

# CYCLE HISTORISK TIDENDE

Nr. 2

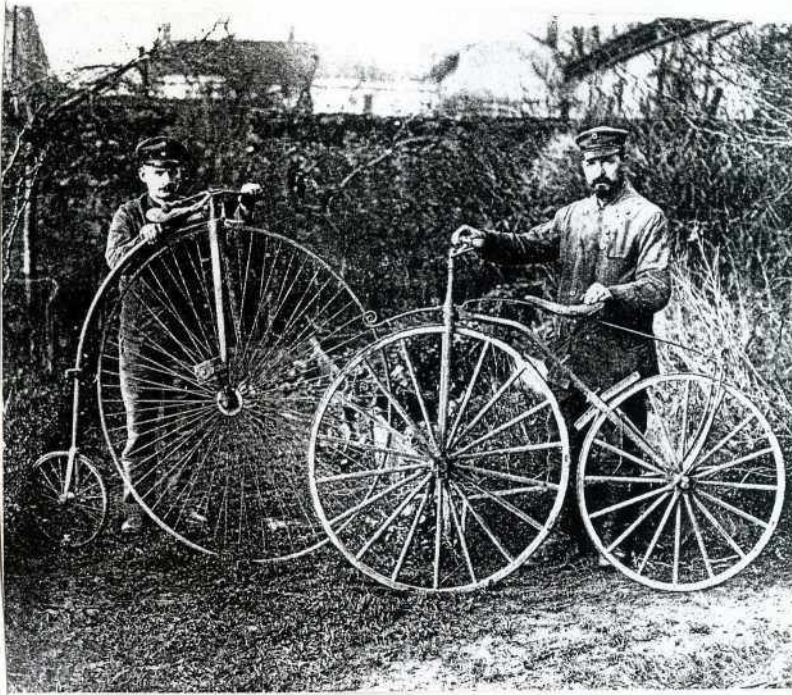
Marts 1998



*Danmarks eneste cykelhistoriske tidsskrift*

## Indhold:

Et cykelhistorisk fund.....	side 5
Træ-cyklen på kbh. Bymuseum.....	side 7
Cyklistkrigen i Skovshoved.....	side 11
Navneforvirring.....	side 14
Myter om cyklens fremkomst.....	side 20



CYCLEHISTORISK TIDENDE

ISSN 1397-8861

Eftertryk af artikler m.v. - også i forkortet form - uden kildeangivelse er ikke tilladt.

Redaktion:                      Cykelhistoriker Finn Wodschow (ansv.)  
    Bibliotekar Gunver Martensen

Layout og sats:                Alex W.

CYCLEHISTORISK TIDENDE

# Fra redaktionen

Efter forskellige tilløb blev det besluttet at udgive et cykelhistorisk tidsskrift.

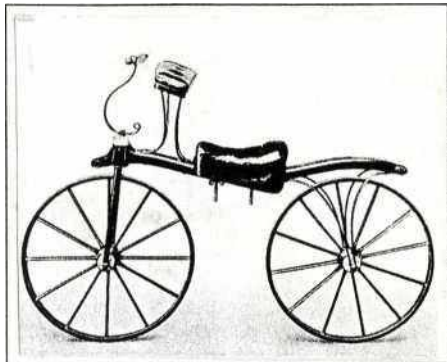
Beslutningen at udgive CYCLEHISTORISK TIDENDE ser ud til at være en rigtig beslutning, idet vi fra mange kredse over hele landet har fået positive tilkendegivelser.

Man har i Danmark mange tidsskrifter om biler, sporvogne, skibe, tog og fly. Cyklens fremkomst i Danmark er 180 år gammel, og bortset fra tidligere tiders medlemsblade fra cykelklubber har man aldrig haft et tidsskrift, der udelukkende beskæftigede sig med cyklens historie og udvikling.

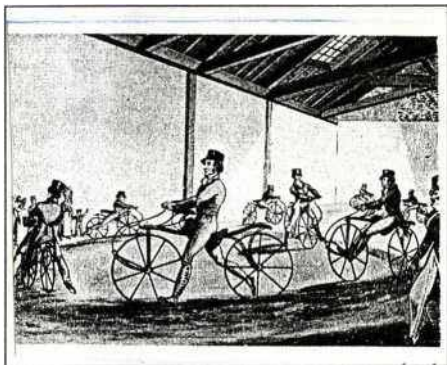
De sidste års stigende interesse for historien blandt samlere af ældre cykler og cykelkuriositeter såvel som fra almindelige cyklister har medført et behov for viden. I de fleste tilfælde er man gået forgæves i den danske litteratur, ja, selv i danske opslagsværker og leksika, hvor man er henvist til at læse om historien på få linier, som tillige ofte er urigtige. Det er blandt andet CYCLEHISTORISK TIDENDES formål at råde bod på dette.

Selv om redaktionen er blevet overbevist om behovet, er det naturligvis et økonomisk spørgsmål. Vi ønsker imidlertid at holde udgifterne på et minimum, men håber at kunne forbedre billed- og illustrationsmaterialet. Det vil muligvis medføre en højere abonnementspris, som vi gerne vil høre vore abonnenters mening om.

I det hele taget er vi åbne for kritik og ros, samt eventuelle ønsker for fremtidige udgivelser. □



*Johnson Pedestrian Hobby Horse, Danmarks ældste 'cykel', 1819. Findes på Københavns Bymuseum, kopi på Teknisk Museum.*



*Rideskole i London, 1820. (Kobberstik, original, ejer: F. Wodschow)*

# Et enestående cykelhistorisk fund

Et sensationelt fund af en hidtil ukendt træcykel er gjort i Danmark. I udlandet blev dette betegnet som 'det største cykelhistoriske fund i de seneste år'.

Forhistorien er følgende:

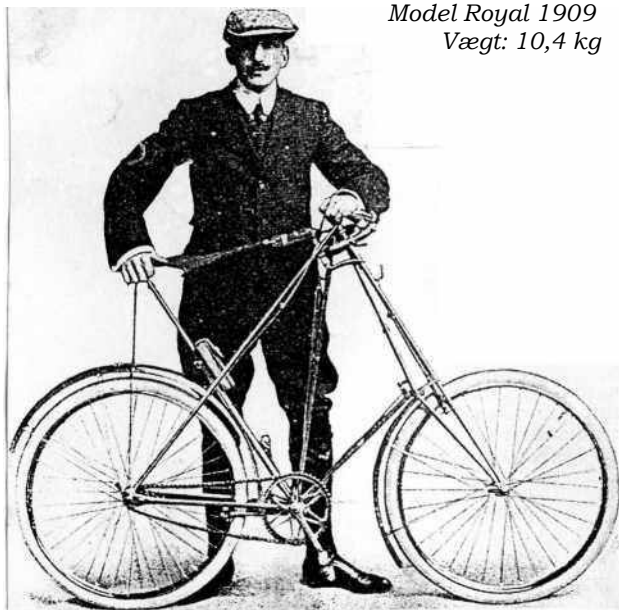
I 1892-93 bosatte den danske multiopfinder Mikael Pedersen fra Marbjerg ved Roskilde sig i England i forbindelse med produktion af hans opfindelse af verdens første kontinuerlige mælkecentrifuge. Med sig havde han ideen til et nyt og enestående cykelstel. En produktion heraf blev iværksat i byen Dursley i Gloucestershire. Det blev til over 30.000 cykler fremstillet i årene 1896-1922. Dursley-Pedersen

cyklen, som den kom til at hedde, kom imidlertid aldrig til Danmark og patentet blev her afvist, hvorimod cyklen blev patenteret i mange andre lande.

I 1977 erhvervede jeg med stort besvær i England en Dursley-Pedersen fra 1909 af model Royal. Dette blev indledningen til et samarbejde med en engelsk lokal historiker, og en bog blev udgivet om denne mærkelige dansker, 'The Ingenious Mr. Pedersen'.

Dette bevirkede, at der opstod en stor interesse omkring hans cykel, samt opfindelsen af verdens første indvendige navgear. Interessen kom også til Danmark, hvor der påbegyndtes en produktion af cykler med Mikael Pedersens idé under navnet Christiania Cyklen, senere Copenhagen-Pedersen Cyklen. Mange hundrede af disse cykler blev solgt i Danmark samt eksporteret til Tyskland. Pedersen Cyklen er fortsat i produktion, nu fra Jesper Søllings cykelproduktion på

*Model Royal 1909  
Vægt: 10,4 kg*



Djursland.

