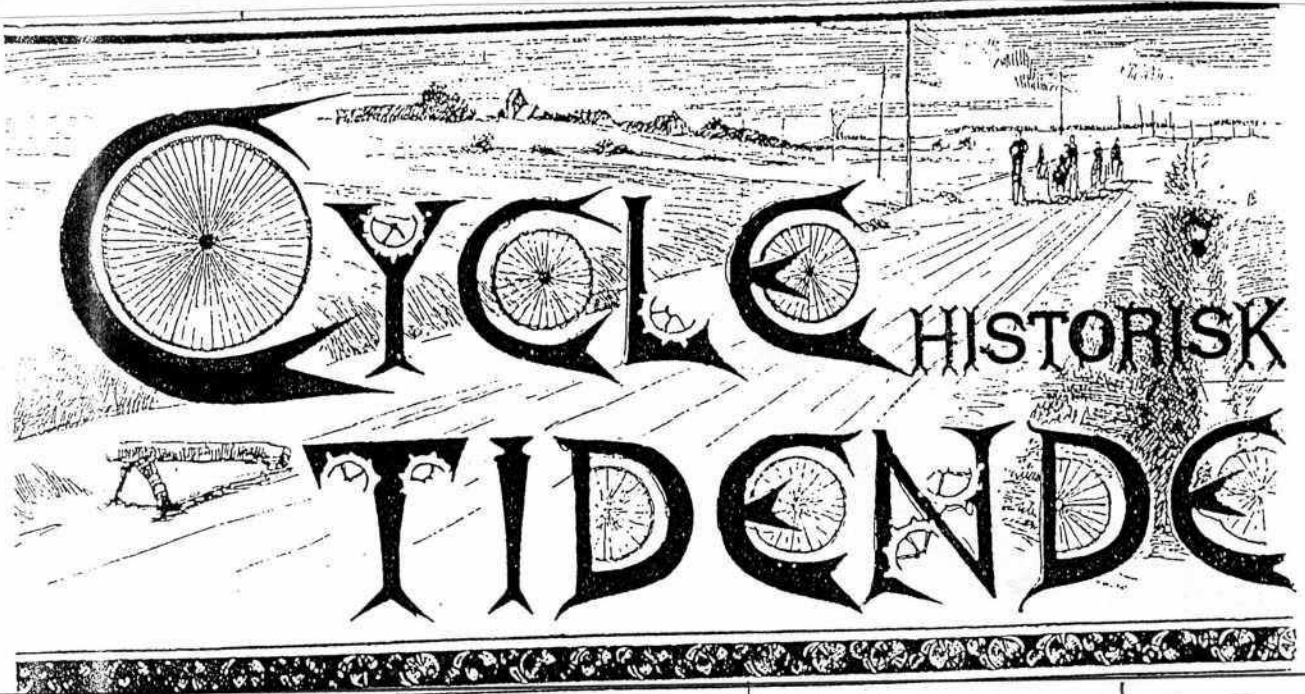


"Den, som ikke kender fortiden, er ikke fremtiden værd"

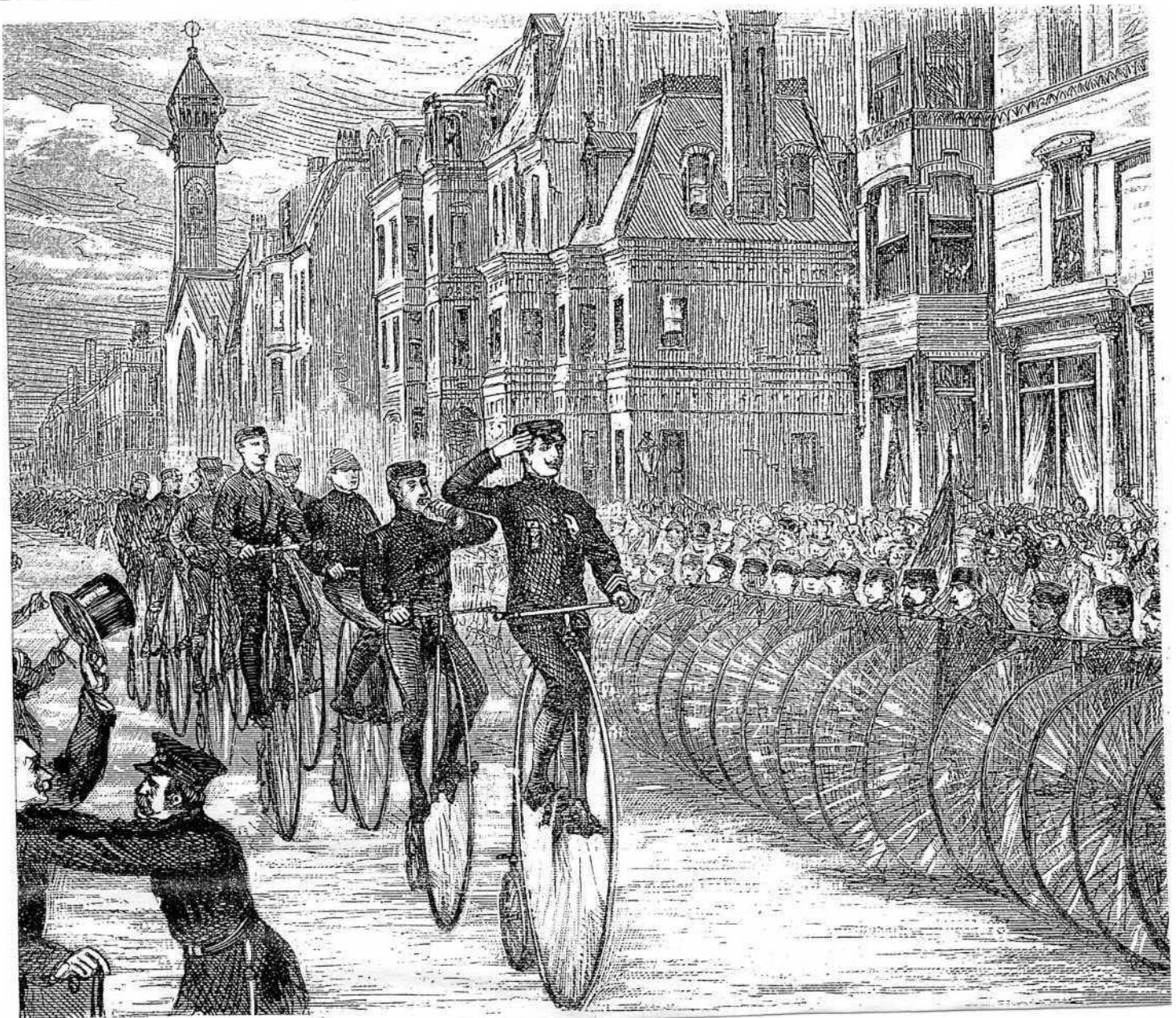


CYCLE HISTORISK TIDENDE

5. Årgang

Maj 2001

Nr. 15.



The Wheelmen i Boston 1882.

Artikler i dette nummer	
Cykler i 140 år.....	side 3
El-løbehjul.....	side 13
Cykelnoveller.....	side 14
Cykelmuseer.....	side 20

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

Indhold:

Cykler i 140 år	side 3
Et cykel-løbehjul Ingo-Bike	- 13.
”Kjærlighed paa Hjul”	- 14
Fra vort udklipsarkiv	- 15
• Blandinger	- 17
Cykelhistorisk Selskab	- 18.
”TIL CYKLENS PRIS” Cykelmotiv udstilling på Søllerød Museum	- 19
Cykelmuseer i Sverige Australiens Cykelmuseum -	20

I 1997 opstod tanken om som forsøg at udgive et cykelhistorisk tidsskrift, som skulle opveje den mangel på viden om cyklens historie her i landet. Meget få af de mange cykelhistoriske tidsskrifter og bøger, der årligt udgives i udlandet, finder vej til Danmark. Når man en sjælden gang ser artikler om ældre tiders cykler og cykling i dag-og ugepressen såvel som andre tidsskrifter m.v. er de tit meget mangelfulde og misvisende

Man finder så relevant kildemateriale og skriver mange artikler om cyklens historie, som man selvfølgelig mener, at alle andre burde finde nøjagtigt lige så interessant som én selv. Man læner sig spændt tilbage og venter på feedback, positiv eller negativ. Måske er der nogen, der gør opmærksom på en særlig interessant del af historien, noget man eventuelt har glemt eller ikke er helt rigtigt. Man ville have været glad for bare et enkelt brev måske fra en krakilsk pensioneret historiker, der redegør for, at man ikke har fundet korrekt kildemateriale, og en henvendelse kunne måske skabe en frugtbar dialog.

Cyclehistorisk Tidende blev de første år modtaget med stor interesse fra biblioteker og abonnenter, men hvert år faldt tallet af abonnenter og bladet har de sidste 2 år givet underskud. Som udgiver tænker man, hvad grunden mon kan være til at abonnenttallet falder? Er bladet for dyrt? Er kvaliteten for ringe? Til trods for at Cyclehistorisk Tidende stadig har et mindre antal tofaste læsere, og at det har været en glæde at kunne videregive ens kendskab til historien, må man desværre erkende, at der i Danmark ikke er tilstrækkelig grundlag for udgivelse af et cykelhistorisk tidsskrift.

