

NÅGRA SMÅ VINKAR

för

# Velocipedköpare och -nybörjare

samt en i korthet affattad anvisning om



## Velocipedens skötsel och vård,

sammanställda ur tillgängliga källor och tillegnade ärade kunder.

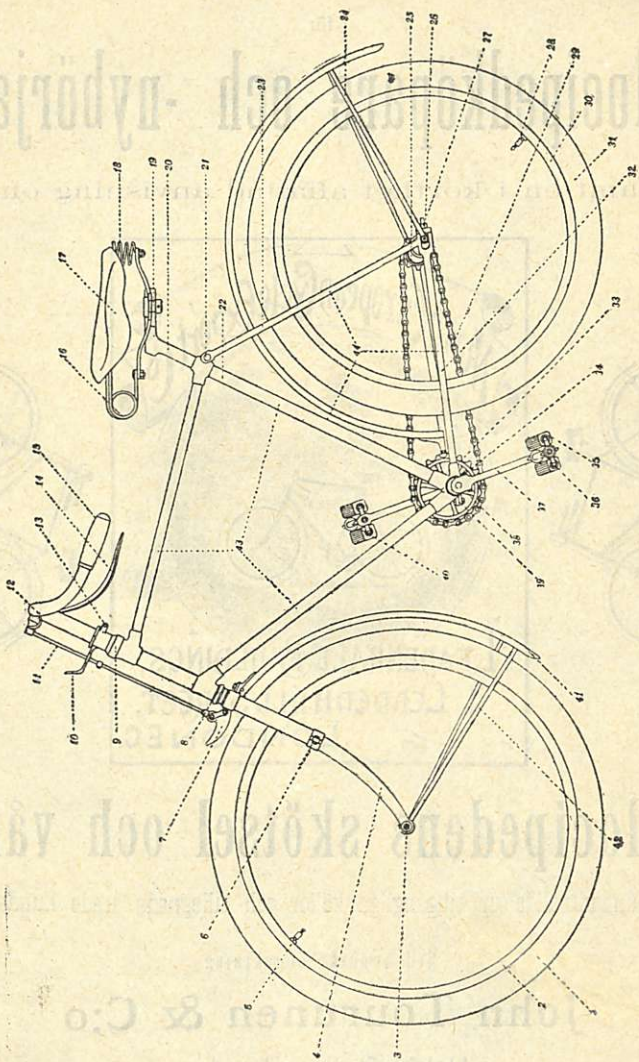
Med utmärkt högaktning

**John Tourunen & C:o**

Helsingfors. — London.

HELSINGFORS,

Victor Pettersson & C:os Tryckeri-Aktiebolag, 1894.



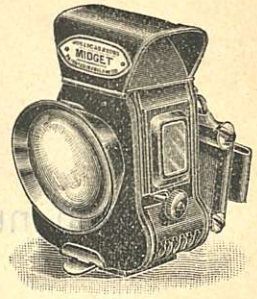
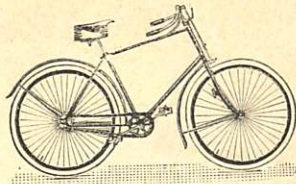
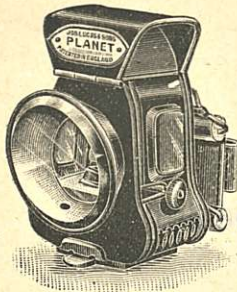
Den nuvarande velocipedens beståndsdelar.

(Se motstående sida).

## Den nuvarande velocipedens beståndsdelar.

Teckningen å motstående sida framställer den moderna säkerhets-velocipeden sådan den i hufvudsak bygges af de flesta firmor. De olika beståndsdelarne äro betecknade med siffror, hänvisande till nedanstående numrerade förteckning.

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| N:o 1. Luftring.                    | N:o 25. Bakhjulsnaf med kedjekrans och kullager.                                   |
| » 2. Hjulskena.                     | » 26. Fotsteg.   |
| » 3. Framhjulsnaf med kullager.     | » 27. Kedjesträckare.  |
| » 4. Framgaffel.                    | » 28. Ventil.  |
| » 5. Ventil.                        | » 29. Kedja.   |
| » 6. Fotstöd, löstagbart.           | » 30. Hjulskena.   |
| » 7. Bromssked.                     | » 31. Luftring.  |
| » 8. } Kulstyr- { nedre kulskaalen. | » 32. Bakgaffel.   |
| » 9. } ning { D:o. öfra d:o.        | » 33. Kedjehjul eller växelhjul.   |
| » 10. Lykthållare.                  | » 34. Veffästpinne.  |
| » 11. Bromsstång.                   | » 35. Pedalgummi.  |
| » 12. Styrstång.                    | » 36. Kullager, pedalens.  |
| » 13. Styrstångsklammer.            | » 37. Vef, rund.   |
| » 14. Bromshandtag.                 | » 38. Veflager axeln.  |
| » 15. Styrstångs-handtag.           | » 39. Klammer för kulskaalars fastspänning (förekommer endast på en del maskiner). |
| » 16. Sadel fjäder.                 | » 40. Skyddsror till pedalexel.  |
| » 17. Sadel läder.                  | » 41. Skärm (smutsskyddare).   |
| » 18. Spiralfjäder till sadeln.     | » 42. Skärmstag, (främre).   |
| » 19. Sadel fäste.                  | » 43. Femkantram, framdel.   |
| » 20. Sadelvinkel.                  | » 44. » , bakdel.  |
| » 21. Sadelvinkelskruf.             |  |
| » 22. Sadelror.                     |  |
| » 23. Bakstag.                      |  |
| » 24. Skärmstag, (bakre).           |  |



## Förord.

De små råd vi här nedan sammanställt äro affattade i största korthet och således afsedda att vara till ledning endast vid velocipedistens första stappande steg. För den vidare praktiska utbildningen och inhämtandet af teorins enklare principer rekommendera vi till fortsatt självstudium följande små, men nyttiga arbeten: *Den moderna velocipeden och dess ryttare* af Adolf Östberg (pris 1 kr. 50 öre); *Sylvester Hvid Cycle-Haandbog* för Dem, der kører paa Cycle, og Dem, der endnu ikke er begyndt, och *Cyclisten hemma och på resa* af Casten Ivan Tisell (pris kr. 1: 50), hvilka arbeten f. ö. legat till grund vid affattandet af denna lilla publikation.

## Innehåll.

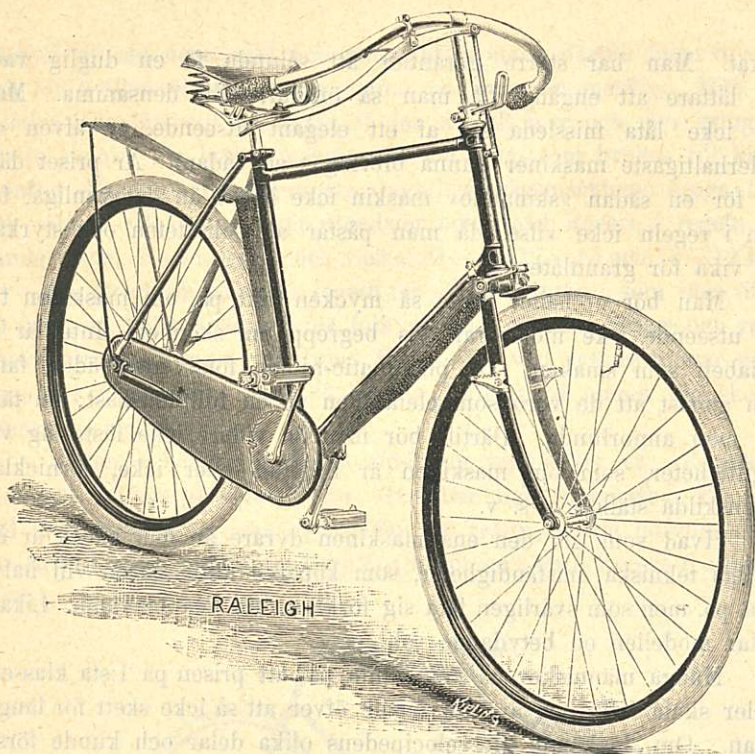
1) Den nuvarande velocipedens beståndsdelar . . . . .	sid.	2—3.
2) Till köparen . . . . .	»	5—17.
3) Till nybörjaren . . . . .	»	17—19.
4) Velocipedens skötsel och vård . . . . .	»	20—27.
5) Reparation af luftringar . . . . .	»	27—31.
6) Ridt i allmänhet . . . . .	»	32—37.
7) Gaturidt . . . . .	»	37.
8) Långfärder . . . . .	»	37—38.
9) Helsingfors Velocipedklubbs Rid- och Ordningsregler samt signaler äfvensom regler för täflingar . . . . .	»	39—41.
10) Meddelande från firman John Tourunen & C:o . . . . .	»	42—43.
11) »Zimmys» 1893 års Raleigh . . . . .	»	44.

# John Tourunen & C:o

Helsingfors — London

V. Henriksgatan 16 — Leadenhall Buildings, 1 Leadenhall Street.

Importörer af Cycles från Englands förnämsta fabriker.



## Till köparen.

»Förrän man köper sig en velociped bör man hafva lärt sig åka. Sålunda kan man icke allenast själf pröfva den maskin man önskar lägga sig till, utan besparar den äfven alla de stötar och knuffar, som en ovan alltid utsätter en maskin för».

»Den, som köper billigt, köper dyrt», är en gammal sats, som, kanske i högre grad än om något annat, gäller i fråga om velocipeder. Man bör således, om man icke absolut måste inskränka sin utgift till det minsta möjliga, redan från början köpa en god och hållbar maskin, ty i längden får man sålunda den största valutan. Äfvenså bör man i regeln välja ett redan känt och erkänt fa-

brikat. Man har större garantier att sålunda få en duglig vara och lättare att engång, då man så önskar, sälja densamma. Man bör icke låta missleda sig af ett elegant utseende, ty äfven de underhåligaste maskiner kunna bibringas ett sådant. Är priset därtill för en sådan »skinande» maskin icke högre än det vanliga, far man i regeln icke vilse, då man påstår att soliditeten och styrkan fått vika för grannlåten.

Man bör ej håller lägga så mycken vikt på, om maskinen till sitt utseende icke motsvarar ens begrepp om skönhet. Intet är så variabelt som smaken. Då pneumatic-hjulen först framträdde, fann man genast att de voro som elefantben på en fullblodshäst; nu tänker man annorlunda. Därtill bör man än vidare icke fästa sig vid likgiltigheter, som om maskinen är linjerad eller icke, förnicklad på enskilda ställen o. s. v.

Hvad som gör den ena maskinen dyrare än den andra är åtskilliga tekniska omständigheter, som köparen alltid gärna vill hafva reda på, men som svårligen låta sig förklaras för icke fackmän. Likaså spelar modellen en betydande rol.

Många människor gå och vänta på att prisen på 1:sta klassens cyclus skola falla och äro förvånade öfver att så icke skett för längesedan. Om de kände till velocipedens olika delar och kunde förstå den noggranhet, omsorg och skicklighet, som fordras vid utarbetandet af desamma, så skulle de inse att priset på en god velociped alltid kommer att vara högt.

