

Preis-Kurant
&
Velocipeder

från
Helmers & Jacobson

❖ LANDSKRONA. ❖

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

Preis-Kurant

&

Velocipeder

från

Helmers & Jacobson

❖ LANDSKRONA. ❖



Kontor och Lager: Östergatan N:r 30 & 32.

Telegrafadress: HELMERS, Landskrona. — Rikstelefon. —

HELMERS & JACOBSON, LANDSKRONA.

— THE —
RALEIGH CYCLE COMPANY,

LIMITED.

CAPITAL KR. 1,800,000.

Directors:

SIR JOHN TURNEY, KNIGHT, J. P., (*Chairman and Managing Director of Turney Bros., Limited.*)

GEORGE FELLOWS, ESQ., J. P., (*of Lloyds Bank, Limited.*)

P. ANGOIS, ESQ., *Director of Works.*

JOSEPH LAZONBY, ESQ.

R. M. WOODHEAD, ESQ., *Manager of Factories. Chairman and Managing Director,* FRANK BOWDEN, ESQ.

Bankers:

LLOYDS BANK, LIMITED, NOTTINGHAM.

Secretary:

MR EDWARD C. FARROW.

Registered Offices: RUSSELL STREET, NOTTINGHAM.

Factories:

WOODROFFE'S FACTORY
CLARKE'S FACTORY
RUSSELL STREET MILL
FOREST ROAD MILLS
BUTLER'S FACTORY

}
RUSSELL STREET.
NOTTINGHAM.

DRAYCOTT MILLS, DRAYCOTT, DERBYSHIRE.
2081-2083, SEVENTH AVENUE, NEW YORK.

Härmed framlägga vi vår priskurant för 1894.

Då vi började vår affär voro vi, för att fortast få våra märken i marknaden, tvungna att antaga underagenter, och sådana anställdes på de flesta större platser i landet. Vid denna tid funnos endast några få importörer och vi sökte redan från början notera våra priser lågt och att hålla provisionen till våra agenter på en normal höjd. Konkurrenternas antal har sedan dess ökat år från år och nya firmors medel att komma fram har varit, att åt försäljarne erbjuda en hög provision. Maskinernas pris har naturligtvis härigenom blifvit för högt i förhållande till varans beskaffenhet.

Under den följd af år vi sysslat med velocipedaffärer, hafva vi haft att glädja oss åt en mycket stor kundkrets och såväl inom affärs- som idrottsverlden ständigt blifvit visade förtroende.

I tanke härpå och öfvertygade om att vår firma, äfvensom de fabrikat vi fört i marknaden, nu torde vara tillräckligt kända, äfven på aflägsnare trakter i landet, hafva vi beslutat, att med ingången af denna säsong, endast sälja *direkt till den förbrukande allmänheten och icke genom underagenter.*

Genom denna förändring har det blifvit oss möjligt att notera priserna så lågt, som efterföljande priskurant utvisar, och dermed är all konkurrens från firmor, som arbeta genom filialer eller underagenter, helt och hållet utestängd. Vi nöja oss dessutom med en ringa förtjenst, beroende derpå att våra kostnader äro så låga; vi hafva ej några dyrbara butiker eller utställningslokaler, utan endast vårt lagermagasin, och dessutom hafva vår firmas innehafvare hvar för sig helt andra befattningar och förvärfskällor.

* * *

I en här nyligen utkommen priskurant finna vi åtskilliga angrepp mot »ärade konkurrenter», i samband med smädelser mot den aktade tidningen »Hjulsport». Då vi tidigare varit utsatta för anfall från samma håll äro vi väl äfven denna gång de »ärade». Det faller oss icke in att bemöta slikt. Allmänheten kan ej vara intresserad af så-

dant och skulle lätt komma på den tanken att äfven vi lida af konkurrensafund, och för sådant vilja vi vara fria. Vi hafva aldrig tänkt oss något monopol på velocipedförsäljning, utan se gerna att äfven andra komma med, blott konkurrensen drifves på ett sundt sätt; ej heller se vi oger-na om vederbörande hafva förutsättningar för, att kunna tillvinna sig konkurrenters och allmänhetens aktning.

Om maskinerna är denna gång ej mycket att säga. Sedan föregående år hafva högst obetydliga förändringar egt rum, särskildt hvad det yttre beträffar. Rätt många förbättringar i material och arbete visa dock, att fabrikanterna ständigt sträfva framåt mot fullkommandet af vår tids moderna fortskaffningsmedel.

Ringarne äro väl alla mer eller mindre förbättrade, men det stora antalet patenterade och utpuffade gör, att äfven en fackman ibland står villrådlig vid valet eller bedömandet. Lionringen eller Continental, som den äfven kallas, var i fjor mycket använd och den visade sig ganska väl motsvara rimliga anspråk; den är lätt att aftaga och påsätta. Dunlopringen synes blifva årets ring. Med de förbättringar som blifvit gjorda på densamma torde den nu, enligt vår mening, vara den bästa ring i marknaden, den har visat sig hållbarast och är dessutom lätt att laga. Då ej annorlunda begäres leverera vi denna ring på alla våra maskiner.

För samtliga i vår priskurant upptagna maskiner lemna vi ett års garanti för fabrikationsfel.

Till vårt förfogande hafva vi en skicklig reparatör, fullt hemmastadd i såväl lagning som förändring af maskiner och ringar.

Landskrona i Mars 1894.

Helmers & Jacobson.

Innehafvare:

Lorens Helmers.

And. Jacobson.

FÖRSÄLJNINGSVILKOR.

Våra priser i efterföljande prislista äro noterade netto, pr extra kontant, fritt ombord eller i banvagn Landskrona.

Mot köparens revers, försedd med fullgod borgen eller med annan säkerhet, lemna vi äfven på afbetalning. Betalningsterminerna kunna ställas efter köparens önskan. Sex procents ränta pr år beräknas då från leveransdagen.

Mot s. k. "hyreskontrakt" sälja vi ej.

Då full förskottsliquid insändes leverera vi maskinerna fraktfritt till Stockholm eller till orter i jernhöjd dermed eller söder derom.

Vi garantera alla maskiner i tolf månader och om någonting, beroende på fel i fabrikationen, under denna tid går sönder, ersätta vi detsamma kostnadsfritt. Maskinen eller den bristfälliga delen måste i så fall insändas samtidigt med ersättningsanspråket. I denna garanti medräknas icke luftningar och sadlar eller bestälda, särskildt lättbyggda maskiner, men då vi endast hafva förbindelser med första klassens tillverkare skall det antagligen alltid lyckas oss att utverka ersättning, ifall verkligt fabriktionsfel föreligger. Fraktkostnaderna betalas af egaren.

Alla varor sändas omsorgsfullt emballerade, på emottagarens risk.



Några råd åt hjulryttare.

Velocipedens behandling.

För omkring hvarje 10 mils ridt eller efter en veckas stillastående, en droppe eller två ren och god olja i alla rörliga delar af Er velociped: i styre, hjul, vefaxel, pedaler, kuggar och led å kedjan samt i bromsen.

Låt ej kedjan blifva full med smuts, det vill föröka Ert arbete från 20 till 50 %; med en gammal borste och litet fotogén får man lätt kedjan ren. Om tiden tillåter tag kedjan af vid sammansättningen, tvätta kedjan i fotogén, rulla den sedan ihop och låt den ligga i olja en stund, hvarefter den upphänges tills oljan runnit af eller ock strykes denna bort. Kedjan påsättes derefter, men på motsatt håll mot förut, på det nötningen må blifva så fördelad som möjligt.

Bäst är naturligtvis att använda kedjelåda (se närmare beskrifning härpå).

Rid ej med spänd kedja och ej heller med för slapp; nedre hälften bör hänga i en lindrig båge. Då man justerar kedjan på en Raleigh-maskin lossas båda muttrarne på drifhjulets axel och denna senare flyttas genom att skrufva på de tvänne små skrufvarne. Se noga efter att hjulet kommer rätt i ramen, i annat fall går detsamma ej bra och kedjan löper ej väl på kuggarne. Man kontrollerar detta bäst i gaffeln vid pedalaxeln.

Bromsa aldrig häftigt. Är skyndsam stoppning behöflig trampa åt motsatt håll och, om så är nödigt, lägg dessutom bromsen lätt på.

Då styret behöfver höjas eller sänkas bör bromsen jemväl flyttas, detta sker genom att skrufva den gängade stången in eller ut och der- efter sätta kontramuttern an.

Alla muttrar och skrufvar fastnas genom att vrida från venster till höger och lossas vid vridning från höger till venster. Glöm aldrig att först lossa kontramuttern innan Ni söker skrufva på en bult eller skruf, och kom äfven noga ihåg att en sammansättning *spännes med skruften* och kontramuttern sättes endast sakta till. I annat fall springer den senare lätt sönder.

Den ojemnaste nötning i lagren är på hjulaxlarne, synnerligast på drifhjulets kedjesida. Dessa lager hålla mycket längre och slitas mera jemnt om, låtom oss säga efter 200 mils ridt, de två yttre muttrarne

hvilka hålla axeln i ramen, lossas och *koner och axel tillsammans* vridas ett kvarts hvarf i ramen, så att den delen af konen och axeln som var på botten nu kommer på sidan. Tag derefter den lösa konen mellan fingrarna och vrid den från venster till höger till den sitter fast, vrid den derefter tillbaka en kvarts tum och i nittio fall på hundra är lagret justeradt. Detta kontrolleras genom att upplyfta maskinen och gifva hjulet en knuff då det bör löpa en eller annan minut. Då man med handen kan röra hjulen eller pedalvefvarne så mycket åt sidorna att en rörelse är förnimbar, är allt i ordning, om de deremot kunna fritt skakas behöfva lagren tillskrufvas. Om justeringen ej afhjelper skakningen eller lagren föra mycket oljud är något i olag och Ni bör taga maskinen till en kompetent reparatör.

