

Nr. 6

Februar 1999

LADANOISE

CYCLE · UDEN · KÆDE

AKTIESELSKABET
NORDISK
CYCLE - FABRIK
KØBENHAVN
FRIHAVNEN



Skandinaviens eneste cykelhistoriske tidsskrift

Indhold nummer 6 februar 1999

Cykelproduktion i Danmark.....	side 4
Moller autocyklen.....	side 9
Nibi cyklen.....	side 14
Københavns første cyklestier.....	side 18
Register cykelhistorisk tidende nr. 1-5.....	side 31



Den danske cykel i 60 år

CYCLEHISTORISK TIDENDE

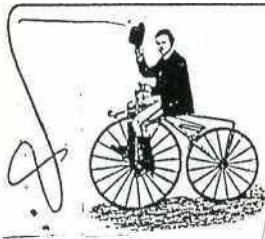
ISSN 1397-8861

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

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

Layout og sats: Alex Waldorff

7



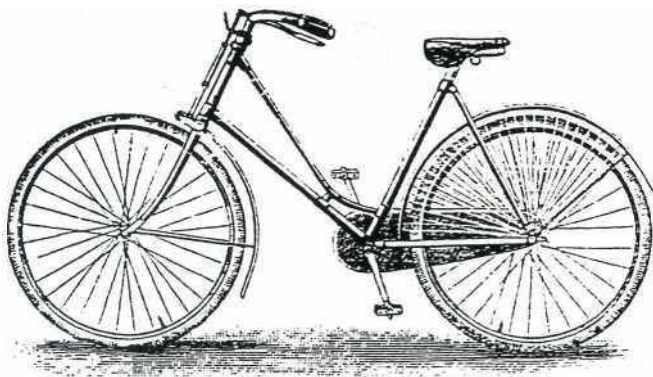
Fra redaktionen

Redaktionen ønsker alle vore læsere et Godt Nytår. Det har glædet os at modtage så mange tilkendegivelser af vort lille tidsskrift. Vi er altid parat til at modtage både ros og ris, og vi håber vor læsere fortsat vil fremsætte, deres ønsker mht. til bladets indhold eller evt. andet, samt gøre brug af vor gratis køb/salg/bytte annoncer. Vi modtager med glæde også cykelhistoriske artikler fra læserne.

Redaktionen vil fortsætte sine bestræbelser på at gøre Cyclehi-

storisk Tidende bedre både med hensyn til indhold og kvalitet indenfor den begrænset økonomi, da vi vil holde abonnementsprisen på et minimum. Desværre har man i år måtte hæve abonnementsprisen med 5 kr. pga. postvæsenets forhøjede portotakster.

Redaktionen modtager gerne telefoniske henvendelser, hvis man har spørgsmål eller ønsker råd og vejledning mht. til restaurering veterancykler.



Anglo Dane 1897. — Damemaskine.

Model Nr. 8.

Cykelproduktion i Danmark

Trods den store popularitet cyklen har haft i Danmark siden den kom her til for 180 år siden, og til trods for at der i landet har været en cykelproduktion i over 100 år, må man undre sig over, at Danmark ikke har bidraget væsentligt mere til cyklens udvikling end tilfældet er.

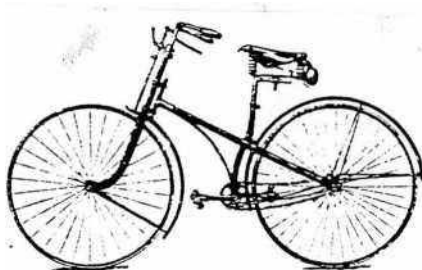
Dette er specielt for dansk cykelindustri, for hvad angår til andre grene af industrien har danske opfindelser og udvikling i lang højere grad bidraget til kendte produkters udvikling.

Fra udlandet kendes utallige cykelkonstruktioner, patenter og idéer både i forbindelse med cykelstellets udformning og cyklens enkelte komponenter, som kom i produktion og salg i mange år, hvoraf mange af disse nyskabelser kendes i dag, mens danske opfindelser, patenter og ideer i forbindelse med cyklen, som kom i produktion gennem længere tid og kendes i dag, er meget få.

Der findes et utal af danske patenter og opfindelser, men disse er stort set udelukkende særlige anordninger ved eksisterende stel, styr og sadler eller bagageanbringelser, lygter, klokker, pumper og låse mv. Med få undtagelser kan danske opfindelser i forbindelse med cykelstel, nav, pedaler og gear, føres tilbage til dansk oprin-

delse. Af disse undtagelser kom stort set ingen i væsentlig produktion, selvom de for en kortere tid nød stor interesse blandt cyklister og var spået en stor fremtid. Men efter kortere eller længere tid forsvandt disse danske patenter og kendes kun hos samlere, på museer eller på patentarkivet.

Vi vil her nævne nogle af de få undtagelser. To andre er beskrevet særskilt i dette nr. af Cyclehistorisk Tidende.



Danskbygget »kryds-stel« safety (udenlandsk patent).

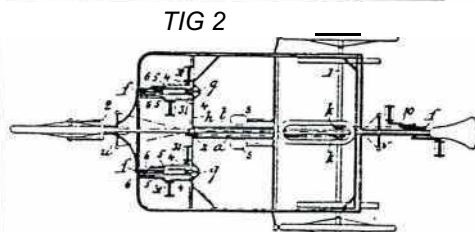
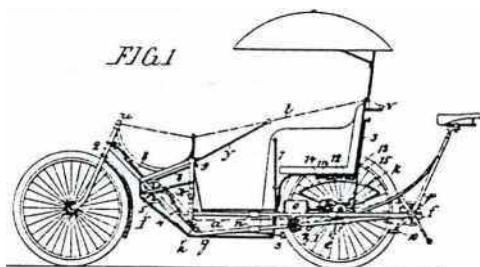
Fra Bergmann & Huttemeiers Symaskinefabrik 1888. (Københavns ældste cykelfabrik grundlagt 1884).

Dansk cykelproduktion har med disse undtagelser været dansk fabrikerede udenlandske opfindelser og patenter som oftest på licens. I patentarkivet finder man således en mængde udenlandske patenter, der tillige fik patent her i landet med salg og produktionsrettigheder.

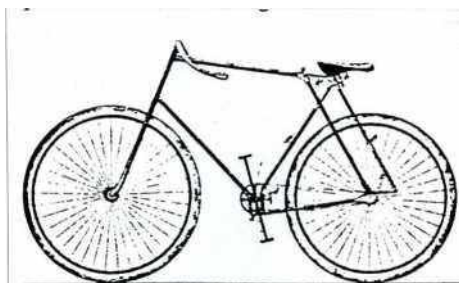
Draisinen, eller løbecyklen kom til Danmark i 1818 som et modelune, men den var indført fra England. Først med velocipedens fremkomst i Frankrig og deraf følgende store interesse for dette nye "legetøj" begyndte danske landsbysmede og vognmagere at fremstille velocipeder for at kunne tilfredsstille efterspørgslen for de indførte franske typer. Fra 1870 kendes således den første danske cykelproduktion, selvom ordet "cykel" endnu ikke var opfundet.

De senere endnu mere populære høje bicycler, blev indført fra England i 1880'erne, første gang af nogle velstående unge mænd, der senere stiftede Dansk Bicycle Club, verdens næstældste cykelklub, idag kendt under navnet (DBC). Nogle firmaer fulgte efter og nu opstod egentlige cykelforretninger, og Danmarks første cykelfabrik Bergmann & Huttemeier - oprindeligt en symaskinefabrik - blev grundlagt 1884.

Dansk fabrikerede høje bicycler blev en stor succes, selvom de var knapt så elegante som de indførte, hovedsagelig fra England. I 1889 var der to bicycleforhandlere i Danmark og i 1895 var antallet 44 og flere og flere fulgte de følgende år. I slutningen af 1880'erne var det de nye lave safetycykler man indførte eller forsøgte at sætte i produktion ved hjælp af indførte komponenter. Andre brancher forsøgte sig også med cykler.



En undtagelse fra de danskbyggede udenlandske patenter, var dette fantastiske danske patent fra Hellerup Jembyggeri 1903, en større produktion iværksattes ikke.



