

[Priskurant]; [Prospekt] - 1

Hudiksvalls velocipedfabrik

Vardagstryck Affärstryck 1800-tal 8:o



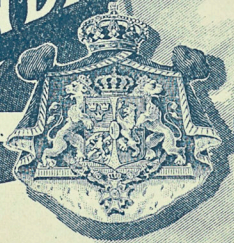
National Library
of Sweden

PRISKURANT
1896

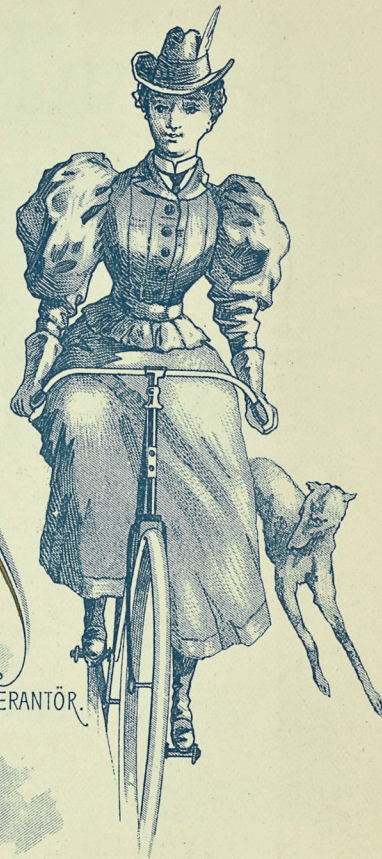
RIKSTELEFON.

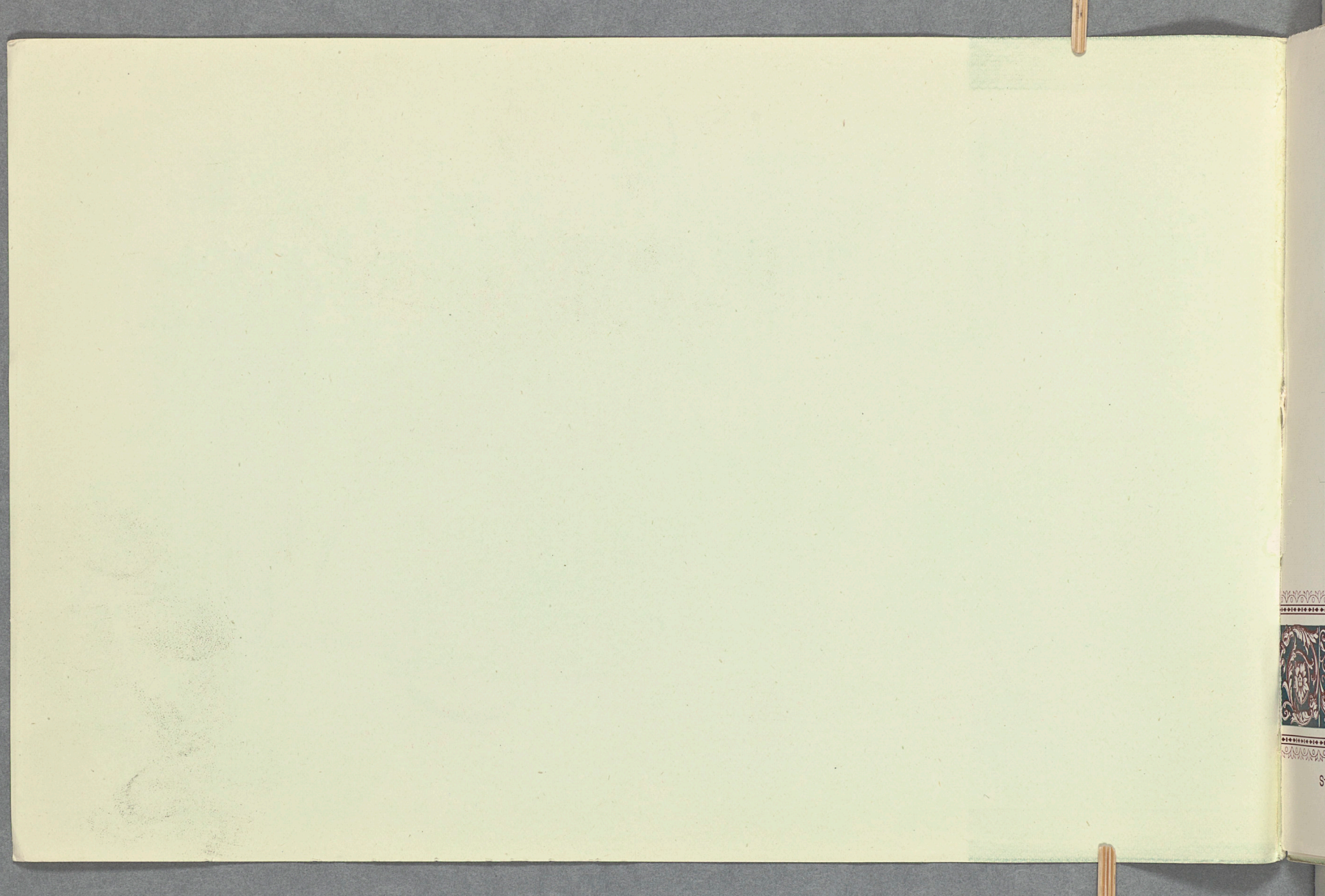
HUDIKSVALLS Velocipedfabrik

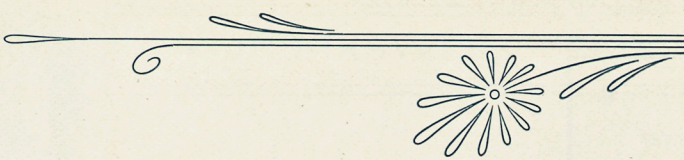
INNEHAFVARE:
AND. SINDAHL
KONGL.



HOFLEVERANTÖR.







Hudiksvalls



* 1896 *



Velocipedfabrik



Pris-Kurant



INNEHAFVARE:
AND. LINDAHL

• • Kongl.



Hofleverantör.



STOCKHOLM ° °
CENTRAL-TRYCKERIET
1896.

Reparationer.

fort, väl och billigt.

Betalningen för dylika arbeten uttages genom efterkräf.

Vid insändandet af maskiner för reparation betalas alltid frakten af egaren.

(Se frakttaxan i slutet af priskuranten.)

Alla slags reparationer
å velocipeder utföras

Försäljningskonditioner.

Priserna äro beräknade netto.

Leverans fritt jernväg eller ångbåt Hudiksvall.

Velocipederna sändas på emottagarens risk.

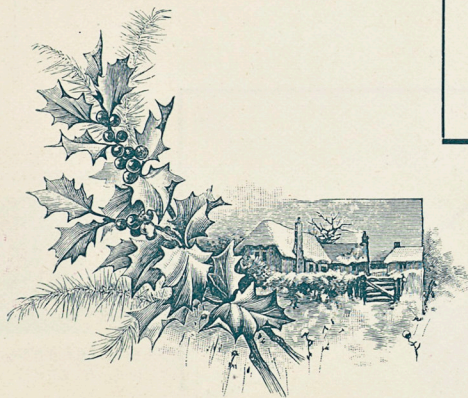
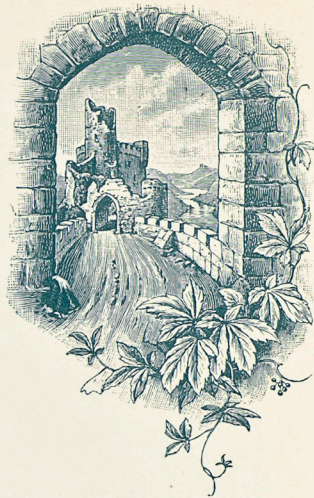
Emballagefritt inom landet.

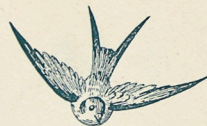
Vid partiköp lemnas rabatt.

Alla slags

velocipeditillbehör

och *reservdelar* föres i lager, och
kommer illustrerad priskurant derå
att sednare utgifvas.