Måske deler Cyclehistorisk Tidende skæbne med flere forsøg på at udgive et cykeltidsskrift i begyndelsen af 1980'erne og som alle ophørte efter et par år.

Set fra en redaktørs synspunkt vil det tidskrævende arbejde med at finde relevant kildemateriale og udforme artikler derfra måske blive bedre udnyttet ved, at cyklens historie bliver udgivet i bogform, da der på dansk aldrig er udkommet et samlet større værk om cyklens historiske udvikling samt om cykling i Danmark i ældre tider

Det er under overvejelse at Cyclehistorisk Tidende i nær fremtid vil ophøre som et tidsskrift i abonnement, men vil sandsynligvis fortsætte i noget ændret form som et medlemsblad for en historiske forening.



Sketch of Great Grandma at the age of The Grapes

CYKLER I 140 ÅR

DET VAR 11861, AT DEN PARISISKE MEKANIKER ERNEST MICHAUX OG HANS HJÆLPERE FREMSTILLEDE DEN FØRSTE TRÆDECYKEL.

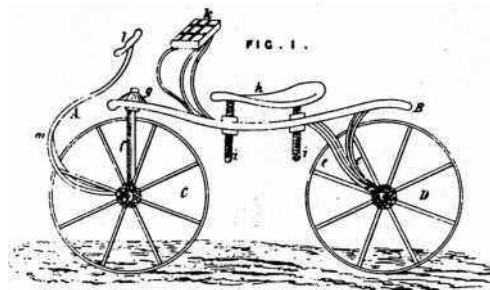
Alle cyklister burde i disse dage køre med flag på styret. Trædecyklen kan nemlig i foråret 2001 fejre sit 140års jubilæum.

Den havde sin forgænger, idet den tyske skovridder Karl Frederick Drais von Sauerbron i 1817 for første gang sås ridende på et tohjulet køretøj, som efter ham blev kaldt "Draisine". Dette tohjulede køretøj var ikke en egentlig cykel, men kan betegnes som et løbehjul påsat en sadel. Den havde hverken pedaler eller anden form for mekanisk overførsel af muskelkraft til fremdriften, man måtte derfor løbe med fødderne på jorden. At løbe på draisine blev en populær sport først i Tyskland senere også i Frankrig. Med dette løbekøretøj opdagede Karl Drais, at det var muligt at balancere på de 2 hjul, når man havde fået tilstrækkelig fart på. Draisinen kom også til Danmark omkring 1818.



Draisine 1818.

I England forbedrede man den ved at gøre den lettere og med en mere magelig sadel, her fik den navnet "Dandy Horse" og dermed en klang af mondænitet. Endog en model til brug for damer blev konstrueret, og det blev en skik for ungdommen at tage sig en løbetur på Dandy Horse på byernes spadseregange, det vakte naturligvis stor harme hos de adstadike og ældre borgere

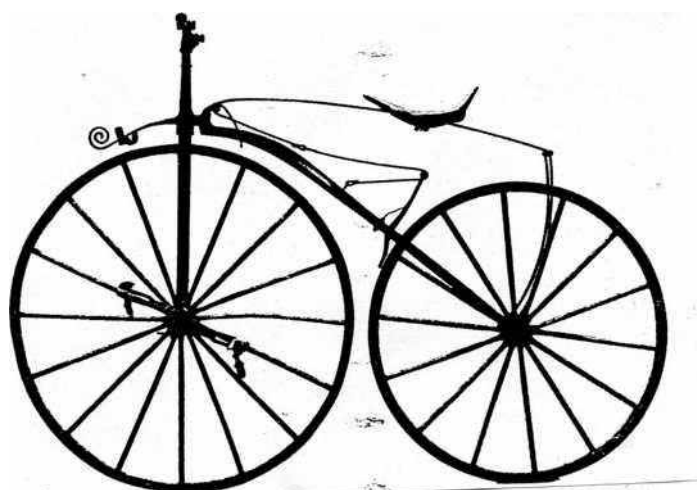


Johnson's Pedestrian Hobby Horse 1818.

Pedalerne.

At løbe på drasine blev et modelunde omkring 1820, og i de næste lidt over 40 år hørte man stort set ikke mere noget til drasinen. Men en dag blev en gammel drasine indleveret til et mekanisk værksted i Paris, hvis indehavere var Pierre Michaux og dennes søn Ernest Michaux.

Ernest Michaux var født 1842 og døde i 1882. Han var et mekanisk geni og havde



Michaux Velocipede 1867.

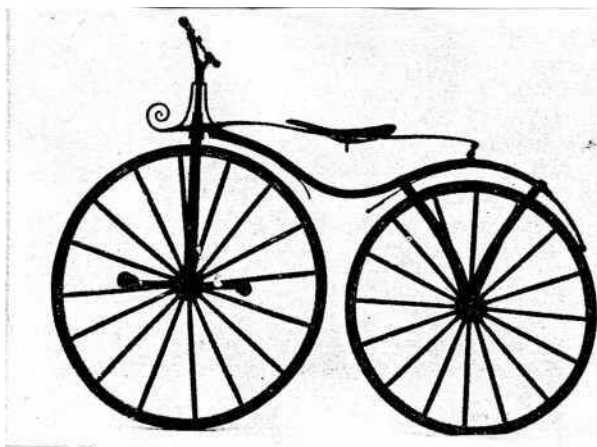
konstruerede flere mekaniske anordninger samt opfundet bl. a. en dampdrevet traktor, som var forløberen for .automobilen. Ernest Michaux foreslog man anbragte pedaler og en krank på forhjulsakselen af draisinen Det skete i marts 1861 på Avenue Montaigne i Paris.

Næsten samtidig havde anden franskmand faet samme ide. Det var en Pierre Lallement, der som 19-årig i 1862 var kommet til Paris og arbejdede hos en vognbygger M. Stomair, hvor han også forsynede en draisine med pedaler, og derefter viste sig kørende på denne i 1862.

I 1865 emigrerede Lallement til USA, hvor han udtog patent på opfindelsen, som fik et USA patent nr. 59915 af 20. november 1866 og som er det første patent på en cykel.

I 1867 vendte Pierre Lallement tilbage til Frankrig og opdagede, at Pierre og Ernest Michaux allerede havde iværksat en stor produktion af velocipeder, som dette nye køretøj blev kaldt.

Pierre Lallement fik også iværksat en produktion af velocipeder, som var noget forskellige fra Michaux's velocipeder, og som blev derfor senere kaldt den amerikanske velocipede.



Lallement velocipede 1866,
"Den amerikanske velocipede"

Velocipederne vakte stor opsigt på verdensudstillingen i Paris i 1867, og dermed var trædecyklen en kendsgerning og denne begyndte at få stor udbredelse de næste par år.

Der blev oprettet velocipederideskoler og -klubber i alle lande, og den første cykellitteratur så dagens lys. En par velocipeder kom til Danmark allerede i 1865, men vakte her i begyndelsen ikke større interesse. Men da man hørte om den store interesse den medførte navnlig i Frankrig, forberedte de handlende i 1868 et fremstød for velocipederne, som resulterede i en stort popularitet i 1869, hvor man talte om en "velocipedefeber", som bredte sig over hele landet..

Lokale smede i Danmark begyndte at fremstille velocipeder, idet man kopierede enten Lallement's amerikanske eller Michaux's franske type, eller fandt endnu på en anden udformning.

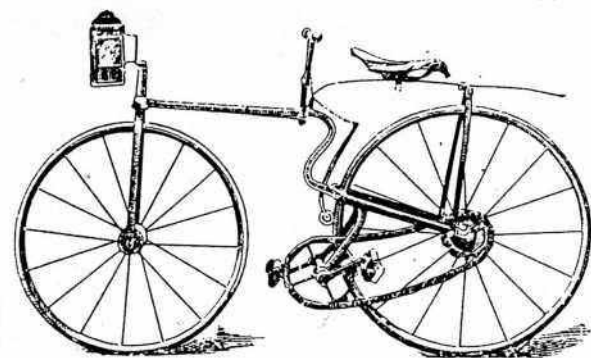
Fabrikation af velocipeder ophørte delvis i Frankrig på grund af den fransk-tyske krig 1870-71. Michaux's mekaniske værksted lukkede. Ernest Michaux selv mistede alt, hvad han ejede og døde i fattigdom. I mange år var han glemt, men i 1894 rejstes i hans fødeby Bar-le-Duc et mindesmærke for ham og hans far.

Pedaler med træk på baghjulet.

Omkring 1900 fandt man en velocipede med pedaler og kædetræk til baghjulet, som man påstod skulle være fremstillet i 1869 af en franskmand ved navn Meyer efter en parisisk urmager André Guilmet's idé.

I 1931 skrev en kendt engelsk cykelhistoriker H.W. Bartleet i sin bog, som i dag anses for den vigtigste kilde i historie forskningen, at han havde undersøgt velocipeden og fundet, at hjulene med de tynde eger måtte være måtte være tilføjet senere, da de synes at være fremstillet omkring 1879, og kæden var af samme type, som blev benyttet i 1880erne. Hans påstand blev støttet af flere cykelhistorikere, som ligeledes rejste til Paris for at se velocipeden på en udstilling. Den franske historikere Louis Bonneville anførte senere i sin bog "Le Velo Fils de France", at Meyer-Guilmet velocipeden, som den kaldes, med pedaler og kæde fra 1869, er ægte, men endnu har man ikke fundet en helt sikker dokumentation for denne påstand.

