

ÖSTERR. POST-KRAFTWAGENBETRIEB IM WINTERLICHEN HOCHGEBIRGE.

BEKANNTLICH steht und fällt die Möglichkeit, motorisch angetriebene Straßenfahrzeuge verkehren zu lassen, mit der Güte der Fahrbahn. Je schlechter und unebener diese, desto schwieriger und unökonomischer der Betrieb, ja die Grenze, bei der das selbstbewegliche Kraftfahrzeug, eigentlich nur infolge seiner Räder nicht mehr weiterkann, ist sehr bald erreicht, unvergleichlich viel früher als etwa beim tiergezogenen Wagen. Auf einem weich-schlammigen Grund mit ungünstigen Reibungsverhältnissen ist das motorisch angetriebene Rad schon meist ganz hilflos, wogegen Huf und Bein des Tieres eben dank ihrer eigenartigen Mechanik noch so gut wie ungestört weitertragen.

Nun, glücklicherweise kommen alle diese Verhältnisse für den Kraftwagenbetrieb in

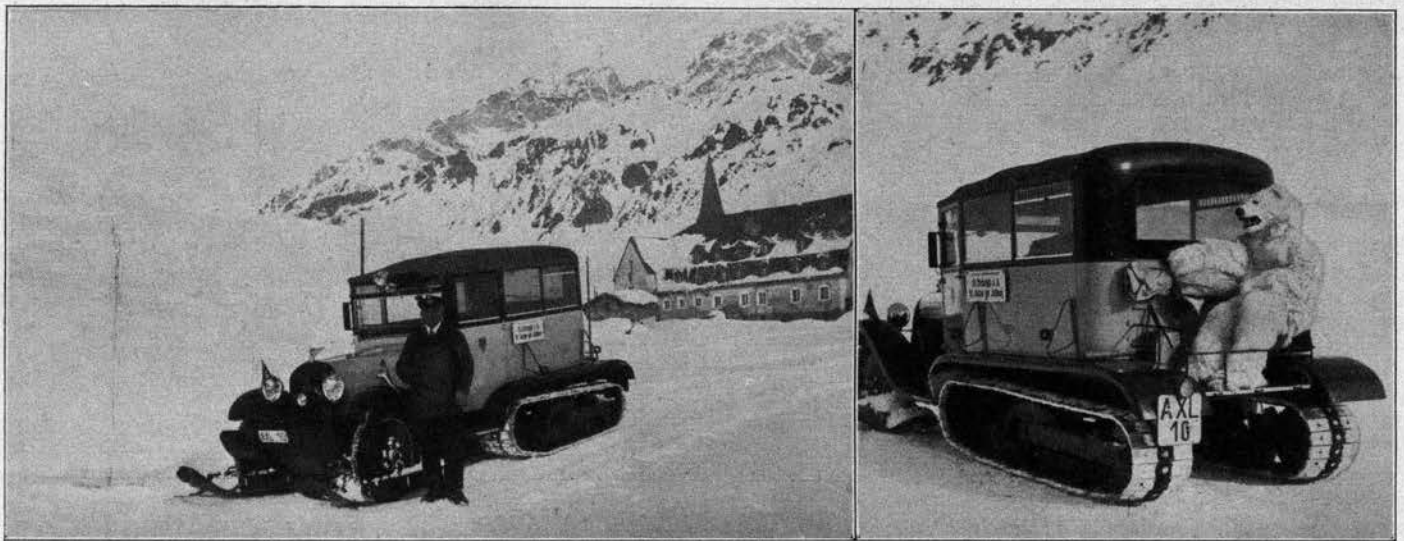
höchst wichtiger Verbindungen durch die Ungunst des Winterwetters außerordentlich störend. Ganz besonders auf jenen Alpenstrecken, die im Winter dank des immer stärker werdenden Wintersportes Verkehrshochkonjunktur haben. Also gerade dann, wenn man den Autobus am dringendsten benötigte, versagte dort dieses Verkehrsmittel.