Inga afstånd mera!



ID ÄR PENGAR, lyder parolen för vår tid.

Den gäller för alla, som för sin existens äro beroende af sitt arbete. Den gäller lika mycket för städernas affärs- och industriidkande befolkning som för landsbygdens näringsutöfvare. Konkurrenten på hvarje område drifver oss alla att **skynda**.

Det sednaste århundradet är också rikt på uppfinningar och mekaniska förbättringar, hvilka samt och synnerligen afse att hjälpa vår tids människor att **vinna tid**.

Vi hafva tagit ångan och elektriciteten, dessa tvenne oerhörda naturkrafter, till hjälp i detta fall. Och världen har, kan man säga, genom dessa båda faktorer blifvit nära nog omskapad.

Det gifves knappast några afstånd mera.

Men det fins områden, der ej ångan och elektriciteten stå oss till buds.

Men ej ens der står det mensklige snillet rådlöst. Det har lyckats lösa äfven det problemet att öfvervinna och upphäfva afstånden i sådana fall.

Detta har skett genom en uppfinning, som en hvar känner åtminstone till namnet, nemligen

..... **VELOCIPEDEN**.

Särskildt för vårt land, med dess långa naturliga afstånd, är detta samfärdsmedel af en alldeles särskildt stor betydelse.

Velocipeden gör oss **oberoende af andra menniskor**, i det vi hafva den i **vår egen hand** och **till vår tjänst när som helst**.

Velocipedryttaren är på intet sätt underkastad tidtabellers tidsbestämningar. Han är fullkomligt oberoende af banbetjening, hyrkuskar, gästgifverier och ångbåtsbolag.

AND. LINDAHL.



* HUDIKSVALLS VELOCIPEDFABRIK *

Han disponerar efter eget godtfinnande öfver sitt fortskaffningsmedel och väljer efter behag afgångs- och ankomsttider från och till hvarje plats.

Huru betydelsefullt detta är, inser hvarje tänkande menniska.

Hittills har velocipeden mera betraktats såsom en **sportartikel** och hufvudsakligast såsom sådan användts af städernas befolkning. **Men den tid är kommen, då velocipeden äfven skall betraktas från den praktiska sidan och blifva ett outhärligt redskap för folket i dess helhet.**

Den lämpar sig lika väl för stadsbon som landtmannen — ja kanske **bäst** för den sistnämnda. Velocipeden står alltid till hans tjänst, är lätthandterlig och kostar **nästan intet** i underhåll.

Sedan du en gång lärt dig åka velociped — och det lär man sig på några timmar — och köpt dig en sådan, har du hvarje ögonblick medlet i dina egna händer att **hastigt och säkert tillryggelägga de längsta afstånd.**

Och aldrig kan du färdas på ett **behagligare** sätt än med velociped.

Den, som ej försökt saken, kan sannerligen icke göra sig en föreställning om, hvilket nöje velocipedåkningen medför.

Det är en sann njutning att på detta lätta, smidiga åkdon få ila fram öfver land och slätt, på gator och vägar. I djupa drag insuper du den friska, stärkande luften, hela kroppen erfar vederqickelsen af den gymnastik, som pedaltrampandet och maskinens styrande ålägger ryttaren. Och mångfaldiga äro de uttalanden som från läkarevetenskapsens sida gjorts, rörande velocipedåkningens betydelse ur rena helsosynpunkter.

* * *

Sedan många år har undertecknad själf personligen varit på det högsta intresserad för velocipedåkningen, såväl ur sportsynpunkt som för dess praktiska nytta.

Allt mer och mer har jag under årens lopp kommit till den öfvertygelsen, att detta sätt för ömsesidig samfärdsel borde vinna **allmän anslutning i Sverige.**

AND. LINDAHL.

* HUDIKSVALLS VELOCIPEDFABRIK *



Under de år, jag sjelf åkt velociped, har jag äfven varit i tillfälle att pröfva olika slags maskiner — de flesta af utländskt fabrikat — men hafva de allesammans visat sig mindre tillfredsställande.

Detta — jemte min obetvingeliga lust att uppmuntra ett verkligt prima inhemskt fabrikat — bragte slutligen till mognad hos mig det beslutet att anlägga

Hudiksvalls * Velocipedfabrik.

För att till alla delar förbereda mig till en sådan verksamhet företog jag mig på hösten sistlidet år en studieresa till utlandet, hvarunder jag besökte de större velocipedfabrikerna uti **Tyskland, Frankrike och England**, der jag gjorde mina rön och iakttagelser.

Efter hemkomsten grep jag verket an med fabrikens anläggning, och står jag nu så till vida vid målet, att jag ser mig i tillfälle erbjuda den ärade allmänheten

ETT VERKLIGT
* FÖRSTKLASSIGT FABRIKAT *
INOM DENNA BRANCH.

* * *

Alltigenom goda och solida maskiner af modernaste konstruktion.

Billigare priser än någon hittills erbjudit.
Se der mitt motto!

* * *

Jag har mången gång förvånat mig öfver det jemförelsevis ringa bruk, hvartill velocipeden kommit bland den stora massan af svenska folket.

Det var först då jag sjelf började söka sälja velocipeder, som jag fann lösningen af denna gåta.

Jag öfvertygades nemligen då om, att folk i allmänhet villigt erkände såväl den nytta, velocipedåkningen medför, som det nöje, den skänker.

Men det var en annan stötesten, för hvilken man drog sig tillbaka, och denna var, att maskinerna blifva så dyra.

AND. LINDAHL.



* HUDIKSVALLS VELOCIPEDFABRIK *

Detta ej **så** till förståendes, som om man i allmänhet blott ansåg **inköpspriset** för en velociped för högt.

Men **de oupphörliga reparationerna** voro egnade att **mer än fördubbla** detta pris, hvarjemte intresset var borta, då man ständigt skulle hålla på att laga maskinen, än på det ena stället, än på det andra.

Alltså: jag fann, att de **dåliga maskiner**, som utbjödos i marknaden, rent af dödade lusten för velocipedåkning.

Mången resonnerade som så, att då **en** maskin är dålig, så måste **alla** vara dåliga.

Huru ohållbart ett sådant resonnemang är, inses emellertid ganska lätt.

Jag vill visa det med ett analogt exempel.

En hvar vet, att i marknaden utbjudas både dåliga och goda **ur**.

Du kan köpa ett ur för 8 kronor, eller du kan köpa ett för 40.— Det sämre uret, för 8 kronor, går till en tid, men så börjar det krångla och oupphörligt måste du bära det till urmakaren för att få det repareradt. För hvarje gång får du betala i

reparationskostnader några kronor och det dröjer icke länge, innan detta »billiga» ur är lika dyrt, som om du ursprungligen köpt ett för 5 gånger så högt pris.

Men det faller dig icke in att säga, det **alla** ur äro dåliga, eller att upphöra med bruket af ur, därför att du en gång låtit lura dig att köpa ett dåligt sådant.

Så ock här. —

En nödvändig förutsättning för att velocipedåkningen skall vinna förtroende och med allt jemt stigande intresse omfattas af allmänheten är, att **goda maskiner föras i marknaden**.

Det är detta, som kommer att blifva en hufvudregel för mig.

Jag vill från första början af min verksamhet erbjuda allmänheten **ett verkligt förstklassigt fabrikat**.

Min hela sträfvan skall gå ut på att sälja endast fullt solida maskiner, starka, lättgående, allt igenom af bästa material och fabricerade med den största noggrannhet och omsorg.

AND. LINDAHL.

* HUDIKSVALLS VELOCIPEDFABRIK *



- För, denna orsaks skull har jag
- 1:o. förvissat mig om, hvar de allra bästa materialier kunna köpas, såsom rör, gummi m. m., hvilka artiklar måste köpas från utlandet, enär de ej tillverkas inom landet;
 - 2:o. studerat alla möjliga nyare konstruktionssätt, för att bland dessa utvälja det allra solidaste och bästa samt
 - 3:o. engagerat arbetare, hvilka äro förtrogha med fabrikationens alla detaljer och som genom mångårigt arbete i denna bransch förvärfvat sig fullständig yrkesskicklighet.

