

AKADEMISK SKYTTEFORENING 1861.

Det var i 1861 vi blev mere klare over at tyskerne ikke ville lade os have fred. Regeringen begyndte på forskellig vis at forberede sig på krigen. De sønderjyske studenter stillede sig til rådighed for krigsministeriet og i studenterforeningen var stemningen svært krigerisk. Nogle ville genoplive det gamle studenterkorps "Kongens Livkorps" men det endte da med at vi efter Kaptajn Mønsters anvisning dannede en skytteforening, men det varede et helt år inden vi kom i gang med skydningen på Enighedsværn, der lå bag den nuværende Kgl. skydebane, der var nu ingen fart i det og så kom krigen. Vi måtte melde os som frivillige og i 1867 fik vi anderkendelse og d. 10 oktober 1867 fik vi en fane der var syet af københavnske damer overrakt af Rektor Madvig som på den måde satte universitetets officielle stempel på korpset. Medlemstallet har svinget op og ned i årene men nu her i 1911 lever korpset i bedste velgående, hvilket ses her ved at hans majestæt Kongen inspicerer korpset med en stort cykelkompagni.

Victor Pürschel Illustreret Tidende 1911.



H. M. EDGEM MIDT SEER
PASSEREN FODTEN

Hærens nye Cyklistkompagni.

Uden særlovsforandring og deraf følgende Rigsdagsdebat er hæren i dette forår bleven forøget med en hel ny afdeling, et Cyklistkompagni, formeret som selvstændigt kompagni på lignende måde som i udenlandske hære. Cyklesporten har hidtil kun fundet ringe anvendelse i hæren. Hver afdeling var vel normeret med et vist antal cykler, som tildeles værnepligtige, der alle i forvejen var til tjeneste, men det betyder et glædeligt fremskridt i retning af det moderne befordringsmiddels anvendelse i militært øjemed. Cyklistkompagniet, hvis opgave først og fremmest er at tilvejebringe en solid basis for de principper, der skal lægges til grund ved brugen af militære cyklister, og som derfor i videste mål operer på forsøgenes område hæves den 10 juni, på hvilken dag de menige af vinterstyrken skal hjemsendes. Samtlige menige i Cyklistkompagniet har dog måtte forpligte sig til feltøvelser. På et af billederne ser vi Fortroppen – en deling under en officers kommando – ride ud for at rekognoscere terrænet og skaffe efterretninger om fjenden; på et andet er fortroppen pludselig stødt på fjenden og giver ham det glatte lag, medens Cyklerne er kastede hen ad vejen foran skytterne for at danne en art passiv hindring. Endelig er der også vist, hvorledes en ridende Cyklistafdeling forholder sig, hvis den pludselig angribes fra siden af fremstormende rytteri. Medens øvelserne i begyndelsen af kunde køre, men der savnedes faste regler og principper for Cyklisternes anvendelse,



Cyklistkompagni forordnet til Divade

Christ. Bay. Næst.



officererne, der stædigt holder fast på cyklen

hvilket derfor hovedsagelig indtrænedes til almindelig Ordonnans- og meldingstjeneste. På krigsministeriets ordre, blev imidlertid sidst i marts måned 50 Cyklister fra hvert af de tre regiment (2. 3. og 4. R.) samlede i et særligt kompagni, der underlagedes Kaptajn af Livgarden **Raedel**, og ved hvilket der beordres en stærk besætning af cyklende officerer og underofficerer til tjeneste. Det nye Cyklistkompagni betegner således ikke en udvidelse af hærens personel, idet at give møde til indkaldelse i indeværende efterår i stedet for et senere år, således at Cyklistkompagniet også kan formeres under de store efterårsmanøvrer, hvor der utvivlsomt vil blive rig anvendelse for det letbevægelige og geværbevæbnede lille korps. Øvelserne ved kompagniet er anlagte som ved et almindeligt fodfolkskompagni, kun at al tjeneste i marken foregår på Cykel, og at der lægges særlig vægt på felttjeneste og skydning. Af vore små billeder der alle er specielt fotograferede her til bladet, får man et begreb om korpsets anvendelse, ved kursus afholdtes i hovedstadens nærmeste omegn, ses cyklistkompagniet allerede nu på de lange farter, flere mil fra garnisonen, og efterhånden som mandskabet bliver mere trænet er det hensigten at søge endnu længere ud ad de sjællandske landeveje. Hvor det smukke lille korps kommer frem, vækker det berettiget opmærksomhed, og dets forskellige øvelser følges med stor interesse.

