



Artikler i dette nummer:

Cyklens anvendelse i militæret.....side 4

Cykler i dansk militær..... side 17

Danmarks cykelmuseum.....side 21

Indholdsfortegnelse i øvrigt.....side 28



## Fra redaktionen

Cyclehistorisk Tidende er fortsat en stor succes. Dette nummer udsendes med nogen forsinkelse grundet i, at redaktionen har været på en længere rejse og bl.a. besøgt cykelmuseer og cykelsamlinger i Holland, Belgien, Frankrig og England.

Desuden har vi lige fået de sidste nye oplysninger indenfor den cykelhistoriske forskning, herunder yderligere beviser for at Leonardo da Vincis så berømte tegning af en cykel er et falsum

(se Cyclehistorisk Tidende, nr. 2, marts 1998, side 20).

Det er bl.a. et af dette blads formål, at orientere læserne om resultaterne af den historiske forskning der finder sted - nye opdagelser og fund - i håbet om, at disse oplysninger ikke alene finder frem til de kredse, der på den ene eller anden måde beskæftiger sig med cykler og cykling, men også til skribenter, der i artikler selv skriver om cyklen. □



# Cyklens anvendelse i militæret

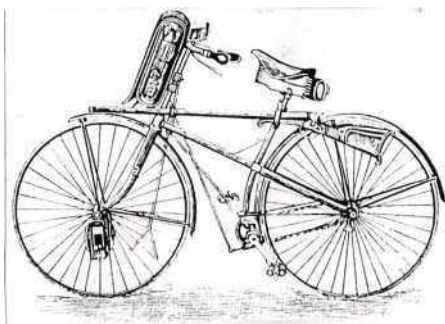
De første cykler var stort set beregnet til sport og fornøjelse, eller man anså dem for et modelune og noget legetøj. Det varede mange år før man indså, at cyklen også kunne bruges til praktiske formål og transport.

I England forsøgte man dog allerede i 1820 at benytte en Hobby-Horse (løbecykel) til brug for postvæsenet, indtil udgifterne til skoforsåling blev for dyr for det engelske postvæsen.

I Danmark forsøgte man i 1869 at anvende velocipeder på den nye postrute mellem Korsør og Skelskør, men ellers var det i begrænset omfang, man brugte de første

cykler til praktisk transport.

I 1875 begyndte man i Italien at gøre forsøg med at benytte de høje bicycler til ordonanstjeneste. Man hævdedes disses fordel frem for heste, idet bicyclen hverken krævede foder eller særlig pasning og kunne løftes over enhver forhindring. I mindre omfang havde man allerede benyttet velocipeder i den fransk-preussiske krig 1870-71.



I 1886 havde man i Frankrig bicycler fast tilknyttet til militærkorps. Afdelinger af hæren havde således fået tildelt fire høje bicycler. Det viste sig at være en stor succes, og den 2. april 1892 fik man det første reglement for cyklister i hæren, der nu havde omkring 5000 cyklister. Det var naturligvis nu safety-cykler, man benyttede. - I Italien havde man siden 1886 haft cyklister fast tilknyttet hærafdelinger, men kun med ca. 200 mand.

I England oprettede Conoid A.T. Savil fra Royal Staff College i 1885



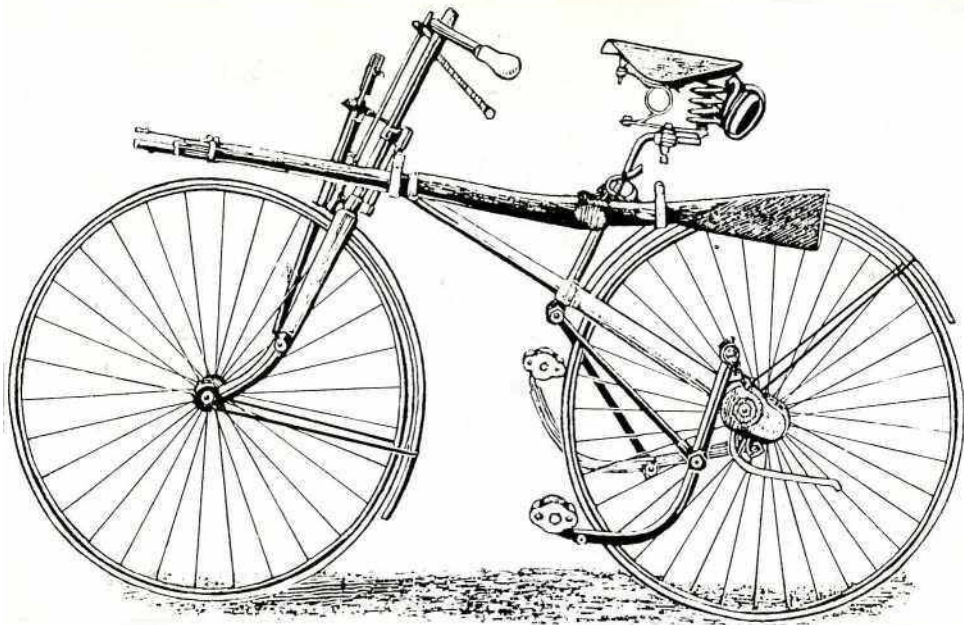
verdens første egentlige cyklistregiment med 121 officerer og 3000 menige cyklister. Det blev benævnt som det 26. Middlesex Cyclist Rifle Corps.

Cykler i militæret var nu ikke længere kun forsøg, men en fast del af hæren i flere lande. Det at cyklister hidtil havde været betragtet som pacifistiske og de forskellige cykelkorps ikke havde gjort sig gældende i krigshandlinger på daværende tidspunkt gjorde, at man flere steder genså den berømte karikaturtegner Cruik-Shanks tegning, som ses på forsiden af dette blad. Den var oprindeligt fremstillet allerede i 1819 for at latterliggøre militæret, der så sorgløst nu benyttede en ny teknik. Men 66 år efter var visionen om at benytte cyklen til militær brug en realitet.

I det daværende Østrig-Ungarn fandt det første militærkursus sted ved militærakademiet i Graz i vinteren 1895-96. En løjtnant, Franz Smutuy, skrev den første bog om cyklen til militær brug, "Anleitung zur Behandlung des Fahrrad und dessen praktische Verwendung für militärische Zwecke" (Vejledning til cyklens behandling og dens praktiske militære anvendelse). Bogen blev anvendt ved alle landes cyklistregimenters uddannelse.

