
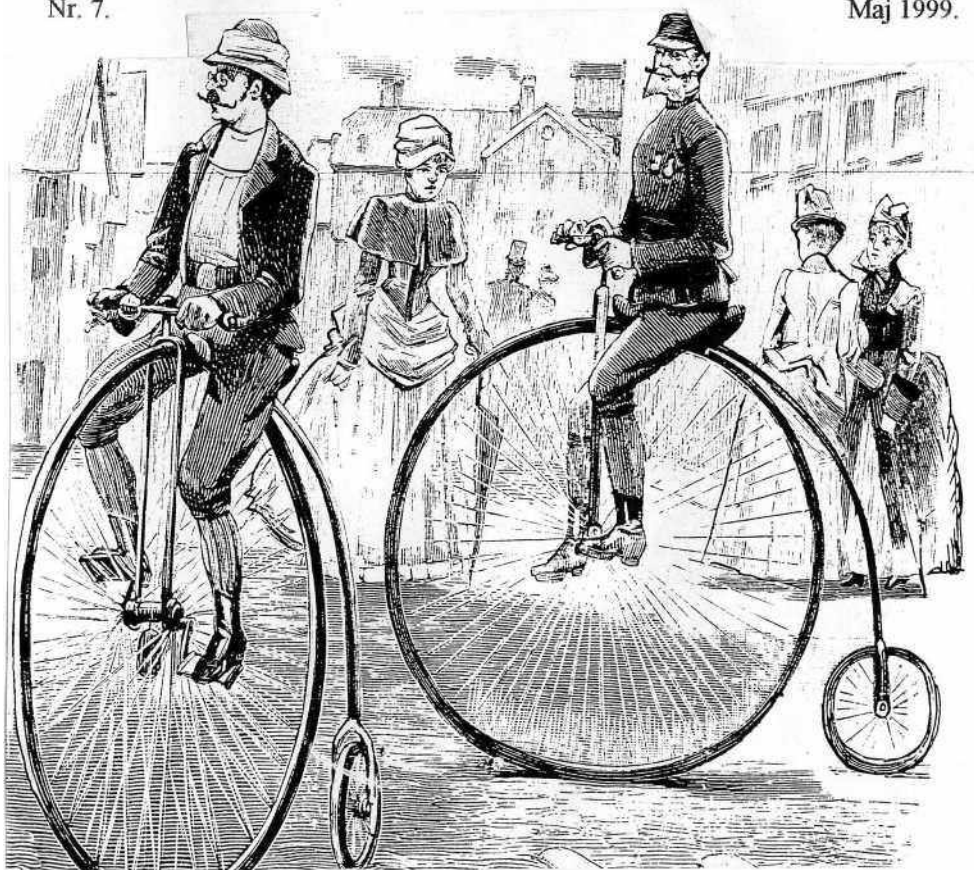


# CYCLE HISTORISK TIDENDE



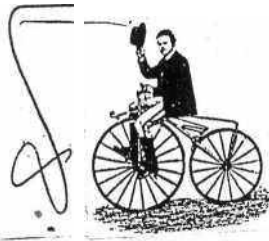
Nr. 7.

Maj 1999.



## Indholdsfortegnelse

Cykler og venstrekørsel.....	4
Velocipedemanien.....	11
Første danske cykelopfindelse.....	19
Forskellige typer velocipeder.....	22



## Fra redaktionen

Vi accepterer uden videre, at raketter har en rækkevidde på flere tusinde kilometer, og at de kan tilintetgøre millioner af mennesker, at mennesket kan komme til månen og måske snart endnu længere ud i verdensrummet, eller vi kan sidde hjemme foran fjernsynet og se hvad der sker i Australien.

Men en af fremskridtes priser er savnet af forundring. Det stadig forøgede herredømme over naturen og udvikling af teknologien bevirker en længsel efter fortiden. Da damplokomotiverne forsvandt opstod jembane-entusiasterne. Da der stadig fremkom nye biler med nyt udstyr og teknologi opstod interessen for veteranbiler, der havde "sjæl", hvor man

skulle indstille tænding, luft og brændstof, hvor deres pudsede messing var ejernes stolthed. Ældre automobiler, motorcykler hestevogne,

damplokomotiver har deres tilbedere. Men det er besynderligt at interessen i Danmark for de tidligere køretøjer velocipeden, bicyklen, tricyklen og quadricyklen , og hvad de hed allesammen, og hvor den menneskelige muskelkraft spillede den væsentligste rolle er meget begrænset. Det er det *Cyclehistorisk Tidende* søger at råde bod på.

Da cykler havde udviklet sig fra deres første primitive form, var de i virkeligheden de hurtigste køretøjer på vejene, sådan var det de næste 3-4 årtier. Berømte og lærde mænd gav

CYCLEHISTORISK TIDENDE

ISSN 1397-8861

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

Redaktion: Cykelhistoriker Finn Wodschow (ansvh.)

Bibliotekar Gunver Martensen

Adresse: Cyclehistorisk Tidende

Lyngvej xx, 2800 Lyngby

Telf. 45 87 xx xx Int.Net. [www.cyclehistorie.dk](http://www.cyclehistorie.dk)

Tryk: Lyngby Kopi CYCLEHISTORISK TIDENDE

foredrag om cykler i institutter for mekanik og videnskab og i 1890erne var cyklen en væsentlig del af livet i samfundets højeste kredse. Cyklen var det første befordringsmiddel, som blev masseproduceret og den blev indirekte årsag til mange sociale og økonomiske forandringer i samfundslivet. Den frigjorde mennesket og udvidede dets bevægelsesmulighed uden at skulle tilføjes anden energi end ens egen..

Det var cyklister, som kæmpede og vandt de første rettigheder på vejene, det var cyklister som konstruerede de første motorcykler og biler og hertil overførte deres viden og erfaring fra cyklen til f.eks. gear, bremses og forskellige former for transmission. Det var cykelfabrikation som fik den største indflydelse på det 19tende århundredes industrialisering. Det var James Starley's opfindelse: Det op-

spændte hjul fra 1870, der bevirkede, at han senere betegnede som cykelindustriens grundlægger og som senere blev årsag til bil-og motorcykelproduktionen.

Cyklen har eksisteret i 182 år, og Danmark var eet af de lande, hvortil cyklen kom først og her fik en betydning, der langt overgik andre lande. Det er besynderligt, at cyklens 182 års udvikling kun optager få centimeters hyldeplads på bibliotekerne hvorimod man har flere hylde meter danske og udenlandske bøger om biler, motorcykler, tog, sporvogne og andre transportmidler.

Der er de sidste år udgivet adskillige udenlandske bøger om cykler, men de findes ikke på danske biblioteker. En omfattende bog på dansk om cyklens historie venter man stadig på, derfor er *Cyclehistorisk Tidende* blevet modtaget overalt i mange kredse med stor interesse.



# Cykler og Venstrekørsel.

Hvad har det med hinanden at gøre? Egentlig intet, og dog! At holde til venstre på vejene har medført en ikke helt uvæsentlig del af cyklens konstruktion, nemlig kæde-trækkets placering.

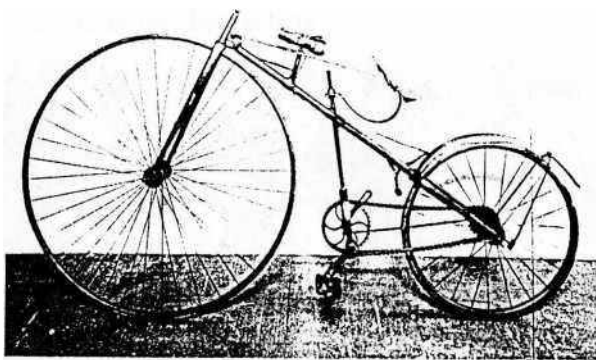
Cykelhistorikere bliver ofte stillet de spørgsmål: "Hvorfor sidder kæden i højre side?"