Särskildt har jag vid min fabrik anställt en **verkmästare**, hvilken genom flerårigt arbete vid världens förnämsta velocipedfabriker förvärfvat sig en kompetens i facket, hvilken få personer inom vårt land besitta.

* * *

Men liksom det möter svårigheter för en **icke** fackkunnig att vid första påseendet bedöma kvalitén hos ett **ur**, så är det ock hardt när omöjligt för honom att vid en hastig blick på en **velociped** af-

göra **hurudan den verkligen är till sin beskaffenhet.**

Boetterna, taflan och visarne m. m. kunna vara alldeles lika hos tvenne ur, hvilka dock till **sitt inre värde** äro skilda från hvarandra lika långt som natt och dag.

Blott en **urmakare** kan afgöra detta.

Så ock ifråga om **velocipeder.**

Det är **de särskilda delarne** i maskinen jemte **sättet för deras sammansättning**, som afgör, hvilket värde maskinen har.

* * *

På grund af ofvanstående vågar jag mig påstå — utan att göra mig skyldig till någon som helst öfverdrift,

att ingen, vare sig svensk eller utländsk, fabrikant utlemnar i marknaden ett fabrikat som i fråga om solidité och elegans öfverträffar mitt.

För att bevisa detta och som en man stå bakom mitt ord låter jag hvarje velociped åtföljas af ett skriftligt

✧ **tvåårigt garantibevis.** ✧

AND. LINDAHL.



* HUDIKSVALLS VELOCEPEDFABRIK *

Det vanliga är annars, att fabrikanterna ansvara för sina maskiner i ett år.

Men med visshet om mitt fabrikats stora förträfflighet vågar jag erbjuda mina köpare en garanti för två år.

Denna garanti innebär, att jag kostnadsfritt reparerar alla de fel, som möjligen under begagnandet uppkomma å maskinen de två första åren, på grund af tillverknings- eller materialfel; deremot ikläder jag mig icke kostnadsfri reparation för fel som genom missbruk, fall eller nötning uppstå.

Den allra säkraste garantien och kontrollen är dock den, att allmänheten vet sig ha att göra med en fabrikant, som både af rent personligt intresse vill utlemna endast ett verkligt förstklassigt fabrikat, och som för att vinna marknad för sin vara är absolut tvungen att utbjuda endast det allra bästa.

* * *

Men allmänheten vill icke blott köpa goda maskiner. Den fordrar ock att få billiga priser.

AND. LINDAHL.

Jag bör då påpeka, att en varas pris alltid måste bedömas relativt, det vill säga med hänsyn till varans qualité.

Det förut anförda exemplet af ett ur må här åter tjena som illustration.

Ett godt ur måste **kosta mera** än ett **dåligt**, men det är därför ingalunda dyrare.

Så är ju äfven tydligt, att en god velociped betingar ett **högre pris**, än en dålig; men **dyrare** är den **icke**.

Jag har emellertid mer än väl insett, huru viktigt det är för ett fabrikats inarbetande bland folket att detsammias pris blir så billigt som möjligt; och har jag med hänsyn till detta noterat, i förhållande till kvalitén,

=====**verkligt låga priser**.=====

För närmare upplysningar hänvisas till efterföljande illustrationer och detaljbeskrifningar.



* HUDIKSVALLS VELOCEPEDFABRIK *

Med lugn tillförsigt till den bepröfvade sanningen,
att ett godt och redbart arbete talar för sig sjelf,
utsänder jag nu min första priskurant, och med fullt
förtroende till allmänhetens sunda, oförvillade omdöme,
vågar jag hoppas, att detta redan inom ett år skall
utfalla sålunda:

HUDIKSVALLS VELOCEPEDERNA

äro de bästa och billigaste i marknaden.

HUDIKSVALL i Mars 1896.

AND. LINDAHL.

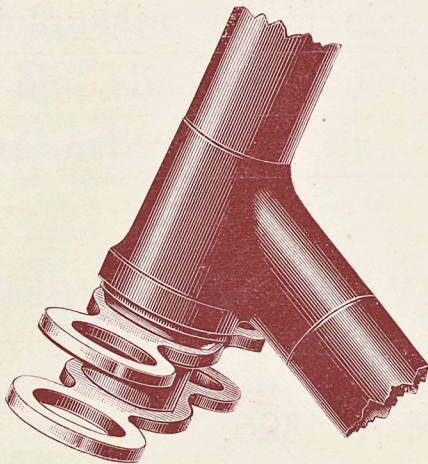
AND. LINDAHL.



Velocipedens olika delar.

RAMEN är byggd af helpressade stålrör — svenskt stål — med sammansättningsvinklar af bästa stål.

Konstruktionen är den nya s. k. parallell-typen, något högre än de som förut förts i marknaden, hvarigenom den fördelen vinnes, att för en person af medellängd ej sadelstiftet behöfver höjas så mycket öfver ramen, och väsentligt större stadighet erhålles. Rören äro alltigenom af stor diameter, och till bakgafflarne i de bättre maskinerna användas uteslutande s. k. **D-rör** — något alldeles nytt i marknaden — hvarigenom den



GAFFELKRONA.

kraftigaste hittills byggda ram erhålles.

FRAMGAFFELN är af helpressadt svenskt stål — ej hoplödd af stålplåt, som så ofta förekommer å utländska maskiner — och der-till förstärkt inuti dess öfre ända.

GAFFELKRONAN är dubbel, utarbetad af **ett helt** stålstycke, **ovanligt stark** och då just denna del hör till maskinens lättast bräckta, så inses tydligt den stora fördelen af såväl förstärkningen i gaffeländan, som den dubbla gaffelkronan, hvilken är den solidaste hittills kända.

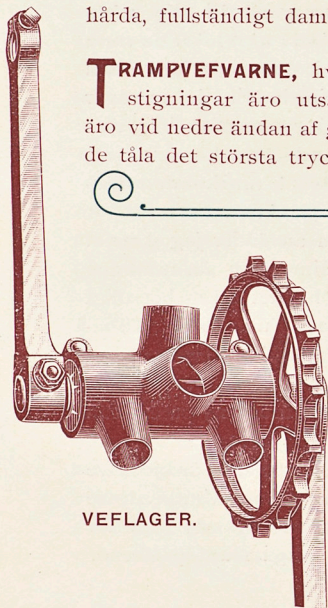
AND. LINDAHL.

* HUDIKSVALLS VELOCIPEDFABRIK *



VEFLAGRET med kedjehjul är af nyaste konstruktion. Det är smalare, än förr brukliga, hvarigenom trampningen betydligt underlättas; har glas-hårda, fullständigt damfria lager.

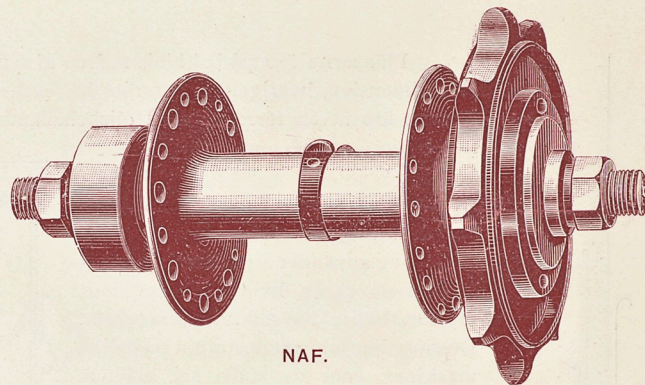
TRAMPVEFVARNE, hvilka synnerligast vid backstigningar äro utsatta för mycket hårdt tryck, äro vid nedre ändan af gröfre dimension, hvarigenom de tåla det största tryck utan att brytas.



VEFLAGER.

PEDALERNA äro af bästa qualité, ovanligt lättgående, samt med **fullständigt damfria** lager.