På Raleigh's Dame-Velociped, Tandem, A A och M modeller justeras veflagren på samma sätt som hjullagren, d. v. s. genom att vrida den lösa conen på axeln, men å modellerna G och E afskrufvas kedjan och lossas de skrufvar, å sidan längst från kugghjulet, hvilka hålla conerna i lagret. Med den pik-försedda nyckeln (eller om conen sitter för fast att lossas med nyckeln användes ett jernstift, på hvilket man bankar försigtigt med en hammare) vrider man conen åt höger till dess all glappning upphör och derefter omkring ett kvarts tum tillbaka, då lagret löper lätt.

Skall man inlägga kulorna i veflagret lägger man maskinen på sidan, kedjesidan nedåt, och inskjuter axeln genom understa conen, efter att dessförinnan hafva bäddat kulorna i ren talg rundt axels fals. Conen skrufvas derefter på och lagren justeras omsorgsfullt. Talgen smälter sedan vid friktionen då lagret vrides rundt, men bör utsköljas med fotogén, enär den har benägenhet att klibba. Lagren smörjas deretter med lämplig olja.

Om Ni ej är mycket försiktig och har god tid är det rådligast att anlita en vand person för att få lagren justerade, då så behöfs.

För rengöring af lagren insprutar man fotogén i dem och snurrar rundt hjulen till fotogénen kommer ren och klar ut igen.

Rengör maskinen med en svamp och ej genom att slå vatten på den, torka den med ett mjukt tyg eller sämskskinn. Lemna ej de förnicklade delarne våta; om rost börjar kan det svåriligen stoppas. Nickel poleras bäst med Wienerkalk.

Det är minst tröttande att rida då man räcker väl till pedalerna; sittande i sadeln skall ryttaren ledigt kunna sätta foten under pedalén, då denna är i sitt nedersta läge.

Pumpa luftringarne väl. Ställ aldrig maskinen så, att ringarne blifva utsatta för sol. Rid ej allt för fort nedför backar och släpp aldrig styre eller pedaler om Ni ej ser vägen fri framför Er.

Rekommendera våra maskiner hos Edra vänner.

*„Quality, not quantity, has been,
is, and will be our motto“.*

The Raleigh Cycle Co, Limited.

BESKRIFNING

öfver RALEIGH'S maskiner. (För att slippa ett upprepande för hvarje maskin lemna vi härmed följande beskrifning, hvilken gäller för alla i priskuranten upptagna RALEIGH-maskiner).

Ramar af utsökta stålrör, aldrig af sekunda kvalitet.

Då en ryttares längd eller vikt är olämplig för en vanlig modell, bygger fabriken, nu som hittills, en för ryttaren afpassad maskin.

Den så kallade femkantramen har från början byggts af RALEIGH och dess katalog för 1888 visar endast sådana, äfvenså har hvarje modell ett upprätt rör emellan cranklagret och sadelpinnen, hvilken förbättring ursprungligen blifvit införd af denna fabrik.

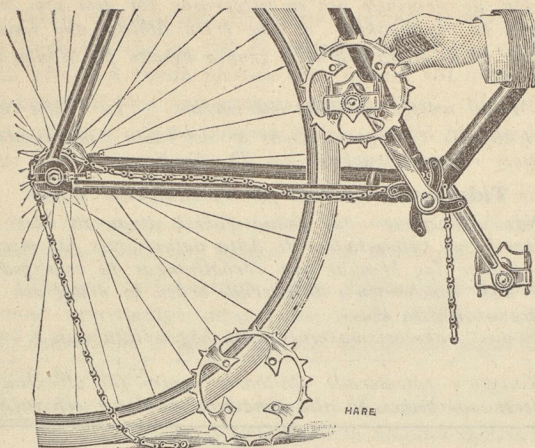
RALEIGH var äfven först att bygga maskiner med cranklagret fast i ramen och utställde sådana maskiner på "Leicester Show" 1886. Detta lager omtaltes af åtskilliga tidningsmän såsom varande Humbers, då i verkligheten denna fabriks var löst lager fastsatt vid ramen medelst bultar. RALEIGH använde denna uppfinning årtals innan Herrar Humber & Co adopterade densamma. På så sätt äro en stor del s. k. "Humber"-modeller i verkligheten RALEIGH'S.

Hjul. 28" eller 30" för- och 28" bakhjul, med stålnaf och patenterad hjulring.

Ekrar. RALEIGH'S system att till drifhjulet använda semitangent-ekrar med tjocka ändar, hvilka åt alla håll uppbära spänningen och derigenom förena fördelarne af såväl direkt som tangent-ekrar, har vunnit en storartad framgång och det bästa beviset på dess fördelar är att vi under hela såväl 1892 som 1893 ej hafva hört talas om en bräckt eker, med undantag af ett enda fall då orsaken var en allvarlig kollision.

Utvexling.

Alla "RALEIGH'S" maskiner äro försedda med denna fabriks patenterade, ställbara utvexling, hvarigenom maskinens utvexling kan på ett par minuter höjas eller sänkas.



En blick på illustrationen visar uppfinningens enkelhet, fyra skruftar lossas och isättas ett efter behovet afpassadt kugghjul med ett större eller mindre antal kuggar, en länk i kedjan aftages eller ditsättes och hela operationen är gjord. Ingenting kan vid förändringen komma i oordning.

Extra hjul kr. 7: 50.

RALEIGH är ensam innehafvare af patentet på denna uppfinning, den bästa af alla hittills kända.

Nytan af denna uppfinning skall den, som något utöfvat hjulsport, genast inse. Velocipeden kan derigenom på ett par minuter göras lämplig, ej allenast för kapplöpning eller landsvägsridt, utan äfven afpassas för olika förhållanden, för väderlek, för dåliga eller goda vägar etc. Maskinen kan dessutom derigenom noga afpassas efter ryttares kroppskonstitution; allt saker som en köpare ovillkorligen bör taga i betraktande vid val af fabrikat.

- »En af de bästa saker på utställningen». — *The Cyclist*.
»Vi välkomna med entusiasm det ytterst enkla patenterade »Detachable Gear», uppfunnit af »The Raleigh». — *Bicycling News*.
»The Changeable Gear är en verkligt nyttig förbättring». — *The Bazaar*.
»Det är originellt och en välgerning för dem som önska förändra utvexlingen på sin maskin». — *The Irish Athletic and Cycling News*.
»En af de bästa och mest genua nyheter på Stanley-utställningen». — *Wheeling*.
»Mycket nyttigt, snillrikt och enkelt». — *Le Veloce Sport*.
»Raleigh's Changeable Gear är det bästa i marknaden af detta slag och framom »Spare Brackets». — *The Cyclist*.

Tidning för Idrott för 15 Maj 1891 säger:

När »Wheeling» om denna fabrik yttrar att »dess maskiner äro till fullkomlighet fulländade», är detta naturligtvis för mycket sagdt i en tid, då hvarje dag bringar nya förbättringar på velocipedfabrikationens område; men innebörden i de citerade orden är riktig och Raleigh's maskiner äro af högsta klass.

Endast säkerhetsmaskiner, alla högst tilltalande i byggnad och detaljer

Raleigh's patenterade ställbara »gear» för utvexlingens lämpande och modererande finnes på alla fabriken's maskiner och ingår i priset.

Styret.

Det vackra och smakfullt böjda styret på Raleigh's maskiner, som nu efterapas af alla, är från början framställt af Raleigh, men olyckligtvis togs ej patent derå. Deremot är den lätta, ihåliga bromsstången, som användes i förening dermed, patenterad af Raleigh.

Handtag.

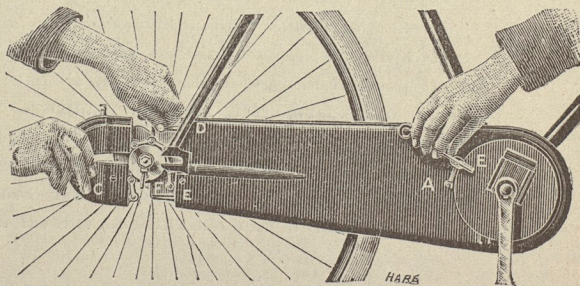
Raleigh's maskiner levereras med hvilka handtag som önskas.

Kedjor.

Perry's patenterade härdade *bush block* kedjor på alla kapplöpings och Hans Renold's rullkedjor på alla landsvägsmaskiner.

Kedjelådor.

»Raleigh» har konstruerat denna aftagbara, damfria patent-kedjelåda i tanke på att kedja och kugghjul lätt



blifva åtkomliga för ryttaren. *Denna låda är icke lödd utan skrufvad på ramen och kan derföre lätt tagas af, en ovärderlig fördel, särskildt om maskinen behöfver repareras, då en fastlödd låda vanligen förderivas.*

Skall utvexlingen förändras borttag skrufven *A*, stick en tjock ståltråd in vid *E*, begagna denna som en häfstång och vrid den runda plattan från venster till höger omkring $\frac{3}{4}$ hvarf, då den kan uttagas öfver vefven. Vid ditsättningen placeras *E* på samma ställe som då plattan lossnade och vrides från höger till venster upp mot *A*.

För att aftaga bakhjulet borttages skrufvarne vid *D* på lādans öfverkant och vid båda sidor om *E*, muttern på bakhjulsaxeln lossas och hättan *C* kan borttagas.

För att helt borttaga lādan, hvilket ej bör göras utan ytterst nödvändigt, aftages den runda skifvan samt hättan *C*, bakstycket *F* drages ut, alla skrufvarne tagas bort och lādan är då lös.

Svenska kedjelādor. Hos en fabrikant i Landskrona låta vi tillverka kedjelādor med alldeles samma fördelar som ofvan beskrifna engelska. Lätta att påsätta och aftaga.

Dessa båda lādor skramla ej vid ākning, hvilket deremot de flesta andra göra.