Hvis samme spørgsmål bliver stillet i England, ville det være lige så irrelevant, som at stille spørgsmålet: "Hvorfor sidder sadlen foroven på cyklen?"

Kæde-trækket, pedaler med kæde til baghjulet er en engelsk opfindelse. Det blev opfundet af Henry John Lawson i 1873, og af den simple

grund, at kæde-trækket ikke skulle tilnavne ens tøj, når man stod på og af cyklen eller trak den, blev kæden anbragt på højre side. Man stod nemlig altid op på "maskinen" fra venstre, som når man stiger op på en hest. Den venstre side var jo ind mod siden af vejen og her gik man også når man trak cyklen f. eks. op ad bakker.

**Venstre kørsel.** Her er det på sin plads at oplyse lidt om, hvad der egentlig og historisk ligget til grund for at nogle lande har venstrekørsel. Det er ikke som mange tror noget engelsk, men skyldes udelukkende at England og 52 andre selvstændige nationer har bibeholdt venstrekørslen



H.J. Lawson's første safetycykel med kæde-træk til baghjulet 1873

da andre lande ændrede det til højrekørsel.

For nogle år siden afholdt man på et universitet i London en historisk afhandling, hvor man fastlagde den historiske baggrund for venstrekørsel samt årsagen til at 23 nationer siden 1812 til 1967 gik fra venstre til højre trafik og 16 nationer ved indførsel af vejregler straks bestemte sig for højretrafik.

Det vil være alt for omfattende her i detaljer at gengive indholdet af den rapport, der forligger i anledning af denne afhandling og som Cyclehistorisk Tidendes redaktion er i besiddelse af.

De første vejregler blev fastlagt af romerne og indført overalt, hvor romerne trængte frem. Ifølge disse regler blev det bestemt, at man skulle holde til venstre, når man mødte andre vejfarende på vej eller sti, for det havde man helt naturligt altid gjort.

De skyldes, at langt de fleste mennesker er højrehåandede og som følge deraf førte deres våben med højre hånd, og ved møde af andre på datidens smalle veje og stier, var det naturligt at have våbenet nærmest den ukendte evt. fjende eller een, der kunne have ondt i sinde.

Latin: *Dexter* =gunstig, højre, lyk-kebringende. *Sinistre* =dårlig, venstre, (den svage side)

I året 1300 fastsatte pave Bonifacius VIII, at fodgængere og vogne i



Rom skulle holde til venstre, når man mødte modgående, altså en fortsættelse af den tidligere romerske regel. Dette blev fulgt overalt i Europa. Men under den franske revolution opstod en modstand mod pavens bestemmelse og man besluttede sig til at holde til højre, dette gjaldt dog ikke overalt i Frankrig, hvilket naturligvis medførte en del kaos på vejene.

På slagmarkerne havde man lige siden Richard d. I (Richard Løvehjerte) angrebet først på venstre

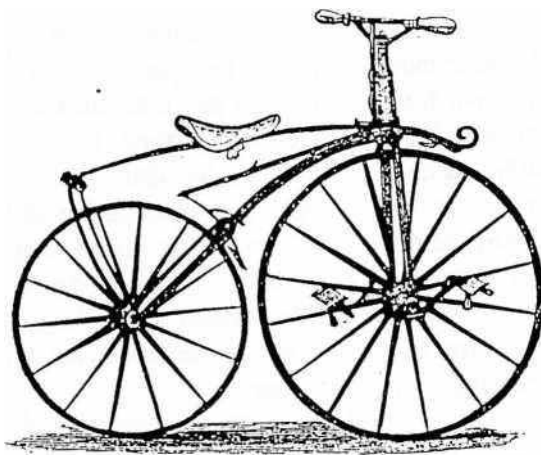
flanke. Napoleon fik den idé at angribe først på højre flanke, som følge af denne strategi vandt han flere slag, og hans indså at det var lettere for hans fodfolk og langsomt kørende vogne at holde til højre på vejene, således at de hurtige ryttere kunne passere venstre om og klar til at angribe.

Det blev nu lidt efter lidt almindelig at holde til højre i de lande, der var tilhængere af Napoleon.

**Danmark.** Her som i resten af Skandinavien holdt vogne og ryttere til venstre på vejene. Den danske betegnelse *nærmer og fjerner*, stammer fra venstrekørslen i Danmark. Den nærmer hest er den venstre hest, styrehesten, som går nærmest vejsiden, den venstre. Den fjerner hest er den hest, der er fjernest fra vejsiden, altså ind imod midten.



Napoleon på vej til fangenskab på Skt. Helena 1815.



Velocipede forløberen for den høje bicycle

. Kusken sad som regel i venstre side af bukken for at holde øje med vejkanterne og havde piskeren i venstre hånd.

I 1778 forsøgte man i Danmark at danne en "Vejcommission", men først i 1793, samme år som Napoleon blev kendt ved belejringen af Toulon, underskrev Chr. VII en forordning vedrørende vejvæsenet, hvori det fremgår, at man "bør holde til højre". Men ingen rettede sig efter forordningen. Man vedblev at holde til venstre, da det var mere praktisk i flere henseender, bl.a. når man trak med kvæg, hvor man gik på venstre side ind mod vejkanterne. Man steg også på og af en hest fra venstre.

I 1869 kom der en politivedtægt bl. a. for velocipederne, som i dette år var blevet meget populære. Her blev det bestemt at velocipederne skulle holde stille ved mode med ryttere, og velocipederne skulle forsynes med bjælder eller klokker, men højrekørslen som sådan blev ikke nævnt hverken for vogne eller velocipeder, og ryttere holdt stadigvæk til venstre.

90 år efter den første forordning kom endelig i 1881 bestemmelsen om at man lovmæssigt skulle holde til højre.

Det var i den høje bicykels glansperiode, og der var især fra bicyklisternes side stor modstand mod



denne bestemmelse, da man stod på og af fra venstre ind mod venstre side af vejen. Bicyklisterne fortsatte derfor med at holde til venstre, og det samme gjorde rytterne, ligesom langt de fleste hestevogne. Det var nemlig ikke så lige til at vænne heste til at gå i højre side af vejen, især ikke hvis

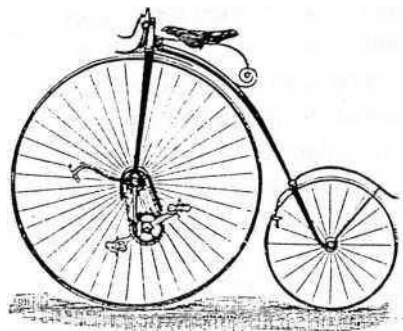




kusken døsede lidt hen. Enkelte vognkuske, der forsat sad på venstre side på bukken, indså at det måske kunne være en fordel at køre i højre side, således at de bedre kunne holde øje med modgående og passere tættere på, naturligvis under forudsætning at den modgående vogn også holdt til højre. Det var praktisk i byernes smalle gader, men på landet kørte man forsat i venstre side af vejen. Da nogle vogne i byerne holdt til højre og andre til venstre, samt at ryttere og bicyklisterne også holdt til venstre, skabte det naturligvis problemer.

Når man i andre lande ved et sammenstød mellem trafikanter, spurgte: "hvem var på den rigtige side af vejen", hed det i Danmark: "hvem har skylden", men om man var på den ene eller anden side have intet at sige. Først i 1889 faldt en dom efter et sammenstød mellem 2 hestevogne i København. I dommen stod: "Da det nu er kutyme at holde til højre, skal den vogn der holdt til venstre have bøde" Altså 6 år efter loven om højrekørsel var denne kun en *kutyme*.

