



Hj. ny Anvendelse af Cyklen.

mangen en Svigersøn vil ved dette Apparat være i Stand til at vinde sin Svigermoders Vevilje ved Hjælp af sine Læggemusklær. Paa jævn Vej og nedad Bakke gaar Cyklen let; under større Stigninger staar Rytteren (eller Hesten, om man vil) af for at skyde bag paa Køretøjet.



## En "lukket" cykel.

Ligesom man har lukkede Vogne, der yder den kørende Ly mod Blæst og Regn, saaledes har en engelsk Cyklefabrik, saaledes som vort Billede vise, ogsaa konstrueret en Tricycle, der er forsynet med Kaleche foroven og et Hylster forned - et Slags Droske i det smaa, hvis eneste Passager samtidig baade er Kusk og Hest. Hvorvidt dette Køretøj er praktisk, turde være yvivlsomt, men morsomt ser det ud.

## THE RAILWAY TRICYCLE.



Is intended for the use of Railway Inspectors to examine the permanent way instead of taking an engine and tender as heretofore.

It is dividable in the centre, so that it can be placed in luggage van and taken to any locality where it may be required.

The rear seat will carry three persons, with two in front to drive  
It is fitted with two powerful brakes, so that it can be pulled up instantly, and when necessary, it can easily be lifted off the rails by two persons.

Price, complete : £60.

En cykel til jernbane entusiast



# Veterancykelforeninger i

I Sverige har cykelhistorie stor interesse og viser sig bl.a. dels i to store og meget aktive Veterancykelforeninger. "Svenska Høghjuling Sällskapet" og "Cykelhistoriska Foreningen", og dels ved et årligt arrangement "Cykelhistoriske Dagen" med mange deltagere i og udenfor cykelkredse. Desuden findes 9 større og mindre museer i Sverige, dels cykelmuseer udenlukkende med historiske cykler og dels andre museer med større samlinger af gamle cykler, hvoraf flere er vikelig historiske sjældenheder. . Man har fundet 2500 forskellige svenske cykelfabrikater.

Det var oprindeligt medlemmer af Veteran-bil og motorcykelklubber, som fik interesse for også at bevare ældre cykler, og derefter stiftede de to veterancykel foreninger i Sverige.

**Svenska Høghjuling Sällskapet.** blev stiftet 1973 for medlemmer, der ejer og kører på høje bicycler. Dette er stadig betingelse for medlemsoptagelse. Foreningen har i dag lidt over 30 medlemmer. Foreningen kopierede Ystad Bicycleklubs cykel dress fra 1888 en blågul uniform med jockeyhue, jakke og knælange bukser med gule striber., denne beklædning er stadig betingelse for deltagelse i foreningens ture og arrangementer. Foreningens logo bæres på huen og ses på foreningens rytterfane.

**Cykelhistoriska Foreningen** I 1996 samlede et antal interesserede for at stifte en forening for ejere af alle typer af gamle cykler eller som samler på cykelmærker, lygter, eller andet ældre cykeltilbehør eller som bare er interesseret i cyklens historie. Foreningen har idag 200 medlemmer, som holder af at bevare og køre på gamle cykler. Foreningen udgiver et cykelhistorisk tidsskrift "Velocipeden" som i artikler bl.a. fortæller om cykler og cykling i Sverige i ældre tider samt cykelhistorie i øvrigt. Foreningen arrangerer årlige "træf", ture og markeder med køb/salg af gamle cykler og tilbehør. Man samarbejder internationalt med cykelhistoriske foreninger og cykelhistorikere over hele verden.



Cykelhistorie interesserede og veterancykelsamlere i Danmark må være lidt misundelige for tilsvarende cykelveteranforeninger og aktiviteter som i Sverige, har man ikke her i landet, selvom man tidligere, men uden større held har forsøgt det samme.

## Til Cyklens Pris. Cyklen i Litteratur, Kunst og Musik

Blandt de mange cykelfabrikater i 1880'erne og 1890'erne var der en stor konkurrence, som bl.a. viste sig ved, at der i en del af datidens plakatkunst blev fremstillet reklameplakater for et cykelfabrikat

. Kunstnerne udfoldede sig her med stor fantasi i udførelse af farvestrålende reklameplakater, som blev ophængt i cykeludsalgenes lokaler, på udstillingsstande eller købt af cyklisterne til dekoration.

Ligesom i nutidens reklamer var det dengang ofte mere eller mindre påklædte kvinder, som motiv, der reklamerede for et cykelfabrikat. Plakaterne var udført af kendte og ukendte kunstnere i alle tidens stilarter.