Pedalvefvar. Dessa, af Raleigh's egen konstruktion, hafva genom sin styrka, lätthet och elegans vunnit mycket beröm. 6 $\frac{1}{8}$ " för ban-racers, 6 $\frac{1}{2}$ " för landsvägsracers och 7" för vanliga landsvägsmaskiner.

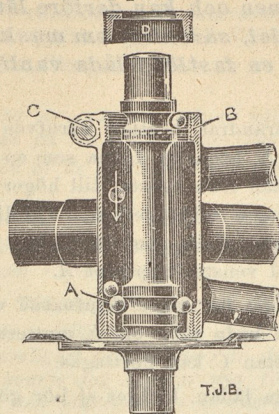
Pedaler. Raleigh's egna racing "rat-trap" användas för *A*, och för *G*, utom då annorlunda begäres. Zimmermans-tåhållare passa till dessa pedaler.

Raleigh's pedalers axel-hylsor hafva ett damfritt smörjhål i midten, från hvilket oljan rinner ut till lagren. Detta är en stor fördel, enär genom smörjhålen vid ändarne af axeln alltid införes dam. Raleigh's konstruktion verkar i motsatt riktning: utestänger dam och låter kulorna löpa i ett oljebad.

Sadlar. Alltid af bästa konstruktion.

Ringar. Till maskinerna leverera vi hvilken ring som önskas, Dunlop, Lion, Seddon, Macintosh eller andra af de hittills upfunna patenterade luftringarne. (*Se vidare inledningen*).

Lager. Raleigh's patenterade, lättgående kullager användas på alla "RALEIGH'S" veflager och naf och till samma endast kulor af bästa slag. I hufvud och pedaler användas kulor af samma storlek. Alla RALEIGH-maskiner hafva kulstyre.



T.J.B.

Obs.! "RALEIGH" förfärdigar sjelf alla pedaler som användas, likaså alla andra delar af maskinerna, med undantag af gumringar, sadlar, kedjor och några patenterade hjulringar.

För att justera veflagren lossas skruvarne vid *C* med muttrar, hvilka fasthålla konerna *D* i lagret, först på motsatta sidan kugg-hjulet. Med den härför afsedda skrufnnyckeln vrides konen åt höger tills den sluter tätt, derpå omkring ett kvarts tum tillbaka och lagret bör löpa lätt. För att anbringa kulorna i lagret lägger man maskinen på sidan, kedjesidan nederst, och sticker vefaxeln igenom nedre konen; derpå släpper man ena kulraden ner på sätt teckningen utvisar och så att kulorna komma i den ställning *A* utvisar. Den öfversta kulraden skall bäddas i talg, som anbringas rundt kanten å axeln, se *B*. Konen skruvas nu på och lagret justeras. Man kan äfven anbringa den sista kulraden i lagret på så sätt att en ring af styft papper anbringas på axeln, (se den prickade linien å teckningen) så att kulorna ej falla ned i sjelfva lagret.

Broms. "Raleigh's" långa broms, hvilken ej skär ringen, är fästad på hållare, som pressa bromsen jemnt till ringen och förhindra sammantryckning.

Lykthållare anbringas på alla landsvägsmaskiner.

Fothvilare, aftagbara, såsom illustrationerna utvisa.

Utstyrsel. Alla blanka delar, se illustrationerna, äro väl förnicklade, öfriga delar äro vackert lackerade i svart, med hjulringarne på kapplöpningsmaskiner i grått.

Tillbehör. Till hvarje maskin levereras skrufnnycklar, oljekanna, ringklocka och verktygsväska, samt till luftringade maskiner pump.

Mr A. A. Zimmerman, fortfarande innehafvare af Verldsmästerskapet, har, sedan han den 29 Augusti 1891 började rida »Raleigh», vunnit 191 täflingar deribland en-mile- och 10-kilometer internationella mästerskapsloppet i Chicago under veldsutställningen, många mästerskap af Amerika, en- fem- och femtio-miles mästerskapet af England och en ändlös mängd rekords. Efter lyckosamma täflingsturer i Amerika, England, Irland, Skotland, Frankrike, Tyskland och Canada har han af alla de förnämsta auktoriteter blifvit helsad som
Amateur Champion of the World.

Följande i facsimile aftryckta bref har fabriken fått emottaga från Mr Zimmerman:

Manassquan N. J.
Nov 17/92.

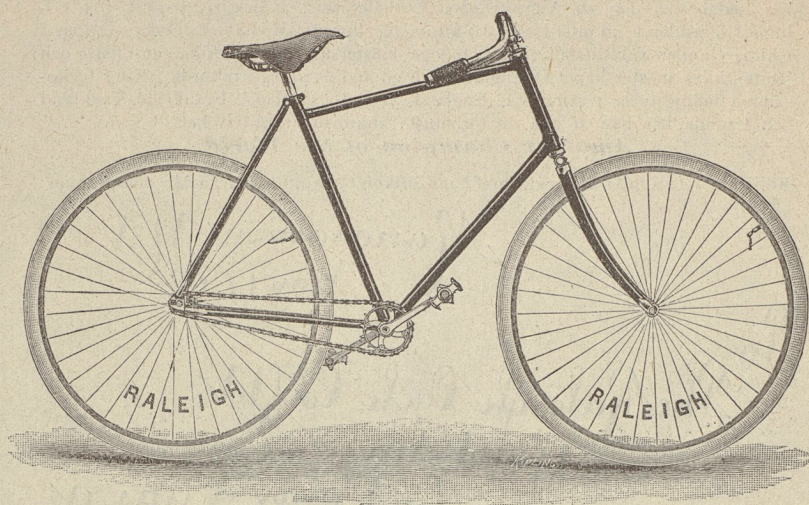
To
The Raleigh Cycle Co. Ltd
Gentlemen:-

Last year it was a marvel to all how the stock pattern Raleigh I then rode stood the racket notwithstanding three falls carried me through the season without a breakage.

This year you built me another wheel & upon that I have won every race including the one five & 50 mile championship of England & made all my records in the United States, England, Germany & Canada.

Although I fell twice the machine is still perfectly rigid and runs A.1.

Respectfully
A. A. Zimmerman
New York Athletic Club.



RALEIGH'S Ban-Kapplöpningsmaskin.

A A-modell.

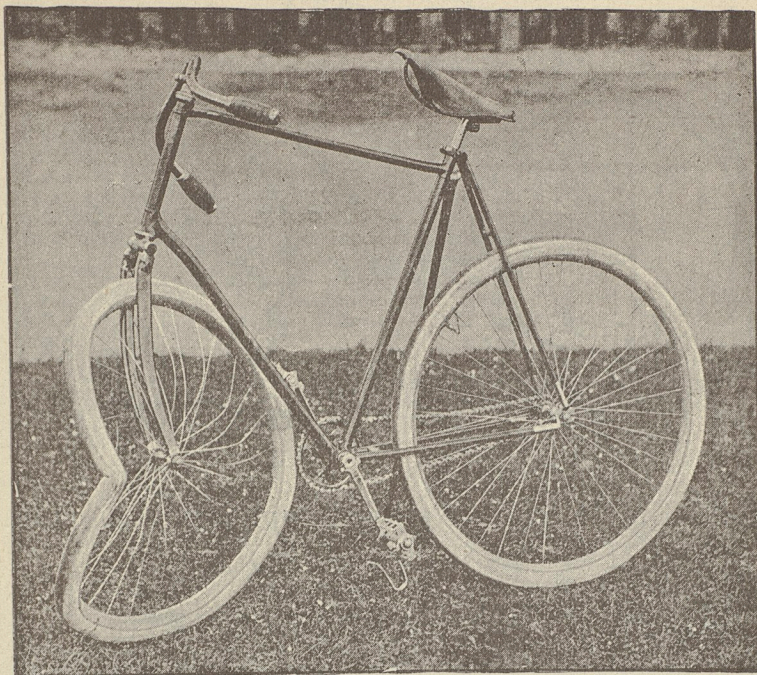
*Vigt 9—11 kg., beroende på den höjd på maskinen, som önskas af köparen,
vigten af ringarne etc.*

*Pris med luftringar..... kr. 450: —
,, för extra kugghjul med kedjelänk ,, 7: 50.*

Bland de ryttare, som ridit denna maskin under 1893, äro: A. A. Zimmerman, Amateur Champion of the World, A. V. Linton, Harry Wheeler, Cash Prize Champion of America, E. Scott, U. L. Lambley, J. Green, A. C. Edwards, L. Cantu, Buni, Nuvolari, Dani, the Brothers Conti, Colombo, Desgrange, G. Banker, J. Willis, J. Marshall Wells, J. Mc Culloch, T. D. Scott, J. Reynolds of New Zealand, etc.

För fabriktionsfel garanteras ett år.

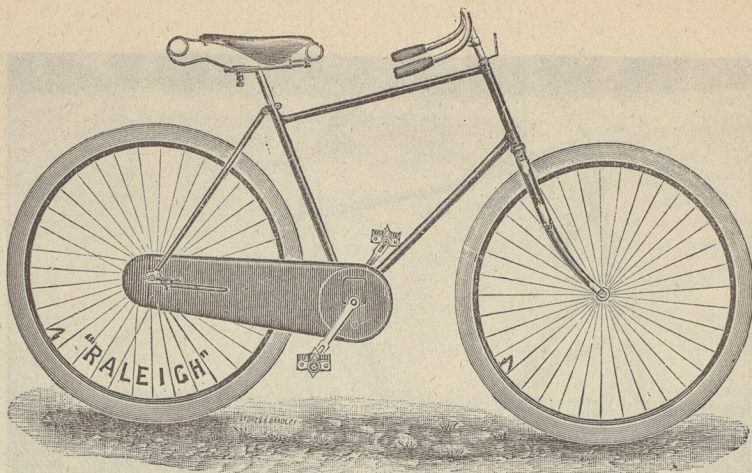




Den »RALEIGH», levererad till Mr Zimmerman för hans tur i Europa 1893, hade ej sedvanlig lycka med sig, ty, efter att han på densamma vunnit alla scratch-lopp i England, Frankrike, Skotland och Irland, och slagit många records (deribland ett banrecord på $25\frac{1}{8}$ sek. på hans första försök af Buffalo-banan i Paris, hvilket ingen af de franska amatörer eller professionals, som äro ständigt der, lyckats uppnå), under det han red med stor fart i 25-mile-loppet om mästerskapet för Irland i Dublin den 7 Juni 1893, blef han, vid passerandet af ena svängen, olyckligtvis drifven ut och kastades med förfärlig fart emot det stora jernstaket, som omgifver banan, hvarvid han krossade tre af sina tänder och nära att krossa hela käken, hvarjemte han slog sig och sårades ~~s~~årt. Hans maskin blef ögonblickligen efter olyckan fotograferad af Mr Louis Meldon, som fabriken har att tacka för ofvanstående illustration.