Sidste i 1880'erne var de høje bicyklers popularitet gået tilbage til fordel for de fra især England indførte nye lave "" Safeties" Sikker-

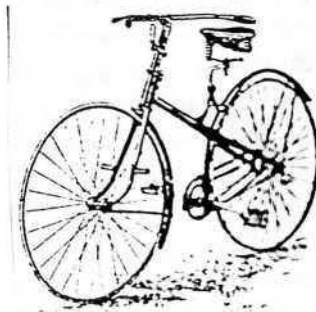


hedscyklere, eller "forsigtigpercycyler" som de også blev kaldt. Her stod man også på og af fra venstre og modsat kæden for ikke at tilsmudse sit tøj. På stelletts venstre side var anbragt et opstigningstrin, som man satte venstre ben på for at lette opstigningen. Dette trin blev senere anbragt på baghjulets aksel og fik i Danmark øgenavnet *Hønsespind* og kunne ses på mange cykler til ca. 1930'erne.

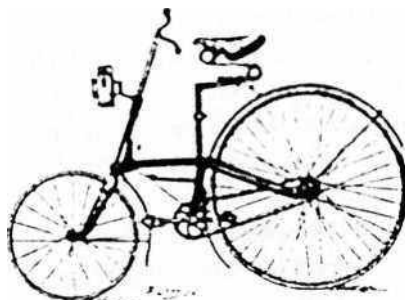
Der var stadig mange protester mod højrekørslen. Mange indlæg i datidens aviser og især i de mange cykeltidsskrifter, medlemsblade for de mange cykelklubber, der talte for venstrekørselens fordele.

I *Cycletidende* 1892 læser man om en søndagstur ad strandvejen til Helsingør. Deltagerantallet var 32, deriblandt var 8 på cykel, som nu kaldtes *The good old ordinary* (Den gode gamle almindelige) resten både damer og herrer var på de nye safety-cykler, og artiklen slutter med: "...den dag havde Højrekørslen en god Dag"

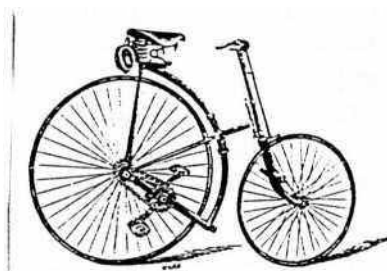
**Det** tog altså 9 år før man helt havde anerkendte højrekørselens indførelse i Danmark. Men cykler er selv i dag med kædetrækket på højre side, som det eneste transportmiddel i verden beregnet til venstre kørsel. Nogle ganske få tyske cykelfabrikkere anbragte omkring 1930 kædetrækket på venstre side, men dette skyldtes sikkert, at alt skulle være tysk på den tid.



*Safety cyklerne (forsigtighedscykler)  
Begynder at dukke op omkring 1879*



*Mange forskellige typer blev fremstillet fra sidst i 1880'erne.*



**Særheder;** Når man studerer venstre og højre kørsel og grunden derfor støder man på utrolig mange særheder. Cykler er som sagt ved deres konstruktion stadigvæk beregnet til venstrekørsel og det har man aldrig ændret, trods at det til tider medfører ulempe, hvis man, som det er mest almindeligt, står på af og på cyklen fra venstre og ud mod trafikken.

Da de vestindiske øer blev danske fulgte man den danske venstrekørsel. Da Danmark gik over til højrekørsel glemte man at ændre dette på øerne, da de i 1917 blev solgt til USA, fortsatte man med venstrekørsel. Derfor er The Virgin Islands, som øerne hedder i dag, det eneste amerikanske område, hvor man stadig har venstrekørsel.

Tog på dobbeltsporede jernbaner følger som regel landets vejregler, undtagen i Frankrig, hvor tog køre til venstre på dobbeltspor, og det har man altid gjort, en fordel da kanaltunnelen åbnede til England.

I Sverige havde man højrekørsel fra 1718-1734, hvorefter man ændrede til venstrekørsel og ændrede det igen i 1967, men tog i Sverige kører fortsat i venstre side af dobbeltspor.

I Europa gik Østrig over til højrekørsel i 1939, Tjcechoslovakiet og Ungarn i 1939, Island i 1968. Rusland og Finland ændrede venstrekørslen under den sidste zar.

Ialt er 23 lande i vor tid gået over til højrekørsel.

På de fleste væddeløbsbaner over hele verden kører man fortsat venstre om især på cykelbaner

Skibe holder overalt i verden til Styrbord, (højre) grunden dertil kan man læse om i skibsfartens historie.

Der kunne nævnes mange andre forhold, som viser at venstrekørsel på veje var udbredt over hele verden og om den historiske og naturlig baggrund, som også har noget med hvordan den menneskelige hjerne fungerer. Om højrekørselens indførelse kan kun siges, at den tilsyneladende opstod ud fra Napoleons militærstrategi, som i begyndelsen nogle lande fulgte, hvorefter andre senere fulgte efter fordi det var mere praktisk, og fordi det skulle være ens, men man kunne lige så godt have bibeholdt venstrekørslen, for det havde langt de fleste lande oprindeligt.

Som følge af højrekørselens indførelse må vi cyklister så for fremtiden leve med, at cyklen stadig er beregnet til venstrekørsel, og den ulempe for de fleste at kæden sidder på højre side.

I England siger man: *If you go left, you go right, if you go right, you go wrong*, og sådan vil det helt sikkert vedblive at være.

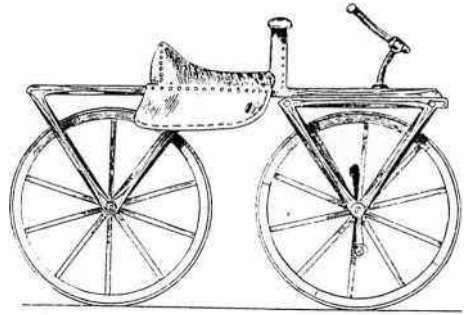
# Velocipedomanien

Baggrunden for de tohjulede velocipeders popularitet i 1860'erne blev faktisk lagt i årene 1820-1850. I denne periode var der en intens aktivitet indenfor al slags teknik, og især interesserede man sig for vogne, der kunne køre ved hjælp af muskelkraft.

Man kendte den tohjulede løbemaskine, Draisinen. Trods intensiv forskning har man ikke fundet noget bevis for, at den eksisterede før 1818, trods mange leksika og oplysningsværker skriver noget andet.

Hvornår og af hvem pedaler blev anbragt på forhjulet af Draisinen har interesseret cykelhistorikere i mange år. Afhængigt om kildematerialet er tysk, engelsk eller fransk vil man finde forskellige årstal og navne. I Tyskland hævder man, det var en instrumentmager Phillip Moritz Fischer fra Oberdorf, der omkring 1852-53 viste sig med en draisine med pedaler på forhjulet. Man mener at have beviser for at en Joseph Baader i Bayern under Karl Drais assistance byggede en draisine med pedaler på forhjulet omkring 1862-63.

I Frankrig siges det, at det var brødrene Henri og Ernest Michaux, der forsynede en draisine med pedaler, og i USA har man et bevis for det første patent givet til en franskmand ved navn Pierre Lallement der kom til Amerika i 1865 og som d. 20. november 1866 fik det første patent på en



*I Deutscher Museum i München opbevares en draisine med pedaler fra 1863 fremstillet af Oberbergerat Joseph Baader.*

draisine med pedaler. Pierre Lallement tog tilbage til Frankrig i 1867 og begyndte en fabrikation af velocipeder, men brødrene Michaux havde allerede en fabrikation i gang, og således var der nu var 2 typer, Michaux velocipeden og Lallement velocipeden også kaldet den amerikanske.

(Cyclehistorisk Tidende vil i en senere artikel fortælle om velocipedefabrikationen i 1860'erne).

I 1867 blev det den store mode i Frankrig at ride velocipede. Aviser havde hele sider med råd og vejledninger, og rejsende,

der kom til Paris, skrev ved hjemkomsten, at byen var i en tilstand af vanvid over dette nye legetøj, som man så overalt.