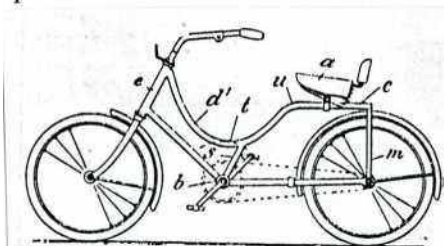
Dansk patent fra 1895, et fjedrende stel.

Således havde Cornelius Steffensen i Frederiksberggade i København en tobak- og cykelforretning. Antallet af cykelforretninger steg hurtigt, og i 1893 blev foreningen for Danske Cycleimportører stiftet, og i 1899 kom Forenin-

gen for Mekanikere i Cycleindustrien.

Omkring 1900 var der over 100 større eller mindre cykelfabrikker over hele landet, og den danske cykeltype fik det udseende, der var almindeligt i de følgende næsten 60 år. Den fik det lidt misvisende betegnelse "turistcykel" og blev en vigtig del af livet i Danmark, brugt til fornøjelse og nødvendig transport. Den blev konfirmandens gaveønske på lige fod med fyldepen, lommeur eller cigaretetui. Den "sortlakerede herrecykel" blev ofte nævnt i forbindelse med bortgående personer, den havde man nemlig i sådanne tilfælde medbragt. Man kunne godt forlade kone og børn, men ens "kæreste eje" cyklen lod man ikke blive tilbage.

Den danske såkaldte turistcykel blev institutionscykel for postvæsenet, politi og andre statsinstitutioner, der stillede cykel til rådighed for deres ansatte. Den blev under II verdenskrig praktisk talt den eneste mulighed for transport.



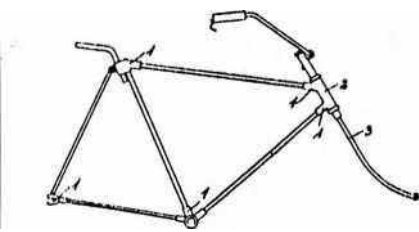
Danske såkaldte »sofa-cykler« var i 1920'erne og 1930'erne meget populære, de kunne bruges både af damer og herrer. Mange forskellige udgaver blev fremstillet.

Herremodellen såvel som den tilsvarende damemodel var bygget af indførte stelrør og fittings i traditionelt engelsk eller tysk design. Dertil kom særligt dansk tilbehør og udstyr som styr, polstret såkaldt "elastik"-sadel samt den helt danske specielle kodelås. Først i 1950'erne blev denne danske cykeltype delvist afløst af lidt lettere og kulørte cykelstel de såkaldte "letvægtere" eller "clubmodeller", oftest stavet med "c", for de skulle nu ligne lidt de tilsvarende engelske. Men ligheden var nu så som så, for i England var cykeludviklingen videreudviklet og engelske cyklers udseende og indretning var helt anderledes. Turcyklen med flere ind- eller udvendige gearsystemer, håndbrems mv. havde været kendt i England i mange år. Mens den danske cykelproduktion på mange måde havde stået stille i 50-60 år, var der i udlandet fremkommet mange forbedringer både med hensyn til cyklens stel, men især forbedrede komponenter, aluminiumstyr, fælge m.v.

Mange fabrikater i variable gear, og kanttrådsdæk havde været almindeligt i udlandet i mange år, mens den danske cykel stort set var uændret siden 1930'erne. Først omkring midten af 1950'erne begyndte den danske cykeltype langsomt at ændre sig, men nu var det hovedsagelig indførte cykler, der var på markedet i

Danmark. De mange danske tidligere cykelfabrikker blev nedlagt. Fyns Cycle Værk (Citrus cyklerne), Cykelfabriken Jyden Ålestrup, Dansk Humber fabrikken i Mølle-gade Nørrebro, H. Demant cykel-fabrik, Odense, Cyclefabrikken Danica, Århus, Dansk Cycle Værk Grand, Nordisk Cykelfabrik i Frihavnen, for at nævne nogle få af de mange danske fabrikker, der ikke eksisterer længere. De sidste år er Smith & Co. nedlagt og i Danmark er så vidt vides kun Kildemoes som den eneste deciderede cykelfabrik tilbage.

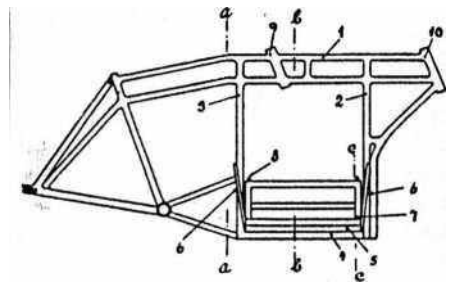
Ud over de her i bladet dansk fabrikerede cykler, der kom i kortvarig produktion, skal nævnes "Victrix"-cyklen, kendt for det tynde stel. Den blev patenteret i 1919 af H.P. Olsen og sat i produktion. Produktionen ophørte i 1931, men en cykelforretning på Jagtvej i København havde opkøbt restmateriale af fjederstål, helstøbte samlermuffer m.v. og fortsatte produktionen indtil 1938. Det fortælles, at over 8000 stk. Victrix-cyk-



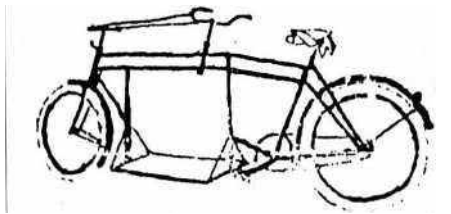
En speciel dansk cykel var dette patent fra 1919, »Victrix«-cyklen som virkelig kom i en større produktion.

ler blev produceret i årene 1923 til 38.

Specielt dansk var også de forskellige varetransportcykler, der opstod omkring 1920'erne. Trehjulede ladcykler i forskellige størrelse med åben eller lukket kasse samt den tohjulede almindelige budcykel med lad foran, som vist fås den dag i dag som ny.



Den danske »Long John« cykel fra 1929 med dens ændrede udseende fra 1935 har nu i næsten 60 år været populær som varetransportcykel i Danmark.

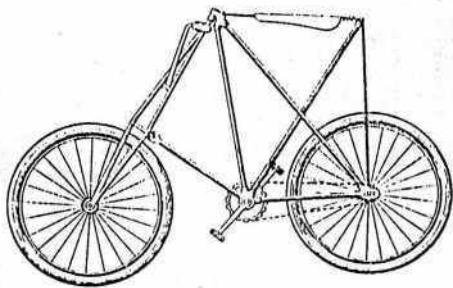


I 1929 patenterede M.R. Mortensen i Ålborg en helt speciel tohjulset transport cykel. Vareladet var anbragt lavt mellem de to lige store hjul og fra styret gik to stænger hen over ladet til forhjulet. Trods cyklens længde over to gange en alm. cykel, var den forholds-

vis let at køre selv med 200 kg gods på ladet.

Formodentlig omkring 1935 opstod en forbedret udgave af denne lange transportcykel, den fik navnet "Long John" og blev især i 1930'erne og 1940'erne uhyre populær. Den blev fremstillet af flere cykelfabrikker og under II verdenskrig blev den i Danmark anvendt som "flyttevogn" og meget mere. Den blev grundlag for Danmarks første cykeltaxa under besættelsen. Mange unge begyndte deres erhvervstilværelse som cykelbude, "Asfaltens Cowboys" som de blev kaldt, og en helt særlig cykelterminologi opstod. Mærkværdigvis fik "Long John" transportcyklen aldrig interesse i udlandet, men den er i dag et yndet fotomotiv for udenlandske turister og den har fået en renæssance i Københavns bybillede.

I listen over de få danske cykelopfindelser, der kom i produk-



Den danske opfindelse, der ikke fik patent i Danmark og aldrig kom her i landet, trods sin store popularitet verden over.

»En profet er sjældent anerkendt i eget land«.

tion kan også nævnes Dursley Pedersen cyklen, som ganske vist hverken fik patent eller kom i produktion i Danmark, men blev fremstillet i England. Opfinderen var den i England så berømte Mikael Pedersen fra Marbjerg, der havde opfundet en stor forbedring til mælkecentrifugen. Begge hans opfindelser var store succeser over hele verden. Hans specielle cykelstel kom aldrig i almindelig salg i Danmark, før en nyproduktion med samme idé påbegyndtes i "Christiania".

