

Die Motorisierung der Feuerwehren

Beiträge aus Österreich



**24. Tagung der internationalen Arbeitsgemeinschaft für
Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF
vom 5. - 7. Oktober 2016**

Motorizace hasičských sborů

**24. rozhovory mezinárodní pracovní skupiny pro
historii hasičů a požární ochrany při CTIF**

Tagungsband 2016

Herausgeber:

Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF

Sitz: Centrum hasičského hnutí - Feuerwehrbewegungszentrum,
CZ - 58222 Příbyslav, Husova 300
Telefon: +420 569 430 040, E-Mail: jpatek@chh.cz, www.chh.cz

Vorsitzende:

Ingo VALENTINI, Dipl.FW. f.A. Informatik
A - 6811 Göfis, Badidastrasse 38
Telefon: +43 664 1875682, E-Mail: ingo@feuerwehr-goefis.at

Mgr. Stanislav BÁRTA
CZ-60300 Brno, Veletržní 17
Telefon: +420 602 750 989, E-Mail: krysp@seznam.cz

Für die Beiträge sind die Verfasser selbst verantwortlich

© 2016

Redaktion und Layout

Ingo Valentini
Stanislav BÁRTA
Katrin Knass

Graphische Bearbeitung und Buchumschlag

Ingo Valentini

Druck:

Druckerei Dürer GmbH
Jókai utca 5–7.
H-5700 Gyula

Vertrieb:

Ingo Valentini

Titelseite:

offiziellen Festpostkarten Nr. 1 (Rückseite) und 2 (Vorderseite) Leipzig
Auszug aus der Patentschrift (Buchrücken) Daimler
beide Verlag Glass & Tuscher Leipzig, 1913
Künstler: Gottschalk



Internationale Arbeitsgemeinschaft für
Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF

International Study Group for the History of
the Fire Service and Fire Protection in the CTIF



Die Motorisierung der Feuerwehren

The motorisation of the Fire brigade

Motorizace hasičských sborů

zur 24. Tagung der Internationale Arbeitsgemeinschaft für
Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF
vom 5. bis 7. Oktober 2016
in Příbyslav, Tschechische Republik

Für den Inhalt der Beiträge und das Bildmaterial sind die Verfasser verantwortlich.

Edmund Graf Széchenyi (1839-1922)

Vater der Feuerwehren und Technisierung Ungarns

Karl GRUBER

Familiäres Umfeld

Als Széchenyi Ödön György István Károly sárvári és felsővidéki gróf (Edmund Georg Stephan Karl Széchenyi Graf von Sárvár und Felsővidék) wurde er am 14. Dezember 1839 in Pozsony (Pressburg, heute Bratislava) geboren. Seine Eltern waren Stephan Graf Széchenyi von Sárvár und Felsővidek (geb. am 21. September 1791 in Wien, gest. am 8. April 1860 in Wien-Döbling) und Crescentia (geb. 13. Mai 1799 in Brünn, gest. 30. Juli 1875 in Kiscenk, Ungarn), eine geborene Gräfin von Seilern und Aspang, die in erster Ehe mit Karl Graf Zichy von Zich und Vásonykeő (1756 – 1826) verheiratet war. Die Hochzeit mit Graf Széchenyi war am 4. Februar 1836 in Buda, der Verbindung entstammten: Béla (Adalbert), geb. 3. Februar 1837 in Pest, gest. 12. Dezember 1918 in Budapest und Ödön; Júlia starb im Säuglingsalter. Obwohl unterschiedlich interessiert und talentiert war das fortschrittlich denkende und gut geschulte Brüderpaar sich einig, dass Ihre rückständige Heimat Ungarn Reformen dringend notwendig hatte, die magyarische Nation zu erneuern war. Sie fühlten sich einfach berufen, in die Fußstapfen ihres berühmten Vaters zu treten. Durch die hohe gesellschaftliche Stellung und die gute Ausbildung wollten sie in allen Bereichen ausgezeichnet sein. Sie sahen sich als „Erben der Herrlichkeit des Vaters“, dem kein Geringerer als dessen politischer Konkurrent Lajos Kossuth das Prädikat „größter Ungar“ verlieh. Er war tatsächlich ein ganz außergewöhnlicher Mensch, dem das Wohl Ungarns und somit der Fortschritt am Herzen lag. Dampfschiffahrt, Donau- und Theissregulierung, die Gründung vieler Unternehmen, darunter die Schiffswerft von Óbuda, Dampfmühlen und die erste Maschinenfabrik, gehen auf seine Rechnung. Als optisch sichtbares Zeichen in der Hauptstadt ließ er die Kettenbrücke, die erste feste Verbindung von Buda und Pest, erbauen und begründete die Ungarische Akademie der Wissenschaften. Es gibt fast keinen Bereich dieser Zeit, wo Stephan von Széchenyi nicht progressiv mitbeteiligt gewesen wäre.