Det samme gælder en anden cykel. Ét brev til Starley Brothers Ltd. fra 13. september 1877, synes at fortælle, at George Shergold fra Gloucester i England har fremstillet en cykel med pedaler og kæde til baghjulet i 1876. Cyklen, som befinder sig i Teknisk Museum i London har været genstand for mange undersøgelser. George Shergold var skomager, hans kendskab til læderarbejde viser sig ved



Shergold's "Safety" 1876.

udformningen af sadlen, men han synes at have manglende kendskab til samtidige cykelkonstruktioner. Bl.a. er hjulnavene er simple massive træcylindre, og kæden består af hjemmelavet små træplader holdt sammen med metalsplitter, hvor man skulle tro han måtte have haft kendskab til de kæder, der i 1870'erne benyttedes til forskellige maskiner. Pedalerne er af samme type, som de der blev fabrikeret til de høje bicycler i 1880'erne. Man har heller ikke ved Shergolds kædetrækcykel endnu fundet et sikkert bevis for fremstillingsåret, men i museets katalog angives det som 1876 eller 1877.

Her som ved meget andet i cyklens udviklingshistorie spiller den nationale prestige ind. Både Frankrig, Tyskland og England ja, endog Rusland hævder hver for sig at være de første der opfandt kædetræk til baghjulet.

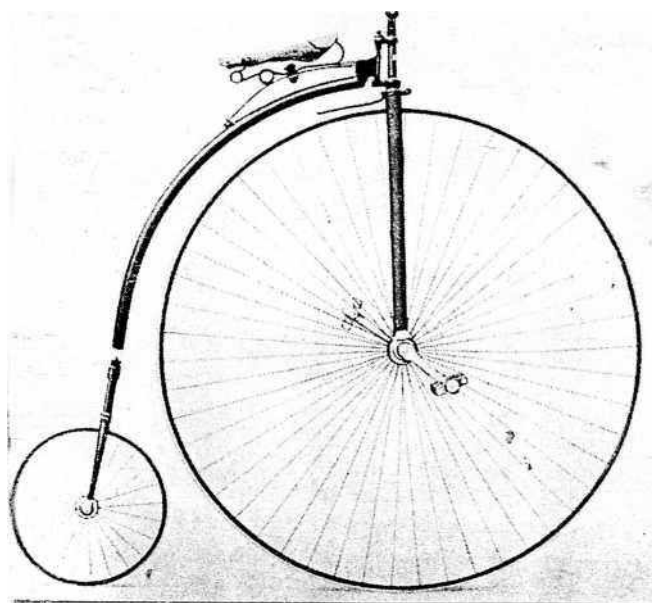
Hvor om alting er, hvis disse cykler virkelig er ægte, må man tilsyneladende glemte, at man havde kædetræk til baghjulet i 1870'erne, for det var Michaux's opfindelse med pedaler på forhjulet, der herefter udvikledes til den senere høje bicycle, som fik en langt større og længere tids popularitet.

Den høje bicycle..

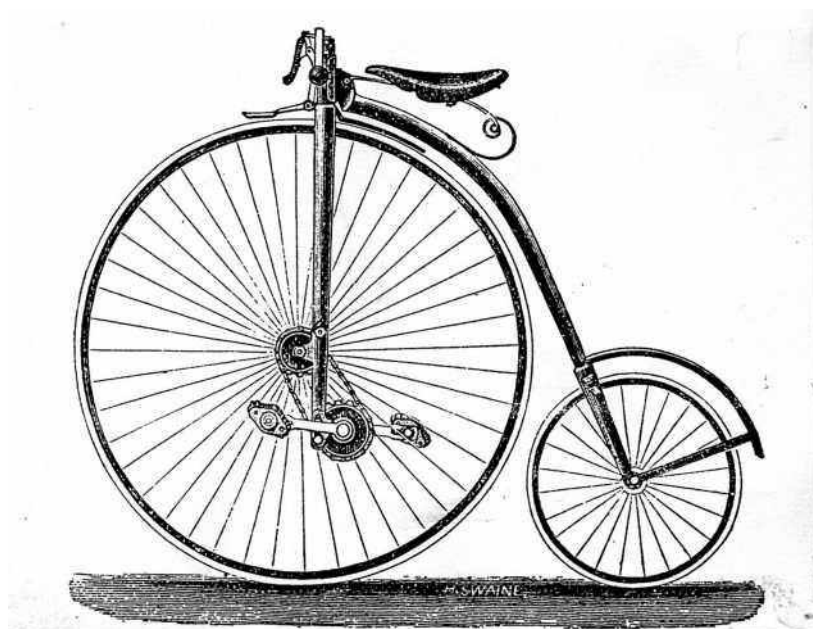
På grund af den økonomiske krise i Frankrig som skyldes krigen med Tyskland, var det England og USA, der kom til at stå i spidsen for cykelindustriens udvikling. Velocipedens klodsede tunge træstel blev afløst af lette stålkonstruktioner, hjulets udformning blev ændret for første gang i dets over 5000 årige historie med de opspændte tynde eger og kuglelejet blev opfundet. Man fik først massive gummiringe senere det oppumpelige luftring.

Med bicyclens store popularitet i 1880'erne opstod alt det, man i dag forbinder med cykling. Fornøjelsesture, sport, væddeløb, cykelrejser, cykelklubber m.v. man kunne betegne 1880'erne som "cyklens guldalder". Dens udformning medførte imidlertid, at den var farlig at benytte og krævede stor balancekunst.

Man forsøgte at gøre den mere stabil og sikker med tre hjul og forskellige konstruktioner med kæder til forhjulet, som derved kunne gøres mindre. De første "safetycykler" opstod, men stadigvæk med et stort forhjul.



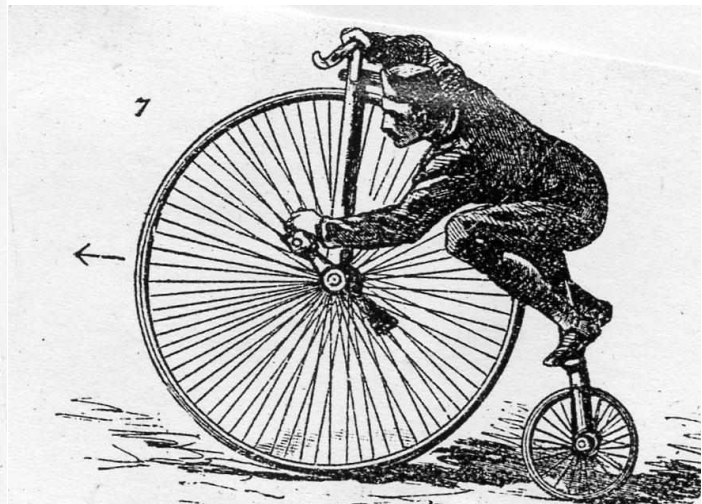
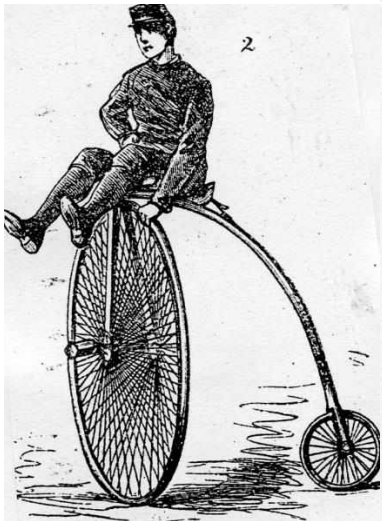
Bicycle 1880.



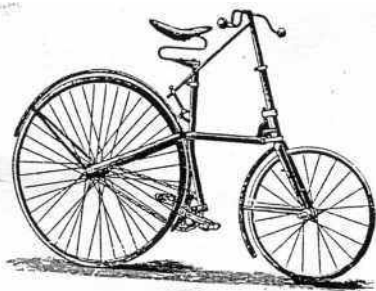
Globe "Safety" Bicycle 1885.

Safety cyklen

Først i slutningen af 1880'erne vendte man endelig tilbage til kædetrækket til baghjulet, hvorved de to hjul kunne gøres lige store, idet man anbragte en særlig pedalaksel mellem hjulene. Nu var cyklen i 1890'erne ved at få sin



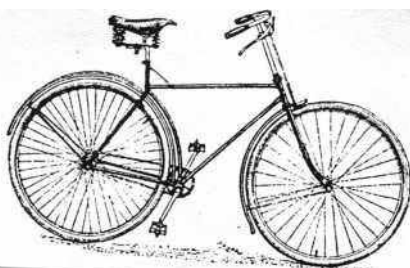
den form, som stort set forblev uændret de næste ca.100 år. Flere og flere bicyclister steg ned fra den høje bicycle og benyttede de lave safetycykler. Cykling blev tillige populær blandt damer, som kun i meget begrænset omfang havde benyttet den høje bicycle.



The Pioneer Safety bicycle 1883



Starley's "Psycho" 1884



L.G. Morris's "Referee" 1889.



"Ivel" cross frame safety bicycle 1885.



Hilmann cross frame safety bicycle 1886

Væddeløbene.