Over 45.000 af disse Dursley Pedersen cykler blev fremstillet i England i årene 1897 til 1914, og Dursley Pedersen cyklen var hermed den "danske" cykel, som fik den eneste og største udbredelse.

Trods dansk cykelproduktions blomstring fra 1920'erne, 1930'erne og fremgangen i 1970'erne, må man virkelig undres over så få egentlige danske cykelopfindelser, der kom i produktion og den korte tid denne produktion varede. Når man i dag besøger patentarkivet og ser de tusindvis af danske opfindelser på cykelområdet, besøger udstillinger, hvor mange danske nytænkninger på området vises, må man spørge sig selv, hvor blev de af? En dag dukker disse danske opfindelser op i cykelhistorien, som i hvert fald bliver beriget med de mange interessante patenter og opfindelser, der aldrig blev til noget. □

Moller-Autocykel

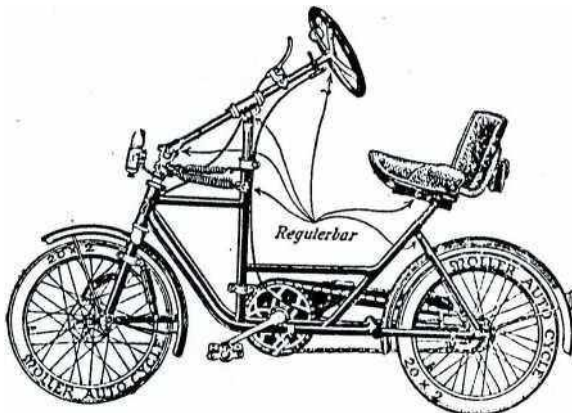
Indledning

I 1886 fremkom i USA en ny type safetycykler, på hvilke man mere eller mindre sad eller lå tilbagelænet, de såkaldte Velocars. Disse horisontale cykler, som idag omtales som liggecykler eller HPV cykler (Human-Powered Vehicle) er altså ikke noget nyt. Omkring 1920-30 var flere typer recumbent-cykler, (lat.: cubare, at ligge, eng.: at ligge el. læne sig) som de hed og til dels stadig hedder i England, i mindre produktion der.

I Danmark fremkom disse cykler især i 1920'erne og 1930'erne. De var fremstillet enten af mindre cykelfabrikanter og cykelforretninger eller i enkelte danske cykelfabrikker. De fik af folkeviddet betegnelsen "Sofa-cykler".

Hverken her eller i udlandet fik disse Sofa-cykler større udbredelse blandt almindelige cyklister. De var for dyre i køb og besværlige at håndtere i forhold til en konventionel cykel.

I 1950'erne og især i 1960'erne opstod der et lille klientel af eksperimenterende cyklister, de såkaldte HPV-entusiaster, som var tilhængere af en anderledes kørestilling, og der fremkom et stor antal forskellige liggecykler, som fortsat eksisterer i dag. Tilhængerne forsøgte på mange måder at overbevise andre, at den horisontale kørestilling var den ideelle, man arrangerer udstillinger og hastighedsrekorder. Prisen på disse moderne sofa-cykler er meget høj, og grundet deres udformning



Model 1.

MODEL 1938!

Oprejst stilling

Letløbende

Lavbygget

Elegant

Revolutionerende



Saa let i
Trafikken
vi
joller,
for vi
kør' den
selv-
styrende
MOLLER

$\frac{1}{s}$ MOLLERS PATENT

VESTERPORT
MELDAHLSGADE 3 KBH. V

SKANDINAVIENS STØRSTE

SPECIAL-FORRETNING
I AUTOCYKLER

Forside af Mollers katalog

er de uhåndterlige og upraktiske til daglig brug, og endelig, hvad skal man med hastigheder på 60- 80 km i timen eller mere, som man kan opnå på disse liggecykler? Større udbredelse blandt almindelige cyklister får disse liggecykler aldrig.

Moller-Autocykel

Den 30. juni 1936 fik en Holger Møller patenteret en cykel, som han kaldte Auto-cykel (Pat. 51869 og 51870, mønsterbeskyttet fra 25. aug. 1935) Denne nye sofa-cykel fik en noget større, men kort

varig opmærksomhed både i Danmark og i England på grund af dens specielle konstruktion, idet den bl.a. havde forhjulsaffjedring, samt et styr udformet som et bilrat.

Holger Møller var ikke, som nævnes nogen steder, dansk-amerikaner, men iflg. en herboende engelsk dame, der var ansat hos Holger Møller, var han meget engelsk orienteret og havde boet i England, hvor han havde fået en forbindelse til Triumph motorcykelfabrik. I Danmark havde han stiftet bekendtskab med en en-

gelsk ingeniør Ralph Hollingworth samt en anden herboende engelsk ingeniør Georg Harvey. Det var George Harvey's datter, der senere blev ansat hos Holger Møller.

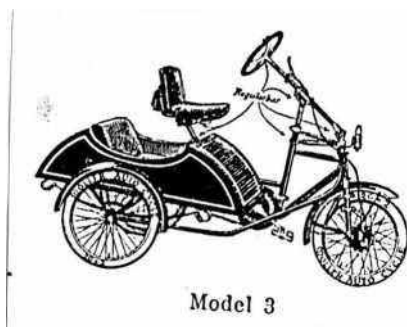
Ralph Hollingworth havde sandsynligvis kendt Holger Møller fra dennes tid i England og fået interesse for denne nye recumbent cykel, og sammen med George Harvey gav de begge økonomisk støtte til en produktion. Ralph Hollingworth var desuden så vidt vides direkte involveret i produktionen, men hvor denne egentlig fandt sted ved man ikke.

Det kan tænkes at det var hos Dansk Cyclefabrik, som lå i Frihavnen på Østerbro. Her fabrikeredes den i udlandet så berømte "Anglo-Dane", den kædeløse cykel, men man ved det ikke med sikkerhed.

I 1936 havde Holger Møller et kontor samt et udsalgssted af Auto-cyklen i Mehdalsgade nr. 3 i Vesterport-bygningen, men iflg. Glen Harvey fandt der ingen egentlig produktion sted i Mehdalsgade. Da Auto-cyklen blev patenteret i England, Norge, Frankrig, Belgien og Tyskland, slettede Holger Møller streget i "Øet" i sit navn så det blev Møller og samtidigt navnet på Auto-cyklen.

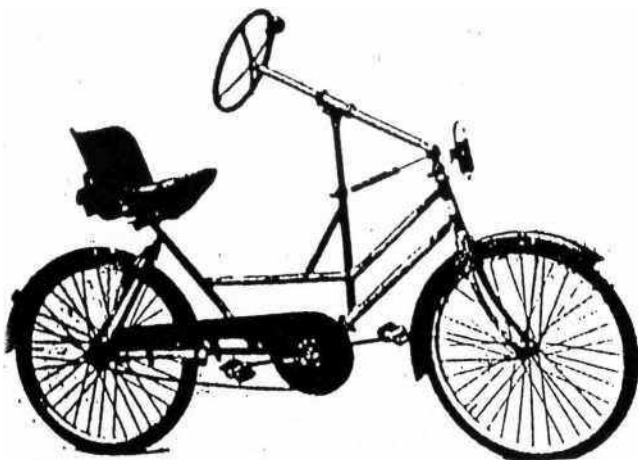
Der foreligger intet, som fortæller at Auto-cyklen blev fremstillet i et større antal og blev eksporteret og heller ikke hvor mange, der blev solgt i Danmark. Men dens sær

præg, bilrattet som styr og affjedringssystemet på forhjulet, er sikkert grunden til at så mange eksemplarer af Moller Auto-Cykel findes hos samlere og på museer landet over.