Velocipedens vikt har i och med de pneumatiska ringarne gått betydligt nedåt. Det är dock icke skäl att genom för stora inskränkingar i godsets groflek gifva till spillo stadigheten; den är nödvändig för att icke brytningar, hvilka menligt invärka på maskinens lättlöpande egenskaper, skola inträffa. Det är ett obestridligt faktum att en lätt, men rankig maskin löper tyngre än en något gröfre, stadigare och det är ett önskvärdt faktum att maskinen skall löpa lätt, en egenskap, som är ovärderlig, men dock intet bevis för att maskinen f. ö. är god.

Klart är att maskinerna vid ridt på backiga och dåliga vägar äro utsatta för stor frestning. Således bör man hos oss använda stadigare maskiner än i de länder där vägarna äro jämna och goda ss. t. ex. i England och Frankrike. Likaledes bör man taga nödig

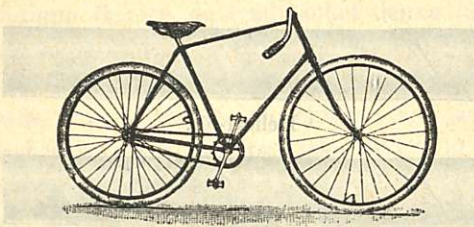
hänsyn till sin egen vikt och naturligtvis äfven därtill, huru mycket och för hvilket ändamål man ämnar använda sin maskin. Man bör således icke låta sig besmittas af den sig alt mer och mer kringgripande manin för lätta maskiner af det slag, som brukas till kapplöpning (Racers). Det finnes tre slags landsvägsmaskiner: tunga, lätta och lättare (Roadster, light Roadster och Road Racer), i regeln välgående (utom klocka, lykta och väska) 21—17, 17—15 och 15—12 kilo.

En Roadster passar i regeln för öfvade ryttare, som väga öfver 80 kilo, en light Roadster för folk på 80—60 kilo; lättare och vana, öfvade ryttare kunna rida Road Racer. En van ryttare förstår nämligen att fördela sin vikt på cyclen, hvilket på ojämn väg skonar densamma mycket.

Bilden i början af denna afdelning framställer en »Roadster» (Raleigh); bilden på sidan 8 en »Humber light Roadster». Till skillnad från dessa återgifvas här nedan de tvänne andra hufvudslagen: en »Road Racer» (Landsvägskapplöpare) och en »Path-Racer» (bankapplöpare).



Road Racer.

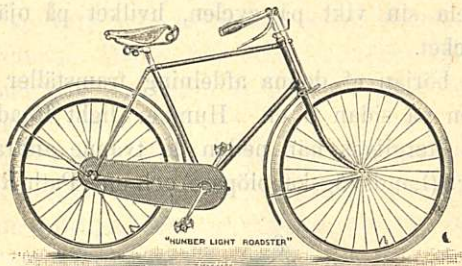


Path-Racer.

Köp aldrig direkt från en utländsk firma. Om också fabriken är känd för att göra goda maskiner, kan det hända att man får sig

tillsänd en utskottsmaskin eller en dylik af föregående års tillverkning. Många fabriker göra sig icke samvete af att på detta sätt befria sig från gamla maskiner, som de icke kunna erbjuda sina agenter.

Till vägledning vid valet af maskin lemnas en kortfattad beskrifning öfver de viktigaste delarne och deras beskaffenhet hos en veloped af första klassens fabrikat. Det kan visserligen bli svårt för köparen att med ledning af densamma bedöma maskinens *inre* delar, men han kan i så fall inhemta noggranna uppgifter af säljaren.



*Ramen* bör obetingadt vara af den femkantiga typen med lång hjulbas; rören helvalsade stålrör, ej lödda.

Vid sidan af de vanliga helvalsade rören finnas en del andra, hvaribland »Mannesmann-röret» och »*Helical-röret*» ådragit sig en viss uppmärksamhet. Mannesmannröret skiljer sig från det vanliga endast däruti att fibrerna ligga i spiralform, hvarigenom röret erhåller större täthet och motståndskraft. Lackeradt kan det icke skiljas från vanliga rör.



Helical-rör.



Helical-rör.

*Helical-röret* består af en hopvirad plätremsa, i lindningen lödd med slaglod. Det har större hållfasthet än det vanliga röret, på



samma gång som det är lättare. Lackeringen på helicalröret döljer icke den spiralformiga vridningen.

På den moderna säkerhetsvelocipeden äro ramrören af stor diameter, men af tunt gods, hvarigenom vikten kunnat minskas med bibehållande af hållfastheten.

*Framgaffeln* bör liksom ramen vara helvalsad och helst skarpeggad. En skarpeggad gaffel är motståndskraftigare och kan aldrig vara lödd, något som däremot en s. k. rundeggad (med oval genomskärning) kan vara. Om man vill öfvertyga sig om huruvida en rundeggad gaffel är lödd eller ej, behöfver man endast med en knif skrapa bort litet lackfärg på gaffelns insida. Lödningen förråder sig strax genom en svag strimma af messing.

*Styrningen* bör vara lång, med härdade, utvändigt förnicklade kulskålar. Många firmor använda på sina billigare maskiner — för att äfven på dem ha kulstyrning — gjutna kulskålar, hvilka tillika tjäna som sammanbindningshylsor mellan styrröret och femkantramens rör. Dessa äro ohärdade och vanligtvis svartlackerade.

*Hjulen* å en vanlig landsvägsmaskin böra vara af följande dimensioner; bak- eller drifhjulet 28 tum i diameter (taget mellan gummiringarnes ytterkanter) med 2 tums luftring, fram- eller styrehjulet 30 tum i diameter med  $1\frac{3}{4}$  tums luftring. På bättre maskiner äro stålringarne ihåliga (dubbla), hvarigenom de äro mindre utsatta för att kasta sig (gå i åtta) på samma gång som de äro lättare.

Rörande företrädet eller icke af tangentekrar framför direkta säger Sylvester Hvid. »Åstunda icke tangentekrar på maskinen. Många ha den iden, att de äro bättre än direkta ekrar, och det är äfven riktigt nog att de i begynnelsen afstyfva hjulen bättre, men efter någon tids förlopp förlora de i allmänhet denna fördel och då visa de sig knapt så goda som direkta, om dessa är riktigt insatta och isynnerhet om de äro s. k. förstärkta d. v. s. tjockare i ändorna.»

Det torde vara likgiltigt om ekrarne äro lackerade eller förnicklade. Lackerade ekrar angripas icke så lätt af rost.

*Rullkedja eller Blockkedja?* I allmänhet skänker man företrädet åt den sistnämnda såsom varande lättare.

*Luftringarne* böra obetingadt vara af något välkändt, bepröfvadt fabrikat. Då i marknaden förekomma omkring 100 olika slag, kan här icke redogöras för alla.

En god luftring bör i främsta rummet vara så konstruerad att den vid förefallande behof är *lätt att reparera* och därjämte eger den *största möjliga elasticitet* samt hafva *minsta möjliga benägenhet för att lägga sig öfver* åt ena eller andra sidan. Det har visat sig att den första betingelsen bäst uppfylles af en sådan ring, som har ett särskildt luftrör och ett särskildt ytter-gummi, som upptager slitningen. Det är nämligen så, att ett luftrör som är skyddadt af en yttre platta, kan göras mycket tunnt och elastiskt samt därför kan vid förefallande behof med lätthet repareras, enär man genom att sätta en lapp på detta, endast har att taga hänsyn till att stänga luften inne, och icke alls behöfver bekymra sig om att denna lapp jämväl skall motstå någon slitning mot marken, såsom fallet är vid de enkeltubiga ringarne, såsom *Boothroyd-*, *Palmer-* och *Silvertown-*ringarne. Då man sålunda vet att man bör välja en ring med särskildt luftrör och ytterhölje så är det endast att tillse att man väljer en sådan ring, på hvilken det sistnämnda kan med den *största lättheten borttagas*, så att man utan för stor tidsutdrägt och för stort besvär kan komma åt luftröret för att laga detta, ty det är naturligtvis detta som är det viktigaste; att ett och annat hål finnes på det yttre höljet betyder mindre, och kan aldrig urståndsätta en rytare att komma fram. Ett hufvudvilkor för den andra betingelsen på en god luftring är att luftröret *ligger så fritt som möjligt* och icke är inträngdt uti en för smal stålskena, som hindrar det att expandera eller utvidga sig, och det tredje vilkoret fylles bäst af en ring, hvars fäste för det yttre gummi-höljet *icke är allt för smalt*; det är nämligen uppenbart att ett ytter-hölje hvars båda kanter äro fästade vid stålskenan, *nära intill hvarandra*, har större benägenhet att lägga sig öfver åt sidorna, eller så att säga, stjalpa öfver åt ena eller andra sidan, än ett hvars fästpunkter vid stålskenan äro mera åtskilda.

Om man med dessa fordringar på en god luftring studerar den mångfald af ringar som finnas, så torde det befinnas att icke alla bestå profvet.

*Några de viktigaste och bästa dubbeltubiga ringar äro:*

*Dunlopringen*, hvilken f. n. är den mest populära ring, som existerar. Den är lätt aftagbar i händelse af reparation samt har ett trefligt yttre. Den tillvärkas af flere olika gummifirmor och är endast stämplad »*The Patent Pneumatic Tyre*» (sålunda icke med »Dunlop» — åtminstone icke de engelska ringarne).

*Michelin-ringen*, en fransk uppfinning, är liksom Dunlop mycket spridd, ehuru den är något tyngre. Den är lätt lösttagbar, är angenäm att rida på samt har kommit till rätt stor användning.

*Clincher-ringen* har visat sig som en utmärkt ring för långfärder.

*Seddon-ringen* användes på grund af sin lätthet synnerligast på banvelocipeder.

*Fleetwood-ringen* har företräde på slipprig och lerig mark.

*Macintosh-ringen* är af ungefär samma konstruktion som Dunlop, ehuru fastsättningen är något olika. Macintosh-ringen går äfven under andra namn, såsom »Lion», »Excelsior» och »Continental», hvilka emot patentafgift till Macintoshbolaget tillvärkas i Tyskland.

Macintosh tillvärkar äfven en annan s. k. sjelfhelande ring.

*Enkeltubiga ringar äro numera så godt som ur bruk.*

*Palmer-ringen* användes dock på bana, synnerligast i Amerika, och

*Boothroyd-ringen* är, så länge den är ny, utmärkt att rida på, men så fort den börjar krångla är den snart sagdt omöjlig att reparera.

*Kompakta ringar*, s. k. solida och cushion äro ringar, som numera spelt ut sin rol och användas icke vidare af ryttare, som följa med sin tid. Skilnaden emellan en cushion- och en pneumatic-maskin är ungefär densamma som mellan en arbetskärra och ett åkdon med gummihjul.

*Utväxlingens* storlek bör man välja i förhållande till sina kroppskrafter och med hänsyn till den terräng, i hvilken man i allmänhet har att färdas. Vill man rida lätt, om också icke så fort, och utan allt för stor ansträngning uppför backar, så gör man klokt i att taga en 56 tums utväxling. Vill man däromot rida fort och har krafter att släppa till, kan man godt försöka med 63 eller 64 tums. För ryttare i allmänhet torde dock 60 tums utväxling vara den lämpligaste; den kännes icke så ansträngande i backar och drifver godt undan på slät väg.