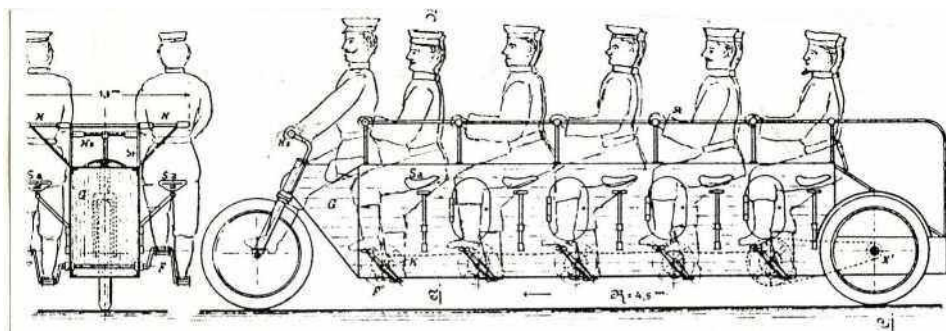
*Seidel & Naumann  
militær model 1896.*





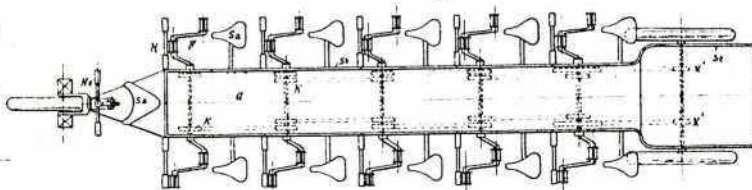
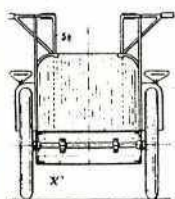
*Mange nye militærcykel-opfindelser fremkom.*

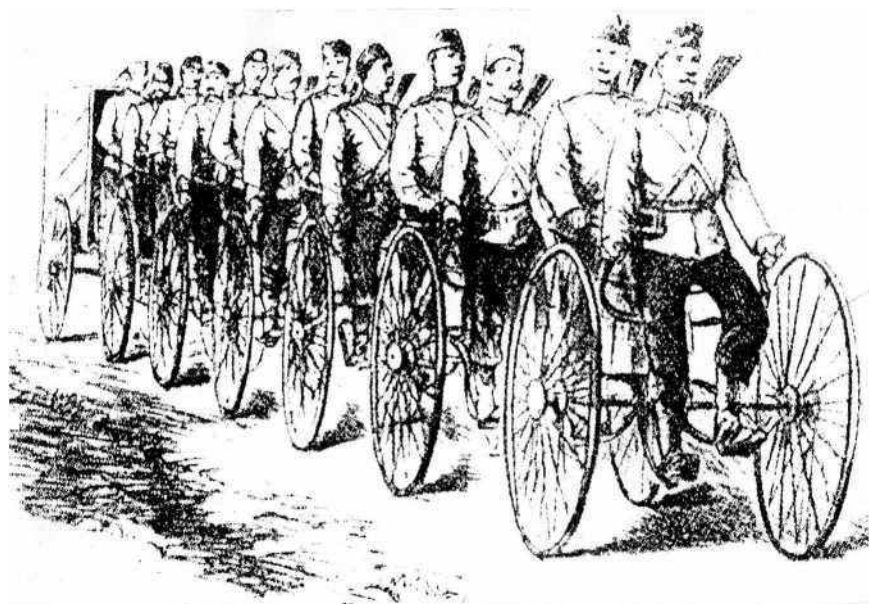
*Foroven ses en engelsk uden kædetræk fra Claviger Cycle Co. i Manchester - herunder en 11-personers multi-cykel fra MaxR. Zechlin i Thorn i Østrig.*



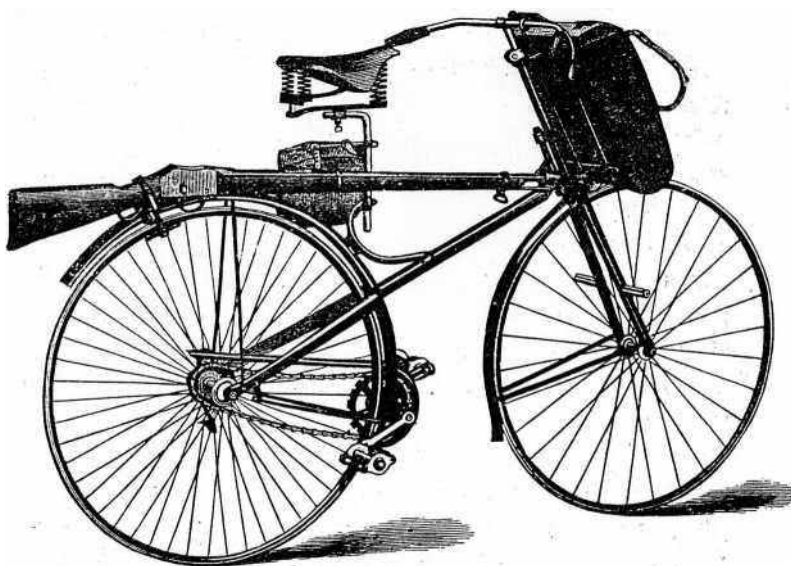
*Fig. 8.*

*Fig. 6.*





*Engelsk Multi-cykel fra 1888.*



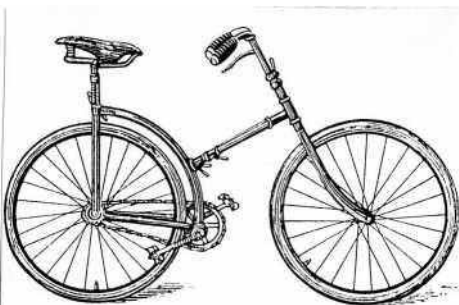
*Militærcykel fra Schweiz, 1891.*

Særlig populær i de forskellige landes cykelkompagnier blev den sammenklappelige cykel. Den kunne nemt transporteres på ryggen af soldaten eller stables i vogne.