I flere år lå den videre forskning omkring Mikael Pedersen og hans mange andre opfindelser stille. Men i England og i Danmark var der nærmest opstået en 'kulf omkring cyklen.

I 1995 fremstod stor kritik fra England over at man i Danmark havde begravet en så berømt mand ubemærket og i en ikke navngiven grav på Bispebjerg Kirkegård i 1929, hvor Mikael Pedersen døde.

Jeg var enig i denne kritik, og hvor det egentlig skulle have været dansk landbrugsministerium, der skulle have rejst et værdigt minde over opfinderen af den forbedrede mælkecentrifuge, som var stærkt medvirkende til andelsbevægelsens begyndelse, blev det nu engelske cyklister, der gav Mikael Pedersen den begravelse og det minde, han skulle have haft i 1929.

Tilskyndet af engelske cyklister foranstaltede jeg, at hans jordiske rester blev gravet op, transporteret til England og her genbegravet.

At åbne en grav og bringe et skelet til England blev for mig en uforglemmelig oplevelse. Det blev en stor mediebegivenhed både i Danmark og i England dækket af landets aviser, radio og tv.

I Dursley fik Mikael Pedersen en glørværdig begravelse med

over 300 deltagere, presse, den danske ambassade, Dursleys bystyre samt Mikael Pedersens familie fra Danmark (bøme- og oldebørn).

Den store interesse er fortsat og er inspiration til en biografi om denne spændende opfinders liv i Danmark og England. Bogen er under udarbejdelse.



*Les Bowerman,  
President Veteran Cycling Club, England;  
Patrick Bird,  
Formand for The Dursley-Pedersen Club;  
Finn Wodschow, historiker  
ved Mikael Pedersens gen-begravelse i  
Dursley, 22. september 1995.*

## Træcyklen

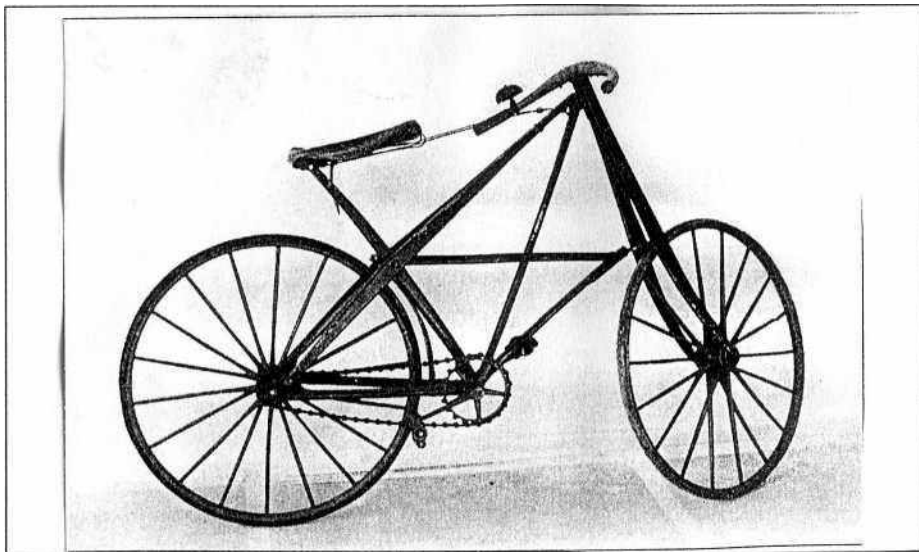
I 1996 blev Jeg underrettet om, at der ved ombygningen af Københavns Bymuseum og åbningen af den nye udstilling var fremkommet en træcykel, som havde en umiskendelig lighed med en Pedersen cykel. Jeg troede ikke mine egne øjne, da jeg ved selvsyn så denne cykel. Det var virkelig en træ-Pedersen cykel.

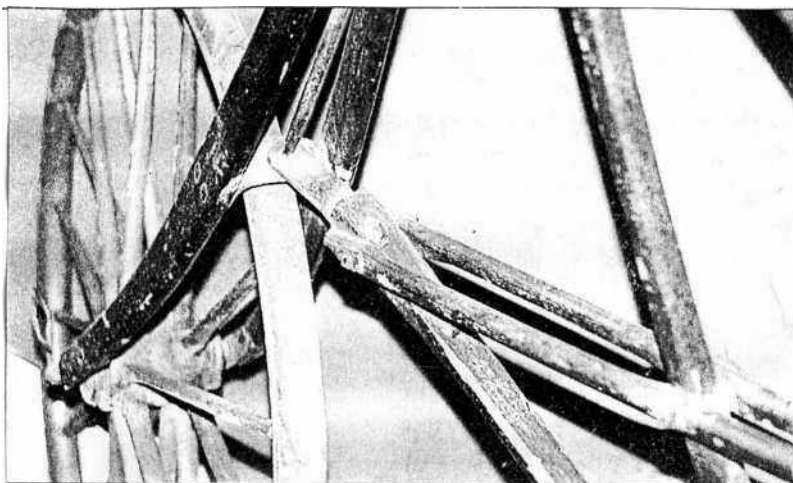
Jeg vidste, at der engang havde eksisteret en sådan, idet jeg blandt andet var i besiddelse af et engelsk ungdomsblad fra 1903, hvori Mikael Pedersen i en artikel fortæller om sin cykelproduktion, og for at vise stellet styrke havde han en cykel med træstel, på hvilken han havde kørt adskillige hundrede miles. Men trods lang tids søgen i England fandt man aldrig denne træcykel og heller

ikke nogen, der havde set den. Træcyklen på bymuseet kunne altså være denne cykel?

Der rejste sig nu mange spørgsmål. Var det virkelig Mikael Pedersens træcykel? Hvor var den kommet fra? Hvornår var den fremstillet? Hvornår og hvordan var den havnet på Københavns Bymuseum? Var den i det hele taget original? - og mange andre spørgsmål.

En nærmere undersøgelse var påkrævet, også fordi nyheden var spredt i cykelhistoriske kredse over hele England. En engelsk historisk specialist kom til København for at tage det enestående fund i øjesyn. Vi blev enige om, at træcyklen var fremstillet omkring 1890, men andre svar på de mange spørgsmål kunne vi ikke umiddelbart give.

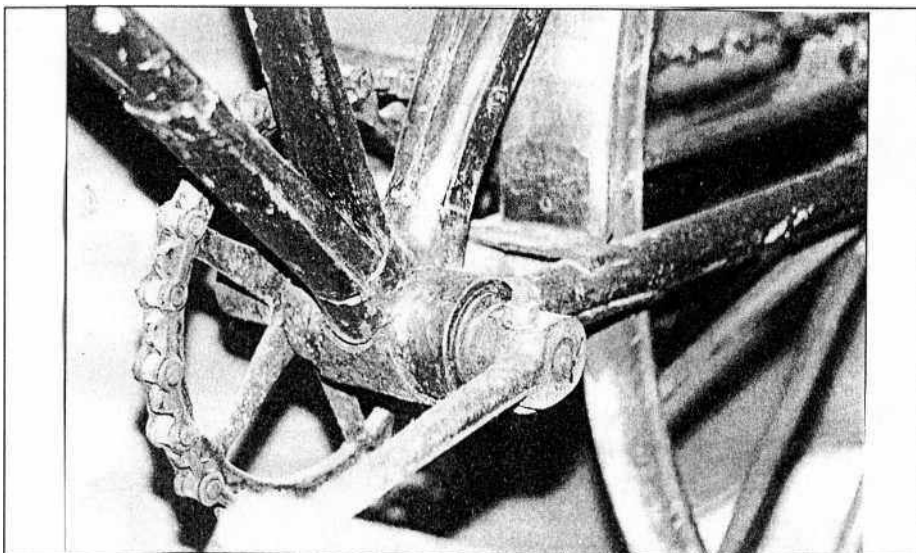




Så skete der noget meget mærk- værdigt.

Jeg modtog en dag et brev fra Mikael - Nej, ikke dén Mikael - men Mikael Pedersens 50-årige barnebarn bosiddende i USA med samme navn. Han havde ingen anelse om, at hans bedstefars

træcykel var fundet i København. Vedlagt i brevet var en artikel fra Møens Folkeblad, den 24. april 1894, hvori fortælles, at den berømte danske opfinder Mikael Pedersen er hjemme i Danmark, og er i Stege på besøg hos sin bror, musikdirektøren Hans Pedersen.