Der Bruder Béla war Deputierter am ersten ungarischen Landtag nach der 48-er Revolution in Ödenburg (1861), sprach sich für die Religionsfreiheit – hier vor allem für die Gleichberechtigung der Juden – aus, war Mitglied der Ungarischen Akademie der Wissenschaften und gewählter Hüter des ungarischen Kronschatzes. Sein vorrangiges Betätigungsfeld

lag aber im Bereich der Naturwissenschaften, als Geograph, Geologe und Forschungsreisender. Dazu unternahm er Reisen nach Amerika, in den Orient, nach Nordafrika und längere Zeit nach Asien (China, Tibet, Indien, Japan und Südostasien), die von ihm selbst oder anderen publiziert wurden.

Ein weiterer Széchenyi, Viktor, der Sohn von Ödöns Cousin, war als Präsident des Ungarischen Landesfeuerwehrverbandes Delegierter des Gründungsmitgliedes Ungarn, als im Jahr 1900 der internationale Feuerwehrverband CTIF in Paris entstand.

Ödöns Jugend

Der im elterlichen Schloss Nagycenk (Zinkendorf) aufgewachsene, als exzentrisch und hartnäckig beschriebene Junge, wurde dem Stand entsprechend in Ödenburg und zu Hause ausgiebig unterrichtet. Seine Interessen orientierten sich an jenen des Vaters, nämlich Technik, Wirtschaft, Fortschritt, Verkehr, Reisen und Sport, hier vor allem das Rudern. Außer Ungarisch und Deutsch sprach er sechs Fremdsprachen. Nach dem Tod seines Vaters (1860) brach in seinem Heimatdorf ein Brand aus, dem acht Häuser und landwirtschaftliche Gebäude zum Opfer fielen. Ein weiterer Brand an demselben Tag im rund 15 km entfernten Fertőszentmiklós (St. Nikolaus am Neusiedlersee) äscherte 98 Häuser ein. Bei beiden Vorfällen soll sich der Grafen inständig beteiligt und ausgezeichnet haben. Bei seinen Hilfeleistungen wird über seine Entschlossenheit und sogar von seinen brennenden Kleidern berichtet. Auch die Not der Geschädigten, deren Leiden und Hilflosigkeit fielen ihm sofort auf, und er versuchte mit Sofortmaßnahmen, diese zu mildern. Diese beiden Ereignisse an einem Tag kombiniert mit seinem eigenen selbstlosen Einsatz – quasi seine Feuertaufe als Feuerwehrmann – müssen große Eindrücke auf den jungen Mann hinterlassen haben. Möglicherweise wurde hier die Idee zur Gründung von Feuerwehren geboren.

Aber vorher wollte er noch das Abenteuer, die öffentliche Szene, die Politik erleben und zog im nächsten Jahr in die ungarische Hauptstadt. Öffentliche Überwachung, Neoabsolutismus, Polizeigewalt hemmten den allgemeinen Fortschritt, verhinderten die Bildung militärisch organisierter und als uniformierte Revolutionäre angesehenen Feuerwehrvereine. Das störte den unruhigen, progressiv denkenden Patrioten Széchenyi.

Trotz allem war die Gründung einiger Vereinigungen, meist sportlicher und wirtschaftlicher Natur, möglich, wobei Széchenyi maßgeblichen Anteil hatte: Es entstanden das erste ungarische Reiseunternehmen, Volkstheater, Bootsverein, Gartenbaugesellschaft, Industrie- und Handelsverband. Er kam aber auch nicht umhin, bei seinen Aktionen von der habsburgischen Geheimpolizei ständig observiert zu werden.