Det var en stor og betydningsfuld beslutning at erhverve sig en cykel. Man gik derfor til fotografen, og lod sig forevige ved et kunstfotografi ofte stående bagved cyklen iklædt i sit fineste tøj for at vise, at nu havde man lært en cykel. Baggrunden i fotografiet kunne være et kunstnerisk udført maleri ofte af et kendt bygningsværk eller i et studie med blomstervaser og søjler. Fotoet blev så sendt til familie, venner og bekendte så alle kunne se man nu var blevet cyklist.

Som følge af den "kult", der opstod omkring cykling i disse år, fremkom ofte både i Danmark og i udlandet karikaturtegninger, hvor cyklisterne og deres beklædning var latterliggjorte, medens de mere seriøse kunstnere udførte malerier og tegninger med cyklen som hovedmotiv, eller hvor en cykel indgik som en del af motivet. Disse malerier og tegninger ses ofte gengivet i cykeltidsskrifter eller i den øvrige del af den illustrerede presse. I Danmark var det bl.a. i "Klods "Hans" samt i den danske udgave af det engelske "Punch", eller i julehæfter, hvor illustrationer af cyklister, der ofte var damer, var udført bl.a. af den produktive maler og tegner Paul Fischer. En senere anden dansk kunstner er Henry Heerup, som også ofte har et cykelmotiv i sine malerier.

Som premier ved væddeløb eller andre cykelpræstationer fremstilledes forskellige glas og sølvpokaler naturligvis med et cykelmotiv. Andre cyklister skulle ved fødselsdage og jubilæer naturligvis have en gave ligeledes med et cykelmotiv. Genstande med cykelmotiver som dekoration blev derfor taget op af de fabrikater, der fremstillede gaveartikler, pyntegenstande eller alle slags brugsgenstande f.eks. glas og porcelæn m.v.. Andre fabrikater fremstillede smykker, bæltespænder, manchetknapper, m.v. Manufakturfabrikater begyndte at fremstille, beklædningsgenstande som skjorter, slips, tørklæder, endog sengetøj med cykelmotiver.

Fabrikation af genstande med et cykelmotiv er fortsat i vore dage, hvor man finder alle slags genstande med cykelmotiver. Desuden postkort, jule-, og lykønskingskort. Der findes desuden cykelmotiver på frimærker og tændstiketikker. Det er ofte en ældre cykeltype som er motivet, da dette virker mere dekorativt end en moderne cykel. De seneste år har man desuden fremstillet små modeller af både og gamle cykeltyper til dekoration eller legetøj.

Den mangfoldighed, som findes af kunst-, brugs-, og dekortationsgenstande, hvor cyklen indgår som motiv skyldes måske, at cyklen lige fra dens fremkomst har haft en særlig tilknytning til mennesket og dets personlighed i lang højere grad end andre transportmidler.

Det er eksempler på denne cykelkunst man bl. a. vil kunne se fra d. 1. juni til 2. sept. på Søllerød Museum



# Udstilling.

## Cyklen i kunsten.

Som omtalt på bagsiden af sidste nr. af *Cyclehistorisk Tidende* (Nr. 13 november 2000) åbner der en særudstilling på Søllerød Museum. Det bliver ikke en cykeludstilling i egentlig forstand, selvom der bliver udstillet 3-4 historiske cykler, men en udstilling, der priser cyklen ved at vise, hvor righoldig og omfattende den indgår som motiv i ældre, såvel som nyere tid.

Der bliver udstillet cykellitteratur fra hele verden, kunstgenstande i form af malerier, plakater, og dekorationsgenstande af enhver art. Udvalgte eksempler på cykelmotiv på frimærker, tændstiketikker, postkort, jule-, fødselsdagskort og andre former for lykønskingskort. Ældre fotos med cykler og cyklister, brugsgenstande af så forskellige art som f.eks. kagedåser, spil, smykker, blomstervaser, askebægre. Desuden glas og porcelæn af enhver art, samt beklædningsgenstande som f.eks., trøjer, skjorter, slips, forklæder.

Man vil også kunne se en stor samling små modeller af cykler fra ældre tid til de moderne fremstillede cykelmodeller man finder i dag.

Der vil også blive vist mange eksempler på den righoldige cykelmusik, som vil blive spillet på udstillingen, for cyklen var tillige et populært tema i poesien med sange og viser

Særudstillingen vil være den første og eneste af sin art i Skandinavien og så vidt vides i hele verden.