Mikael Pedersen er set kørende rundt i Steges gader på en mærkelig cykel bygget helt i træ.

Derefter følger en nøje beskrivelse af cyklen, som - bortset fra et enkelt punkt - helt svarer til træcyklen på bymuseet. Hermed kunne vi med sikkerhed sige, at denne træcykel var den samme som Mikael Pedersen havde kørt på i Stege i 1894. Men hvordan var den kommet til museet og hvornår?

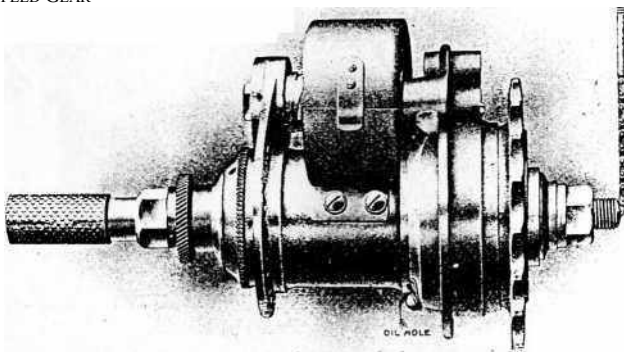
De første undersøgelser gav intet svar. Men i samarbejde med Københavns Bymuseum og Roskilde lokalhistoriske Arkiv viste det sig, at træcyklen var fremstillet af tømrer Chr. A. Ludvigsen født i Svogerslev og senere bosat i Roskilde. Træcyklen var fremstillet på bestilling af Mikael Pedersen for at bevise stallets styrke og at dette tillige kunne bygges i træ. Det var hermed dokumenteret, at denne cykel var verdens eneste Pedersen cykel i træ. Efter cyklens

andre komponenter kunne man se, at den måtte være fremstillet 1893-94, hvilket også fremgår af artiklen i Møens Folkeblad. Det var altså virkelig den cykel, som Mikael Pedersen kørte på i Stege, selv om træhjulene tilsyneladende måtte være udskiftet senere. Den blev skænket bymuseet i 1919 af Chr. A. Ludvigsen, der nu var 72 år. Mikael Pedersen selv var stadig i England, først omkring 1920 kom han syg og fattig tilbage til Danmark.

Tilbage er nu kun at spørge, hvor har træcyklen befundet sig, efter den er set i Stege i 1894, og indtil den blev skænket Københavns Bymuseum i 1919, altså i 25 år?

Træcyklen var ikke den eneste af sine cykler, han efterlod i Danmark. Hans egen private, en af de tidligste metalrørstyper, som han brugte, når han var i sit hus i Marbjerg, efterlod han hos en ven i

*Verdens første tre-gearnav. Pedersen patent 1902.* EXTERIOR ILLUSTRATION OF THE PEDERSEN FRICTIONLESS THREE-SPEED GEAR



Hedehusene. Cyklen blev aldrig afhentet af Mikael, og den eksisterer endnu, men i dårlig stand.

Dursley-Pedersen cyklen fra 1909, som jeg selv erhvervede i 1977, befinder sig ligeledes stadig i Danmark i privat eje.

Man kan sige, at mens Danmark ikke i væsentlig grad har bi

draget til cyklens tekniske udvikling, var Dursley-Pedersen cyklen dog opfundet af en dansker i England, og fundet af træcyklen har i alt fald bidraget til cykelhistorien som sådan. På samme måde som der på danske museer findes en utrolig mængde sjældne cykelhistoriske klenodier.

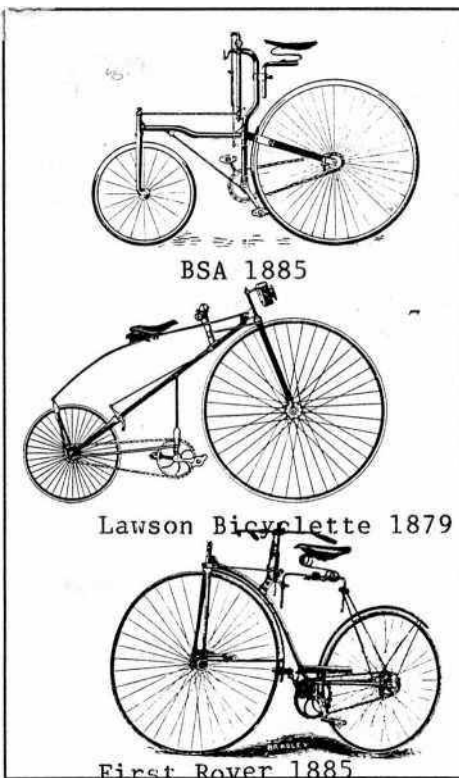
FW

## International Veteran Cycle Association I.V.C.A.'s konference

Ottende Internationale Cykelhistoriske Konference blev afholdt i tre dage, 27.-29. august 1997 i Glasgow med over 200 deltagere fra ni lande, et delta-geranatal, der var mere end fordoblet siden den første konference i 1990.

Der var mere end 20 afhandlinger og foredrag. En forhandlingsprotokol med konklusioner på mange hundrede sider er netop udkommet.

Af de mange spændende emner, der blev forelagt og behandlet skal især nævnes Safety-cyklens udvikling, som i detaljer blev gennemgået. Det ledte til Rovers design fra 1880'erne. En amerikansk historiker David Herlity gennemgik blandt andet velocipedens igangsættende rolle i udviklingen af cyklen, som kendes i be-



retninger fra perioden 1863-75.

En anden historiker Alastair Dodd oplyste vigtigheden af ældre tiders beretninger og historier, som man skulle gøre mere for at bevare, idet disse ofte kaster lys over historiens problemer. Disse beretninger kan ofte findes i helt andre sammenhænge end i cykelhistorien. Hans Lessing fra Tyskland gennemgik myten om Leonardo da Vincis cykeltegning og slog med videnskabelig baggrund yderligere en pæl igennem den falske og

urigtige forskning, der har fundet sted i mange år, og som man desværre alt for tit støder på i litteraturen.

Konferencen sluttede med et besøg den sidste dag på Glasgow Transport Museum, hvor cykelsamlingen blev gennemgået, og hvor naturligvis især McMillan's pedalcykels teori og facts var genstand for stor interesse, og endnu en gang var man vidne til uenighed mellem englændere og skotter. □

## Cyklistkrigen i Skovshoved

Befolkningen i Skovshoved, den lille fiskerby nord for København, havde lige fra cyklernes fremkomst vist sig lidet venligt stemt overfor disse og lagde ofte forskellige mere eller mindre mærkelige hindringer i vejen for cyklisterne, så som søm, sten, høns, ænder, hunde og nu drenge, som følgende beretning i CycleTidende fra 1892 beretter om.

Mandagen den 11. april 1892, en smuk forårsdag, kørte et større selskab af herrer og damer fredeligt på deres cykler med jævn fart gennem Skovshoved.

Pludselig stillede tre nybyggede konfirmander sig op foran cyklisterne og spærrede vejen mellem dampsporvognssporet og fortovet,

som blev benyttet af cyklisterne, idet vejen tit var opkørt af vognhjul.

Da drenge jævnlige dengang drev den sport i sidste øjeblik at springe til side, fandt ingen af cyklisterne noget mistænkeligt ved dette tilfælde. Men da ingen af drengene behagede at flytte sig, blev en dreng væltet og over ham faldt cyklisten og maskinen. Drengen blev halet frem under maskinen af sine hosstående venner. Han havde revet et hul i sine nye konfirmationsklæder og skrabet et hul på hånden, hvorimod maskinen ingen skade havde taget.

Der opstod nu en del postyr blandt de tilstedeværende, råb og skældsord faldt, hvorefter en her-

re i cyklistselskabet og en fremmed cyklist gav drengen et par lussinger.