Denna modell är den nyaste och bästa hittills i marknaden förda; och har jag särskildt lagt stor vikt vid att åstadkomma de bästa sådana, ty bland det obehagligaste, som händer en ryttare, är då dam och sand intränger i pedalernas



NAF.

lager och dessa 1 à 2 gånger i veckan måste söndertagas och rengöras. Förutom det att pedalerna genom sanden går trögt, så sliter den ock snart ut lagerna.

KEDJAN är af härdadt stål s. k. block-kedja, genom sin konstruktion lätt och stark; väsentligt bättre och varaktigare än de vanliga simpla rullkedjorna.

NAFVEN är arbetad af ett enda, helt, pressadt stålstycke, hvarigenom den största lätthet och samtidigt garanti för hållbarhet erhålles.

AND. LINDAHL.



* HUDIKSVALLS VELOCIPEDFABRIK *

Flänsarne äro på bakhjuls-nafven af synnerligt stor dimension, hvarigenom ekrarnes hållbarhet ökas. Nafven äro äfven försedda med oljebehållande, damfria lager.

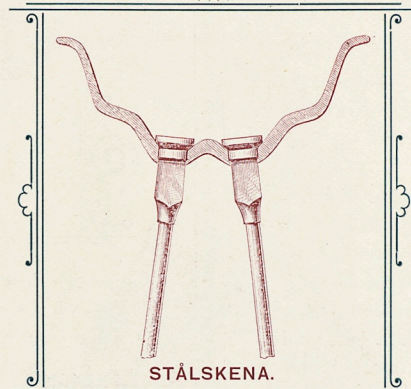
EKRARNE äro i allmänhet velocipedens svagaste delar.

Jag använder uteslutand tangent (= korsade) ekrar, hvilka äro betydligt mycket bättre än s. k. direkta ekrar. Dessa sednare användas alltid på dåliga maskiner, enär de ställa sig billigare vid tillverkningen.

Det förekommer i marknaden ej mindre än 3 olika kvalitéer af ekrar; den vanligaste sorten som användes är sekunda kvalité.

1:ma kvalité är i pris jemt dubbelt så dyr som sekunda och användes den därför högst sällan.

Förutom det att dessa 1:ma ekrar äro tillverkade af aldri finaste stål, så är hvarje eker underkastad ett oerhördt starkt hållbarhetsprof.



STÅLSKENA.

För jemförelse vill anföra, att då en sekunda eker underkastas ett prof af 1100 kgm, så provas en 1:ma eker med 1500 kgm.

Jag kommer att till alla mina maskiner använda uteslutande 1:ma ekrar; och med den goda kännedom jag har om velocipedfabrikationen, vågar jag påstå, att jag sannolikt blir den ende i vårt land, som kommer att föra velocipeder i marknaden försedda med 1:ma ekrar.

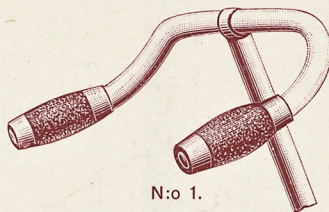
Dessutom använder jag ekrar af något gröfre dimension än vanligen förekommande, hvilket äfven betydligt ökar deras styrka, utan att i nämnvärd mån göra maskinen tyngre.

STÅLSKENORNA äro af ny patenterad konstruktion. Denna skiljer sig från den vanliga dels deruti, att plåten är tjockare i botten än åt kanterna, hvarigenom vinnes större lätthet men på samma gång det starkaste fäste för ekrarne; dels äro de olika vanliga Dunlops-skenor

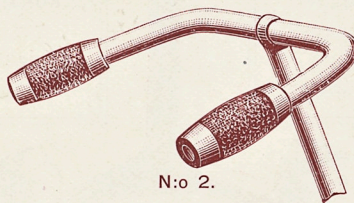
AND. LINDAHL.

deruti, att de i botten ega **tvenne** fördjupningar för ekrarne; derigenom komma dessa att placeras i tvenne i stället för i en linie; och ett hjul byggt på en dylik skena erhåller väsentligt mycket större stadighet än den vanliga sorten och skall omöjligen vrida sig i kurva. Dessutom äro de sammanlödda enligt ny patenterad metod, hvarigenom betydligt större styrka vinnes än vid den vanliga lödningen, der ändarne endast helt obetydligt läggas på hvarandra.

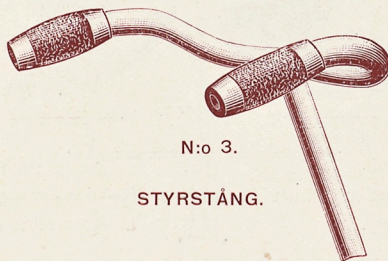
LUFTRINGARNE äro af Dunlops välkända system, tillverkade af bästa gummi och med 3-dubbel canvasinläggning. Då det numera finnes flera olika sorter luftringar af underhållig beskaffenhet, tillverkade af dåligt gummi och grof canvas, hvilka föres i marknaden, så kan ej nog varnas för dylika, enär såväl gummi som canvas i dessa



N:o 1.



N:o 2.



N:o 3.

STYRSTÅNG.

ringar tillfölje sin styfhet lätt brytas sönder. Särskildt måste det inre gummiröret, hvilket kvarhåller luften, vara af synnerligt god qualité, ty eljest får man oupphörligt pumpa ny luft i ringarne. En god ring behöfver ej pumpas oftare än 2 à 3 gånger i månaden.

STYRSTÅNGEN göres i 3 olika modeller, såsom synes af närstående teckning.

Modell N:o 1 är den hittills vanligast förekommande, men därför hvarken den mest praktiska eller den vackraste.

För sportsmän, hvilka under hastig ridt måste sitta mycket framåtböjda, är denna modell nödvändig; men vanliga velocipedryttare vill jag tillråda att använda modell N:o 2 eller N:o 3.

Mina skäl härför äro: Hvarje velocipedryttare bör från början vänja

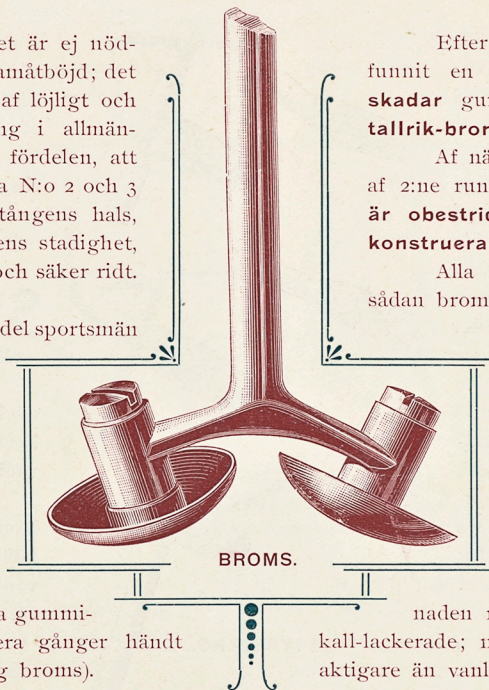
AND. LINDAHL.



* HUDIKSVALLS VELOCIPEDFABRIK *

sig vid att sitta med rak rygg; det är ej nödvändigt att vid vanlig ridt sitta framåtböjd; det är icke blott skadligt utan rent af löjligt och missrekommenderar velocipedåkning i allmänhetens ögon; dertill kommer den fördelen, att man vid användandet af modellerna N:o 2 och 3 ej så mycket behöfver höja styrstångens hals, hvilken höjning minskar styrstångens stadighet, som är så nödvändig för en god och säker ridt.

BROMSEN anses visserligen af en del sportsmän såsom en af maskinens mindre viktiga delar. Men så är icke förhållandet. Såväl för nybörjaren som den mera försigkomne är det ofta nödvändigt, att vid forcerad ridt på ojemna vägar och branta backsluttningar kunna hastigt bromsa maskinen. Men dervid är viktigt hafva en broms, som hvarken sliter eller skadar ringen; (genom att rifva gummi-stycken ur densamma, hvilket flera gånger händt mig sjelf vid användandet af vanlig broms).



Efter mångfrestande erfarenhet har jag funnit en broms, som hvarken **sliter** eller **skadar** gummiringen och det är den s. k. **tallrik-bromsen**.