Das zwang vor allem die Postkraftwagenverwaltung, das technische Problem des Autobusverkehrs in Schnee und Eis zu lösen. Keine ganz leichte Aufgabe, wie aus dem Nachstehenden hervorgehen soll.

Motorschlitten, Fahrzeuge, die in Schnee und Eis beinahe ebensogut vorwärtskommen wie das Automobil auf trockener Straße mit seinen Rädern, gibt es seit langem. Allein keine der vielen, zum Teil schon seit Jahren bewährten Konstruktionen kam für die Fahr-

Die vom Motor angetriebenen Raupenbänder des Hinterradtriebes, welche die Fortbewegung des Fahrzeuges besorgen, haben breite Lamellen aus Duraluminium, die mit ihrer ganzen Breite auf dem weniger tragfähigen Grund, also hier auf dem Schnee, aufrufen. An den Vorderachsstummeln sind weiter breite Kufen angeordnet, auf denen beim Fahren im Schnee gleichfalls die Last des Fahrzeuges ruht. Die Fortbewegung des Fahrzeuges geschieht nun so, daß die vom Motor angetriebenen Raupenbänder dank ihrer großen Adhäsion auf dem Schnee und ihren vielen Rippen usw. das Fahrzeug vorwärtstreiben, wogegen die Vorderräder stillstehen und der Wagen vorn auf den genannten Kufen weitergleitet.

Nehmen wir nun an, daß das Fahrzeug auf feste, schneefreie Straße käme. Hier würden



Post-Autobusse mit Raupenantrieb auf der Höhe des Arlberg-Passes.

Nur mit Hilfe dieser neuartigen Betriebsmittel war es möglich, den Betrieb auf dem sonst in Winterszeit für Kraftfahrzeuge unpassierbaren Arlberg aufrecht zu erhalten. Links: Ein Post-Autobus vor dem Hospiz St. Christoph. — Rechts: Der Eisbär als blinder Passagier. Es ist freilich kein wirklicher Eisbär, sondern nur ein maskierter Wintersportler, der auf diese Weise seine Bewunderung für die neue Erfindung ausdrückt. (Phot. Sauer, St. Anton am Arlberg.)

Oesterreich eigentlich gar nicht in Frage. Es soll zwar nicht gelegentlich werden, daß es auch bei uns querfeldeinführende Karrenwege gibt, auf denen man gerade jetzt zur schönfeuchten Vorfrühlingszeit elendiglich einsinken und steckenbleiben kann. Aber unsere Straßen — warum soll das nicht einmal auch hervor gehoben werden? — sind nun tatsächlich im Durchschnitt sehr gut, weit besser sogar als in den Nachbarländern.

Was aber kein Fleiß und keine Genialität der Straßenbauer wegzaubern kann, ist der Schnee. Der harte Winter anno 1929 hat wohl jedem praktischen Automobilisten gezeigt, welche unüberwindlichen Hindernisse eine auch nur mittlere Schneelage dem motorischen Straßenfahrzeug entgegensezt, wie bald es im weißen Winterkleid der Natur mit aller motorischen Pferdekraft herrlichkeit aus ist, und wie oft die hafermotorischen Pferdekraft mit Bein und Huf dem hilflos im glatten Schnee wirbelnden Pneu zu Hilfe kommen müssen. Und wie in den Anfangszeiten der Eisenbahn klappten bis nun in den Winterfahrplänen der meisten Autobusbetriebe weiße Felder mit der inhaltsschweren Lapidarschrift: „Während des Winters Verkehr eingestellt!“

Bei der großen Rolle, die der Autobusverkehr schon in unserem Wirtschaftsleben spielt, ist aber diese Stilllegung so mancher