Der blev endog fremstillet en sidevogn til cyklen, som til motorcykler, således at man kunne medtage en passager. Auto-cyklen var lakeret i en himmelblå farve som standard, et særpræg på den tid, da alle cykler var sorte. Den blev spået en stor fremtid, men det gik denne som de utallige forsøg på nytænkning i cykelkonstruktioner, der fandt sted fra omkring 1900, ja helt op i vor tid, en kortvarig succes før den atter blev glemt. Man foretrak alligevel den konventionelle cykel.

Da II verdenskrig brød ud i 1939 rejste de to engelske ingeniører Ralph Hollingworth og George Harvey til England fulgt af Holger Møller. Det fortælles, at Hollingworth kom til RAF og senere blev kastet ned i faldskærm i Danmark som engelsk agent, men

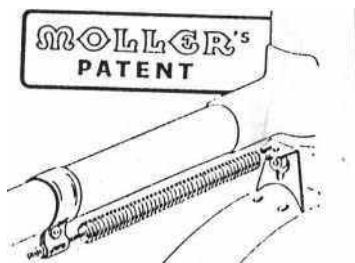


Den engelske Triumph Moller

hvad der videre skete vides ikke. George Harvey kom også tilbage til Danmark på et tidspunkt. Hvad der skete Holger Moller er uvist, men nu dukkede en anden type af Moller Auto-Cykel op i England, fabrikeret hos Triumph Motorcykelfabrik.

Den engelske Triumph Moller, som den hed, så noget anderledes ud. Hjulene var en del større og der var heller ikke den forhjulsaffjedring som på den danske. Hvor mange der fremstilledes vides ikke, men disse findes også i stort antal hos engelske cykelsamlere og på museer og enkelt kom til Danmark. Den engelske fabrikation fortsatte efter den danske produktion var ophørt i 1939 og man mener, at den engelske produktion ophørte omkring 1950.

Selv om Moller Auto-Cykel var nævnt som en revolutionerende opfindelse gik det som sagt denne som så mange andre forsøg på at ændre det cykelstel, man havde fundet frem til sidst i 1880'erne, det firkantede eller rhombeformet stel, en kortvarig succes før det forsvandt, men en anden af Holger



Mollors sfabilisafor

Mollers opfindelser fik en længere varighed.

Det var en anordning, der bestod af en fjeder, som kunne anbringes mellem forgafflen og det nederste rør på cyklen, som bevirkede en mere stabil kørsel, tillige modvirkede at forgaffel og dermed styret ikke drejede så let, når man stillede cyklen fra sig.

Mollers Styr Stabilator, som den blev kaldt, blev populær i mange år, og den kunne købes langt op i 1960'erne og nævnes i danske cykelkataloger, og måske kan den

købes enkelte steder den dag i dag.

Det kan tænkes at Holger Moller på et tidspunkt vendte tilbage til Danmark, måske i forbindelse med fabrikation af styr-stabilatoren, men man ved det ikke. Måske der er nogen blandt Cyclehistorisk Tidens læsere, der kan give svaret på Holger Mollers skæbne.

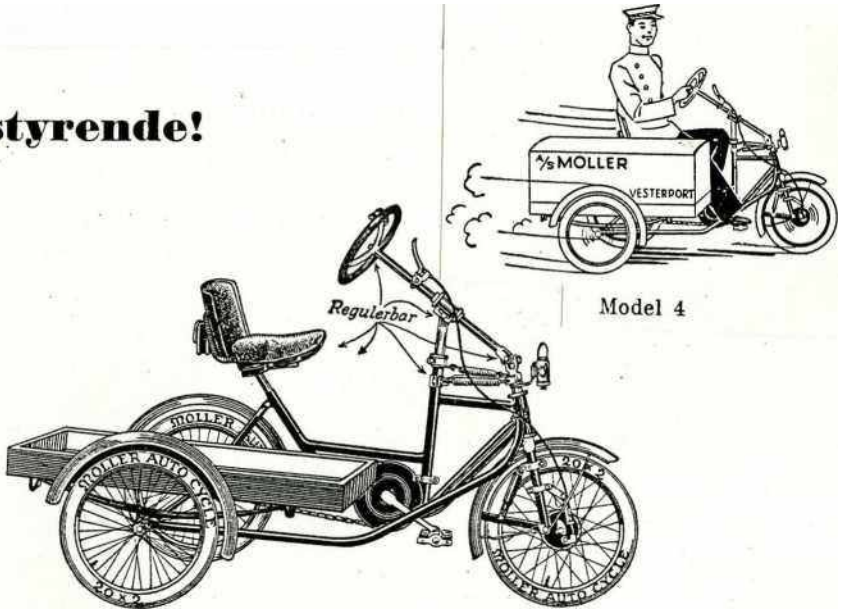
FW

Kilder:

Veteran-cycle Club arkiv England.

Mrs. Glen Harvey. □

Selvstyrende!



Model 2

Ved Parkering byder AUTO-CYKLEN den store Fordel, at den er kortere og tager betydelig mindre Plads op end den almindelige Cykle med Styr.

Nibi-Cyklen

En dansk cykel

Henrik Bichel blev født 1882 i Vendsyssel. I 1905 blev han ansat i Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger i deres frøafdeling og i 1916 udnævnt til forretningsfører for den nyoprettede cykelafdeling indenfor F.D.B.

Det stadige arbejde med og kendskab til cykler udløste tanken om, hvorvidt man kunne forbedre dem, og Henrik Bichel opfandt fra 1933 til 1939 2 cykellygter og 3 cykler, der alle fik navnet NIBI. Navnet var dannet af Nielsen og Bichel, idet en værkfører Oluf

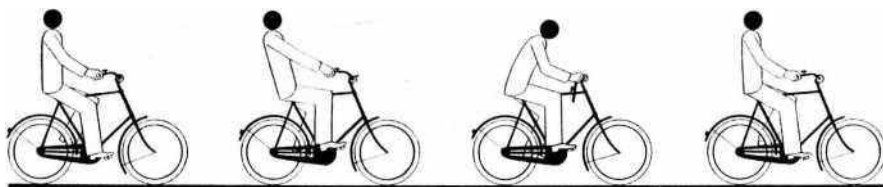
Nielsen hos F.D.B. havde udført modellerne.

Med NIBI Model 2 skabte Bichel et nyt cykelstel, hvor overrøret skrånede nedad og styret kunne vippes op og ned eller fastlåses i 12 forskellige stillinger eller være løst.

Henrik Bichel skriver selv: "Ved kørsel op ad bakke og i modvind kan man fastlåse styret i racerstilling, så kroppen bøjes fremefter. Henad flad landevej benyttes frigangen og man kunne holde på styret som på en hestetømme eller trække i styret, når man samtidig

„NIBI“ CYKLEN, Model II

Patentbeskyttet i Danmark, Norge, Sverige, Finland, Tyskland, England og Kolonier.



Cyklen drives efter Tovtrækningsprincippet. Den har indstilleligt Styr med Kuglelejer, Bajoneflaas og Frigang. Ialt 12 Indstillinger.

Største Nyhed paa Cykleomraadet siden Aarhundredskiftet.

Medens et Cykle-Styr skal være absolut stift paa tværs af Kørselsretningen, er der ikke noget i Vejen for, at man kan gøre det drejeligt fremefter og bagud, tværtimod er det en stor Fordel at kunne indstille Styret efter det Terrain, man til enhver Tid kører i. Skal man for Eksempel forcere en større Bakke, vil man vælge en Racer-Indstilling, fordi man ved, at man kommer lettest over Bakken, naar man bøjer sig hen over Cyklen. Det samme gælder i Modvind. Henad flad Landevej vil man benytte Frigangen og holde paa Styret som paa en Tømme. Jo mere man trækker i Styret, desto hurtigere vil Cyklen gennemløbe en given Strækning, navnlig naar der er Fremad-Traad paa Pedalerne. Indstillingen af Styret er i høj Grad individuel, men man finder hurtigt den Stilling, der til enhver Tid passer en bedst. Selve Indstillingen varer kun et Sekund og sker ved Hjælp af en Bajonetflaas. Den kan foretages saavel før, **under**, som efter Kørslen. De indstillelige Styr, man hidtil har kendt, har alle haft den Fejl, at **man maatte af Cyklen** for at foretage Indstillingen, der skete ved Hjælp af en medbragt Skruenøgle.