Széchenyi als Feuerwehrmann

1862 besuchte er als Regierungsbeauftragter die 3. Weltausstellung in London, wo er auch die Feuerwehr kennen lernte, die ihn sofort faszinierte. England war Ungarn wirtschaftlich und industriell gesehen weit voraus. Die 400 Mann starke Feuerwehr hatte lange Erfahrung, galt als eine der besten in der Welt und arbeitete bereits mit Dampfspritzen. 1861 war man im Besitz von zwei solcher Dampfspritzen, im nächsten Jahr wurde die dritte erworben. Er verpflichtete sich dort bei Captain Sir Eyre Massey Shaw als Feuerwehrmann, wo sein Engagement und sein Fleiß stets gelobt wurden; er erwarb sogar ein Kommandantendiplom.



Abb. 1 Széchenyi in drei verschiedenen Funktionen: als Feuerwehrmann in London, Kommandant der freiwilligen Feuerwehr Budapest und Feuerpascha in Konstantinopel

Hier wurde sein Wille endgültig gefestigt, in Ungarn ein modernes Feuerlöschsystem zu entwickeln. Mit dem in London gekauften Boot „Sympathy“ ruderte er von Vilshofen bis Linz allein, dann mit Keve József die Donau abwärts nach Pest. Weitere Exkursionen in West- und Südeuropa vergrößerten sein Wissen über das Löschwesen. Er brachte einschlägige Literatur mit, schrieb selbst das 64-seitige Werk „Bewährte Erfahrungen über das Feuerlöschwesen. Den Comitaten, Städten, Bezirken und besonders den daselbst entstandenen Feuerlöschvereinen zur Beachtung empfohlen“ und war fest entschlossen, in Ungarn Feuerwehren zu gründen. Er entwarf Statuten für eine Feuerwehr in Pest, sammelte Geld, doch die Zeit war durch die Wirren der Revolution noch nicht ganz reif; zu intensiv wehrte die Regierung Gruppenbildungen ab. Erst dem aus Württemberg nach Deutschwestungarn eingewanderten und anfangs im heutigen

Burgenland tätigen Lehrer Friedrich Rösch gelang es nach mehreren Jahren, einen mit Turnern kombinierten Feuerwehrverein in Ödenburg (Sopron) zu gründen (1866). Aber dann ging es Schlag auf Schlag: 1867 erfolgte der Ausgleich mit Österreich, und die Feuerwehrvereine waren nicht mehr aufzuhalten. Széchenyi kooperierte mit Rösch, und gemeinsam mit dem in seiner Geburtsstadt wohnenden Turn- und Fechtlehrer Ferdinand Martinengo sowie dem Instruktor Voit schufen sie die Feuerwehr von Pressburg (1867). Mit Sopron als Vorbild entstanden Feuerwehren im Königreich Ungarn auch in Kőszeg (1868), Esztergom (1869), Pécs (1870), Békés-Gyula (1870) sowie im heutigen Rumänien in Nagyvárad (1867, heute Oradea), Temesvár (1868, Timisoara), in der Slowakei in Nagyszombat (1868, Trnava), Nyitra (1869, Nitra), Kassa (1870, Košice), in Kroatien in Várasd (1868, Varaždin), Zagreb (1870), um nur einige zu nennen. Zur Statistik des regelrechten Booms an Feuerwehrgründungen sei angemerkt, dass es 1870 in ganz Ungarn 34 freiwillige Feuerwehren gab, Anfang der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts 1.760 und vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges 2.451.

Nach mehreren Anläufen ist es Széchenyi 1869 endlich gelungen, in der Hauptstadt eine freiwillige Feuerwehr zustande zu bringen. Er selbst war Kommandant von anfangs zwölf Leuten. Sie verfügten über einen Turm für Kletter- und Rettungsübungen, zwei - wie könnte es anders sein - englische Feuerspritzen und wurden geführt wie das Militär, wo körperliche Fähigkeiten, strikte Ordnung und persönlicher Mut ihren Platz hatten. Im folgenden Jahr ging man auf seinen Vorschlag zur Berufsfeuerwehr – der dritten am europäischen Kontinent - mit 40 freiwilligen und 12 professionellen Mitgliedern über. Die Feuerwachen wurden in den folgenden Jahren vermehrt, sodass es 1874 inklusive den Turmwächtern acht Stellen mit insgesamt 97 Mann Besatzung gab.

