

CYCLE HISTORISK TIDENDE

Nr. 3

Juni 1998



Skandinaviens eneste cykelhistoriske tidsskrift

Indholdsforegnelse:

Kvinder og cykling.....side 4

Frihjulets opfindelse.....side 9

Cyklens historie.....side 13

Cykelsamlinger i Danmark.....side 17

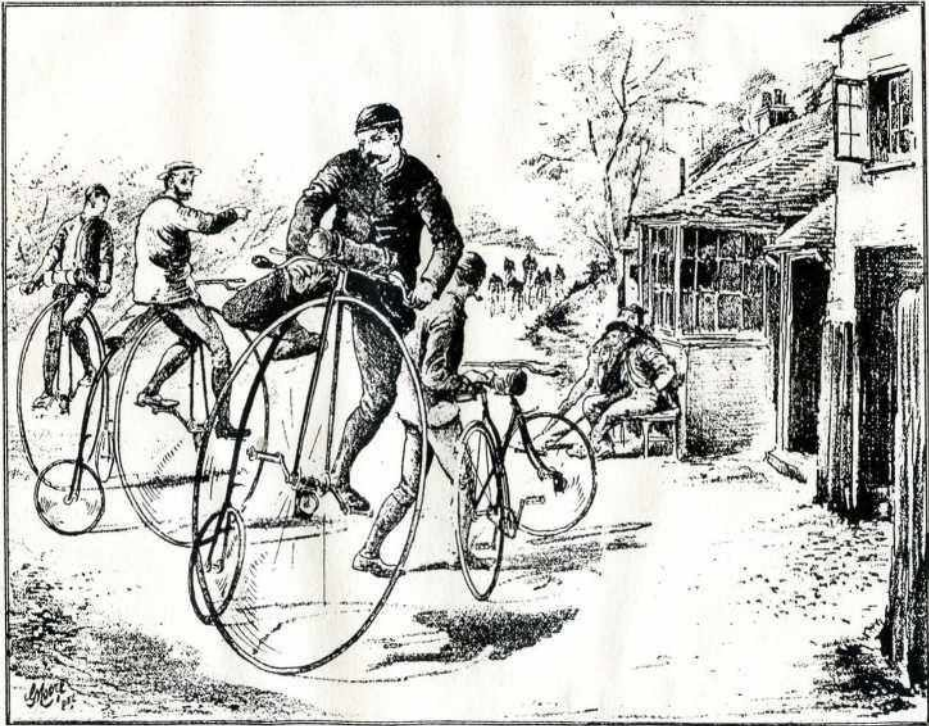
Fra redaktionen

CYCLEHISTORISK TIDENDES succes fortsætter. Bladet er blevet modtaget meget positivt overalt i landet og abonnementstallet stiger stadig. Det viser sig, at der åbenbart er et stort behov for et tidskrift, der omhandler den del af historien, der beskriver cyklen, et af vore ældste og almindeligste transportmidler.

CYCLEHISTORISK TIDENDES formål er - udover at bringe historiske kendsgerninger ved beskrivelser af fortiden - også at kalde smilet frem, da man jo i dag ved, hvad resultatet er blevet.

CYCLEHISTORISK TIDENDE er desuden et mellemlid mellem samlere af cykelhistoriske effekter og andre cykelhistorieinteresserede, og man er velkommen til at indsende artikler samt spørgsmål. Køb-, salg- og bytteannoncer med relation til ældre cykler er velkomne og gratis.

Det er redaktionens håb og ønske, at illustrationerne i fremtiden bliver af bedre kvalitet, men det er naturligvis et spørgsmål om økonomi, idet vi ønsker at holde alle udgifter på et minimum. □



Kvinder og cykling

Damer var ignoreret indtil 1819...

i alt fald når det gjaldt at køre på cykel.

Joe Dobbin skriver i sin bog fra marts 1819 om de nye Hobby-Horses, Dandy-Horses, Draisiner (løbemaskiner). "Kært barn har mange navne" (se Cyclehistorisk Tidende, nr. 2, marts 1998) at skulle damer føle sig fristet til at efterligne mændene, måtte de huske på, at Hobby-Horsen ikke tillod dem at ride som på heste i damesadel med deres ben på samme side. Derudover må de gå til den yderlighed at være iklædt bukser og stige op på maskinen som herrerne og rulle af sted med benene elegant på hver sin side, fortryllende enhver herre og udføre deres ynde i bevægelser og holdning.

Men damerne skulle dog ikke længe føle sig tilsidesat med hensyn til at ride Hobby-Horse.



Denis Johnson's dame Hobby-Horse. Pat. 4321 fra 1818.

John Fairbum skriver april 1819 i The New Pedestrial Carriage om

brugen af "Dandizette", dame-udgaven af Hobby-Horsen, at den nye konstruktion burde kaldes "Anti-Stradding Charger" (Anti-overskrævs-hesten). Den 12. maj 1819 fremkom en tegning af denne nye Hobby-Horse, som man kan anse for den første damecykel.



Videre skriver John Fairbum, at den hermed er en undskyldning til damerne, som nu ikke længere behøver at udsætte sig for herrernes profane blikke og uhøflige bemærkninger ved, iført bukser, at sidde overskrævs, men kan nu med ynde og elegance køre på det nye køretøj og med den beklædning, damerne måtte ønske i enhver henseende.

Denis Johnson var en vognbygger i London, som nu begyndte at fremstille disse dame-“Dandizetter”.

Den havde 30 tommers hjul og vejede 66 lbs. (ca. 30 kg). Hvor mange, der fremstilledes, vides ikke. Den eneste eksisterende originale af denne type findes i Shuttleworth-samlingen i Biggleswade, Bedfordshire i England.