Att bedöma storleken på en maskins utväxling tillgår på så sätt, att man multiplicerar drifhjulets höjd med stora kedjehjulets

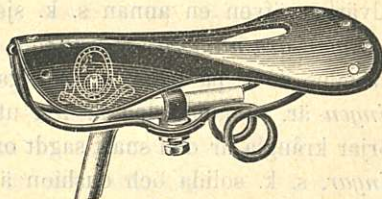
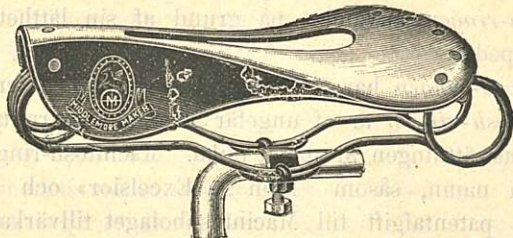
tandantal samt dividerar produkten med kedjekransens tandantal. Om sålunda drifhjulet är 28 tum, stora kedjehjulets tänder 18 till antalet och kedjekransens 8 är utväxlingen

$$\frac{28 \times 18}{8} = 63 \text{ tum.}$$

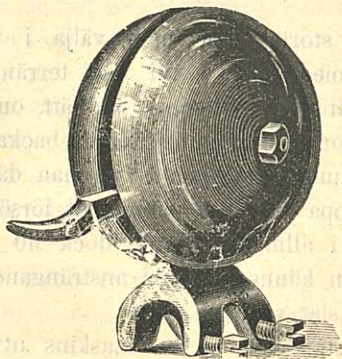
Landsvägsmaskin bör med sadel och pedaler väga cirka 17 kilo.

*Tillbehör, som vanligen gratis medfölja vid köp af velociped, utgöras af:*

*Sadel.* Sådana finnas af flere olika slag. Här nedan afbildas tvänne.



*Klocka* med enkel klang och kläpp eller dubbel klang och ringvärk. De enklaste klockorna äro att föredraga, då de sällan komma i olag och gifva ifrån sig ett klart, bestämdt ljud.

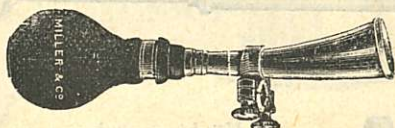


Signalklocka.

Såsom medel att gifva varningssignal kunna äfven nedanstående föremål användas, oaktadt de icke äro så lämpliga som klocka.

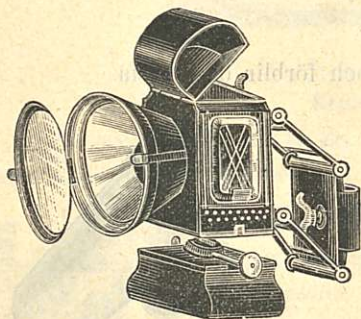


Hvisselpipa.

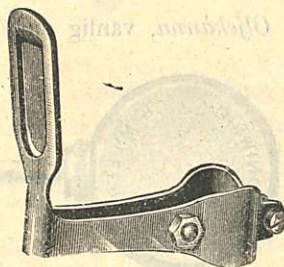


Gummilur.

*Lykta*, liten och lätt med stort oljehus. Fastsättningshylsan bör vara rörlig och kunna fjedra sig, så att lyktan icke slocknar vid första grop, man rider öfver.



Lykta.



Lykthållare.

*Luftpump*, hvilken antingen bör vara så kort att den får rum i väskan eller ock försedd med pumpfästen för dess fastklämning



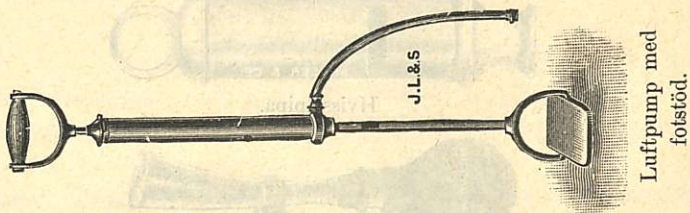
»Millers» pump 18 t. lång.

vid ramen. Den vanliga luftpumpen är i allmänhet ganska svag. Det är rådligt att samtidigt med att man köper maskinen, för billigt

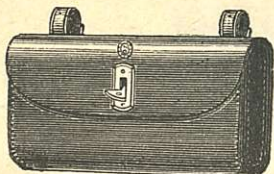


Ihopsättbar luftpump.

pris tillhandla sig en 18 tum lång pump af *Lucas'* modell att använda hemma. Den kan naturligtvis också medtagas fastspänd på ramen, då man är ute på långturer.



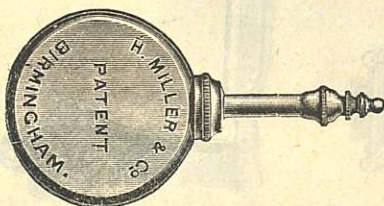
Luftpump med  
fotstöd.



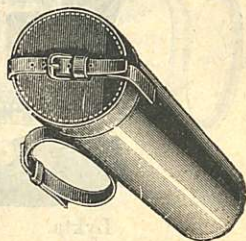
Värktvgsväska.

*Värktvgsväska*, som är rymlig. Man bör akta sig för väskor af ljus läder, t. o. m. om sadeln är ljus; oljefläckarne framträda mycket fort. Nödiga tillpassade skrufnycklar medfölja.

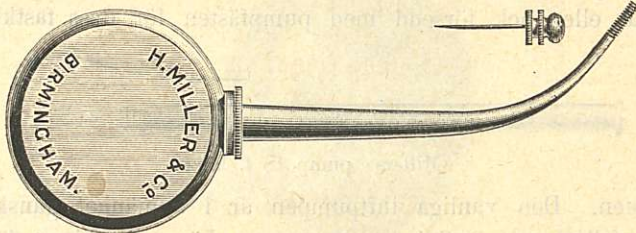
*Oljekanna*, vanlig enkel är och förblir den bästa.



Oljekanna.



Värktvgsväska.



Oljekanna med längre pip.

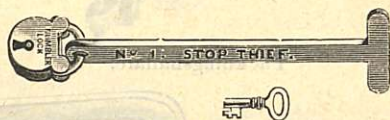
*Tillbehör*, som icke medfölja köpet, men som ändå icke böra saknas äro:

*Skrufnyckel*, ställbar (skiftnyckel). Den tillpassade nyckeln börjar ofta glappa, och då nötes sexkanten af på muttrar och skrufvar. Väljer man en skiftnyckel, så bör man se till att den är härdad, i annat fall kan man icke använda den många gånger.



Skiftnyckel.

*En ask reparationsartiklar* bör man absolut icke glömma bort. Den erhålles på köpet vid kontant likvid.



Kedjelås

*Kedja och lås* utgöres af en regel, som skjutes in mellan drifkedjans länkar och som låses fast vid dessa med ett vanligt hänglås.



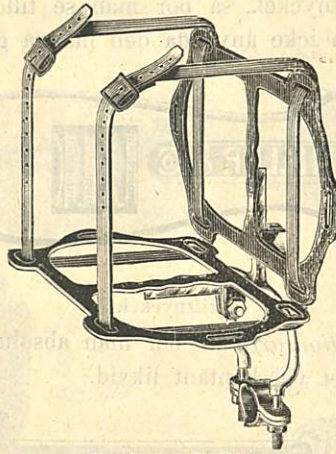
*Lampolja* och *smörjolja* är något, som man ovilkorligen måste köpa. Syrefri, hvit smörjolja har föga benägenhet att becka sig. En mycket bra smörjolja är den, som tillvärkas af *Jos. Lucas & Sons* i Birmingham och *Howards*.

Är man icke i tillfälle att köpa dessa eller andra särskildt för ändamålet tillvärkade oljor, kan man använda matolja tillsatt med litet petroleum till smörjning och rofolja tillsatt med  $\frac{1}{4}$  petroleum till lyktan.

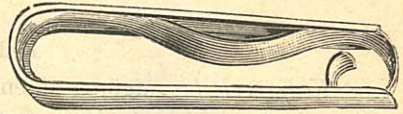


Rockhållare.

Rock- och packningshållare äro särdeles praktiska. De fästas på styrstängan.



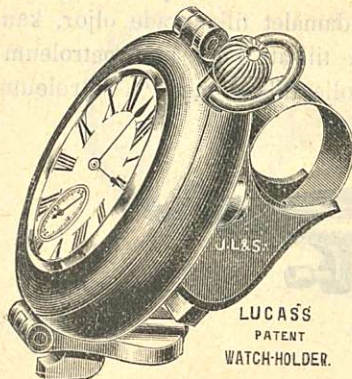
Packningshållare.



Byxfästen.

För att byxorna icke skola fladdra kring benen och blifva nedsmorda af olja från veflagret och kedjan, är lämpligt att hopfästa dem nedtill med ett par byxfästen.

I händelse af regnväder kan man ha stor nytta af en regnkappa eller s. k. velocipedkrage. Den är af impregneradt tyg eller af tunt gummistoff, täcker öfverkroppen såväl som armarne och händerna.



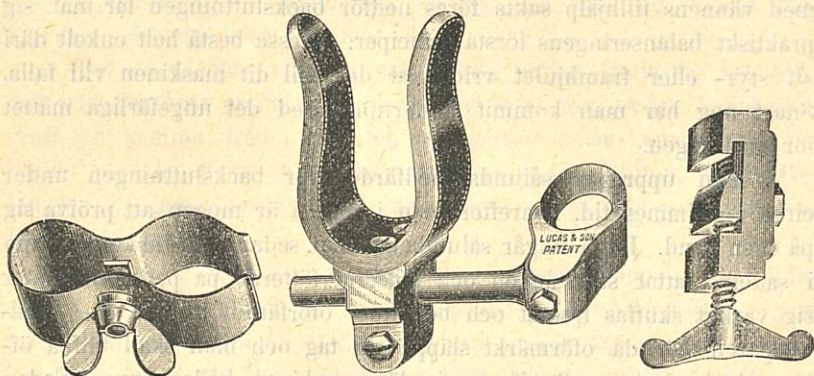
Till skydd mot arga hundar är lämpligt att använda ett ridspö, hvilket, under det att det icke begagnas, hänger i en liten fjäderhållare på styrstängan. Det har samma välgörande värkan på okynniga pojkar.

Urhållare, förnicklad, att fästa å styrstängan. Hållaren fastsättes med stålbandsfäste och fastläses så att hvarken klocka eller hållare kan borttagas utan den speciela nyckeln.



*Cyclometer* är en liten tingest, som fästes på velocipeden och genom en sinnrik mekanism utvisar den väglängd, som tillryggalagts.

*Manometer* tjänar till att kontrollera lufttrycket i ringarna.



*Luftpumphållare*, tvänne sådana fästas på öfre ramröret. Dock finnas sådana äfven af läder.

*Ekerspännare* är ett högst nödvändigt ting, som aldrig borde saknas i verktygsväskan.

*Gevärshållare* och *sabelhållare* rekommenderas för militär- och jagtbehof.

## Till nybörjaren.

Konsten att lära sig åka velociped är långt lättare än man tror, och om därmed endast afses förmågan att försvarligt kunna röra sig på jämn väg, är den konsten lärd på mindre än en timme. Sin vidare utbildning vinner man först genom ihärdig öfning och ett noggrant aktgifvande på sig själf under ridten.

Vill man lära sig åka, och det bör man, skaffar man sig en gammal maskin, som är van vid stötar och smällar samt beger sig, endast i värsta fall ensam, till någon lindrig, hård backslutning på ett afsides beläget ställe. Till först skrufvar man ned sadeln så lågt som möjligt så att fötterna vid minsta lutning hos maskinen kunna

nå marken. Har man en god vän med sig, ber man honom stadigt stödja maskinen, själf sätter man sig upp i sadeln, griper styrstångens handtag, placerar fötterna på pedalerna och medan velocipeden med vännens tillhjälp sakta föres nedför backslutningen lär man sig praktiskt balanseringens första principer. Dessa bestå helt enkelt däri att styr- eller framhjulet vrides åt det håll dit maskinen vill falla. Snart nog har man kommit underfund med det ungefärliga måttet för vridningen.