Immer wieder wurden bei Einsätzen sein Mut, seine Todesverachtung und seine Bereitschaft für Entbehrungen – das gute Beispiel für seine Untergebenen – gelobt, wie z.B. beim Brand der Spiritusbrennerei in Altofen 1870 mit 15 Toten, acht Schwerstverletzten und einer Schadenssumme von 300.000 fl. Große Verdienste erwarb sich Széchenyi mit seiner Feuerwehr auch beim Brand des Nationaltheaters 1871, in Folge wurde er mit dem Ritterkreuz des kaiserlichen Leopoldordens ausgezeichnet. Eine in der Londoner Fabrik Shand, Mason & Co. gefertigte und ihm zu Ehren „Széchenyi“ genannte Dampfspritze stellte er am 12. Dezember 1872 am Donauufer der Öffentlichkeit vor.

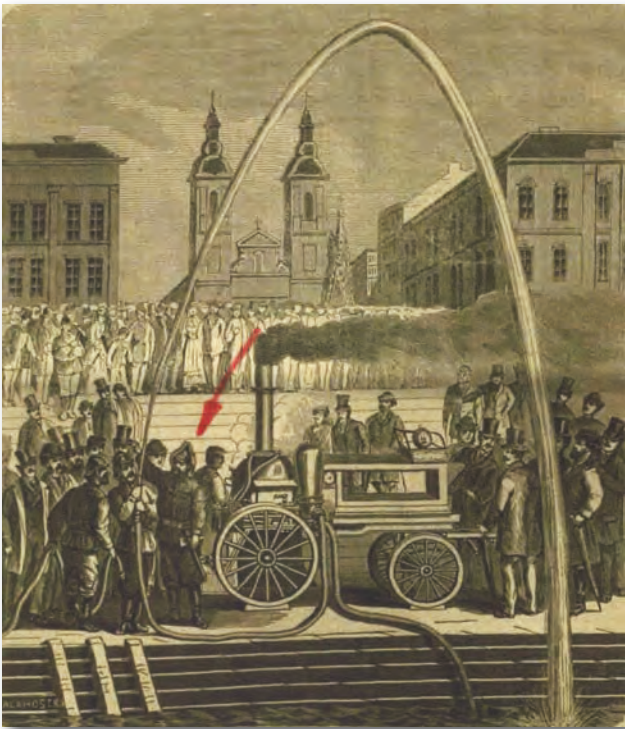


Abb. 2 Ödön v. Széchenyi (roter Pfeil) stellt die Dampfspritze am Donauufer vor, 1872

Für die Finanzierung der benötigten 7203 Gulden kümmerte er sich vorerst selbst. Die Zeitungen berichteten von seinem Vortrag und der Erprobung mit der vielbeachteten Leistung, die angeblich den Einsatz von 40 Menschen ersetzte. Hatte der Gerätehersteller Seltenhofer noch vier Jahre zuvor in einer öffentlichen Schau beim Ödenburger Feuerturm mit seiner handbetätigten Omnibus-Spritze eine Strahlhöhe von 96 Wiener Fuß erreicht und Bewunderung erregt, war diese neueste Konstruktion jetzt schon wieder überholt. Széchenyi wurde als Held des Tages und der Nation gefeiert. Das erste Mal war die Spritze am 1. März nächsten Jahres im Einsatz, weiters bewährte sie sich besonders beim Brand in der staatlichen Waggonfabrik (29. Juli) und der Haggenmacher-Dampfmühle (13. Oktober). Die zweite Dampfspritze wurde in der Stadt 1877 von der heimischen Firma Walser mit dem Namen „Budapest“ in Dienst gestellt.

Im Sinne des Ödenburger Kommandanten Friedrich Rösch wurde am 5. Dezember 1870 in Budapest nach österreichischem Muster der Ungarische Landesfeuerwehrverband (Magyar Országos Tüzoltó-Szövetség) ins Leben gerufen. Die anwesenden 17 Feuerwehren wählten Graf Széchenyi zum Präsidenten, das Amt behielt er bis 1874. Das Ziel des Verbands war eine gemeinsame Linie innerhalb der Mitgliedsvereine, die Wahrung der Interessen und die Garantie einer einheitlichen Entwicklung. Als stets komplex und im Voraus Denkender beantragte er 1871 als Delegierter der

ungarischen Reichshälfte am Feuerwehrtag in Klagenfurt eine Zusammenarbeit aller Feuerwehren des Kontinents und die Abhaltung von „Europäischen Feuerwehrtagen“.