*Michaux Velocipede 1866.*

*Pierre Lallemant begyndte fremstilling af velocipeder i New Haven, Connecticut, USA i 1866.*

Velocipederne blev omtalt både i kunst, musik og poesi. Velocipedeklubber opstod og *Le Velocipede Illustré* verdens første cykelblad blev udgivet.

Den 7 november 1869 afholdtes det første landevejsløb fra Paris til Rouen, mere end 400 velocipederyttere havde tilmeldt sig, deriblandt 4 damer og med deltagere både fra England og Amerika, hvortil velocipedemaniaen havde spredt sig..



Vinderen blev James Moore fra England, der kørte de 123 km på 10 timer og 45 minutter, men han kørte også som den eneste på en velocipede med kuglelejer.

Velocipeden vandt også indpas i litteraturen. I 1869 udkom i England verdens første cykelbog med råd og vejledning om velocipeder og deres fabrikation og brug. "Velocipedefebren" spredte sig snart ud over hele Europa.



*Velocipede fremstillet af W. F. Reynolds & J. A. Maylands i England 1869.*



## Vélocipédes



gum Sdbffabrion in anen ejftirenbni donfructon  
nut ueueffen fBcrbeffruigm in folbefftr vnb eleaantctfr  
WuSfiljrtinfi.

2rãbriffit fur herren mit fichtur ©ebraudj«:

Slnrocifng jum edbftunctorriff.

3rãberge mit ?ã(7ler/!\$ fur 1-2 Verfønen, fur  
©amen, herren unb Æinber.

. 3rãberge fn ganj neurr pakntfrter Gånfructon  
fur 1 unb 2 Verfønen. Diefe irtrfen nit lim, firben  
eben fo leidjt mie 2rãberiffe, fo M man felt fi roefeititbe  
Stcifuigcn oljtite jebè Slnfrnflitiff bamit fa(jren f.uut;  
fiitb baljer olien anberen biéljcr befainleii eitffidjeben  
vorjUjicjcn. Vrckliften franco. SEJicberveraufmit be:  
»iaifcn eitlcinoerlauf fur i(?rc GJefcnben.

12115

A. Matalis og co. Braunsweig

## Vélocipédes



in sieben Gressed in  
borlister Vollkom-  
menlicii nus  
schnicdoiserncn  
Ban. Mit schreich\*  
ler l'orbwcgung  
isl bibsche F'arun  
und elegante Aus-  
staltung vereinigt.  
Meine dreirãdigen  
linen aich inxwei-  
rãdige umstellen.  
EinschlicslichSattel  
hir gowohnlicic  
Gressed von:

5' 1 — 3' rbeinl.

2rãdr. nur 28 Tlilr.

5' 4 — G' rbeinl.

2rãdr. nur 1 Tlilr.

5' 7 — ti" rbeinl.

2rã<lr. nur 33 Tlilr.

Uniciffit in System.

3rãdrige 5 Tlilr. boher. Mil und olme Bremse. l.alcrnc lind  
Mniitelbrett. Lernnleitung wird bcigegeben.

Ed. Hennings, Fabrikant,  
Berlin, verlãngerte Wasserthorstr. 14.

Die erftc beutfefye

11346

## Velocipedes-Fabrik Stuttgart, C. F. Møller,

liefert unter ©arantie Vélocipédes nadj neucler (Jon|lriicic in ueridjicbenen ©rbfen,  
2=, 3= unb 4rãbrã, roeidje im \$iv unb '.(liv- lanbe megen iijrer cSfeganj, Jauerljiiifliglicit  
unb fofiben jHrlitit bercit-3 algetnein benorjugt jinb; biefelben finbntit 53remje, vcjltelb  
baren Univerjaltritten unb verfeltbarem elu(ti)(fen Sattel ucricgen. Jfra^cn-Vélocipédes  
2=rãbrig, . . . non 25—4G Sijir., naci) orbfe, 3s unb 4rãbrig, 1= unb 2jigig, „ GO—70 „

■ 55<er-Vélocipédes>on80—IGOSijir. filit chic unb melJrcrciJcrfoncn. " "

PRICE ONE SHILLING.

# VELOCIPEDES

BICYCLES AND TRICYCLES:

HOW TO MAKE,

AND

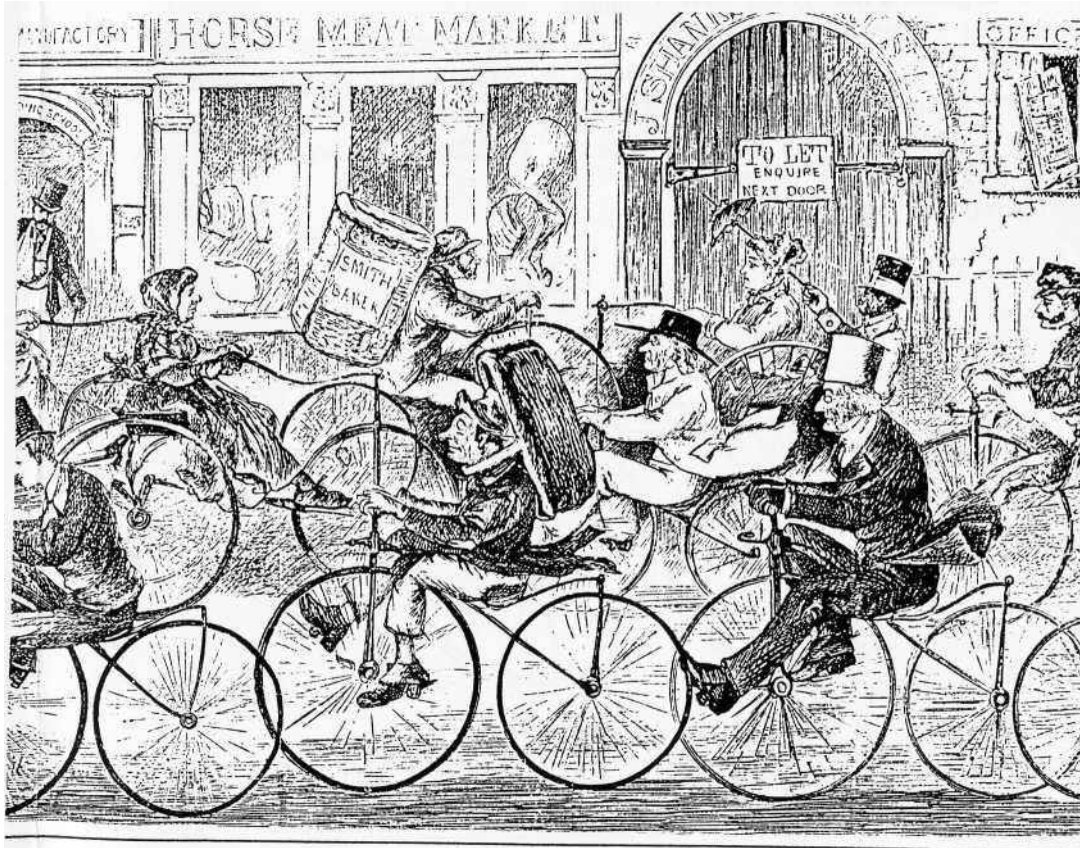
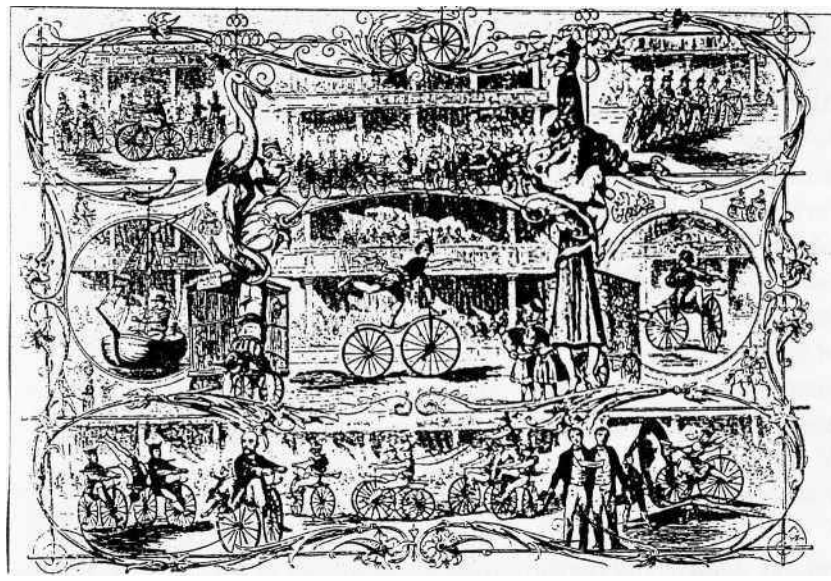
HOW TO USE THEM.