Udviklingen af Hobby-Horsen til velocipeden med pedaler på forhjulet fra sidst i 1860'erne bragte damerne tilbage med hensyn til at ride velocipede, idet klædedragten ikke tillod damerne at sidde overskrævs og bruge benene på pedalerne. Dette resulterede i, at damer igen skulle iføre sig bukser, som man anså for ukvindelige. Der opstod mange karikaturtegninger af de få letsindige, vovede damer, der trodsede holdningen mod bukser eller at damer red velocipede i det hele taget. Værre blev det, da disse dristige damer i lighed med herrerne endog begyndte at køre væddeløb.



Dame-cykkelløb. Bordeaux 1868.



At ride velocipede med kjole har katastrofale følger.

I 1870'erne, da velocipeden udvikledes til den høje bicycle, som fik sin glansperiode i 1880'erne og dermed “Ordinary'en”, var cyklende damer i fåtal, hvis de stadig ville fremstå som ærbare. Bicycle -sporten på de høje cykler var absolut kun noget for de rige, unge gentlemen.

Dette ændredes imidlertid sidst i 1880'erne og især i 1890'erne med fremkomsten af den lave sikkerhedscykel “Safety'en” og med den de mange ny konstruktioner, som f.eks. tricykleme, der i høj grad tog hensyn til damers beklædning. Flere cykelkonstruktioner var ligefrem beregnet til begge køn. Men at damer nu uden at fremstå som letsindige kunne sidde overskrævs på en safety, skyldtes i høj grad fremkomsten af den nye mode “reformdragten” tillige med buksekjolen.

bicycleridning, hvor damerne ofte fik et helt kapitel.



Den sikre Otto-Dicycle til hende og den majestætiske Bicycle til ham.

Det var nu ikke alene damernes beklædning, der forhindrede dem i at ride Safety, men så sandelig også holdninger fra det maskuline køn, især de, der endnu ikke kørte på cykel. Det var datidens syn på, hvad der var passende for kvinder i samfundet, og det var kørsel på cykel sandelig langt fra, og slet ikke den nye reformdragt, hvilket fremgik af de utallige karikaturer af damer på cykel.

Bicyclesporten blandt mænd var stærkt stigende i årene 1885- 90. Kvinderne kunne da heller ikke fortsat holdes væk. Flere og flere vovede og trodsede den almene holdning om, hvad der var passende for en dame og steg op på deres Safeties i cykeldragt, Ja lod sig endog fotografere med deres cykel.

De unge mænd, der var blevet begejstret for sporten, købte cykler til deres partnere og i 1890'-erne opstod en række håndbøger i



Cykeldragter 1893.

Således skriver cykelhandler Sylvester Hviid i sin første håndbog fra 1893: "Bort med Korsettet mine Damer" og videre at "Mængden af Underbeklædningsgenstande bør indskrænkes, og Muffer, Slør og Trebillehatte passer ikke til Cyclekørsel. Et Middel til at forhindre Kjølen i at flagre ind i Baghjulet er at sy blyhagl i den nederste Kjølesøm. Allerbedst er det at anskaffe sig en af de nye franske Cycledragter."

Blandt de mange råd til damerne læser man, at damer ikke kan lære sig selv at køre, men må have

en cykelrytter til hjælp, helst en man kender eller på anden måde ønsker at kende, idet øvelserne medfører nødvendig berøring, der kunne skabe særlige forhold.



Følges en herre med en dame bør denne køre på herrens højre side for at herren kan være stødpude mellem hende og vognene og for om nødvendigt med højre hånd at gribe hende, hvis hun skulle miste balancen.

Efter 1900 steg cyklingens popularitet hos damerne betydeligt. Den høje bicycle var - bortset fra få undtagelser - nu forsvundet, selv mændene kørte nu på de lave Safeties eller man kørte på Tandem med damen foran eller side ved side på The Sociable (Den selskabelige).



Der var dog stadig mange fordomme mod cyklende damer, især med hensyn til klædedragten, som man tit gjorde nar af.

Forargelsen mod cyklende damer i den "afskyelige" reformdragt fortsatte endnu i flere år især på landet, hvorimod modstanden i byerne var noget mere beskedene. Damebladene begyndte at beskrive de nye dragter, der var indført fra udlandet, noget mere positivt, idet dragterne gav mulighed for at dyrke andre sportsgrene end cykling.

Langsomt blev forargelsen til accept, og cyklende damer blev heller ikke så tit mødt med forargede blikke eller tilråb, selv om det stadig kunne forekomme på landet. Efter ca. 1920 hørte man heller ikke længere om den forargelse og de holdninger, som cyklende damer havde været udsat for i næsten 100 år.

Indstillingen var nu vendt til beundring både i digte og prosa. "Cykelpigen" blev især et dansk udtryk, og vittighederne fik en anden drejning, som da et af de berømte københavnske cykelbude i 1940'erne råbte: "G'morn, fars lille slørhale" til en sød cykelpige, som med flagrende blomstret kjole kom cyklende.

Om en bestemt del af cyklen skrev digterpræsten Kaj Munk den 24. november 1940 i Nationaltidende: Du *spørger mig, hvad jeg helst vilde være?*
Mig selv, du er Jo hos mig søde du!

Skønt heller; rosen du på brystet bærer.

Dog er der et, som hellere endnu ...

Hvis uden at fortie og at hykle Jeg skal gi' svar, og du bli'r ikke vred.

*Helst vil Jeg være sadlen på din
cykle,*

Så nær dig selv, som bare ingen ved.