Techniker und Patriot

Der ehrgeizige Széchenyi hatte gute und moderne Ideen, die seiner Zeit oft um Jahrzehnte voraus waren, von seinen Zeitgenossen aber nicht immer geschätzt und eher als Utopien betrachtet wurden.

Wie schon seinen Vater hatte ihn das Wasser in seinen Bann gezogen, sowohl der Sport wie auch die damit in Verbindung stehende Technik. Wurzbach berichtet, dass er als Freiwilliger in die Dienste der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft trat und dort das Kapitänsdiplom erwarb. Wie bereits angeführt gründete er einen Ruderverein, ließ sich bei Weeler in Richmond ein Wettrennboot bauen und ruderte damit von Pest nach Rotterdam. Er befasste sich mit Hydrografie, Schiffsbau, Nautik, mit der Technik von Dampfmaschinen. In dieser Zeit stand die Dampfkraft an höchster technologischer Stelle. Das faszinierte ihn, auch hatte er in London damit Bekanntschaft gemacht. Nach dieser Lehrzeit bei der Feuerwehr baute er mit ungarischen Handwerkern und heimischen Materialien das nur 20 m lange und 2,33 m breite Dampfschiff „Hableány“ (dt. Wellenmädchen, Meerjungfrau), mit dem er auf der Pariser Weltausstellung 1867 Aufsehen erregte und sich einen Namen machte. Mit nur vier Gefährten – dem späteren Kommandantstellvertreter von Budapest Follmann Alajos als Steuermann, einem Ingenieur, einem Heizer und einem zwölfjährigen Koch – fuhr er als Kapitän vom 6. April bis 18. Mai 1867 die durch Kanäle und Schleusen verbundene Wasserstraße von Pest auf Donau, Main, Rhein, Marne und Seine nach Paris. Eine Reihe von Hindernissen, Wetterkapriolen und Schadensfällen meisterte der Graf in Feuerwehrmanier durch energische Entscheidungen oder entschlossenes Handeln. Laut seinem Tagebuch sah er die Motivation darin, seine Heimat Ungarn ganz im Sinne seines Vaters durch Exporte wirtschaftlich zu fördern, indem auf er den zwar existierenden aber nur sehr mäßig genutzten Wasserweg nach Westeuropa in signifikanter Art hinwies und den billigen Transportweg hervorhob. Seine große Idee wäre die Erschließung Europas durch Wasserwege, die Verbindung von Mittel- und Schwarzem Meer mit Nordeuropa und dem Atlantik gewesen. Die Begeisterung bei seiner Ankunft in Paris war groß, die ungarische Bootsflagge auf der Seine noch unbekannt. Jule Verne begrüßte ihn, Kaiser Napoleon III. und seine Gattin kamen an Bord und machten eine Fahrt mit dem Dampfer. Noch keiner vor ihm hatte mit so einem kleinen Wasserfahrzeug und der

bescheidenen Besatzung diese Herausforderung gemeistert. Das Boot erhielt eine Goldmedaille auf der Weltausstellung, Széchenyi wurde in die französische Ehrenlegion aufgenommen und mit weiteren ausländischen Ehrungen bedacht. Eine zweisprachige Gedenktafel am Ufer der Seine berichtet von diesem Ereignis.

Gleich seinem Vater, dem „Mann, der Ungarn schuf“, war auch Ödön extrem daran interessiert, seine ungarische Hauptstadt zu modernisieren und mit aktuellen technischen Mitteln dem Zeitgeist anzupassen, zur Weltstadt zu machen. Der Grundstein der Schweizer Maschinen Fabrik, der späteren MÁVAG, wurde 1867 gelegt, die Schiffswerft von Újpest folgte im nächsten Jahr. Angeregt durch Ideen der Weltausstellung setzte sich Széchenyi intensiv für den Bau einer Standseilbahn ein. Am 2. März 1870 wurde das nach den Plänen von Henrik Wohlfart gebaute und von vielen belächelte bzw. als undurchführbar bezeichnete Experiment eröffnet. Eine Dampfmaschine mit 35 PS betrieb die doppelgleisige 100-metrische Anlage bei einer Steigung von 30 Grad und einer Höhendifferenz von 48 Metern. Sie war nach Lyon die zweite ihrer Art in Europa und führt vom Bereich der Kettenbrücke auf den Budaer Burgberg.

