

Affärs
18007.
80

Malmo

II
MBER CYCLAR
1005

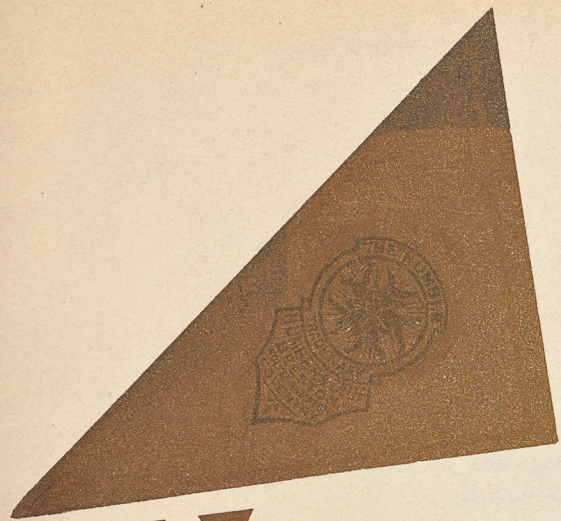
Coventry

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden



HUMBER CYCLAR

1895

Affair
1800
80

Malind

Coventry

Angående HUMBERS utställning i Chrystal Palace skrifver engelska tidningen »Cycling» (verldens största cycletidning) den 15 Dec. 1894, efter att ha särskildt beskrifvit och berömt hvarje modell:

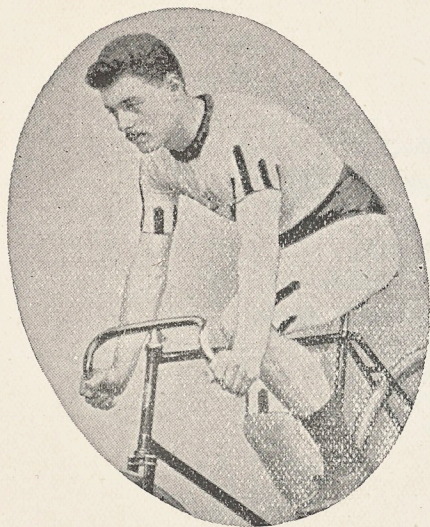
»Alla maskinerna hafva det fina utseende som alltid är förbundet med namnet HUMBER och hvilket då och då kan uppnås, **men aldrig öfverträffas.**

CATALOG 1895
Schonhausen Maschinenbau

VELOPEDER

Deutscher Maschinenbau

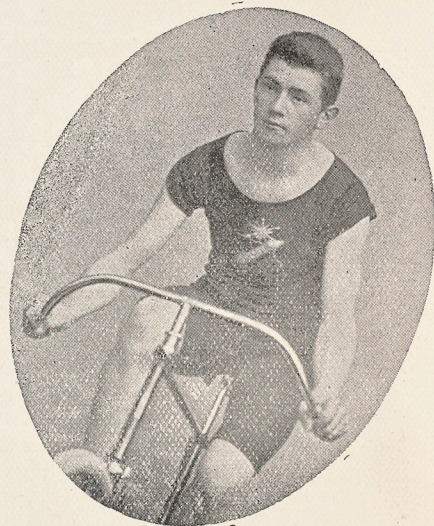
Skandinaviens Mästerryttare.



CHR. INGEMAN-PETERSEN,
Danmark.



EMIL SALMSON,
Sverige.



HANS ERIKSEN,
Norge.

De rida alltid HUMBER.



KATALOG 1895

öfver

VELOCIPEDER



från

HUMBER & Co., Limited

(uppfinnare och enda fabrikanter af de verldsberömda Humber-Cyclarne),

BEESTON,
WOLVERHAMPTON & COVENTRY,

genom

Generalagenturen för SVERIGE:

— FREDRIK PETERSEN & C:o —

23 SÖDERGATAN 23,
MALMÖ.





KATALOG 1895
Skandinaviens Motorcyklar
öfver



VELOCIPEDER

från

HUMBER & CO., Limited

(Innehållare och enda tillverkare af de velocyper som bäras i England.)

REESTON,

WOLVERHAMPTON & COVENTRY.

Genom

Generalsagenten för SVERIGE:

FREDRIK PETERSEN & Co.

23 SÖDERGATAN 23.

MALMÖ.

CH. E. JENSEN & PETERSEN,
Danmark.

De rida alla dessa



Det vi härmed framföra vår illustrerade prislista för 1895, använda vi tillfället tacka våra talrika beskyddare och vänner. Vi bedja dem vara öfvertygade, att vi för vår del skola göra allt för att fortfarande göra oss förtjenta af deras förtroende.

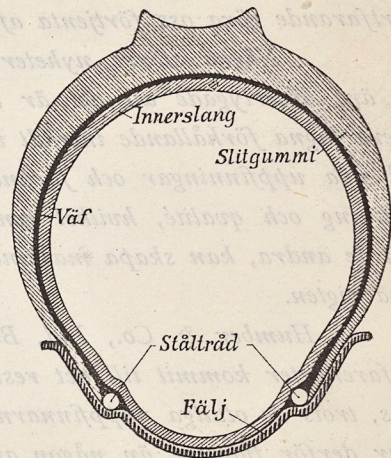
Några större nyheter hafva hvarken vi eller velocipedindustrien i sin helhet att bjuda på, och vi äro öfvertygade att det är till gagn både för fabrikanter och den cyclesportälskande allmänheten, att mera lugna förhållande inträdt i fabrikationen, ty den summa af energi, som hittills nedlagts uteslutande på nya uppfinningar och förändringar, kan nu koncentreras på förbättringar af maskinernas sammansättning och qualité, hvilket genom den mest noggranna afvägning af hvarje enkel del, i sitt förhållande till de andra, kan skapa maskinerna både starkare och mera lättlöpande, utan att behöfva öka viglen.