Man upprepar sålunda nedfärden för backslutningen under cirka  $\frac{1}{2}$  timmes tid, hvarefter man i regeln är mogen att pröfva sig på egen hand. Detta tillgår sålunda att man, sedan man väl kommit upp i sadeln, fattat styrstången och placerat fötterna på pedalerna, låter sig varligt skuffas framåt och begynner oförfäradt trampa på. Medhjälparen bör då oförmärkt släppa sitt tag och man skall blifva öfverraskad af, huru jämförelsevis lätt maskinen hålles uppe. Sedan man några tiotal minuter öfvat på detta sätt, försöker man sig på slät väg. Några timmars öfning afbruten af några minuters vila, då tröttheten infinner sig, äro nog för att man skall hafva lärt sig konstens första grunder.

Sedan sålunda de första svårigheterna blifvit öfvervunna, bör upp- och afsittning öfvas. Uppsittning tillgår på så sätt, att man placerar venstra foten på uppsittningssteget, griper säkert tag med händerna om handtaget samt gifver maskinen med tillhjälp af högra foten tillräcklig fart, hvarefter man reser sig upp till stående ställning på steget. Ifrån denna ställning är det sedan lätt att skjuta sig fram i sadeln.

Afsittningen är ännu enklare. Man placerar vänstra foten på fotsteget och med detta som stöd svingar man sig ur sadeln genom att kasta det motsatta benet bakåt öfver bakhjulet.

Att på egen hand lära sig velocipedridtens första grunder går väl för sig, men är mycket mera tidsödande än då man har hjälp och rekommenderas sålunda icke.

Äfven kan man stiga af med pedalens tillhjälp sålunda att man, då den är i sitt djupaste läge passar på att svinga sig ur sadeln genom att kasta motsatta benet bakåt öfver bakhjulet. Detta sätt bör dock i regeln icke anlitas (emedan pedalerna utsättas för stor präss-

ning) annat än i sådant fall, då det är nödigt att stanna plötsligt under stark fart.

### Memento.

Nybörjaren bör isynnerhet iakttaga att lära sig trampa med fotsulan och icke med hälften.

Det är af stor vikt att redan från början vänja sig vid detta och icke inarbete en felaktig trampning, som man sedan kanske har svårt att komma ifrån. Effekten blir genom sulans användning betydligt mycket större än om man trampar med hälften, vid hvilket senare sätt benet kommer att värka som en vefstake utan den ringaste spänstighet.

Trampa med foten och benen, icke med kroppen. Det finns knappt någonting fulare än en velocipedist, som under ridten vaggar turvist till höger och vänster i takt med pedalernas rörelser.

Ett annat fel, som nybörjaren låter komma sig till last är den förtviflans styrka, med hvilken han griper tag i styrstången. Håll denna lätt men på samma gång fast, så underlättas inhämtandet af balanseringens första grunder betydligt.

Försök att stå i pedalerna vid färd öfver gropar, stenar och andra föremål, som förorsaka stötar. Äfven den bästa maskin kan taga skada, åtminstone skall sadelfjädern förr eller senare springa om man icke iakttagit detta.

Man bör öfva vändningar såväl till höger som vänster, sedan man lärt sig åka rakt fram. Dessa öfningar förläggas bäst till en vägkorsning eller en sandplan.

Vet man hur det går till i ett ridhus, så följer man hela ridhusprogrammet med dess olika volter och krumbugter.

Kom ihåg att förrän man fullkomligt känner sig hemma på velocipeden och har densamma fullt under sina kontroll, bör man *rida långsamt och med små turer och hvila ut för hvarje gång.*

Man bör känna efter om ringarne äro pumpade innan man sätter sig i sadeln. Kännas de mjuka, så pumpas man genast upp dem med den medföljande pumpen.

Afpassa sadelns och styrstångens absoluta och inbördes höjder efter kroppsställningen så länge tills de förefalla bekvämast. Det är den enda regel, som kan gälla om dem.

## Velocipedens skötsel och vård.

För att en velociped skall kunna hållas i godt stånd, måste den naturligtvis, liksom allt annat, *underhållas* och *skötas*, en sak som det bör ligga hvarje velocipedryttare om hjärtat att göra, såvida han är rädd om sin maskin. Utsättes maskinen för oaktsamhet och vanvård, går den långt förrän man anar sin undergång till mötes.

Hjulryttaren måste därför vara praktisk. Han bör söka blifva så hemmastadd i velocipedens konstruktion, att han kan afhjälpa smärre fel och olägenheter, hvilka möjligen kunna träffa hans maskin under resan.

Man bör således icke rygga för att skrufva sönder maskinen och göra sig förtrogen med dess konstruktion. Den är långt ifrån så konstigt sammansatt som man vore frestad antaga. Man bör dock se till att man icke blandar bort de olika skrufvarne och muttrarne, utan sätter dem på deras rätta plats igen.

Följande regler innefatta i sig det väsentligaste af det man bör ihågkomma rörande maskinens yttre vård:

1:o. Rid försiktigt och pröfva icke maskinens styrka för mycket på dåliga vägar och stigar samt illa stenlagda gator, synnerligast förrän maskinen fullkomligt står under kontroll.

2:o. Använd maskinen så litet som möjligt under rägnväder och genast efter, förrän marken torkat upp. Är man tvungen därtill så bör velocipeden aftorkas noga och försiktigt då man kommit inomhus, speciellt förnicklingen, ty annars rostar den och en rostig maskin är afskyvärd, eller såsom Sylvester Hvid säger: Betragt Cyclens Fornikling med samme Öjne, som en ung Pige sitt Rygte: Det er den første Plet, det gjelder om at undgaa.

3:o. Låna i regeln aldrig bort maskinen åt hvem det vara må.

4:o. Haf alltid lufringarna väl uppumpade och rid aldrig på en lufring som »luften gått ur», ty därigenom *förstöres ringen!*

5:o. Se alltid till att lager och styrning äro *väl tillskrufvade* och kedjan sträckt, dock ej så hårdt att maskinen därutaf går tungt.

6:o. Smörj alla lager väl; en maskin som »skriker» är afskyvärd.

7:o. Om en mutter eller dylikt lossar, så skrufva *genast* till den, ty därigenom undvikes ofta en dyrbar reparation.

8:o. Låt ej smuts och dam kvarsitta, utan aftorka *alltid* maskinen sedan den begagnats.

9:o. Putsa emellanåt de blanka delarne med putspomada och sämiskskinn.

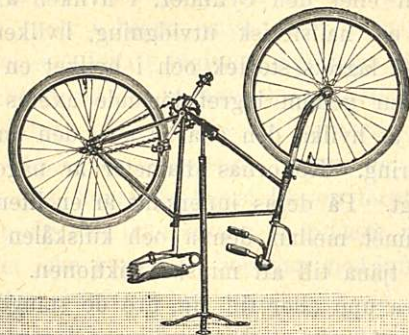
10:o. Rengör understundom lagren genom insprutning af petroleum.

11:o. Låt ingen ovan person utföra reparationer, ty därigenom blir maskinen mera förstörd än reparerad.

12:o. Smörj in den med olja och förvara den öfver vintern i ett något så när varmt rum.

### Några närmare detaljer.

Då man vill skrufva bort hjulen från ramen är det bäst att ställa maskinen upp och ned, d. v. s. låta den hvila på sadeln och styrstången eller också ställa den på en velocipedställning såsom nedanstående bild utvisar.



Framhjulet borttages genom att skrufva af muttrarne och böja ut gaffelbenen, ett i sender. När man åter skrufvar fast det och begynner vrida på en af sidomuttrarne, kan det hända, att axeln löper rundt med kontramuttern. Försök få den mutter, som löper lättast, först tillskrufvad. Lyckas det icke bör man hålla fast axeln med en ytterligare skrufnyckel, medan man skrufvar på muttern. Då bakhjulet skall borttagas, måste man först taga bort kedjan, hvarefter man skrufvar af de båda axelmutterne (den ena utgöres ofta af fotsteget), tager bort kedjespännarne, om sådana förekomma, och drager ut hjulet rätt bakåt ur ramen.

Vänd äfven maskinen upp och ned på ofvannämnda sätt, då den rengöres.

Är lackeringen nedstänkt med vägsmuts, gör man bäst i att låta den torka, innan man tager bort den. Sitter den klumpvis, kan man borsta af det värsta med en borste och sedan torka efter med ett vått, urvridet sämiskskinn eller trasa. Låt maskinen torka af sig själf och putsa sedan af den med ett tort sämiskskinn.

Smutsiga korkhandtag göras bäst rena med borste, tvål och vatten, och gummi — likaså.

Kullagren äro de delar af velocipeden, som i första rummet fordra en omsorgsfull skötsel. De äro vanligen af samma konstruktion, de må nu sitta i hjulen, vefpartiet, pedalerna eller styrningen. Man kan därför tillämpa samma förfaringssätt vid deras justering och rengöring.

Det torde vara lämpligt att här något närmare redogöra för ett vanligt kullagers konstruktion.

Lagerbössan eller den cylinder, i hvilken axeln roterar, har i hvardera ändan en halvesferisk utvidgning, hvilken invändigt är ursvarfvad allt efter lagrets storlek och i hvilket en kulsål af stål är inpressad. På den genom lagret löpande axelns ändar äro tvänne konor anbragta, af hvilka den ena är fast, den andra löst pågängad för lagrets justering. Konornas diameter är något mindre än kulsålarne invändigt. På deras innerkant är en liten hålkål ursvarfvad och i mellanrummet mellan denna och kulsålen löpa små härdade stålkulor, hvilka tjäna till att minska friktionen. För att hindra konorna att skrufva upp eller till sig, äro de stängda genom en yttre stoppmutter; på vefpartiets och styrningens lager ofta genom en liten skruf, som fasthåller dem vid ett öra, anbragt å vefven och å styrröret.

Kullagrets justering eller »tillsättning», i händelse att det blifvit glappt, tillgår på följande sätt: stoppmuttern eller stoppskrufven lossas på den sida, hvarifrån lagret skall tillsättas, hvarefter konan med handen skrufvas in till dess lagret löper utan glappning, men tillika så lätt som möjligt. Ett säkert kännetecken på att hjulens lager löpa lätt är, om ventilen på luftringen af sin egen tyngd förmår att föra hjulet rundt trefjärdedels hvarf.

Man bör noga akta sig för att tillsätta konan för hårdt, ty det kan lätt hända att de glashårda kulorna pressa djupa fåror i den

mindre hårda kulsålen och förstöra denna. Lagret må därför hållre glappa obetydligt, då man också kan vara förvissad om, att det löper tillräckligt lätt. Sedan man tillsatt konan, bör man noga ihågkomma att draga till stoppmuttern eller skrufven, ty ett förbiseende härutinnan kan försäkra att konan genom maskinens skakning, under ridten skruvar in sig på axeln och »låser fast» lagret, så att både kulor, konor och kulsålar bli totalt förstörda. Äfvenså bör man ihågkomma att insätta hjulen med den lösa lagerkonan till vänster.