Ved det indignationens hyl, som herved opstod fra nogle vognkuske, der var kommet til, samt fra de andre drenge, tilkaldtes de ellers mutte skovshovedfiskere, der under en strøm af eder og velvalgte ukvemsord slog en klo i en af cyklisterne. Uheldigvis den uskyldigste. Trods hans protest ville de ikke lade ham slippe. De tog hans høje bicycle i ryggen og ham selv i kraven og arresterede ham. Han forlangte politi, men de gode borgere lod hånt derom. Nogle velvoksne fiskerkarle var sat til at bevogte den uskyldige, mens en regn af skældsord faldt ned over ham og de andre cyklist fra de lokale.

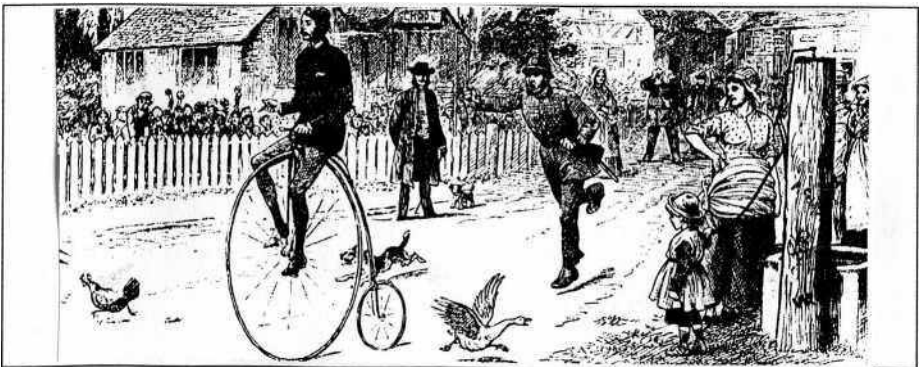
Drengen græd stærkere og stærkere, jo mere han blev beklaget. Flere fiskere og cyklist var nu kommet til. En af de sidste, en berømt væddeløbscyklist, optrådte meget elskværdigt men energisk og var parat til at slå igen, da han frigjorde

den fangne samt hans maskine.

Efter nogen tid slog fiskerne sig til tåls med at få opgivet navn på den herre, der havde slået drengen. Under trusler og skældsord som: snottede cyklist, skidt abekatte og andet, fortsatte cyklistselskabet nu efter en lektion i det danske sprog med yndefulde og vellydende skældsord.

Senere hørte man, at de vordende unge mænd havde tilbragt dagen efter deres konfirmation med at kaste sten efter passerende cyklist.

Da nogle cyklist på vej fra Helsingør til København passerede Skovshoved Hotel, stod en klynge på 20-30 fiskere udenfor hotellet. Cyklisterne kørte i række for ikke at genere nogen, men pludselig sprang en fyr ud af klyngen, og gav den sidste cyklist i rækken et knytnæveslag på skulderen og på brystet. Følgen var at rytter og maskine gik på hovedet ned mod dampsporvognssporet. Cyklisten





slap med at hans nye maskine blev en hel del beskadiget. Gerningsmanden var forsvundet ind i klyngen af fiskere, som alle indtog en truende holdning.

En tilfældig tilstedekommande betjent opfordrede de tilstedeværende skovshovedfiskere at angive gerningsmanden, hvilket dog intet resultat medførte, da ingen erklærede sig villig til at udpege gerningsmanden. Betjenten noterede tre i første række, men siden skete intet.

Videre beretter CycleTidende: På en af DBC's søndagsture havde fiskernes koner tilsyneladende fået nys om tidspunktet for de passerende cyklister, idet en halv snes af de ellers gode koner havde samlet sig og fra de fra Gammel Strand kendte kurve fremtog de mere eller mindre halvrådne fisk, som de kastede mod cyklisterne. Bortset fra cykeldragtens senere lugt, kom dog hverken cyklister eller deres maskiner til skade.

Det er hævet over al tvivl, fortsætter CycleTidende, at hvis Hr. Birkedommer Oldenburg, Nordre Birk (af cyklister senere betegnet som cyklisternes fjende nr. 1) ville tage sig ligeså ivrigt af den slags gemene bølgebedrifter som af slukkede cykellygter og cyklisternes fart, så ville det hjælpe på det iy af råhed og bølgeopræden, som er til stor skade også for Skovshovedfiskerne selv, idet landliggerne, som lejer sig ind hos fiskerne, ofte benytter cyklen som befordringsmiddel. Hvis intet foretages mod forulempelse af cyklisterne, der hører til dagens orden, vil landliggerne søge andre steder hen. □



# Hvad hedder den? Kært barn har mange navne'



Når man i litteraturen læser om ældre cykler, støder man på navne som Célérifère, Vélocifère, Velociped, Bicyclette, Hobby Horse, Boneshaker, Draisine, Bicycle, Ordinary, Væltepeter, Safety og mange flere, afhængig af tidsperiode, cykeltype og skribentens kendskab til historien.

Nogle er mere eller mindre korrekte, andre misforståede og andre igen har slet intet med cyklens historie at gøre.

Hvordan disse ord er opstået er en lang historie. Når man historisk vil præcisere en genstand ud fra dens samtid, må man benytte de benævnelser, man brugte i tiden. Nogle af disse blev videreført uændret ved fremkomsten af nye cykeltyper, og de ældre kunne så måske få en anden betegnelse eller måske et kæle- eller et øgenavn.

Da cyklen og cyklingen hovedsagelig var af engelsk oprindelse brugte man i lighed med andre engelske sportsgrene som f.eks. golf og fodbold de engelske betegnelser. I enkelte tilfælde antog man også danske ord, som med hensyn til cyklen kunne dække over flere forskellige cykeltyper.

Der til kom, at der i udviklingen fremkom cykeltyper, som var overgangsformer, der mere eller mindre med rette kunne få flere benævnelser. Navneforvirringen ved benævnelser af cykeltyper ses ofte i leksika og opslagsværker samt i den mindre seriøse del af cykellitteraturen.

Ordene Célérifère og Vélocifère har intet med cyklens historie at gøre. De er betegnelser på firhulede hestevogne, som i Frankrig befordrede post og passagerer mellem byerne. Kusken på disse vogne hed Vélocipéd af latin: Velox = hurtig og Pedes = fod.

Det første navn på et cykellignende køretøj var 'Draisine' efter

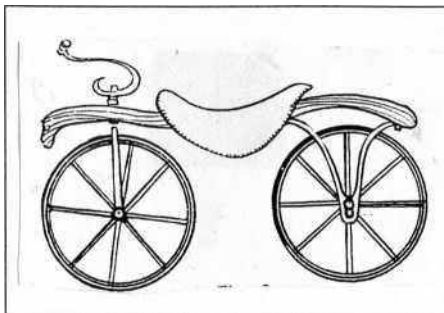


opfinderen Carl Frederick Drais.

Ordet Draisine eller Draisienne opstod i 1817 og kom til Danmark i 1818 og nævnes i Jacob Badens fremmedordbog fra samme år.

I England fik den navnet Hobby Horse eller Dandy Horse, idet det var unge mænd, 'Danties', der syntes at dette legetøj var morsomt.

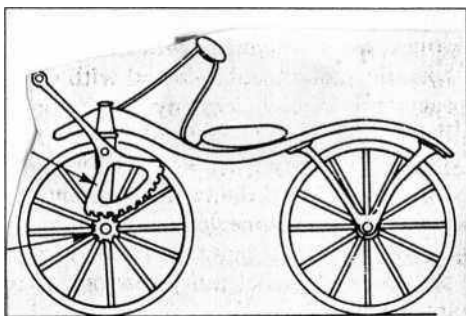
Cykelhistorikere strides lidt, om det egentlig var en cykel efter definitionen, idet man løb med fødderne på jorden, og der manglede en mekanisk fremdrivningsmeto-



chaux på at sætte pedaler på forhjulet. Franskmand og tyskere strides, om det var tyskeren Philipp Fischer, der var den første med den idé.

I 1865 påbegyndtes der i Paris en produktion af Velocipédes, som de her blev kaldt.