Humber & Co., Ltd, Beeston, Wolverhampton, Coventry, som genom många års erfarenheter kommit till det resultat att deras berömda Humber-Safety ej kan öfverträffas, trots de otaliga »uppfinnarnes» vådliga stormlöpningar emot densammas herravälde, har dersför tidigare än någon annan i ostördt lugn kunnat ega sin omsorg och sträfvan åt att, genom omsorgsfullt studium af hvarje enkel detalj, obestriddt bibehålla position som verdens ledande velocipedfabriker och renommé som de der leverera det pålitligaste, bästa och mest tidsenliga arbete.

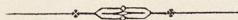


Luftringar.

Medan England fortfarande och säkert i många år kommer att stå som »No. 1» på velocipedfabrikationens område, så är det mycket som talar för att, hvad fabrikationen af luftringar angår, densamma kommer att inskränka sig till landets eget behof. Ännu i fjor infördes till Sverige en mängd originala engelska luftringar af olika system, mer eller mindre goda — eller dåliga om man så vill; men vi tro oss med bestämdhet kunna förutsäga, att så icke blir förhållandet för framtiden. Redan i ett par år har behofvet af luftringar för Frankrike, Tyskland och Danmark till största delen blifvit produceradt inom dessa länders egna gränser och af en qualité som icke varit underlägsen den engelska, och då nu firman *Henrik Bundy & Co.* i Malmö bragt i marknaden en luftring af Dunlops system, under *absolut garanti för qualité- och fabriktionsfel* och af det mest eleganta utseende, så hafva vi icke dragit i betänkande, att afsluta kontrakt med denna firma om leverans för året af hela vårt behof af luftringar. Då vi sjelfva sedan September månad praktiskt försökt ringarne, äro vi öfvertygade att våra kunder skola finna sig i högsta grad belåtna med dessa svenska Dunlopsringar.



**Bundys Nonslipping
Luftring.**



Garanti.



Hvarje velociped, som utgår från vårt lager, är noga genomsedd och provvad, så att enhvar köpare skall blifva tillfredsstäld. Följande garanti gifves:

Alla Humber-cyklar, beskrifna i denna katalog, äro tillverkade af de bästa materialier och af de dugligaste arbetare, så att vi garantera cyclarne felfria. Vi vilja alltid under det första året efter köpet godtgöra eventuella skador, som icke hafva uppstått vid olycka, missbruk eller försummelse, men de skadade delarne måste sändas till fabriken (carriage paid) för undersökning, innan någon ersättning kan blifva godtgjord.

Vi erkänna icke någon maskin som varande en »HUMBER», med mindre den bär vårt varumärke.

Humber & Co., Limited.

Då fabrikationsfel föreligger, äro vi i regeln i stånd till att afgöra detta här. Endast i de fall, då opartiska fackmän förklara felet tvifvelaktigt, måste maskinen sändas till England; dock äro vi villiga att, under den tid maskinen är i England, låna vederbörande en annan maskin. Denna garanti innefattar också qualité- och fabrikationsfel å våra luftringar.

Malmö i Februari 1895.

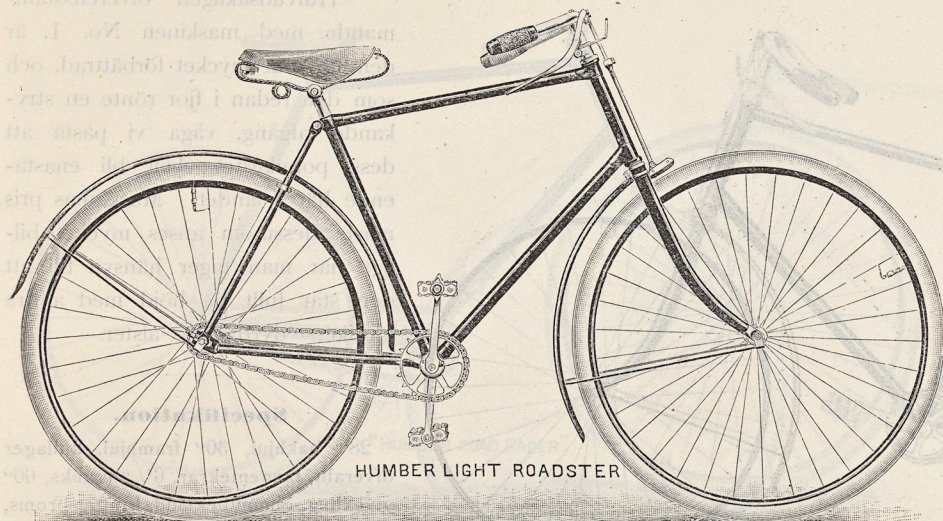
Fredrik Petersen & Co.

Notis till köpare.

För att tillmötesgå en ofta uttalad önskan hafva vi inrättat ett för våra köpare mycket praktiskt och fördelaktigt system, efter hvilket vi utan prisförhöjning, antingen direkt eller genom våra representanter, äro i tillfälle att leverera våra maskiner på *afbetalning* eller *betalning på utsträckt tid*. Villkoren meddelas på begäran.



No. 1. Humber lätt Landsvägsmaskin.



Pris med luftringar Kr. 425.

Denna maskin representerar höjdpunkten i konstruktionen af landsvägsmaskiner. Någon mera elegant och lättlöpande existerar icke. Den är utstyrd med alla tänkbara förbättringar och ingen kostnad har blifvit sparad för att göra den till en verklig »No. 1» på sitt område.