Den første sammenklappelige cykel blev opfundet af en fransk kaptajn Gérard i 1897. Han tog senere til Rusland, hvor han sammen med general Pliunski indførte cykler i de russiske kavalleriregimenter med 24 selvstændige cykelkompagnier.

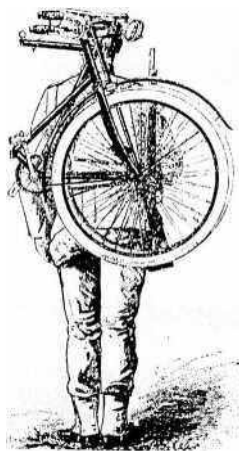
Cyklistregimenterne havde ikke gjort sig gældende i større grad i egentlige krigshandlinger før Boerkrigen 1899-1902 i Sydafrika.

Her gjorde en særlig sammenklappelig cykel sig gældende. Det var en cykel leveret fra den engelske våbenfabrik British Small Arms (BSA, den senere cykel- og motorcykelfabrik).



Denne foldecykel fik en særlig historie med en renæssance under 2. verdenskrig i Arnhem i Holland i 1944.

Her skulle man bruge en metode til hurtigt at få samlet faldskærmssoldaterne, der var kastet





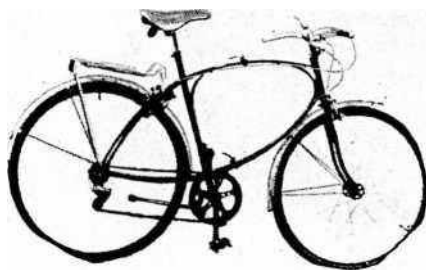
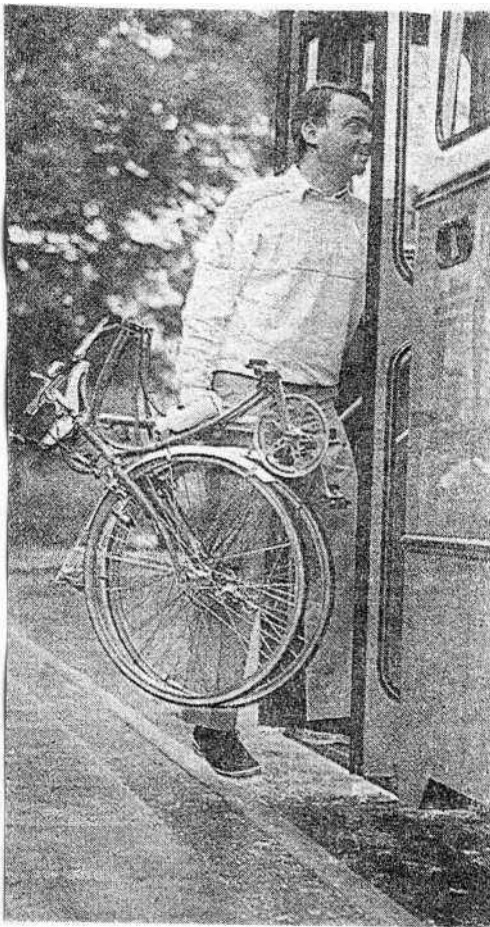
ned over et stort område. Man fik fra BSA leveret et stort antal folde - cykler af samme type, som blev brugt i Boerkrigen 45 år tidligere, men naturligvis noget moderniseret.

Disse BSA-cykler blev anbragt i transport-”gliders”, der forsynede faldskærmsoldaterne med materiel. Herfra kunne de så cykle til samlingspunkterne til stor overraskelse for de angribende tyske tropper.

Cyklerne blev *ikke* - som urigtigt anført flere steder - nedkastet anbragt på ryggen af faldskærmsjægerne. De havde med deres ca. 50 kg udstyr nok at bære på, og cyklerne vejede alene ca. 20 kg. BSA-foldecyklerne blev senere benævnt Montgomerys hemmelige våben eller Arnhem-cyklen.

Et stort antal af disse foldecykler blev fremstillet, således at de blev solgt fra overskudslagre efter krigen. Et større antal blev foræret til den danske hær, da den skulle opbygges efter krigen. De blev dog sjældent anvendt og overgik senere til civilforsvaret som en del af enkeltmandsudstyret. De blev stuvet væk i civilforsvarets forskellige lagre, hvor de stadig findes. Flere er sluppet ud til samlere og museer.

En langt lettere og stærkt moderniseret udgave blev “genopfundet” af dette blads redaktør, og er i produktion med stor succes og god eksport.



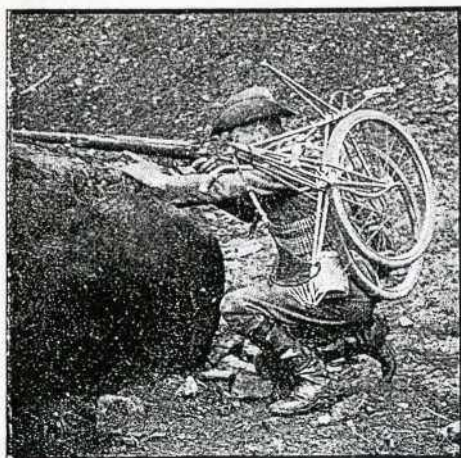
I Boerkrigen sås også en anden cykel. Det var den i England bopassende berømte dansker, Mikael Pedersen, der i 1894 havde opfundet et adskillelsessystem til sin kendte Dursley-Pedersen-cykel. Cyklen vejede kun ni kg. En produktion blev iværksat, men den adskilbare cykel fik modsat den almindelige Dursley-Pedersen-cykel ikke større udbredelse trods dens geniale konstruktion og lille