Du kaldte mig for spøg din

væltepeter;

*Jeg bar dig frem, med kærtegn dybt i
løn,*

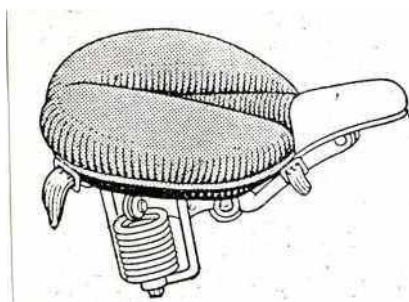
Et kærtegn for hver vejens centimeter

*Og fandt min plads - åh, så uskyldig
skøn,*

Fortrolig nær Guds værksteds

løngebeter

*Nirvanas modpol, livets dunkle
brønd.*



Frihjulets opfindelse

Af F. Wodschow

Den vigtigste »opfindelse« eller rettere opdagelse i cyklens historie var vel nok, da man opdagede, at man kunne balancere på de 2 hjul. Dette skyldes Karl Friederick Drais' idé, at gøre forhjulet på en løbecykel drejeligt.

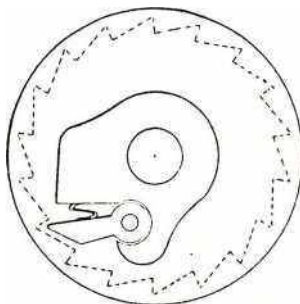
Dernæst kom Starleys opfindelse af det opspændte hjul, hvor man tidligere havde brugt hjul som på hestevogne, men nu kunne man opspænde hjulet med tynde egre og gøre cyklen langt lettere. De næste opfindelser var pedalen og lufringen og til sidst frihjulet.

Den idé, at man kunne holde op med at træde pedalerne rundt ned ad bakke eller i medvind og ikke lade dem gå rundt hele tiden, var faktisk den sidste store opfindelse i cyklens udvikling.

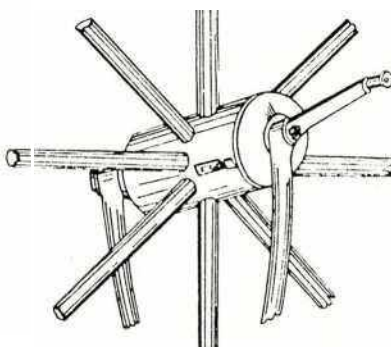
Frihjulet kendtes allerede fra cyklens tidligste barndom. I 1821 konstruerede en englænder, Lewis Compertz, en mekanisk fremdrivningsmetode til en »Hobby-horse« (løbecykel), der ved hjælp af et bevægeligt styr og en tandkrans, der gik i forbindelse med et tandhjul på forhjulet. Da tandkransen kun var halv, kunne man holde den fri af tandhjulet og på denne måde holde hjulet frit og hofde frihjul. Idéen blev patenteret, men senere glemte.

Først ca. 50 år senere fremkom i Amerika en forbedret udgave af den franske Michaux træ-velocipede med

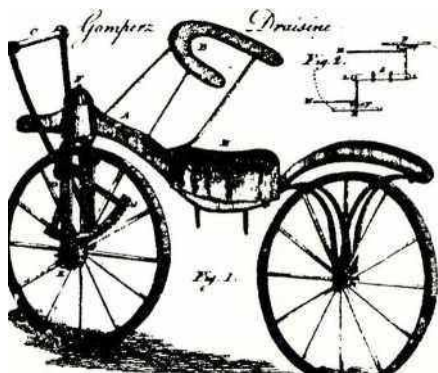
pedaler på forhjulet, hvor man tillige kunne holde frihjul. Men også dette frihjul, som i princip ikke adskiller sig fra den almindelige friløbskrans, man kender i dag, blev også glemt, for det var træ-velocipeden med pedaler på forhjulet uden frihjul, der udvikledes til den høje bicycle i



Lewis Compertz, engelsk patent 4737 fra 1821. Verdens første mekanisk fremdrevne cykel, som samtidig havde et »frihjul«.

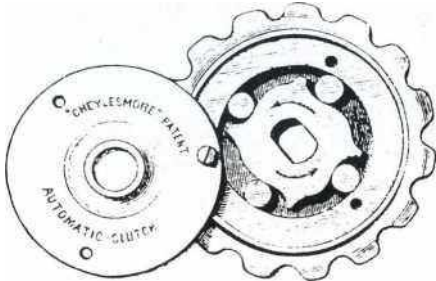


Amerikansk frihjuls-mekanisme beregnet til træ-velocipeder fra 1869.

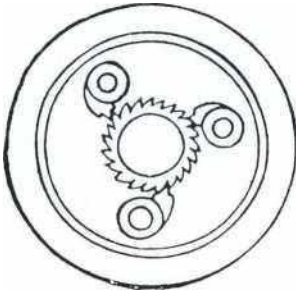


1880'erne, som heller ikke havde frihjul.

Der gik yderligere 10 år, før man atter så et frihjulssystem. Det var den engelske Cheylesmore-konstruktion, som først blev benyttet på tricycler og senere på de finere høje bicycler sidst i 1880'erne, men da var disse høje cykler næsten ved at forsvinde, og fri-



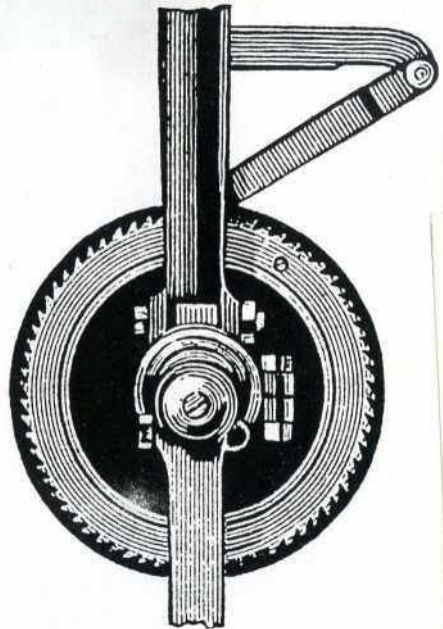
Engelsk frihjul, »Cheylesmore«, 1880.



Engelsk frihjul, »Monarch«, Tricycle Co., Birmingham, 1880.

hjulet nåede ikke at blive kendt til brug for bicyclerne.