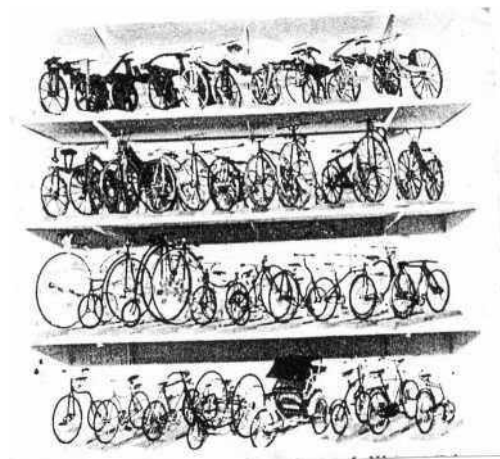
Langt den største del af de udstillede effekter er udlånt fra *Cyclehistorisk Tidendes* 's. Redaktions historiske samling

I forbindelse med udstillinger udgives en bog om cyklen i litteraturen, kunsten og musikken.



**Udstillingen vil være åben fra Fredag d. 1. juni til og med Lørdag d. 2. september i år.**

Vi håber at vore abonnenter vil besøge denne udstilling.





# Blandinger



Hvad forstiller dette?  
Det kunne være:

1. Dekoration i et ligkapel ?
2. Hulekunst udført af en australsk indfødt aboriginal ?
3. Keltisk ornamentik fra 200 år f. Kr.
4. Smykkekunst fra Vikingetiden ?

Det rigtige svar er:

**Dansk cykel- og Knallertmuseums logo!**



E  
En Bicyclist han er et Jæm,  
naar han sin Kunst forstaar,  
thi den for den flotteste,  
mest moderne gaar.  
Saa let og elegant  
han lader Hjulet gaa sin gang,  
og kjeder han sig,  
saa istemmer han sin glade sang.

Cyclehistorisk Tidende er omtalt i fagbladet "Styret" fra okt. 2000. ved nedenstående tegning.

## Anglo Dane Cyklen:

I Nr. 11 april 2000 skrev vi i artiklen om Anglo Dane, at vi endnu ikke havde fundet oplysninger om tidspunkt for fabrikkens ophør.

Vi har modtaget følgende:

Anglo Dane, der blev en af Danmarks mere betydende bil- og motorcykelfabriker, ophørte i 1917 p.g.a dødsfald, men indgik senere sammen med Thrige og Jan i De Forenede Automobilfabriker, der fremstillede lastbiler, busser, tog- og motorvogne under navnet TRIANGLE. Da der ikke var plads til at udvide Anglo Dane's gamle fabrik på den anden side af Roskildevej, i Odense opkøbte Thomas B. Thige den gamle rytterkaserne og indrettede den til bil- og togfabrik. I Randers overtog Thrige i 1930 Vognfabriken Scandia, som fremstillede tog-og motorvogne og i Thriges tid blev der også fremstillet lastbiler og busser.. Bilproduktionen ophører engang i 1950, men togproduktionen forsætter i Randers og bliver senere opkøbt af det svensk-schweiziske firma ABB.

Vagn Rosenvold.

Vi takker for oplysningerne. Det gik med Anglo Dane cyklen, som med så mange af datidens cykelfabriker, at man på et tidspunkt forlod cykelproduktion til fordel for bilen. Vi kan iøvrigt tilføje at De Forenede Automobilfabriker blev hovedimportør af de engelske Austin biler i 1950'erne

Redaktionen.

## Bicycle Fabrikationen

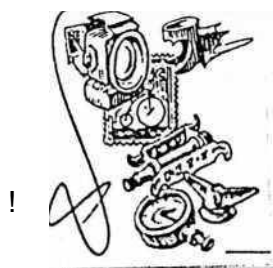
Iflg. kataloger over engelske fabriker, der fremstillede høje bicycler i årene 1875 - 1892 var der alene i England 507 forskellige typer og fabrikater..

Hvor mange der i disse år fremstilledes i andre lande har vi endnu ikke oplysninger om.

Danmark havde en lille produktion i 1880'erne fra 2-3 fabriker. Vi håber at kunne give nærmere oplysninger om den danske bicycleproduktion i et af de kommende nr. af Cyclehistorisk Tidende.

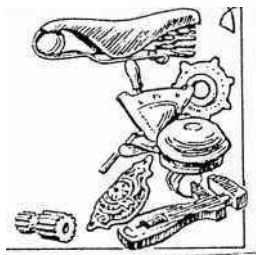
## VELOSOPEDESEN





## Køb, salg, bytte, efterlysninger

(gratis annoncer)



Sælges.