Harald Harboe Illustreret Familie Journal 4. Mai 1902.

Hr. Mikael Pedersen og hans opfindelser.

En dansker, Hr. Mikael Pedersen der i over tolv år har været bosiddende i England, hvor han har drevet en meget omfattende fabriksvirksomhed, opholder sig for tiden i København for at gøre propaganda for en opfindelse, som han håber at få indført i de forskellige staters hære.

Hans opfindelse går ud på et fuldstændigt udrustningssystem for militære cyklister, og det må siges, at det hele ved første øjekast ser meget praktisk og formålstjenligt ud. Hr. Pedersen der er en smuk velbygget mand med pragtfuldt fuldskæg og i det hele taget i et og alt ligner en veludrustet Boerfører, aflagde os først visit på vort redaktionskontor, og viste os dagen efter den opmærksomhed for redaktørens Rekrutkompagni at demonstrere sin opfindelse in natura.

Hr. Pedersens cycle er noget af det mærkbareste, man blot kan tænke sig. Den vejer siger og skriver fjorten pund og er så lav, at man kan skræve over sadlen og sætte begge fødder til jorden, hvilket har betydning, hvis man hurtig vil til skud. Sadlen er lavet af snoreværk og vejer så godt som intet. Cyclen kan på en meget sindrig måde skilles ad i to dele, hvorved den erstatter den sammenfoldelige cycle. I en håndvending er hjulene lagt over hindanden, stellet bundet sammen, og dyret kastet op over ryggen, hvor den befastes ved hjælp af knivbajonetten, der anbragt foran tjener til beskyttelse af hjertet rager op over skulderen og kan stikkes ind gennem pedalen. Geværet er anbragt foran på cyclen i to charnierer der kan fjedre således at geværet ikke modtager stød når cyclen bevæger sig hen ad en ujævn vej. At få geværet udløst og atter indsat tager et par sekunder. Det snedigste ved det hele er den måde, på hvilken opfinderen har anbragt sine patroner. I et bælte over den ene skulder sidder 170 patroner indskudte i sløjfer med patronbund mod patronbund, således at de umuligt kunne tabes, men let tages ud når bæltet bøjes således sammen at bunden bliver fri. Bæltet der er meget pynteligt skal være overordentlig let at bære, idet vægten er fordelt over skulder, ryg og lænd. Foruden de nævnte sager, hører der mange andre mærkeligheder til systemet. Hr. Pedersen medfører således selv sit telt, der sammenrullet minder meget om et lille svøbelsesbarn. Endvidere bærer opfinderen i en række dåser og blikflasker madrationer til hele fjorten dages feltliv, idet han af fødevarerne udtrækker alt vandstof, således at det koncentrerede næringsstof bliver tilbage, og kun behøver lidt tilsætning af vand for at kunne nydes.

Hr. Pedersen har i England allerede gjort store forretninger med sit ny system, idet mange af de befalingsmænd der er udkommanderede til tjeneste på oversøiske pladser, af egen drift har forsynet sig med bicycler og desuden har opfinderen haft audiens hos selveste Lord Roberts, der særlig interesserede sig for patronbæltet.

For på den mest overbevisende måde at demonstrere sine opfindelser har Hr. Pedersen flere gange frivilligt deltaget i engelske cykelkorps øvelser, bl.a. som spejder ved de frivillige husarer, og det er også Hr. Pedersens mening i år at tilbyde det danske krigsministerium sin tjeneste under de forestående større øvelser i september, hvor 1. 2. og 3. regiment skal indkalde mandskab og kantonere rundt omkring på Sjælland. Vi ønske Hr. Pedersen til lykke med hans mange opfindelser og håber for ham, at de må kunne stå deres prøve, således at han også må høste pekuniær fordel af sit sikkert ikke ringe arbejde.