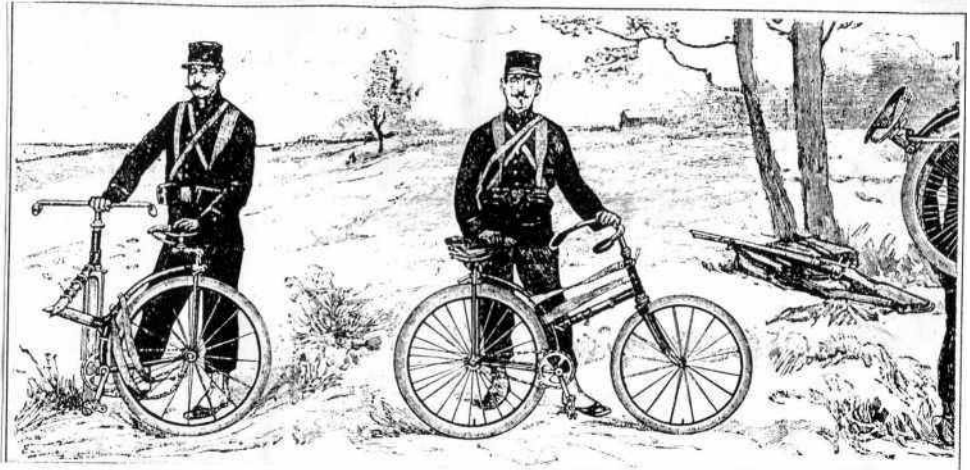
vægt. Den blev opdaget så sent af den engelske hær, at Boerkrigen næsten var ved at være slut.

Mikael Pedersen tilbød cyklen til den danske hær kort før 1. verdenskrig, men ved præsentationen var han iført en hjemmelavet uniform med hans eget patronbælte m.v. og blev af den danske hærledelse mødt med latter.

Både denne militærudgave og hans almindelige Dursley-Pedersen-cykel blev anerkendt og patenteret i mange lande, men aldrig i Danmark, men det er en helt anden historie.

Cyklen til militæret fik en særlig udformning, da man skulle kunne transportere våben og materiel





*Peugeot klapcykel, 1899.*

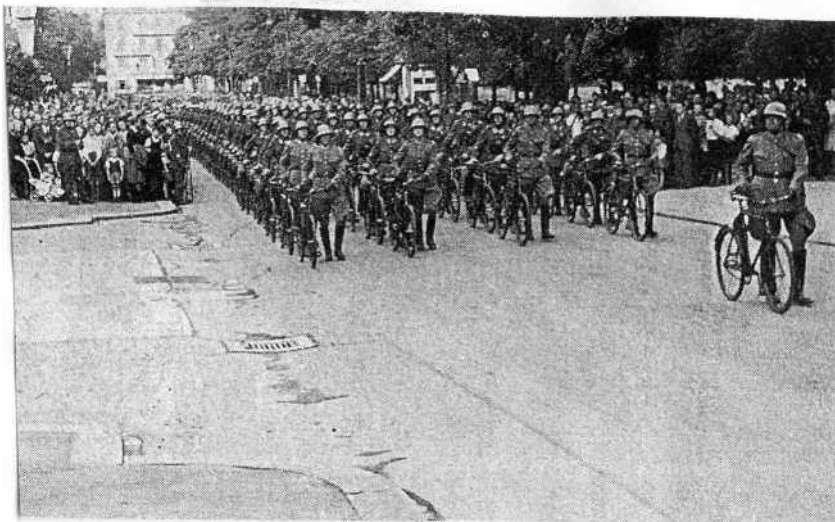
foruden soldaten selv. Kun få er bevaret på museer og i samlinger, idet det jo var militærmateriel, som blev destrueret ved cykelkompagniernes opløsning.

Efter 1. verdenskrig blev cykelregimenterne lidt efter lidt opløst, da motorcyklerne havde vundet indpas. Men under selve krigen spillede cykler en stor rolle i den franske og tyske hær, noget mindre i den engelske hær.

Det var især i den tyske hær man havde store cykelregimenter. Her var man i 1894-95 begyndt at anvende cykler. Det var generaloberst Graf Walderssee, der forestod oprettelsen af de mange cykelregimenter. Med tysk grundighed fremkom særlige instruktioner i cykelkrigsførelse samt eksercitsreglementer. Det var nemlig ikke lige meget, hvordan man stod

på og af cyklen. De militære cyklister skulle adskille sig fra almindelige cyklister samt have særlige pligter. Det var udvalgte specialtropper med særlig uddannelse.





*En parade af tyske cykeltropper i Holland.*

Man skulle kunne cykle i geled og alene, i regn, kulde og storm, nat og dag, lange strækninger bl.a. 1000 km på 81 timer.

Disse specialcykeltropper blev af de øvrige hærenheder betragtet som nogle af de bedste regimenter.

Hvor de fleste andre landes cykelkorps blev afskaffet eller indgik i de almindelige infanteri-regimenter, opretholdt den tyske hær disse specialtropper, som deltog i mange krigshandlinger under 2. verdenskrig.

Under besættelsen af Danmark og Holland var det helt almindeligt at se tyske soldater på cykel.

I den tyske forbandshær findes så vidt vides stadig i dag cykelkorps om end i mindre omfang.



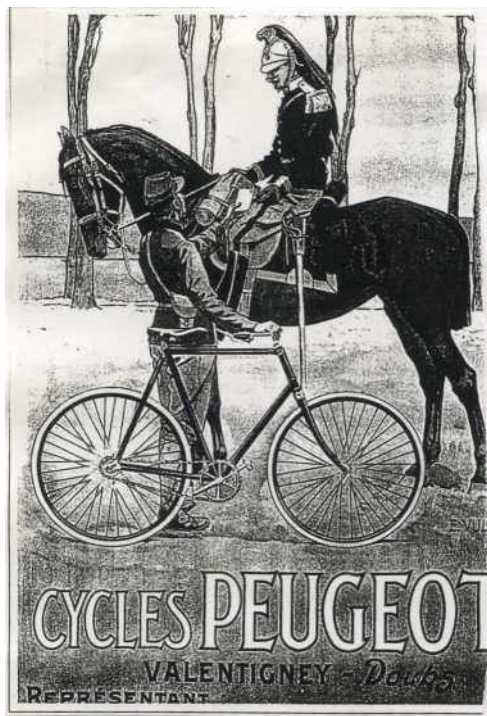
*Tysk soldat på vej til Kastellet i København 1942.*



*Engelsk cykelenhed, 1914.*



*Belgisk cykelkompagni, 1914.*



*Man havde sidst i 1890'erne og omkring århundredeskiftet store visioner om at cykler skulle afløse heste i kavaleriregimenter. Det benyttede cykelfabrikkerne sig i høj grad af i deres mange reklamer.*