Nu blev cykelsporten til en vigtig faktor. Cykelbaner skød op verden over. I Danmark byggede man cykelbaner bl.a. i Odense og København. Berømt blev især banen ved Tivoli, hvor publikum de første år fandt et særligt pikanteri i, at også kvindelige ryttere deltog.. Man "importerede" ligefrem kvindelige ryttere fra Frankrig, hvor de sammen med de danske kvindelige ryttere endog blev set i det mondæne københavnske liv. Der blev arrangeret væddeløb med kvindelige ryttere overalt i landet, deres cykeldragt med de vide benklæder blev den nye mode gav selvfølgelig anledning til megen morskab, mange vittigheder og indhold i datidens revyviser. Den senere cykelbane i Ordrup blev verdensberømt, og kunne på de store dage tiltrække flere tusinde tilskuere, så DSB måtte indsætte extra tog. Tillige kom 6-dagesløbene og de store landevejsløb med verdensmesterskab i Danmark. Hverken biler eller motorcykler kunne berøve denne sportsgren dens tiltrækningskraft i mange år.



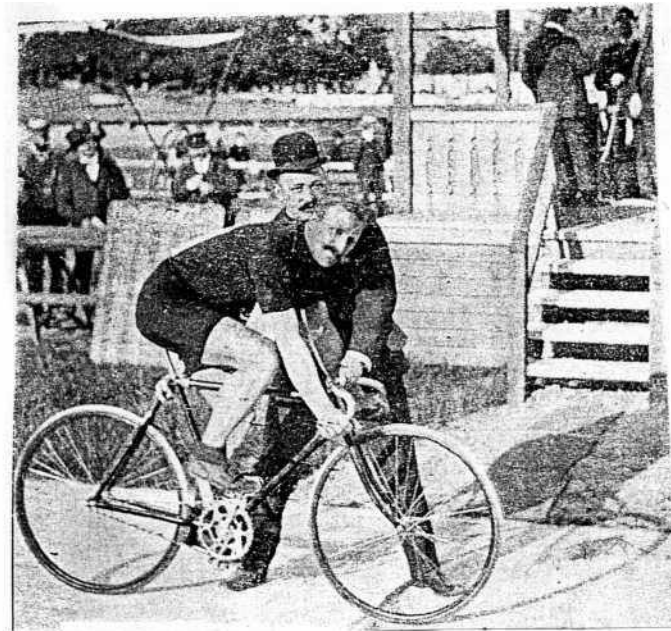
. Mestrene

Danmark kom til at levere mange berømt heder til den internationale cykelsport.

Carl Ingemann-Petersen og den 19årige Johanne Jørgensen, den første kvindelige rytter der satte dansk record. Uforglemmelig var den ukuelige Thorvald Ellegaard fra Odense, der vandt mange verdensmesterskaber, hvis antal aldrig senere blev slået. Det var ham, der engang måtte lide den tort, at blive noteret for ukorrekt cykling på Rådhuspladsen, og som da betjenten spurgte ham om hans stilling og på sit fynske svarede: ”Seks gange verdensmester på cykel”.

Senere kom berømt heder som Henry Hansen, Willy Falck Hansen, Kay Werner, Palle Lykke og mange, mange flere, som blev dens tids drenge-idoler.

Cykelsporten kom til at spille en stor rolle i Danmark som i de fleste andre lande



Thorvald Ellegaard på Ordrupbanen



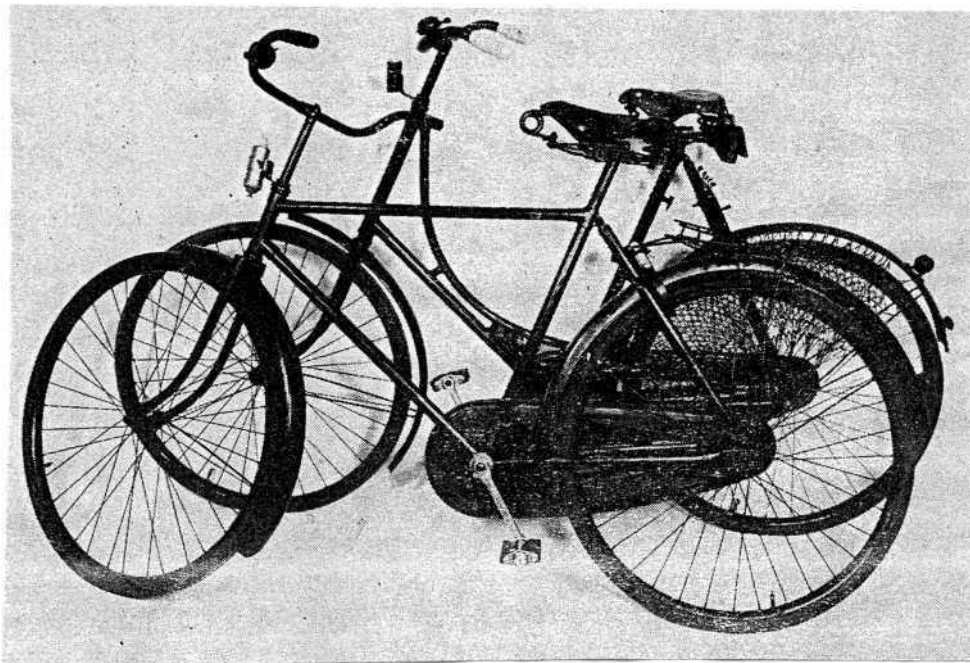
1 897 — Bornholmeren Jens Olsen, den første Danmarks mester paa Landevej.



Johanne Jørgensen.



1895 — Den stoute fynske Landevejsrytter Knud Mortensen fra Kerteminde?



Den danske cykeltyper, der var almindelig i over 50 år.

Cyklen i trafikken.

Men cyklen blev først og fremmest det store trafikmiddel og dermed hvermands eje. På grund af det forholdsvis jævne terræn blev lande som Holland og Danmark vel nok de 2 lande, hvor den daglige transport på cykel blev mest almindelig.

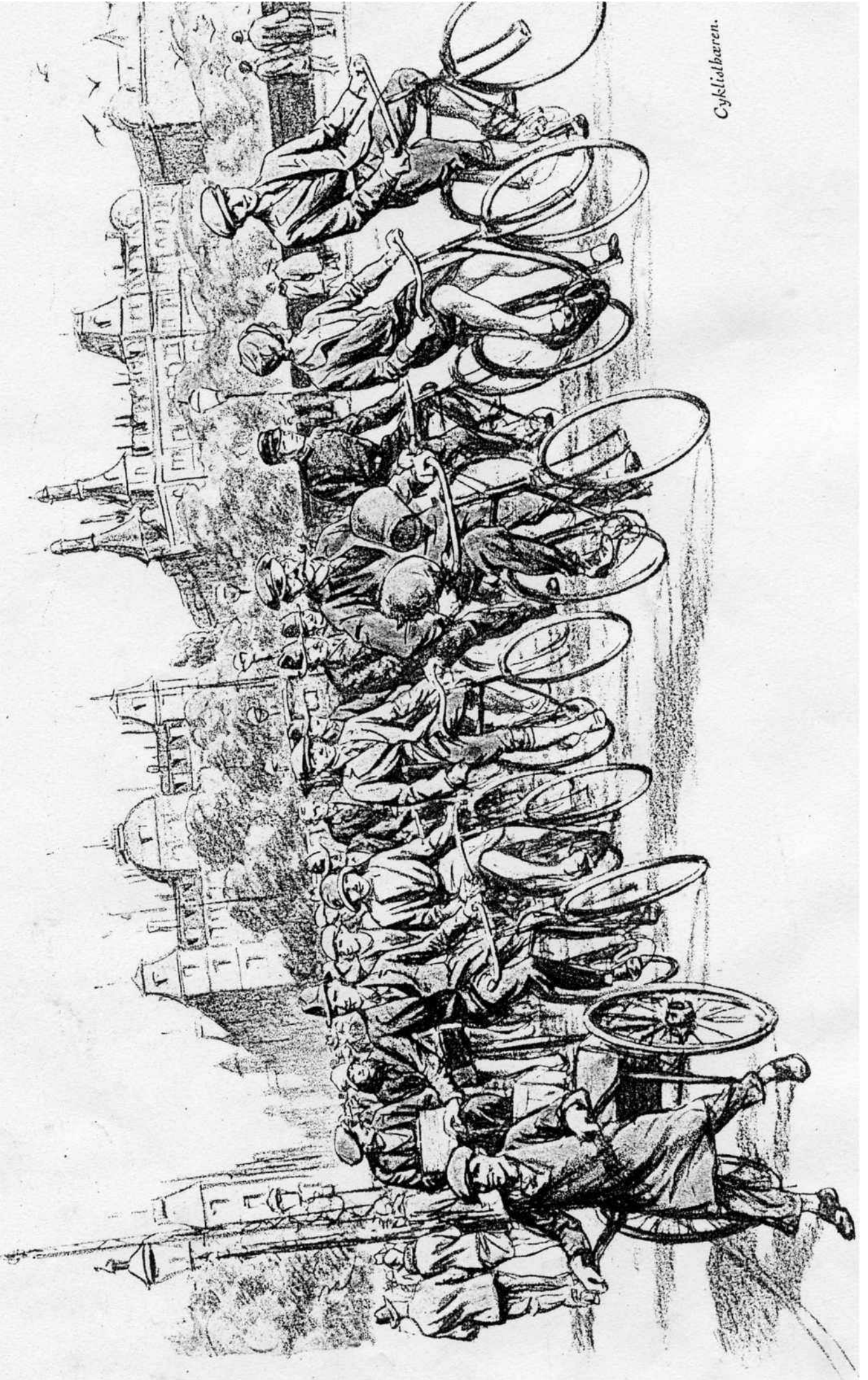
Efter 1910 og indtil ca. 1950'erne var Danmark kendt som "cykellandet". I alle byer så man i myldretiden en strøm af cyklister til og fra arbejdet, og stimen af cyklister på de særlige høje danske sort-lakerede såkaldte "turistcykler" blev dengang en af turistattraktionerne,

som blev gengivet på postkort og i turistbrochurene. Denne særlige danske cykeltype kan man i dag stadig finde gengivet på trafikskilte, der viser en cyklende herre med blød herrehat.