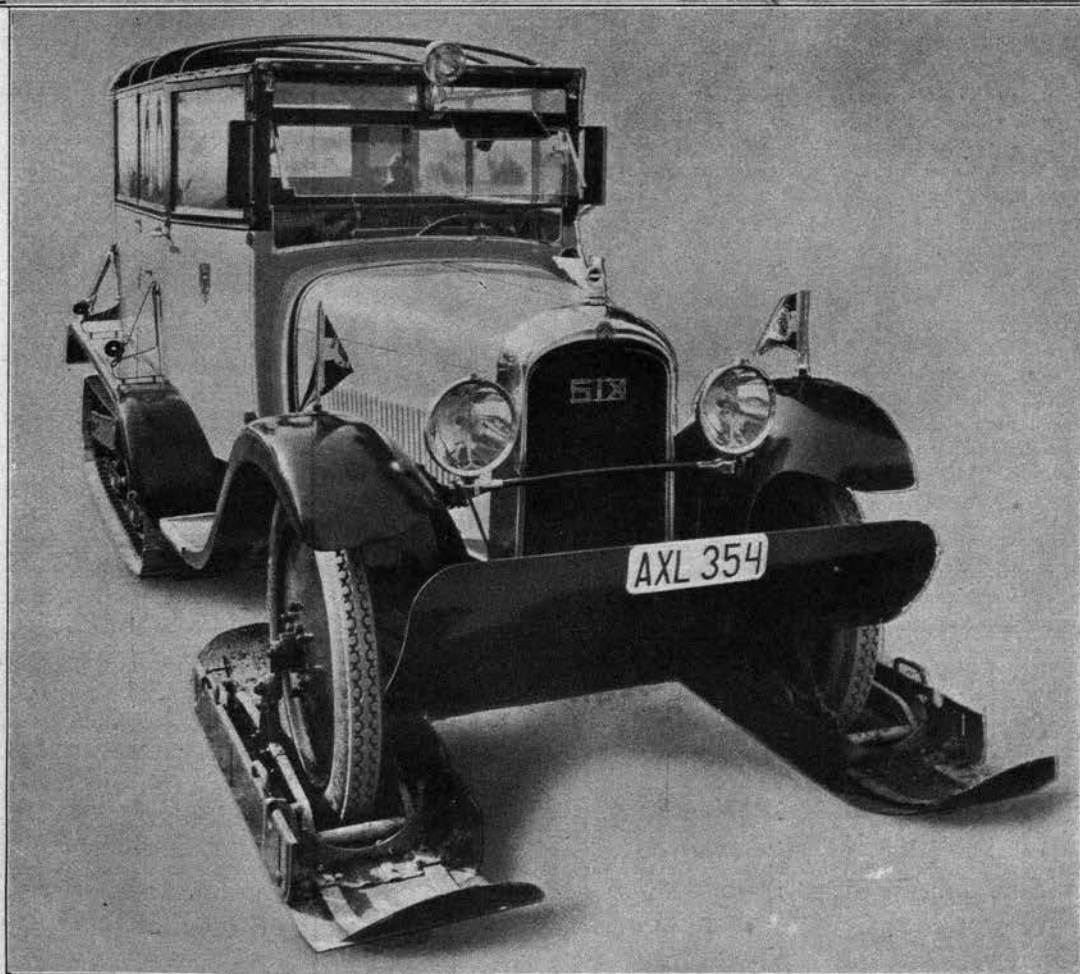
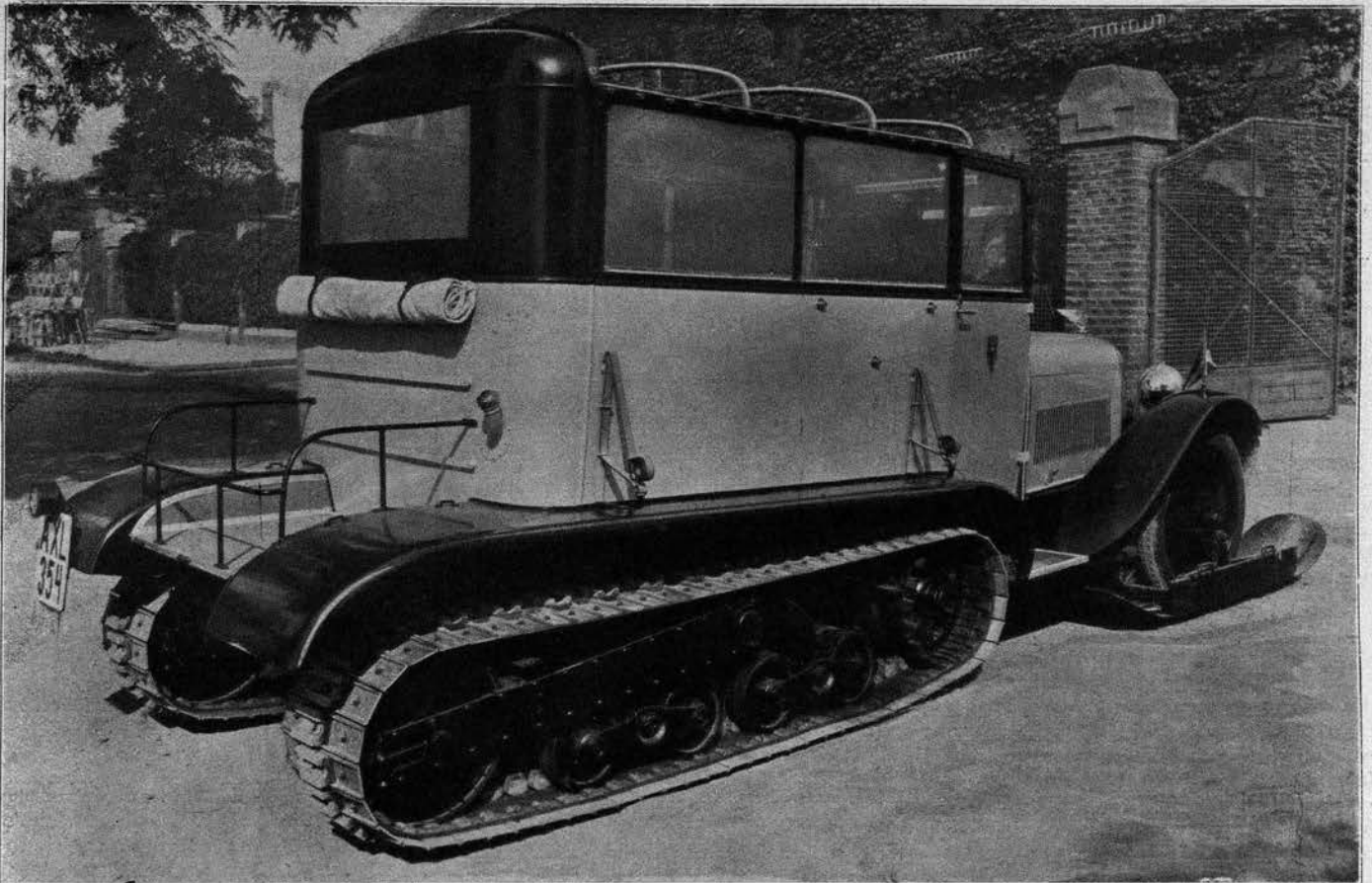
zeuge der Postkraftwagenverwaltung in Betracht, vornehmlich aus dem Grunde, weil die meisten dieser Ausführungen keine universelle Verwendbarkeit aufwiesen. Denn sofern sie sich auch auf starken Steigungen bewährten, griffen sie in der Ebene die apere Straße mit ihren Greifmechanismen an, oder aber, sobald die Fortbewegungsmechanismen die schnee-lose Straße schonten, versagten die Fahrzeuge wieder auf steilen Steigungen.