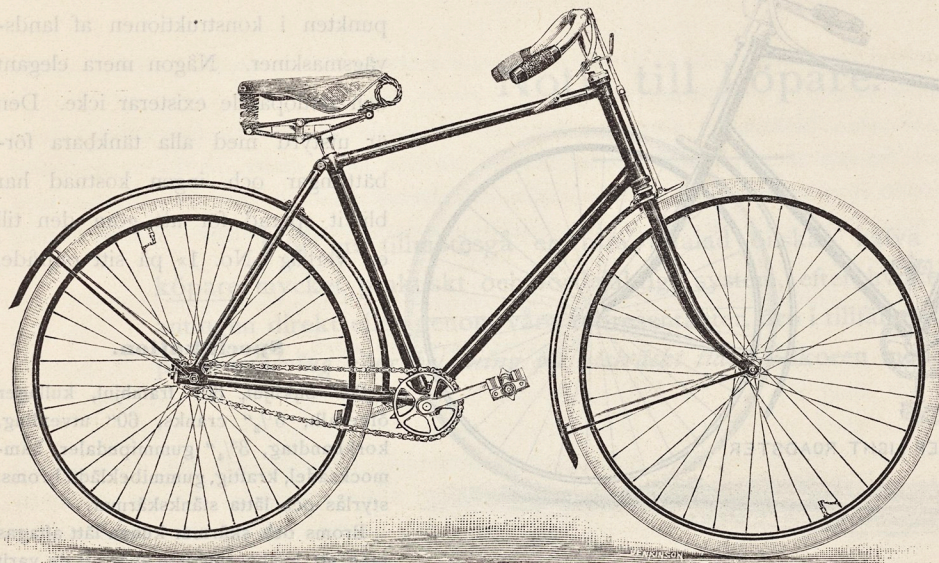
Specifikation.

28" bakhjul, 30" framhjul, kullager öfverallt, 6 $\frac{1}{2}$ " cranks, 60" utvexling, korkhandtag, 3 $\frac{3}{4}$ " gummipedaler, hammocksadel, kraftig, gummibeklädd broms, styrlås och lätta stänkskärmar.

Broms och skärmar kunna lätt aftagas utan att lemna ringaste spår att de varit fästade på maskinen.

Vigt, som illustrerad, 16 $\frac{1}{2}$ kg.

No. 2. Humber Landsvägsmaskin.



Hufvudsakligen öfverensstämmande med maskinen No. 1, är den för i år mycket förbättrad, och som den redan i fjor rönt en strykande afgång, våga vi påstå att dess popularitet skall bli enastående här i landet. Maskinens pris måste dessutom anses mycket billigt, när man tager hänsyn till att den står fullt på höjd med andra fabrikers dyrbaraste alster.

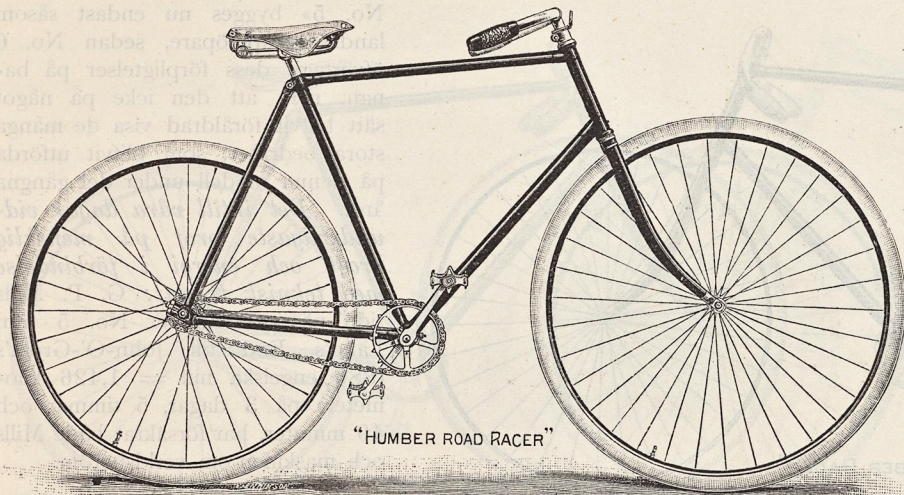
Specifikation.

28" bakhjul, 30" framhjul, kullager öfverallt, tangentekrar, $6\frac{1}{2}$ " cranks, 60" utvexling, gummibeklädd, kraftig broms, celluloidkorkhandtag, Brooks hammock-sadel, $3\frac{3}{4}$ " gummi- eller racerpédaler, styrlås och lätta stänkskärmar (lätt af-tagbara).

Pris med luftringar Kr. 350.

Vigt, som illustrerad, 17 kg.

No. 4. Humber Landsvägskapplöpare.



Pris med luftringar Kr. 425.

Med skärmar och broms 25 Kr. extra.