Da de lave safety-cykler, bicycletterne eller sikkerhedscyklerne kom frem i begyndelsen af 1890'erne med kædetræk til baghjulet, var frihjulet da heller ikke almindeligt kendt. Ned ad bakke satte man simpelthen bare fødderne op på 2 dertil indrettede fodstøtter på hver side af forgaflen, og



Det »frie hjul« til de høje bicycler, 1880.

lod bare pedalerne gå rundt. Så gjaldt det om at fange dem igen og få kontrol over cyklen.

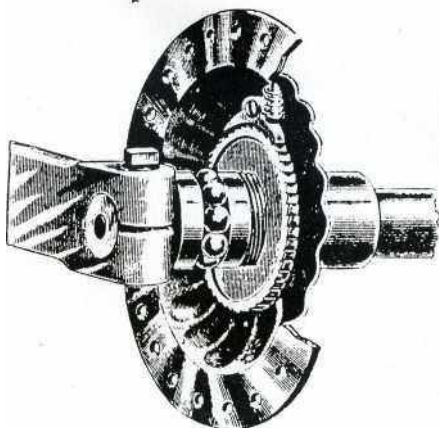
Omkring 1897 fremkom enkelte fabrikater af den lave safety med kædetræk og frihjul, men man troede ikke meget på, at det skulle få nogen fremtid.

Med fremkomsten af de lave bicycletter i Danmark blev cykling meget populært. I »Cycletidende« læser man, at »nu ses endog ældre mænd på 30 år som cycle, ja, tillige vore damer«. Men det gik med frihjulet som med luftringene, man modtog disse opfindelser med meget forbehold.

De første frihjulscyklere, der kom til Danmark, var den amerikanske Eclipse-cykel indført af cykelhandler Paul Christensen i foråret 1898.

Den dengang berømte cykelrytter og cykelhandler, Ingemann Petersen skriver i »Cycletidende«, at han prøvede den nye model. »Jeg sad stille og forbavset, men da jeg ikke ønskede at ende i havnen, tog jeg mod til mig og sprang af«. Han havde nemlig glemt, at på de nye Eclipse-cykler kunne man tillige også bremse ved at træde tilbage, det havde man ikke kendt til tidligere på de enkelte frihjulssystemer, man hidtil havde set.

Han stolede ikke på denne bremse og fik påmonteret en ekstra håndbremse, nu blev han lidt mere venligt stemt over for denne nye idé, man skulle vænne sig til den. Frihjulet var sandelig ikke let for begyndere eller til kørsel i gaderne, da den i fedtet føre var langt vanskeligere at tumle end den almindelige cykel. For under sådanne forhold havde man nemlig ikke, som uden frihjul, direkte kontakt til hjulet og kunne parere eventuelle udskridninger.



Amerikansk frihjul, »Champion«, 1885.

Det cyklende publikum modtog da også den nye opfindelse meget køligt og der var ikke mange, der anskaffede

sig Eclipse-cykler med frihjul det år.

I 1899 kom der lidt mere interesse for frihjulet. Pressen beskrev dets teknik, og det fik navnet det frie kædehjul eller frihjul efter det engelske »Freewheel«. En professor ved Society of Arts i England havde fremlagt den påstand, at det ikke var trættende at træde tilbage, men endog en slags vederkvælgelse for rytteren, idet man fik en opsamling eller tilbagevending af muskelkræfterne.

Det gav cyklisterne noget at tænke på, og i juli 1899 var man så vidt, at »Cycletidende« kunne fortælle, at det frie kædehjul var øjeblikkets begivenhed. Da cykelhandler Paul Christensen samtidig meddelte, at han nu var i stand til at påsætte enhver cykel denne mekanisme, vovede mange cyklister forsøget.

Der kom efterhånden mange nye fabrikater af de frie hjul, men alle var ikke lige gode, og de fleste beholdt da også håndbremsen på forhjulet. Først efter 1900 slog frihjulet virkelig igennem, strømmen af nye fabrikater fortsatte, og folk kom frem med deres meninger om den nye opfindelse. De fleste var glødende tilhængere, nu først følte man rigtig glæden ved at køre ned ad bakke, og med hensyn til de cyklende damer, mente man, at deres kørsel blev langt mere stilfuld.

Cykelhandler Ingemann Petersen slog frihjulets succes fast med følgende ord: »Jeg er kommet til det resultat, at det er kujoner eller folk, der er mere eller mindre klodsede, der stadig opgiver at benytte frihjul på cyklen. Det ville være mig en stor sorg, om jeg atter skulle tilbage på en almindelig

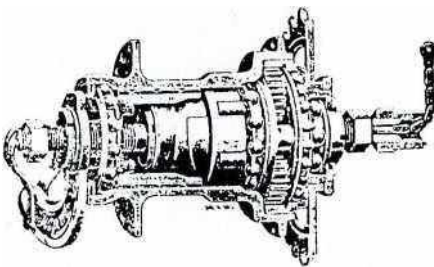
cycle.«

Frihjulet var den sidste store »genopfindelse« i cyklens udvikling, det var med frihjulet som med andre store opfindelser i cyklens historie, pedalen, kædetræk til baghjulet og variabel gearing, at det var opfundet langt tidligere, i cyklens barndom, men mærkværdigvis glemte og først dukkede op 50-60 år senere..

Efter 1920 så man i Danmark ikke mange cykler uden frihjul enten uden bremse eller med bremse indbygget. Da disse bremser efterhånden var



»Torpedo« nav fra Fichtel & Sachs 1903.



»Torpedo« frihjulsnav med dobbeltgear, 1925.

blevet bedre, forsvandt da også håndbremsen helt. I vor flade land mente man dengang ikke, at det var nødvendigt med en ekstra bremse.