Særlig beundret var de unge piger på cykel, især om sommeren, når de i deres lyse, brogede kjoler for af sted med kjolen blafrende efter sig. Utallige er de digte og viser, der er skrevet til deres og cyklens pris. Da cyklerne efterhånden i 1950'erne blev afløst af knallerter, scooters og biler, gav disse trafikmidler ikke de kvinde-



Den danske »sofacykel blev fremstillet i 1930'erne og blev meget populær blandt ældre cyklister.*



Cyklistbæren.

Fremtiden.

Den forholdsvise kortvarige stigning af cyklens popularitet som transportmiddel skyldtes for en stor del energikrisen og de stigende benzinpriser. I 1980'erne gik billisterne tilbage til bilen igen, når de havde vænnet sig det nye omkostningsniveau, og i 1990'erne faldt cykelsalget igen. Men trods alt opstod nu en helt anderledes cyklistisme et modefænomen for de unge.

Fra USA opstod en form for cykling, som krævede en særlig cykeltype og "mountainbike'en" opstod. Den var oprindelig beregnet til dårlig terræn, og denne cykel med store tykke dæk, kraftigt stel og med mange gear blev den store mode selv i byerne. Fabrikkerne overgik hinanden med mange forskellige stelformer og design, som ikke var set tidligere. Styr, bremses og andet tilbehør fik nye former ikke altid lige hensigtsmæssig, men det tager en mode jo ikke hensyn til.

Den oprindelige årsag til, at den stelform man kom frem til i 1890'erne, stort set var forblevet uændret i over 90 år, var glemt. Nye stelformer var ofte mere en mode end en egentlig forbedring. Produktionen af flere af disse nye cykler var ofte så kortvarig, at de forsvandt fra cykelhandlernes vindue efter få måneder for at blive erstattet af andre. Reservedele til lejer, bremses, gear mv. var praktisk talt ikke. Når der er brug for udskiftning er produktionen for længst ophørt og erstattet af nye ændrede former. Har man et godt, ældre og velfungerende tilbehør, som ikke fremstilles længere, kan det mange tilfælde ikke sættes på de nye cykeltyper, da stelrørene i mange tilfælde er af helt andre dimensioner end tidligere, eller stellet er helt ændret. Det giver

naturligvis et forøget salg af nyt, men ikke i alle tilfælde bedre udstyr.

Cykelfabrikanter og cykeldesignere fremføre tit, at de nye stelformer er mere hensigtsmæssige end tidligere. I Cyklens udvikling har man siden 1890'erne gjort utallige forsøg på at ændre det cykel stel, man dengang kom frem til dengang. Mange ændringer kom ikke længere end til tegnebrættet og kendes kun i patentarkivet, nogle i en kortvarig produktion, og andre måske mere rimelige fik trods alt en vis anerkendelse som forsøg på forbedring eller som et udslag af modelune før de også forsvandt eller måske fik nogle få tilhængere i særlige kredse.

Blandt de mange forklaringer på, at det fir-kantede stelform stort set forblev uændret i over 100 år er den mest sandsynlige nok, at man virkelig kom frem til det idéelle, det for én gang etablerede og perfektioneret, noget der sjældent forekommer i en udvikling, benævnt ved "Type-Object".som f.eks. øksens buede skaft, som har været ens i flere tusinde år, eller en handske, som jo er afhængig dels af håndens form og dels dens bevægelsesmulighed. Det er som om cykeldesignere og opfindere ikke rigtigt tror det er tilfældet med cyklens stel, og da cykelfabrikanter naturligvis til stadighed ønsker deres salg forøget, vil man i fremtiden sikkert stadig se nye stelformer dukke op, men det er højst usandsynlig, at disse i fremtiden helt skulle erstatte stelformen fra 1890'erne.

Kort uddrag fra en kommende bog om cyklens og cyklingens historiske udvikling, af F.Wodschow



Fremtidens cykeltype ?

lige trafikanter samme indtryk af ynde.

Årene efter 1950'erne var præget af stærk nedgang i cyklisterne antal i byerne, men der var trods alt stadigvæk så mange, at grundet det stigende antal biler, angreb man fra mange sider cyklisterne daglige kørsel og færdselskultur og nedlagde mange cykelstier. Et sted kunne man læse: "Man har vel ikke købt en bil til en mindre formue for blot at opleve, at fattigfolk på cykel skal hindre een i at udnytte dette køretøjs kvaliteter?"

Væksten af den motoriserede trafik fortsatte op gennem 1960'erne og 1970'erne. I USA, privatbillismens føde og hovedland, havde i mange årtier ikke haft nogen cykeltradition, men i disse år havde interessen for at bruge cyklen taget et kraftigt opsving. Det skyldes dels en voksende "motionsdille" og dels en opstået energikrise. Når benzinpumperne i USA er ude af drift stiger cykelsalget. Energifikrisen bredte sig til Europa og Danmark oplevede i 1973 den første energikrise med fordoblet benzinpriser og lovmæssige nedsatte hastigheder samt forbud mod bilkørsel om søndage. Cyklerne kom frem fra udhuse og kældre. Billister, som i flere år ikke havde cyklet, sås uvant slingrende på gade og vej på deres gamle rustne cykler. Familier, børn og unge fandt deres cykler frem igen og oplevede pludselig en helt anden glæde end at sidde i en lukket bil. Man så pludselig alle typer cykler på gaderne, tandems, transportcykler o.s.v. Man taler om "cykelbraget" fra det amerikanske udtryk "The bicycle boom", som henfører til den eksplosive udvikling i USA

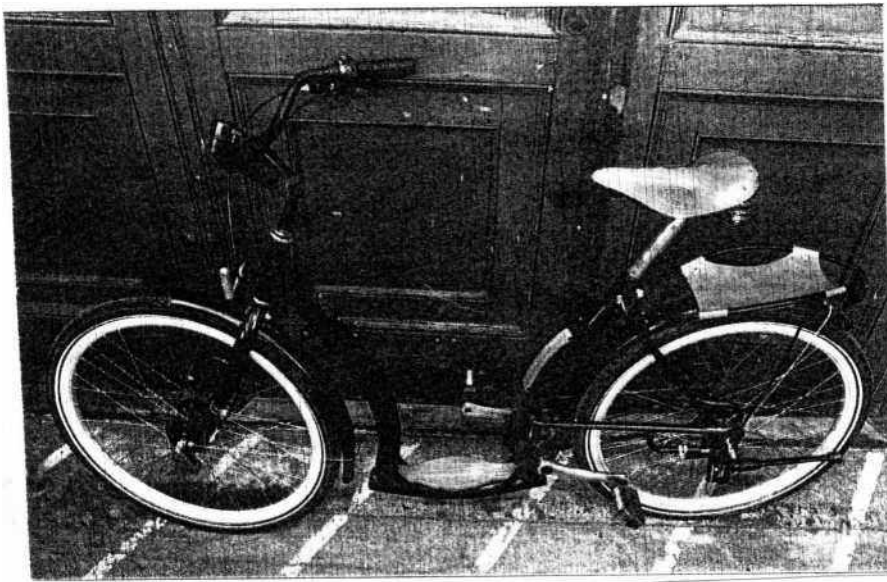
Cykelsalget i Danmark blev 3-doblet og overgik nu salget af biler for første gang i flere år, således, at der i 1978 blev solgt 3 gange så mange cykler som biler i Danmark.

Men cyklens popularitet forblev ikke stabil, snart havde man vænnet sig til de høje benzinpriser, og de bilfrie søndage ophørte, og igen blev cyklerne sat væk. Der var imidlertid mange, der forblev som "deltidscyklister", idet der i begyndelsen af 1980'erne også i Danmark var indtrådt en "motionsdille", og som motion var cyklen idéel. Men den hidtidige almindelige danske cykeltype, med den uforklarlige betegnelse "turistcykel" var mindre egnet andet end til den daglige transport.

Forbrugerorganisationer og de cykelhåndbøger, der blev udgivet i disse år fik den danske cykelbranche til at "vågne op" og efterkomme danske cyklisteres ønske om en anden cykeltype i lighed med de cykeltyper, man benyttede i udlandet, som f.eks. i England og Frankrig. Det resulterede først i en lettere cykeltype med det lige så uforklarelige navn som "Clubcykel". Som følge af pres fra forbrugerorganisationer og cyklisterne selv overfor den danske cykelbranche fremkom omsider en helt anden cykeltype "turcyklen" med letmetaludstyr og 5 eller 10 gear, der var mere velegnet til længere ture og til fornøjelse. Efterhånden blev den danske cykelpark udskiftet til mere avancerede cykeltyper.