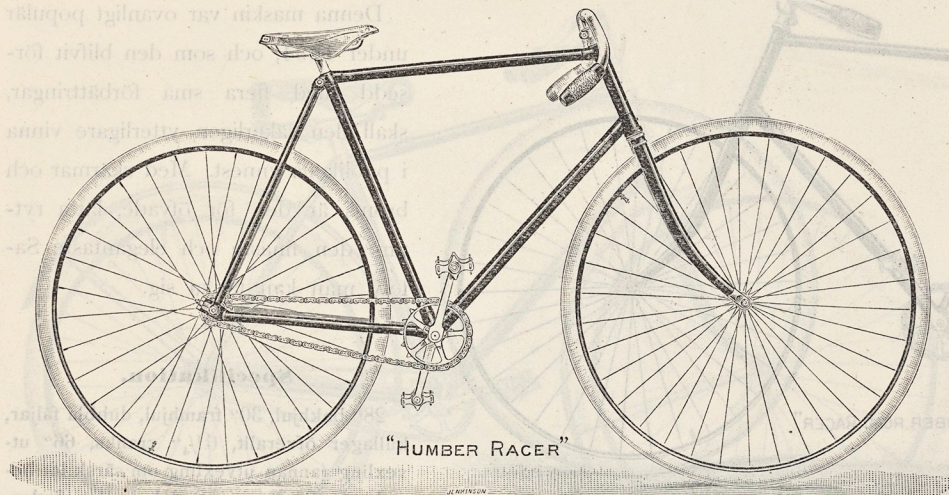
Denna maskin var ovanligt populär under 1894, och som den blifvit försedd med flera små förbättringar, skall den säkerligen ytterligare vinna i publikens ynnest. Med skärmar och broms är den för öfvade, lätta rytare den finaste och elegantaste Safety man kan tänka sig.

Specifikation.

28" bakhjul, 30" framhjul, dubbla fäljar, kullager öfverallt, 6 $\frac{1}{4}$ " cranks, 66" utvexling (annan utvexling om särskildt beordras), 3 $\frac{3}{4}$ " racerpedaler, lätt fjeder-sadel.

Vigt, som illustrerad, 12 $\frac{3}{4}$ kg.

No. 5. Humber Special Road Racer.



Pris med lufttringar Kr. 450.

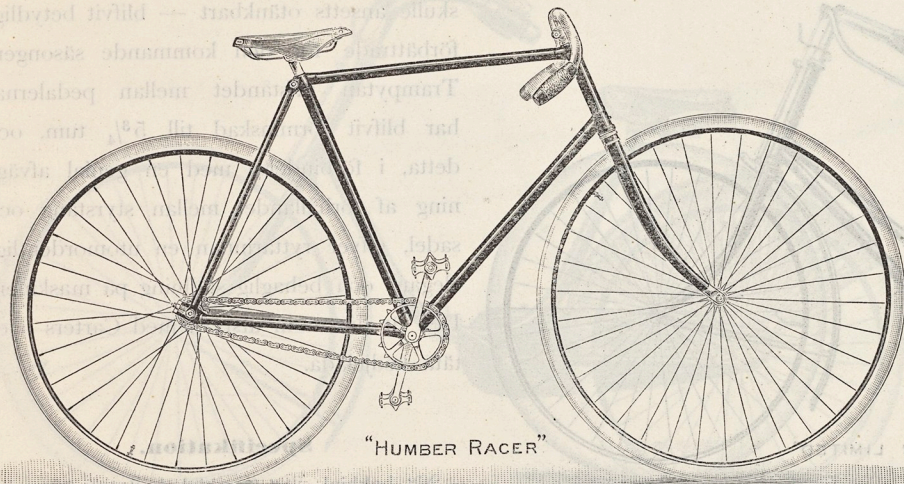
Den verldsberömda »Humber No. 5» bygges nu endast såsom landsvägskapplöpare, sedan No. 6 öfvertagit dess förpligtelser på banan, men att den icke på något sätt blifvit föråldrad visa de många stora bedrifter, som blifvit utförda på denna modell under det gångna året. *Det intill våra dagar vidunderligaste prof på mänsklig kraft och energi i förbindelse med teknisk triumf:* G. P. Mills ridt på en Humber No. 5 från Land's End till John-O'-Groat's (886 engelska mil = 1,426 kilometer) på 3 dagar, 5 timmar och 49 minuter, har försäkrat både Mills och maskinen om verldsberöm.

Specifikation.

28" bakhjul, 30" framhjul, dubbla fäljar, kullager öfverallt, $6\frac{1}{4}$ " cranks, $66\frac{1}{2}$ " utvexling (63" eller 70" om så önskas), $3\frac{1}{2}$ " racerpedaler, lätt fjedersadel.

Vigt, som illustrerad, $11\frac{3}{4}$ kg.

No. 6. Humber Bankapplöpare.



"HUMBER RACER"

Pris med luftringar för bankapplöpning Kr. 500.

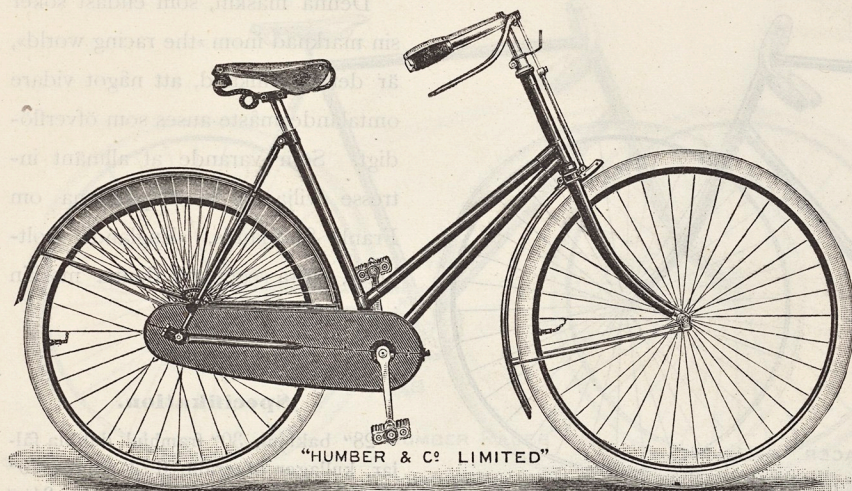
Denna maskin, som endast söker sin marknad inom »the racing world», är der så välkänd, att något vidare omtalande måste anses som öfverflödigt. Som varande af allmänt intresse vilja vi blott påminna om Frank Shorlands, »Englands stoltshets», stora seger på denna maskin i Cuca cuplöpningen.