At Hr. Pedersens maskine, skønt udelukkende bygget til militært brug, slet ikke er så ueffen endda, beviste opfinderen i søndags, hvor han deltog i **Turistridtet mellem Kildebrønne og Vordingborg, og der kom ind som en flot nr. 4 og tilbagelagde 9½ mil i 2 T. 43 min.** Det gør man så min sandten ikke på en anden-klasses maskine. At cyclen var forsynet med Dunlop landevejsringe meddeler vi for fuldstændighedens skyld. [Redaktionen Cyclen 1-8-1901.](#) [Foto fra bogen: Mikael Pedersen og hans opfindelser.](#)



Forsvaret tester cyclebrug i hæren 1888.

I Danmark påbegyndtes forsøgene i fjor (1888) under Kantonnementsøvelserne i Jylland. Øvelsesdivisionen beordrede 8 regiment til at lade udtage indtil 3 øvede Bicycleordonanser, der måtte være villige til at udføre ordonanstjenesten på deres maskiner, på større afstande og farbare veje. De pågældende ville blive fritagne for anden tjeneste, men skulle selv levere Bicycler og holde dem vedlige under øvelsen uden udgift for hæren. Det blev dem tilladt at anlægge snævre ridebenklæder af reglementeret form og stof, og de fritoges for at bære sidevåben. Blandt 8 regiments indkaldte mandskab fandtes 3 mand, der på de stillede betingelser ville anvendes som omtalt, og disse tre blev også udtagne.

Alle tre forsynedes med høje Bicycler (Ordinary bicycles) og iført almindelig fodfolksuniform uden oppakning og uden sidegevær, attachedes brigadestaben under øvelserne fra den 23 september til den 1 oktober. Cycleordonanserne førte detaillerede bøger over det udførte arbejde og anvendtes udelukkende til ordonanstjeneste bag fronten, da brigaden kom til erkendelse af, at al kørsel udenfor hovedvejene og de bedste private veje var umulig.

I sin rapport til øvelsesdivisionen udtaler brigaden sin anderkendelse af de pågældendes omsigt og store interesse for den omhandlende tjeneste og mener, at de 3 ryttere i høj grad lettede forbindelsen mellem brigaden og de den underlagte afdelinger, og tillod at skåne rytterordonanserne.

Præstationsevnen omtales som følger: Normale forhold om dagen $\frac{1}{4}$ mil i 6 min. – Stærk modvind ell. sidevind om dagen $\frac{1}{4}$ mil i 12 min. – om natten skete kørslen væsentlig langsommere og betegnedes som ikke værende uden fare for rytteren på grund af ujævnheder på vejene etc. Der skete et mindre uheld ved natkørsel, idet en cyclist gik forover og forslog sig så meget, at hans hverv måtte udføres af en rytterordonans.

Cyclen og dens anvendelse i hæren 1889 A. Lobedanz. (Kort udtog.)

Frivillige skyttekorps og Cyclekorpsenes oprettelse tidsmæssigt.



VORE
FRIVILLIGE
KORPS
INSPICERES
AF
H. M.
KONGEN.

ILUSTRERET
TIDENDE
6 JULI
1913.



Akademisk skyttekorps 1861.
 Korps Westenholz 1907.
 Københavns skyttekorps 1909.
 Nyborg frivillige korps 1910.
 Vejle Amts Rekyllkorps 1911.
 Kongens Livjægerkorps 1911.
 Fynske Rekyllkorps Fåborg 1912.
 Fynske Rekyllkorps Svendborg 1912.
 Frederiksborg Amts Rekyllkorps. 1912.
 Århus Amts Rekyllkorps 1912.
 Randers Amts Rekyllkorps 1912.
 Viborg Amts Rekyllkorps 1912.
 Morsø Værn 1912.
 Præstø Amts Rekyllkorps 1912.
 Ålborg Amts Rekyllkorps. 1912.
 Lolland-Falsters Rekyllkorps 1912.
 Odense Amts Rekyllkorps 1913.



Artillerisølvbet



1912. 1912. 1912.

Alle disse korps udspringer af lokale skyttelaug og foreninger som dannede disse korps hvis størrelse varierer mellem 30 og 60 mand er på cykle, og bevæbnede med de almindelige fodfolksgeværer og dels med Rekyllgeværer, fordelten ved disse korps er at de meget hurtigt kan møde og træde i aktion, omkring i hele landet og under en central militær ledelse kan sætte ind hvor der er påkrævet.