# FDNGER5



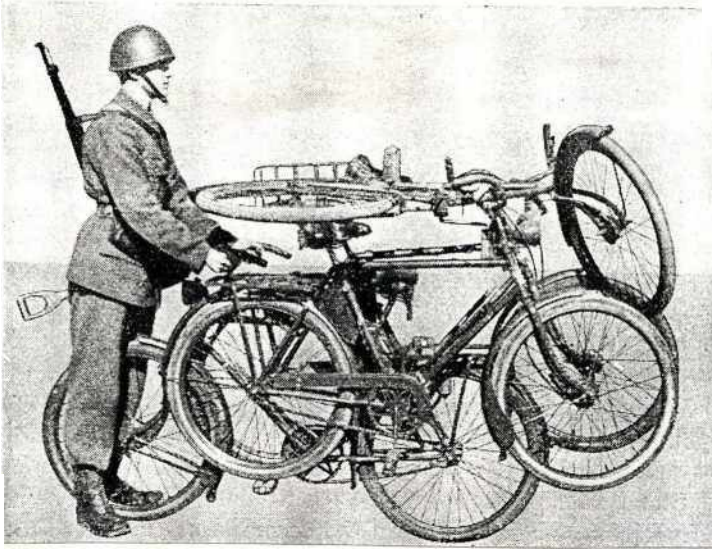
**IN GEBRUIK BI HET NEDERLANDSCHE EN NEDERLANDSCH INDISCHE LEGER**



*Karikaturtegnerne forestillede sig hestens afløser sådan -*



*- men det blev til ophør og skrotning af militærtrykkel.*



*En idé fra det svenske militær, der viser  
hvordan een mand transporterer fire cykler.*

Modsat andre lande afskaffede Sverige ikke de særlige cykelkompagnier. I 1943 udgav den svenske Arméeforvaltning "Arméens Cykelmaterielinstruktion", 90 sider

med mange illustrationer. Om denne instruktion fortsat er gældende er ukendt, men så vidt vides har man i Sverige stadig militær på cykel. □





# Cykler i dansk militær

Her skulle der have været en illustration af dansk militær på cykel, men det har hidtil været vanskeligt at finde fyldestgørende oplysninger om de danske cykelkompagnier, man ved har eksisteret.

I 1899 udgav A. Lobedanz et lille hæfte **Cyklen og dens Anvendelse i Hæren**, i hvilket han oplyste, at cyklen med fordel kunne anvendes til militær brug - samt hvilke cykeltyper man i så fald skulle benytte.

Forfatteren oplyser, at man i 1888 ved det 8. fodfolkregiment var begyndt forsøg med at anvende høje bicycler til ordonnanstjeneste, men fandt disse uanvendelige, idet de ikke var brugbare udenfor hovedvejene og de bedste, andre veje. Noget bedre var safety'en. Den kunne med fordel anvendes til supplering af rytterordonnanser.

Der var ikke mange i hæren, der kunne cykle, og man foreslog, at frivillige cyklister skulle stille sig til rådighed for militæret, og derfor henvendte man sig til cykelklubbe, hvorfra man da også fik et antal cyklister, der ville stille sig til rådighed under militærøvelser samt i en eventuel krig som ordonnanser, men som egentlige kørende fodfolk måtte man dog uddanne særlige soldater.

Det skete så vidt vides sidst i

1890'erne. Cykelenheder blev tilknyttet de forskellige rytterregimenter, mens de frivillige cyklister senere blev tilknyttet de halvmilitære korps på den tid som f.eks. Akademisk Skyttekorps.

Det var safety'en forsynet med særlige beslag til tasker og våben, der blev anvendt som militærcykel. Senere fremkom specielt konstruerede militærcykler indført fra de udenlandske militære kompagnier. Men også andre typer cykler forsøgte man at anvende.

Lobedanz beskriver de andre cykeltyper, man havde på den tid, deres fordele og ulemper, samt tillige de præstationer cyklister på den tid havde præsteret - og nævner, at militære cyklister kun i ganske enkelte tilfælde ville kunne nå op i nærheden af disse og slet ikke, hvad de udenlandske militære cyklister havde opnået.

Der blev imidlertid omkring år 1900 dannet særlige cykelkompagnier i den danske hær. Men modsat et stort kildemateriale om udenlandske cykelkompagnier har det ikke været muligt at finde oplysninger om de tidlige danske militære cykelenheder. Man kunne forestille sig, at man i den danske hær kun har anvendt cyklen til ordonnanstjeneste, og at den har haft mindre betydning i andre henseender.

Der var cykelkompagnier i den danske hær under 1. verdenskrig og efter krigen. I 1939 kom et reglement for cyklister i fodfolkregimenterne og igen i 1941, men disse indeholdt udelukkende bestemmelser om cyklens vedligeholdelse og ingen instrukser om dens egentlige militære anvendelse.

I 1945 skulle dansk militær genopbygges, og der oprettedes mindre cykelenheder i lighed med den danske brigade, der kom fra Sverige. Cyklerne var hovedsagelig svenske militærcykler, enkelte efterladte tyske og nogle få danske eller bare almindelige cykler.

Så vidt vides fik gardehusarregimentet cykeleskadroner, også livgarden fik mindre cykelenheder.

Men kildematerialet om disse

cykelkompagnier eller -enheder er yderst begrænset.

I 1988 fremkom et forslag om at genoprette et decideret cykelkompagni under livgarden. Man rettede henvendelse til cykelfabrikanter om eventuel levering af særlige cykler. Men forslaget blev aldrig til virkelighed, og man morede sig over forslaget i livgarden. På et tidspunkt skulle HKH Kronprins Frederik have sagt, at han efter uddannelse nødigt ville til livgarden, der nu skulle til at cykle.

