

Die seltsame Bereifung an den Saurerwagen der Feuerwehren München und Chemnitz

Autor(en): **Hopf, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 61

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037600>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

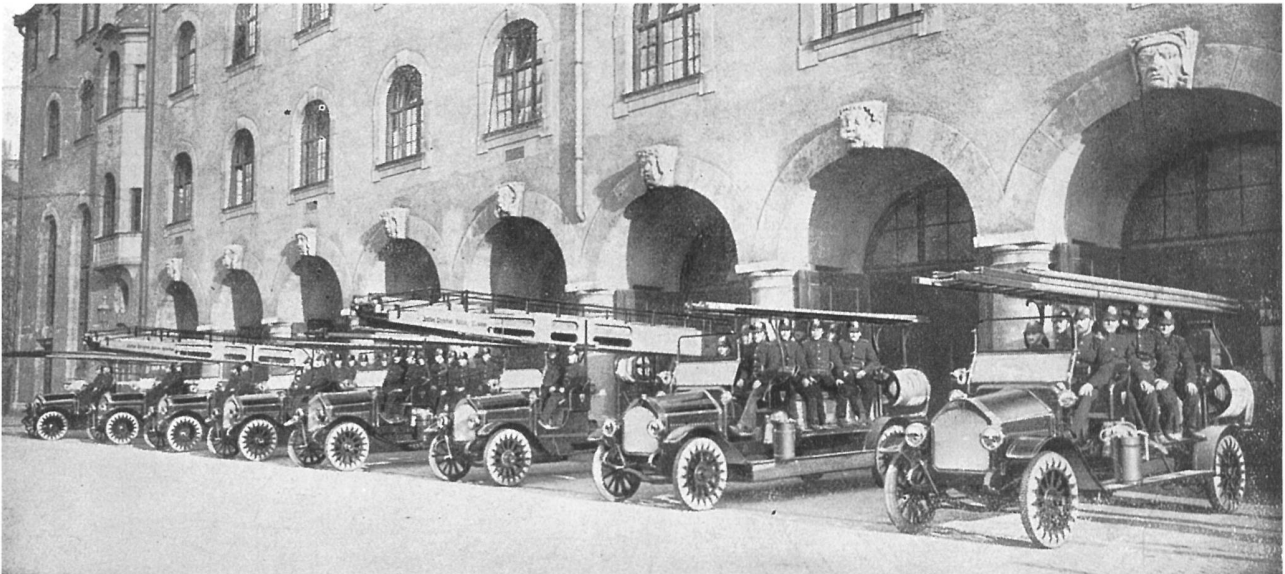
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die seltsame Bereifung an den Saurerwagen der Feuerwehren München und Chemnitz



Fahrzeuge des Feuerwehrcorps der Stadt München (Bayern)

Indianische Kriegsbemalung oder Fastnachtsdekoration? Nein, mit Nichten, es handelte sich um eine frühe Art von Spikes. Also, wirklich nichts Neues unter der Sonne! Die folgende Erklärung hat mir mein Freund Klaus Holl München, Fahrzeugjournalist und Buchautor, gegeben. Sie lautet:

„Die Vollgummibereifung löste etwa ab 1906 die ursprüngliche Stahlbereifung beim Lastwagen langsam ab. Sie dämpfte die Erschütterungen bei schlechten Wegstrecken und schonte den Strassenbelag in gewissem Masse. Damit wurden nun auch Geschwindigkeiten bis 25 km/h möglich, doch naturgemäss auf Strassen mit ebenen und „gut gepflegten“ Oberflächen. Schwierig wurde es abseits der wenigen Hauptstrassen. Oft versagten die Motorfahrzeuge jedoch auf den berühmten Klopstein pflastern der Innenstädte. Im Winter, wenn die Strassen eis- und schneebedeckt waren, bot auch die Vollgummibereifung keinen guten Schutz vor dem Hängenbleiben.

Noch vom Pferdewagen her kannten die alten Fuhrmänner einige Tricks, um sich vorwärts zu helfen. Denn spätestens beim Lenken und Bremsen war auch das Pferdewerk auf die Bodenhaftung der Räder angewiesen. So wurden damals Hanftaue oder Ketten um die Räder geflochten. Den Drehmomenten der aufkommenden Lastwagen

konnten solche Lösungen wenig entgegensetzen. Daher wurden von LKW-Herstellern, Reifenfirmen und von Vielen unabhängigen Herstellern Auswege zu diesem Dilemma gesucht.