Illustreret Tidende 1913.



Parade af Cyklist-Ålborgens Rekyllkorps 1912



1912. 1912.

Vore Herrer nr.9 1918.



1918. 1918. 1918.



Vore Herrer nr.9 1918.
1918. 1918. 1918.

Cyklens militære betydning af chefen for det norske Cyklekompagni, Kaptajn Niels Hertzberg.

I krig har det altid været hovedsagen at være den overlegne på det sted hvor afgørelsen falder; derfor vil det være, og altid blive af betydning at have afdelinger som kan flyttes raskt og sikkert selv over store afstande. Eftersom ilden i tidens løb er blevet den afgørende faktor i kampen og har tvunget afdelingerne til ikke bare at marchere spredt, men også at kæmpe spredt over store områder, og alligevel virke mod samme mål, er forbindelsen imellem afdelingerne blevet endnu vanskeligere at opretholde end før. Disse to ting tilsammen klargør fuldt ud Cyklens militære værd; Cyklen bruges militært set til transport af kampafdelinger – Cykelrytterafdelinger – og til at forkorte alle afstande for overbringelse af ordrer og meldinger – ordonanstjeneste.

Cyklens historie er over hundrede år gammel og forudsættes velkendt; **Militærcyklen** historie er ikke så gammel, den begynder først med Dunlopringen og denne optræder jo ikke før omkring år 1890. Cyklen går da med et slag over til at blive en nyttegenstand, før havde den nærmest været en mellemting mellem et legetøj og en sportsgenstand.

Franskmændene var de første som fik øjnene op for dette; de forberedte sig revanche for krigen 1870 – 71. Under denne havde de lidt meget ved at deres kavaleri var det tyske underlegent, særlig i opklaringstjenesten, og tanken på at forstærke kavaleriet med **cykelrytterafdelinger** blev straks optaget og iværksat. De oprettede i 90erne selvstændige cykelrytterafdelinger og mente først at de havde skabt en ny våbenart, men efter nogen tid, og megen strid gik de over til at hylde det princip som nu er anerkendt overalt, at lade cykelrytterafdelingerne gå ind i kavaleriet som en del af dette; de skulle forøge kavaleriets kampkraft, overtage mest muligt af selve striden, mens kavaleriets rytterafdelinger fremdeles alene overtog opklaringen og spejdertjenesten.

Tyskerne organiserede ikke egne cykelrytterafdelinger i fredstid, men forberedte opsætningen af enkelte cykelrytterafdelinger ved mobilisering. Men i alle arméer blev ordonanstjenesten ved cykelryttere organiseret og indgik som et fast led i alle afdelinger. I Norge var vi også tidlig fremme, allerede d. 14 maj 1891 udgik fra forsvarsdepartementet en skrivelse til armékommandoen; denne skulle hos ”Frankenburg og Ottenstein” i Nürnberg anskaffe en til **militært brug indrettet velociped** efter vedlagt fotografi; den skulle leveres til 1. korps af 2. brigade og så tidlig at den kunne prøves under årets våbenøvelser.

Der var foreløbig bare tale om ordonnanser. For næste år blev alle krigskommisærer pålagt at udtage to **cykelrytterordonnanser** pr. korps, 40 mand til den hele armé. Men vort forsvar havde da som nu økonomiske vanskeligheder at strides med; det blev ikke til noget med cykelindkøbene, kan hændes at den tyske cykel heller ikke har svaret til hensigten. De militære stod alligevel ikke fast, de prøvede at komme frem på en anden måde. Armékommandoen foreslår 30 januar 1892, bortset fra det enkelte tilfælde som fremkommer ved benyttelsen af den i 1891 af det offentlige **anskaffede velociped til militært brug**, at afdelingerne til cykelrytterordonnanser alene benytter sådanne mandskaber, som måtte være villige til at **anvende egne maskiner uden godtgørelse**. Som lokkemad skulle bruges: enkelte små lettelser i tjenesten . . såsom at slippe pakning . . samlet indkvartering .. en fra de øvrige meniges noget forskellig uniform forudsættes at kunne gøre hjulryttertjenesten tiltrækkende, så maskinerne **kan påregnes privat anskaffede**.