Af närslutne teckning synes att den består af 2:ne rundgående tallrikformade hjul. **Detta är obestriddligen den bästa broms hittills konstruerad.**

Alla mina bättre maskiner förses med sådan broms.



== LACKERING: ==

Alla maskiner **varmlackeras** — enligt nyuppfunnen engelsk metod — och erhålla derigenom den mest glashårda och vackra färg. Det förekommer eljest i marknaden många fabrikater, hvilka endast äro kall-lackerade; men sådan färgbeläggning är ej varaktigare än vanlig målning.

AND. LINDAHL.



Råd till nybörjare.

EHURU konsten att lära sig rida velociped är mycket enkel och i vanliga fall inläres på 2 å 3 timmar, så händer det dock ofta, att den ovane vid de första försöken finner det både svårt, mödosamt och skenbart farligt; detta dock mest beroende på okunnighet om rätta tillvägagåendet.

Se här några anvisningar som böra följas:

Lär dig först konsten att balancera maskinen utan att trampa pedalerna. Detta låter sig mycket lätt göra genom att till första öfningsplats välja ett något sluttande plan. Nedflytta sadeln till lägsta möjliga höjd; tag sedan plats i densamma och låt maskinen af sig själf sätta sig i gång utför sluttningen.

Glöm dervid ej, att styra framhjulet åt det håll dit maskinen vill falla.

Efter att på detta sätt genom förnyade försök hafva lärt balanceringskonsten, så begynner du trampa maskinen.

Såsom en stående regel vid öfningen gäller dock: **Rid alltid försiktigt eller i sakta fart, till dess du är fullt herre öfver din maskin.**

Så snart nybörjaren kan något balancera sin maskin och hålla den uppe, blir han vanligtvis så berusad af den oerhördt **sköna njutningen, som ligger i velocipedåkning**, att han utan betänkande genast intager full fart; men i saknad af herraväldet öfver maskinen förlorar han lätt besinningen och kan i sådant fall göra en farlig kullerbytta.

Förutom detta tager jag mig friheten till något uppmärksammande påpeka följande

GYLLENE REGLER.

- 1:o. Rid alltid försiktigt i backar och vägkröknin-
gar, såvida du ej ser vägen på långt afstånd
fri och öppen!
- 2:o. Gör aldrig tvära hastiga vändningar!
- 3:o. Tag dig noga i akt då du rider öfver eller
bredvid hjulspår!
- 4:o. Var rädd om din maskin; håll den alltid ren
och torr; derigenom bevaras länge dess ut-
styrsel och elegans.

AND. LINDAHL.



W. MEYER. XA.

ÖRNEN.

ÖRNEN

Elegant Landsvägsmaskin.

VIGT:
c:a 16 kgm.



SYNNERLIGT starkt bygd af finaste materialer och hvarje del utarbetad med den största omsorg, är denna maskin lämplig för alla ryttare, äfven de tyngsta.

* Utstyrsel: *

Fint förnicklade äro: Styrstäng, broms, gaffelkrona, gaffeländar, sadelfjädrar, sadelstift, kedjehjul, pedaler, ekrar, naf, kedjusterare och muttrar; det öfriga i finaste svart, mörkblå eller mörkgrön lackering och belagdt med guldornamenter.

ÖRNEN

är med hänsyn till såväl dess tekniska konstruktion, som styrka och utstyrsel, **obestriddigen den solidaste, elegantaste och mest lättgående** maskin, hittills förd i svensk marknad.

PRIS:..... Kronor 300.—

Kedjelåda extra » 25.—

SPECIFICATION.

Ramen: 1896 års höga parallell modell; $1\frac{1}{8}$ " och 1" runda, samt $\frac{7}{8}$ " och $\frac{3}{4}$ " D-mod. helvalsade 1:ma stålrör.

Hjulen: $30" \times 1\frac{3}{4}"$ framhjul; $28" \times 1\frac{3}{4}"$ bakhjul.

Luftringar: Dunlops system; 3 dub. extra 1:ma canvas.

Stålskenor: Tjockbottnade, med pat. sektion och lödning.

Ekrar: Extra 1:ma tangent, högsta tension.

Styrstäng: Modell N:o 3, då ej annorlunda begäres.

Handtag: pat. celluloid, eller kork med xylonit eller förnicklade ändar.

Broms: Tallriksbroms; bästa hittills konstruerad.

Styrlås: hittills bästa konstruktion.

Framgaffel: Helvalsad, mycket stark.

Veflager: $3\frac{1}{4}"$ bredt; damfritt.

Trampvefvar: ny modell; synnerligt starka, med skruvaste för pedalerna, hvarig, smalare trampsystem vinnes.

Pedaler: Extra 1:ma gummipedaler; absolut damfria.

Lager: Damfria kullager öfverallt.

Kedja: $\frac{1}{4}"$ härdad, polerad block-kedja.

Kedjelåda: Celluloid eller lackerad.

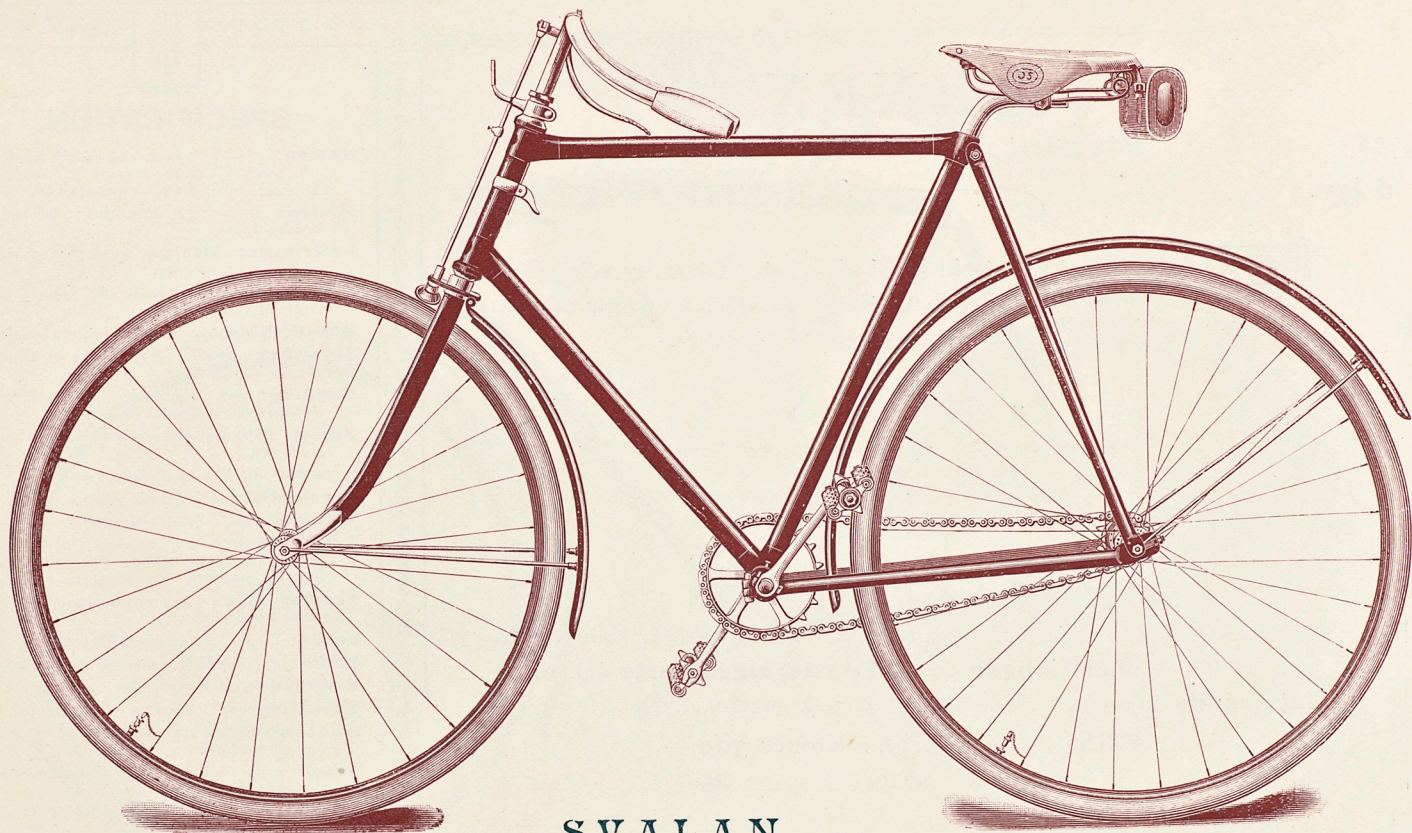
Utvexling: 60"; högre enligt önskan.

