

## Pneumatik - Ersatzreifen.

Die Versuche der städtischen Stellwagenunternehmung.

Die städtische Stellwagenunternehmung hat, wie man sich erinnern wird, vor längerer Zeit an ihren Autobussen, soweit diese noch im Wiener Verkehr stehen, Pneumatik-Ersatzreifen aus Holz probeweise aufmontiert, die allgemeinen Beifall schon deshalb fanden, weil die Stellwagenautobusse mit jenen Holzreifen im Vergleiche zu den Postautomobilen sehr wenig geräuschvoll über das allerdings infolge der langen Kriegsdauer nicht in bester Beschaffenheit befindliche Wiener Pflaster fahren. Nun geht die städtische Stellwagenunternehmung in sehr lobenswerter Weise daran, auch für den Wiener Lohnfuhrwerkverkehr ähnlich wie für den Autobusverkehr Ersatzreifen zu erproben, ein um so dankenswerteres Beginnen, da in wenigen Tagen die allgemeine Ablieferung des Gummi erfolgt, und die Frage der Ersatzreifen für das gesamte Lohnfuhrwerk sehr dringlich wird. Die Stellwagenunternehmung sah bei ihren Versuchen vor allem auf praktische Verwendbarkeit hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit, Elastizität, Haltbarkeit und auf die möglichste Verminderung des Straßenlärms, zu dem ja die zahlreichen Militär- und Postautos wie die Taxameter reichlich beitragen. Bisher hat die Stellwagenunternehmung zwei bei den bisherigen Versuchen bewährte Systeme von Ersatzreifen für Kutschen des Pferdebetriebes in Verwendung:

Eine Holzbereitung nach dem Grundsatz der bisher im elektrischen Kraftstellwagenbetriebe mit Erfolg verwendeten Holzbereitung (Patent: Ing. Ludwig Spängler, Direktor der städtischen Straßenbahnen). Die Radsterne sind hier wie bei den normalen Holzrädern hergestellt, doch mit dem Unterschiede, daß die Felgen niedriger gehalten sind, auf welchen ein zehn Millimeter starker Eisenreifen aufgedrückt und mit Holzschrauben befestigt wird. Auf diesen Eisenreifen wird ein Holzreifen aus geölzten Kazienfurnieren angebracht, bezw. aufgedrückt und mit zwei Spannringen, welche in warmem Zustande aufgezogen werden, versehen. Um ein seitliches Verschieben der Holzreifen zu verhindern und gleichzeitig die seitlich angebrachten Spannringe festzuhalten, werden gegenseitig Platten mittelst Gewindeschrauben festgeschraubt und vernietet. Die bisherigen, sowohl bei schönem, wie auch schlechtem Wetter vorgenommenen Versuche haben allen Anforderungen vollkommen entsprochen, und was sehr wichtig ist: Die Reifen verursachen äußerst wenig Lärm, der beispielsweise im geschlossenen Wagen geführte Gespräche fast nicht stört. Es ist wohl sehr wenig Unterschied zwischen dieser Ersatz- und der Pneumatikbereitung festzustellen, so daß der allgemeinen Einführung des "Spängler"-Reifens nichts im Wege steht. Die weiteren Erfahrungen sollen dazu dienen, das System entsprechend auszugestalten.

Die zweite Art der Ersatzreifen sind Eisenreifen mit Holz- und Korkeinlagen. Sie werden unter Benützung von Rädern, die ehemals mit Hartgummi versehen waren, durch Einpressung einer Holzschicht und Anbringung eines Eisenreifens geschaffen, und zwar werden die ursprünglichen Fassonreifen mit zwei vier Millimeter starken Korkplatten versehen, darüber kommt eine Holzfelge mit 25 Millimeter Höhe, sodann eine 16 Millimeter starke Korkschicht, bestehend aus vier 4-Millimeter-Korkplatten und je einer Leineneinlage. Auf diese Schicht wird ein 12 Millimeter starker Eisenreifen aufgedrückt; um eine seitliche Verschiebung zu verhindern, werden gegenseitig Eisenplatten mittelst zwei Nieten durch die Holzfelge befestigt. An Stelle des Korkes kann auch Filz verwendet werden, doch sei bemerkt, daß sowohl Filz wie Kork einigermaßen schwer erhältlich sind. Auch Versuche mit diesen Reifen hatten ein günstiges Ergebnis, jedenfalls ist die Schalldämpfung eine solche, daß im Innern des Wagens geführte Gespräche wenig gestört werden. Ob und inwieweit diese Reifen namentlich bei ungünstigem Wetter entsprechen werden, muß die Zukunft lehren, jedenfalls werden die Einflüsse bei Regen und Schneewetter auf die Kork- und Filzunterlagen zu berücksichtigen sein.