

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2006)
Heft: 61

Artikel: Die seltsame Bereifung an den Saurerwagen der Feuerwehren München und Chemnitz
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037600>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

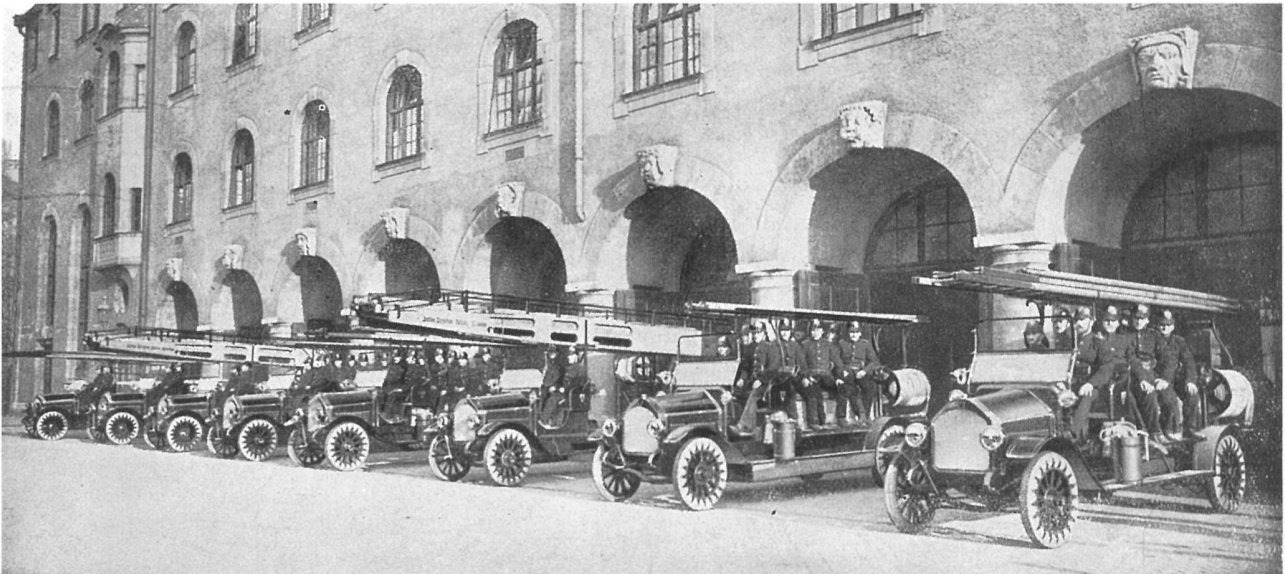
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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.

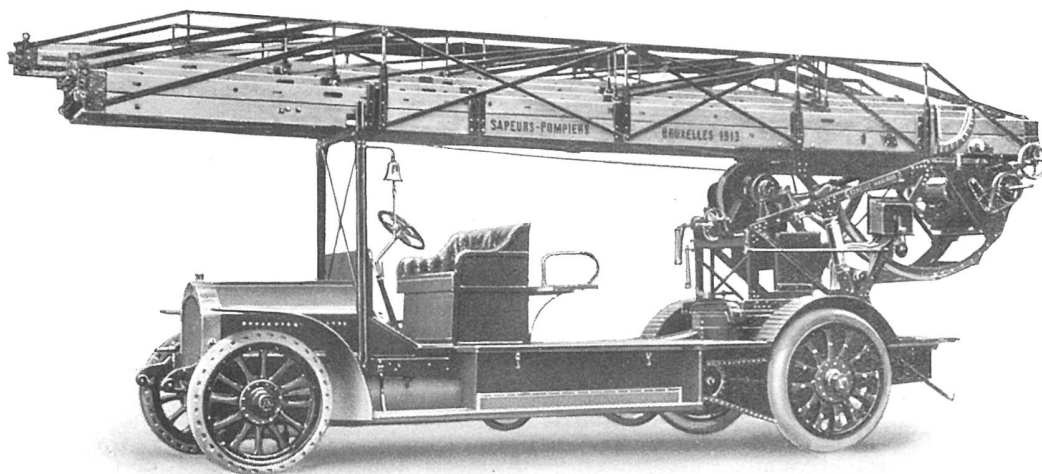
Heinrich Büssing zum Beispiel setzte mit Erfolg auf kurze Kettchen, die um die Reifen geschlungen waren und die er an jeder Speiche anbrachte. Innen an der Felge, senkrecht zum Radkranz, zwischen den Speichen war ein Stift angebracht, der am Ende eine Bohrung hatte. Durch diese Bohrung konnte ein Splint 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