Smutsskyddare: korrugerad eller slät, enligt önskan.

Sadel: 1:ma engelsk; förnicklade stålfjädrar; ny pat. modell.

Lackering: svart, mörkblå eller mörkgrön, enl. önskan.

Tillbehör: 1:ma verktygsväska, luftpump, skruvnyckel, oljekanna, reparationsask och ringklocka.



SVLAN.

SVALAN

Elegant lättare Landsvägsmaskin.

VIGT:
c:a 14 kgm.

AFSEDD särskildt för lättare ryttare och sportsmän, hvilka fästa afseende vid en lätt maskin, är denna tillverkad af finaste och lättaste materialier med den största precision; rören äro vida och tunna, men för att det oaktadt erhålla tillbörlig styrka, äro de **förstärkta** vid alla sammanbindningsvinklar samt inuti styrstången.

* Utstyrsel: *

Fint förnicklade äro: Styrstång, broms, gaffelkrona, gaffeländar, sadelfjädrar, sadelstift, kedjehjul, pedaler, ekrar, naf, kedjejusterare och muttrar; det öfriga i finaste svart, mörkblå eller mörkgrön lackering och belagdt med guldornamenter.

SVALAN

är en i minsta detalj väl utarbetad, elegant och lättgående landsvägsmaskin, hvarför den särskildt rekommenderas till Herrar sportsmän och lättare ryttare, hvilka värdera en synnerligt lätt och beqväm maskin. Garanteras mycket hållbar.

PRIS:..... Kronor 325.—

Kedjelåda extra » 25.—

SPECIFICATION.

Ramen: 1896 års parallell modell; $1\frac{1}{8}$ " och 1 " runda, samt $\frac{7}{8}$ " och $\frac{3}{4}$ " D-mod. lätta helvalsade rama stälror.

Hjulen: $30\frac{1}{2}$ " $\times$ $1\frac{1}{2}$ " framhjul; $28\frac{1}{2}$ " $\times$ $1\frac{3}{4}$ " bakhjul.

Luftringar: Dunlops system; 3 dub. extra rama canvas.

Stålskenor: Tjockbottnade, med pat. sektion och lödning.

Ekrar: Extra rama tangent, högsta tension.

Styrstång: Modell N:o 1, då ej annorlunda begäres.

Handtag: pat. celluloid, eller kork med xylonit eller förnicklade ändar.

Broms: Tallriksbroms; bästa hittills konstruerad.

Styrlås: hittills bästa konstruktion.

Framgaffel: Helvalsad, lätt, förstärkt.

Veflager: $2\frac{3}{4}$ " bredt; damfritt.

Trampvefvar: ny modell; synnerligt starka, med skruvfäste för pedalerna, hvarig. smalare trampsystem vinnes.

Pedaler: Extra rama gummipedaler; absolut damfria.

Lager: Damfria kullager öfverallt.

Kedja: $\frac{1}{4}$ " hårdad, polerad block-kedja.

Kedjelåda: Celluloid eller lackerad.

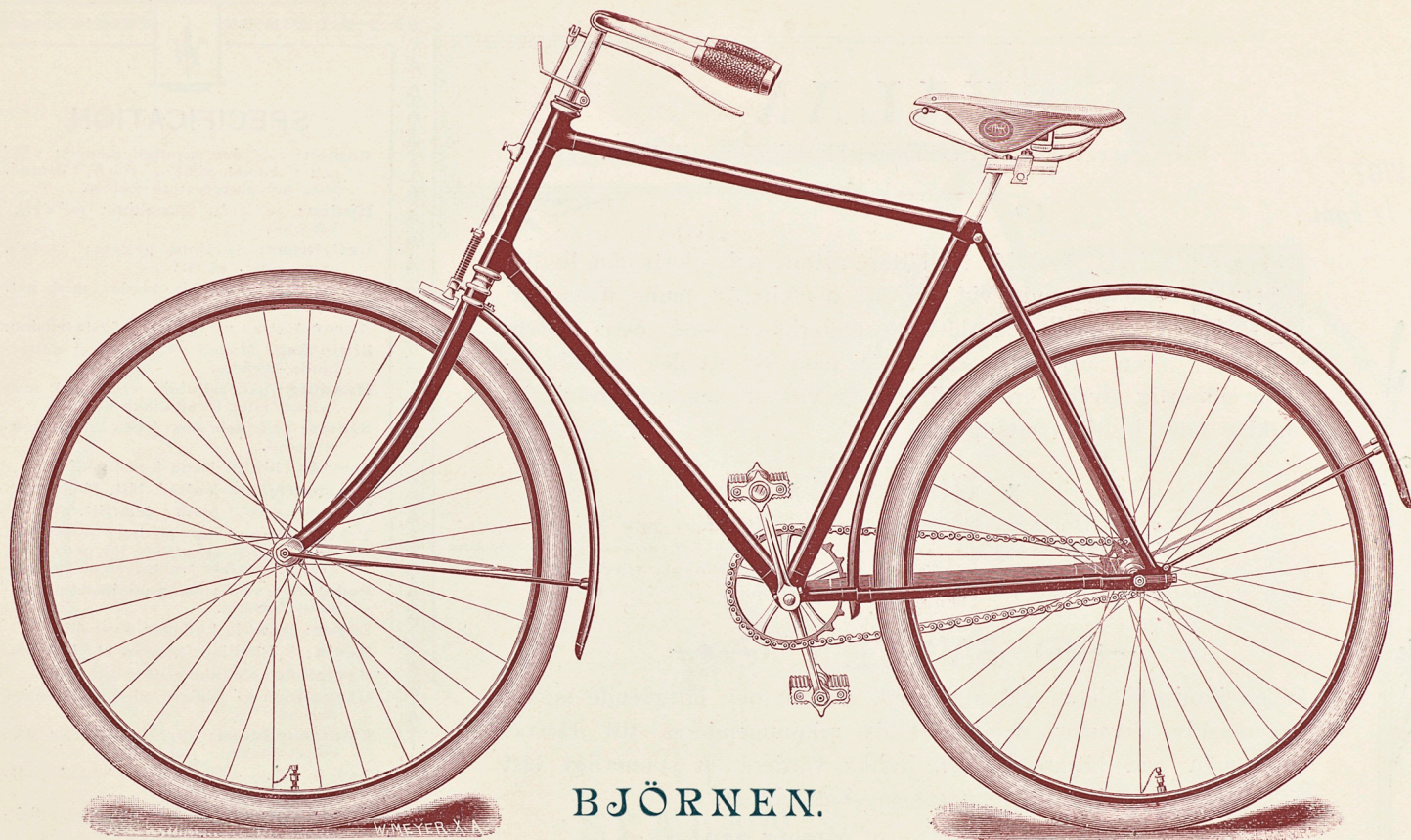
Utvexling: $63\frac{1}{2}$ "; högre eller lägre enligt önskan.

Smutsskyddare: korrugerad eller slät, enligt önskan.

Sadel: Bästa engelska; förnicklade stälfjädrar, ny pat. modell.

Lackering: Svart, mörkblå eller mörkgrön, enligt önskan.

Tillbehör: rama verktygsväska, luftpump, skruvnyckel, oljekanna, reparationsask och ringklocka.



BJÖRNEN.

BJÖRNEN

Stark Landsvägsmaskin

VGT:
c:a 17 kgm.