Bortset fra Tyskland og Sverige var det i udlandet hovedsageligt friløbet uden indbygget bremse, man benyttede. At træde tilbage for at bremse blev her aldrig virkelig populært, man skulle træde frit tilbage med pedalerne og have håndbremser. I flere lande var frihjul med bremse som eneste bremse endog forbudt.

For cyklister, der var tilhængere af et frihjul uden bremse, men trods alt ønskede at bremse ved at træde tilbage, konstruerede BSA i England en pedalbremse, der virkede som fælgbremse på baghjulet.

Bortset fra væddeløbscykler til bane samt artistcykler er det i dag sjældent at se en cykel uden frihjul, men der er trods alt stadig en del cyklister i England, der stadig er modstandere af frihjulet, idet disse hævder, og med rette som Ingemann Petersen i 1898, at ved glat føre og den direkte kontakt til hjulet undgår man lettere udskridning. Disse »fast nav«-tilhængere havde i alt fald indtil for få år siden endog mulighed for et variabelt gear, idet Sturmey-Archer på deres righoldige program naturligvis også havde et 3. gear med fast nav helt uden friløb og bremse.

Men gear og bremser er en helt anden historie. ■

Cyklens historie

Flere læsere af Cyclehistorisk Tidende har udtrykt et ønske om at få en oversigt over cyklens historie i bladet.

Cyklens 180-årige historie er meget omfattende. Der findes endnu ikke udgivet en cyklens historie på dansk, en sådan har været under udarbejdelse i lang tid, men der vil nok gå yderligere nogen tid før en sådan foreligger, idet det historiske forarbejde er meget tidskrævende.

Der findes imidlertid udgivet mindre, forkortede bøger.

Frem på det rullende hjul udgivet 1983 på Nationalmuseets forlag, samt Heino Døygaards *Cykelleksikon* udgivet 1994 på Gyldendals forlag.

Indtil en større bog foreligger henvises til ovennævnte to bøger - og naturligvis til Cyclehistorisk Tidende.

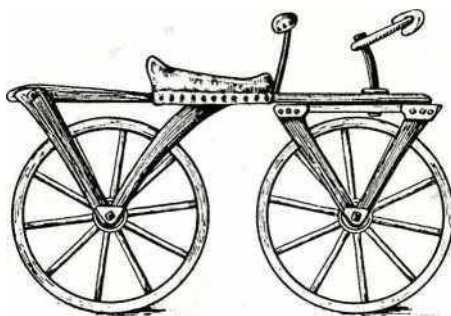
Herunder gengives en stærkt forkortet Cyklens historie, som den foreligger i Danmarks Nationalleksikon.

Historie

Den tohjulede cykel er i sin konstruktion så enkel og indlysende, at man altid har ment, at den må være fremkommet langt tidligere, end den faktisk er. Intet tyder på, at cyklen har eksisteret før tidligt i 1817, da tyskeren Karl Friederich Drais von Sauerbronn (1785-1851) viste sig ridende overskrævs på et køretøj med to hjul, som han fremdrev ved at løbe med fødderne på jorden. Det fik først navnet *Laufmaschine* (løbmaskine) og senere, da Drais gjorde forhjulet drejeligt, *velocipede* ('hurtigfod'); samtiden gav det navnet *draisine* efter dens opfinder. Man kan med rette betegne det som forløberen for den egentlige tohjulede cykel. De første draisiner kom til Danmark allerede i 1818. Draisinen blev forbedret af den britiske karetmager Denis Johnson og sat i produktion under navnet *pedestrian hobbyhorse*.

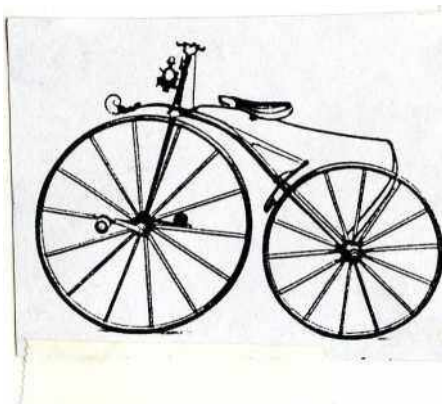


Draisinen. Der findes ingen nøjagtige oplysninger om, hvem der først satte pedaler på en draisine og hvornår. Men det er sikkert, at franskmændene Pierre Lallement i 1866 i USA patenterede og iværksatte en produktion af draisiner med pedaler på forhjulet, således at man helt kunne slippe jorden med fødderne. I 1867 vendte han tilbage til Frankrig og opdagede, at Pierre Michaux (1813-83) og dennes to sønner allerede i 1861 havde fået samme idé og ligeledes havde påbegyndt en produktion. Det nye køretøj fik navnet velocipede og blev straks populært overalt. Der blev dannet klubber og oprettet „rideskoler“. I 1869 opstod den første cykel litteratur om kunsten at balancere på to hjul.



Velocipeden kom til Danmark i 1869 og blev modtaget med stor interesse. Man talte ligefrem om en velocipedefeber, der bredte sig over hele landet. Lokale smede påbegyndte en produktion, idet man i den første danske cykelproduktion kopierede den amerikanske eller den franske velocipede. I Danmark fik den øgenavnet *væltepeter* efter dens tilbøjelighed til at miste balancen. Dette tilnavn blev videreført på den senere høje bicycle.

Den tunge, klodsede velocipedes popularitet svækkedes allerede i 1870 bortset fra i England, hvor den blev kaldt *boneshaker* („knogleryster“). I stedet udviklede man lettere og mere hensigtsmæssige velocipeder. Det hule, lette rørstel blev opfundet, og dertil kom hjul med opspændte tynde eger, kuglelejer samt affjedring. I 1870'erne var en betydelig produktion i gang i England, men andre steder troede man, trods forbedringerne, mindre på



velocipedernes fremtid.