Specifikation.

28" bakhjul, 30" framhjul, dubbla fäljar, kullager öfverallt, $6\frac{1}{4}$ " cranks, 70" utvexling ($66\frac{1}{2}$ " om så önskas), $3\frac{1}{2}$ " racerpedaler, patenterad kapplöpningssadel.

Vigt, som illustrerad, c:a $9\frac{1}{2}$ kg.

No. 7. Humber Damvelociped.



Pris med lufttringar Kr. 425.

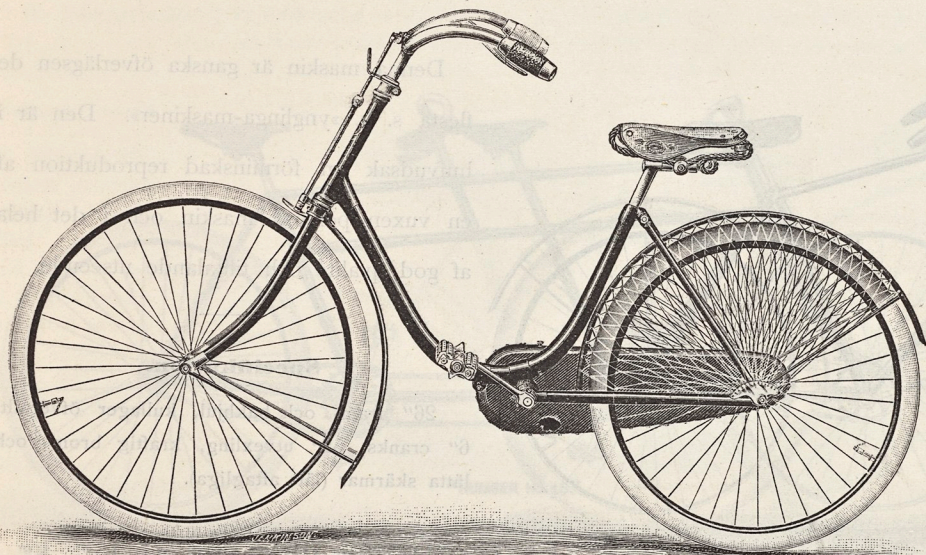
Dessa maskiner hafva — hvilket skulle ansetts otänkbart — blifvit betydligt förbättrade för den kommande säsongen, Trampytan (afståndet mellan pedalerna) har blifvit förminskad till $5\frac{3}{4}$ tum, och detta, i förbindelse med en genial afvägning af förhållandet mellan styrstång och sadel, gifver ryttarinnan en utomordentligt elegant och behaglig ställning på maskinen. Den är dessutom utstyrd med Carters oljetäta kedjelåda.

Specifikation.

26" bakhjul, 28" framhjul, kullager öfverallt, $6\frac{1}{4}$ " cranks, 56" eller 60" utvexling, särskild damsadel och dampedaler.

Vigt, som illustrerad, c:a $14\frac{3}{4}$ kg.

No. 8. Humber Damvelociped.



Denna maskin är af en helt ny modell och — oafsedt dess förhållandevis billiga pris — af mycket fin qualité. Oaktadt den afviker från de af så många högt skattade raka linierna, är det likväl en mycket intagande maskin af sympatiska former, som ganska säkert har en stor succes för sig.

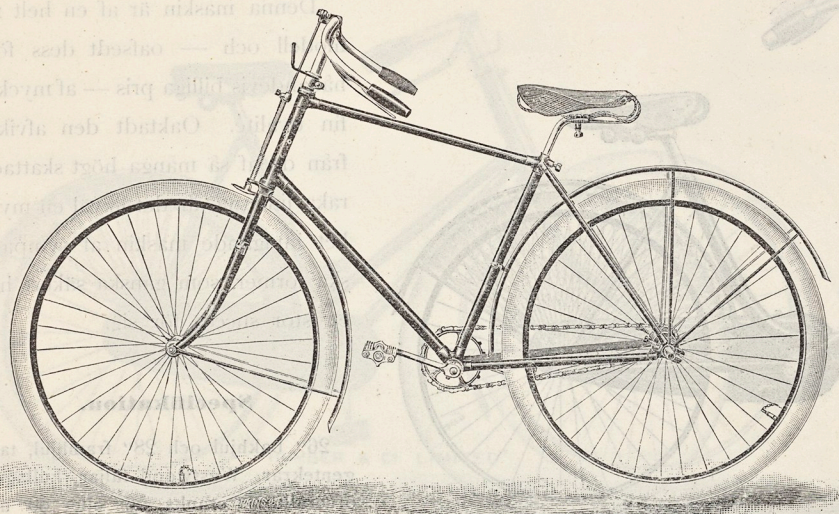
Specifikation.

26" bakhjul och 28" framhjul, tangentkrar, Westwood fäljar, kullager öfverallt, 6" cranks, 56" eller 60" utvexling, kraftig broms, klädskyddare af silke och läder-kedjelåda, damsadel och dampedaler.

Pris med luftringar Kr. 350.

Vigt, som illustrerad, 15 $\frac{3}{4}$ kg

No. 9. Humber Ynglinga-maskin.