Den tidligere danske cykeltype blev nu betegnet som "bedstemor-cyklen" (den tilsvarende herremodel fik ikke et særligt navn). Den var robust til daglig brug, men de nye avancerede typer krævede stor vedligeholdelse. Der begyndte en stor import af cykler fra udlandet, men ofte i mindre god kvalitet. Den "indbyggede" produkt forringelse, som f.eks. ringe rustbeskyttelse og dårlig lak gjorde dem mere udsatte for det danske vejr. Da den almindelige danske cyklist ikke har tradition i vedligeholdelse, behandling og kendskab nødvendigheden af, at disse nye cykler skal passes på en helt anden måde, ses resultatet bl.a. udenfor stationer o.s.v., hvor man ofte finder i hundredvis af rustne og ubrugelige cykler, som engang var fine cykler, der oprindeligt kostede flere tusinde kroner. _____





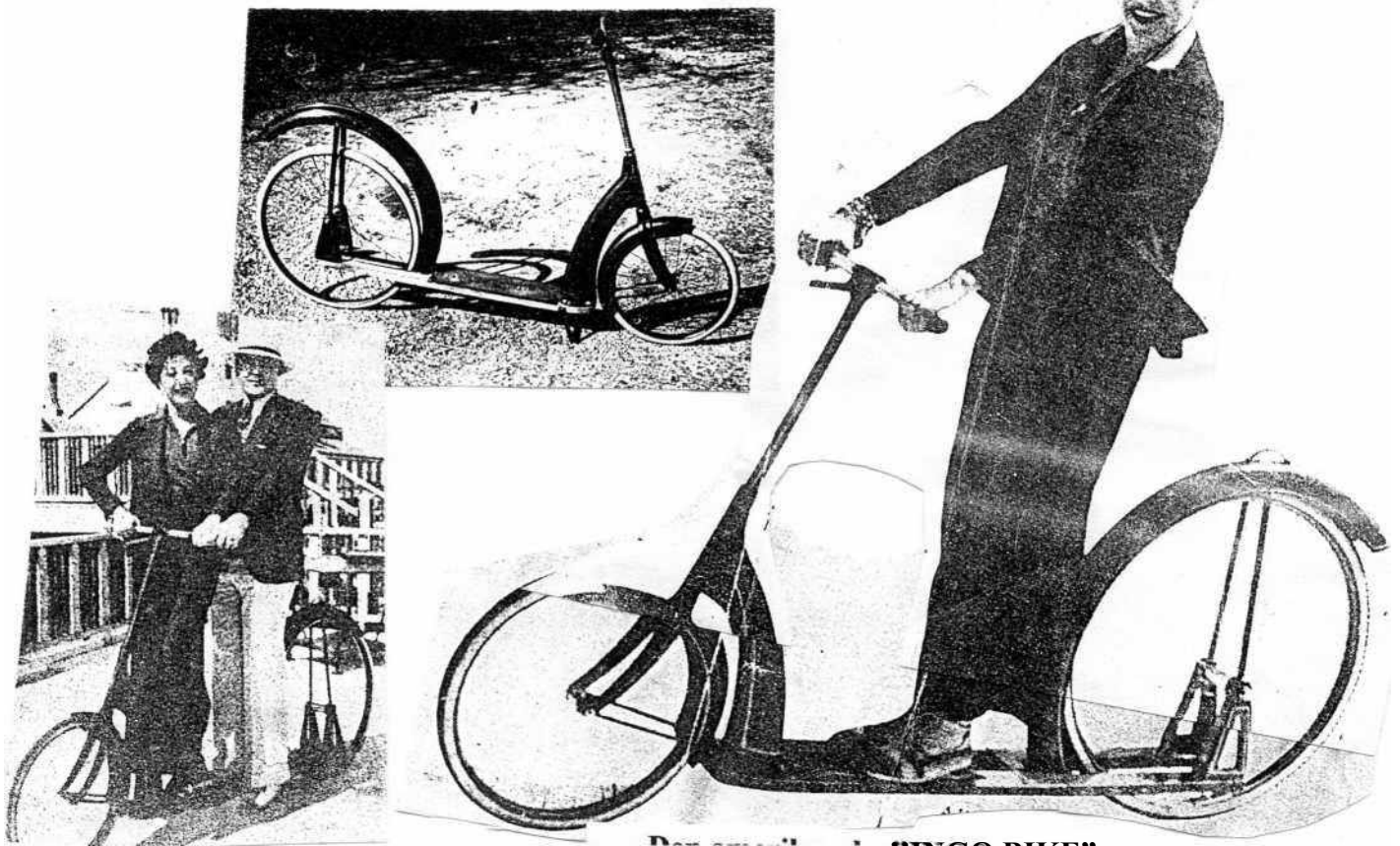
Hvad skulle det være? Et cykel-løbehjul , tak!

I Politiken kunne man for nylig læse, at en selvlært dansk designer havde "opfundet" et cykel-løbehjul, som han kalder "Trollo" og som han mener kan blive en stor succes. Opfinderen siger i artiklen, "at han aldrig har lært noget som helst" Men han fik idéen, da på en lukket cykelfabrik i Dresden, hvor han fandt en masse gamle cykelstel.. "Trollo" cykel-løbehjulet koster lidt under 6000 kr.

Opfinderen ved tilsyneladende ikke at han ikke er ene om idéen for den er sandelig ikke ny, allerede i 1940'erne havde man i USA en produktion af et cykelløbehjul, der dog ikke havde pedaler, men blev fremdraget ved at bevæge kroppen frem og

tilbage ,og fik derved det excentriske baghjul til at bevæge sig rundt. Det amerikanske cykelløbehjul hedder "INGO-BIKE", og har stadig sine tilhængere. Opfinderen kørte på et tidspunkt fra Chicago til Miami Beach i Florida på 12 dage på "Ingo-Bike". Produktionen er ophørt, men man ser ofte "Ingo-Bike" i cykelarrangementer i USA.

Det bliver spændende at se om den danske "Trollo" cykelløbehjul blive kendt i samme omfang som den amerikanske "Ingo-Bike" eller om den om et par år kun kendes blandt de utallige cykel opfindelser, som er set og forsvundet igen efter kortere eller længere tid.



Den danske "Trollo" og det amerikanske "INGO BIKE"

Danske cykelnoveller

Der findes ingen egentlige bøger om cyklens historiske udvikling i Danmark, men til gengæld findes et stort antal bøger og mindre hæfter med noveller og omtale af cyklen og glæden ved cyklingen.

Således findes en dejlig lille bog "Kjærlighed på Hjul" af Hansen Ringer, udkommet i 1895. Dens fire noveller udspiller sig i et cyklistmiljø Bogen er forstandig læsning i en tid, da vejene er proppet med biler, der ikke kan komme frem for dem, der skal tilbage.

En af novellerne hedder "Cyklisternes Hævn" ".Alierede ved banegaarden var man sikker paa henad Firetiden at træffe en Del unge Sportsmænd og Damer ifærd med at indtage den tidlige, oplivende Morgenkaffe. På Slaget Fire kaldte Føreren til Opbrud, de livlige Grupper opløstes, og man ordnede sig skyndsomt i regelrette Række,. Cykletterne forrest og dernæst de høje Hjul og endelig Trehjulene, indtil det næste Signal bød Toget at sætte sig i Bevægelse..."

Og videre: "Mens den overfor vor sunde, vor smukke Sport stadig kritiserende Skeptiker ligger dybt begravet under sine bugnende Edderdunsdyner, endnu længe før hans magelige Legme har begyndt at strække Slaphedsfølelsen af sig, har den flinke Sportsmand allerede adskillige Timer været ude paa sine Hjul. Let foroverbøjet, mere hvilende paa de fremaddrivende Pedaler end brugende nogen Kraft til at formindske Køreselens Behagelighed, ruller han lydløst og sikkert fremad mod Bestemmelsens Maal."

Bogens helte er alle cyklister, med drabelige skæg og svulmende brystkasser, de nedlægger på stribe de slappe fodgængere og iler derpå bort med fuglens fart.

"Hans Bryst og Tanken svulmende med vild Energi, Hænderne fattede om Haandgrebene med konvulsivisk Kraft og Foden pressede med gigantisk Styrke med Pedalerne..." - og derpå - , Det sidste "All Heil"- de tyske Cyklisters Sportshilsen - ,et ironisk "paa Gensyn", og af sted gik det med Iltogstempo under muntre Til- raab og ungdommelige lystige Sange..."

Det er blandt andet prisen for at leve i et fartens århundrede: man kan ikke være helt på cykel prøver man det, bliver man helt til grin.





UGENS REVUE.

To Cyclistinder.

Den lille fikse Pariserinde Mile *Néva*, der for Tiden gæster vore Cyclebaner, giver i sin graciøse Person et udmærket Bevis paa, hvor dybt Interessen for Cyclesporten er trængt ned i det smukke Køn. Ikke alene tumler hun sin Slaalhest med fuldkommen Sikkerhed, men hun virker tillige som Journalist med stor Energi for Sportens Udbredelse.