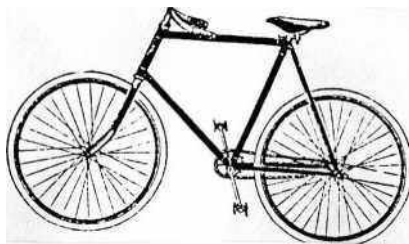
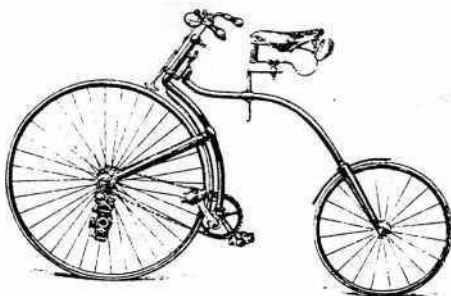
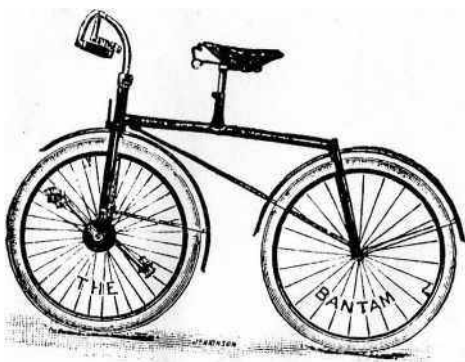
Forhjulet begyndte nu at blive større, således at man ved stor fart ikke skulle træde så hurtigt rundt med pedalerne. Det nåede efterhånden en formidabel størrelse, kun begrænset af rytterens benlængde. Velocipeden blev efterhånden til den høje *bicycle*, der var af en helt anderledes konstruktion. Det store forhjul og lille baghjul med tynde eger og massive gummiringe og en totalvægt på nu kun ca. 30 kg (tidligere op til 50 kg) bevirkede, at man kunne opnå en stor fart.



Bicyklen. Med den høje bicycle opstod tillige cykelsport, -væddeløb, -ture og -klubber samt særlig cykelbeklædning. Det var hovedsagelig fra England, man indførte bicyklen; her var over 200 producenter. De første høje bicycler kom til Danmark i 1875, men det var kun de velstående, der købte selv; andre måtte leje. I 1881 var der ti høje bicycler i Danmark; året efter var der flere hundrede, da man også her i landet havde påbegyndt en produktion. Det blev nødvendigt at tilføje nye bestemmelser i politivedtægterne om kørsel på „ridemaskiner“, som de også blev kaldt. Uanset at man så småt var ved at indføre højrekørsel i Danmark, holdt bicyclistene altid til venstre, da opstigningen foregik på venstre side ind mod siden af gaden.



Den nye cykeltype. I begyndelsen af 1890'erne begyndte bicyclernes antal at falde betydeligt. Der var dog mange, der stadig mente, at bicyklen var den rigtige cykel, og da den nye lave og mere sikre *bicyclette* eller *safety* opstod i 1888, blev bicyklen til *the ordinary* ('den almindelige'). Den nye cykeltype, der fremkom med to lige store hjul, lavere tyngdepunkt og pedaler i forbindelse med tandhjul og kæde til baghjulet, var langt sikrere end den høje bicycle. Safety-cyklen blev forbedret med først luftfyldte, senere op- pumpelige dæk og slanger. Tillige kom variable gearsystemer og frihjulet, som var opfundet i 1821, men først blev almindeligt på safety-cyklerne omkring 1900. Ordet bicycle blev i Danmark til *cycle* og i 1892 til *cykel*. Safety-cyklerne blev indført fra England, Tyskland og USA, men også den danske produktion var stærkt stigende. Cyklerne havde efter 1900 stort set fået en udformning, som forblev uændret indtil 1950'erne, da man først med minicyklerne med små hjul, senere med andre udformninger søgte at ændre cyklens stel. Nogle blev almindelige til transport og andet særligt formål, mens andre udelukkende blev et modefænomen. Den firkantede konstruktion, der fremkom med safety-cyklerne i 1890'erne, er endnu den mest fremherskende, mens cyklens enkeltdele i teknisk og materialemæssig henseende stadig er i stor udvikling.



Cykelsamlinger i Danmark

Langt de fleste lokalmuseer i Danmark kan vise større eller mindre samlinger af ældre, historiske cykler.

Disse er ikke altid udstillet, men på de mindre museer er man altid villig til at fremvise deres cykelsamlinger, dersom de ikke er udstillet.

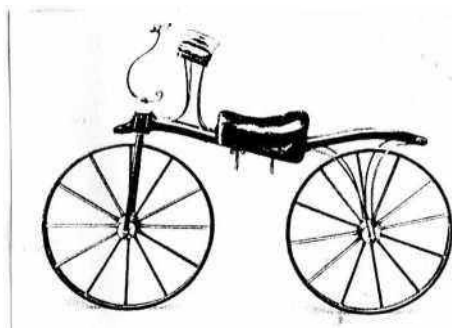
(En registrant over historiske cykler på lokalmuseer blev udarbejdet i 1983-84. Siden er flere kommet til. Nærmere oplysninger på Cyclehistorisk Tidendes redaktion.)

Af de større samlinger kan nævnes cykelsamlingen i Den Gamle By i Århus.

Nationalmuseet i Brede har en

meget stor samling cykler, cykeleffekter samt billedsamling. Desværre er intet udstillet, men ved ansøgning i studieøjemed kan der gives adgang til depotet.