The French Bicycle.

LONDON:  
GEORGE ROUTLEDGE & SONS,  
THE BROADWAY, LUDGATE.

Verdens første cykelbog fra 1869. Én af de 3 eneste originale eksemplarer findes i Cykelhistorisk tidendes arkiv.





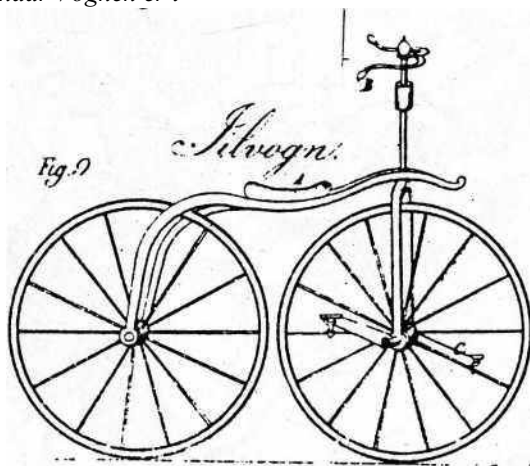
**Danmark.** Allerede i 1867 havde redaktør Stenberg i "Industri Tidende" beskrevet en velocipede, og igen den 28. August 1868, hvor han skrev: *"Nogen egentlig Nyhed er den ikke, thi i Paris og London har den længe været kjent og brugt. Derimod har man hidtil ikke skjænket den nogen Opmærksomhed hos os, hvad den dog i høi Grad fortjener. I Paris har Ungdommen længe brugt den, men i den senere Tid er man kommet i Tanker om, at den kan bruges til andet end Fornøjelse, og at den i Grunden er et af de billigste og lettest anvendelige Midler ved hvilke en Forretningsmand hurtigt kan flyve vidt omkring. Det Eiendommelige ved Apparaten er, at den løber på to Hjul. Den kjørende maa have en Deel Øvelse i at betjene det, navnlig at holde Ligevægten, hvad der er temmelig let, især naar Vognen er i Fart"*

Derefter følger en lang teknisk beskrivelse af "Apparaten" og at det kan ses i Industri -Børsens Lokale.

Hvis man anser draisininen, løbecyklen, som kom til Danmark i 1818, for cyklens forløber og pr. definition anser velocipeden med pedaler, hvor man ikke skulle have fødderne på jorden, for den første virkelige cykel, er beskrivelsen i Industri Tidende for over 130 år siden den første gang en cykel nævnes i Danmark.

Man var hurtig til at optage den nye mode, og allerede i 1869 havde velocipedemanien spredt sig over hele landet.

De første velocipeder var bygget helt i træ og indført fra Frankrig, men snart kom konstruktioner i jern, og danske landsbysmede begyndte at



*Industri Tidende 1867. Danmarks første illustration af en "cykel". Velocipeden blev her kaldt "Iilvogn"*

Fremstille velocipeder som efterligninger Af de indførte, og i 1870 begyndte således den førstedanske cykelproduktion.

I forlystelseslivet spillede velocipederne også en stor rolle. På forlystelsesstederne arrangerede man væddeløb og kunstridt og komponisten Lumbye komponerede en Velocipedegalop. Velocipedemanien var naturligvis ikke blottet for komik, uheldige ryttere var til morskab for hele byen og i gadeviserne hørte man bl. a.



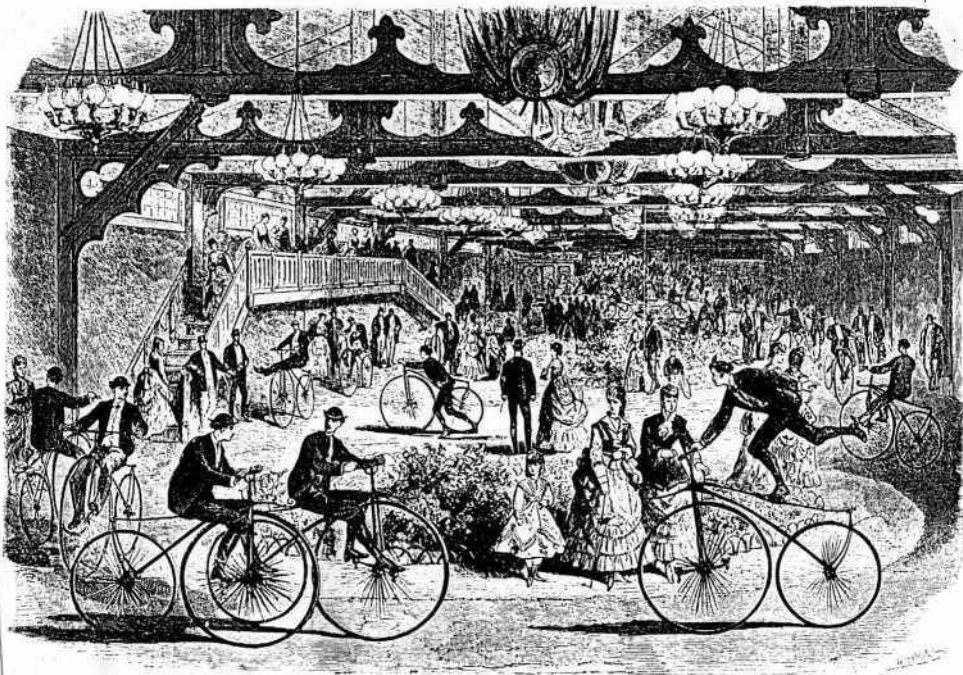
- Enden bli 'r naturligvis, At man her som i Paris, Seer hver Modecavaleer Paa en Væltepeer, Ja!, Mens hver Mø med smukke Been, Overskrævs paa saa dan een, Promener stadigvæk.

I denne gadevise optræder ordet "væltepeer" for første gang som et øgenavn for velocipeden.

Populariteten fortsatte og der kom efterhånden så mange velocipeder, at selv politiet måtte skride ind med en politivedtægt, den første i København, der indskrænkede kørslen på "Ridemaskiner og lignende Apparater" betydeligt, ja endog flere steder helt forbød den. Man oprettede ligesom i udlandet særlige rideskoler, hvor damer diskret bag et højt plankeværk kunne lære den en vanskelige kunst at ride velocipede.



Der blev oprettet flere klubber overalt i landet, og man arrangerede fællesture for foreningernes medlemmer samt væddeløb og opvisninger i Tivoli. Velocipederne fyldte nyheds- og annoncespalteme i aviserne, og der blev sat rekorder.



Således kørte 2 ryttere i april 1869 fra Helsingør til København på 3/4 time, og 20 ryttere kørte en dag i samlet flok til Fredensborg.

Det var ikke alene politiet, som forsøgte at genere velocipederytterne, men også kaperkuskene, som betragtede det nye køretøj som en konkurrent og gjorde alt for at vanskeliggøre velocipedekørslen, ja ligefrem spærrede gaderne.