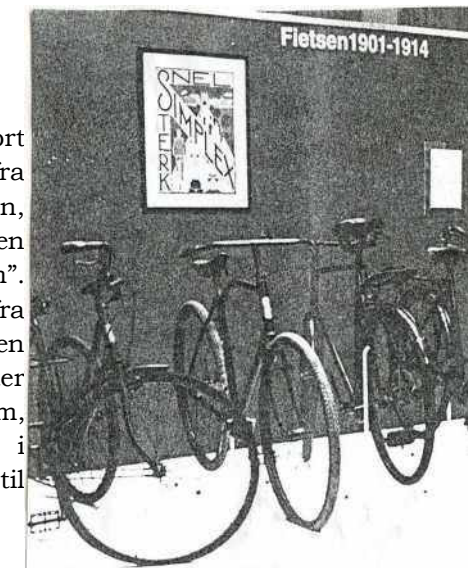
Skulle der blandt vore læsere være nogen, der kan give nærmere oplysninger om de danske cykelkompagnier, eventuelt med fotos, ville redaktionen gerne have en henvendelse. □

# Set & Sket

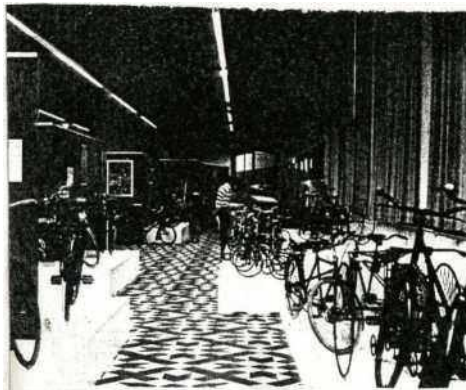
**Holland** - I Nijmegen er der et stort cykelmuseum, som blev grundlagt fra en privat samling for ca. 20 år siden, og det har i dag betegnelsen "VELORAMA, National Fietsmuseum". Museet indeholder over 800 cykler fra hele verden fra 1819 til dato, samt en meget stor samling cykelkuriositeter og -dele. Det er et levende museum, hvor museumsvener ofte mødes i tidssvarende cykelbeklædning til arrangementer.

**Tyskland** - Oldenburg Fahrrad Museum blev etableret som et privatejet museum med en mindre cykelsamling fra den ophørte tyske cykelfabrik Kalkhoff. Museets samling blev forøget med en stor dansk samling, som man overtog. Senere kom mange cykler til museet fra andre private samlinger. Museet har i dag ingen fast udstilling, men arrangerer historiske aktiviteter over hele Tyskland. Det var Oldenburger Fahrrad Museum som forestod det store arrangement i Bremen, som beskrevet i Cyclehistorisk Tidende, nr. 1, december 1997, side 22.

**Belgien** - Nationaal Wielermuseum var indrettet i en pragtfuld gammel brandstation i byen Roeselare ikke langt fra Brugge. Der var indrettet afdelinger, der hver



kronologisk fortalte om cyklens udvikling med gode oplysninger på to sprog. Der var enkelte historiske fejl, men det var langt værre at se en træcykel, som man oply-



ste var fremstillet efter Leonardo da Vincis tegning, uvidende om at denne er et falsum.

Et andet museum i Belgien var ophørt og effekterne overgået til museer i Tyskland og Holland, men i en mindre by fandt vi et specielt cykelmuseum, da det kun helligede sig cykelsporten. Her kunne man se berømte rytteres cyklersom f.eks. van Steenbergens og Eddy Merckx', mestrenes trøjer, pokaler, medaljer m.v. Museet var åbnet i år.

**England** - British National Cycle-Museum i Camelford er beskrevet i Cyclehistorisk Tidende, nr. 1, december 1997, side 19. Dette fantastiske cykelmuseum er værd at se flere gange.

I en lille landsby i Cotswold ved navn Snowhill findes et utroligt museum. Det er multi-samlere C.P. Wades fantastiske samling af alt lige fra spinderokke, porcelæn, våben til legetøj og værktøj, men også verdens største samling af træ-Hobby-Horses

(løbecykler), træ-velocipeder, tricykler, 25 i alt, alle originale både med hensyn til maling og alt andet. Her var rig lejlighed til at studere udviklingen fra 1818 til 1860'erne. Desværre var fotografering nu forbudt, men jeg har for en del år siden besøgt museet og dengang taget fotos.

John Pinkerton-samlingen i Birmingham, der er berømt i cykelhistoriske kredse, er helt speciel at besøge. Foruden at fremstille nyoptryk af bøger fra hans store bogsamling er hans cykelsamling nok en af Englands største. Hans private hjem er ubeskriveligt, da der findes så mange cykler og spændende cykelklenodier, at dette fylder så meget, at der kun er efterladt smalle passager i alle værelser. Desuden udstiller han over 100 historiske cykler i meget fin stand i et nærliggende gammelt herresæde, der er åbent for publikum om søndagen.

□



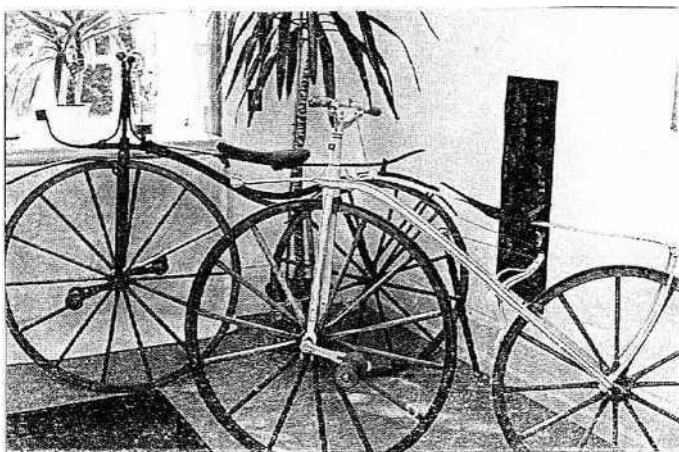
# Danmarks Cykelmuseum

Vi havde den store glæde at være inviteret til et besøg på dette museum i Ålestrup, som blev foromtalt i forrige nummer af Cyclehistorisk Tidende. Vi var spændt på at se, om museets strålende katalog og far-

vebrochure svarede til virkeligheden, hvad brochurer Jo sjældent gør. Men her må man sige, at virkeligheden langt overgår omtalen.

Ikke af patriotiske grunde, men udelukkende med kendskab og erfaring, igennem flere år at have besøgt cykelmuseer i udlandet samt selv at have arrangeret cykelhistoriske udstillinger i Danmark, vil jeg sige, at Danmarks Cykelmuseum står på fuld højde, ja, på flere områder endog højere end de bedste udenlandske.