Som ses af densamma böjdes styre och förgaffel, men

Ingenting blef brutet.



RALEIGH'S Landsvägs-kapplöpningsmaskin.

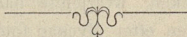
G-modell.

Vikt 14—15 kg., beroende på hvilka ringar etc. som begäres.

Pris med Dunlops eller andra lufttringar kr. 420: —.

- | | |
|---------------------------------------|----------------|
| » med Raleigh's patenterade kedjelåda | » 30: — extra. |
| » med svensk d:o | » 20: — » |
| » för extra kugghjul med kedjelänk | » 7: 50. |

Vanligaste utvexling 60".



För fabrikationsfel garanteras ett år.



Mr. E. SCOTT, Darfield,
På sin högbyggda "RALEIGH".

Mr Elijah Scott från Darfield, Yorks-
hire, lemnar om sig
sjelf följande upp-
lysningar: "Jag föd-
des den 1 Aug. 1869
i Thornhill, nära Rot-
herham, och red en
Raleigh-racer först
1891, under hvilket
år jag vann på den-
samma 47 pris (27
första, 13 andra, 7
tredje); 1892, 30 pris
(13 första, 7 andra,
3 tredje) och 1893,
38 pris (24 första, 11
andra, 3 tredje).



*Alla våra maskiner äro hållbara, lättgående, eleganta
och billiga.*

RALEIGH'S Agent för Irland skriver:

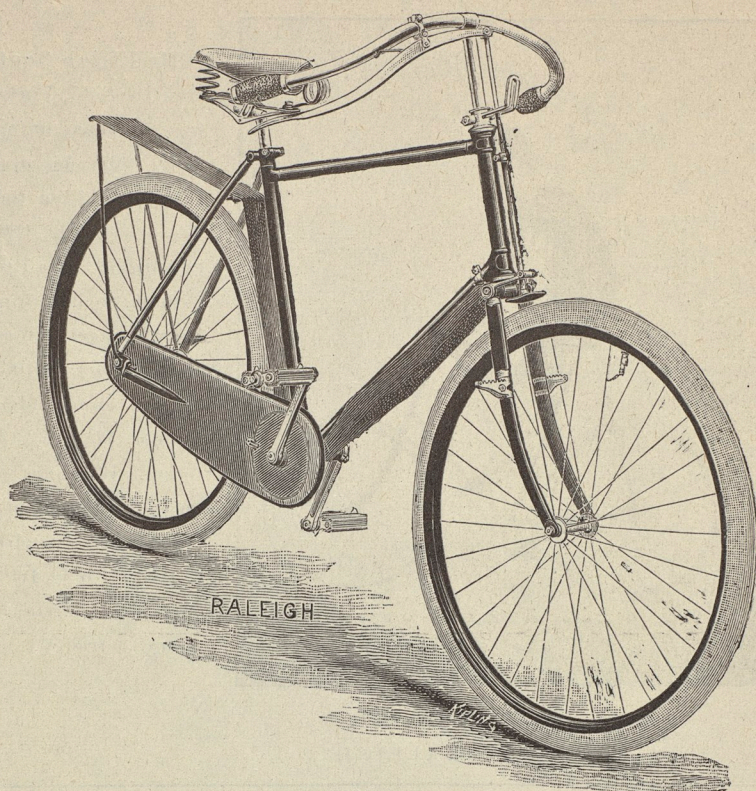
Med nöje kunna vi nämna, att Edra maskiner hafva varit till våra kunders största
belåtenhet under 1893, och faktiskt voro RALEIGH'S damvelocipeder de enda maskiner
af denna typ, som ej vållade oss något besvär.

För Dunlop Cycle Co, Ltd.
W. M. Taylor.

Oaktadt min maskin är en fullständig landsvägsmaskin går den dock så lätt att jag
vann ett andra pris på den emot kapplopningsmaskiner.

21 Juni 1893.

G. Tronsdell.



RALEIGH'S lätta landsvägsmaskin.

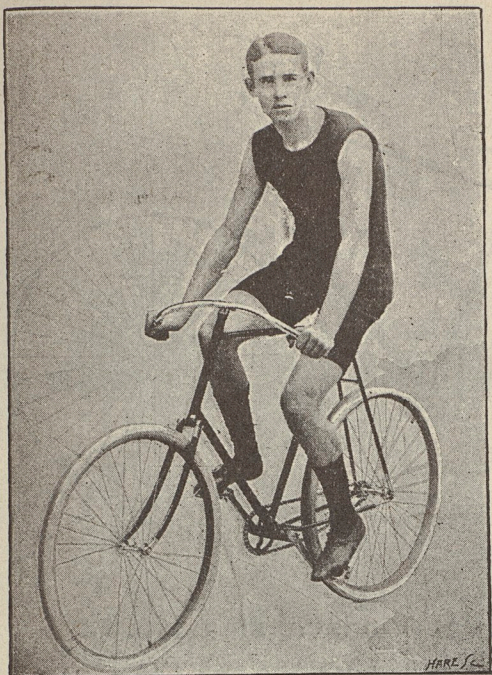
E-modell.

Vikt med utrustning 16—17 kg.

Pris med Dunlops eller andra luftkringar	kr. 420: —
» med Raleigh's patenterade kedjelåda	» 30: — extra.
» med svensk d:o	» 20: — »
» för extra kugghjul med kedjelänk	» 7: 50 »

Vanligaste utväxling 60 ".

För fabriktionsfel garanteras ett år.



Mr HARRY WHEELER.

Harry Wheeler, 22 år gammal, från Orange, New Jersey, var endast bekant med vänner inom cyclekretsar, tills han köpte sig en »Raleigh»; men då skaffade han sig snart ett namn och var en framstående ryttare innan säsongens slut. I Februari 1893 åtföljde han Zimmerman på dennes träningsstur i Savannah.

Sedan han ingick i N. C. A. i början af 1893 vann han alla descralopp i hvilka han startade, och utmärkte sig i flera handicaps. I ett sådant lopp den 26 Augusti satte han världsrecordet för 3¹/₂ miles på 7 m. 11²/₅ s., 4 miles på 9 m. 45 s. och 5 miles på 12 m. 4¹/₅ s. Under 1893 vann han 38 första och 12 andra pris till ett värde af kr. 11,500, allt på sin »Raleigh».

“Colossus of (Rhodes) Roads”.

Bäste Herr Power!

Det är endast på sin plats att jag erkänner förträffligheten hos den »RALEIGH» Ni sålde mig. Ehuru jag väjde öfver 150 kilo då jag först besteg densamma och då man besinnar att jag dels lärde åka på den och dels att jag färdats öfver dåliga vägar, är den i dag lika god maskin och i samma utmärkta tillstånd som då jag erhöll densamma.

De, hvilka äro mera kompetenta än jag att bedöma och värdera dess goda egenskaper, säga att maskinen är en märkvärdighet i utseende och vikt, som kan bära en så tung ryttare. Om någon tyngre aspirant skulle råka i förlägenhet, hvilken maskin han skall välja kan jag det varmaste rekommendera honom en sådan maskin som den utmärkta Ni byggde åt mig.

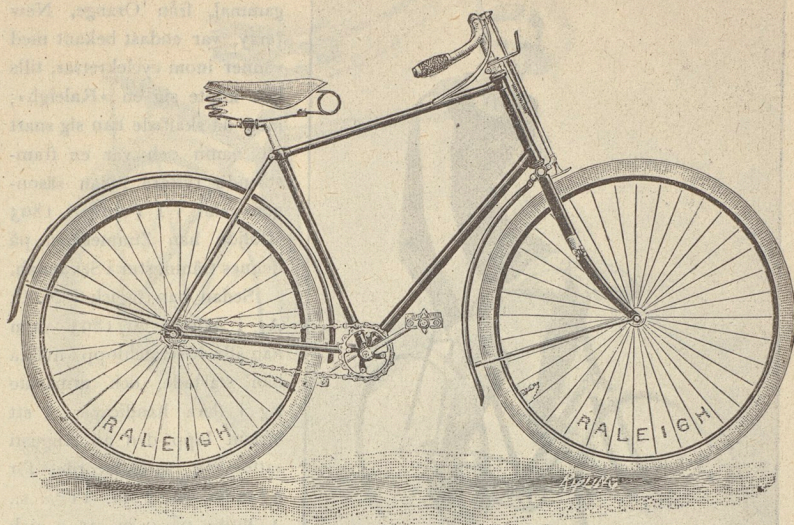
Michael Austin Manning.

Den bästa maskin jag haft, jag har ridit 3,000 miles och den har ej kostat mig ett öre. Lagren äro lika goda i dag som jag då köpte den.

Bradford 5 Sept. 1893.

C. Charnook.

Sveriges mera framstående ryttare rida numera våra maskiner.



RALEIGH'S landsvägsmaskin.

M-modell.

Vigt med utrustning omkring 17 kg.