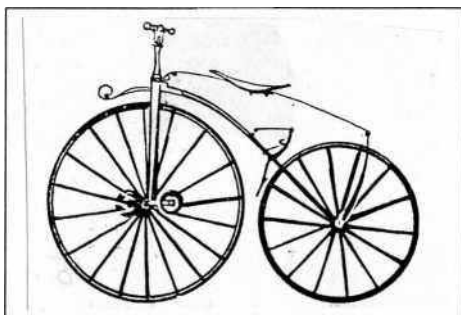
Overalt i verden, hvor Velocipeden kom frem, begyndte der en 'velocipede-feber'. Alle skulle prøve det nye legetøj, med navnet efter de franske hestevognskuske. Velocipeden kom til Danmark i 1868 og 'feberen' kom her til i 1869. Dansk Industri Tidende kalder Velocipeden for 'En Ilvogn på 2 hjul' og nævner dens fordele og ulemper. Dette sidste bevirkede, at man på dansk kaldte den



de. Men Draisinen eller Hobby Horse'n ligner de senere cykler, og med Draisinen opdagede man, at det var muligt at balancere på to hjul efter hinanden. Man kan med rette sige, at det var forløberen for cyklen.

I 1822 fandt en englænder ved navn Lewis Compertz på at sætte en mekanisk fremdrivningsanordning på en Draisine. Dette blev så en cykel i ordets egentlige betydning og definition.

I Frankrig fandt brødrene Mi-





‘Væltepeter’, et omskrevet lydord fra Velocipede eller velocipeter.- Året efter havde ‘feberen’ raset ud, og der gik nu næsten 10 år før et nyt tohjulet køretøj så dagens lys.

Den nye velocipede, der kom frem i slutningen af 1870erne så helt anderledes ud. Forhjulet var vokset til en formidabel størrelse. Den var efter manges mening det mest smukke og elegante køretøj, der nogensinde er fremstillet. Den fik navnet ‘Bicycle’ af græsk Bi = to og Klykos = hjul, ring.

Med Bicyclen begyndte hvad man i dag forstår ved cykling. Væddeløb, turcykling og daglig brug. Cykelklubber blev grundlagt verden over - i Danmark Dansk Bicycle Club (DBC), som er verdens ældste cykelklub grundlagt i 1881. 1880erne var Bicyclens guldalder.

Udtalen af Bicycle på dansk voldte mange kvaler. Skulle det udtales ‘baisikl’ eller ‘bisikl’, ‘bai- saikl’ eller måske ‘bisaikl’ eller ‘bi- kykkel’?

Skulle rytterne kaldes ‘saikli-ster’? Enkelte fortsatte med velocipede, eller man kaldte den bare for maskinen.

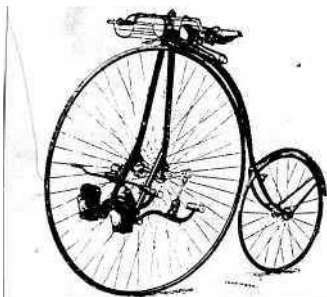
At ride bicycle, som det hed, var en farlig sport, hvis man ikke var så adræt. Det var dog en populær sport blandt yngre mænd. Men som der stod i en artikel fra 1885: ‘Nu begynder selv gamle mænd på 30 at ride bicycle’. Det krævede lang tids øvelse, hvis man da ikke havde en Tricycle med tre hjul eller en Tandem med tre hjul.

Her fremkom en ny betegnelse. Tandem betyder på latin egentlig: i række. - Et hesteforspand kunne være side ved side eller med to heste efter hinanden, altså i Tandem.

Tricycles og Tandem var især populære blandt damerne, de kørte ikke på den høje bicycle.







På grund af bicyclemes farlighed opstod nu forskellige metoder for at gøre den mere sikker. En ny betegnelse dukkede op: Safety Bicycle, på dansk Sikkerhedscyklen.

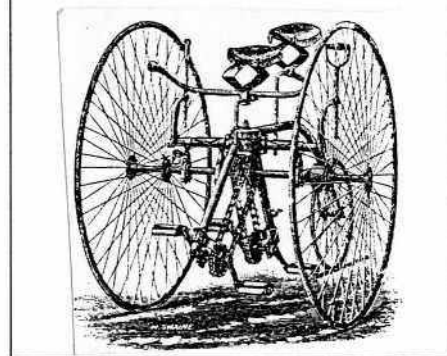
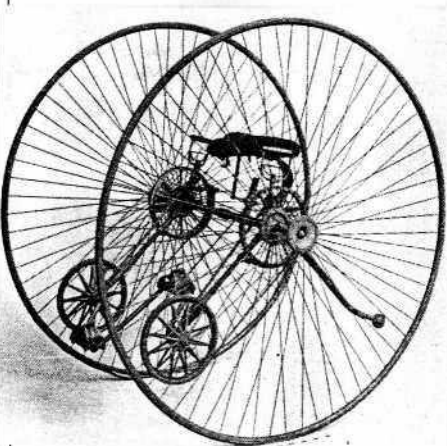
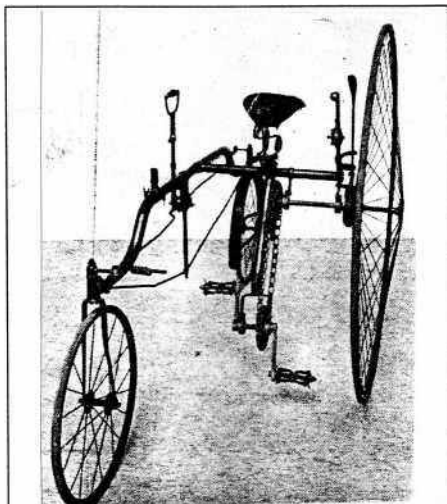
Den var langt sikrere at køre på, da forhjulet var mindre. Safety-cyklen kunne nu benyttes af de modigste af damerne.

Der fremkom mange forskellige typer af Safety-cykler sidst i 1880'erne med forskellige former for træk på forhjulet, samt udveksling, da forhjulet jo var mindre. Disse Safety-cykler blev også benævnt 'Front Drivers', på dansk 'Forhjulsdrevne'.

Udvekslingsmekanismen på forhjulet bevirkede, at disse Safety-cykler fik et mindre og mindre forhjul.

Men nu skete der noget revolutionerende. Kædetrækket og nu til baghjulet blev genopdaget, det havde været kendt tidligere, men ingen troede dengang på kædens styrke.

Med kædetræk til baghjulet fik Safety-cyklen et helt anderledes udseende. Det store forhjul var nu



ikke længere nødvendig for udvekslingen, og hjulene blev lidt efter lidt lige store. Stellet fik ligeledes en helt anden form.

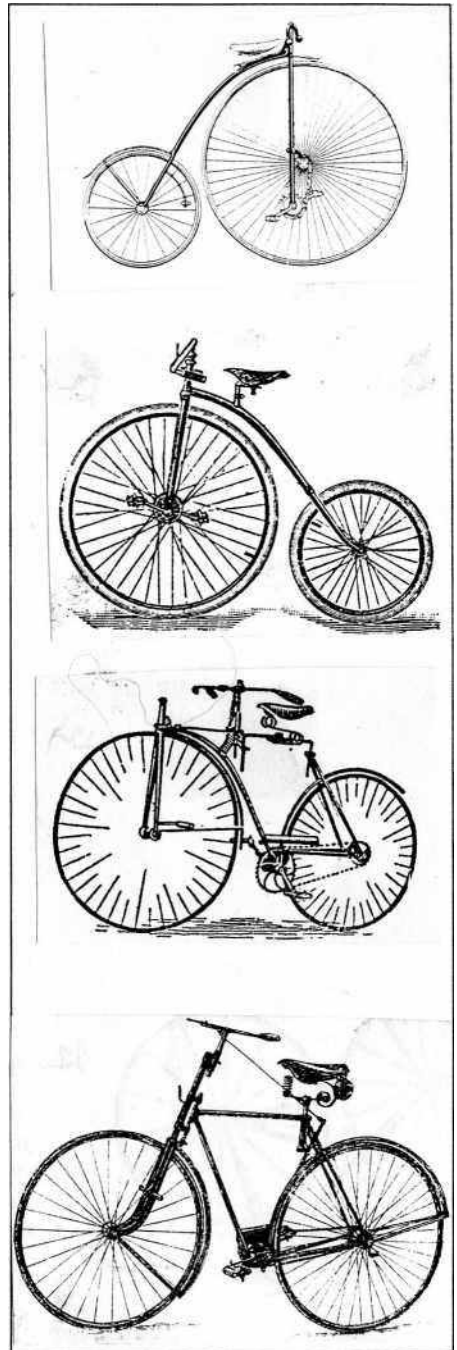
De nye Safety-cykler var ikke lige populære hos alle. Man kaldte dem for 'De lave', 'De små' eller 'Forsigtig-Per bicycle'. Man anså de høje Bicycler for at være de rigtige, derfor blev de nu betegnet som 'Ordinary Bicycle', på dansk 'Den almindelige Bicycle' eller bare 'Ordinary', almindelig. Både i Danmark og i udlandet var der stadig mange, der holdt fast ved, at de rigtige bicyclister var dem på de høje Bicycler og så sent som i 1900 var der stadig klubber, hvis medlemmer kun kørte på Ordinary-

Men lidt efter lidt steg også de ned fra de høje og accepterede Safety'ens, sikkerhedscyklens fordel.