Nach vielen langandauernden und sehr sorgfältigen Versuchen wurde ein System in Verwendung genommen, das allen Ansprüchen tatsächlich Genüge leisten konnte. Es ist das von der französischen Marke Citroën ausgebaute Raupenantriebssystem Kegresse, das sich im Ausland bestens bewährt hat.

Zum technischen Verständnis dieses interessanten, sowohl im Wüstenland wie im Schnee bewährten Triebwerkes diene folgendes: Der Kegresse-Trieb sowie die nach diesem System armierten Vorderräder arbeiten mit zwei Laufflächen, einer breiten, die in Schnee, Sand oder wenig tragfähigem Grund in Aktion tritt, und einer schmäleren, aber durchaus gummibewehrten, die auf der trockenen (aperen) Straße automatisch zur Verwendung gelangt. Erreicht wird diese Doppelwirkung durch folgende Konstruktions-einzelheiten.

sowohl die Gleitkufen an der Vorderachse einen zu großen Reibungswiderstand aufweisen, als auch die Lamellen der Bänder eine ganz erhebliche Straßenzerstörung verursachen. Beiden Uebelständen ist bei dem System Citroën-Kegresse durch folgende Einrichtungen abgeholfen: Die Raupenbänder tragen an ihren Gliedern ein wenig hervorstehende Gummiklötze, auf denen die Last des Fahrzeuges aufruhrt, so daß die Straße mit dem für sie gefährlichen Metall der Lamellen gar nicht in Berührung kommt. Also kann der Citroën-Kegresse-Raupenwagen unter größter Schonung der Straße weiterkommen, ohne auf vereisten Stellen zu rutschen.

Nun zur Vorderachse. Diese trägt normale, allerdings mit schmalprofiligen Hochdruckpneus bereifte Räder. Durch Schlitze in den Gleitkufen stehen die Räder unten ein wenig vor, so daß die Gleitkufen, sobald das Rad auf harten, tragfähigen Untergrund kommt, frei in der Luft schweben, das heißt, auf der aperen Straße wird der Wagen vorn wie jedes andere Automobil von den pneubereiften Rädern getragen. Die Verwendung von schmalen Hochdruckreifen erwies sich deswegen als ratsam, weil ein breiter Niederdruckreifen im Schnee nicht so leicht einsinken würde, das heißt, die Gleitkufen nicht so rasch und ausgiebig in Wirksamkeit treten könnten.



Autobusse mit Raupenantrieb der österreichischen Postverwaltung.

Oben: Ansicht eines Citroën-Kegresse-Raupentriebwagens mit Spezial-Karosserie. Man sieht deutlich die Einzelheiten des Raupentriebes, vor allem die auf den Gliedern der Raupenkette sitzenden Gummiklötze, die an aeren Stellen auf der Straßenoberfläche aufrufen und diese vor dem Angriff der Metallteile schützen. Weiters beachte man die formschöne, aber außerordentlich leicht gehaltene Karosserie mit Allwetterdach, ein Erzeugnis der Lohner-Werke Ges. m. b. H., Wien. — Unten: Vorderansicht des Raupenantriebs-Aulobus. Das Bild zeigt deutlich die Gleitvorrichtung für das Fahren auf dem Schnee sowie die durch die Gleitvorrichtungen hindurchgreifenden Vorderräder, auf denen der Wagen auf aeren Stellen aufruft. (Phot. Ing. F. Mayer.)

Bis nun hat die Postkraftwagenverwaltung acht derartiger Raupentriebwagen angeschafft, von denen drei in den Hohen Tauern auf der Strecke Radstadt—Mitterndorf—St. Michael—Tamsweg in Verwendung stehen. Vier Wagen besorgen den regelmäßigen Verkehr auf dem Arlberg auf der Strecke St. Anton—St. Christoph. Ein Wagen steht in Reserve.