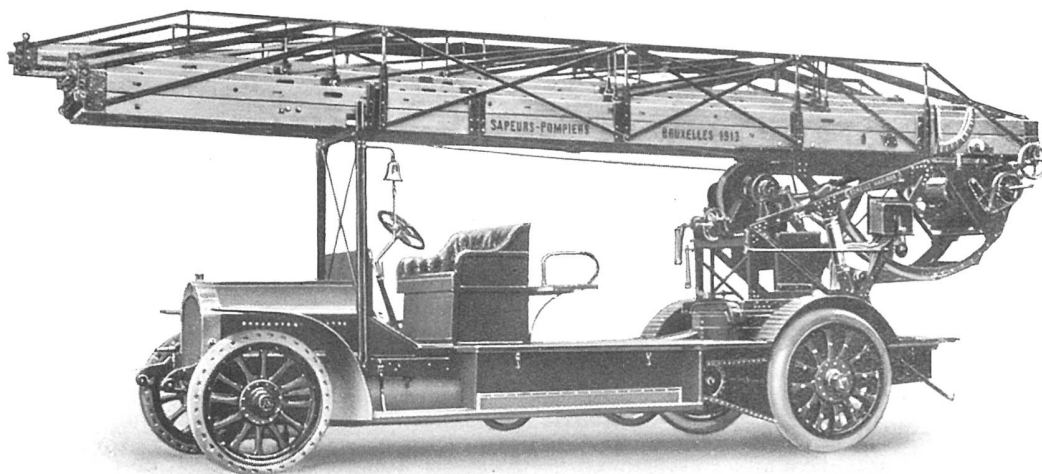
Heinrich Büssing zum Beispiel setzte mit Erfolg auf kurze Kettchen, die um die Reifen geschlungen waren und die er an jeder Speiche anbrachte. Innen an der Felge, senkrecht zum Radkranz, zwischen den Speichen war ein Stift angebracht, der am Ende eine Bohrung hatte. Durch diese Bohrung konnte ein Splint montiert werden, der die Kettchen sicher auf dem Stift hielt. Diese wurden so locker angelegt, dass sie vor dem Reifen auf den Boden fielen und dadurch wie untergelegte Äste wirkten. So wurden sie viel weniger beansprucht, als eine straff um das Rad geflochtene Kette. Diese Lösung war so erfolgreich, dass sie bei Subventionswagen vorgeschrieben wurde.

Eine andere Lösung war bereits beim Personenwagen recht beliebt: Ueber die Reifen wurde ein Schweinsleder-Mantel gelegt, auf dessen Oberfläche grosse runde Metallscheiben angebracht waren. Diese Überzüge mussten mit Schnüren fest verzurt werden, um ein Scheuern an Felge und Bereifung zu vermeiden. Bei der Münchner Feuerwehr, aber auch in Chemnitz muss dieses System eifrige Befürworter gehabt haben. Denn als ab 1913 der

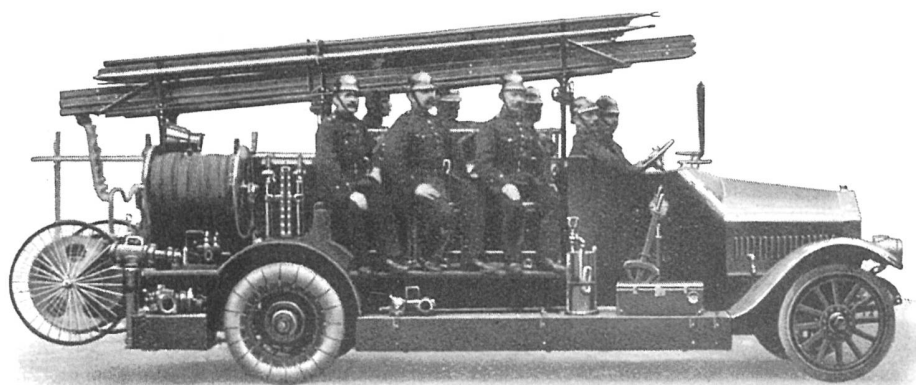
Fuhrpark der Münchner Berufsfeuerwehr auf Saurer Benzinfahrzeuge umgestellt wurde, erhielten alle Fahrzeuge diese Ausrüstung. K.H.“

Auch bei Saurer hatte man sich mit diesem Problem befasst und Versuche mit gerillten Gummibandagen gemacht.

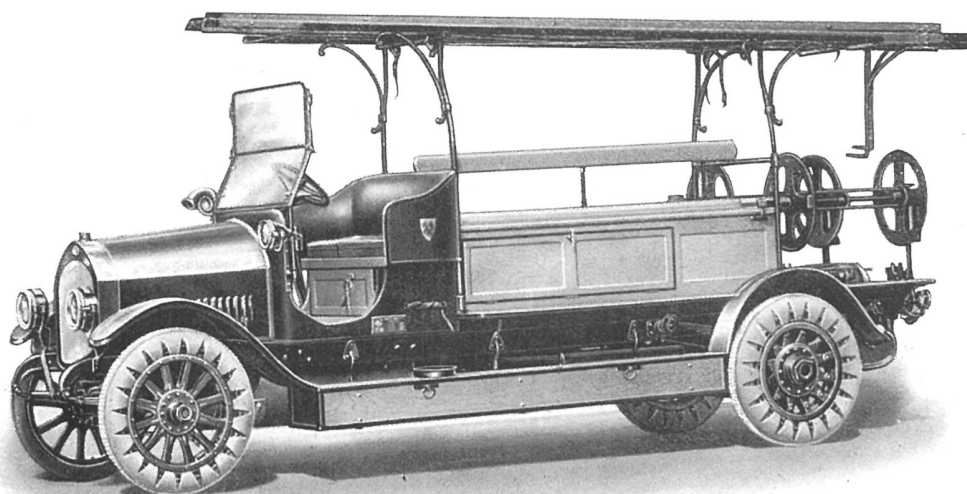
Hans Hopf



Fahrzeug des Feuerwehrcorps der Stadt München (Bayern)



Feuerwehrrpumpen der Stadt Chemnitz (Sachsen)



Brandpumpe des Typs Foruni in den Städten München und Lausanne