Styret koster Kr. 15 detail.

havde fremadtråd på pedalerne ville man kunne køre hurtigere. Indstilling af styret er i høj grad individuel, men man finder hurtigt den stilling, der til enhver tid passer en bedst.”

NIBI Model 1 havde tillige forhjulstræk, idet der på styrets ene gren var fastgjort et kædehjul, som med en kæde stod i forbindelse med et mindre kædehjul på en mellemaksel. Denne havde et større kædehjul, der med en kæde var i forbindelse med en frihjuls-mekanisme på forhjulsnavet. Cykelstyret kunne vippes op og ned og derved kunne forhjulet drives rundt ved styrets opadgående bevægelser. Det kunne også som ved

NIBI 2 gøres fast under kørslen. Man førte styret nedad, og idet man trådte på den ene pedal, trak man samtidigt op i styret og drev således både baghjul og forhjul samtidigt.

Henrik Bichel fortæller, at der ved model 1 opnås den fordel, at man opnår en alsidig motion, idet både ben, krop og arme trænes, samt at man ved baghjulstræk og forhjulstræk samtidig kan opnå en fart på 30-35 km i timen.

Nibi-cyklen blev patenteret i Danmark, Norge, Sverige, Finland og England. Nogen større export blev det ikke. Den er aldrig set beskrevet i udenlandske cykelhistoriske bøger eller tidskrifter. Hvor

Læs hvad ”nibi cyklister” skriver om ”Nibi-lynet”

Cykling er bleven en 'behagelighed, de lanqe Afstande synes kortere, og de toppede brostens tortur er bortelimeret.

Saaledes er mit Indtryk efter i nogen tid at have kørt Deres fortrinlige Nibi Cykle, Model 2.

Def udprægede fremadtraad i Forbindelse med det dobbelte Gear og Ballondæk har efter min Mening gjort Cyklingen til en langt sundere og sikrere form for Motion og Sport end hidtil og samtidig dermed skabt en Cykeltpe i fuld Overensstemmelse med de mest moderne og mest hensigtsmæssige Principper.

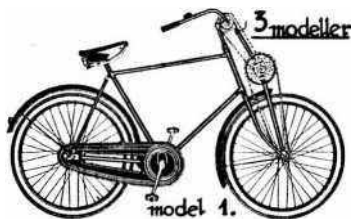
At den har en stor fremtid for sig, nærer jeg ingen Tvivl om.

Kruse Madsen, Vanløse

„nibi” ; Damecyklen, Model 3, som blev købt til min hustru, har ogsaa vist sig at være overordentlig letlobende, og behageligere Cykler end „nibi” tror jeg ikke findes.

København, den 24. Juli 1935.

*O. Westergaard
fCuidkildeuej 60.*



model 3	} alm. udstyr	kn 100
" 2		" 115
" 1		" 150



mange Nibi-cykler, der blev fremstillet er uoplyst, men flere er dukket op hos samlere og på museer. F.D.B. solgte Nibi-cykler i begyndelsen af 1940'erne, men krigen bevirkede, at man ikke kunne få materialer til produktionen, og den blev indstillet. Henrik Bichel selv var død i 1939 og F.D.B. nedlagde senere sin cykelafdeling. □

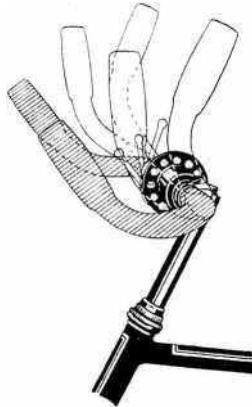


Kilder:

Johanne Bichel.

“Cyklens Historie” F. Wodschow.

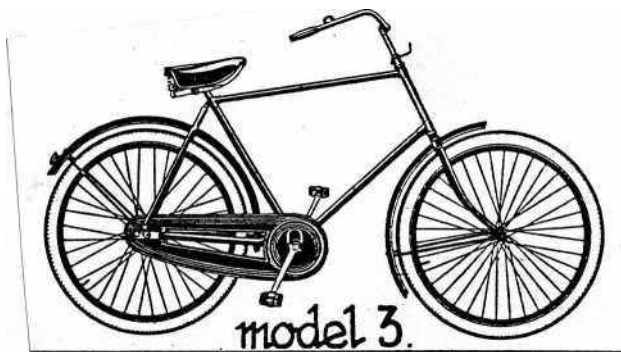
Eftertryk uden kildeangivelse forbydes.



Ansætte Læger siger, at

”NIBI” CYKLEN frembyder uvurderlige Fordele

i idrætslig og sanitær Henseende for de almindelig anvendte Fodcykler; man faar langt bedre og sundere Motion ved at køre „NIBI - Cyklen, opøver flere Muskelgrupper, navnlig Krops- og Armmuskulaturerne og indtager en (or Vejtrækningen og for Hjærtets Arbejde langt gunstigere Stilling, end Tilfældet er ved de gamle Cykle- modeller. At man samtidig kommer lettere og hurtigere frem, navnlig i Modvind og op ad Bakke, er en yderligere Fordel, som ogsaa maa vurderes højt.



Københavns første cykelstier

Problemer omkring cykelstier i København er over 100 år gamle. Det hele begyndte med et forbud! Københavns daværende politidirektør Eugen Petersen, som ikke selv var cyklist, indstillede den 1. juli 1895 et forslag til Københavns Borgerrepræsentation om en ny politivedtægt, idet den gamle ikke længere var tilstrækkelig.

I den gamle vedtægt af 22. juni 1883 hed det nemlig:

Kørsel med Velocipeder og lignende Apparater var tilladt på kørebane og Ridesti, og disse Apparater skulle være forsynet med forsvarelige Bjælder og Klokker.

I denne politivedtægt af 1883 fastslog for øvrigt i sin § 35 højrekørselen for alle køretøjer for første gang. Indtil omkring 1883 var det nemlig helt almindeligt at holde til venstre.

(Cyclehistorisk Tidende vil i en senere artikel omtale højrekørselens indførelse i Danmark og cyklisternes modstand mod denne.)

I politidirektørens forslag hed det blandt andet:

Kjørsel med Cykel og lignende Befordringsmidler er kun tilladt på Kjørebanen, derimod ikke paa Fortov, Gang- eller Ridestier - og videre at: ved Skæringspunkter af 2 eller flere Færdselslinier og overalt, hvor der er stærk Trafik af kjørende, ridende eller gaaende, hvor

Farefor Sammenstød kan opstaa, skal den cyklende kjøre langsomt, hvorvedforstaas en Fart, som ikke er større end, at en fuldvoxen Mand i rask Gang kan følge med Cyklen.

Alle disse bestemmelser var desuden motiveret, idet der blandt andet de sidste par år var indkommet mange klager over cykelkørsel på fortov og ridestier.

Bicyclisterne havde nemlig lige siden 1880 mere eller mindre tiltusket sig ret til at benytte det yderste af ridestierne. Kørsel på den høje bicycle var nemlig ikke behagelig på stenbro, men den foregik langt bedre på ridestierne i venstre side af vejen naturligvis, så bicyclisten kunne springe af bicyklen til venstre, som det altid var tilfældet. Det kom dog ofte til mange sammenstød mellem ryttere og bicyclister, og i flere tilfælde blev der anlagt sag mellem ryttere og bicyclister.

Forslaget kom til første behandling i Borgerrepræsentationen den 1. juli 1895. Forbudet mod cykelkørsel på ridestierne var naturligvis ikke populært blandt cyklisterne og i disse dage var politidirektør Eugen Petersen's forslag og cyklisternes protest det vigtigste stof i den københavnske presse. Især Dansk Bicycle Club's formand, overrettsagfører Emil Staal,

hævdede kraftigt cyklisternes krav. Aftenbladet benyttede lejligheden til lave politik ud af sagen og cyklisternes eget blad "Cyclen" optrådte med stor aktivitet under mottoet: "OP TIL KAMP". Der var protestmøde i koncertpalæet og en korrupsionsaffære indenfor politiet gav pressen lejlighed til at drøfte politidirektørens evner og kræve, at han skulle nedlægge sit embede.