Cyklen fik omkring 1900 det udseende den til dels har i dag.

Ordene 'Bicycle' og 'Safety' forsvandt. Den høje Bicycle fik i Danmark øgenavnet 'Væltepeter' fra velocipedens tid, men kun blandt ikke-cykelkyndige. I England fik den øgenavnet 'Penny-Farthing' efter den tidligere store kobbermønt Penny og den meget lille mønt, 1/4 Pence.

Safety'en blev til 'Cycle, at ride bicycle blev til at cycle, først med 'c', senere med 'k'. Cycle blev så til cykel. I Danmark og kun i Danmark opstod senere en række mere eller mindre flatterende øge-



navne som f.eks. Trampedyr, Knokledyr, Gummiged, Skærveknuser, Havelåge og mange, mange flere. Det er meget mærkværdigt, at

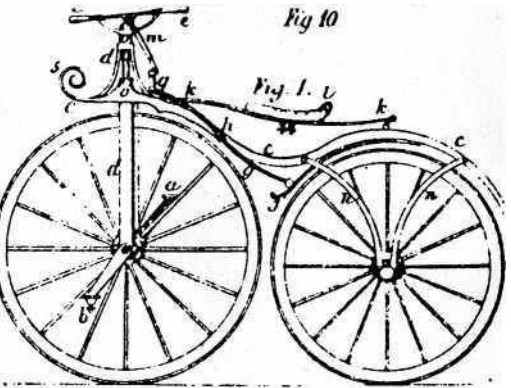
tilsvarende øgenavne ikke opstod i udlandet, her var måske respekten større for denne vidunderlige opfindelse, en cykel er. □

**Industri-Tidende**  
**Fredag den 28. august 1869**

Den første beskrivelse og illustration af en velocipede i Danmark. Her kaldet 'Silvogn'. Et år senere Velocipede og i folkemunde Velocipeter og Væltepeter.

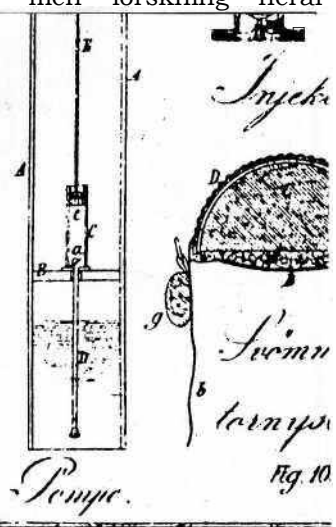
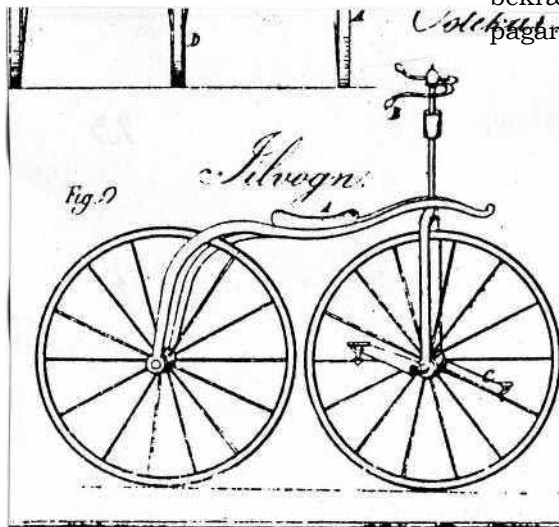
Det formodes, at den kom til Danmark allerede i 1865-66, men uden særlig opmærksomhed.

Et fransk tidsskrift 'Moniteur du Soir' fortæller i en artikel fra april 1867, at to englændere i 1866 kør



*Silvogn*

te til København på velocipeder, men dette har hidtil ikke kunnet bekræftes, men forskning heraf pågår.



Industri Tidendes Expedition

# Myter om cyklens fremkomst

Da man i 1890'erne begyndte at skrive cykellitteratur, skulle man også beskrive cyklens tidligste historie, og man søgte derfor oplysninger i den ældre litteratur og antog denne for korrekt. Ved en senere historieskrivning undlod man ofte at omtale de misforståelser og ukorrektheder, man nu havde fundet frem til. Det medførte, at man tit troede udeladelserne skyldtes mangel på viden i sammenligning med det tidligere skrevne. Derfor støder man gang på gang - selv i vore dage - på gentagelser af disse ukorrekte oplysninger om den tohjulede cykels tidligste oprindelse.

## Oldtidsmyten

I Egypten skulle findes en frise fra 1400 f.v.t., som viser et tohjulet køretøj, der ligner en cykel. Efter nærmere forskning bl.a. af British Museum har myten vist sig at være et fasum.

## Stoke Poge-myten

I kirken i byen Stoke Poge i England findes en blyndfattet rude fra det 17. århundrede. På denne ses en kerub ridende overskrævs på en træbom, der i den ene ende er forsynet med et hjul.

En tegner fremstillede i 1940'erne en skitse af ruden, men tilføjede endnu et hjul samt to personer, der i hans fantasi skulle vise, at der her

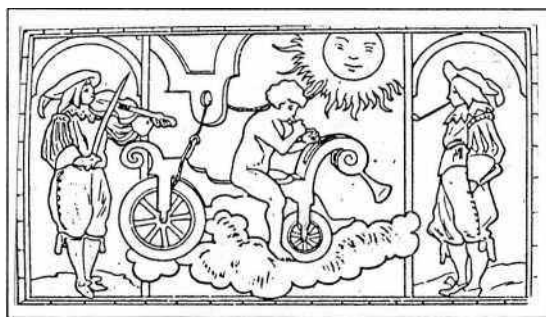


var tale om en tohjulet cykel.

Det er desværre denne fantasi-tegning man kan støde på i mindre seriøse artikler og bøger.

## Necéphore Niépce-myten

Opfinderen af fotografiet Necéphore Niépce er også sat i forbindelse med



en tidlig løbecykel, som skulle være opfundet før 1818.

Under den fransk-tyske krig 1870-71 stødte det franskmænde-

ne, at det var tyskeren Karl Drais, der havde opfundet løbecyklen, Draisinen. Derfor indsatte man også fotografiets opfinder Niépce som opfinderen at et styrbart, tohjulet køretøj. Man kunne fremvise en tegning af dette, som man kaldte 'Célérifère', men som var en firhjulet hestevogn, og det fuldendte forvirringen.

### **Sievrac-myten**

Denne myte har været mere vanskelig at udrydde. I 1860erne nævnes det, at en mand ved navn Comte de Sievrac i 1791 skulle have forsynet en træhest med to hjul, men man fandt ingen dokumentation for dette.