De lager, som utsättas för den största nötingen äro bakhjullagret och veflagret, på hvilka ryttarens tyngd hvilat. För att åstadkomma en jämnare slitning af dessa är det lämpligt att litet emellan vrida axlar och konor ett kvarts hvarf, så att den del af desamma, som förut varit nedåt, kommer åt ena sidan o. s. v.

Rengöring af kullager bör under säsongen ske minst en gång i månaden — om maskinen användes dagligen — och tillgår på så sätt, att man med den lilla oljekannan, som medföljer maskinen, insprutar petroleum genom smörjhålen och samtidigt håller lagret i rörelse. Då oljan, som i början utkommer smutsig, rinner ut ur lagret lika klar som den blifvit ingjuten, vet man att lagret är rent. Man märker det äfven på det skrammel, som kulorna åstadkomma, då de snurra omkring, hvilket icke är hörbart, då smutsig olja finnes i lagret. Sedan all petroleum runnit ut ur lagret, indrypas några droppar ren olja, hvarefter lagret liksom förut sättes i rörelse, så att oljan sprider sig och icke rinner ut genaste vägen. Man bör se till att petroleum icke kommer i beröring med luftningarna; det är gift för gummi. Att skruva sönder kullagret vid rengöring är oftast obehöfligt, dock måste detta ske någon gång efter längre färder, då dam, sand och smuts samlat sig i större mängd. Att taga kulorna ur ett lager förefaller lätt likasom att åter sätta dit dem. Likvisst äro några lager så beskaffade, att kulorna, när lagret icke är tilldraget, kan falla ned mellan axeln och hylsan. Man får bäst kulorna åter på sin plats genom att rulla in dem i fett eller genom att lägga en pappershylsa om axeln.

Skulle en kula tappas bort, kan man godt åka med en kula mindre till dess man får densamma ersatt med en ny.

Det är mer än dubbelt så stor friktion i ett illa oljadt lager, mot hvad det är i ett väl oljadt.

Sådana kullager, som ej äro synnerligen utsatta för dam och smuts böra oljas för hvar 15 mil, de som äro det i högre grad vida oftare.

Har maskinen stått oanvänd flere dagar, bör den alltid smörjas förrän man använder den.

Smörjning bör ske med måtta och icke så rikligt, som mången föreställer sig. Det är alldeles tillräckligt om hvarje lager får 4 å 5 droppar olja, som stannar kvar. Efter smörjningen bör man alltid aftorka smörjkoppar och lager, så att möjligen spild olja ej kvarsitter och drager dam och smuts till sig.

Om maskinen gnäller, oaktadt man smort alla lager och rörliga delar, så kan man vara öfvertygad om att det är sadelfjädern som åstadkommer musiken. Man kan vara säker på att ljudet upphör så snart man hällt en droppe olja i den främre knorran och i fjäderns sammansättningar.

Lägg aldrig omkull maskinen på marken, ty då rinner oljan ur lagren. Har man lykta på maskinen, så rinner oljan ur den också.

Om kedjan efter någon tids begagnande blir »slak», måste hon sträckas. Därvid tillgår på så sätt, att yttermuttrarne på drifhjulets axel lossas (glöm icke detta!), hvarefter de små kedjesträckningsskrufvarne (eller muttrarne) tilldragas, så att hjulet föres bakåt i spåren på bakgaffeln. Ju mera hjulet skrufvas bakåt, dess mera sträckes kedjan. Man bör skrufva precis lika mycket på hvar sida, annars kommer hjulet att sitta snedt i gaffeln. Om kedjesträckningen är excentrisk, finnes en särskild anordning hvarigenom sträckningen blir lika på båda sidor.

Kedjan bör hvarken sträckas för hårdt eller för löst: i det förra fallet kommer maskinen att gå tungt genom den likformiga spänningen kring kedjehjulen, och i det senare fallet kan det lätt hända att kedjan hoppar upp på kedjehjulens tänder och genom den därpå uppkommande häftiga spänningen skadar vefpartiet och rambygggnaden. Dock bör kedjan hållre vara för lös än för hård. Den bör därför sträckas så att den undre parten, då maskinen trampas, hänger i en lindrig båge.

En gång i månaden behöfver kedjan i vanliga fall rengöras, och är det då bäst att taga lös den från maskinen och gifva den ett grundligt petroleumbad med ty åtföljande borstning. Löstagningen



sker genom att borttaga en liten mutterskruf i en af länkarné. Sedan den fått ligga några timmar i en skål fylld med petroleum, upptages den, rengöres och torkas samt lägges i ett kärl med olja för att länkarné skola få suga i sig denna. Efter tre eller fyra timmar tager man upp den, aftorkar väl den utanpå befintliga oljan, som i annat fall endast tjänar till fäste för ny smuts och dam, samt påsätter den ånyo på maskinen, men åt *motsatt* håll mot förut, så att nöningen blir lika fördelad. Vid påsättningen lägges kedjan först rundt kedjekransen och sedan med ändarne mötande hvarandra öfver stora kedjehjulet, på hvilket den skrufvas ihop. Att göra hopskrufningen i fria luften är opraktiskt och krångligt. Användes kedjelåda, undvikes detta besvär.

Åsidosättes denna rengöring, så bör kedjan i alla fall smörjas, hälst hvar fjortonde dag och då i hvarje sammansättning mellan länkarné.

Kedjan kan sträcka sig af sig själf ibland. Det kommer sig däraf, att smuts samlat sig på kedjehjulen och gjort dem större och att samma ämne samlat sig på kedjan och gjort den mindre. Det är ingen vinst att låta kedjan sträcka sig på detta sätt, ty maskinen går därigenom tyngre.

Det kan hända ibland att det knäpper till i kedjan på ett mystiskt sätt, utan att man kan förstå hur det kommer sig. Det beror helt enkelt på att en kedjeled af brist på olja har styfnat. För hvar gång den löper af kedjehjulen rätar den ut sig och ger ett knäppande ljud ifrån sig.

Om kedjan har slaknat så mycket att den blifvit för lång, är det bäst att man låter en reparatör taga bort en länk.

Kedjekransen kan bli nött med tiden. Ett gammalt knep är då att vända hjulet och vefaxeln helt om och sätta kedjan på vänstra sidan. Detta går dock icke för sig på alla maskiner.

Om en vef blir glapp, är det icke nödigt att genast vända sig till reparatören. Man kan själf reparera skadan genom att slå fast fästpinnen bättre och skrufva till kontramuttern.

Om stora kedjehjulet blir glappt, är det bäst att genast låta reparatören sätta i en ny kil, annars kan spåret genom slitningen förstöras.

Att aldrig ha rört en skruf på sin maskin är något, som somliga ryttare skryta med. De omtala att de under ett helt år ridit maskinen hundratals mil utan att den behöft (?) den ringaste justering. Men kastar man en blick på den stackars misskötta maskinen, så upptäcker man ofta att hjulen skramla hit och dit af brist på tillsättning i lagren, att kedjan hänger som buken på en gammal ko, och att styrningen låter som en liten kanarifogel, blott man rör vid styrstången, o. s. v.

Det finnes ingen maskin i världen, som kan undvara justering ett helt år — under förutsättning att maskinen flitigt användes —, den må vara af hvilket fabrikat som hälst.

Om en eker springer af, bör man försiktigt böja den åt sidan, och med ett segelgarn knyta fast den vid närmaste kamrat. Man bör icke våldsamt söka bryta af den, ty genom rörelserna vid brytningen kan ekerhufvudet lätt äta hål på luftröret, så att luften går ut.

Om en pedal blir nedslagen, så att den nekar att gå rundt, kan skadan lätt afhjälpas, om man lossar litet på pedalens kullager. Hjälper icke detta, ställer man pedalen rätt öfver eller under centrum, allt efter som den är snedbruten, lutar maskinen något öfver åt motsatta sidan, placerar ena foten på yttersta pedalkanten och gör en hastig knyck med kroppen. Det brukar åtminstone hjälpa så pass mycket, att pedalen går rundt och man kan fortsätta ridten.

Om man olyckligtvis åker ner i ett dike, blir vanligtvis följden den, att framgaffeln bockas bakåt, så att pedalerna icke gå klara för styrhjulet. För att afhjälpa skadan, vänder man upp och ned på maskinen, ställer den på sadeln och styrstången och söker att med hjälp af någon annan draga gaffelröret rätt igen.

Om sadellädet blir slakt och den lilla spännskrufven under sadelpetsen af en eller annan anledning nekar att tjänstgöra, kan man likväl sträcka det genom att fukta det med litet vatten.

Ett gammalt bra sätt att få lyktan att brinna genast är att drypa ett par droppar petroleum på veken innan man far ut. Den fattar då genast eld, när man vill tända den.

Förse ofta lyktan med ny olja. Vill den icke brinna ordentligt, är orsaken oftast den att oljan stått för länge i reservoaren och blifvit härsknen eller tjock.

Då man behöver bära sin velociped, fattar man den med ett säkert tag i nedre ramröret strax invid veflagret, och lyfter upp maskinen, så att det öfre röret hvilat på axeln. Sålunda bäres den enklast och lättast.

Man bör akta sig att ställa, i kallare temperatur hårdt upp-pumpade ringar i starkt solsken. Genom luftens utvidgning kunna de då möjligen explodera.

Såsom fabrikationsfel kan nämnas att lödningar gå upp, att ramrör, vefvar, bromstång knäckas, tandhjul gå lösa, att flera ekrar knäckas samtidigt, att kullager visa sig mjuka, att gjutna eller prässade delar remma.

I regeln är detta dock endast bevis, då maskinen icke välter icke har blifvit påkörd o. s. v. Hvarje velocipedhandlare vet af erfarenhet att den ryttare, hvars maskin har fått skada, »alldeles säkert» icke någonsin har fallit eller kolliderat. Det kan dock hafva händt att denne ryttare tidigare kört på ett trä och fallit i hänryckning öfver sin starka maskin, som icke tagit någon skada af stöten. Snart har han glömt denna lilla episod. När så en vacker dag maskinen stöter så underligt i styret och man slutligen upptäcker att gaffelns kronstycke remnat, så har man naturligtvis funnit ett »fabrikationsfel» och tänker icke på att den där gången maskinen »visade sig så stark» en liten remna uppstod, som sedermera småningom vuxit större och större.

## Reparation af luftringar.

Innan de allmänna dragen af själfva *reparationen* framhållas, torde det vara lämpligt att redogöra för de försiktighetsmått, ryttaren bör iakttaga för att om möjligt *undvika* densamma, samt det tillvägagående, han bör begagna sig af för att lättast och på ett rationellt sätt upptäcka hvari otätheten består. Denna redogörelse passar icke in på hvilken som helst af de öfver 100 luftringar, som f. n. finnas i marknaden. Då »nya Dunlop» af alla dessa torde vara den mest typiska, är det lämpligast att affatta beskrifningen med hänsyn till denna.

Det första ryttaren har att iakttaga för att »spara» sin ring är att pumpa den hårdt, ty om ringarne icke äro ordentligt uppumpade, kan den inre tuben lätt klämmas och gå i stycken, då ringen får en stöt i en grop eller mot en sten. Med hårdt uppumpade ringar uppnår man äfven den största hastigheten och riskerar i mindre grad puncture. Litet svagare tåla dock ringarne vara uppumpade, då man rider ut i starkt solsken, emedan den intensiva värmen småningom kan utvidga luften i så hög grad att ringarne sprängas. Vid vanlig landsvägsridt bör ringen vara så hårdt uppumpad, att den icke kännes elastisk eller ger efter, då man klämmer om den med fingrarne. Härifrån gör framhjulsringen ett undantag genom den mindre belastning den är utsatt för; den kan därför vara något lösare uppumpad.