Pris med Dunlops eller andra luftringar kr. 340: —

» för extra kugghjul med kedjelänk » 7: 50

Vanligaste utvexling 60 ".

Denna maskin är obetingadt den bästa säkerhetsmaskin,
som hitintills till detta pris blifvit förd i marknaden. Den
utmärker sig för soliditet, lättgående och elegans, och kunna
andra fabrikers maskiner, till liknande pris, ej tåla jem-
förelse med densamma.

För fabrikationsfel garanteras ett år.

"Cycle Trade Journal", för September 1893, skrifver under rubriken "Amerika, vår specielle korrespondent": "Det erkännes, att bland de engelska firmorna står "Raleigh" främst". — — — — —
"I Brooklyn har Raleigh vunnit utomordentlig uppmärksamhet".

Att denna uppfattning äfven delades af prisdomarne vid

Verldsutställningen i CHICAGO,

(der den vackraste engelska utställningen var den af RALEIGH CYCLE Co anordnade) synes deraf att detta bolag erhö

Högsta utmärkelsen

för mäterligt material och arbete, samt synnerligt framträdande konstruktion.

På National Show, December 1893, den största cycle-utställning som hittills hållits, framstod "Raleigh" igen. "Cycling" för 9 December, säger: "Många dömde Raleigh Cycle Cos utställning såsom den mest magnifika i palatset; der så många vackra utställningar funnos är det kanske stötande att särskildt omnämna någon, men vi måste säga, utan att riskera motsägelse, att, hvad intresset beträffar, afgick "Raleigh" med segern.

Den betydande framgång Raleigh's maskiner haft öfver hela världen synes bäst af de på dem eröfrade pris, öfver 900 år 1891; 2,300 år 1892 och

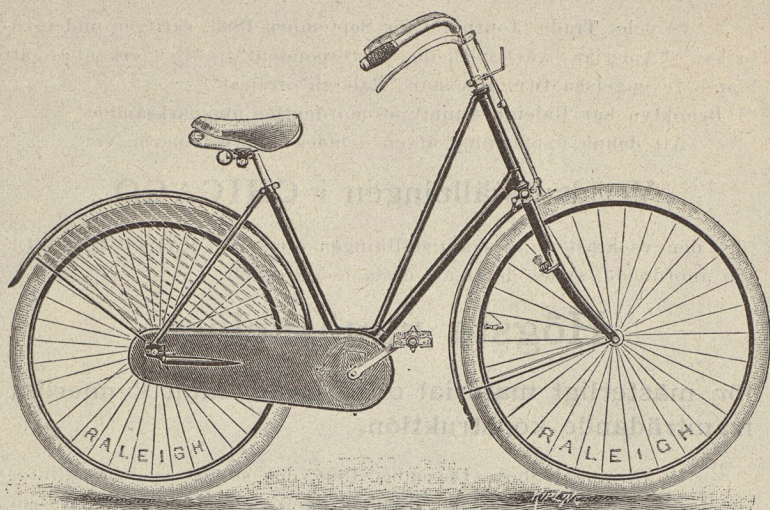
—== 3,600 pris ==—

år 1893; det senare torde vara ett större tal än något annat fabrikat kan uppvisa. Och det torde ej heller kunna gendrivas att *tre RALEIGH-ryttare hafva vunnit flera segrar under 1893 än tre ryttare på något annat fabrikat i världen.*

"Utan tvifvel afsky mina läsare sjelfberöm lika mycket som jag, men jag hoppas, utan att säga att "Raleigh" är "den starkaste maskinen" eller "den bästa i världen", att jag har anført tillräckligt många bevis för att en spekulant på en landsvägs- eller kapplöpningssmaskin ej kan göra bättre än köpa en "Raleigh", ty om denna maskin icke är, som jag tror, den bästa maskin i världen, så skall det erkännas af hvarje god domare, att den icke har någon öfverman".

December 1893.

Frank Bowden.



RALEIGH'S Dam-maskin.

Vikt, med utrustning, omkring 14 $\frac{1}{4}$ kg.

Pris, försedd med patenterad, engelsk damfri kedjelåda, klädningsskyddare och Dunlops luftringar, kr. 425.

Maskinen har 28" för- och 26" bakhjul; är försedd med för denna maskin särskildt tillverkade pedaler, af sådan konstruktion att de ej fånga klädningen; aftagbar broms, högt styre, m. fl. fördelar. Klädningsskyddaren är af ny, mycket praktisk konstruktion.



För fabriktionsfel garanteras ett år.



Signor Luigi Cantu.

SIGNOR LUIGI CANTU är bosatt i Milano, der han föddes 1869. Han har haft lycka på "RALEIGH". Hans mest betydande segrar äro mästerskapet vid Rhone, långdistans mästerskapet af Italien, mästerskapet af Milano-klubben, 3,000 meter internationalt Tricycle mästerskap, match emot Signor Alaimo, och det stora internationella mästerskapet på 4,000 meter den 3 Juni i Alexandria, då han slog de franska mästerskaps ryttarne Cassignard och Medinger.



Hvad en betydande klubb säger:

Till Herr John Alexander, Agent, Raleigh Cycle Co., Limited!

Vi, undertecknade, medlemmar af Y. M. C., A. C. C., hvilka hafva köpt Raleigh-maskiner från Er under året, begagna härmed tillfället att uttala vår stora tillfredsställelse med våra maskiner (i hvilka lätthet och styrka förenats) efter en säsongs sträng ridning på vägar och banor.

Belfast-ryttare på Raleigh-maskiner vunno öfver 70 pris under säsongen, af hvilka nära 50 vunnos af medlemmar från vår klubb, deribland första priset i 50 miles öppna landsvägshandicap för Irland.

I vacker teckning och förstklassigt arbete, i förening med lättgående, har RALEIGH ingen öfverman.

William Mc Gladery.

R. M. Gohey, Hon. sec.

Fos. A. Campbell.

J. Mc Bride.

William Hunter.

R. W. Neill, Hon. Sec.

Herbert Mathews, Treas.

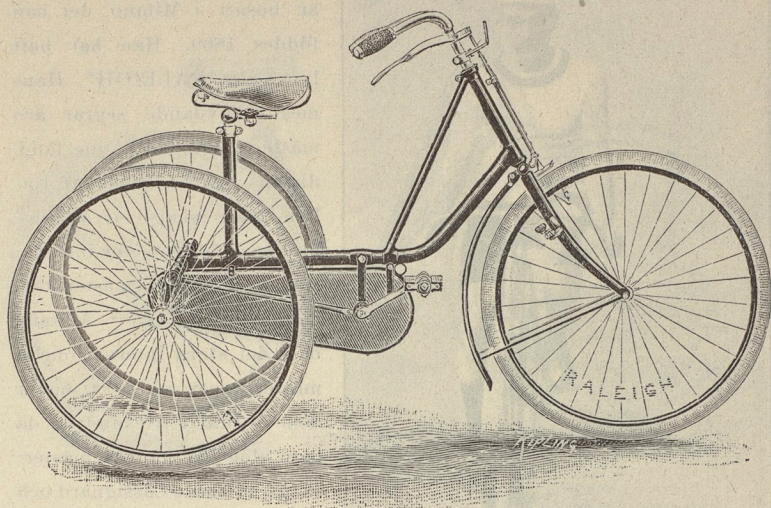
F. Wallace.

Alf. C. Francis.

Alfred Mc Auley.

W. H. Williamsson.

J. M. Moorhead.



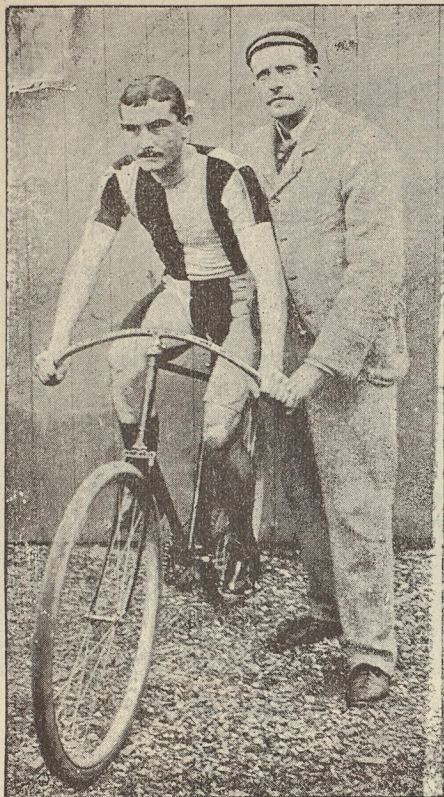
RALEIGH'S Herr- eller Dam-trehjuling.

Vigt, med utrustning, 17—18 kg.

Pris, med Raleigh's patenterade kedjelåda
och Dunlops eller andra luftringar, kr. 600.



För fabriktionsfel garanteras ett år.



Mr A. V. LINTON.

Mr A. V. LINTON började kapprida på en "Raleigh" för 2 år sedan och har stadigt gått upp i första ledet af långdistans-ryttare. Hans förnämsta seger var 100 miles "British Sport"-loppet vid Manchester den 12 Augusti.

I toltimmars-loppet på Herne Hill banan i Oktober, satte han 100 miles världsrecordet på 4 timmar, 34 min., 13 $\frac{2}{5}$ sek., och 200 miles världsrecordet på 10 tim., 1 min. Den 20 Oktober nedsatte han sitt eget 100 miles record till 4 tim., 29 min., 39 $\frac{2}{5}$ sek.



Wheeling säger: Vi hafva ridit många maskiner i våra dagar, men aldrig någon vi tyckt bättre om.

»Bim's 50 miles' record (på en »Raleigh Pneumatic» är den bästa landsvägsridt för året», R. J. Mccredy i Irish Cyclist.

