

leichtlaufenden und stabilen Maschine spielen, so ist dies in fast noch grösserem Umfange bei der Pneumatic-fabrikation der Fall. Bester Gummi und bestes Gewebe, sowie zuverlässige, erste Arbeitskräfte sind die Hauptbedingungen bei der Anfertigung der Reifen. Ein Reifen, der nicht diese drei Erfordernisse erfüllt, kann nie ein guter Pneumatic sein. Eine ebenso gewichtige Rolle spielt natürlich auch die Erfahrung. —

Wir kommen nun zu einer Beschreibung der einzelnen Reifenarten und nehmen zuerst den Tourenreifen.

Derselbe wird in den Grössen von 2, 1 $\frac{3}{4}$  und 1 $\frac{5}{8}$ “ gefertigt. Er ist ein sehr geeigneter Reifen für schwere Maschinen und Fahrer, hat 2 starke Gewebeeinlagen, die von einer dicken Schicht Gummi bedeckt und durch Vulkanisation innig mit derselben verbunden sind. Dieser Reifen ist besonders bei schlechten Wegeverhältnissen am Platze und kann sehr stark strapaziert werden.

Der leichte Tourenreifen wird in den Stärken von 1 $\frac{3}{4}$ “ und 1 $\frac{5}{8}$ “ aus zwei leichteren Gewebeeinlagen gefertigt, die mit einer schwächeren Schicht Gummi bedeckt und durch Vulkanisation innig damit verbunden sind. Es ist ein praktischer Tourenreifen für leichte Maschinen und geübte Fahrer, dessen Abnutzung sich ganz nach den Strassenverhältnissen richtet. Er ist elastisch und läuft leichter als der Tourenreifen, ist aber auch grossen Strapazen nicht so gewachsen wie dieser.

Der Halbbrennreifen wird in einer neuen Form und in einer Stärke von 1 $\frac{3}{4}$ “ und 1 $\frac{5}{8}$ “ mit Patenteinlage gefertigt. Er sollte nur zu Strassenrenn zwecken und von geübteren Fahrern benutzt werden. Je nach den Wegeverhältnissen ist die Stärke zu wählen. Verwöhnten Fahrern, die an Maschine und Reifen die höchsten Anforderungen bezüglich Leichtigkeit, Schnelligkeit und Elasticität stellen, aber auch Maschine und Reifen zu behandeln verstehen, kann er besonders empfohlen werden.

Der Rennreifen wird in einer Stärke von 1 $\frac{1}{2}$ “ und 1 $\frac{3}{8}$ “ gefertigt. Er ist mit Patenteinlage in einer neuen gesetzlich geschützten Form gearbeitet und sehr elastisch. Zu diesem werden auch Holzfelgen geliefert, so dass ein Paar 30 und 28 $\times$ 1 $\frac{3}{8}$ “ Reifen ein Gewicht von 2–2 $\frac{1}{2}$  kg hat. Der Reifen ist sehr leicht zu montieren und bei seiner Leichtigkeit doch sehr stark. Er weist gegen alle anderen Rennreifen bedeutende Vorzüge auf und kann den Rennfahrern nicht warm genug empfohlen werden.

In der neuen Anti-slipping-Form wird der Tourenreifen und leichte Tourenreifen gefertigt. Die Vorzüge des Anti-slipping-Reifens sind: Schutz gegen Ausrutschen bei grösster Schnelligkeitsentwicklung. Dadurch, dass die

Lauffläche glatt ist, wird die gleiche Schnelligkeit erzielt, wie mit einem gewöhnlichen Tourenreifen, während die Seitenstreifen den wirksamsten Schutz gegen Ausgleiten gewähren. Aufwärtsschleudern des Kothes ist fast ganz vermieden.

Die Nürnberger Fahrrad-Fabrik Karl Marschütz & Co. hat nunmehr ihre neuerbauten „Hercules-Werke“ bezogen und wird die Fabrikation in ganz bedeutend vermehrtem Maasse betreiben.

**Pneumatik-Wagenreifen.** Man kann nunmehr in Dublin, Glasgow und in verschiedenen anderen Städten eine beträchtliche Anzahl öffentlicher Fuhrwerke sehen, welche mit pneumatischen Reifen versehen sind. Die Kutscher dieser Fuhrwerke machen gegenüber den andern

nur mit gewöhnlichen Eisenreifen versehenen Wagen ein brillantes Geschäft, woraus zu entnehmen sein dürfte, dass dem Luftreifen in dieser Hinsicht noch eine grosse Zukunft bevorsteht. Durch diese günstige Aussicht verlockt, haben sich drei der bedeutendsten Reifenfirmen entschlossen, der Wagenreifenfabrikation ein besonderes Augenmerk zuzuwenden, wobei sie sicherlich ihre Rechnung finden werden. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vortheil dürfte bei allgemeiner Einführung der Luftreifen auch darin zu finden sein, dass die Eigenthümer und Kutscher von solchen mit Luftreifen versehenen Fuhrwerken dem Fahrradspport viel gewogener sein werden, da sie nur dem Radfahrer und der Fahrrad-Industrie diese nutzbringende und angenehme Neuerung zu verdanken haben.



**Die beiden russischen Rad-Touristen** Theodor Kawsky und Dokutschajeff, Mitglieder des Moskauer Radfahrer-Vereins, die am 27. September mittags Petersburg verlassen haben und der gleichen Marschroute, welche Terront und Steinfeldt eingeschlagen hatten, gefolgt sind (Warschau, Berlin, Magdeburg, Köln, Lüttich, Paris), sind Montag, den 15. Oktober, 4 Uhr nachmittags in Paris angekommen und haben also diese Tour in 18 Tagen 4 Stunden vollendet. Die beiden Touristen werden einige Tage in Paris verweilen, um dann mit dem „Grossen Bruder“ die Rückfahrt nach Russland anzutreten. Es sind die ersten russischen Radfahrer, welche die Tour Petersburg—Paris in weniger als 20 Tagen vollendet haben.

**Frank Lenz.** Seit geraumer Zeit fehlt jede Nachricht über den Weltumfahrer Frank Lenz, sodass seine Freunde in Pittsburgh das Schlimmste befürchten und sich an die Staatsregierung gewendet haben, um durch amtliche Recherchen Auskunft über Leben und Aufenthalt des Vermissteten zu erlangen. Dieser Bitte entsprechend wurden die Vertreter Amerikas in Konstantinopel und Tebron beauftragt, sofort mit systematischen Recherchen nach dem vermissten Radfahrer zu beginnen. Die letzten Nachrichten über Lenz datieren aus Tabriz, 900 Meilen östlich von Konstantinopel.

**Fräulein Annie Londonderry,** welche allein eine Tour um die Welt per Rad unternehmen will, hat Boston am 25. Juni verlassen, ist am 24. September in Chicago eingetroffen und befindet sich nunmehr auf dem Wege über Cleveland, Buffalo und Rochester nach New-York, von wo aus sie nach Frankreich übersetzen will. Ihr weiterer Weg führt sie über Bordeaux nach Italien, Griechenland, Konstantinopel, Bombay, Kalkutta, von hier nach Japan bis San Franzisko, woselbst sie Mitte Mai einzutreffen gedenkt. Sie hofft, Chicago im August 1895 erreichen zu können und nach Boston innerhalb der ihr bestimmten Frist von 16 Monaten zu kommen — in Allem ein sehr gefährliches Unternehmen für eine junge Dame!