Danmarks Tekniske Museum i Helsingør har en samling på omkring 140 cykler, mange meget sjældne, deriblandt den berømte tricykel-velocipede fra Middelfart. Desuden en kopi af Danmarks ældste "cykel", hvor originalen findes på Københavns Bymuseum. Ca. 45 historiske cykler af forskellige typer er udstillet på Danmarks Tekniske Museum, resten er i depot, hvor der normalt ikke er adgang. □



*Danmarks ældste "cykel",
Johnson's Pedestrian Hobby Horse,
1819.*

Danmarks Cykelmuseum

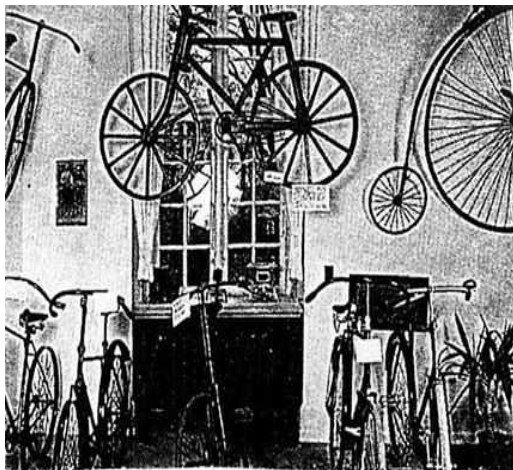
Danmarks eneste deciderede cykelmuseum ligger i Aalestrup. Museet blev oprettet i 1973 på grundlag af cykelfabriken *Jydens* store samling og indrettet i direktørboligen til fabriken, som var nedlagt i 1960.

Samlingen voksede hurtigt og er i dag - med over 200 historiske cykler, alle istandsatte og udstillede, og med et utal af ældre cykeleffekter - uden sidestykke.

At man angiver museet som det eneste i Norden, der viser cyklens udvikling, er nok lidt af en tilsnigelse, idet cykelmuseet i Lund i Sverige ligeledes viser cyklens udvikling tillige med en litteratur-

Samling.

Danmarks Cykelmuseum i Aalestrup er enestående, idet man samtidigt udgiver en meget smuk brochure samt et lille hæfte på 34 sider i farver, der foruden en kortfattet cykelhistorie har en omfattende beskrivelse af alle cykler på museet. Dette ser man sjældent selv på de største udenlandske cykelmuseer. -I beskrivelsen af museets cykler ser man mange historiske klenodier. De fleste cykler er af tysk oprindelse, idet tyske cykler var mere almindelige i Jylland. De fleste danske cykler på museet har oprindelse i Jylland. Museet har dog enkelte cykler af engelsk eller anden oprindelse, da disse var mere almindelige på Fyn og sjælland.



Blandinger

Dansk Cykelmuseums Venner

- en støtteforening stiftet af københavnske cykelhandlere med det formål at oprette og lede endnu et cykelmuseum - har holdt generalforsamling. Efter i syv år forgæves at have søgt muligheder for at danne et cykelmuseum er man nu kommet så langt, at foreningen - udover at arrangere mindre udstillinger - har tilføjet en bestemmelse i vedtægterne om, hvad der skal ske med deres samling, dersom foreningen ophører på grund af de økonomiske vanskeligheder, man evt. kan forudse.

Dansk Cykelmuseums Venner er slettet som medlem af The International Veterancykle Association (I.V.C.A.). - Deres lagerlokale i Køge er sagt op pr. 31. juni 1998.

Cyclehistorisk Kjøreselskab

holdt ekstraordinær generalforsamling den 3. maj. Den hidtidige formand ønskede ikke at fortsætte ved den ordinære generalforsamling. Der er nu valgt ny formand og kasserer og et bestyrelsesmedlem. Tre medlemmer havde desuden udmeldt sig pga. opstået personlig splittelse i cykel-veterankredse.

Foreningens formål er fortsat at fremme interessen for cyklens historie samt mindst én gang årligt at foretage en udflugt på ældre

cykler. Man drøftede iøvrigt planer for kommende ture og aktiviteter som foredrag og videofilm om cykelhistorie.

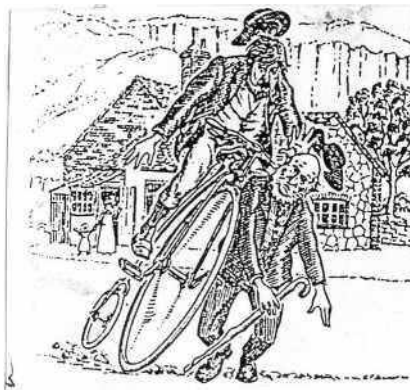
Cykelhistorisk Kjøreselskab søger flere medlemmer. En ældre cykel kan lånes, dersom man ikke selv ejer.

Hvis interesse haves, kontakt venligst formanden Jørgen Marcussen, Rosenvangen x, 2635 Ishøj. Telf. 43 73 xx xx.

Endnu en veterancykelklub?

Vi har erfaret, at de to medlemmer, der ønskede at fratæde som medlemmer af Cykelhistorisk Kjøreselskab, nu søger at stifte deres egen veterancykelklub.

Vi kender endnu intet til denne klub, bortset fra at de kalder den Veterancykelklubben, heller ikke formålet. □



Svenska Hoghjuling Selskapet

er en lille, eksklusiv forening på omkring 30 medlemmer, som alle kører udelukkende på høj bicycle. Formålet er - udover at køre ture på de høje bicycler - at værne om hjulsporten i 1880'erne og udføre forskning omkring den høje bicycle. Selskabet afholder opvisninger og udstillinger. De enkelte medlemmer, der ikke har en original bicycle, får råd og vejledning til fremstilling af kopier. Man

har forbindelse til et skrædderfirma, som syr det rigtige og tidstypiske tøj til medlemmerne. At være iklædt korrekt påklædning og være i besiddelse af en original eller en kopi af en høj bicycle er en betingelse for at blive medlem.