### Frimærker med cykelmotiv

Italien: Cykelsport, 5 forsk. +3 dubl. Chechoslovakiet: 1 stk. 1956. Tidl. DDR 2 stk 1960. Polen: 1 stk. 1957. Rusland: 3 stk. 1965. Venezuela: 1 stk. Kun samlet Kr. 50 -

### Bøger

#### Sylvester Hvids's Cycle Haandbog

3 .udgave fra 1893. Genoptryk i 1979. 102 sider, (seriøs ment da den udkom. Meget morsom i dag. Kr. 100 -

#### Pierre Michaux and his Sons,

Engelsk. 35 sider stort format. Mange illustrationer om den første egentlige cykel og dens udvikling 1818-1890. Det første cykelvæddeløb i 1869. Et virkeligt seriøst kildemateriale af cykelhistorikeren Derek Roberts Kr. 50 -

*Bestillinger på følgende engelske bøger modtages:*

#### The Years of the High Bicycle,

Beskrivelse og illustrationer af 8 velkendte fabrikater af den høje bicycle fra 1877 til 1886. Kr. 120.-

#### Bicycles of the Year 1877.

Genoptryk af H H. Griffins bog . Beskrivelser og illustrationer af 51 forskellige høje bicycles Kr. 50.-

#### Bicycles and Tricycles of the Year 1889.

Safety cykler og høje bicycles. Oplysninger som sjældens findes andre steder. Genoptryk. Kr. 120 -

#### Sturmeys's Indispensable Handbook to the Safety Bicycle.

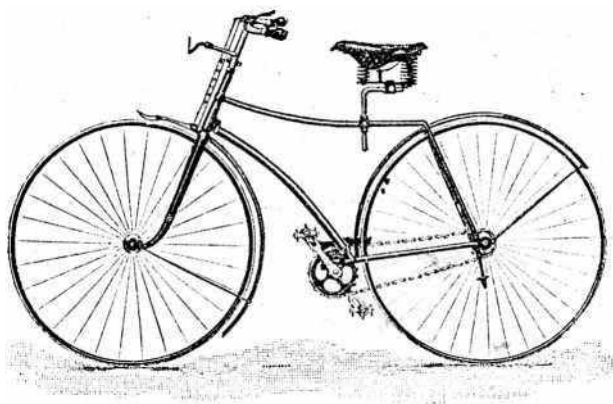
Som titlen siger: Sturmeys's uundværlige håndbog om safety cykler. 100 sider om alle former fra 1885. Genoptryk. Kr. 120.-

### *Andet:*

#### **Dele til restaurering af karbid-, olie og stearin cykellygter.**

Glas, brændere, væger, ljedre osv. forsk, priser.

**Cykelhistorisk Tidende Redaktion telf. 45 87 xx xx.**



Coventry Machinist's Co. Lim.

Verdens ældste og bedste Fabrik.

Bicycles fra Kr. 170.

Tricycles fra Kr. 140.

Nyt for Saisonen: »King of Clubs < Bicycle  
»Swift Safety« (Bicycletter) Tandems saavel  
til 2 Damer som til Damer og Herrer.

Hovedoplag & Udsalg:

Brolæggerstræde 16. K.

A. Bninth & Co.

## Artikler i Cyclehistorisk Tidende 2000.

	Nr. 10	Side 10
A. Anglo Dane, en dansk fabrikation.....		
Veterancykle arrangementer i udlandet.....	.. - 12 -	23
B. Bøger, nye.....	.. - 10 -	11
C. Celebre cykler.....	. - 11 -	17
Cykelhistoriske effekter på danske museer.....	.. - 12 -	21
Cykelkædens historie.....	.. - 10 -	7
Cykelmuseum, Danmarks.....	. - 13 -	28
.....	- 12 -	23
Cykellygten & Loven .....	. - 13 -	3
- i 122 år .....	- 13 -	4
Cykelmuseum, nyt.....	. - 12 -	18
D. Dynamolygten .....	- 13 -	14
F. Første dansk fabrikeret cykel.....	- 10 -	6
G. Genstande på danske museer .....	- 11 -	15
H. Humor i cykellitteraturen.....	. - 12 -	3
I. Indhold i Cykelhistoriske Tidende 1967-1999. ..	- 10 -	12
K. Karbid lygten .....	- 13 -	8
Kardantræk.....	- 12 -	23
Kædeløse cykler .....	- 11 -	3
L. Litteatur, dansk.....	- 11 -	11
Læserbreve .....	- 11 -	18
M.		
Musik .....	- 11 -	13
N. Noveller .....	- 11 -	14
NEFA lygtens historie .....	- 13 -	18
O. Olie-cykellygten .....	- 13 -	6
Ordrupbanen lukker.....	- 13	24
S. Stearinlys- cykellygten .....	- 11 -	11
Sær historie.....	- 12 -	15
Set & Sket, Nyt museum .....	- 11 -	19
Særudstilling .....	- 12 -	23
T. Tandem cyklen.....	- 10 -	3
V. Veterancykelklubber i Danmark & udlandet.....	- 13	29.



- Synes du ikke, at vi skal købe *Den Store Encyklopædi* til lille Torben?

- Nej, det bliver for dyrt. Tror du ikke, cykelsmeden kan reparere hans gamle?

\*