Ebenfalls Széchenyis Idee entstammt die vom Zentrum auf den 420 m hohen Schwabenberg führende Zahnradbahn. Die Bauleitung der drittältesten und 1874 eröffneten Zahnradbahn der Welt lag beim Schweizer Ingenieur Francois Cathry Szaléz. Die Dampflokomotiven stammten aus der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur. 1890 wurde die Strecke auf den Széchenyi-Berg verlängert. Als Ratsmitglied für öffentliche Arbeit setzte er auf Fremdenverkehr. Da adäquate Hotels nicht vorhanden waren, gründete er die Erste Ungarische Hotel Company und begann, solche auf beiden Seiten der Donau errichten zu lassen. Es entstanden ebenso teure Luxushotels wie auch leistbare Unterkünfte, Gastronomie und Tourismuseinrichtungen; der Sport wurde ebenfalls gefördert. Straßen-, Brückenbau, Fährverkehr auf der Donau waren ihm ein Anliegen; er gründete die Werft von Újpest im Norden der Hauptstadt (heute IV. Bezirk). Eine aus England kommende Dampf-Straßenbahn wurde 1871 getestet. Überhaupt dürften Dampfmaschinen Széchenyi fasziniert haben und deren Anwendung ihm ein Anliegen gewesen sein. So forderte er auch z.B. schon sehr früh die Gründung eines Vereines zur Einführung von Dampfmaschinen in der Landwirtschaft Ungarns. Vorschläge bezüglich öffentlicher Beleuchtung, Werbeschilder, Nachtschutz, Telegraphie, Brandverhütung, Bau öffentlicher Unterkünfte, Militärschule,

Pantheon oder Walhalla, die Besiedlung des Gellétsberges und viele andere stammen von ihm. Aufgrund seiner vielen praktischen Erfahrungen im In- und Ausland konzipierte er feuerwehrtechnische Verbesserungen, entwarf Löscheinrichtungen, Sturmfackeln, installierte Alarmierungseinrichtungen. Der Vorläufer unserer heutigen Tanklöschfahrzeuge geht ebenfalls auf ihn zurück: Auf einem pferdegezogenen Vier-Rad-Fahrwerk kombinierte er ein Löschwasserfass mit einem Inhalt von 400 – 500 l mit einer durch einen Schlitten abprotzbaren Handdruckspritze.

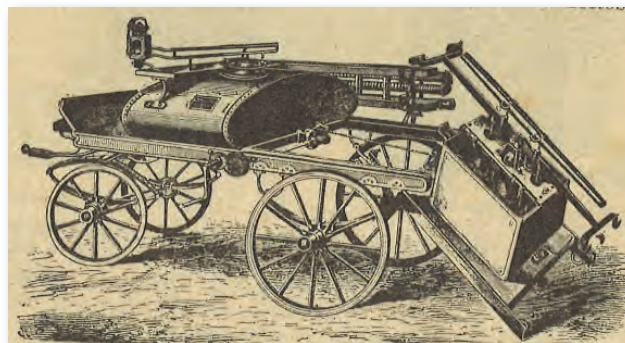


Abb. 3 Széchenyi-Abprotzspritze mit Wasserfass

Sofort bei Ankunft am Brandplatz konnte mit dem Löschen begonnen und durch eine Wasserstelle gespeist werden. Ein weiterer Vorteil lag darin, dass die Spritze ins Gebäudeinnere getragen und Pferde aus der Brandhitze entfernt werden konnten. Ungarische Löschgerätehersteller (Köhler, Geittner und Rausch) griffen diese Idee auf und produzierten sogenannte Notfallzüge oder Löschtrains. Laut Bericht im Neuigkeits-Welt-Blatt vom 10. Februar 1874 beantragte er als „Oberkommandant der Pestofner Feuerwehr“ die Aufstellung eines Observatoriums im Fort des Blocksberges, „behufs schneller Orientirung und Signalisirung bei Feuersgefahr in der Hauptstadt und Umgegend“.

Viele seiner Ideen wurden allerdings aus Kostengründen, wegen rückständiger Denkweisen der Behörden und aber auch wegen der plötzlichen Abwanderung Széchenyis nicht umgesetzt. In diesem Zusammenhang sei auf Széchenyis Zeitgenossen Egger Béla (1834-1910) verwiesen: Der in Budapest geborene Erfinder und Mitgründer der ersten österreichischen Glühlampenfabrik in Wien und später auch in Budapest ließ sich u.a. einen automatischen Feuermelde-Apparat patentieren (1882). Er schuf gemeinsam mit dem Wagenbauer Ludwig Lohner das Egger-Lohner-Elektromobil, das in Berlin 1899 international den 1. Preis und die goldene Medaille erhielt.