Den danske, tilsvarende bicycleklub - Clubben Ordinary - blev nedlagt 1893, men endnu efter 1900, ja helt op til omkring 1930 kunne man stadig møde cyklister på høj bicycle i København. Den sidste, der jævnligt kørte på høj bicycle i København, var cykelhandler C. Tesdorf Jensen, som sås cyklende så sent som i 1948. Cykelhistoriska Foreningen i Sverige afholder hvert

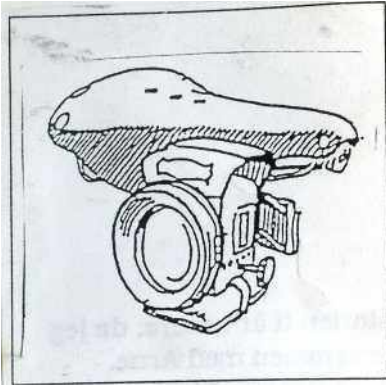


Svenska Hoghjuling Selskapet anno 1998.

år “Cykelhistoriska Dagen”.

Den fandt sted i år den 10. maj i Stockholm. Der var et loppemarked for gamle cykler og dele. Udstilling af historiske cykler og tilbehør samt opvisninger af medlemmer af Svenska Hoghjuling Selskapet og Cykelhistoriska Foreningen.

Var en cykelhistorisk dag ikke en idé at tage op i Danmark?



Køb, salg, bytte, efterlysninger

(gratis annoncer)

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 bicycles og safeties. Henvendelse til bladets redaktion, tlf. 45 87 xx xx.

Søges: Cykelhjul til vulstdæk med 32 eller 28 egre. Tilsvarende fælg eller nav har også interesse.

Søges: Farvekort til Goricke cykler år 1900-20.

Søges: Stelmærke til Victrix cykel, evt. hel Victrix-cykel med mærke har også interesse. Også andre ting vedr. Victrix-cykler søges, f.eks. kataloger, foto, reklamer, værktøj, reservedele m.m. Historie om Victrix søges. G. R., Pedersborgvej xx, 2635 Ishøj, tlf. 43 99 xx xx.

Cyclehistorisk Kjøreselskab

JUNI 1998

søger nye medlemmer. Henvendelse til formanden, J. Marcussen, Rosenvangen x, 2635 Ishøj, tlf. 43 73 xx xx.

Sælges: Mange forskellige cykelhistoriske bøger, der tilsendes direkte fra England.

Skriv efter katalog til Cyclehistorisk Tidendes redaktion. Lyngvej xx, 2800 Lyngby. □





Der er nu stiftet en tredje veterancykelklub, som skal hedde "Cykelveteranerne". (De to andre er nævnt på side 19 her i bladet).

I en planlagt folder siges det bl.a., at det er en lille, festlig klub med glade medlemmer. Man deltager gerne i alle veteransammenhænge og indbyder gæster til klubbens aktiviteter. Man vil styrke interessen og forståelsen for brugen af ældre cykler, desuden vil man tilbyde at hjælpe alle med tekniske og praktiske spørgsmål. Der er kun to medlemmer, men man vil evt. optage andre, hvis man finder egnede personer.

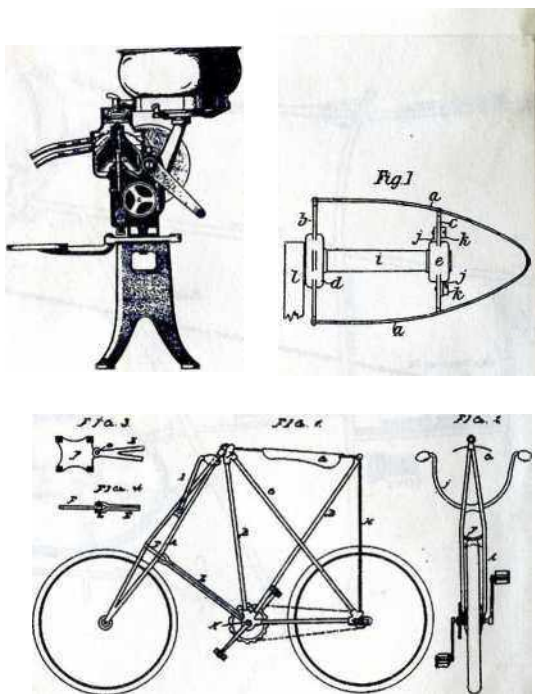
Vi er ikke i tvivl om, at denne klubs to medlemmer er festlige og glade, men vi er lidt skeptiske mht. at hjælpe *alle* med tekniske,

praktiske samt historiske spørgsmål - og hvilken "egnhed" skal man mon være i besiddelse af for at blive optaget i denne nye klub?

Redaktionen

Udstilling

På Blåkildegård i Tåstrup vises indtil den 15. september en udstilling om bl.a. Mikael Pedersens opfindelser. Her kan man se den nu verdensberømte træcykel, som blev omtalt i Cyclehistorisk Tidende, nr. 2, marts 1998, side 4.



Opfindelser af Mikael Pedersen fra Marbjerg

Udstilling

Stevns Museum i Højerup viser indtil den 30. september en særudstilling om cykler. Åbent alle dage 13-17 undtagen mandage. I Juli alle dage.

Udstilling

Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk har bl.a. en lille, men nydelig cykeludstilling. Åbent weekender 10-17, hverdage 10-16 undtagen mandage.

Udlandet

Oplysninger om veterancykeludstillinger og museer samt de mange cykelveteranaktiviteter: rallies, ture m.v., der foregår overalt i Europa denne sommer fås ved henvendelse til Cyclehistorisk Tidendes redaktion.

Læserbreve

Der er desværre ikke modtaget læserbreve til dette nr. Sidste frist til næste nr. er 31. august. □



Indhold

Fra redaktionen	3
Kvinder og cykling	4
Frihjulets opfindelse	9
Cyklens historie (forkortet) . .	13
Cykelsamlinger i Danmark ..	17
Danmarks Cykelmuseum ...	18
Blandinger.....	19
Svenska Høghjuling	
Selskapet	20
Køb, salg og bytte	21
Set og sket	22

Næste nummer af bladet udkommer medio september 1998.

Artikler, indlæg, køb og salg o.s.v. modtages indtil 31. august.