Velocipederne fik imidlertid i Danmark en ejendommelig skæbne modsat i udlandet. Her var deres succes

meget stor men kortvarig, de blev hurtig glemt og i 1871 hørte man næsten ikke mere om dem. Mens glemslen herhjemme sænkede sig over velocipederne, fortsatte deres succes i udlandet især i England, hvor de trods deres øgenavn *Boneshaker* (knogleryster) fortsat udviklede sig med forbedringer. Resultatet blev den høje cykel, som jo fik en meget længere og langt større og mere betydningsfuld periode. Men som man i Danmark først stiftede bekendskab med næsten 10 år efter velocipeden forsvandt.



# Den første danske cykelopfindelse

P. Th. Petersen var sidst i 1800- tallet en kendt snedkermester i Middelfart, som ofte viste sine træarbejder på lokale udstillinger.

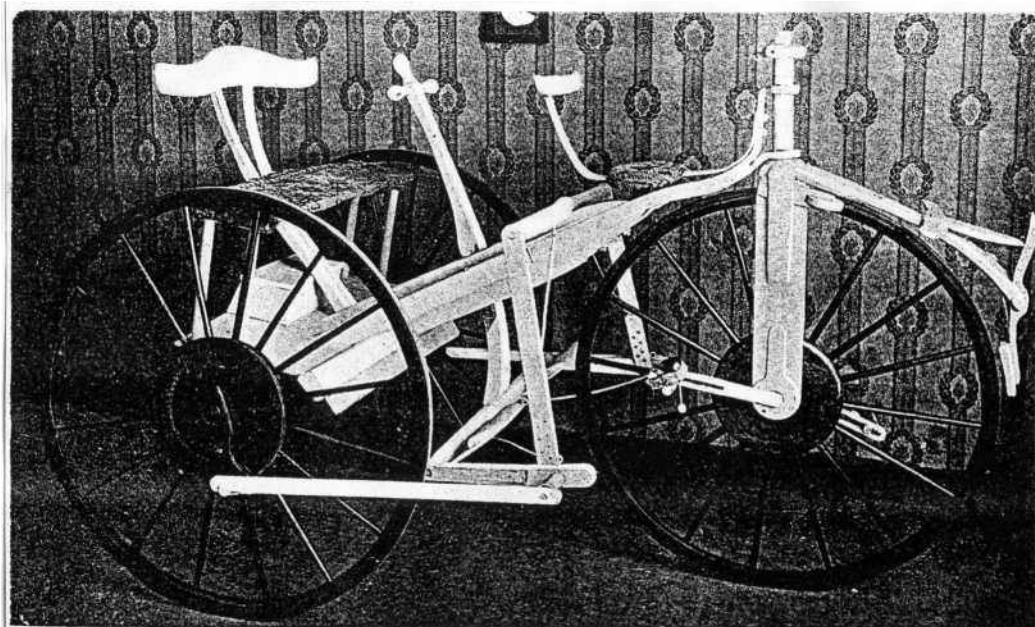
I 1867 blev der i Danmark arrangeret studierejser for håndværkere til den store verdensudstilling i Paris. 3 håndværkere fra Middelfart, snedkermesteren, en saddelmager og en billedskærer fik frirejse, og hver med 55 rigsdaler i lommen drog de afsted til Paris, man håbede de ville lære noget nyt.

Da de vendte hjem hørte man intet. Der blev skumlet i krogene, da der stadig intet skete, blev det antydnet, at de overhovedet ikke havde været i Paris men brugt pengene til

forskellige udskejelser i Hamburg,

En bagermester tog flere gange til orde i Middelfart Avis: "*Mærkeligt nok, at disse Pariserrejsende ikke har besvaret mig paa det sidste Stykke, som Jeg har averteret for det offentlige. Det er Bevis for, at de er meget indskrænkede. Men man maa haabe de har været i Paris eller Hamborg, men det er det samme, hvor de har været, de har ikke udtalt dem med noget vel af den Grund de intet ved*".

Der kom stadig intet svar. Bagermesterens næste træk var at lave en smædevis, som blev sunget af gadedrengene rundt om i byen. Heller ikke dette lokkede de "Parisfarende"



Den første danske cykle, opfundet og udført 1867 af P. Th. Petersen, Middelfart

ud af busken og sagen gik efterhånden helt i glemmebogen.

Et par år senere kom endelig snedkermesterens svar. Han havde nemlig fremstillet en mærkelig velocipede med 3 hjul, som 2 personer kunne fremdrive ved hjælp af pedaler på forhjulet og trækstænger til baghjulene. Velocipeden havde desuden et frihjulsystem, et af de første i verden, idet frihjulsprincippet først blev almindeligt kendt ca. 25 år senere.

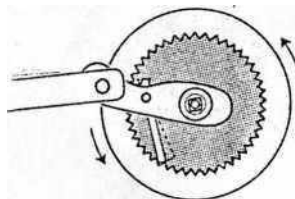
Snedkermesteren havde tilsyneladende i Frankrig set de velocipeder, som netop i 1867 var populære som en ny sport, der først kom til Danmark i 1869, netop da P. Th. Petersens fremviste resultatet af sin pariserrejse. Var denne trehjulede velocipede og især frihjulsystemet blevet kendt i udlandet, ville det være en opfindelse, som havde gjort Danmark kendt i cykelhistorien. Der blev ikke udtaget patent, for snedkermesteren var slet ikke klar over, hvilken betydning hans opfindelse kunne have fået.

P. Th. Petersen's trehjulede velocipede var fremstillet helt i træ og var særdeles funktionsdygtig. Man kunne skyde en fart på næsten 20 km i timen, og det geniale for-og bagsæde og især frihjulsystemet gjorde den meget komfortable ned ad bakker, og dermed var den langt forud for samtidens velocipedeforbedringer i udlandet.

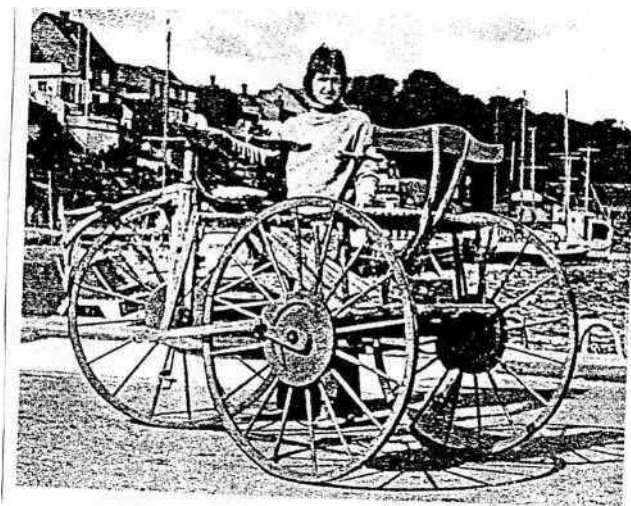
Den vakte stor interesse i Middelfart, hvor den ofte blev udlejet til i byens kommissær, men viden om denne velocipede forbedring med frihjulsystem kom ikke længere end til Middelfart, og efter nogen tid endte den på et loft, hvor den blev glemt i en menneskealder.

Forst sidst i 1950'erne fandt man den under istandsættelse af et hus i byen. Senere blev man bekendt med dens historie men vidste ikke rigtigt, hvor den skulle opbevares. Den kom til Teknisk Museum i Helsingør, hvor den er udstillet og først da indså man i Middelfart hvilket klenodie man havde givet fra sig, idet det er *den første dansk fremstillede cykel*. Ældre cykellignende køretøjer i Danmark og de første velocipeder blev nemlig indført fra udlandet. Først omkring 1870'erne begyndte enkelte landsbysmede at fremstille tohjulede velocipeder som efterligninger af de udenlandske indførte.

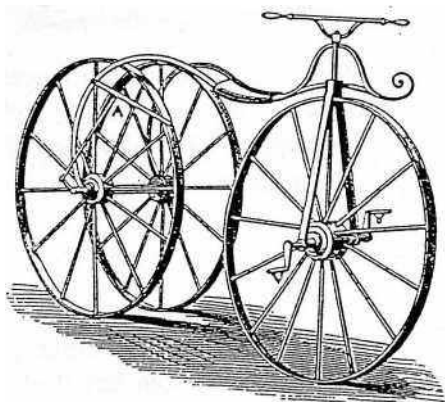
Man kan vel sige, at den trods alt nok var en Parisrejse værd.



