

Thoffer

Modefarbe dürfte noch lange „feldgrau“ vorherrschen, eine nicht nur praktische, sondern auch vom Standpunkte des Schönen ausgezeichnete Farbe.

Auch eine große Popularität wird dem Automobil beschieden sein. Besonders der Bau von kleinen Wagen wird eine ungeahnte Ausdehnung erhalten. Nicht nur die Amerikaner werden darüber erstaunliche Gesichter machen. Aber man vergewärtige sich, welche Ausdehnung die meisten Automobilfabriken durch Vergrößerung ihrer Anlagen und Vermehrung ihrer Arbeitsmaschinen in diesem Kriege erlangt haben. Man wird auch nach ihm mit einer außerordentlich leistungsfähigen Automobilindustrie rechnen können, und niemand wird es nötig haben, wenn er nur Geduld und Vertrauen hat, mit amerikanischen Wagen zu liebäugeln. Der kleine Kraftwagen ist heute derartig verbessert und verbilligt, daß er ebenso wie das Telefon und die Schreibmaschine Anspruch darauf erheben kann, bei uns Allgemeingut zu werden. Die große, schwere Limousine mag weiter wie eine vornehme Aristokratin im Reiche der oberen Behntausend herrschen, der gewöhnliche Sterbliche aber soll Freude haben an einem billigen, flotten Fahrzeug, das hinter den größeren Tourenwagen nicht allzu sehr zurücksteht. Ein witziger Mann hat einmal die Zigarre seine Frau und die Zigarette seine Geliebte genannt. Dieser Vergleich scheint auch auf die schweren und leichten Typen der Kraftwagen zu passen. Der schwere Typ ist die Frau, der leichte die Geliebte. Warum wäre man sonst darauf verfallen, die kleinen Wagen „Darling“, „Puppchen“ usw. zu nennen. Derartige Bezeichnungen sind allerdings nicht besonders geschmackvoll, aber sie verraten, daß das Automobil als Erzeugnis der Mode und des Luxus für unser Gefühl etwas Weibliches hat, während wir ihm in allen seinen praktischen Leistungen etwas durchaus Männliches nachrühmen. Seine männlichen Eigenschaften hat dieser Krieg zur Genüge gezeigt. Die Automobilindustrie aber wird jedenfalls auf Jahre hinaus einen der wichtigsten Faktoren in unserem Wirtschaftsleben bilden, und vielleicht bringen wir es in einer geeigneten Friedenszeit so weit, daß jeder einigermaßen vermögende Mann sein Automobil in der Garage stehen hat. Dann könnte das geflügelte Wort vom Huhn, das jeder Bauer im Topfe hat, sehr zeitgemäß umgebildet werden.

Der Wiener Autobusverkehr.

Seit vierzehn Tagen hat Wien wieder einen Autobusverkehr, den es seit Kriegsbeginn entbehren mußte, wenn man die Tatsache, daß auf der Linie Praterstern—Stephansplatz jede Viertelstunde ein elektrischer Omnibus zu sehen ist, eben mit dem Worte Autobusverkehr bezeichnen will. Damit soll der Gemeinde gewiß kein Vorwurf gemacht werden, um so weniger, als sie ja ankündigt, daß der Wagenpark in absehbarer Zeit vermehrt und die Fahrstrecke bis zum Südbahnhof ausgedehnt werden soll. Im Gegenteil, man darf ihr die Anerkennung dafür nicht versagen, daß sie unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen es überhaupt möglich gemacht hat, auch nur diese wenigen Wagen zu bauen und

ne Tür mit der hinteren oberen Plattform in Verbindung. Der untere Abschluß der beiden oberen Längsbänke durch eine kleine reißfeste Querbauk vermindert die Zahl der Längssitze und ermöglicht die Verwendung zweier Drehtüren, die an das hintere Ende der beiden oberen Längsbänke vorgerückt sind, wodurch die im Winddruck ausgeübte Seitenwandfläche verkleinert wird. Dieser neue Wagen hat 32 Sitzplätze (16 oben und 16 unten). In dem sehr geräumigen Untergeschoß in der Wagenmitte sind fünf Stehplätze zugelassen worden. Bei mittlerem Einstieg auf die untere Plattform — nach dem Berliner oder Pariser Muster — sind dort noch weitere drei Stehplätze zulässig. Dieser neue Wagen mußte unter den erwähnten Voraussetzungen allerdings 1 Meter breit gemacht werden (gegen zwei Meter bei den bisherigen Wagen), was aber für unsere Verhältnisse durchaus zuffällig erscheint. Dabei ist der Wagen nur um fünf Zentimeter schwerer als der frühere und wiegt nur 1580 Kilogramm, das ist ungefähr 100 Kilogramm mehr als der bisherige Wagen. Die Nachteile des neuen Kraftstellwagens sind hauptsächlich die Notwendigkeit, sowohl im Untergeschoß als auch im Obergeschoß eben den Füßen der sitzenden Personen vorbeiziehen zu müssen, was also insbesondere im Obergeschoß etwas durchzubringen, wegen bei den erstausgeführten geschlossenen Deckstellwagen alle hänge frei von den Füßen der sitzenden Personen sind, was sowohl für die sitzende als für die stehende Person naturgemäß angenehmer ist.

Im Obergeschoß kann man bei diesem Wagen im Sommer die oberen Seitenwandfenster beiderseits herausnehmen und durch Regenplaten ersetzen. Der Wagen wird dann kaum heißer sein als ein ganz offener Wagen, da das Dach vor den Sonnenstrahlen schützt. Für die ganz niedrige Type der Deckstellwagen mit seitlichem Einstieg läßt sich diese Anordnung nicht in zweckmäßiger Weise ausführen. Man muß daher für solche Wagen bei der ursprünglichen Konstruktion — die wieder andere große Vorteile hat und dabei immerhin 33 Sitzplätze aufweist — verbleiben. Der neue Wagen wurde in der Werkstatt der städtischen Stellwagen-Unternehmung erbaut. Es haben sich dabei die Herren Oberinspektor Ingenieur Verhalk und Symonds um die Konstruktion verdient gemacht.“