Sagen kom i god gænge og cykelrytterordonnanserne blev meget anvendt og meget populære; Antallet blev udvidet til fem pr. bataljon, og i 1897 blev det bestemt, at hver cykelrytterordonnans skulle have en godtgørelse af Kr. 0,50 pr. dag for brugen af egen cykel og indtil Kr. 20,00 i reparationsudgifter; den benyttede velociped skal være en solid landevejsmaskine, udstyret med fornødent tilbehør (bremse, klokke, reparationsværktøj i æske, lygte og luftpumpe.

Så kom i 1899 bestemmelsen om forsøgsvis **oprettelse af et cykelrytterkompagni** søndenfjelds og et nordfjelds; de blev opsat omtrent som et infanterikompani og beholdt i det store og hele denne opsætning helt til maskingeværets tid oprandt under verdenskrigen; de blev bevæbnet med karabiner og gjort beredne på lejede cykler. Organisationen blev endelig fastslået i 1900; man havde for resten da opdaget at cykling i afdeling ikke var det samme som cykling på almindelig landtur. ”Godtgørelsen blev forhøjet både for mandskaber og cykler.” Cykelrytterne fik et hjulryttertillæg, stort 20 øre pr. dag foruden de berømte 15 øre; da det har vist sig vanskeligt af få de påregnede private cykler med en godtgørelse af Kr. 0,50 pr. dag, samtykkes i at godtgørelsen forhøjes til Kr. 1,00 pr. dag for de som ikke kan skaffes cykel af kompagniets beholdning.

Desuden erstattes skade på maskinen med tilbehør, der er sket i tjenesten og uden tilregnelighed for rytteren, og som ikke kan udføres af den ved afdelingen tjenestegørende reparatør. Skulle der ikke blandt de udtagne cykelryttere findes nogen til maskinreparatør skikket mandskab, bliver maskinreparatør at tilvejebringe ved korpsets foranstaltning. Fremgangsmåden ved denne tilvejebringelse siges der intet om.

Af kompagniets beholdning: forsvarsdepartementet 20 februar 1902: Cykel kan skaffes for befal i henhold til kontrakt med Norsk Bicyclefabrik; denne cykel – pris Kr. 180,00 er antaget som cykel for arméen; Klokke, lygte. Bagageholder over baghjulet. Pakningsholder på styret og trekantet værktøjstaske med værktøj; **vægt 16,5 kg.** Denne cykel var meget god til militært brug; den var stærk, rigtignok også tung, men gik ualmindelig let, da den af gode grunde ikke kunne leveres længer, fik vi de kendte Husqvarna cykler, som endnu er i hovedstaden ved de fleste kompagnier. Ved overgangen til ny hærordning i 1911 blev kompagniernes antal forøget til fem; vi fik i 1915 nogen Gritzner cykler, men de var vistnok for dyre i anskaffelse. Omtrent på samme tid fik kompagnierne nogle maskingeværer, noget som øgede kampkraften i høj grad. Om selve cykelspørgsmålet i den senere tid er ikke meget at sige; de beholdninger vi har haft ved kompagnierne har i de sidste ti år nydt en fredelig tilværelse mest på magasinerne, og Kongsberg våbenfabrik har overtaget at holde bestanden vedlige, idet fabrikken bygger en cykel som meget ligner den gamle Husqvarna model, den må siges at være en god cykel.

Om selve modellen har meningene været meget delte; vi gamle cykelryttere holder på den prøvede stærke fastnavcykel med gummibremse på forhjulet, men autoriteterne har bestemt sig for den model som nu er så moderne: Frikrans med fælgbremser. Ved overgangen til ny hærordning pr. 1 januar 1930 er jo hæren blevet reduceret i styrke, men heldigvis er dette ikke gået udover cykelrytterafdelingerne. Her er ikke stedet til at komme ind på detaljer, men det kan jo siges, at nu skal cykelrytterafdelingerne oprettes ved alle infanteriregimenter her søndenfjelds og de gamle cykelrytterkompagnier er bibeholdt.

Under verdenskrigen blev cykelryttere meget brugt både til ordonanstjeneste og kamp, og man kan vel sige at de gjorde god nytte for sig og opfyldte de forventninger man havde til dem.