TILLVERKAD för att möta konkurrensen med de utländska billighetsmaskinerna, kan denna ej tillfullo jämföras med »ÖRNEN» eller »SVALAN», men kan dock rekommenderas såsom en

stark, hållbar maskin, och garanteras
betydligt öfverlägsen alla utländska
maskiner till detta pris.

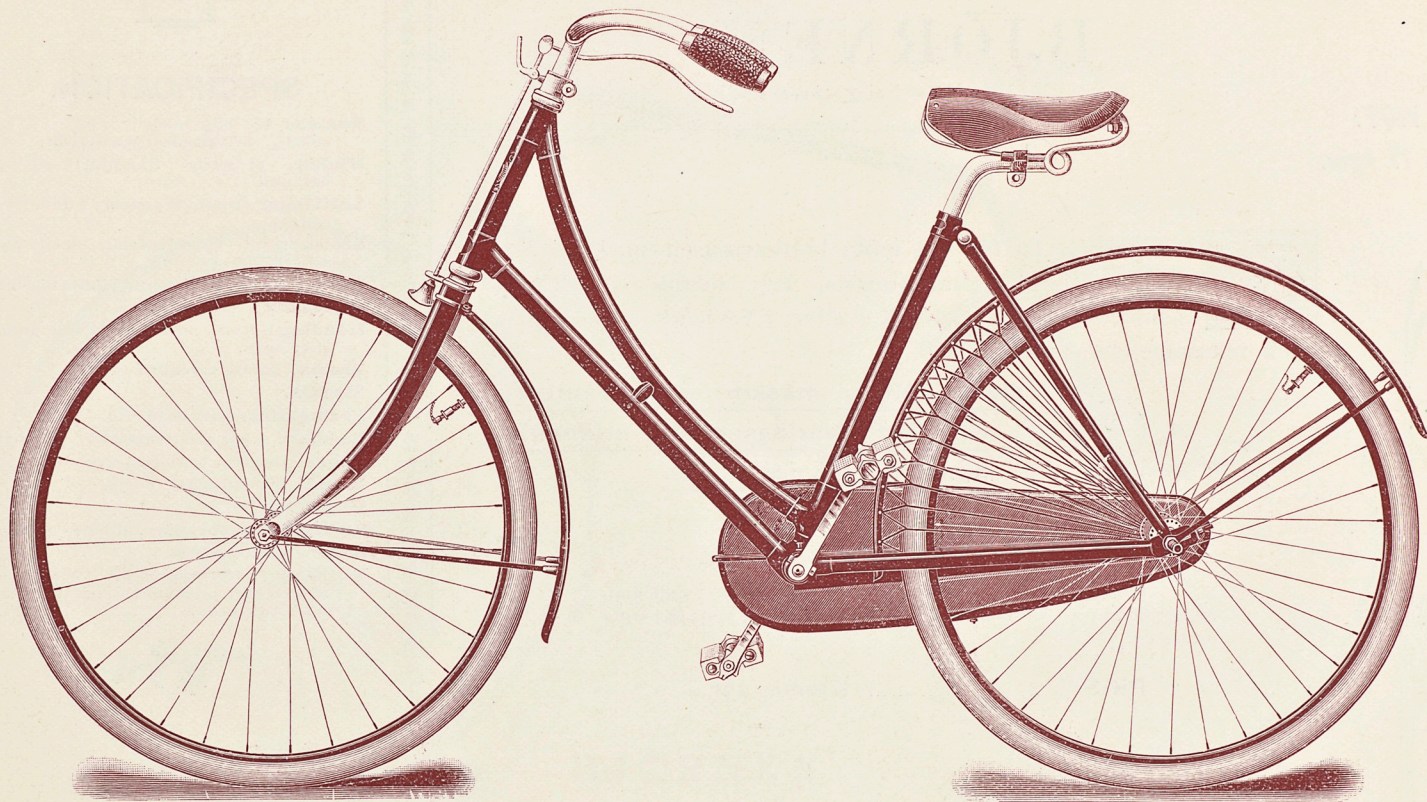
Udstyrset:

Fint förnicklade äro: Styrstäng, broms, pedaler, kedjehjul, sadelstift, ekrar, naf och muttrar; det öfriga i fin svart lackering med guld.

PRIS:..... Kronor 235.—

SPECIFICATION.

Ramen: Ny hög modell; $1\frac{1}{8}$ " $\times$ 1", $\frac{7}{8}$ " och $\frac{3}{4}$ " helvalsade 1:ma stålrör.
Hjulen: 30" $\times$ $1\frac{3}{4}$ " framhjul; 28" $\times$ 2" bakhjul.
Luftringar: Dunlops system; 3 dub. 1:ma canvas.
Stålskenor: Tjockbottnade, med pat. sektion och lödning.
Ekrar: Extra 1:ma tangent; högsta tension.
Styrstäng: Modell N:o 2.
Handtag: Kork, med förnicklade ändar eller horn.
Broms: Vanlig tryckbroms.
Styrlås.
Framgaffel: Helvalsad, stål.
Pedaler: 1:ma gummipedaler; damfria.
Lager: Damfria kullager öfverallt.
Kedja: Härdad block-kedja.
Utvexling: 60".
Smutsskyddare: Slät stålplåt.
Sadel: Stark engelsk.
Tillbehör: Verktygsväska, luftpump, skrufnyckel, oljekanna, reparationsask och ringklocka.



DUFVAN.

VIGT:
c:a 16 kgm.

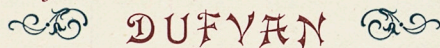
DUFVAN

Elegant Dam-maskin.



ID bestämmandet af modellen till denna maskin har jag följt den aldra sednaste i England antagna, och hvilkens rambyggnad onekligen är den beqvämaste och starkaste hittills konstruerade.

Byggd af bästa materialer och synnerligt noggrant arbetad i den minsta detalj, är



en lätt och ytterst elegant velociped, hvilken särskildt kan rekommenderas såsom en

Damernas Älsklingsmaskin.

* Utstyrsel: *

Fint förnicklade äro: Styrstång, broms, gaffelkrona, gaffeländar, pedaler, kedjehjul, sadelfjädrar, sadelstift, ekrar, naf, kedjusterare och muttrar; det öfriga i finaste svart, mörkblå eller grön lackering och belagdt med guldornamenter.

Lackerad kedjelåda och fint anordnad klädningsskydd medföljer hvarje maskin.

PRIS:..... Kronor 325.—



SPECIFICATION.

Ramen: 1896 års modell. $1\frac{1}{8}$ " runda, samt $\frac{7}{8}$ " och $\frac{3}{4}$ " D-mod. helvalsade 1:ma stålrör.

Hjulen: $28'' \times 1\frac{1}{2}''$ framhjul; $26'' \times 1\frac{3}{4}''$ bakhjul.

Luftringar: Dunlops system; 3 dub. extra 1:ma canvas.

Stålskenor: Tjockbottnade, med pat. sektion och lödning.

Ekrar: Extra 1:ma tangent, högsta tension.

Styrstång: Modell N:o 3.

Handtag: Pat. Celluloid.

Broms: Tallriksbroms.

Styrlås.

Framgaffel: Helvalsad.

Veflager: $2\frac{3}{4}''$ bredt; damfritt.

Trampvefvar: Ny modell, synnerligt starka, med skruffäste för pedalerna.

Pedaler: Extra 1:ma gummi-pedaler, absolut damfria.

Lager: Damfria kullager öfverallt.

Kedja: $\frac{1}{4}''$, härdad, polerad block-kedja.

Kedjelåda: Lackerad.

Utvoxling: $56''$.

Sadel: Bästa engelska, med förnicklade stål fjedrar.

Lackering: Svart, mörkblå eller mörkgrön enligt önskan.

Tillbehör: Verktygsväska, luftpump, skrufnöckel, oljekanna, ringklocka och reparationsask.