Die Chassis wurden von den Citroën-Werken durch deren österreichische Vertretung bezogen, die, wie man weiß, in den Händen des Direktors Ing. H. Schrack liegt. Eine Glanzleistung heimischer Wagenbaukunst bilden die Karosserien dieser Wagen, die von den Lohner-Werken Ges. m. b. H. hergestellt wurden. Möglichste Gewichtersparnis war beim Entwurf dieser Wagenaufbauten Hauptforderung. Tatsächlich wiegt die für einen Chauffeur und sieben Personen samt Gepäck berechnete Karosserie nur 300 Kilogramm. Erreicht wurde dieser Rekord durch die fast ausschließliche Verwendung von Leichtmetall, Vermeidung

der schweren Glasscheiben — die Fenster-scheiben bestehen aus Zellen — sowie durch den Einbau von aus Korbsesselgeflecht hergestellten Fauteuils. Das Dach ist abnehmbar ausgeführt (Allwetterkarosserie). Das Gesamtgewicht des dienstbereiten und vollbesetzten Fahrzeuges beträgt nicht ganz 3000 Kilogramm, wobei an den Auflagerflächen, an den Triebketten und den Vorderachsgleitkufen ein spezifischer Auflagerdruck von nur 100 Gramm pro Quadratmeter herrscht. Durch diese geringe Belastung wurde es ermöglicht, daß diese Autobusse selbst in ganz leichtflodrigem Schnee verkehren können, beziehungsweise nicht an den gebahnten Fahrweg gebunden sind.

Vorläufig wurde nur auf den genannten zwei Strecken der Verkehr mit diesen Raupenautobussen eröffnet. Als nächste Route ist die Befahrung der Strecke Langen-Sluben—Zürs geplant.

Die Aufnahme, die diese neuartigen Fahrzeuge der Postkraftwagenverwaltung beim Publikum gefunden haben, war geradezu

enthusiasisch. Denn zwei in den Brennpunkten des Wintersportinteresses befindliche Gegenden wurden durch sie in den regelmäßigen Verkehr einbezogen, Gebiete, in denen bis nun von Ende November bis Ende März nur eine Art Notverkehr mit Pferdeschlitten möglich war. Bezeichnend ist es, daß im Verlaufe des heurigen Winters, in dem diese Autobusse zum erstenmal auf dem Arlberg in Betrieb genommen wurden, die Karten für die einzelnen Fahrten regelmäßig schon vierzehn Tage früher ausverkauft waren. Denn die Fahrgelegenheit in diesen schön ausgestatteten und natürlich auch beheizten Kraftwagen ist außerordentlich bequem, zumal die Raupentriebe völlig geräuschlos arbeiten, selbst auf aperen Straßenstellen, auf denen die Autobusse Geschwindigkeiten bis zu 45 km/St. entwickeln.

Durch die Einstellung dieser Fahrzeuge hat die österreichische Postverwaltung ein vorbildliches Stück Arbeit geleistet, zur wesentlichen Förderung eines Hauptaktivpostens unserer Wirtschaft, des Fremdenverkehrs.

Gegen die verschiedenartige Fahrordnung.

Am 24. Februar fand in Wien eine von der Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen in Oesterreich einberufene Versammlung aller am Kraftfahrwesen interessierten Kreise statt, in der verschiedene aktuelle Fragen besprochen wurden. Auch die Frage, ob es richtig und zweckmäßig sei, den gesetzlich für den 1. Dezember 1932 in Aussicht genommenen Uebergang zum Rechtsfahren in einzelnen Bundesländern schon früher durchzuführen, wurde eingehend erörtert. Die Versammlung sprach sich einmütig gegen die länderweise Umstellung aus und faßte folgende Resolution: Die Vertreter der heute versammelten Organisationen erblicken in dem geplanten Uebergang zum Rechtsfahren durch einzelne Länder oder Landesteile eine große Gefahr für alle Straßenbenützer und fordern die Regierung auf, die Aenderung der Fahrtrichtung im Sinne des Straßenpolizei-Grundsatzgesetzes einheitlich und gleichzeitig für das gesamte Bundesgebiet durchzuführen. Dieser Resolution sind folgende Organisationen beigetreten: Gremium der Wiener Kaufmannschaft, Oesterreichischer Automobil-Club, Oesterreichischer Touring-Club, Verband österreichischer Automobil-Industrieller, Verband österreichischer Motorradfabriken, Verband österreichischer Automobilhändler, Reichsverband der Autobusunternehmer Oesterreichs, Interessengemeinschaft der Autobus- und Lastkraft-