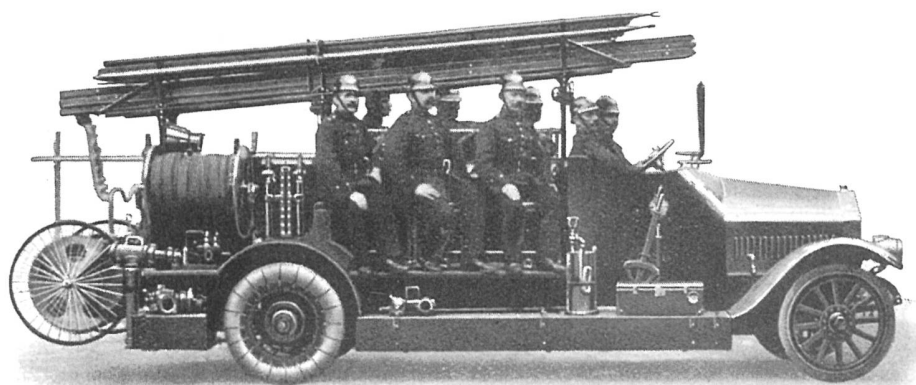
Fuhrpark der Münchner Berufsfeuerwehr auf Saurer Benzinfahrzeuge umgestellt wurde, erhielten alle Fahrzeuge diese Ausrüstung. K.H.“

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

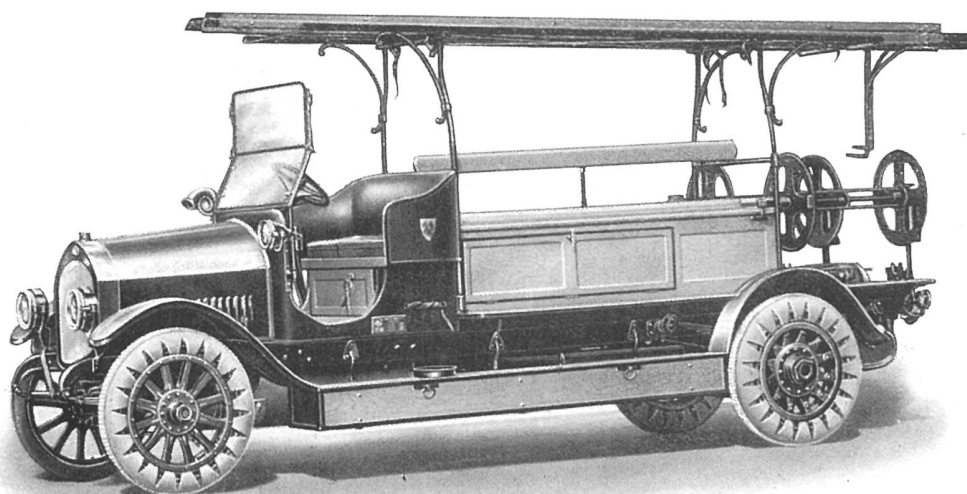
Hans Hopf



Fahrzeug des Feuerwehrcorps der Stadt München (Bayern)



Feuerwehrrpumpen der Stadt Chemnitz (Sachsen)



Brandpumpen des Typs Foruni in den Städten München und Lausanne