Några pneumatiska ringar hålla luften i flera veckor utan att behöfva pumpas, andra måste pumpas oftare.

Olja är gift för gummi.

Det är en farlig sak när ringen skrapar mot gaffeln eller skärmstagen. Det bör genast omställas.

Då man märker att ringen bottnar, d. v. s. stöter med stålringen mot marken, bör man genast sitta af och pumpa upp densamma. Låter den af någon anledning icke pumpa sig, bör man under inga vilkor rida maskinen förr än man undersökt felet och fått det afhjälpt.

Är det kallare ute än i det rum, där man haft maskinen förvarad, bör man komma ihåg att pumpa maskinen ute i fria luften, enär en i ett varmt rum hårdt uppumpad ring alltid slagnar, då den kommer ut i kylan. Af samma orsak bör man, då man tager in maskinen hårdt uppumpad i ett varmt rum, släppa ut litet luft, enär det annars lätt kan inträffa att ringen genom luftens uppvärmning och utvidgning exploderar.

Petroleum är gift för gummi. Håll därför maskinen lutad åt sidan, då centrumlagren rengöras.

Skrufva aldrig till den lilla stoppmuttern, som håller ventilen fast vid stålringen för hårdt; därigenom kan lätt luftröret blifva sönderpressadt, men lossa den ej håller när ringen pumpas.

Nekar ringen att blifva hård, trots att man pumpar den, kan detta bero af flera orsaker.

Felet kan t. ex. ligga hos pumpen. Antingen kan då pumpslangen hafva blifvit fylld med smuts, hvilken bäst aflägsnas medelst en

ståltråd, införd genom slangens mynning eller kan läderbrickan i ändan af pumpstången ha torkat ihop, så att luften slipper ut på sidorna om densamma. I senare fallet är bäst att drypa några droppar olja på brickan, som då åter sväller ut och tjänstgör.

Man undersöker lätt om pumpen »tar» tillräckligt genom att draga ut pumpstången så långt den går, vända upp och ned på pumpen och sätta fingret för slangens mynning. Sjunker pumpen ner, utan att man lättar på fingret, är den otät. Om man tager bort fingret, skall den sjunka, men stanna hvarje gång man åter sätter dit det.

Det kan också hända att luften slipper ut mellan gängorna på slangens munstycke, när pumpen är fastskrufvad vid ventilen. Skulle detta vara fallet, afhjälpas det, om man skär ut en liten läderring och lägger densamma i slangens mynning. När denna sedan skrufvas på ventilen, hindrar läderbrickan luften att uttränga.

Det kan förekomma att Dunlopventilen icke släpper in luften. Detta kan dels bero på att den lilla luftkanalen i ventilproppen blifvit fylld med smuts eller att »ventilgummit», d. v. s. det lilla gummirör som omsluter ventilproppens nedre del, har klibbat fast vid densamma. I så fall är bäst att draga utaf gummiröret, strö litet talk inuti detsamma, och sedan åter sätta på det, då det tjänstgör utan att klibba.

En annan orsak, hvarför icke ringen låter pumpa upp sig, kan bestå däruti, att den stora ventilkapseln, som tjänar till att fasthålla ventilproppen, råkat lossna under pumpningen och därvid låter luften slippa ut. Känn därför alltid efter att densamma är väl tillskrufvad, isynnerhet efter värkställd pumpning.

Går luften ut ur ringen strax efter, sedan man pumpat upp den, kan detta bero på: att ventilen icke håller tätt, hvilket åter kan bero på att ventilproppen icke är insatt på rätta sättet. Den skall nämligen inpassas uti ventilröret, så att de å proppen befintliga små klackarne passa in uti motsvarande skårar på ventilröret. Eller också kan det hända att ventilgummit icke sluter om proppen ända upp till den lilla ansatsen på midten.

Otätthet i ventilen undersökes lättast genom att man håller upp ett med vatten fylldt spetsglas under ventilen, så att denna doppas ned i vattnet helt och hållet. Stiga luftblåsor upp genom vattnet,

är ventilen otät. Ringen bör vid undersökningen vara hårdt uppumpad.

Skulle otätheten icke ligga hos ventilen, finnes ingen annan möjlighet än att luftröret sprungit läck. För att undersöka detta måste man taga gummiringarna löst från hjulet. Dock bör man, om man icke gjort det förut, första gången vara endast åskådare och låta någon därmed van göra det. För detta ändamål utsläppes då luften helt och hållet ur ringen. Med tillhjälp af ett föremål liknande skaftet af en tandborste, bänder man yttre gummiringens ena kant öfver hjulskenan, hvarefter man för föremålet framåt längs hjulskenan, då ringen lätt lossas. Lufttuben lossas nu försiktigt, borttages, uppumpas och nedläggas i en någorlunda stor vattenbalja. Genom att vrida lufttuben tills hvarje punkt af densamma varit under vatten kan man lätt märka hvar luftblåsor stiga upp till vattenytan. Där gör man på tuben en liten ring med en blyertspenna kring hålet — som oftast är nästan osynligt — och hänger upp röret att torka.

Sedan röret är tort öfvergåår man till den enklaste delen af proceduren, nämligen själfva reparationen.

Vid denna är lämpligast att använda den lilla reparationsasken »Midget». Man tar då den lilla sandpappersbiten och gnider rent gummit omkring hålet, klämmer ut litet solution ur den medföljande tuben, stryker omkring detta med fingret, bstryker likaledes en af de små tillpassande gummilapparne med samma ämne och fäster den på det skadade stället. Litet talk ur den lilla träbehållaren hindrar luftröret från att klibba fast vid yttergummit.

Man släpper därefter åter ut luften ur röret, tar sönder ventilen och sätter in den på dess förra plats i hjulskenan, lägger in luft-röret i botten på densamma och kränger öfver trådringen på samma sätt som förut. Härvid bör man noga tillse, att icke luftröret kommer i kläm, ty det kan då hända att det exploderar vid uppumpningen.

Själhelande luftrör är en uppfinning på luftringarnes område som varit. Såsom namnet anger afse de att tillåta luftrörets genomstingande utan att luften släppes ut.

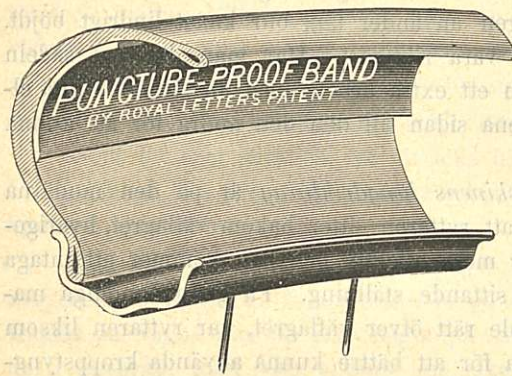
Konstruktionen å dylika rör är något olika. Så t. ex. användes till den enkeltubiga *Silvertown Closure* på innersidan af ringen ett slags svampig, klibbig gummimassa, som vid genomsting sluter till-

samma hålet och hindrar luftens utströmning. Vid sänkning i temperaturen upphör dock gummit att klibba.

För samma ändamål användes i Torrilhons ring små tunna gummiflikar, som täcka innersidan af den för slitning mest utsatta delen af ringen. Vid genomsting — af en spik t. ex. — ge de små flikarne efter, och sedan spiken utdragits och ringen pumpats upp, pressas fliken af lufttrycket emot hålet och hindrar sålunda luften att uttränga. För att flikarna skola tjänstgöra måste ringen vara något fuktig invändigt.

På ungefär samma princip stöda sig flertalet af de själfhelande luftrören. Så t. ex. är Michelins nya luftrör försedt med ett mycket tunt och veckigt, extra luftrör inuti det vanliga, som vid genomsting tjänstgör på samma sätt som Torrilhons flikar.

»The Puncture Proof Band» är den senaste nyheten på ring-skyddarenes område. Det utgöres af ett bredt, ogenomträngligt band af tunt gummi och bomull, som lägges emellan luftröret och yttergummit.



Detta band framhålls som ett oundvikligt medel mot följderna af genomsting, och hvad vår erfarenhet i det fallet beträffar, kunna vi intet annat än på det bästa förorda detsamma till användning. Man bör ju nämligen ihogkomma att ett mindre genomsting i det yttre gummit

betyder föga så länge den inre lufttuben är oskadad. Det är för att skydda just denna inre lufttub, som puncture proof bands äro afsedda. De tillåta nämligen icke något hvasst föremål att genomtränga, så snart de hvila på ett elastiskt underlag. Under ridt på begränsadt område kunna de undvaras, emedan de möjligen göra ringarna i obetydlig grad mindre elastiska, men på långfärder och då ringarna till följd af ålder blifvit svagare äro de alldeles säkert ovärderliga.

## Ridt i allmänhet.

Den riktiga kroppsställningen är en af velocipedridtens viktigaste faktorer och bör redan från början inhämtas.

Man bör i regeln icke lägga an på att agera kappryttare och rusa fram på gatorna med bakdelen i vädret och näsan på styrstången. Det är löjeväckande och föga egnadt att göra hjulsporten så populär som den förtjänar.

Å andra sidan är det icke heller rätt att sitta rak som en pinne med näsan i vädret och bröstet utspändt. Långt därifrån. Det finnes något, som kallas den gyllene medelvägen, och det är den vägen, som en vanlig ryttare bör slå in på.

En riktig kroppsställning är beroende af maskinens inställning, d. v. s. af sadelns, styrstångens och pedalernas inbördes läge. För att ernå en dylik bör man först tillse att *sadelns höjd* blir sådan att man bekvämt kan nå pedalen i dess lägsta läge med hålfoten. När man sedan vid trampningen använder tån, blir knäet lindrigt böjdt, hvilket erfarenheten visat vara riktigast. Har man däremot sadeln placerad för högt, får man ett extra arbete med att sitta och luta eller vricka kroppen från ena sidan till den andra för att kunna trampa ut maskinen.

*Sadelns läge i maskinens längdriktning* är på den moderna velocipeden så afpassadt, att ryttaren sitter bakom väflagret, hvarigenom hans trampning blir mera effektiv och han kommer att intaga en bekvämare och mera sittande ställning. På gammalmodiga maskiner, med sadeln sittande rätt öfver väflagret, var ryttaren liksom upphängd öfver densamma för att bättre kunna använda kroppstyngden vid trampningen — hvilket man förut ansåg fördelaktigt.

Skulle maskinen icke vara så bygd, att man kan intaga den riktiga sitsen, kan man försöka flytta sadeln så långt bak på sadelvinkeln, att den lodräta linje, som tänkes dragen genom sadelspetsen (på lädret!), inträffar 7 å 8 cm. bakom väfaxelns centrum.

Hållningen på öfverkroppen är beroende af *styrstångens höjd* i förhållande till sadeln. Styrstångshöjden bör vara så afpassad, att man sittande i sadeln i en något framåtbjöd, ledig ställning, kan stödja sig på handtagen med fullt sträckta armar. Kroppen blir då



uppburen dels af pedalerna, dels af sadeln och dels af styrstången, och kroppstyngden jämt fördelad på maskinen. För ryttare med normal armlängd uppnås denna ställning om handtagen ställas i jämnhöjd med sadelspetsen.

Trampningen är en annan hufvudfaktor vid velocipedridten.