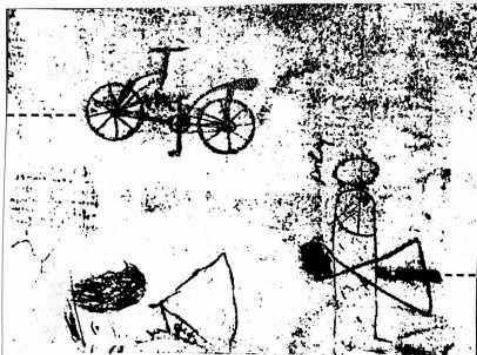
Værre blev det, da det ellers på andre måder anerkendte værk 'Histoire Generale de la Velocipede' blev udgivet i Frankrig i 1891, som skulle være i 100-året for det tohjulede køretøjs opfindelse. Forfatteren af dette værk, de Saunier, køretøj, der var fremkommet i disse år, blev det gentog, hvad historikere tidligere havde skrevet. Først i 1950 satte universitetet i Paris en undersøgelse i gang. Det resulterede i en afhandling, hvor det blev slået fast, at en mand ved navn Jean Henri Sievrac i 1816 importerede en let firhjulet hestevogn, en såkaldt vélouci-fère til England. Navnet blev fejlagtig omskrevet i 1860erne til velocipede, og da dette nu var betegnelsen for det tohjulede

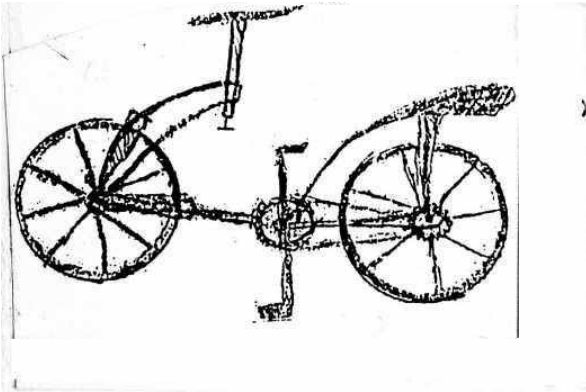
til, at det var dette og ikke en hestevogn Sievrac indførte i England, og året 1791 blev 'opfundet' af de Saunier af hensyn til hans værks udgivelse. Hvem der så 'udnævnte' importøren af denne hestevogn, Jean-Henri Sievrac til greve, ved man ikke.

Navnet Sievrac optræder stadig mange steder i forbindelse med cyklens fremkomst, men det har altså intet på sig.

### **Leonardo da Vinci-myten**

Lige siden man i 1965 fandt 12.000 tegninger af Leonardo da Vinci, det såkaldte Codex Atlanticus, der havde været forsvundet i over 400 år, har specialister og især cykelhistorikere beskæftiget sig med en tegning af et tohjulet køretøj, som blev fundet blandt tegningerne af Leonardos tekniske ideer, der var langt forud for deres tid. Overalt i verden har artikelforfattere beskrevet fundet af-





*Alle afhandlinger og materiale vedrørende 'Leonardos cykeltegning' er tilgængelig for læserne af Cyclehistorisk Tidende ved henvendelse til redaktøren.*

cykeltegningen. Der er skrevet videnskabelige afhandlinger, afholdt cykelhistoriske konferencer, sidst i 1997 ved IVCAs møde i Glasgow, som omtalt andet sted i dette blad, hvor spørgsmålet om tegningens ægthed er behandlet.

Det vil være for omfattende selv kortfattet her at gengive dette materiale og den videnskabelige forskning, der er gået forud.

Som endelig konklusion, trods modstand fra USA og Italien, Leonardos hjemland og på grundlag af de mange videnskabelige undersøgelser, kan det nu siges med stor sikkerhed, at tegningen ikke er fra Leonardos egen hånd og fremstillet på en måde, der ikke er i overensstemmelse med de skitser, der omgiver cykeltegningen. Disse skitser med beskrivelser er nemlig modsat cykeltegningen udført som Leonardo havde for vane, altid at skrive og tegne spejlvendt.

Hvordan cykeltegningen er kommet ind i Leonardos øvrige tegninger, af hvem den er udført og hvornår, kan man ikke sige. Men det er en kendsgerning, at den må være anbragt på et senere tidspunkt, også når man tager i betragtning, at Codex Atlanticus



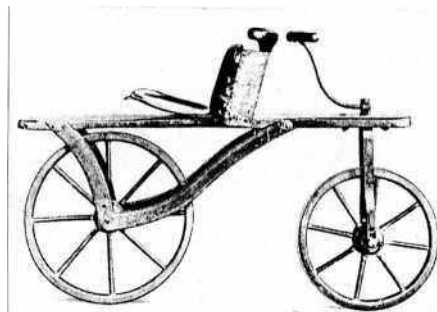
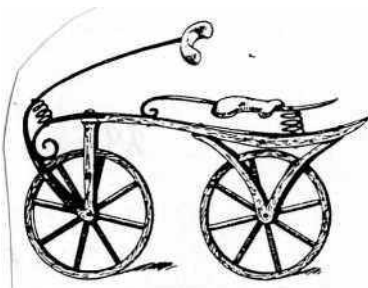
Desuden findes det meget betænkeligt at Leonardos tegning, her forstørret, har en vis lighed med André Guilmetts cykel fra 1869, som blev vist på cykeludstillingen i Paris samme år.

Der findes mange andre myter om cyklens tidligste fremkomst. Man

kan således læse, at den er opfundet i Rusland af en mand ved navn Artamanov. Et eksemplar er udstillet i museet i Nizhne Tagil, men denne cykel har en stor lighed med de høje Bicycler, der opstod i det øvrige Europa i 1870erne.

Cyklen er også opfundet i Kina. Baggrunden herfor er imidlertid så urealistisk, at det kun nævnes for fuldstændighedens skyld.

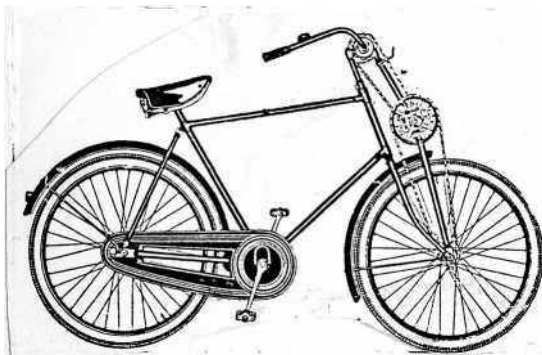
Man kan simpelthen ikke forestille sig, at det tohjulede køretøj pludselig dukkede op. Ideen er så indlysende, at der må have været noget før. Men trods intensiv forskning i mere end 150 år, har man endnu ikke fundet sikker dokumentation for at et tohjulet køretøj med hjul anbragt i forlængelse af hinanden har eksisteret før 1817. □



*Humoristen og tegneren Robert Storm Petersen sagde engang om cyklen: 'Det hele begyndte med, at man ikke havde den. Så opfandt man den.'*

*Tegninger som disse kan ofte ses i opslagsværker mv. med angivelse af at de skulle være fra sidst i 1700-tallet eller ældre, men forskning har vist, at dette er historisk ukorrekt.*

# Blandinger



- NIBI cyklen, en dansk opfindelse - I 1933 opfandt Henrik Bichel (f. 1882 i Vendsyssel) en cykel med forhjulstræk, desuden to forbedrede cykelstel samt to cykellygter. Cyklerne blev forhandlet gennem FDB (Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger) og var en stor succes i nogle år.

• Politivedtægten af 2. juni 1883 tillod omsider kørsel med 'Velocipeder og lignende Befordringsmidler', og samtidig fastslog den endelig i § 35 højrekørsel i Danmark for alle køretøjer.

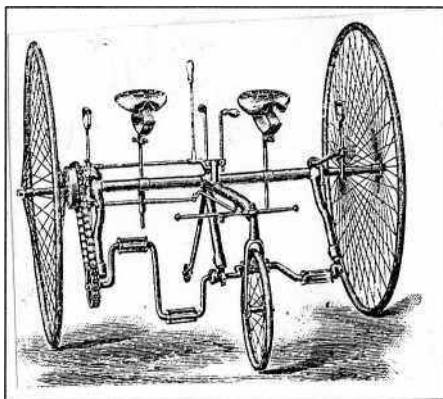
I august 1891 henvendte cykelklubberne sig til politiet, idet man endnu ikke vidste, hvornår cykellygten skulle tændes. Svaret var: 'Ved mørkets indtræden'. Det gav betjentene mange muligheder.

Birkedommer Oldenburg opfandt derefter tidspunktet 'Ved tasmørkets indtræden' tillige med en fartbegrænsning som 'Jævn fart'.

*Coventry Convertible Tricycle 1883.*

£2.800, svarende til 31.780 kr.

På auktionen i august var der over 400 numre: Velocipeder, høje Bicycles, Safeties og andre kuriositeter. Højeste pris var for en Coventry Convertible Tricycle til £9.410, hvilket svarer til 106.800 kr. Næste auktion er i maj 1998.



• En høj 'Bicycle' kostede i 1880 fra 400 kr. til 100 kr. for en brugt. De bliver i dag solgt på de årlige veterancykelauktioner i England for





Cyclehistorisk Kjøreselskab afholdt den årlige generalforsamling den 23. januar.