Denna maskin är ganska öfverlägsen de flesta s. k. »ynglinga-maskiner». Den är i hufvudsak en förminskad reproduktion af en vuxen persons maskin och i det hela af god qualité och tilltalande utseende.

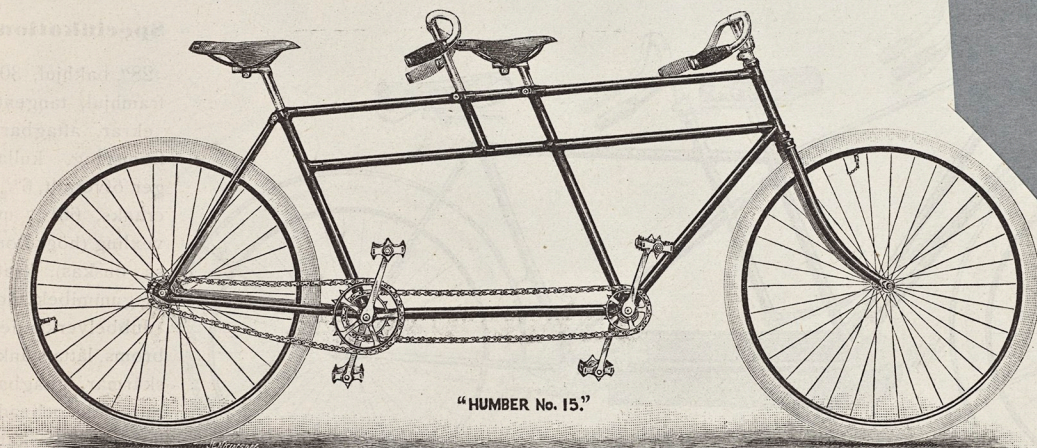
Specifikation.

26" fram- och bakhjul, kullager öfverallt, 6" cranks, 52" utvexling, kraftig broms och lätta skärmar (lätt aftagliga).

Vigt, som illustrerad, c:a 15³/₄ kg.

Pris med luftringar Kr. 225.

No. 15-16. Humber Tandem Kapplö



Pris No. 15. Bankapplöpare Kr. 650.

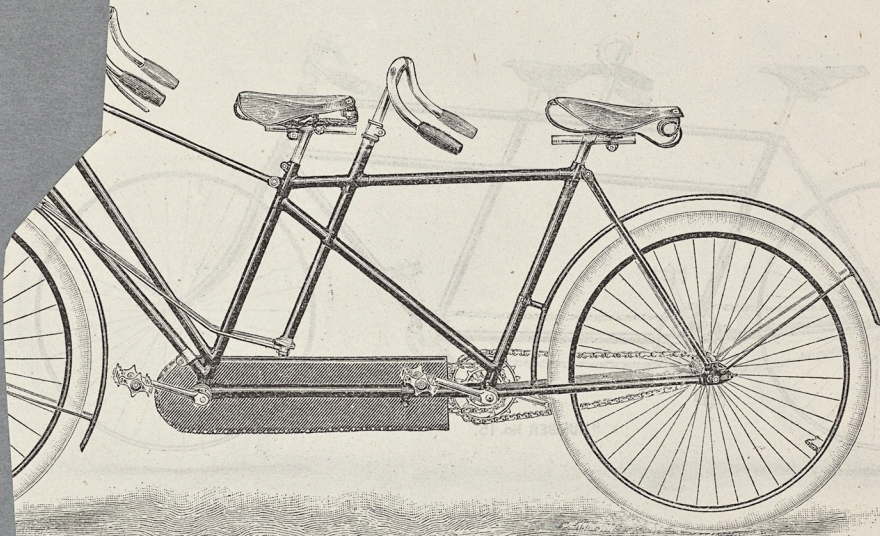
„ „ 16. Landsvägskapplöpare „ 650.

Vigt, 80

Humber Landsvägstandem

Dam och Herre eller två Herrar.

En mängd ryttare för landsvägsåkning, och då dess konstruktion lämpar sig lika väl för
Herre måste den också anses såsom en mycket fördelaktig maskin.



Specifikation.

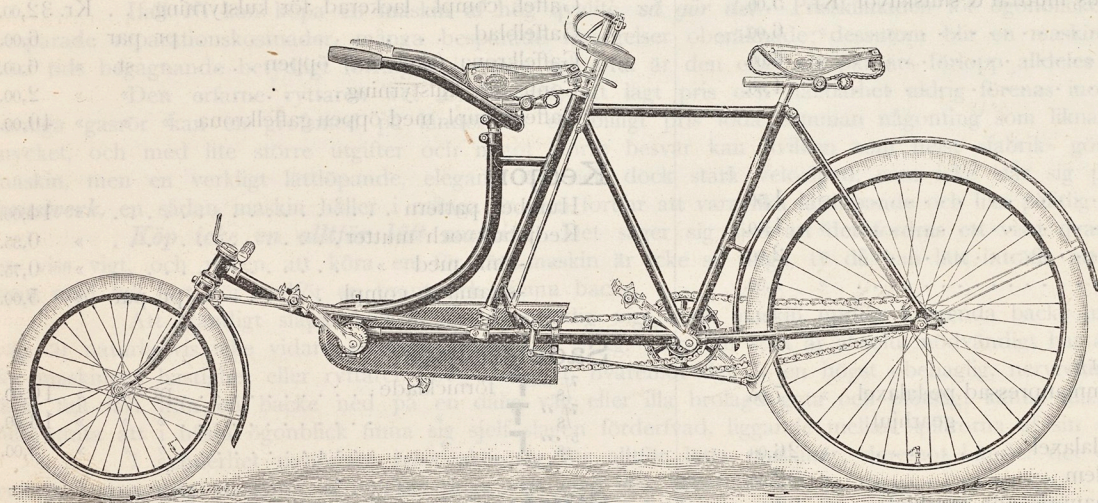
28" bakhjul, 30" framhjul, tangent-
ekrar, aftagbar
framstång, kulla-
ger öfverallt, 6 $\frac{1}{2}$ "
cranks, 66 $\frac{1}{2}$ " ut-
vexling (högre om
så önskas), kraf-
tig gummibeklädd,
dubbelverkande
broms, lätta stänk-
skärmar, aftagba-
ra, pedaler och sad-
lar enligt önskan,
och praktisk lä-
derklädskyddare
för främre kedjan.