Mødet i Borgerrepræsentationen mandag den 1. juli 1895 blev imødeset med stor spænding. Politidirektøren var ikke selv til stede og lokalet på den gamle rådhus og domhus var overfyldt og udenfor ventede mange i håb om en ledig plads. De fleste af de 15 talere var imod forslaget, og det blev forkastet med 16 stemmer mod 9, hvorfor forsamlingen nedsatte et udvalg, der i februar 1896 afgav betænkning om forsigtig kørsel osv., krav om lygteføring og det vigtigste:

Kørsel paa Ridestier paa hvis ene uderbane er dannet en Cyclebane, her skal Cyclisten, naar han møder eller passerer en Rytter, holde sig til denne Bane.

For første gang var ordet "Cyclebane" officielt nævnt og den 2. marts 1896 kom sagen til andenbehandling, og endnu en gang vendte og drejede man cykelspørgsmålet med stor grundighed, men tendensen var at tage hensyn til den nye og populære cyklistisme,

der var kommet til i 1890'erne, og forslaget blev da også vedtaget med enkelte ændringer.

Dansk Bicycle Club havde endnu et beskedent ønske med hensyn til ride- og nu cykelbanerne, nemlig nogle smalle opkørsler, da ridestierne ofte havde en høj stenkant. Men D.B.C. fik at vide, at stierne var anlagt for hestenes skyld og rytterne klagede over, at cyklisterne tog stadig bredere og bredere del af ridestierne, og at de skræmte hestene ved at fare forbi dem på ridestierne.

Enkelte ryttere fulgte kaperkuskenes idé, og bandt blykugler i enden af deres piske. De kunne så slå med piskan og derved få snerten til at dreje sig rundt om cykelstellet, og når de så trak i piskan havde det jo naturligvis katastrofale følger for cyklisten før han opdagede, hvorfor han egentlig væltede.

Kort efter den nyvedtagne politivedtægt kom en "Cykelstiforening" til verden. Dens grundlægger var overretssagfører Ulf Hansen. Dens formål var at skaffe cykelstier fra København ud ad hovedvejene og om fornødent at anlægge dem selv.

I disse år havde Københavns Kommune planer om store gadearbejder, da byen blandt andet fik sin første elektriske sporvogn. Flere steder blev det bestemt at anlægge deciderede cykelstier, hvad der også skete. Den første cykelsti

blev anlagt på Strandboulevarden. Denne ny cykelsti blev 4 fod (ca. 1,20 m) bred.

Cyklister kørte nu med politiets billigelse på ridestier, og de ældre tiltuskede stier i kanten af ridestierne kom efterhånden til at danne virkelige cykelstier. Der er oplysninger om cykelstier på Esplanaden og i Toldbodgade allerede i 1892 og på Grønningen i 1890, men først efter 1896 kom der gang i anlæggelse af cykelstier landet over. Der kom bestemmelser om, at visse ridestier nu ikke længere måtte benyttes af ryttere til hest. Fra Hellerup til Charlottenlund anlagde Cykelstiforeningen selv en cykelsti 1897-99. På forskellig

måde søgte foreningen at få fælles regler for cykelkørsel i hele landet blandt andet var højrekørselen ikke accepteret i hele landet endnu. Den 15. oktober 1897 forelagde man i folketinget et forslag, der i lidt ændret form vedtoges den 8. maj 1898, og cyklisternes krav om cykelstier og ens regler over hele landet var endelig en kendsgerning. □

Kilder:

Cycletidende 1895.

Kbhvns Borgerrepræsentation forhandlinger 1895-96.

Aftenbladet 1895.

Cyclehistorisk Tidendes historiske arkiv.



En Cycletur 1891

En Bicyclerytter rask og adræt, sprang op på sin skinnende Bicyclet, saa let han sig følte, saa let og tryk, her på sin hurtige gangers Ryg, følte af Kræfter svulmende Læggene, derfor lian knejste som Konen med Æggene sikker han følte at han kunde køre paa Cycle i al Slags Vejr og Føre.

Ak! brat blev af Illusionen han vækket, fik Vingen stækket, Pedalen knækket, i Gothersgade i Søle og Ælte, han monne vælte!

Som Bonaparte ved Waterloo, som Prinsesse paa Vesterbro, han styrtede ned fra sin Højheds Tinde, var knapt til at finde, thi Jakke, Bukser, Handsker og Hat, var kun en klat og af ham selv var ej meget tilbage, kun Sorg og Klage.

Hvordan det gik til, er snart fortalt, han kom i et Spor og derfor faldt, og Folk rundt fra alle Sider mødte, og spurgte ham om han havde sig stødte, men da de saa, at han kunne gaa, de lo saa smøret,

mens han sig tørred, dog Snavset sad fast, for der var vaadt, Jo, han tog sig ud saadan Graat i Graat.

Saa trak han afsted med sin rare Hest, det lumske Bæst!, og hjemad det gik, mens han snarlig mærked, hvordan baade foran og bag det værked, i Lommen en Flaske Medicin, som han købt til Moderen sin, var knust, de Draaber mer ej fugted, men Lommen deraf græsselig lugted.

Ja! Som det gik ham, saadan gaar det saa let, naar man forveksler en Bicyclet, med en Sporvogn og prøver at køre paa Skinner, saa ligger man dér, før man sig besinder, men for at komme bort fra det Spor, saa lyt til moralen som heri boer - enhver kan vist finde den selv for resten - den lyder: Paa Cycle fly Sporet som Pesten.

E.W.

Logen i nr. 67

Som bekendt er Danmark foreningernes land. Alene inden for kredsen af aktive veterancyklister har man nu tre klubber, ganske vist er een af disse på kun to medlemmer.

Cyclehistorisk Tidendes redaktion er blevet informeret om endnu en forening, Dansk Tricykel Orden på Nørrebro i København.

Dansk Tricykel Orden består af ældre drenge, som under private former mødes omkring deres fælles interesse: Den trehjulede cykel. Stifteren af ordenen H. Laasby, havde tidligere den vision, at alle ældre drenge skulle køre på tricykel.

Senere er flere ritualer kommet til, men piger har stadig ikke adgang. Det medførte tidligere en række episoder, hvor nogle piger forsøgte at spærre vejen for møderne ved at blokere ordenens lokaler i kælderen til nr. 67. Drengene reagerede ved nogle lumske metoder, så nu får drengene som regel lov til at mødes i fred.

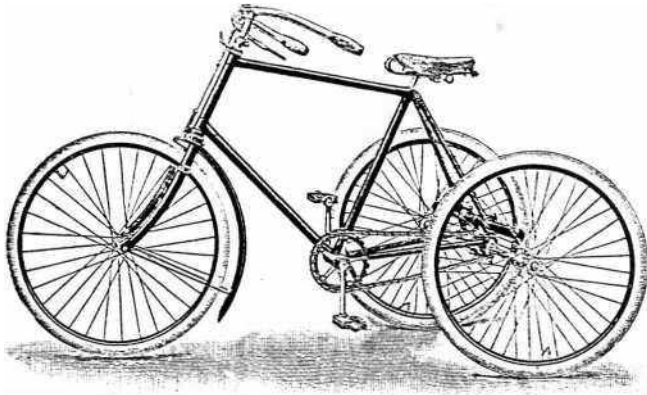
“Det, vi er fælles om er cyklernes verden, som i sig selv kræver en enorm koncentration,” fortæller logens nuværende formand til vor udsendte medarbejder. “Kandidater til optagelse i ordenen skal som første prøve køre rundt om karréen ved gange. Under denne prøve er det ikke tilladt at slingre

eller stoppe op, uanset hvad man kommer ud for - det er gerne dér, de fleste falder igennem. For livet *rummer fristelser* - ordenens adelsmærke er at tøjle disse fristelser,” fortæller formanden.

Ordnes øvrige ritualer er principielt hemmelige, men lidt er sluppet ud i årenes løb. Således at logemedlemmerne - for at stige til grad 2 - skal overnatte i cykelkælderen sammen med noget så makabert som en *tohjulet cykel*. Også her falder mange fra.