wagen- und Gemeindebetriebe Oesterreichs, Verband österreichischer Mineralölraffinerien, Verband der österreichisch-ungarischen Kautschukwarenfabriken, Freier Gewerkschaftsverband in Oesterreich, Genossenschaft der Wiener Lohnfuhrwerker, Automobil-Technischer Verein, Genossenschaft der Garagenbesitzer Wiens und Automaterialverband. Die Arbeitsgemeinschaft hat es übernommen, die erforderlichen weiteren Schritte bei der Regierung und dem Nationalrat durchzuführen. — Die Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen in Oesterreich hat die in der Versammlung vom 24. Februar von allen am Kraftfahrwesen interessierten Kreisen einstimmig angenommene Resolution, betreffend Ablehnung der Einführung einer doppelten Fahrordnung, dem Bundeskanzler in einer ausführlichen Eingabe zur Kenntnis gebracht. Sie hat auf die schweren Schäden, welche sich aus einem uneinheitlichen Uebergang zum Rechtsfahren ergeben würden, hingewiesen und hat verlangt, daß die Aenderung der Fahrtrichtung im Sinne des Straßenpolizei-Grundgesetzes einheitlich und gleichzeitig für das gesamte Bundesgebiet durchgeführt werde. Der Bundeskanzler beantwortete dieses Gesuch dahin, daß er die Eingabe an den Bundesminister für Handel und Verkehr zur wohlwollenden Prüfung übermitteln ließ. Die Arbeitsgemeinschaft wird nunmehr bei dem Herrn Bundesminister für Handel und Verkehr unverzüglich eine günstige Erledi-

gung des Ansuchens anstreben und damit versuchen, für die Sicherheit des Verkehrs auf den Straßen des gesamten Bundesgebietes vorzukehren.

Bayerischer Automobil-Club.

In München tagte die Hauptversammlung des Bayerischen Automobil-Club unter Vorsitz des Präsidenten Major a. D. Czermak. Im Anschluß an die Tagesordnung, die den Bericht über das abgelaufene, außerordentlich erfolgreiche Sportjahr, Kassenbericht und Neuwahlen brachte, vereinigte der Abend die Mitglieder zu einem Klubessen, bei welchem nachstehende Mitglieder das Ehrenabzeichen für 25jährige Mitgliedschaft erhielten: Karl Anderl, Landesbaurat, Direktor, München; Graf Otto v. Almeida, Rittmeister d. R. a. D., Gutsbesitzer, München; Friedrich Bock, Verlagsbuchhändler, Berlin; Walter Braun, Kaufmann, München; Edgar Ladenburg, Rittmeister d. L. a. D., München; Eduard Freiherr Riederer v. Paar, Legationsrat a. D., München; Wolfgang Schneider, Fabrikant, München; Karl Christoph Stöhr, Geheimer Kommerzienrat, Architekt, München. Das Präsidium setzt sich nach den Neuwahlen folgendermaßen zusammen: Präsident: Major a. D. Leo Czermak; Vizepräsidenten: Dr. Karl Freiherr v. Hirsch, Eduard Freiherr Riederer v. Paar, Medizinalrat Georg Sparrer, M. d. R., Kommerzienrat Ing. W. Sedlbauer.

Schluß der Redaktion

für die Nummer vom 1. April am 24. März.

„HARDNER“ FUSSBODENBELAG

NAME GESETZLICH GESCHÜTZT!

Der einzig abnützungsfeste, staubfreie, wasserdichte Fußbodenbelag für Garagen, Höfe, Einfahrten usw. — Ausführungen unter Garantie!