Pris med luftringar Kr. 550.

Vigt, som illustrerad, c:a 26 $\frac{3}{4}$ kg.

No. 18. Humber Landsvägstandem för Dam och Herre.

Förutom att vara den mest bekväma tandem för dam »in front», kunna vi intyga att maskinen styr lätt och säkert. En dam kan utan svårighet bestiga denna maskin såsom nybörjare och ändå köra med största lätthet och tillfredsställelse. Det är en verkligt behaglig syn att se en dam och en herre företaga en promenadtur på en dylik maskin.



Specifikation.

28" bakhjul, 18" framhjul, kullager öfverallt, dubbelstyrningen inbegripen, tangentekrar, 6 $\frac{1}{2}$ " cranks för bakre och 6" cranks för främre rytta- ren, 63" utväxling (högre efter order), kraftigt verkande broms på bakhju- let, lätta, aftagbara stänk- skärmar, klädskyddare af läder för främre kedjan. Sadlar och pedaler efter önskan.

Pris med luftringar Kr. 550.

Vigt, som illustrerad, c:a 25 kg.

Humber-cycledelar.

Axlar:

för framhjul, med conus, muttrar & slutskifvor	Kr.	5,00.
» bakhjul, compl. »	6,00.	
» centrumlagret »	6,00.	
» pedal, compl. »	4,50.	

Conus:

för framhjulsaxel »	1,50.	
» bakhjuls- » »	1,50.	
» centrumlagret »	2,00.	
» pedalaxel »	1,50.	

Cranks (pedalvefvar):

Racer crank med sammanpressad pedalaxel	»	7,00.
» » » » gearhjul		
och pedalaxel »	26,00.	
» » för tandem »	32,00.	
Roadster med sammanpressadt gearhjul..	»	22,00.
» för tandem »	26,00.	
Vanliga cranks, alla slag. »	5,00.	

Gafflar:

Gaffel, compl., lackerad för kulstyrning. . .	Kr.	32,00.
Gaffelblad pr par »	6,00.	
Gaffelkrona (skeleton) öppen » st. »	6,00.	
Conus för kulstyrning. » » »	2,00.	
Gaffel, compl., med öppen gaffelkrona » » »	40,00.	

Kedjor:

Humber pattern »	14,00.	
Kedjebult och mutter. »	0,35.	
» -länk med » »	0,75.	
» -stramare, compl. pr par »	5,00.	

Sadelstolpar:

$\frac{7}{8}$ "  förnicklade. pr st. »	10,00.	
$\frac{7}{8}$ "  » » » »	13,00.	
$\frac{5}{8}$ "  » » » »	5,00.	

Styre:

förnickladt med handtag, utan broms. »	32,00.	
» styrhufvud. »	6,00.	

Nyttiga vinkar för hjulryttare.

Ifall Ni kan köpa en maskin af hög qualité, *så gör det*. Prisskillnaden för ögonblicket uppväges rikligen af besparade reparationskostnader, många besparade förargelser oberäknade; dessutom blir en maskin af dålig qualité efter kort tids begagnande betydligt förringad i värde och ofta är den efter ett par års förlopp alldeles värdelös.

Den erfarne ryttaren vet mycket väl, att lågt pris och hållbarhet aldrig förenas inom cyclebranchen. Af vanliga gasrör kan en grofsmed på landet för ett billigt pris löda samman någonting som liknar en velociped ganska mycket, och med lite större utgifter och något större besvär kan hvilken som helst »fabrik» göra en ganska prisbillig maskin, men en verkligt lättlöpande, elegant, lätt och dock stark velociped, som icke slår sig på dåliga vägar, är ett *konstverk*, en sådan maskin håller i många år, den fortfar att vara lika lättlöpande och lika pålitlig så länge den existerar.

Köp icke en alltför lätt maskin! Det säger sig sjelf att det fordras ett visst quantum stål för att bära en viss vikt, och risken att köra en för lätt maskin är icke så ringa, ty då kan lätt inträffa att maskinen ger sig när man med full fart kör nedför en brant och ojämn backe.

Att ständigt släpa 5 à 6 kg. öfverflödigt vikt i sin maskin uppför hvarenda backe man passerar under sin väg, är naturligtvis icke vidare behagligt, men 1 à 2 kg. mera än som är absolut nödvändigt har alldeles ingen betydelse för maskinens hastighet eller ryttarens bekvämlighet, hvaremot det är en högst obehaglig, nervretande känsla att komma med full fart från en backe ned på en dålig väg eller illa brolagd gata och plötsligt känna maskinen svigta under sig och vänta att i nästa ögonblick finna sig sjelf slagen förderfvad, liggande mellan spillrorna af sin »lätta» maskin.

I synnerhet nybörjare böra akta sig för alltför lätta maskiner; deremot händer det ofta att vanda, duktiga ryttare kunna rida maskiner af mycket ringa vikt med stor säkerhet.