Grundlaget for museet er omtalt i forrige nummer af Cyclehistorisk Tidende. Det fik ved etableringen i 1973 en ikke særlig god start, men meget er sket siden da. Mange meget sjældne og historiske cykler er kommet til siden. Takket være en god administration og ikke mindst et fantastisk arbejde udført af



medarbejdere og museets venner er Danmarks Cykelmuseum et pragtfuldt museum, som Danmark kan være bekendt. Museet får også stor omtale i turistkredse



og får årligt flere tusinde besøgende fra ind- og udland.

Cyclehistorisk Tidende vil fra tid til anden beskrive nogle af de mange sjældne cykeltyper. Her skal kun nævnes en træcykel fremstillet i 1905 af M.K. Skøt, en Seidel & Neumann tricykel fra 1897, en Singer Ordinary fra 1886 samt en svensk cykel, kendt som en "Upp- och Nedtrampar" fra 1900. Museet har mange eksempler på sjældne danske cykler som ellers kun er beskrevet i litteraturen.

Opstillingen af de over 200 cykler er virkelig fremragende, man kan komme tæt på, der er ingen afspærring, hvad man sjældent oplever på andre cykelmuseer. Skulle man endelig give en lille kritik, ville det være bedre, om cyklerne var opstillet i mere kronologisk orden efter årgang, således at besøgende uden større kendskab til historien kunne følge udviklingen.

De historiske oplysninger i både katalog og på selve cyklerne er historisk korrekte, kun med små "skønhedsfejl". Med de mange udenlandske besøgende kunne man måske ønske, at oplysningerne var



oversat til engelsk og tysk, også for at frigøre medarbejderne for mange spørgsmål.

Danmarks Cykelmuseum er virkelig et besøg værd, også for de mindre cykelhistorisk interesserede, idet museets tre etager også har en stor samling radioer, fjernsyn, symaskiner m.v. □

# Nyt fra klubberne



**Cykelveteranerne** - Denne ny-stiftede "klub"s to eneste medlemmer, kalder "klubben" festlig med glade medlemmer. De fik opmærksomhed ved Dampromlekubbens træf i Græsted d. 31. maj ved - udover at udstille een veterancykel - at lade en damptromle overkøre en almindelig cykel.

(Vi fandt nu ikke dette så festligt. Man kunne jo forestille sig, at publikum fik det indtryk, at det er *det* cykelveteranklubber beskæftiger sig med. Red.)

**Veterancykelklubben** - Klubben, hvis formål ikke er Cyclehistorisk Tidendes redaktion bekendt, var heldigvis mere seriøs i Græsted, idet man havde opstillet en række veterancykler, som imidlertid fik begrænset opmærksomhed, idet publikum kom for at se damptromler og damplokomotiver.

Noget større opmærksomhed fik klubben på bilveterantræffet på Gavnø Slot d. 21. juni, men også her kom man først og fremmest for at se veteranbiler og -motorcykler.

(Vi finder det uheldigt at udstille og demonstrere veterancykler i forbindelse med andre arrangementer, der ofte får større opmærksomhed. Red.)

**Cyclehistorisk Kjøreselskab** - Dette selskab, der blev stiftet i

1992, fik da heller ikke den opmærksomhed klubben ønskede ved Roskildes byjubileum d. 24. maj. Selskabets cykler druknede i interessen for de mange veteranbiler og veteranmotorcykler.

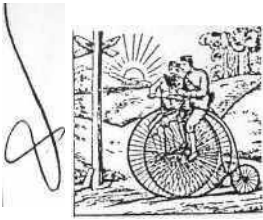
Erfaringer herfra og ved tidligere lejligheder fik Kjøreselskabet til at tage den beslutning kun i begrænset omfang at deltage i lignende arrangementer. Dette var grunden til ikke at deltage ved træffet i Græsted og på Gavnø.

Medlemmerne havde dog en fornøjelig dag i Roskilde, idet de alene kørte en tur gennem byens øvrige og tomme gader og aflagde besøg bl.a. på Weyses og Gustav Wiedes grave samt på Jomfruklosteret under kyndig vejledning af formanden Jørgen Marcussen.

Man fastslog, at Cyclehistorisk Kjøreselskabs formål er at foretage ture på veterancykler og vise, at disse ikke bare er udstillings- og museumsgenstande, men kan bruges i historisk øjemed.

Cyclehistorisk Kjøreselskab vil som den eneste klub arrangere lysbillede- og videoforedrag om cykelhistorie, ikke kun for medlemmer, men for alle, der er interesserede i at vide mere om cyklens 180-årige, spændende udvikling.

Vedr. medlemsoptagelse m.v., henvendelse til J. Marcussen, tlf. 43 xx xx xx.



## Blandinger

**Dansk Cykelmuseums venner** - Denne forening må på ingen måde forveksles eller sammenlignes med Danmarks Cykelmuseums venneforening. Desværre er navneligheden årsag til fejltagelser. Heldigvis optræder Dansk Cykelmuseums venner tit under forbogstaverne D.C.M.

Foreningen blev stiftet af cykelhandlere, som medlemmerne stort set stadig er. Det navn, foreningen senere antog, er uheldigt, idet man kunne tro, at man er venner af et eksisterende "Dansk Cykelmuseum", men der er intet museum med denne betegnelse, så man kunne stille spørgsmålet: "Hvad er medlemmerne venner af?" Svaret er: Støtte en forening med det formål at etablere og lede driften af et dansk cykelmuseum. Man har nu i snart ti år forgæves forsøgt at opfylde foreningens formål om at etablere et cykelmuseum.

Når man ved, der allerede er et cykelmuseum i Ålestrup, og er bekendt med baggrunden, museets administration og ledelse samt medarbejderen og venners store arbejde gennem årene, og i dag ser resultatet, må man tvivle stærkt på, om lignende - selv i mindre omfang - vil lykkes for D.C.M.'s lille bestyrelse indenfor de nærmeste år eller i det hele taget.

— Man må beundre bestyrelsen for

dens idealisme, men nu ser det ud til - ifølge ny tilføjelse til vedtægterne - at man nu endelig efter snart ti år, er blevet realistiske og har indført bestemmelse vedrørende afvikling af foreningens samlinger ved dens eventuelle ophør.

Man må undre sig over, at især de mange cykelhandlere stadig støtter denne forening, når man ved, at der allerede eksisterer et pragtfuldt og velfungerende cykelmuseum, der viser cyklens udvikling gennem tiden.