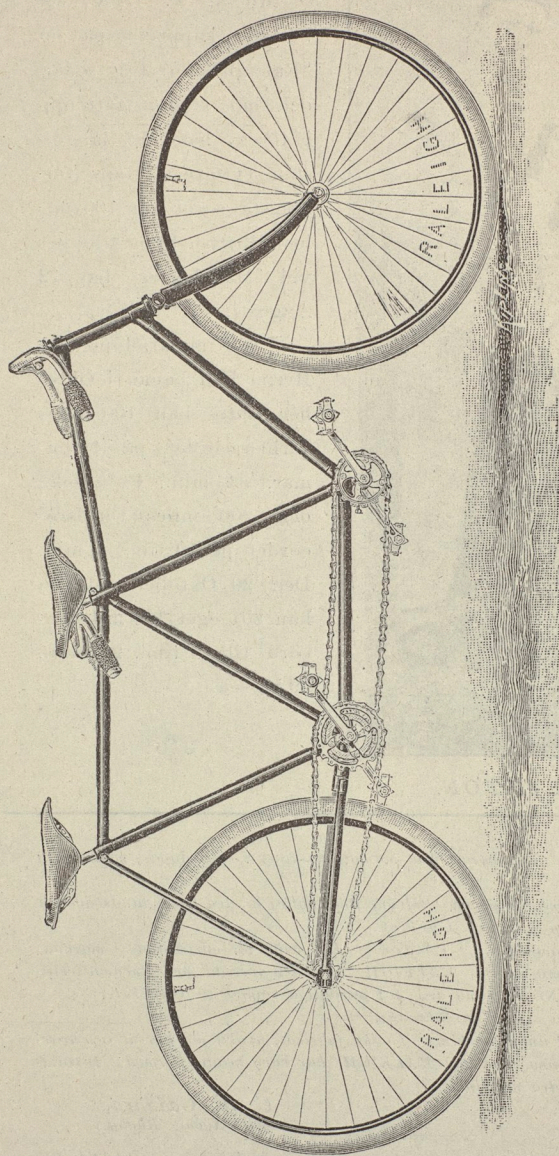
(Svar till Korrespondent). — »Folder. — Den enda för närvarande i marknaden vi kunna rekommendera är the »RALEIGH». Få den försedd med Pneumaticringar och en god fjeder och Ni vill finna den A 1 på dåliga vägar». — Cyclist.

Jag har erhållit ett antal maskiner af olika fabrikat, hvilka jag hyr ut, och hvarje person, utan undantag, som ridit the »RALEIGH» har varit belåten dermed. Detsamma kan jag ej säga om andra maskiner.

*C. W. Goddard,
(Cycle Agent, Rugby.)*

*Jag insåg aldrig det verkliga nöjet i velocipedridt förrän jag fick en »RALEIGH».
Silvertown, Aug. 1893.*

S. Bowerman.



RALEIGH'S kapplöpnings-tandem.

Vägt omkring 19 kg.

Pris med Dunlops eller andra luftfyllingar kr. 575: —

OBS! »Raleigh» bygger äfven en lätt landsvägs-tandem med dubbel styrning; för dam på främre platsen.

Verldrekordet slaget. På Charter Oak Park, Hartford, slogo Bröderna Banker den 8 November på en Raleigh-tandem kvartmil-rekordet (flygande start), ridande distansen på 26 sekunder. 27 sekunder var det föregående bästa af Herrar Mc Duffee och Clark.



Mr GEORGE A. BANKER.

Mr Geo. A. Banker från Pittsburg, Pennsylvania, var mycket lycklig på sin »Raleigh» under 1893. För att tillmötesgå sina bröder, hvilka voro agenter för en annan god maskin, red han denna 1893, men med liten lycka, och då återvände han till »Raleigh» samt vann på denna många och vackra segrar. »American Wheelman» säger i sitt nummer af 28 Okt.: »George Banker höljde sig med ära den 17 och 18 dennes i Svannah, i det han vann nio första pris i de tio lopp, hvori han startade. Sedan Banker senare delen af säsongen återgått att rida »Raleigh», har hans väg varit ständig seger».

Till ordonnanstjenst äro våra maskiner mycket lämpliga och hafva varit dertill flitigt använda under föregående år.

Af ett till oss ankommet bref anför vi följande: »Herr L. är för öfrigt mycket nöjd med den bekomna maskinen å hvilken han fullgjordt sin värnpligt som velociped-ordonnans, och omnämner att af 10 ordonnanser åkte 6 Raleigh's M och voro såväl befäl som de åkande eniga om att detta fabrikat var det starkaste af de representerade».

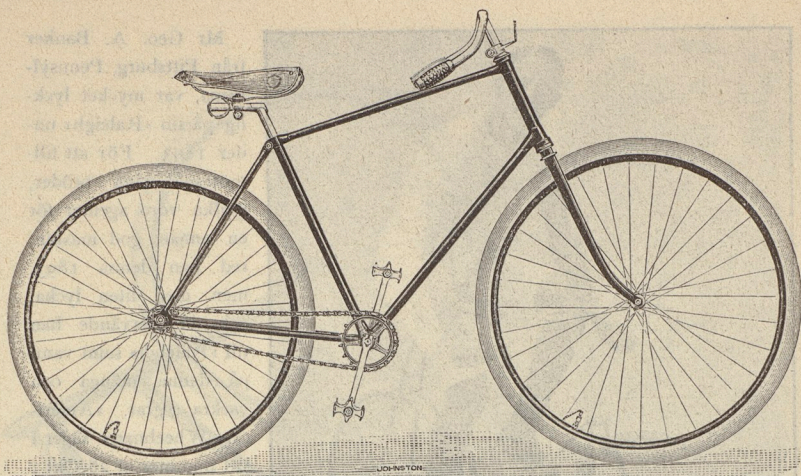
Hvad en cyclande Doktor säger:

»Detta är mitt andra år på en Raleigh M Dunlop Pneumatic. Jag får ett stort resultat af ridning. Jag har ridit nu omkring i 20 år på maskiner af närmast alla fabrikat, men aldrig haft någon maskin att likna vid the »Raleigh».

Efter omkring 4 månaders begagnande genomstack en pojke maskinen med en pinne; jag reparerade sjelf skadan på omkring 20 minuter och jag tror ej att någon kan finna hvar reparationen är. Icke en mutter eller i det hela taget någonting har vidrörts sedan jag köpte den».

T. Prichard Roberts.

(Registered General Practitioner, Eastly, near Southampton).



Whitworth's landsvägs-kapplöpningsmaskin.

Vigt omkring 14 kg.

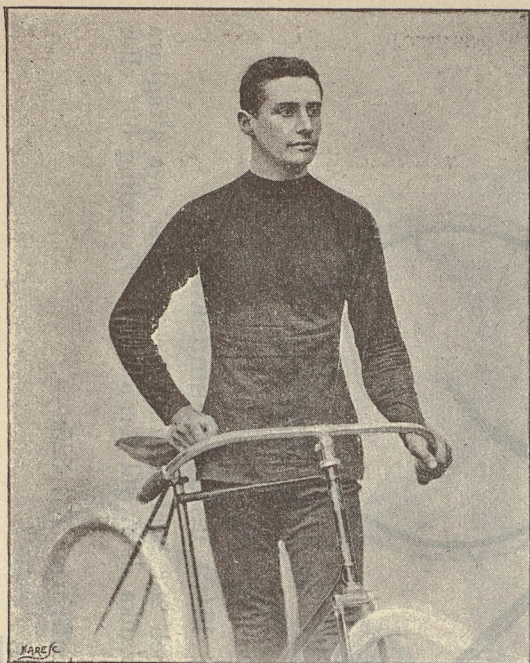
Pris med Dunlops eller andra luftringar kr. 450.

» med engelsk kedjelåda » 30 extra.

The Whitworths Cycle Co, Birmingham, som vi representera för Sverige, tillverkar endast maskiner af allra högsta klass och den här ofvan tecknade utgör ett vackert prof derpå. Någon särskild beskrifning på densamma anse vi oss ej behöfva göra, utan endast nämna, att den är i det närmaste lik Raleigh's G-modell.



För fabrikationsfel garanteras ett år.



Signor ROMOLO BUNI.

Signor Romolo Buni, äfven från Milano, är 21 år gammal. Han vann 27 pris under 1893. De mest betydande segrarne voro mästerskapet af Societa Pro Patria (den största klubben i Italien); Internationella 6,000-meters-loppet d. 29 Juni, då han slog Cassignard, Medingar och alla de bästa italienske rytterne.



Alla **RALEIGH**, sålda genom mig, hafva lemnat största tillfredsställelse och jag har ej haft minsta besvär med någon af dem.

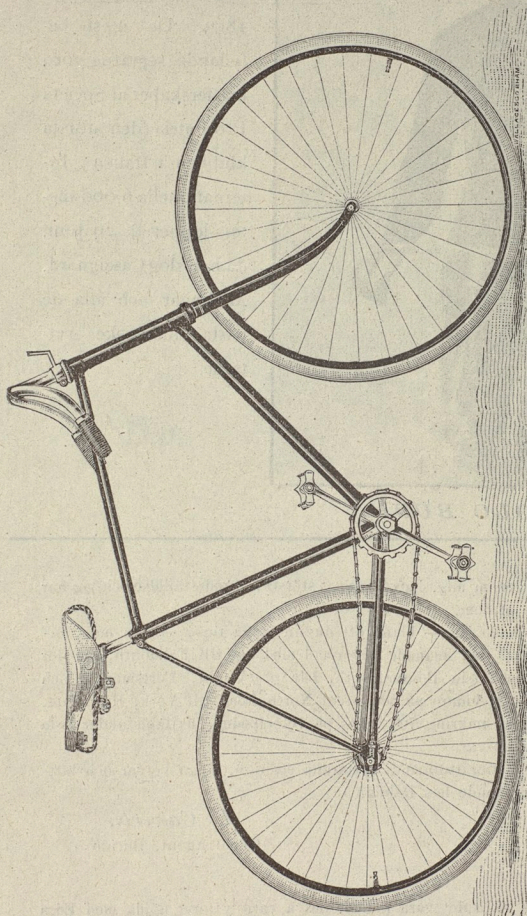
I September förra året hade jag — bland ett dussin långa turer — den mest angenäma på en Raleigh Pneumatic; Jag lemnade Liverpool med båt till Falmouth, tog der landsvägen, längs sydkusten, besökande Bournemouth, Isle of Wight, Portsmouth och Brighton, derefter till London och vidare på the Great North Road till York, Harrogate, Skipton och hem, en väglängd af omkring 700 miles på velocipeden, hvilken under hela tiden icke gaf mig ett ögonblicks besvär.