Det finnes många velocipedister, som icke fästa det ringaste afseende vid *huru* de utföra trampningen. De vispa bara på, trampa med hålfoten och använda klacken som spjörn mot pedalen för att icke mista fotfäste. »Hufvudsaken är ändå att komma fram», resonerar de, »och det gör man lika bra om man trampar med hålfoten.»

Det är ett stort misstag. Det är icke tillräckligt att man rör benen upp och ned som ett par pistoner på en ångmaskin, man måste också vinnlägga sig om att trampa ekonomiskt, att uppnå största möjliga hastighet med minsta möjliga kraft.

Om man vid trampning af maskinen söker att tillämpa den princip, som engelsmännen kalla »anklework» (fotledsarbete, fotledsrörelse), hvilket tillåter kraftens fulla användande under den tid, väfven passerar den främre halfcirkeln, så skall man finna, att därvid erfordras betydligt mindre kraft för uppnående af en viss hastighet, än för samma hastighets ernående med oriktig trampning.

Håll fötterna parallela, så att icke hälarne peka inåt eller utåt. I förra fallet kan hälen lätt komma i kontakt med kedjan. Rid icke hjulbent eller kobent.

Låt icke hufvudet nicka fram och tillbaka i takt med trampningen, utan håll det lugnt hvilande på skulldrorna. Se alltid rätt framåt på vägen och låt icke något på sidorna taga uppmärksamheten i anspråk; man kan annars lätt råka i kollision med mötande åkdon o. d.

Sök att förvärfva lika stor skicklighet i svängarne till höger som till vänster.

Håll armarne parallela och låt dem icke stå ut på sidorna. Detsamma gäller om man vid färd i motvind eller af annan anledning nödgas böja sig framåt under ridten.

Man bör hålla munnen slutet och öfva sig att andas genom näsan. En vidöppen mun gör halsen torr om sommaren och om vintern lätt utsatt för förkylning.

Man bromsar bäst med fötterna genom att låta kroppstyngden växelvis värka på den ena och den andra pedalen, då den är på väg uppåt bakifrån. Man sparar därigenom framringen, hvilken slites af bromsen, och stärker på samma gång fotlederna. Man bör dock icke skrufva bort bromsen, hvilken kan komma bra till pass i kritiska ögonblick, då man hastigt måste stanna maskinen.

När man någongång blir tvungen att begagna broms, t. ex. om kedjan brister eller om barn finnas framför på vägen, bör man icke trycka till den hastigt med hela styrkan, utan börja helt svagt och sedan efter hand öka trycket.

Att taga bort skyddsplåtarna har sina sidor i tort vägalag. De skramla i allmänhet ganska lätt och det är otäckt. Då det regnar och är träckigt på vägarna äro de oumbärliga.

Man bör ovilkorligen stå i pedalerna, då man passerar öfver en grop, djup rännsten eller dylikt. Därigenom blir ramen sparad, och själf slipper man obehaget af den duns, som följer, då bakhjulet går öfver gropen. Äfven den allra bästa maskin kan taga skada om man underlåter detta. Om icke annat så springer sadelfjädern förr eller senare.

Rid aldrig tätt efter en vagn, åtminstone icke i full fart och med nedböjdt hufvud. Det har flerfaldiga gånger händt ryttare, som gjort detta, att vagnen plötsligt saktat farten, och att ryttaren allvarsamt fått plikta för sin oförsiktighet.

Ridt uppför backar är icke något prof på muskelstyrka, men väl på öfning.

Är backen helt kort, men brant, gör man bäst i att sätta maskinen i god fart, innan man kommit till foten af backen, och sedan »gå upp» med tillhjälp af farten. Är backen däremot både brant och lång eller »riktigt seg», som man säger på hjulspråket, bör man taga saken lugnt. Har man lärt sig fotledsrörelse, har man stor fördel af denna och kan utan ansträngning, ja, utan att ens bli andfädd, nå backens krön.

Att enbart använda styrstången som spjörn, och kasta kroppen fram och tillbaka för hvarje trampsteg, gör arbetet föga lättare. Mången tänker icke på, att maskinen hvarje gång kroppen kastas tillbaka mister farten. Skjuter man däremot kroppen väl tillbaka i sadeln, klämmer hop låren om dennas framedel, så att man får ett godt

spjörn mot pedalen, fattar styrstången frampå förnicklingen, just i nedsvängningen, så att man med sträckta armar kan sitta något framåtböjd, och sedan lungt och stadigt använder fotledsrörelse, skall man blifva frapperad öfver huru lätt man kommer upp. Har man en gång kommit underfund med detta sätt, vill man sedan aldrig använda något annat.

Ett annat ganska vanligt sätt att krångla sig uppför backar är att följa hästarnes exempel och kryssa sig upp.

Är backen för brant, är bäst att sitta af och leda maskinen upp. »Om backarne icke äro många, kännes omväxlingen som en lisa», har en stor sportsman och lärld sagt.

Att rida nedför backar kan mången gång vara riskabelt, såvida man icke iakttager nödiga försiktighetsmått.

Många ryttare finna ett stort nöje uti att sätta upp fötterna på fotstöden — i det stora hela onödiga tingestar, och låta maskinen »rusa fritt». Händer det nu ryttaren att kedjan går sönder eller att bromsen nekar tjänstgöra, och han midt i backen, som ju kan tänkas gå i krök, påträffar ett hinder i form af en grind eller dylikt, är han såld. Bäst är därför att man aldrig lämnar maskinen utan fötternas kontroll, naturligtvis med undantag om backen är långsluttande och rak, så att man kan bedöma, om man löper någon fara eller ej.

På leriga vägar har den luftringade velocipeden benägenhet att slinta åt sidorna. Det bästa botemedlet häremot är, att försöka få drifhjulet att »gripa» marken tillräckligt kraftigt, hvilket åstadkomes genom en stadigt fotledsrörelse. Bär det något uppför, griper hjulet lättare genom backens motstånd; bär det däremot utför, eller är vägen vågrät, kan man på konstgjordt sätt skaffa sig ett dylikt motstånd. Detta sker genom att lägga på bromsen; man måste då lägga större kraft på pedalerna och resultatet blir att hjulet griper bättre.

Om framhjulet visar benägenhet att slinta, kan detta förhindras genom att man böjer kroppen något fram öfver styrstången. Hjulet blir då mera belastadt och står bättre.

På leriga vägar måste man komma ihåg att styra stadigt, hålla maskinen vinkelrätt mot marken, om man också för balansens skull själf måste sitta snedt samt undvika alla tvära svängar.

Hårda hjulspår kunna förorsaka ryttaren obehag.

Råkar man i ett sådant bör man hålla sig lugn och följa spåret, tills man på lämpligt ställe, där kanterna äro lägre, kan glida ut. Det känns visserligen som om man skulle åka på lina utan balanserstång, men lyckas man blott bibehålla sin kallblodighet och hålla löst i handtagen, så att maskinen liksom får sköta sig själf, så går det nog. Å andra sidan är det äfven likaså godt att hålla sig i hästspåret.

Man bör signalera med klockan så snart någon är i vägen, dock icke i onödan. Det ideliga pinglandet i tid och otid gör allmänheten nervös och ovänligt stämd emot vår sport. En liten kort signal på så pass stort afstånd, att personen i fråga lugnt kan hinna vika undan, är tillräcklig. Om man skall passera någon bakifrån, bör man ringa så pass tidigt, att den signalerade hinner vända sig om och uppfatta situationen. Kan man göra en stor båge kring fotgängaren, utan att behöfva ringa, så är det att föredraga.

Om man passerar vagnar eller ryttare bakifrån, bör man för säkerhets skull gifva en liten dämpad signal för att varsko vederbörande. Hästar, som t. o. m. äro vana vid velocipeder, kunna lätt bli skrämnda, om man kommer rusande förbi dem bakifrån.

Lekande barn framför på vägen, böra undvikas i god tid. Barn och kvinfolk bruka nämligen springa fram och tillbaka öfver vägen, innan de besluta sig för, på hvilken sida de skola stanna. Man bör därför redan på långt håll sakta farten och ringa eftertryckligt.

För okynniga pojkar, som med flit ställa sig midt i vägen, hjälper ingen klocka i världen. Ett välriktadt rapp med ridspö är däremot något, som de genast uppfatta.

Råkar man ut för ilska hundar och icke har något ridspö till hands, så väntar man tills hunden — som vanligen vill nafs i foten — kommit jämsides och gifver honom ett slag för nosen med sidan af foten. Man bör icke sparka med tån; det kan skada djuret. Man måste vara öfverseende, hunden följer endast sin natur.

Betande kor och hästar, hvilka ligga på vägen är en mycket vanlig företeelse. I allmänhet äro korna fredligt stämda. Dock kan det hända att man någon gång råkar ut för en ung, oefaren ko, som spårar en fiende, och därför bereder sig till motvärn. Skulle så vara fallet, är bäst att man saktar farten och listar sig förbi.

Hästar skola tagas på annat sätt. På dem måste man imponera, och det sker bäst genom att ideligen ringa med klockan, vifta med armar och ben och hojta det värsta man kan. Ett ögonblick efteråt äro de allihop uppe i skogen.

## Gaturidt.

Förrän man fullständigt behärskar sin maskin, d. ä. har den under kontroll, bör man icke rida på trafikerad gata; därtill är ridt på gata det bästa medlet att inom en mycket kort tid göra slut på maskinen.

Största skulden till den afvöghet den stora allmänheten hyser för velocipedsporten bär nybegynnare, som för tidigt visa sig ute på trafikerade platser.

Håll i allmänhet till höger på gatorna; det är reglementslikt, om man också någon gång nödgas vika från reglementet för att komma fram.

Rid aldrig med uppdrifven hastighet.

Gif alltid en kort signal vid tvärgators passerande; om det är folk i vägen eller icke, gör detsamma.

Man bör akta sig för spårvägsskenor, isynnerhet om det är smutsigt på gatan. Rider man i spetsig vinkel öfver en dylik, kan det lätt hända, att man slinter omkull.

Sväng icke hastigt om gathörnen om det är smutsigt. Man halkar ovilkorligen ikull. Sök därför att äfven i svängarne hålla maskinen upprätt.

Släpp i regeln icke händerna från styrstängeln.

Såsom öfning på folktoma ställen är det dock i hög grad egnadt att befordra vinnandet af herravälde öfver maskinen.

## Långfärder.

På långfärder bör man icke släpa med sig nödvändighets- och bekvämlighetsartiklar i öfverflöd. På en långtur bör man ha maskinen så lätthandterlig som möjligt.

Det allra nödvändigaste för en långfärdstur är *den väskan eller väskan* med: oljekanna, skrufnycklar (där ibland skiftnyckel), en liten tång, mejsel, torktrasa, luftpump, ekerspännare, segelgarn, en bit ståltråd, några muttrar och ventilmgummi, reparationsask för gummiringar, nål och tråd, pennknif och några tunna läderbitar;

*packväskan* (inom ramen) med kam, tandborste, tvål, nattskjorta, extra strumpor och ylle, karta, amykos, charpi, häftplåster, antifebrin, antistiff eller rubitin, bovinine, chokolade eller lakola, turist- och klubbmedlemskort, blå glasögon, järnvägarnes tidtabell, annotations- eller dagbok och denna lilla publikation;

*på styrstången* fästes rägnkappan och hundpiskan.

