

Auch den Gummifabriken war es vorbehalten in der Fahrradindustrie eine gewaltige Umwälzung herbeizuführen. Der alte Vollreifen wurde durch eine amerikanische Erfindung, den Kissenreifen, verdrängt. Derselbe zeigte ebenfalls kreisrunden Querschnitt mit grösserem Durchmesser als der massive Vollreifen (bis $1\frac{1}{4}$ " engl. = 32 mm) war aber hohl, d. h. er hatte einen luftgefüllten Hohlraum von 8—10 mm Durchmesser. Dieser Kissenreifen musste aber bald sein Feld dem elastischeren Pneumatik einräumen.

Der Pneumatik in seiner ursprünglichen Form als Luftschlauch auf die Stahlfelge aufgelegt und beide mit einem Mantel überklebt, wurde von dem irischen Tierarzt Dunlop 1888 erfunden und nach seinem Erfinder benannt. Statt dieses komplizierten Klebesystems probierte man es darauf mit einem einfachen auf die Felge aufgeklebten Luftschlauche mit Leinenverstärkung (System Boothroyd) und schliesslich trennte man Schlauch und Verstärkung wieder, befestigte

Schon regt es sich überall. Neue Bewegungsmechanismen ohne Kette treten verschiedenorts auf, Änderungen des Radgestells machen von sich reden. Die einen halten das Fünfeck des Humberrahmens fest, machen es jedoch zusammenlegbar, zumal für militärische Zwecke, andere, wie ein Däne, setzen an die Stelle des Humbermodells, eine aus zahlreichen Dreiecken gebildete eigenartige Form, welche grösste Leichtigkeit mit grösster Festigkeit vereinen will, und die in der Fahrradbranche alljährlich genommenen Patente sind unzählbar. Noch aber ist unsere jetzige Maschine, trotz aller Anstrengungen nicht übertroffen und trotz aller Erfindungen und Verbesserungen im einzelnen dürfte die Zeit, in der dieselbe durch eine ganz neue, heute noch ungeahnte Form verdrängt wird, nicht so nahe sein, haben doch gerade die hohen Vorzüge ihre heutige Verbreitung über die ganze Welt, und in allen Kulturstaaten des Erdballs veranlasst.

Mit staunenswerter Schnelligkeit hat sich das Rad



Dürkopp. Diana 21a. Moderne Luxusmaschine.

aber die letztere als Mantel nicht mehr um sondern auf die Felge mit dem Schlauch als Einlage. Dieses ist das heutige System, wobei der Mantel je nach der Bestimmung des Rades als Touren-, Strassen-, Rennrad verschiedene Formen und Verstärkungen aufweist.

Gerade die Erfindung des Pneumatikreifens und dessen allgemeine Anwendung haben aber dem Fahrrad jenen hervorragenden Platz unter den modernen Verkehrsmitteln gesichert, den es heute mit vollem Rechte einnimmt.

Gleichwohl sind alle die zuletzt genannten Verbesserungen nur einzelne Phasen der Aera des Niederrades, in welcher wir uns augenblicklich befinden.

Wahrscheinlich wird der menschliche Geist auch bei diesem Typus der lokomotorischen Idee des Fahrrades, d. h. des ohne Vorspann, durch die eigene Kraft des fahrenden Individuums bewegten Gefährts nicht stehen bleiben.

seiner Vorzüge halber in allen Kreisen der menschlichen Gesellschaft eingebürgert und der Arme hat nun thatsächlich seine Equipage ebenso gut wie der Reiche, welcher die seinige verlässt, um das Fahrrad zu besteigen.

Man muss bereits die Frage stellen: Wer fährt heute nicht Rad? Wollten wir alle die Fürsten Europas aufzählen, welche das Radfahren üben, so würden wir unseren Raum ausserordentlich überschreiten müssen, denn es ist wohl keiner unter ihnen, dem das Fahrrad fremd ist und selbst der Königinnen und Prinzessinnen giebt es zahlreiche, welche, wie z. B. Königin Marguerita von Italien, Königin Charlotte und Prinzessin Pauline von Württemberg, gewandte Meisterinnen des Rades sind. S. M. König Wilhelm von Württemberg, die Kaiserlichen Prinzen in Berlin, viele Angehörige des Königlichen Hauses in München, — alle radeln — und in dem Prinz-Arzt Dr. Ludwig Ferdinand in München verehrt die «A. R. U.» ihren