Her gjorde formanden rede for selskabets aktiviteter i 1997. Gavnø veteranstævne og Præstøturen, hvor medlemmerne fik lejlighed til at vise deres pragtfulde maskiner frem. I november havde man en hyggeaften, som vil blive gentaget. Forslag til aktiviteter i 1998 blev fremlagt,

besøg på Teknisk Museums depot, hvor veterancykler, der ikke udstilles, opbevares. Fortsat deltagelse i Gavnø-stævnet samt veteranarrangementet på Klampenborg Galopbane mv.

Man var enige om selskabets fremtid og fortsatte formål: at stimulere interessen for cykelhistorie samt foretage udflugter og andre arrangementer med gamle cykler. Formanden og et bestyrelsesmedlem ønskede ikke genvalg, og to medlemmer ønskede ikke - grundet personlig holdning - at deltage i selskabets arrangementer.

### **Ekstraordinær generalforsamling**

afholdes søndag den 3. maj kl 14.00 hos Per Marcussen, Strandvangen 30, Ishøj. Tilmelding tlf. 43 73 xx xx. Alle - også ikke-medlemmer - er velkomne.O



*Medlemmer viser et udvalg af deres samlinger på hyggemøder.*



## Læserbreve

Sidst i 1940erne havde Arne, der endnu ikke var begyndt i skolen, været hos mælkehandleren i Vissenbjerg for at købe en halv fynsk rygeost til sin mor.

På vej hjem ved Vissenbjerg kro traf han sin storebror og dennes kammerat. De to store tilbød Arne at betale en halv ny rygeost, hvis han ville lægge den første ind under sadelbetrækket på fru Wismanns cykel, som stod ved broen. Wismann var boghandler i Bred, og når han og fruhen skulle til Odense, cyklede de op til Vissenbjerg og kørte med rutebil til Odense.

Arne lagde rygeosten ind under sadelbetrækket, der sad på plads med elastik rundt forneden.

Da rutebilen kom tilbage fra Odense, lå de tre slyngler inde bag en hæk for at overvære forløbet.

Fru Wismann satte sig op og cyklede, men sagde så en hel del, stod af cyklen og løftede op i kjolen, så Wismann kunne se rygeosten, som løb ned ad lårene på hende.

Historien blev meldt til politiet, som ikke fandt slynglerne. Jeg hørte historien ti år senere, da jeg var i

lære sammen med Arne.

*Vagn Rosenwold, Nørre Åbg*

Tak for modtagelse af Cykelhistorisk Tidende nr. 1. Et stort behov er hermed tilgodeset, da der findes så lidt litteratur på dansk om cyklens historie. Jeg bestiller straks et abonnement.

*Alan Bernstein, Danmarks tekniske Universitet*

Hidtidige veterancykelklubblade har ikke været værd at ofre penge på. Bortset fra enkelte artikler er de for useriøse og mangelfulde. Jeg bestiller hermed et abonnement på Cykelhistorisk Tidende.

*A. H. Jørgensen, Vanløse*

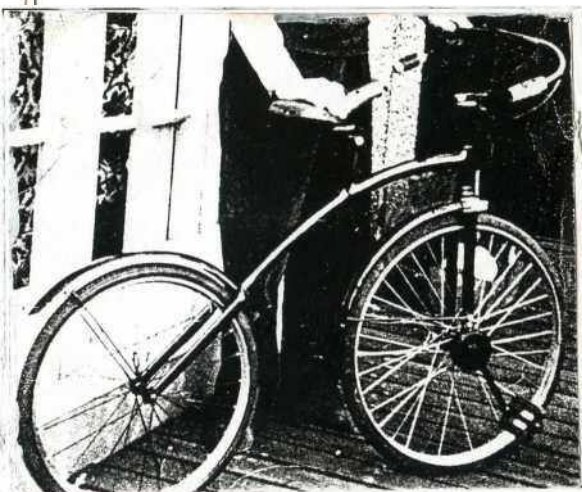
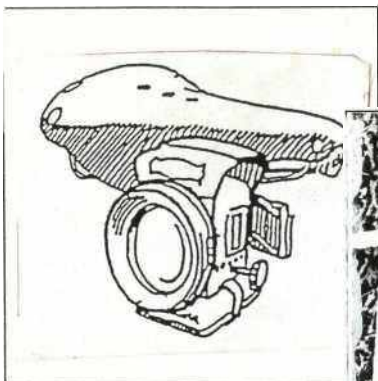
Tak for bladet, meget, meget spændende.

*E. Lundegård, Århus*

Har spurgt efter Cykelhistorisk Tidende på biblioteket, som oplyser, at det kommer der i fremtiden. Jeg glæder mig.

*H. Johansen, Odense*

# Køb, salg, bytte, efterlysninger



**Købes:** Kæde til Safety 1" x 1/2" (høstbinde- kæde). Pedalarmer med slids til pedalindstilling.

**Købes:** Høj bicycle 51" med mulighed for restaurering, rimelig intakt.

**Sælges eller byttes:**

Kranktandhjul samt tandhjul til nav, begge til blokkæde.

E. Madsen, tlf. 62 24 xx xx.

**Sælges:** Mange dele til restaurering af karbid- og olielygter. Fjeder, glas, ophæng, brændere mv. **Bestilling** modtages på massive dæk og lange egre til restaurering af høje bicycler. Henvendelse til bladets redaktion, tlf. 45 87 xx xx.

**Sælges:** Bantam-Cgypto 1894. Højeste bud. En meget sjælden Safety, måske den eneste i Danmark. Skriftligt tilbud til bladets redaktion.

**Er set:** Sylvester Hviids Cyklehaandbog 1896 sælges på årets bogudsalg for kr. 20,-. Bestilles gennem boghandelen.

# Salg af engelske cykelhistoriske bøger direkte tilsendt fra England

## **The Sturmey-Archer Story**

En ny bog der beskriver Sturmey-Archer gear gennem 90 år. Dramaet bag opfindelsen. Alle gear, der blev produceret og gear, der aldrig kom i handelen. Illustrationer i

mangfoldighed.

Pris kr. 199,-.

## **Lucas Cyclealities**

Et udvalg af disse vidunderlige håndbøger om Lucas lygter og andet Lucasudstyr fra 1892 til 1924. Oplysende introduktion om cykel-lygter.

Pris kr. 103,50.

## **Bicycles And Tricycles Of The Year 1889**

Vurdering og beskrivelser af 'nye' cykler fra dette år. Safeties og Ordinaries, der blev fremstillet. En cykelhistoriker opsummerer Bicykler og Tricykler fra dette år og giver oplysninger, der ikke ses andet sted.

Pris kr. 103,50.

## **The Ingenious Mr. Pedersen**

Den danske opfinder Mikael Pedersens opfindelser, Dursley-Pedersen cyklen, verdens første navgear m.v., rigt illustreret.

Pris 112,-.

## **Strange But True**

100 tegninger af morsomme cykel-facts.

Pris 75,-.

## **The Years Of The High Bicycle**

Et sammendrag af otte velkendte fabrikater af den høje Bicycle fra 1877 til 1886 med en introduktion, der beskriver den høje Bicycles udvikling.

Pris kr. 103,50.

## **Bicycles Of The Year 1877**

51 høje Bicycles beskrevet og illustreret med daværende priser. Pris 75,-.

## **Indispensable Handbook To The Safety Bicycle**

Som titlen siger, den uundværlige håndbog over Safety-cykler, over 100 sider om Safety-cykler i alle deres former fra 1885.

Pris 103,50.

• Bøgerne sendes direkte fra England.

Forudbetaling i check eller til postgiro xxxxxx til CYCLEHISTORISK TIDENDES redaktion, Lyngvej xx, 2800 Lyngby.

Ved samtidig bestilling af to eller flere bøger gives 20% rabat. □

# Indhold

Fra redaktionen .....	4
Et enestående cykelhistorisk fund .....	5
International Veteran Cycle Association Konference ...	10
Cyklistkrigen i Skovshoved . .	11
Hvad hedder den? .....	14
Første velocipede i Danmark	19
Myter om cyklens fremkomst	20
Blandinger .....	24
Set og sket .....	25
Køb, salg .....	26
Salg af cykelhistoriske bøger	28

Næste nummer af bladet udkommer medio Juni 1998.

Artikler, indlæg, køb og salg o.s.v. modtages indtil 15. maj.