En cykelrytterordonans (**eller en ordonnanspatrulje på to mand**) var således kraftig medvirkende til at det lykkedes de tyske afdelinger – 3 gardedivision og do. Reservekorps – at redde sig ud af den jernring som russerne havde slået om dem ved Lodz i Polen i sidste halvdel af november 1914. De nævnte tyske afdelinger som skulle omringe russerne var kommet helt bag den russiske front øst for Lodz, da det lykkedes russerne at samle overlegne kræfter mod dem, og de havde d. 22 november helt omringet dem mellem Borowo og Galkow; næste dag gjorde tyskerne et fortvivlet forsøg på at slå sig igennem nordover til Brzeziny, garden til venstre og reservetropperne til højre. Kampen forgik i mørke og kulde (minus 10 grader) og til dels i skov, og det gik da som sædvanligt, forbindelsen mellem afdelingerne gik tabt. Reservekorpset som havde hele trænet og flere tusind fanger med sig måtte standse ud på natten; gardedivisionen vidste de intet om, de havde kæmpet, frosset og sultet i flere døgn, og da selv en hel eskadron, som blev sendt ud for at finde garden ikke fandt den, begyndte de at opgive håbet og tænkte på hvad de skulle vælge: Sibirien eller døden. Da kom den 25. Kl. 10½ formiddag en **cykelrytterpatrulje** fra gardedivisionen og meldte den kommanderende general ved 25. korps, at garden havde taget Brzeziny Kl. 4 samme morgen og ventet på korpset der. 15 km. havde patruljen cyklet efter de udståede strabadser, delvis i mørke på frosne skovveje og tværs gennem fjendtlige afdelinger. Meldingen gik fra afdeling til afdeling, fra mand til mand, og oberst V. Posek gav udtryk for stemningen: Dette er vendingen i vor skæbne. Korpset gik på og forenede sig samme dag med sine kammerater i Brzeziny.

Cykelrytterafdelingerne blev meget brugt under bevægelseskrigen på Vestfronten, og de franske kavalerichefer bad stadig om flere afdelinger. På østfronten var de dårlige veje til megen hindring, men under felttoget i Rumænien havde tyskerne opsat en hel cykelrytterbrigade på sin højre fløj, og den gjorde megen god nytte for sig under det raske felttog; den opererede langs Donau.

Det er meget betegnende, at tyskerne ved freden ikke fik lov at beholde en eneste cykelrytterafdeling, mens de allierede forstærkede sine. I Italien har alt i fredstid opsat to cykelrytterregimenter á to bataljoner pr. kavalerikorps. Dette kan give os noget at tænke på, vi som har så lidt kavaleri og et så stort land at forsvare; gode veje har vi og en mængde **cykelryttere** landet over, som jeg er sikker på ville **blive prægtige soldater**.

Styret 19 april 1930.

Den danske Armé



Urustet med
CYCLER
fra
MAGASIN DE VÉLO.

En anden, der i Løbet af afdrøjte Sommer-æren Turist har gennemstrøget Nordjylland, vil erindres at have mødt en underlig blandede cyklede Skare af militære Personer, Infanterister, Gardere, Officere og Menige mellem hveranden. Over Sten og Sten ad de grufulde opbludte Veje i slutted Kolonne og i Gassegang saa man dem manøvrere med den Ligegyldighed for Vejr og Vind, der er Militæret egen.

Det var det ny oprettede Cyklistkompagni, der holdt Øvelse paa de forskellige inden- og udenlandske Mæskiner, for derved at naa til det paalideligste Resultat med Hensyn til hvilken Cykel, der var den stærkeste og mest letløbende, og som man derfor saade kunde lade gæve, hængsles Kædel og let hurtigt Ridt.

Resultatet af Proven blev, at de fra Magasin de Velo indsendte Cykler bestod Proven bedst, idet ingen af de 6 benyttede Mæskiner under hele Sæsonen blev ujenstlygtig eller beskadiget i Lejerna. Efter den afsluttende Bedømmelse tilfaldt derefter Leverancen af **Cyklar til den danske Armé**

MAGASIN DE VÉLO Admiralgade 15.
Telefon 7168.

Vi anbefale enhver at skrive efter et Katalog og derved gennem eller gennem et Besøg i Forretnin-gen stifts Bekendtskab med disse fortrinlige Cykler.

Autocyclen 1903.