Der Feuerpascha

Ödön von Széchenyi hatte sich durch seine Aktionen und Erfolge in Europa einen Namen gemacht. Deshalb und weil es in Konstantinopel in der letzten Zeit mehrere verheerende Brände gegeben hatte, wurde er vom türkischen Sultan Abdülaziz (1830-1876) eingeladen, in der Türkei ein Feuerlöschwesen nach ungarischem Vorbild aufzubauen. Auch Kaiser Franz Joseph und sein Botschafter Franz Graf Zichy von Vásonykeő waren am Transfer beteiligt. Vorgesehen war, dass er nach der Installierung des Feuerwehrsystems wieder nach Ungarn zurückkehren sollte. Aber „er kam für kurze Zeit – und blieb für immer“, denn er harnte bis zum Ende seines Lebens dort aus. Damit hatte Ungarn einen Feuerwehrmann verloren und die Türkei einen Experten, Organisator und Praktiker des Löschwesens gewonnen. Mit ungarischen Feuerwehroffizieren – u.a. Bárány Nándor Ernő und dem bereits genannten Follmann Alajos – reiste er im Oktober 1874 nach Konstantinopel.

Das Problem der alten Stadt waren die dichten, eng verbauten Straßen, die abgeschlossenen Viertel und Sackgassen, Wasserknappheit und brandgefährliche Materialien der Gebäude. Dort schuf er ein Feuerwehr-Bataillon von vorerst 20 Offizieren und rund 500 Mann. Es war streng militärisch organisiert, unterstand dem Kriegsministerium und war auch für außenpolitische Einsätze zuständig. Notwendig waren auch ein Feuerwehrhaus, Schulungsraum und Übungsgelände. Kommandant war Széchenyi, ab 1877 im Rang eines Obersten, später werden Bezeichnungen wie Brigadekommandant, Abteilungsgeneral, Feldzeugmeister und sogar Feldmarschall genannt. Im Jahr 1900 war die Feuerwehr auf 3000 Mann angewachsen und in fünf Kasernen untergebracht. Anfangs gab es gegen die ungarischen Einwanderer jede Menge Vorurteile und Probleme sprachlicher, religiöser, ideologischer und finanzieller Natur in diesem für sie fremden orientalischen Umfeld.

Doch die Erfolge waren ihre Bestätigung, mit der Zeit erweckte ihre Arbeit Vertrauen und Respekt in der Bevölkerung. Im ersten Jahr sollen 17, bis September 1876 insgesamt 53 Brände bekämpft worden sein. Es scheint verständlich, dass Széchenyi ihm bekannte und bewährte Ausrüstung einführte, was sich auch sehr positiv auf seine heimischen Lieferanten und Hersteller auswirkte. Dadurch hatte ihm Österreich-Ungarns Wirtschaft eine neue Chance am Absatzmarkt des gesamten Balkans zu verdanken. Ein Foto aus dem Jahr 1892 zeigt den Kommandanten bei einer Übung der türkischen Feuerwehr mit einer „Széchenyi“ bezeichneten kleinen Dampfspritze (kis gőzfecskendő).

Diese auf einem Gestell mit zwei Rädern montierten Geräte waren sehr handlich, brauchten keine Pferde und konnten in den engen Gassen der Altstädte hervorragend manövriert werden. Außerdem war das Fahrwerk abmontierbar (Abb. 4).