Men Kvinden begynder ogsaa tidligt. Nylig blev en ung Dame, Fri. *Else Landau* i Mainz, præmieret for sit fortræffelige Cycleløb. Hun var da akkurat 3¹/₄ Aar gammel, og i de sidste ³/₄ Aar havde hun knap forladt sin Cycle. Mon nogen Mand har sat *den* Rekord?

Fra vort udkliparkiv.



Fri. Else Landau.



Smaa Cyklister.

HVILKE Rekorder vil ikke Fremtidens Cykleløb kunne opvise! Knap er vore Dages Børn komne til Verden, førend Forældrene sætter dem op paa Cyklen, for i den tidligst mulige Alder at lære dem, at

det her i Livet gælder om at naa Maalet som den første, og faa et Forspring i det store fælles Kapløb.

Faaborg og Esbjerg har Æren af de populære smaa Cyklister, hvis Billeder vi bringe. Paa Dobbeltbilledet er den yngste 3 Aar, den ældste 5¹/₂ Aar, men de har begge to cyklet fra de var

fyldt 4 Aar kørte han omkring i Gaderne paa en Cykle, som var særlig konstrueret for ham med 36 Centimeter høje Hjul og med en Længde-af 1,8 Meter. Fyen er mindst lige saa stolt, over ham, som over den uovervindelige Thorvald Ellegaard, der er fostret af den samme Jordbund.

En skønne Dag faa vi vel et Væddeløb at se mellem Danmarks yngste Sportsmænd, saa at vi kan faa sikkert fastslaaet den endnu ukendte Rekord for to-aarige Cyklister.



En Cyklist i Miniaturudgave.



Sportens Yngste.

2 Aar gamle. Medens disse to høre hjemme i Esbjerg, er den lille Rytter paa vort øverste Billede Faaborgianer. Allerede førend han var

Ht Menneskeliv for en Cykle.



^Morderen Niels Hansen i Fængselsgaarden.

SAMME Dag, da man fra Sverig meldte om Nordlunds Mordgerning, kom ogsaa her hjemme en uhyggelig Morddaad for Dagens Lys. En 17-aarig Tjenestekarl *Niels Hansen* i Ørslev ved Ringsted havde myrdet en enligt boende Arbejdsmand *Hans Petersen* i hans Hjem om Aftenen. 17 frygtelige Hug med en Mursten og to Spader havde han tilføjet sit Offer.

Motivet var klart nok — Niels 'Hansen havde faaet Lyst til en Cykle, og den Myrdede havde Penge. 215 Kr. blev Udbyttet, og Morderen naaede lige at faa købt den attraaede Cykle, inden Retfærdighedens Arm naaede ham.

Mange vil her finde en nem Lejlighed til at moralisere over Tidens Ugudelighed og de nedbrydende Tendenser. Saadant gør maaske sin Nytte, men det er dog et Spørgsmaal, om ikke enhver Tidsalder har kunnet fremvise Folk af Niels Hansens Kaliber.

Med større Ret kan man beklage, at Morde.

rens unge Alder ikke tillader at uskadeliggøre ham for mere end nogle faa Aar. Hvem ved, hvad han kan finde paa, naar han engang slipper ud.

* *
*

Om et Besøg i Fangegaarden, da det ovenstaaende Billede blev taget, har vi modtaget følgende Linjer:

Et Mord saa raat og brutalt at man næppe fatter, at en ung 17 Aars Knægt ganske ene kunde være Ophavsmanden. Og naar man ser dette unge Menneske, stiger Forundringen.

Han ligner mindst af alt en Morder. Ganske lille, knap 61 Tommer høj, tæt bygget, et kønt, vindende Ansigt med store klare blaa Øjne, der ikke i mindste Maade røber Morder- eller For- brydernatur. Der er snarere over hele hans Person noget, som virker tiltalende.

Og dog maa dette "Menneske være en Forbrydernatur af de aller farligste. Han viser ikke Spor af Anger over sin grufulde Daad, synes snarere at føle en vis Stolthed. Da vor Fotograf tog det vedføjede Billede af ham i Ringsted Fængselsgaard, kom han smilende og frejdig ud af Arresten og stillede sig i Position foran Ap- paratet, med en Mine og Optræden som opfattede han Fotograferingen som en Ære, der blev vist ham.

Hvorledes skal man konversere en Morder?

Vi spurgte, da han traadte ind i Gaarden: „Naa, hvordan gaar det?“

„Tak, det gaar s'gu godt,“ svarede han med et bredt Grin.

Der er aabenbart. Aandsfrændskab mellem ham og Målarmorderen.

Tandem-cykel, model 1885



CYKLEN UDEN KÆDE mødte til at begynde med en Del Modstand, som virkelig var begrundet, fordi denne Konstruktion oprindeligt havde sine Mangler. Men efter at „*Nordisk Cyklefabrik*“ en Tidlang havde eksperimenteret, konstruerede den saa den kædeløse Cykle *La Danoise*, som vandt udelte Beundring hos alle Køberne gennem en Række af Fortrin, som med Sikkerhed kaq fastslaas. For det første er den samtidig med at være letløbende usædvanlig stærk af Bygning, dertil er den let at træde og hverken Modvind eller stejle Bakker synes i betydelig Grad at genere den. I daarligt Føre vil den ikke skride ud saa let som Cyklen med Kæde og i Modsætning til andre kædeløse Cykler har den rullende Tænder, som gaa paa Kugler, hvorved Løbet lettes, Vibrering forhindres og Slittage undgaaes. I disse no-

gen, trods alt, blive ked af „*La Danoise*“, kan han efter indtil 6 Maaneders Brug faa den ombyttet med en Kæde-Cykle. *La Danoise* forhandles hos *Semier & Mathiasen*, N ørevoldgade 12.



Ringen er sluttet

DET var med sære følelser, man på bagsiden i går kunne læse, at de danske cykelpiger er -ved at blive et fortidigt fænomen, bl. a. fordi de moderne, snævre nederdele ikke egner sig til vort mest demokratiske transportmiddel. :

Dermed er ringen i virkeligheden sluttet.

Det var jo cyklen, fremfor noget andet — også kvindesags- og arbejderbevægelse — som stærkest medvirkede til indførelse af en mere hensigtsmæssig og luftig kvindedragt i 80'erne og 90'erne, begyndende med „kjolebukser“, der senere blev til korte, vide kjoler.

Med andre ord: / Først afskaffede cyklen den uhensigtsmæssige kvindedragt, og \ nu er \ uhensigtsmæssig kvindedragt — et halvt århundrede senere — med til at afskaffe cyklen!.,

en



Historisk kondicykel

På Medicinsk-Historisk Museum i Bredgade i København findes en genstand, der har vist sig at have særlig publikumsinteresse: Kroghs kondicykel. Kondicyklen blev opfundet af den danske fysiolog August Krogh, som havde brug for nøjagtigt at kunne måle, hvor meget muskelarbejde en person yder. Målingerne indgik i hans undersøgelser af, hvad der sker med åndedræt og kredsløb under muskelarbejde. Cyklen har en elektromagnetisk bremse, og belastningen reguleres af strømstyrken. Kondicyklen bidrog til, at August Krogh kunne påvise, at hårkarene (kapillærene) spiller en væsentlig rolle for regulering af kredsløbet. Kroghs resultater blev publiceret i 1918-1919, og året efter modtog han Nobelprisen i fysiologi og medicin for sin forskning. Som man vil forstå, var denne August Krogh en hel del forud for sin tid. Kondicyklen udviklede han i 1910, og så sent som i 1997 var der endnu fem eksemplarer i brug, skriver Hvidovre Hospitals blad 'Pulsen'.

Illustrationen på forsiden



Velocipede- eller, som det mere moderne Udtryk hedder, »Bicycle«-Sporten er aabenbart ved at tage et Opsving her i Landet, efter at man har gjort Bekjendt- skab med de høje, lette, lydlose, elastiske Vehikler, der nu have afløst de tidligere saa tunge Kjøretøjer med deres irriterende Raslen. Her er allerede dannet en »Bi, cycle-Klub«, og ialtfald for dens Medlemmer vil vort Billede Side 505 have sin store Interesse; men vi have det Haab, at ogsaa vore øvrige Læsere ikke ville overse de efterfølgende kortfattede Oplysninger om den betydelige Rolle, det nye Befordringsmiddel spiller i Samfærdsel og Industri.

Hovedstedet for Fabrikationen af »Bicycles* er Eng- land, hvor der for Øjeblikket'er over tohundredetusind saadanne Kjøretøjer i Brug. Men ogsaa Amerika er kommet godt med; vel beskæftiger der kun een Fabrik sig udelukkende med denne Industri, nemlig den, som tilhører »the Pope Manufacturing Company- i Boston, men den er til Gjengjæld den største i Verden og forfærdiger tolvhundrede »Columbia-Bicycles- om Maanedet. Et tilsvarende stort Antal Medlemmer tæller den saakaldte »League of American Wheelmen«, der er udbredt over hele Unionen, og fra hvis forste Aarsmøde i Boston vort Billede gjengiver en Episode: omtrent ottehundrede »wheel- men«s Parade i Byens bredeste og smukkeste Gader, en Procession, der indtog en Længde af halvanden engelske Mil.