Seit Jahren in zahlreichen Objekten bestens bewährt, unter anderen verwendet: Großgaragen der Gemeinde Wien, städt. Straßenbahnen

Offerte und Auskünfte kostenlos

„HARDNER“-Fußboden-Werk

Drahtanschrift: Kismet Wien

Richard Strauß

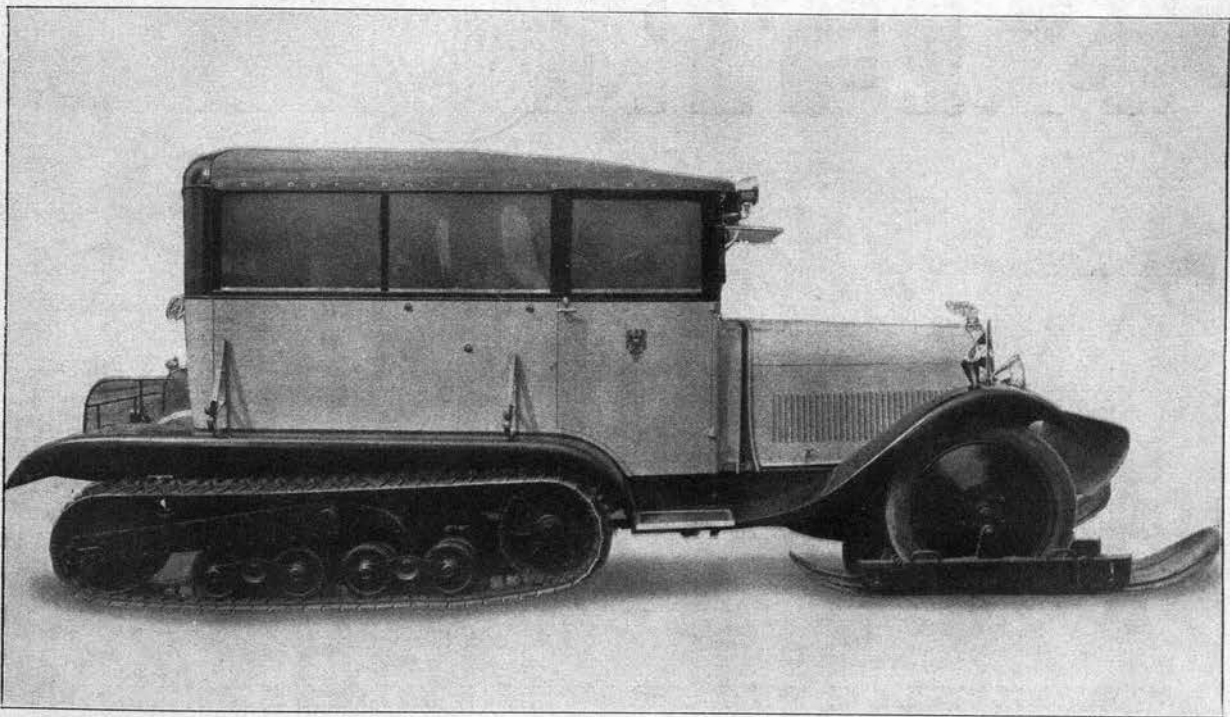
Wien, VI. Mariahilferstraße Nr. 109

Telephon Nr. B-24-1-83

AUSBESSERUNG VON SCHADHAFTEN GARAGEBÖDEN!

Allgemeine Automobil-Zeitung

Offizielles Organ
des Oesterreichischen Automobil-Club
und des Kartells Oesterreichischer Automobil-Clubs



Ein österreichischer Postautobus mit Raupen-antrieb.

Derartige Autobusse, System Citroën-Regresse, mit Lohner-Spezialharroffeln, hat die Bundespostverwaltung auf den Alpenpässen für den Winterverkehr in Betrieb
gesetzt. (Phot. Ing. S. Mayer.)

Nummer 6

Wien, 15. März 1930

XXXI. Jahrgang