**Udstilling på Stevns Museum** - Sommeren igennem har man her haft en nydelig særudstilling af egne og lånte, historiske cykler og effekter. Desværre så man igen flere ukorrekte historiske oplysninger. Bl.a. om Amhem-cyklen (se side 9). Den var ikke nedkastet med faldskærm, men befandt sig samlet i gliders.

**NIBI Cyklen** - Denne cykel var udstillet i ovennævnte særudstilling, men uden oplysninger om ophavsmanden, heller ikke hvad bogstaverne står for. Det samme gælder omtalen i D.C.M.'s sidste medlemsblad.



Cyclehistorisk Tidendes redaktion er i besiddelse af alle historiske oplysninger om denne sjældne, danske cykel. Desuden diverse salgsbrochurer og reklamer samt breve fra bl.a. ophavsmandens datter. Materiale fås ved henvendelse til redaktionen.

**Mikael Pedersen særudstilling** - Med lidt udsættelse åbnede man en særudstilling på Blåkildegård i Høje Tåstrup om Mikael Pedersen, som var født i Marbjerg. Ved åbningen var Mikael Pedersens familie til stede. Baggrunden var opdagelsen af en Pedersen-træcykel, der i mange år upåagtet havde befundet sig i Københavns Bymuseums depot (se Cyclehistorisk Ti-



*Redaktøren prøvekører træcyklen.*

dende, nr. 2, marts 1998). Det gav anledning til en artikel i Årbogen for By historisk Samling i Høje-Tåstrup, samt et foredrag til februar.



**Fantastisk præstation** - I juni kørte to medlemmer af den engelske veterancykelklub, V.C.C., fra kyst til kyst, fra Aberystwyth i vest-Wales til Lowestoft i øst-England, 600 km på seks dage på bicykler. De kørte alene uden ledsagervogn i regn og blæst, og store dele af vejen var det nødvendigt at følge almindelige hovedveje med stor trafik.

**Årlig veterancykelauktion** - Den årlige auktion med veterancykler og andre effekter blev afholdt i juni i England. Vi håber at kunne fortælle mere om auktionen i næste blad, om hvad der blev solgt, og hvilke priser man opnåede.

**Velocipedens historie** - En ny bog er udkommet i Frankrig "Du Velocipede au Deraieur Moderne" (Fra velocipede til det moderne udvendige gear). Bestillinger modtages i bladets redaktion. □



## Læserbreve

**Cycle historisk Tidende** er kommet til Australien. Vi har modtaget brev og medlemsblad fra den australske veterancykelklub, der har et par danske medlemmer. Der findes også et cykelmuseum i Australien.

**Internet** - Der arbejdes fortsat med at få Cyclehistorisk Tidende på Internettet i oversættelse til gavn for de mange cykelveteranforeninger over hele verden.

**Foredrag** - Vi har modtaget opfordring til et foredrag om den berømte Mikael Pedersen, hans opfindelser, herunder hans cykel. Det vil blive afholdt af vor redaktør i Sognegården i Sengeløse d. 1. februar 1999.

**Cyclehistorisk Tidende** modtager gerne opfordring til foredrag med lysbilleder, eventuelt video om cyklens historiske udvikling. Henvendelse til redaktionen.

Vi modtager med glæde ønsker fra læsere om cykelhistoriske emner, der ønskes omtalt i bladet.

Har du noget at fortælle til glæde for vore læsere, skriv til redaktionen. □

# COVENTRY MACHINISTS' CO., LIMITED.

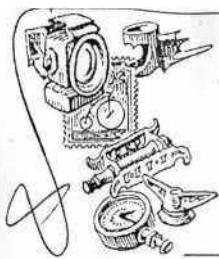
BY SPECIAL APPOINTMENT TO H.R.H. THE PRINCE OF WALES.



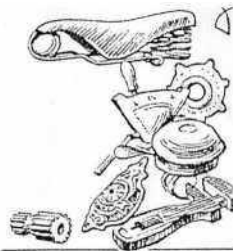
“CLUB”  
CYCLES.



Works: COVENTRY, LONDON: 15 & 16, Holborn Viaduct. MANCHESTER: 9, Victoria-buildings  
*Send for Catalogue and Particulars of our New Easy Payment System.*



## Køb, salg, bytte, efterlysninger



(gratis annoncer)

### Sælges:

Victrix cykel,  
2 Safety-cykler fra 1890'erne,  
1 eng. høj bicycle, adskilt,  
restaureringsklar,  
2 kardancykler (Goricke), div,  
cykler fra ca. 1910-15. Henv.  
V.G. Jørgensen,  
tlf. 45 xx xx xx.

### Sælges:

Militær ASP lyslygter, fabriksnye i original æske.  
Henv. G. Ryding,  
tlf. 43 xx xx xx.

### Sælges:

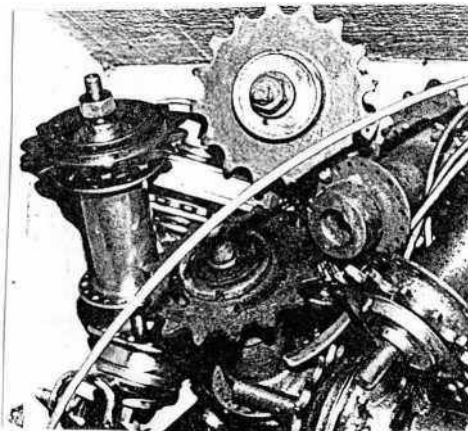
Cykelhistoriske bøger fra England.  
Fortegnelse med priser tilsendes.  
Dele til olie- og karbidlygter.

**Bestilling** modtages på massive  
gummiringe til safeties og høje bi-  
cycler.

Redaktionen.

### Gratis annoncer

Skriv om du har noget til salg eller  
bytte eller om du ønsker at købe.





## Indhold

Fra redaktionen .....	3
Cyklens anvendelse i militæret .....	4
Cykler i dansk militær .....	17
Set & Sket .....	19
Danmarks Cykelmuseum ...	21
Nyt I'ra klubberne.....	23
Blandinger .....	24
Læserbreve.....	26
Køb, salg, bytte, efterlysninger .....	27



Næste nummer af bladet udkommer ultimo december 1998.

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