Järnvägsfrakttaxa för tvåhjulig velociped från Hudiksvall till

	Ilgods		Fraktgods		Ilgods		Fraktgods		Ilgods		Fraktgods		Ilgods		Fraktgods
	20 kgm.	26 kgm.			20 kgm.	26 kgm.			20 kgm.	26 kgm.			20 kgm.	26 kgm.	
	Kr.	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	Kr.		Kr.	Kr.	Kr.
Alfvesta	3.80	6.25	3.50	Gellivare.....	4.05	6.65	3.95	Kristianstad ...	4.20	6.80	3.80	Sollefteå	2.35	3.85	2.25
Alingsås	3.75	6.15	3.30	Halmstad	4.25	6.90	3.90	Krylbo.....	2.15	3.45	2.—	Stenstorp	3.55	5.85	3.10
Ankarsrum ...	3.80	6.10	3.40	Hedemora	2.30	3.70	2.15	Köping	2.60	4.15	2.45	Stockholm	2.65	4.35	2.55
Arboga	2.70	4.30	2.50	Helsingborg ...	4.25	6.95	3.90	Köpenhamn ...	4.40	7.15	4.05	Storlien	2.60	4.25	2.50
Arvika	3.70	6.10	3.—	Hessleholm ...	4.—	6.60	3.70	Landskrona ...	4.25	6.95	3.90	Storvik	1.85	2.95	1.75
Askersund	3.40	5.50	2.90	Hjo	3.75	6.10	3.25	Laxå.....	3.30	5.40	2.80	Sundsvall	2.05	3.30	1.95
Åvesta	2.25	3.55	2.05	Hjorted	3.85	6.15	3.40	Lidköping	3.80	6.15	3.25	Söderhamn ...	1.55	2.45	1.45
Bs. Filipstad...	2.90	4.60	2.70	Hultsfred	3.95	6.40	3.50	Linde	2.85	4.50	2.60	Södertelje	2.75	4.45	2.65
Bs. Hörken ...	2.60	4.15	2.40	Höganäs	4.10	6.70	3.90	Linköping	3.70	6.10	2.95	Saltsjöbaden ...	2.85	4.55	2.65
Bs. Ludvika ...	2.50	4.—	2.35	Hör	4.10	6.70	3.80	Lund	4.15	6.85	3.85	Tillberga	2.45	3.95	2.30
Bergvik	1.45	2.30	1.35	Hällnäs	3.05	5.—	2.95	Ljusdal	0.75	1.15	0.65	Trelleborg	4.35	7.05	4.—
Billesh. Grufvor	4.10	6.65	3.90	Hernösand.....	2.75	4.45	2.60	Lübeck	4.65	7.60	4.30	Trollhättan ...	3.50	5.60	3.30
Bollnäs	1.20	1.90	1.10	Insjön	2.55	4.—	2.35	Luleå	3.80	6.20	3.70	Trondhjem ...	3.—	4.85	2.85
Borås	3.90	6.35	3.45	Jerfsö	0.85	1.35	0.80	Malmö.....	4.15	6.85	3.90	Töreboda	3.40	5.60	2.95
Bräcke.....	1.70	2.70	1.60	Jönköping	3.70	6.10	3.30	Mjölby.....	3.40	5.55	3.—	Uddevalla	3.60	5.75	3.40
Boden	3.70	6.05	3.60	Jörn	3.35	5.45	3.25	Moholm	3.45	5.65	3.—	Upsala	2.45	4.—	2.30
Charlottenberg	3.80	6.25	3.05	Kalmar	4.30	6.90	3.90	Mora Noret ...	2.55	4.05	2.35	Ulricehamn ...	3.85	6.25	3.40
Christinehamn	3.50	5.70	2.80	Karlsborg	3.65	5.95	3.20	Motala	3.40	5.55	2.95	Vadstena.....	3.60	5.80	3.—
Dannemora ...	2.35	3.75	2.15	Karlshamn.....	4.10	6.70	3.75	Mariefred	2.85	4.55	2.65	Valskog	2.65	4.25	2.50
Eksjö	3.75	6.10	3.40	Karlskoga	3.40	5.55	2.85	Nora.....	2.90	4.60	2.70	Varberg	4.10	6.65	3.65
Engelholm.....	4.10	6.70	3.90	Karlskrona ...	4.25	6.85	3.85	Norrköping ...	3.20	5.20	2.80	Vattjöm	1.90	3.10	1.85
Enköping	2.55	4.05	2.35	Karlstad	3.55	5.85	2.90	Norttelje.....	2.85	4.60	2.65	Venersborg ...	3.55	5.65	3.30
Eskilstuna	2.70	4.30	2.50	Katrineholm...	3.05	4.95	2.65	Nybro	4.20	6.80	3.80	Vestervik	3.70	6.—	3.35
Falkenberg ...	4.—	6.50	3.70	Kil.....	3.65	5.95	2.85	Nyköping	2.95	4.75	2.80	Vesterås	2.50	4.—	2.30
Falköping	3.60	5.90	3.15	Kilafors	1.35	2.15	1.25	Nässjö	3.65	5.95	3.35	Vexjö	3.95	6.40	3.55
Falun	2.20	3.50	2.—	Kjeflinge	4.25	6.95	3.90	Ockelbo	1.60	2.55	1.50	Vännäs	2.90	4.75	2.80
Finspong	3.35	5.45	2.95	Klippan	4.20	6.80	3.85	Oskarshamn ...	4.10	6.70	3.75	Ystad	4.40	7.15	4.—
Flen	2.95	4.85	2.65	Kolbäck	2.55	4.10	2.40	Pålsboda.....	3.20	5.20	2.75	Ånge.....	1.50	2.40	1.40
Frövi	2.80	4.45	2.60	Kongsläcka ...	3.90	6.40	3.55	Rimbo	2.75	4.45	2.55	Örebro.....	3.25	5.35	2.65
Gefle.....	1.95	3.05	1.75	Kopparberg ...	2.70	4.30	2.50	Sala	2.25	3.65	2.15	Östersund	2.05	3.30	1.95
Gnesta	2.80	4.60	2.75	Korsnäs	2.05	3.45	2.—	Sandviken	2.—	3.15	1.85	Örnsköldsvik ..	2.65	4.35	2.55
Göteborg	3.85	6.30	3.45	Kristiania	4.25	6.85	3.45	Seffle	3.20	5.10	3.—				

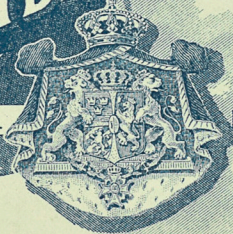
Velociped får numera medtagas såsom passageraregods å järnväg.

Frakt.
godn.
kgm.
Kr.
2.15
3.10
2.55
2.50
1.75
1.65
1.45
2.65
2.65
2.30
4.—
3.30
2.50
2.40
3.40
2.30
3.40
3.—
2.50
3.60
1.80
3.30
3.35
2.30
3.35
2.80
4.—
1.40
2.05
1.05
2.35

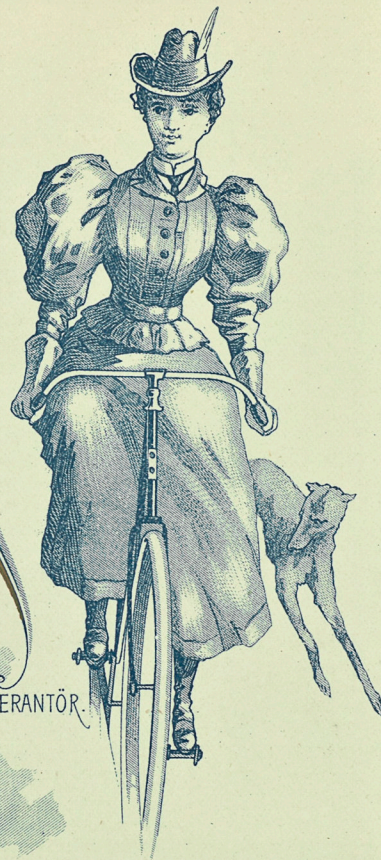
HUDIKSVALLS Velocipedfabrik

INNEHAFVARE:
AND. SINDAHL

KONGL.



HÖFLEVERANTÖR.



PRISKURANT
1896

RIKSTELEFON.