“Kan man slet ikke få at vide, hvad I rent faktisk foretager jer?” spørger vor udsendte medarbejder. “Nej, og i et retssamfund som her i bebyggelsen har vi vores grundfæstede ret til at mødes uden uvedkommende kontrol. Det



har værten skrevet under på.”
fortsætter formanden.

“Er tiden ikke løbet fra loger som jeres?”

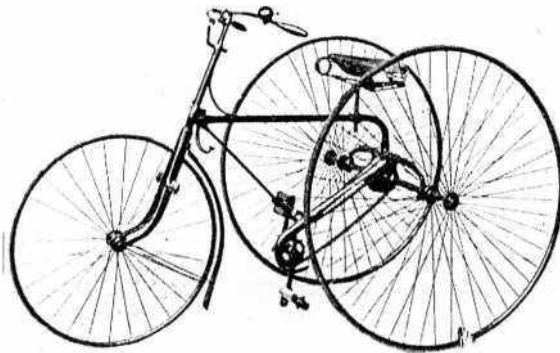
“Nej, det kører udmærket, så længe vi hjælper hinanden”.

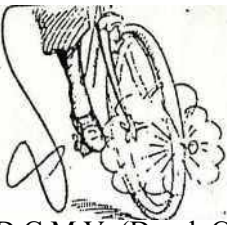
“Hvordan gør I så det?” spørger vor medarbejder.

“Det kan jeg ikke røbe alt om, men man kunne jo forstille sig, at en logebroder falder for en tohju

let.” svarer formanden.

Inden mødet med formanden afsluttedes blev vi budt på et glas - forplejningen fejler tydeligvis ikke noget i Dansk Tricykel Orden. Og hvad enten logebroderne kan lide det eller ej, tillader vi os at konstatere: Det er den bedre stillede del af disse drenge, der samles i nr. 67. □





Set & Sket

D.C.M.V. (Dansk Cykel Museums Venner) som i år kunne fejre et jubilæum, nemlig ti-året for foreningens stiftelse, samt i ti år forgæves forsøg på at etablere endnu et cy-

kelmuseum i Danmark, har for tredje eller fjerde gang måtte flytte deres samlinger, som udover foreningens lille nydelige udstilling i Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk nu befinder sig i en kostald i Mørkøv.

Nu er der jo egentlig ikke noget i vejen med en kostald, men man oplyser, at lejen er temmelig høj, og foreningen ikke har økonomi til to lejemål i længere tid. Foreningen, der i nogen tid har haft økonomiske problemer, således at man tillige måtte ændre vedtægter, så det vil være muligt at udsortere effekter fra deres samlinger. Dette oplyser man vil ske ved et salg for at få styr på økonomien. På given foranledning kan man gøre sig sine tanker om, hvad stilling mon giverne indtager, når deres gaver bliver solgt.

Hvornår bliver D.C.M.V.s bestyrelse realistiske mht. stiftelse og ledelse af endnu et cykelmuseum? Man burde måske se på, hvordan det er gået andre privatmuseer her i landet, og endelig har man allerede et godt fungerende Danmarks Cykelmuseum i Ålestrup

med en kompetent ledelse og offentligt tilskud, som det er tvivlsomt, om man kan opnå i Københavnsområdet eller i det hele taget.

Bestyrelsen bør nok nu efter ti år gå andre veje, hvis deres samlinger skal bevares. Hvad bliver det næste efter kostalden? Det spørgsmål bør medlemmerne, som hovedsagelig er cykelbranchefolk, stille bestyrelsen.

□





Blandinger

På side 6 i Cyclehistorisk Tidende nr. 5 ses en tændstikæske med veterancykelmotiv. Denne æske er nu i almindelig handel indført fra Sverige af Dansk Supermarked A/S.

I.V.C.A. (International Veteran Cycle Association) formål er:

At varetage, udbrede og praktisere interessen for alle ældre køretøjer med ét eller flere hjul, der kan henføres til Velocipedens relationer.

At støtte og fremme forskning på dette område,

At arrangere møder, udstillinger og salg over hele verden,

At arrangere veterancykel-rallyer, internationale såvel som nationale,

At udgive et cykelhistorisk tidsskrift, The International Veteran Cycle.

Som medlemmer har forbundet 12 veterancykelklubber fra 8 lande, 14 cykelmuseer fra 6 lande samt 105 individuelle medlemmer i 15 lande. Forbundet har 23 repræsentanter i 17 lande.

Man har netop udsendt den årlige rapport for 1998. Der har været afholdt én cykelhistorisk kongres, ét internationalt rally, samt

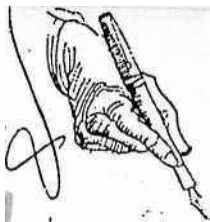
1 nationale. Tidsskriftet The International Veteran Cycle er udgivet



4 gange med nationale og internationale forskningsresultater, nye bogudgivelser, omtale af cykelmuseer og veterancykelklubber og deres virke.

Yderligere oplysninger om I.V.C.A.'s virke, kommende rallyer, møder, kongresser og medlemsansøgning fås ved henvendelse til I.V.C.A.'s danske repræsentation, telf. 45 87 xx xx.

Cyclehistorisk Tidendes redaktion har modtaget et ønske fra I.V.C.A. om at afholde et veterancyclerally i Danmark - en pragtfuld tanke - men redaktionens svar har været, at det må udsættes eller eventuelt arrangeres i et andet nordisk land. Et internationalt veterancykelarrangement i Danmark ligger nok langt ude i fremtiden grundet danske veterancykelforeningers størrelse og især mangel på samarbejde.



Læserbreve

I Cyclehistorisk Tidende nr. 4. okt. 1998 "Cyklens Anvendelse i Militæret" efterlyste vi nærmere oplysninger om dansk militærcykler blandt vore læsere.

Vi har modtaget:

Her kommer lidt om cykler ved Garder-Husarerne. Det er bl.a. en meget omfattende inventarliste fra 1943, hvor jeg kun sender det som vedrører cykler. Teksten til foto på side 123 er måske byttet rundt, se

katteøjne samt hvid bemaling af bagskærm og kronrør.

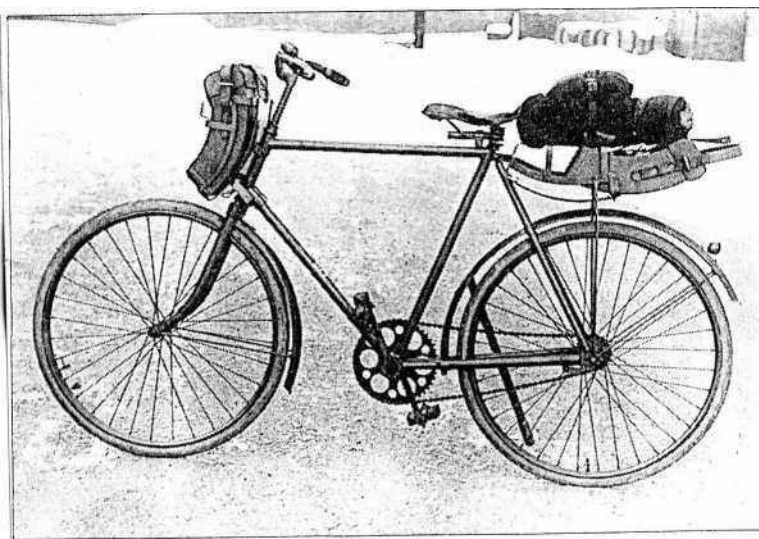
Venlig hilsen

Gerhard Ryding.

Der vedlægges fotokopier fra omtalte inventarprotokoller af 29. aug. 1943.

Side 81 - omtaler udrustningsgenstande, som våben, hesteudrustninger, motorcykler og *cykler*.

Side 85 - omtaler Garder-Husarerne havde ét Cykelregiment (6.



*Cykel model 1903/30 med magasin-
taske til rekylgevær.
(Foto: HTK 2402).*

Regiment), der bestod af to cyklistbatailloner, der igen bestod af tre cyklistkompagnier.

Side 89 - omtaler, at uddannelse sker ved de forskellige kompagnier, her nævnes bl.a. Cyklist)/motorcyklist) -kompagnier.