*Frihjulets princip: Trækstangen, som de cyklende sætter i bevægelse, driver med palen som mellemled hjulet rundt. Hvis slangens bevægelse standser, kan hjulet fortsætte, idet palen da glider ud af hakket.*

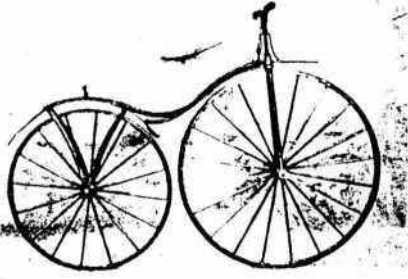


*"Middelfart" Velocipeden.*



*Var det denne franske 3-hjulede velocipede  
Snedkermester T. H. Petersen så i Paris i 1867 ?*

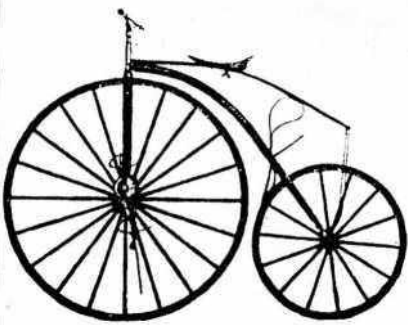
## er velocipeder



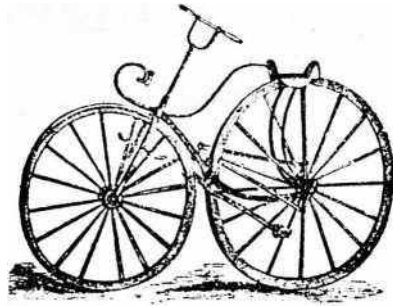
*Lallement Velocipede fra 1867.*



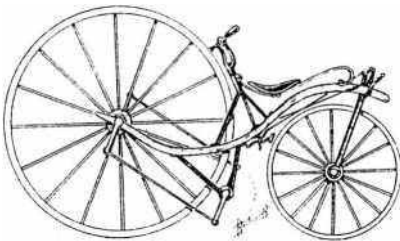
*Bouchage Velocipede fra Lyon, med forhjuls affjedring ved hjælp af fjedertråd.*



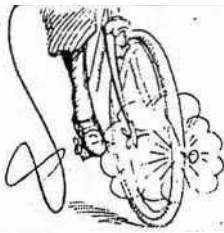
*Adler velocipede den første med hule hjulfælge og gummiringe.*



*Moontagne Velocipede patent fra 4. Nov. 1868, med trækstangs princippet. Det blev dog ikke en større succes.*



*Sargent 1869 med trækstænger til et stort forhjul, som bevirkede man kunne opnå større fart. Det store forhjul blev årsagen til den høje bicycles fremkomst i 1870'erne.*



## Set & Sket

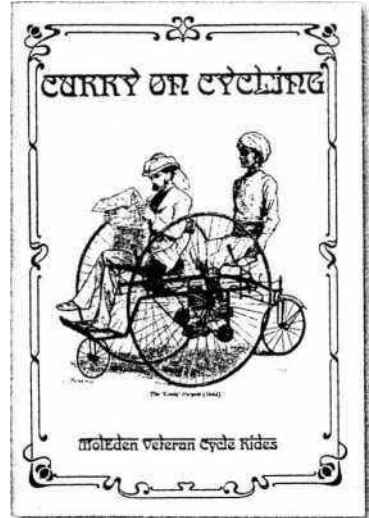
### Foredrag.

Udstillingen "Pionerer i Høje Tåstrup" sidste år med bl. a. Danmarks hidtil største cykelhistoriske fund, som omtalt i Cyclehistorisk Tidende Marts 1998, blev den 1. Feb. i år fulgt op med et foredrag med videofilm om Mikael Pedersens (opfinderen af Dursley- Pedersen Cyklen, forløberen for den senere såkaldte "Christiania Cykel").

Mikael Pedersen var født i Marbjerg og udførte nogle af sine mange opfindelser i

Maglekilde Maskinfabrik i Roskilde, før han Tog ophold i England.

Foredraget blev holdt i Sengeløse af vor Redaktør under stor tilslutning.



I Indien udgives også cykelhistoriske bøger.



Maj 1999





## Blandinger

### Nye bøger

*Bicycles and Tricycles* af Charles Spencer  
195 sider, illustreret.

Cyklens historie fra dens barndom, kapitler om: Velocipedens ankomst, udviklingen til Bicyklen og Safetyén. Pedaler og udviklingen af cyklens krank, tricykler. Fortegnelse med priser over 259 fabrikater af bicykler og 55 tricykler.

*Mikael Pedersen a Danish cycle inventor and pioneer.* af Finn Wodschow. 25 sider illustreret. En kortfattet biografi over Mikael Pedersen's liv i Danmark og England.

*The Bicycle* af Pryor Dodge. 220 sider i stort format, med over 100 illustrationer mange i farver. Cyklens historie fra den tidligste tid. Tekniske beskrivelser over forskellige typer og deres udvikling samt i et tillæg bogfortegnelse over cykelbøger udkommet siden 1965 til dato med enkelte ældre ialt over 100 bøger.

Denne bog fra en forlag i USA, er den smukkeste og mest omfattende udgivet de seneste år både med hensyn til tekst og de mange illustrationer.

*The Pedestrian Hobby-Horse*, af Roger Street 195 sider med mange illustrationer om drasinen (løbecyklen) og dens opståen og historie. Mange hidtil ukendte illustrationer fra omkring 1818- 1820, samt beskrivelser og poesi omkring Hobby-Horse.

Yderligere oplysninger om ovennævnte bøger evt. køb. Henv. Cyclehistorisk Tidende's redaktion.

**Siden 1990 er i England, USA, Frankrig og Tyskland udgivet 18 cykelhistoriske bøger.**

***Vi venter stadig på en dansk!***

Der er imidlertid en del ældre bøger, der i større eller mindre grad omtaler cykelhistorie. Men bortset fra *Frem på de rullende hjul* udgivet af Nationalmuseet i 1983. Findes disse danske bøger ikke på folkebibliotekerne. Enkelte kan ses på det Kgl. Bibliotek. Cyclehistorisk Tidende vil i nærmeste fremtid udarbejde en bibliografi over gamle danske bøger, der omtaler cyklens historie, og hvor de muligvis kan findes.

*Velocipede Brochure* af Hippolyt de Wesez. Forlag. Th Schafer, Hanover 92 sider. Pris 29 DM.,

Genoptryk af en bog udgivet i Wien 1870 med mange sjældne gamle fotografier, der viser velocipedens popularitet samt beskriver forskellige typer herunder vand- og is-velocipeder.

*Der Radfahrersport in Bild und Wort.* Af Paul von Salvisberg Forlag: Georg Olms Verlag, Hildesheim, 280 sider. Pris 39,80 DM.

Genoptryk af en udgivelse fra 1892 som omtaler cyklens historie og alle cyklingens aspekter. Touring, væddeløb, cykelakrobatik, cykling for damer, militær cykler, litteratur mv. i 1890'erne.

*Pneu Continental, Les Temps des Pionniers.* Forlag: Somogy, Compiegne, Pris 220 Fr. franc. 144 sider stor format.

Reproduktioner af reklameplakater for Continental dæk fra 1890 til 1920. Bogen fortæller desuden historien om den franske opfindelse af luftdækket, desuden historien bag Continental og Michelin fabrikkerne.

Ovennævnte bøger kan købes direkte fra forlagene

**International Veteran Cycle Association** afholder det årlige Veterancykel Rally' i La Chausse St Victor, Frankrig i dagene 12. maj til 16 maj. (Cyclehistorisk Tidende vil i næste nr. have en rapport fra denne årlige begivenhed.

