

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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

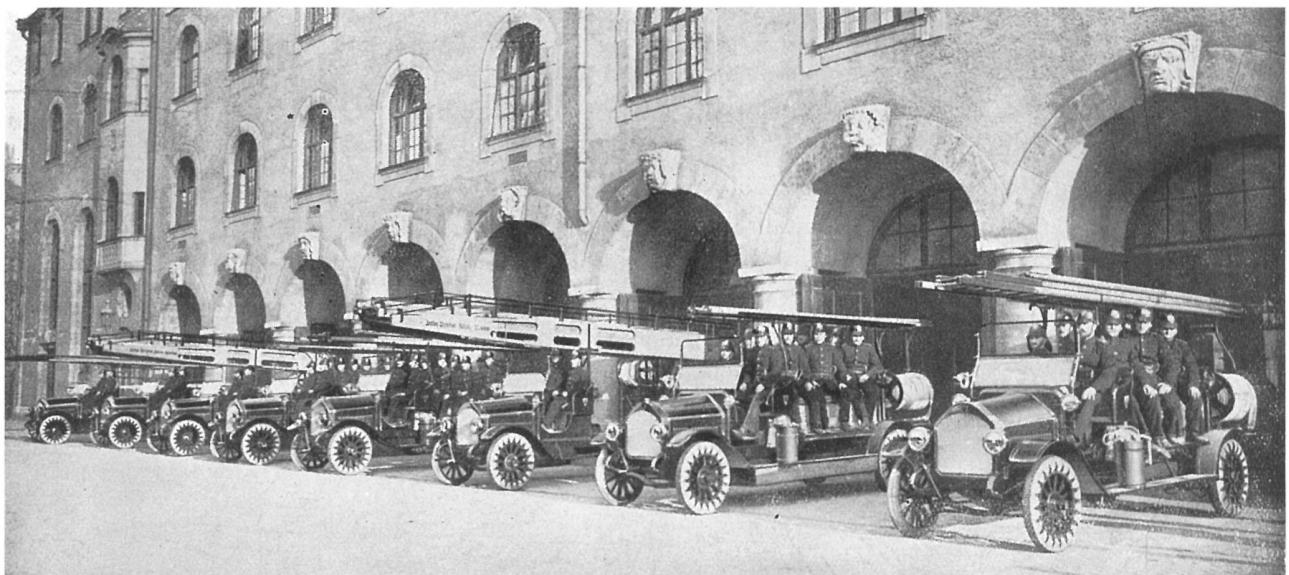
Terms of use

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

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

Die seltsame Bereifung an den Saurerwagen der Feuerwehren München und Chemnitz



Fahrzeuge des Feuerwehrkorps der Stadt München (Bayern)

Indianische Kriegsbemalung oder Fastnachtsdeko-
ration? 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, Fahrzeugjour-
nalist und Buchautor, gegeben. Sie lautet:

„Die Vollgummibereifung löste etwa ab 1906 die ursprüngliche Stahlbereifung beim Lastwagen lang-
sam ab. Sie dämpfte die Erschütterungen bei
schlechten Wegstrecken und schonte den Stras-
senbelag in gewissem Masse. Damit wurden nun
auch Geschwindigkeiten bis 25 km/h möglich, doch
natürgemäß auf Straßen mit ebenen und „gut
gepflegten“ Oberflächen. Schwierig wurde es ab-
seits der wenigen Hauptstraßen. Oft versagten die
Motorfahrzeuge jedoch auf den berüchtigten Klop-
stein pflastern der Innenstädte. Im Winter, wenn die
Straßen eis- und schneedeckt 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 Pferdefuhrwerk auf die Bodenhaftung
der Räder angewiesen. So wurden damals Han-
taue oder Ketten um die Räder geflochten. Den
Drehmomenten der aufkommenden Lastwagen

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

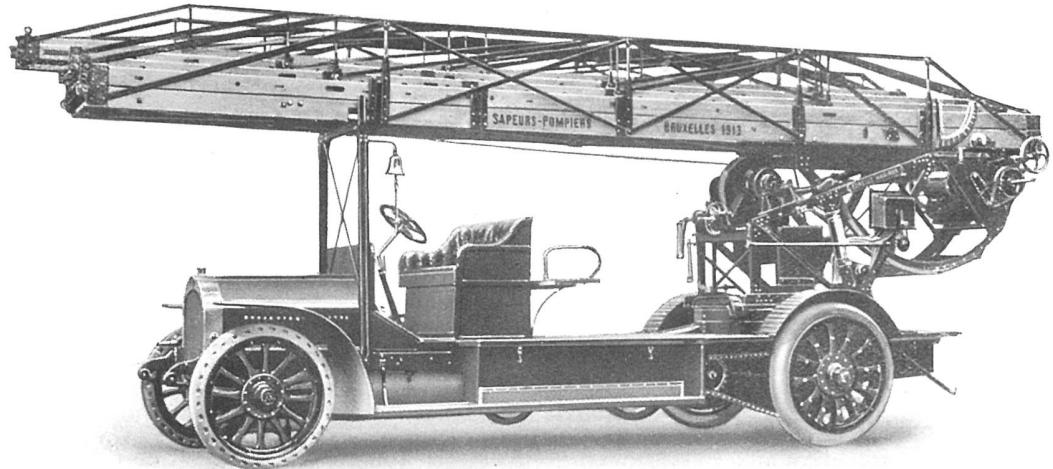
Heinrich Büssing zum Beispiel setzte mit Erfolg auf
kurze Kettchen, die um die Reifen geschlungen
waren und die er an jeder Speiche anbrachte. Innen
an der Felge, senkrecht zum Radkranz, zwischen
den Speichen war ein Stift angebracht, der am Ende
eine Bohrung hatte. Durch diese Bohrung konnte
ein Splint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