Efter at et beredent Politi Kl. 11 om Formiddagen havde gjort Passagen fri, red den Højstkommanderende og hans Stab langsomt ned langs den vidtrækkende Linie af »wheelmen«, som stod opmarcherede ved Siden af deres straalende Kjøretøjer. De sølvskinnende Hjul, de fixe Uniformer og de smaa Vimpler med de forskjellige Klub-filialers Flagmærker bidrog hver Sit til at give det hele Skue Liv og Tiltrækning. Umiddelbart efter Revuen startede hele Processionen, dirigeret af Hornsignaler, som gjentoges fra Afdeling til Afdeling, og tilbagelagde en Strækning af sex engelske Mil gennem Bostons vigtigste Gader med samme Præcision, som et Kavaleri-Regiment og efterladende hos de halvhundredetusinde Tilskuere et Indtryk af, at en »bicycle« er en, Gjenstand, som har uendelig større Betydning end. et, blot^fykke Legetøj/ som Mange hidtil havde været tilbøjeligøytij^'anse 'den for.



Foreningen eksistere stadigvæk og udgiver 4 gange om året et stort 40 siders illustreret medlemsblad, som i kvalitet langt overgår andre landes cykelhistoriske tidsskrifter.



Cyclehistorisk Kjøreselskab, afholdt d. 21. april generalforsamling. Der var fremsendt forslag til en ændret struktur, der indbefatter historie i bredere betydning, samt et ændret navn som følge af den ændrede formålsparagraf, som nu er :

Selskabets formål er at stimulere interessen for historie i almindelighed og cyklens historie i særdeleshed ved at arrangere møder, foredrag, udflugter og ture

og foreningens navn er derfor nu

Cykelhistorisk Selskab.

Foreningen er så heldig, at formanden har været historisk omviser i over 40 år og foreningen vil derfor kunne tilbyde dens medlemmer historiske by vandringer i løbet af sommeren.

Desuden vil foreningen arrangere foredrag, videoforevisninger om cyklens historie bl. a. en film om åbning af den berømte danske cykelopfinder Mikael Petersen's grav i København, flytning og genbegravelse af hans jordiske rester i Dursley, Gloychestershire, England for nogle år siden, som var det pågældende års mediebegivenhed

Da **Cyclehistorisk. Tidende** ophører i år som et tidsskrift i abonnement, og bladet har flere læsere blandt foreningens medlemmer, har man besluttet at bladet vil fortsætte til næste år som et gratis medlemsblad for *Cykelhistorisk Selskab*'s medlemmer.

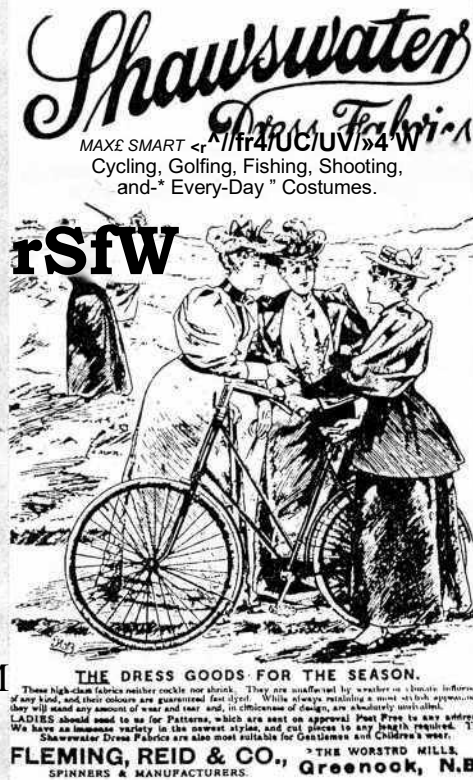
Ønsker man at blive medlem af *Cykelhistorisk Selskab* kan man henvende sig til formanden J. Marcussen på adressen: Rosenvangen 9, 2635 Ishøj. Tlf. 43 48 39 06.

eller Cyclehistorisk Tiden des redaktion: Lyngvej 48, 2800 Kgs. Lyngby. Tlf. 45 87 23 32, E-mail [wwwfinn.wodschow@get2net dk](mailto:wwwfinn.wodschow@get2net.dk)

Kontingentet er 100 kr. årligt.



Til Cyklens Pris



Cyklen i Litteratur, Kunst og Musik.

**Udstilling på Søllerød Museum
Fra den 1. juni til 2. september.**

Udstillingen viser et udvalg af ældre cykellitteratur, en mangfoldighed af genstande med et cykelmotiv, fra glas og porcelæn til fotos, plakater og tekstiler, et udvalg af ældre tiders cykelmusik. Samt et antal historiske cykler og en stor samling ældre og nyere små cykelmodeller.

Baggrunden for udstillingen er beskrevet i forrige nummer af Cyclehistorisk Tidende.

Af cyklerne kan blandt andre nævnes, en høj bicycle, der på et tidspunkt var teaterrekvisit på Casino Teateret, en original Dursley Petersen cykel den eneste eksisterende i Danmark, og som er opfundet af den berømte danske Mikael Petersen, en damecykel som oprindeligt var ejet af Johanne Jørgensen (se side 8 i dette nr. af Cyclehistorisk Tidende)

På udstillingen vil man kunne købe udstillingens farveplakat samt en lille bog om cykellitteratur, kunst og musik.

Cykelmuseer i Sverige

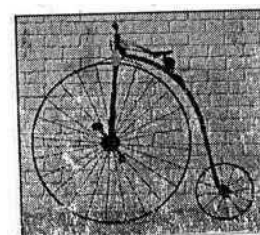
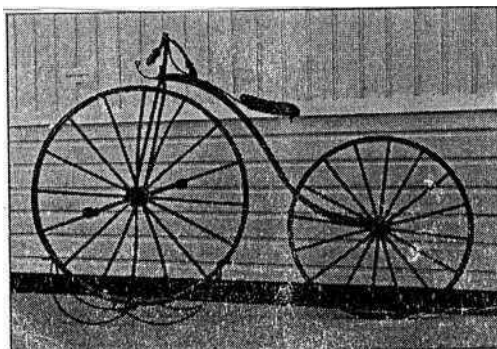
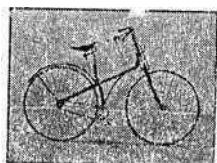
I forrige nr. af *Cyclehistorisk Tidende* var en omtale af de 2 store veterancykelforeninger i Sverige, ”Svenska Høghjuling Sålskapet” og ”Cykelhistoriske Foreningen”.

I Sverige findes flere cykelmuseer foruden en stor samling historiske cykler på ”Tekniska Museet” i Stockholm. Et af det største er cykelmuseet på Lånsmuseet i Varberg Her kan man se cyklens udvikling i Sverige, som er lidt anderledes end i andre lande. Her ses en stort samling ældre modeller af de svenske Monark og Crecent cykler samt de specielle svenske Sveacykler.

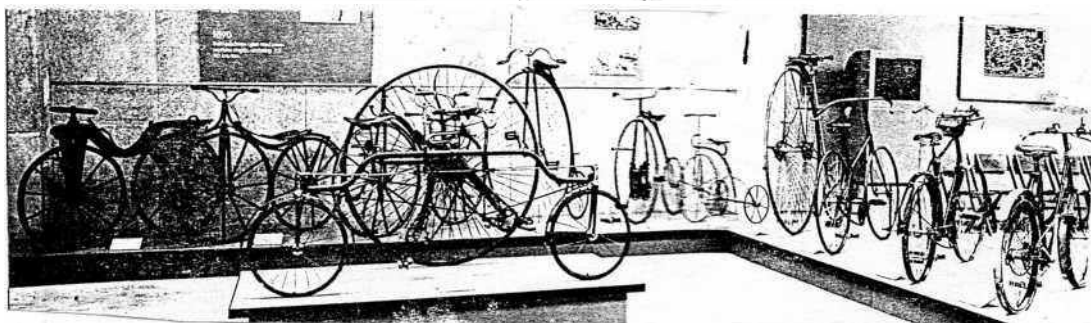
Et andet stort cykelmuseum er ”Thord Lönquist Cykelmuseum” i Doctus Utbildningscentrum på Vårmdo. Dette museum er ligeledes værd at aflægge et besøg. Samlingen består af en sjælden Ostbergar cykel fra 1869, 10 høje bicycler, flere tandems og tri-cykler fra omkring 1900 samt en samling væddeløbscykler fra 1920-1990.

Ud over her nævnte cykelmuseer findes der overalt i Sverige lokal museer med større eller mindre samlinger af veterancykler bl.a. i ”Båtmuseet i Galtabäck” samt i ”Fågelboet i Vessigebro

En tur i Sverige giver én rig lejlighed til at se sjældne svenske historiske cykler.



Thord Lönquist Cykelm



Cykelmuseet i Australien.

Verdens næststørste cykelmuseum findes i Canberra i Australien., det største findes i Japan.

I Canberra Cykelmuseum har man en stor speciel samling af de mærkeligste cykler fra Asien ,Indien, Japan m.v. foruden naturligvis de mere kendte fra Europa. Den historiske udvikling af cyklen i Asien er noget helt specielt, idet man i mindre grad har kendt til cykeltyper fra Frankrig, Tyskland og England ,og cyklen har derfor en helt særlig udvikling i Asien.

Cyclehistorisk Tidende s redaktion vil senere på året besøge Canberra Cykelmuseum i Australien.