### ***Cyclehistorisk Kjøreselskab.***

**Kjøreselskabet** afholdt d. 28. marts et medlemsmøde, der blev vist videofilm fra *Verdensmesterskabet for historiske cykler*, der blev afholdt i Østrig i 1998 med omkring 200 deltagere fra hele verden (Bortset fra Skandinavien) man drøftede muligheden for dansk deltagelse i de kommende årlige I.V.C.A veterancykel rallies, der finder sted i forskellige lande.

***Cyclehistorisk Kjøreselskab.*** afholder årlig generalforsamling.  
*Søndag den 30. maj kl. 1300* på Strandvangen Ishøj. Alle interesserede er velkomne

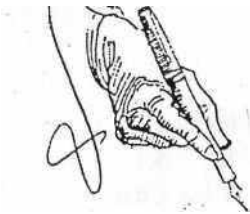
### ***Ændring af format?***

Vi har modtaget forslag om ændring af *Cyclehistorisk Tidende 's* format til A4. Fordele: Mere tekst på færre sider

Tydligere og større illustrationer.

Ulempe: Vil fylde mere i højde på boghylden

Hvad mener læserne? Skriv eller ring til redaktionen.



## Fra læserne

En af vore læsere har hørt rundt omkring, at der er fjendskab og nogen stridigheder mellem de grupper og klubber, der i København beskæftiger sig med gamle cykler.

### Redaktionens svar:

Nej, det er ikke sandt, det kan jo ikke passe, da disse klubber intet har noget med hinanden at gøre.

### Internet.

Cyclehistorisk Tidende er nu på internettet adressen er:  
[cykelhistorie.dk](http://cykelhistorie.dk)

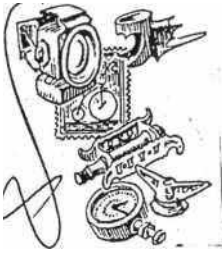


### Australien

Vor læser og "medarbejder" i Australien A.C.T. Dickson sender os løbende medlemsbladet fra *Friends of the Canberra Bicycle Museum*.

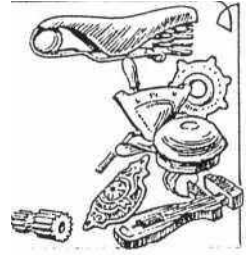
I det sidste blad kan man bl.a. læse om de kopier af høje bicykler, som fremstilles i Tjecoslovakiet, samt om et nyt museum *Asian Bicycles Display*, hvor man udstiller kinesiske og malaysiske veterancykler. Medlemsbladet har tillige en liste over 223 cykelbøger som stilles til rådighed for medlemmerne.

(Det var måske en idé for Cyclehistorisk Tidende, at stille vort cykelhistoriske arkiv til rådighed for vore abonnenter.)

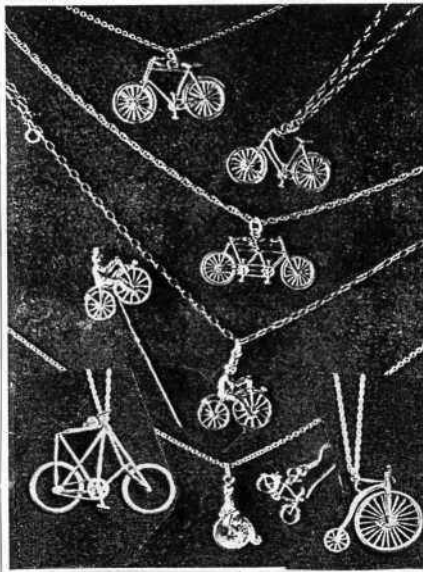


# Køb, salg, bytte, efterlysninger

(gratis annoncer)



4 stk. BSA militærføldecykler  
(Arnhemcyklen 1942-43) alle ubrugte i  
fin stand sælges samlet eller enkeltvis.  
Henvendelse E. Bier. 35 83 xx xx



## Engelske sølvsmykker

i ægte engelsk sølv med veteran-  
cykelmotiver. forskellige priser.  
Prisliste sendes. Mike Austin.  
PO Box xx, WR14 3 YR. England  
nærmere oplysninger Cykelhistorisk  
Tidendes redaktion.

## Engelske Cykelbøger.

The Pedestrian

Hobby Horse - af Roger Street  
Sturme Archer: The First 90 years  
Mikael Pedersen - F. Wodschow  
Bicycles and Tricycles - C. Spencer  
Victorian High Wheelers. - R. Street  
The Invention of the Safety Bicycle  
Derek Roberts Early Bicycles  
Nick Clayton Velocipedes 1870 (kopi)  
Bicycles, Tricycles and Tandem  
historien i billeder - Eric Auty  
Priser: henvendelse  
Cyclehistorisk Tidende redaktion  
45 87 23 32

## Købes

Original sadel til sofacykel, dæk 24x1 1/2  
samt skærme 68 cm diameter til samme.  
**Søges:** Oplysninger om hvor hvide dæk  
28x1 1/2 kan købes.

*T. Okkels Telf. 4818xxxx*

## Efterlysning

Alt vedr. Victrix Cyklen, kataloger,  
fotos, fabriksbeskrivelser, regninger,  
kontrakter, samt det oval fabriksmærke  
til cyklen i metal.

*G. Rydning telf. 4399xxxx*

## Danmarks Cykelmuseum fylder 25 år.

Søndag den 30. maj markerer Danmarks Cykelmuseum i Aalestrup sit 25 års fødselsdag, og i den anledning vil museet gerne se så mange gæster som muligt.

I anledning af jubilæet er der lagt et program og planlagt mange aktiviteter. Således vil museet få besøg af trafikministeren og Ålestrup Kommune har arrangeret et "cykelløb" for alle borgere, der afsluttes på museet kl ca. 13.00.

Viborg cykelklub har arrangeret en tur, der slutter ved museet og Aalborg Vintagemotorklub kommer med klubbens veteranbiler. Lokale squaredansere og de såkaldte "klokkedansere" vil underholde, ligesom landet tre bedste trial- cykelatleter vil give opvisning i, hvad cykel også kan anvendes til.

Arrangementerne begynder kl. 13.00 med festtaler klokken 14.00. Men museet er åbent i åbningstiden daglig kl. 10-17 frem til udgangen af september

Danmarks Cykelmuseum byder så mange som mulig velkommen til jubilæet og iøvrigt alle dage Dette enestående museum modtager gerne effekter til samlingerne På jubilæumsdagen vil vi bl.a. få overrakt en unik samling af cykellygter samt en sjælden Skandsen-cykel, hvis ejermand har valgt at lade den "pensionere"

Iøvrigt kan vi anbefale et besøg på Danmarks Cykelmuseum, hvis indretning og samling står på fuld højde med de bedste udenlandske cykelmuseer, på flere måder endog i langt højere grad kan man her se cyklens spændende udvikling gennem tiderne.

Danmarks Cykelmuseum er på internettet:

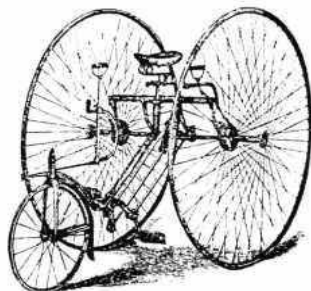
[www.cykelmuseum.dk](http://www.cykelmuseum.dk)

Ellers er adressen:

Borgergade 10  
9620 Aalestrup

### Indhold.

Fra Redaktionen.....	2
Cykler og venstrekørsel .....	4
Velocipedomanien .....	11
Første Danske cykelopfindelse .....	19
Forskellige typer velocipeder .. Set	22
& Sket .....	23
Blandinger .....	24
Fra læserne .....	
Køb, Salg, Bytte, Efterlysninger	



Næste nummer af  
Cyclehistorisk Tidende  
udkommer medio oktober