Side 90 - omtaler Rytteriet, der består af ryttereskadroner, *cyklisteskadroner*, motorcyklisteskadroner, panservognseskadroner m.v. Rytteriet kan ofte kun skaffe de nødvendige efterretninger om fjenden, egentlig kamp foregår i de fleste tilfælde til fods (uden cykel eller hest som ved alm. fodfolk).

Side 91 - omtaler, at en cyklisteskadron består af kommandoaf

deling og fire cyklistdelinger med rekylggeværer i trefod.

Side 92 - Uddannelse ved rytteriet - herunder cyklisteskadronerne - foregår kun om sommeren.

Side 122, 123, 127 - viser fotos af danske militærcykler Model 1903, Model 1915 og Model 1930. Det oplyses, at man i alt rådede over 107 stk. af Model 1903 og i alt 296 stk. af modellerne 1915/30.

Side 123, 127 - omtaler reservedele til cykler, bl.a. tre stk. reservecykler, 151 bagagebærere, 406 stk. dækbandage med snøre, 406 cykellåse, 414 ASP stearinlys-lygter. 406 oliekanter med hætte og



Cyklist af Gardehusarregimentet i feltmæssig Paaklædning.

750 stk. cykelskridtsbesætning (det sidste kan kun have været et stykke stof til at sætte uden på bukserne for at beskytte disse mod slid fra sadlen, red.).

Red.: Datoen for disse oplysninger er altså den 29. august 1943, samme dato som den tyske afvæbning af dansk militær. Inventarlisten er da også tillige forsynet med tysk oversættelse. De findes i "Vaabenhistoriske aarbøger", udg. 1993.

At cykler i dansk militær har haft langt mindre betydning end i udlandet, (sammenlign disse få oplysninger med artiklen i Cyclehistorisk Tidende nr. 4 side 4-16)

ses blandt andet af de totale antal cykler, man havde rådighed over samt tillige cykeltypernes alder så sent som i 1943. Man kan også undre sig over at dansk militær tilsyneladende ikke kendte til batteri- eller dynamolygter, men stadig brugte ASP stearinlys-lygter.

Der findes heller ikke nogen steder oplysninger om særlige instrukser for cyklister i en evt. kamp eller deres strategiske betydning i dansk militær andet end et tillæg til rytterregimenteme - modsat de svenske cykelkompagniers cykelinstruktioner, for ikke at nævne instrukser for de store tyske og engelske cykelregimenter under første og anden verdenskrig.



Vi har heller ikke kunne kommet frem til, hvornår dansk militær for første gang anvendte cykler. I udlandet blev de anvendt første gang i den fransk-preussiske krig 1870-71.

Vi takker Gerhard Ryding for de tilsendte oplysninger om danske militærcykler i Gardehusarerne og Livgarden. Vi håber Gerhard Ryding finder flere oplysninger, da der tilsyneladende ikke før har været nogen, der har interesseret sig for cykler i dansk militær.

Til Cyclehistorisk Tidende

Jeg er besiddelse af en Grand militærcykel fra før 1942, da den ikke er forsynet med bogstavkode.

I flere år vidste jeg ikke, hvad

det var for en cykel, Jeg havde stående. Længden fra kranken til forkant af baghjulet var ca. dobbelt så lang som på andre cykler.

Min nu afdøde genbo Henning Scheel, der havde være direktør hos Grand og SCO i 27 år, var en dag ovre på mit WS-værksted og pludselig udbrød han: "Du har jo en gammel Grand militærcykel stående." Han fortalte, at Grand af og til havde lavet en serie sådanne cykler til militæret.

Jeg havde købt den hos en pensionist, der reparerede og handlede med brugte cykler. Vedlagt foto af cyklen.

Vagn Rosenvold, Nørre Aaby.

Red. Vi takker for foto og den interessante oplysning. Nu ved vi, at i alt fald nogle danske militærcykler blev fabrikeret hos cykelfabrikken Grand.





Nyt fra Cyclehistorisk Kjøreselskab

Foråret er på vej - og Cyclehistorisk Kjøreselskab vågner op til dåd efter vintersøvnen med ny spændende møder og ture til glæde for medlemmerne.

Vort første møde bliver *aftenkomsammen* - en hyggeaften med kaffe m. tilbehør. Mødet finder sted hos formanden, **Ishøj, søndag den 28. marts, klokken 19.** (husk sommertid er begyndt) Ved mødet vil formanden holde et let causeri over cykelopfindelser og mærkelige cykler. Alle andre er selvfølgelig også velkomne til at yde et bidrag - helt uforpligtende.

Man kan tilmelde sig nårsomhelst.

Den årlige generalforsamling finder sted **Søndag den 30. maj kl 13.00 på Strandvangen xx, Ishøj.** Der vil samtidig være udstillet cykler og cykeldele og måske en mindre loppemarked med ting af enhver art samt beklædning som kan bruges på vore veteranture.

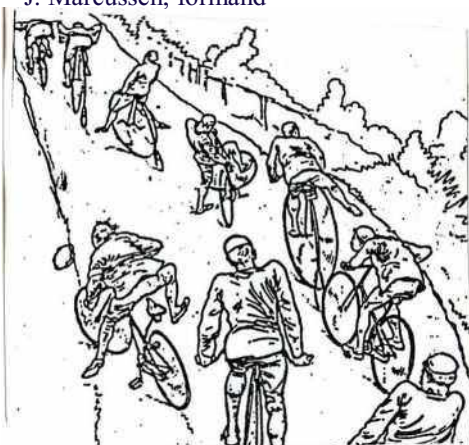
Det vil være absolutte sidste frist for indbetaling af kontingentet for 1999. *Alle fremmødte vil blive bespist på bedste måde.*

Der vil i løbet af sommeren blive arrangeret to ture, eventuelt en tur til Teknisk Museum i Helsingør for at bese deres cykelsamling.

Nærmere om disse arrangementer - tid og sted - vil blive tilsendt senere.

Medlemstilmelding kan ske til formanden telf. 43 73 xx xx.

J. Marcussen, formand



Register - Cykelhistorisk Tidende, nr. 1 -5

Auktionen 1998	5-19	Nyvang, Andelslandsbyen	1-21
British Cycle Museum	1-19	Svenska Hoghjuling Selskabet	3-20
Cykelhistorisk arrangement i Bremen . .	1-22	Udenlandsk cykellitteratur	1-9
Cykelhistorisk fund	2-3	Udstillingsplaner.....	1-20
Cykelhistorisk Kjøreselskab	1-16	Velocipede, den første	2-18
Cykelhistorisk litteratur . .	1-6	Veterancykelhistorisk konference	2- 9
Cykelkuriositeter	5-4	Veterancykelklubber	1-14
Cykelsamlinger i Danmark.....	1-17	Væltepeter til mountainbike	1-20
Cyklen og fotografen	5-15		
Cyklens anvendelse i militær	4-4		
Cyklistkrigen i Skovshoved	1-10		
D.D.C.M	1-17	I alle numre:	
Danmarks Cykel Museum .	3-18	Set & Sket	
Danske militærcykler	4-17	Blandinger	
Frihjulets opfindelse	3-9	Læserbreve	
Historie, cyklens	3-13	Køb, Salg, Bytte, Efterlysninger	
Hvad hedder den?.....	2-13		
International Veteran Cycle Association.....	2- 9		
Klubberne	4-23		
Kvinder og cykling	3-4		
Myter om cyklens fremkomst.....	2-19		



Køb, Salg, Bytte, Efterlysninger



B.S.A. militærfoldecykler,

4 stk. sælges.

Henvendelse E. Bier, telefon 35 83 xx
xx.

Indhold

Fra redaktionen	3
Cykelproduktion i Danmark	4
Moller-Autocykel.....	9
Nibi-Cyklen.....	14
Københavns første cykelstier.....	18
En Cycletur 1891	21
Logen i nr. 67	22
Set & Sket	24
Blandinger.....	25
Læserbreve	26
Køb, Salg, Bytte, Efterlysninger	32
Register - Cyclehistorisk Tidende nr. 1-5	31

Næste nummer af bladet udkom-
mer medio maj.

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