Det starka stället och vefinrättningen, ryttarens position, långa vefvar och lättgående, allt bidrager till det tilldragande hos Raleigh.»

L. Calverly,
(Cycle Agent, Burnley)

Vi äro glada att kunna säga det våra kunder hafva varit ytterst nöjda med Edra maskiner denna säsong. Vi hafva haft mindre reparationer på **RALEIGH** än på något annat fabrikat vi sålt. Vi hafva ej hört en enda eker bräckts på det stora antal af Edra maskiner, vi hafva ute på vägarne och med åtskilliga af Edra **RALEIGH** hafva gjorts mycket långa och snabba ridter.

Barber & Co.
(Cycle Agents, 84 Mitchell St., Glasgow).

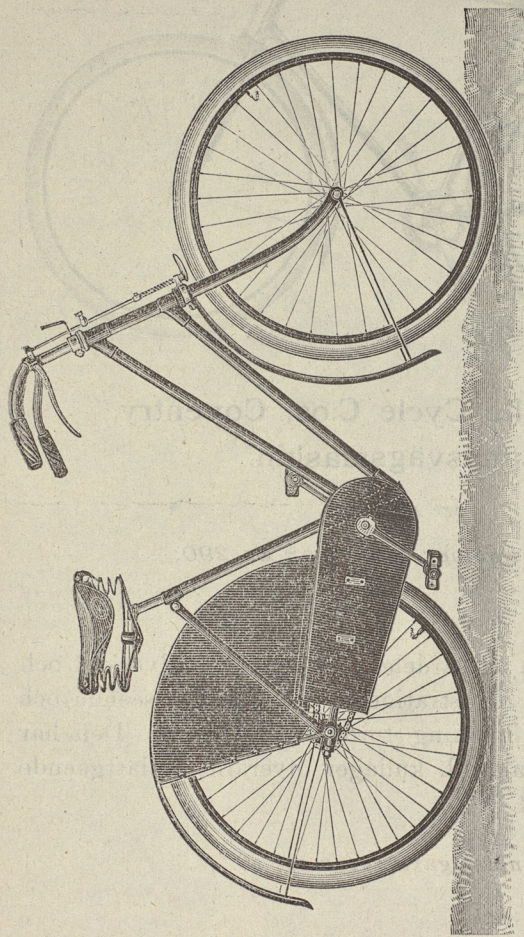


Unique Cycle Works lätta landsvägsmaskin.

Bästa helvalsade stålrör, 30" för- och 28" bakhjul, kullager öfverallt, nya aftagbara kedjehjul, elegant svartlackerad och alla blanka delar väl förnicklade. Utvexling 63" eller efter order, vikt 13 $\frac{1}{2}$ à 14 kg.

Pris med Dunlops luftningar Kr. 325: —.

För fabriktionsfel garanteras ett år.

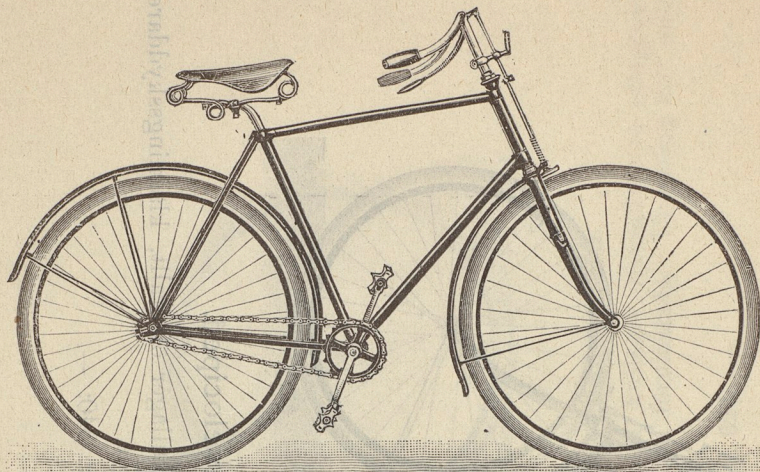


Unique Cycle Works Damvelociped.

Bästa helvalsade stälror, 26" och 28" hjul, kullager öfverallt, klädningsskyddare, elegant svartlackerad och alla blanka delar väl förnicklade.

Pris med Dunlops luftfingar Kr. 340: —.

För fabriktionsfel garanteras ett år.



**Sommerville Cycle C:os, Coventry,
Landsvägsmaskin.**

Vigt 19—20 kg.

Pris med Dunlops lufttringar kr. 290: —

Denna maskin är särdeles omsorgsfullt tillverkad och af bästa material. Illustrationen visar dess utseende och någon närmare beskrifning torde ej behövas. Den har 30" för- och 28" bakhjul, kullager öfverallt, är lättgående och elegant utstyrd.

För fabrikationsfel garanteras ett år.





M. HENRY DESGRANGE.

Mr Henry Desgrange är jurist i Paris och lik alla de goda ryttarne professional, emedan han rider för penninge-pris. Han är född i Paris och nu 21 år gammal. Hans bästa framgångar på »Raleigh» under 1893 voro 100 kilometer på 3 timmar 4 minuter och 185 kilometer 343 meter på 6 timmar, båda världsrekord, satta utan pace-makers.



En order på 50 maskiner och dess resultat.

Herrar Pim Bros, Ltd.

Jag har förfrågat mig hos medlemmarne af vår klubb och har nöjet meddela Er att de 50 Raleigh E safety-bicycles, hvilka vi beordrade från Eder sistlidne Februari hafva varit till största belåtenhet. En del af dem hafva varit i mycket flitigt bruk på dåliga vägar.

Robt. F. Mc Donnell,

(Hon. Secretary Freeman Cycling Club.)

3,000 miles och icke kostat en penny.

» — — — Jag tror det är endast rättvist, att sända Eder dessa icke begärda erkännanden. Jag är cyclist sedan 8 år och har 7 års erfarenhet af cycletäflingar.

Jag tror att E-modellen »Raleigh», hvilken jag köpte af Edra agenter Herrar Pim, Dublin, är den starkaste och mest pålitliga maskin, som blifvit tillverkad. Jag har ridit den öfver 3,000 miles denna säsong, på Irländska vägar, och det har icke kostat mig en penny i reparation.»

H. E. Foly.

Holder of 12 hours Irish road record.

En af vårt lands äldste idkare af velocipedsporten, en framstående vetenskapsman i Stockholm, har nyligen i frågan: "damer på velocipeden" yttrat följande tankvärda ord, som vi ej kunna neka oss nöjet att anföra:

"Helsa är ett nödvändigt villkor för lycka, och kroppsrörelse är ett lika nödvändigt villkor för helsa. Detta gäller för ungdom i all synnerhet, och för den qvinliga lika väl som för den manliga. På kroppsrörelser, om ens någon, utöfva en så uppfriskande och lifvande verkan som velocipedridning; den skänker ett intensivt nöje i sig själf samt ger derjemte anledning att komma ut i Guds fria natur, hvarest alltid är källan till både kroppsligt och andligt välbefinnande.

Men, frågar säkert en och annan timid dam, är det passande för ett fruntimmer att rida velociped?

Härpå svarar jag utan tvekan ett bestämdt ja! Om ni rider på ett passande sätt, så kan ni vara öfvertygad om att velocipeden icke gör eder opassande. Om ni öfvar den tillräckligt mycket, men utan öfverdrift, skall den skänka eder ökad helsa och friskare färg samt göra edra lemmar och edra rörelser mera formfulländade.

För mången ibland er göres lifvet så bekvämt att de frestas försumma de organer, som icke nödvändigt behöfva tagas i anspråk. De tycka sig ej ha behof af sin muskelkraft, och därför använda de den ej heller. I följd af den naturlag, som bjuder, att de organer, som icke begagnas, förtvina, komma dylika personers muskler att vissna bort eller fettvandlas. Deras rörelser bli fula, kantiga eller otympliga; ty vackra, omedvetet behagliga rörelser förutsätta ett herravälde öfver kroppen, som icke inskränkes af svaghet eller tröghet. Viljen I förvärfa detta herravälde och de oskattbara förmåner, som följa dermed, så är helt säkert velocipedridning ett af medlen dertill, och tro för all del icke, att ridningen är opassande därför att, då I öfven den, en hund möjligen skäller på er, eller någon annan varelse med ungefär lika godt omdöme påstår er vara oqvinliga. Då I väl vårdan och vidare utvecklen det kapital af fysisk helsa och kraft, som I egen, fullgören I blott en pligt mot eder själfva, mot kommande släkten och mot det land, I tillhören!

Kunde dessa ord från en gammal idrottsman, som älskar ungdomen, förmå er till en mera lefvande uppfattning af denna pligt, hvars utöfvande dessutom utgör en rik källa till glädje och lefnadslust, så skulle detta mycket glädja honom".

Och i denna uppfattning af saken instämma äfven utländske framstående auktoriteter. Den nyligen aflidne tyske professor Nussbaum afslutar en uppsats i frågan med följande ord: "Jag kan ej underlåta att vid detta tillfälle uttala, hurusom velocipedåkningen på det ifrigaste borde förordas för de många nervösa åkommor, för hvilka det qvinliga släktet är utsatt, och vid hvilka tyvärr ofta de anhörigas deltagande är mycket ringa. Om man dervid begagnar en två- eller trehjulning torde vara likgiltigt.