Man bör undersöka maskinen innan man beger sig af för att övertyga sig om att den är felfri, rengjord och smord, samt därefter äfven göra det för hvarje dag under färden.

En kedjelåda är på långfärder synnerligen praktisk.

Ställ icke maskinen i förstugan på hotellet eller gästgifvaregården öfver natten, ty det kan hända att den morgonen därpå befinnes hafva varit utsatt för illdåd.

Vid trötthet i knäna är det lämpligt att massera eller ingnida dem med anti-stiff eller rubitin.

## ANTI-STIFF



Anti-Stiff eller rubitin användes af velocipedryttare i synnerhet vid täflingar, äfven af gymnaster, roddare, skridskoåkare, simmare, akrobater, atleter och boxare och värkar hastigt stärkande och stimulerande på vecka eller styfva muskler. Det är rent af behagligt att använda.

Hastigt påkommen hunger under ridten stillas lämpligast genom att man suger på bovril-pastiller eller tager en dosis bovinine.

Velociped medtages å våra järnvägar såsom passagerargods.



## Helsingfors Velocipedklubbs Rid- och Ordningsregler samt Signaler äfvensom Regler för Täflingar.

### Rid- och ordningsregler.

- 1) Rid aldrig ut utan ringklocka och klubbmärke, som bör bäras synligt på vänstra sidan af rocken.
- 2) Vik af till höger vid möte.
- 3) Passera föremål, rörande sig i samma riktning som velocipeden på vänster sida, ledd häst på förarens sida.
- 4) Signalera städse och i god tid: före upphinnandet af vägfärande och fotgängare, vid passerandet af hörn, i vändningar, vid afsittning.
- 5) Sakta fart: vid vägfövergångar, i hörn, i mörker, på mera trafikerade platser.
- 6) Gif noga akt då häst mötes eller paseras och sitt af om den visar tecken till oro.
- 7) Rid städse på tillräckligt afstånd från föregående ryttare.
- 8) Begagna lykta vid ridt i mörker.
- 8) Då ridchef vid samridning är frånvarande, utses alltid i hans ställe en van ryttare till ledare.
- 10) Väg öppnas genom sammanslutning åt höger. Enkel linie bildas från dubbel sålunda att högermännen rida upp framför sina sidokamrater.
- 11) Då någon person vid samridning bakifrån paseras, gifver ledaren tillkänna att flera följa efter.
- 12) Iakttag noggrant polisförordningar.

### Signaler.

Ridcheferna använda vid samridter följande signaler:

*Gif akt eller samling:* en lång hvissling. — Denna hvissling föregår som lystringssignal hvarje af de följande signalerna: — *Sitt upp:* en kort hvissling. — *Sitt af:* två korta hvisslingar. — *Sakta farten:* en lång hvissling. — *Öka farten:* tre korta och en lång hvissling. — *Bilda dubbel linie:* en lång och en kort hvissling.

## Täflingskomité och Prisdomare.

För hvarje täfling utses af klubben en täflingskomité, hvilken sedan bör arrangera täflingen och fungera som prisdomare. Täflingskomitén fördelar inom sig arbetet och funktionerna efter de olika komitémedlemmarnas lämplighet. Täflingskomitén består af 6 medlemmar, nämligen: Ordförande, 1 tidtagare, 1 hvarfräknare, 1 protokolist och 2 startare.

Vid komiténs sammanträden äger Klubbens ordförande eller den honom företräder, att, om han så önskar, närvara, och deltaga i öfverläggningar, men ej i omröstning.

I händelse af behof äger komitén sig till biträde antaga nödigt antal medhjälpare.

*Ordföranden:* öfvervakar täflingen i sin helhet och fungerar som domare vid tvistigheter. — *Tidtagaren:* sköter sekundometrarna. *Hvarfräknaren:* för räkning öfver hvarfvens antal och tillropar den täflande antalet hvarf, som återstå. — *Protokollisten:* för protokollet och upptecknar tiderna, som tillropas honom af tidtagaren. — *Startern N:o 1* gifver signalerna för täflingens begynnande. — *Startern N:o 2* håller ryttaren på startningslinien och lämnar honom lös då startern N:o 1 gifver öfverenskommen signal.

Har startern N:o 2 medhjälpare, bör han icke själf deltaga i arbetet, utan öfvervaka att medhjälparne gifva alla ryttare samtidigt lösa vid signalens gifvande från startern N:o 1.

När anmälningstiden utgått, anställer täflingskomitén lottnings för att utröna i hvilken ordning de täflande skola utgå.

## Täflingen.

### § 1.

Den som önskar täfla, bör 2 dagar före täflingsdagen anmäla sig å ställe, som för hvarje gång täfling anställes, särskildt kungöres.

### § 2.

Deltagare skall infinna sig å täflingsplatsen en half timme före täflingens början för att emottaga förhållningsorder och uttaga sin nummer.

### § 3.

Tio minuter före täflingen måste hvarje deltagare infinna sig å startningsplatsen.



## § 4.

Vid fastställd tid kan startern gifva startsignal utan att invänta de då icke ankomna.

## § 5.

Är starten oriktig, och felet beror af startern eller hans medhjälpare, bör den täflande återkallas och göra starten på nytt.

## § 6.

N:o 1 erhåller alltid första platsen vid innerkanten af banan, N:o 2 platsen bredvid o. s. v.

## § 7.

Vid täflingen där de täflande rida en om en, bör N:o 1 alltid utgå till först, sedan N:o 2 o. s. v.

## § 8.

Om täflingen sker på olika distanser äger den eller de, som deltagit i föregående täflan att, i öfrigt i enlighet med sin ordningsnummer, utgå efter dem, som ännu ej täflat.

## § 9.

Hvarje ryttare, som icke hörsammar starterns befallningar eller som försöker vinna ett otillåtet försprång, kan efter starterns anmälan af täflingskommittén (prisdömmare) blifva utesluten från täflan.

## § 10.

Om genom någon af deltagarnes åtgörande startern eller hans medhjälpare blir hindrad i utöfvandet af sin funktion, kan den skyldige blifva utesluten från täflan.

## § 11.

Under ridten skall, ifall någon bakom ridande gifver varnings-signal, den framför ridande alltid hålla sig vid banans innerkant.

## § 12.

Den, som söker att hindra en bakom ridande att komma fram, eller afsiktligt förorsakar sammanstötning, omkullridning eller annan olycka, uteslutes från täflingen.

## § 13.

Sedan protokollet öfver täflingen justerats tillkännagifves offentligt huru resultatet utfallit, hvarefter priserna utdelas af den person, hvilken täflingskommittén därtill utsett.



# JOHN TOURUNEN & Co

HELSINGFORS \* LONDON

Importörer af cycles från Englands förnämsta fabriker.

---

På lager finnas velocipeder af flere olika slag såväl för fullvuxna som barn. Priserna variera mellan 200 och 600 *Tmf*. Velocipederna åtföljas af nödiga tillbehör ss. sadel, lykta, klocka, oljekanna, nycklar och verktygsväska, samt lämnas köparen i justeradt skick. Vi taga oss friheten påpeka förmånen af att i vårt rikhaltiga lager direkt utvälja maskinen, då man ju sålunda blir i tillfälle att själf öfvertyga sig om varans utseende och vi därjämte kunna bispringa med mundtliga råd.

---

Smärre reparationer utföras prompt och billigt. Större sådana ombestyras till fabrikerna i England.

---

**OBS.!**

**OBS.!**

Å alla våra bättre maskiner lämna vi 1 års fullständig garanti för fabrikationsfel, förutom å gummiringar.

---

På lager finnes alla slags velocipedtillbehör, äfvensom reservdelar och fullständiga sportkostymer.

---

# Märk!

*Alla beställningar från landsorten, som icke åtföljas af remissa, effektueras endast per efterkraf eller mot postförskott.*

---

*Enhvar, som hos oss köper maskin, erhåller gratis undervisning och öfningsmaskin.*

---

Vi åtaga oss att för undvikande af mångdubbla frakt- och tullkostnader till hvilken ort som helst i Norden direkt från England leverera maskiner såväl i parti som minut.

---

Då vi innehafva afdelningskontor i London, 1 Leadenhall Street, är det oss ett nöje att kunna meddela den ärade allmänheten, att vi se oss fullt i stånd att med akuratess ombesörja *hvarje slag af varuutbyte* mellan England och Finland.

## John Tourunen & C:o

North European Cycle Export C:o

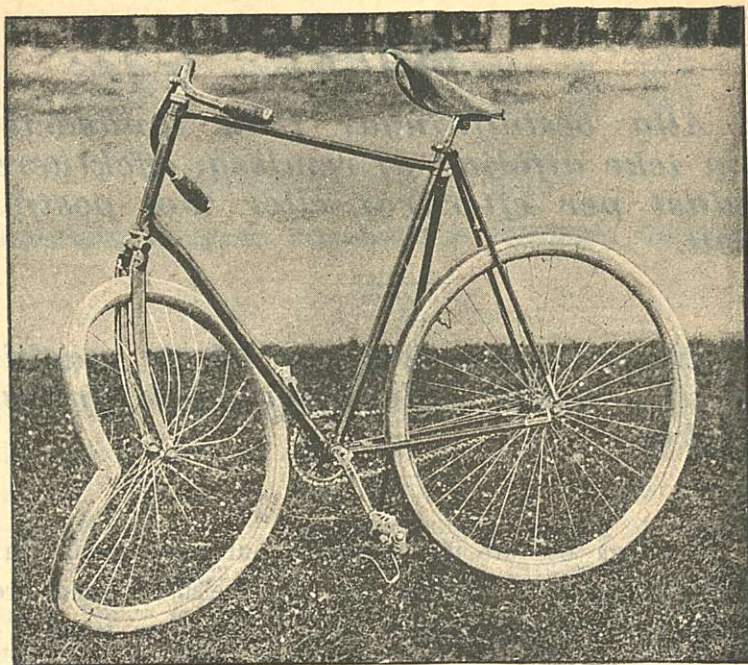
Helsingfors

V. Henriksgatan 16.

London

Leadenhall Buildings  
1 Leadenhall Street.

---



Ofvanstående bild utgör en illustration till en händelse, i sitt slag intressant nog, då den aflopp jämförelsevis lyckligt. Bilden visar hur det kunde gå illa till och med för en »Raleigh», fastän världens förnämsta ryttare Mr. A. A. Zimmerman red densamma. Om denna maskin och därmed förknippade omständigheter yttrar «The Raleigh Cycle C:o L:d» i sin katalog för 1894 följande:

Vår Raleigh levererad till Mr. Zimmerman för hans Europa-tur 1893 hade icke lycka med sig. Efter det han med denna vunnit alla försöksloppningar i England, Frankrike, Skottland och Irland och satt otaliga rekord, bland dem det utomordentliga rekordet af 25 $\frac{1}{2}$  sek. vid hans första uppträdande å Buffalo-banan i Paris, ett rekord, som ingen vare sig af franska amatörer eller professionals varit i stånd att uppnå, *deltog han i Dublin den 7 juni 1893 uti 25 miles champion-tävlan.* Då han med storartad fart skulle klarera en kurva, slungades han med förfärande kraft mot järnstaketet, som går rundt banan. »Jimmy» spottade ut tre tänder och hade fått käkarna illa masakrerade förutom den mängd andra allvarliga skrämor han erhö. Hans maskin blef efter katastrofen fotograferad.

Tilläggas må att förutom de skavanker, som synas å bilden, öfra och nedra ramrören voro böjda

*utan att vara bräckta.*