På folks sätt att rida en maskin finnes i det hela taget mycket stor skillnad. Somliga sitta tungt och förderfva derigenom många saker, andra deremot sitta lätt och skada aldrig sjelf den minsta sadelfjeder.

Se till att maskinen förvaras på ett torrt ställe, dock icke för varmt; gummiringen lider i längden af värme, men tål fuktighet.

Om den icke står i stativ, så låt den icke luta åt samma sida hvar gång Ni ställer den, ty i så fall löper oljan af lagren och slitage uppkommer lätt. Maskiner med pneumatiska ringar böra helst vara upphängda, om de icke röras på längre tid.

När Ni kör ut, så se efter att alla muttrar sitta väl åtskruvade och olja alla lager. Hjul- och crankaxlar böra oljas *minst* en gång för hvar 100 km. och pedaler en gång för hvar 150 km. körsel.

När Ni kommer hem, så torka maskinen väl öfverallt och gnid lackering och nickel med preserverande olja.

Kör aldrig med för stram kedja, det fördubblar arbetet och ökar slitningen på kedja och kugghjul.

Behöfver kedjan rensas så lägg den 2—3 timmar i fotogén, tag den derefter upp, låt fotogéne rinna väl af och lägg den lika länge i en god fet olja. Den går efter denna behandlig mycket lätt i mer än 24 timmars körsel.

Kullagren rensas bäst med fotogén, som derefter måste rinna väl ut igen; sedan smörjas de med vanlig smörjolja.

Placera aldrig sadeln för högt eller för långt fram öfver crankaxeln. Den behagligaste ställningen uppnår man, när man sittande i sadeln kan låta foten stå alldeles vertikal på pedalen utan att behöfva mera än helt ledigt utsträcka benet. Sadeln bör ställas så, att spetsen står 3—4 tum bakom crankaxeln.

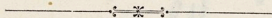
Är Ni vanlig turistryttare, så söj för ett godt, högt styre; den böjda ställningen är mera tröttsam än den raka, och det är mycket oskönt att se en velocipedryttare med en rygg som en spänd båge, för att använda ett så mildt uttryck som möjligt. Vid forcerad körsel är lågt styre och framåtlutad ställning deremot en nödvändighet.

Stampa aldrig i pedalerna, utan låt fötterna följa rundt med ett jemt stadigt tryck. För nybörjare är det ofta svårt, men med litet öfning kommer det snart. Det lägger minst 20 % till farten, och Ni behöfver aldrig vara rädd att Eder kedja skall bryta.

Om Ni använder luftringar, så söj alltid för att dessa äro väl uppumpade. Hvad med »väl uppumpadt» förstås är naturligtvis i högsta grad beroende af ryttarens vikt, och någon bestämd norm derför kan icke gifvas, men vi anse att bästa resultatet får man, om man pumpar ringarne, tills de under ryttarens vikt endast hvila på 2 tums längd af luftringen; går man ut för en längre landsvägstur, bör den vara så hård, att den endast hvilar på $1\frac{1}{2}$ tum, och för kapplöpning på bana bör den endast hvila på c:a 1 tum af ytan.

Man bör aldrig glömma, att luften i den pneumatiska ringen är i hög grad underkastad temperatures inflytande. Om man t. ex. midt på dagen på en solvarm landsväg pumpar sin ring hård, så skall den bortemot aftonen, när kylan faller på, slappa af betydligt, — och omvänt, när man i en kall morgonstund pumpar ringen lagom hård, så skall den om dagen bli varm och snart kännas alltför hård.

Var mycket noga med att icke lufringarne bli smorda med fotogén, olja eller liknande. I synnerhet fotogén har ett starkt upplösande inflytande på kautschuk; vatten tåler den så mycket som helst, likaså fuktig luft, men låt aldrig en lufringad maskin stå länge stilla någonstädes utsatt för sommarsolens brännande strålar, kautschuken förlorar då efterhand sin elasticitet och blir till slut ganska värdelös.



Man bör aldrig glömma att luft i den pneumatiske rummet är i hög grad underkastad temperaturskillnader. Om man i ett nedslut rummet på ett sådant sätt som i rummet för den pneumatiske rummet, så skall den högre atmosfäriska trycket på sluten rummet, så att den atmosfäriska trycket i rummet är högre än atmosfäriska trycket i rummet. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske.

Man bör alltid komma ihåg att luft i den pneumatiske rummet är i hög grad underkastad temperaturskillnader. Om man i ett nedslut rummet på ett sådant sätt som i rummet för den pneumatiske rummet, så skall den högre atmosfäriska trycket på sluten rummet, så att den atmosfäriska trycket i rummet är högre än atmosfäriska trycket i rummet. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske.

Man bör alltid komma ihåg att luft i den pneumatiske rummet är i hög grad underkastad temperaturskillnader. Om man i ett nedslut rummet på ett sådant sätt som i rummet för den pneumatiske rummet, så skall den högre atmosfäriska trycket på sluten rummet, så att den atmosfäriska trycket i rummet är högre än atmosfäriska trycket i rummet. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske.

Man bör alltid komma ihåg att luft i den pneumatiske rummet är i hög grad underkastad temperaturskillnader. Om man i ett nedslut rummet på ett sådant sätt som i rummet för den pneumatiske rummet, så skall den högre atmosfäriska trycket på sluten rummet, så att den atmosfäriska trycket i rummet är högre än atmosfäriska trycket i rummet. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske. Detta är en mycket viktig sak att komma ihåg, och man bör alltid vara beredd på att detta kan ske.

Katalog öfver alla smådelar och
velocipedtillbehör utkommer särskildt, i början af Mars månad,
och sändes portofritt på begäran.