Det måste väl äfven tillåtas det svagare könet att liksom männen få begagna detta helsomedel för att ernå det högsta goda på jorden: helsa och glädje!" Och professor Nussbaum står ingalunda ensam om denna uppfattning, ty dagligdags förökas antalet af de läkare, hvilka lägga sitt ord för qvinnornas velocipedridt. Den berömda fran-

ske fruntimmersläkaren dr Lutand säger exempelvis: "Jag kan med stöd af min praktiska erfarenhet säga, att måttligt öfvad velocipedfart bidrager att höja den regelbundna verksamheten af kvinnokroppens viktigaste organ. Jag har ännu aldrig funnit, att denna sport, till och med till öfverdrift öfvad, ogysamt inverkad på någon kvinna, under det man ej kan säga detsamma om ridten". Och den engelske fruntimmersläkaren H. A. Allbutt skrifver: "Jag har en vidsträckt fruntimmerspraktik och brukar i fall af svaghet, blodbrist, nervositet, dålig matsmältning liksom äfven vid de egentliga kvinnosjukdomarne ofta ordinera måttlig velocipedfart. Jag har härvid funnit, att deras helse, som följa mina föreskrifter, märkbart förbättrats".

Genom de ofvan anförda sakkunniges utlåtanden torde väl de förebräelser för ohelsosamhet, som framställas mot damernas velocipedåkning, tillräckligt vederläggas. Men hvad böra vi säga om anklagelsen att den skulle vara opassande? På framställda frågor, hvad egentligen skulle vara mindre passande vid denna sport, ha vi aldrig fått ett förnuftigt svar. Enhvar, som vill vara ärlig, måste medgifva, att hjulporten lika litet kan anses opassande för damer som ridt, dans skridskolöpning o. s. v. Medgifvas må att då ännu så jemförelsevis få damer här hemma bestigit en velociped, det ännu kan väcka något litet uppseende; men i den mån våra damer allmännare egna sig åt den vackra och helsobringande sporten, dess mindre uppmärksamhet kommer anblicken af en velocipedryttarinna att väcka.

Våra maskiner rides af de förnämsta hjulryttarne i Skandinavien.

En framstående svensk kappryttare skrifver: "Jag var i Köpenhamn ett par dagar under utställningen och kom då att se en Raleigh racer, i mitt tycke en af de snyggaste maskiner jag ännu sett".

För lätthet, lättgående och frånvaro af vibration är the "Raleigh" oupphunnen. Jag har ridit både Ordinary och Safety i flera år och anser "Raleigh" vara den bästa maskin jag någonsin ridit.

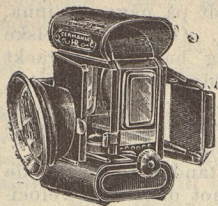
William Newby,
(Capt. Kensington C. C. Sunderland).

CANTU vandt den italienske Konges Grand Prix vid Löbene i Foligno. Han körde en RALEIGH.

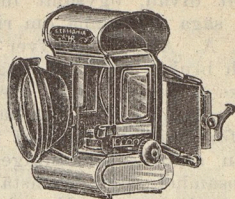
Cycletidende 22/9 92.



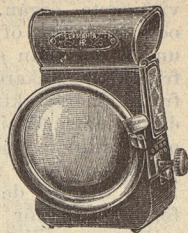
Tillbehör.



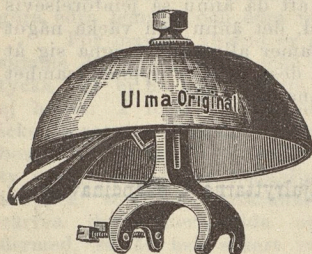
N:r 1.
Kristallglas.
Kr. 4: 50.



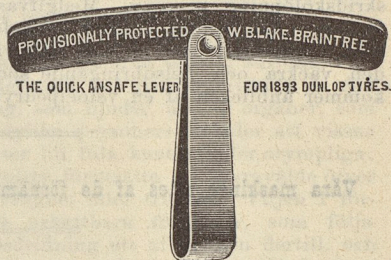
N:r 2.
Linsglas.
Kr. 7: —.



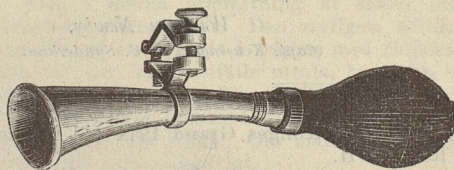
N:r 3.
Linsglas.
Kr. 11: 50.



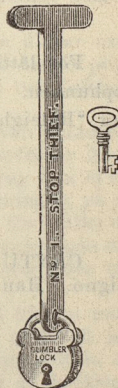
Ulma-klocka.
Kr. 1: 25.



Ring-aftagare.
Kr. 1: 60.



Signal-horn.
Kr. 4: —.



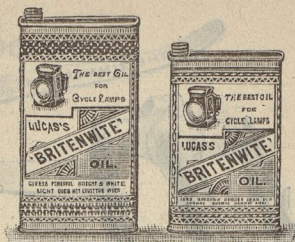
Lås.
Kr. 1: —.

HELMERS & JACOBSON, LANDSKRONA.



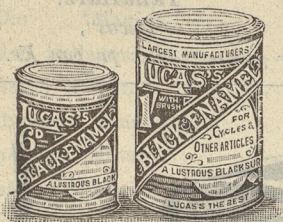
Smörjolja.

Kr. 1:40 & 0:75.



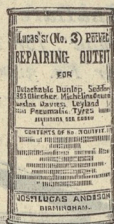
Lysolja.

Kr. 1:40 & 0:75.



Lack, svart.

Kr. 1:70 & 0:85.



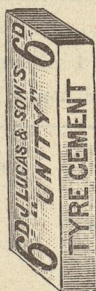
Reparationsartiklar.

Kr. 1:50, 1:00 & 0:60.



Reparationsgummi.

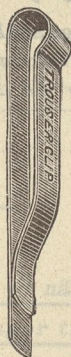
Kr. 0:50.



Cement,

att fästa gummiringen.

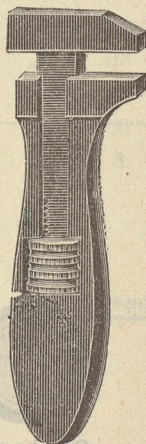
Kr. 0:50.



Byxhållare.

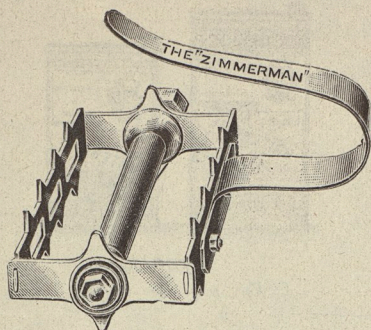
»Lucas».

Pr par kr. 0:30.

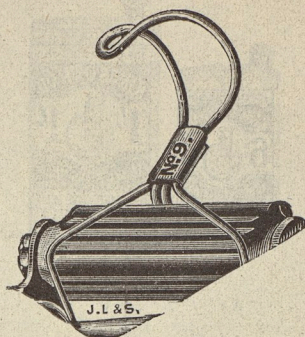


Skrufnyckel.

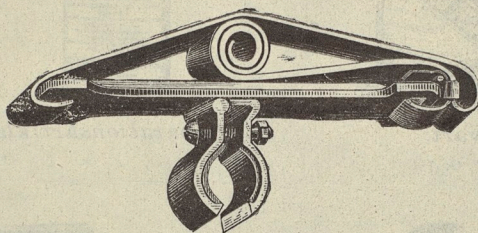
Från kr. 1:00.



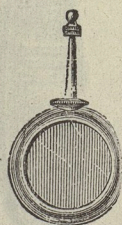
Tåhållare.
"The Zimmerman", för stålpedaler
pr par Kr. 3:00.



Tåhållare.
"Lucas",
för gummi-pedaler pr par Kr. 2:00.



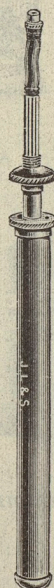
Bagagehållare,
(förmicklad).
pr par Kr. 2:50.



Oljekanna
med nål Kr. 0:30.



Oljekanna.
»The Favorite»
med nål Kr. 1:00.



Luftpump,
större Kr. 5:00.
mindre " 4:00.

Diverse tillbehör.

Bagageväskor	pr st. från kr.	4: —
Ekerspännare	" " " "	0: 75
Fotsteg	" " " "	1: 50
Fotstöd	" " " "	1: 25
Handtag af kork eller horn	" " " "	1: 00
Kulor	" " " "	0: 08
Lykthållare	" " " "	2: 25
Oljekannor, vanliga,	" " " "	0: 30
D:o "Magic"	" " " "	1: 25
Pedaler, kullager,	pr par " "	8: —
Pedalstöd (Petrinis)	pr st. " "	2: 50
Pedalgummi, 1:ma qvalité,	" " " "	0: 50
Piskhållare, patent,	" " " "	0: 90
Rostskydd (Lucas Lacquerine) ..	" " " "	0: 85
Sadlar	" " " "	4: —
Sadelfjedrar	" " " "	0: 55
Skärmar af vaxduk, Bramsons patent, att anbringa på hvilken som helst femkant-ramad maskin	pr par " "	3: 50
Smörjkoppar	pr st. " "	0: 25
Velocipedställ, Müllers Nr 1	" " " "	10: —
D:o d:o med hometrainer	" " " "	20: —
Verktygsväskor	" " " "	1: —
Ögonskyddare, Mumms,	" " " "	3: —

Tillbehör och "lösa delar", ej nämnda i oifvanstående
förteckning, anskaffas inom få dagar till fabrikspris.