Eine andere Lösung war bereits beim Personenwa-
gen recht beliebt: Über die Reifen wurde ein
Schweinsleder-Mantel gelegt, auf dessen Oberflä-
che grosse runde Metallscheiben angebracht waren.
Diese Überzüge mussten mit Schnüren fest verzurrt
werden, um ein Scheuern an Felge und Bereifung
zu vermeiden. Bei der Münchner Feuerwehr, aber
auch in Chemnitz muss dieses System eifrig be-
fürworter gehabt haben. Denn als ab 1913 der

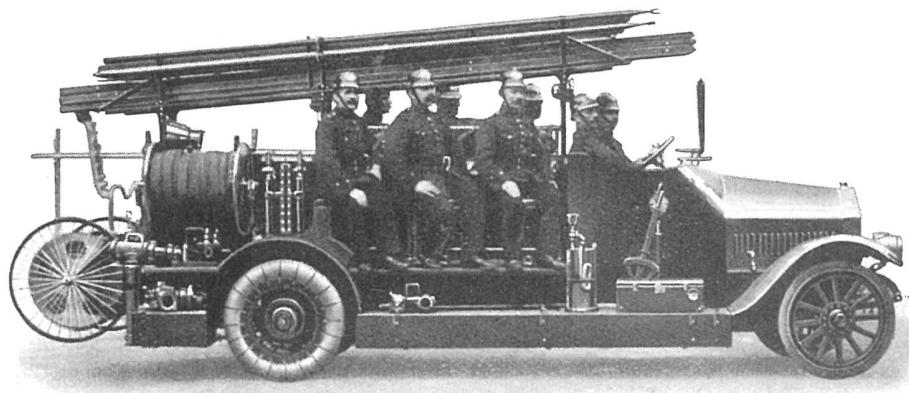
Fuhrpark der Münchner Berufsfeuerwehr auf Saurer Benzinfahrzeuge umgestellt wurde, erhielten alle Fahrzeuge diese Ausrüstung. K.H.“

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

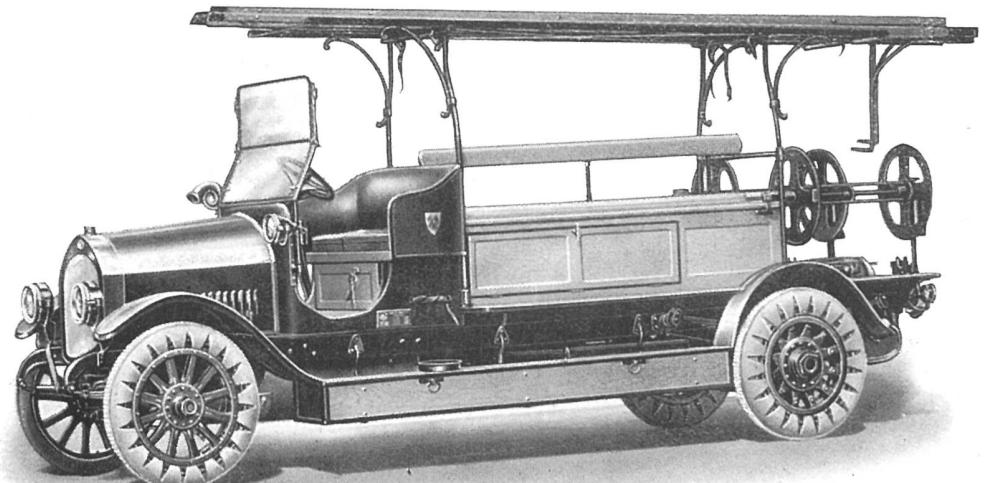
Hans Hopf



Fahrzeug des Feuerwehrkorps der Stadt München (Bayern)



Feuerwehrpumpe der Stadt Chemnitz (Sachsen)



Brandpumpe des Typs Foruni in den Städten München und Lausanne