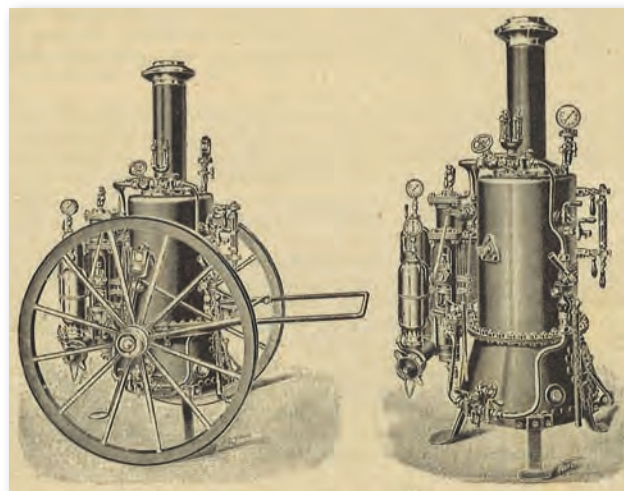


Abb. 4 Kleine Dampfspritze (kis gőzfecskendő) mit und ohne Fahrwerk

Sie hatten 6 – 7 PS, einen Pumpenzylinder von 80 mm, lieferten 300 l/min und deckten bei einer 16 mm-Bohrung 30 - 32 m ab. Die großen, von Pferden gezogenen, Dampfspritzen (nagy gőzfecskendő) hingegen leisteten mit einem Pumpenzylinder von 100 mm 18 – 20 PS, 1600 – 1800 l Wasser und schützten je nach Strahlrohröffnung zwischen 36 und 65 m.

Die verheerenden Brände in der Stadt forderten Paläste, Hotels, Moscheen, Schulen, Botschaften, fügten den Feuerwehrleuten Verletzungen und Gebrechen zu und trieben sie oft an den Rand ihrer Belastbarkeit. Deshalb wurde Széchenyi nicht müde, gerade nach solchen Fällen immer wieder auf Modernisierung und Verbesserung der Ausrüstung zu drängen. So forderte er die telefonische Verbindung der einzelnen Wachen und die intensive Zusammenarbeit mit der Polizei. Für die engen Gassen verlangte er den Einsatz von Automobilen, um die Männer nicht kilometerweit hinterher laufen zu lassen. Leider muss immer wieder etwas passieren, damit die Obrigkeit wachgerüttelt wird und die Kasse öffnet. Als Folge großer Brände gelang es ihm 1911 endlich, drei Autos aus Deutschland zu erwerben und 20 Feuerwachen telefonisch miteinander zu verbinden. Darüber hinaus drängte er auf Reformen nach westeuropäischem Standard. Noch vor dem 1. Weltkrieg wünschte er die zusätzliche Aufrüstung um vier Autos und zwei Benzinmotorspritzen. Doch der Krieg schickte die Feuerwehrleute an die Front, beendete die türkische Monarchie und mit ihr die von Széchenyi eingerichtete Militär-Feuerwehr.

Im September 1921 nahm die städtische Berufsfeuerwehr ihren Dienst auf. Noch im selben Jahr erkrankte er, starb am 23. März 1922 und wurde im katholischen Friedhof auf der europäischen Seite der heutigen Stadt Istanbul begraben.

Ödön von Széchenyi stand fast ein halbes Jahrhundert für fünf Sultane in osmanischen Diensten und hat sich dabei große Verdienste erworben. Gelobt wurden stets sein Wissen, seine Disziplin, Geradlinigkeit, Organisationsfähigkeit und Härte gegen sich selbst.

Er wurde dafür mit höchsten Auszeichnungen mehrerer Länder dekoriert: Französische Ehrenlegion, kaiserlicher Orden der Eisernen Krone und Leopoldorden, preußisches Eisernes Kreuz, türkische Ozmanie und Medjidie-Orden, um nur einige davon zu nennen. Als höchste Auszeichnung sehe ich aber die Ernennung zum Pascha durch Sultan Abdülhamid II. im Jahr 1880. Zum ersten Mal wurde einem Christen dieser Titel verliehen, noch dazu unter Beibehaltung seines Glaubens und der ungarischen Staatsbürgerschaft. Vom Volk soll er deshalb nur mehr ehrenvoll „Pascha Jagin“ (d.h. Feuerpascha) genannt worden sein. Als weitere Anerkennung seiner Person und Hochachtung seiner Fähigkeiten ist das Angebot Japans zu werten, in diesem fernöstlichen Land so wie in Ungarn und der Türkei das Feuerlöschwesen aufzubauen (1883). Er lehnte aber ab und blieb beim Sultan.

Er war zweimal verheiratet und hatte insgesamt sechs Kinder:

1864 Hochzeit in Esztergom mit Almay Irma (1844-1891), Kinder Andor (1865-1907), Wanda (1870-1916) und Olga (1873-1889).

1891 Hochzeit in Konstantinopel mit Christopulos Eulalia (1840-1918), Kinder Ilona (1888-1951), Gustav (1889-1966) und Bálint (1893-1954).

Hinterher gesehen hat Ödön von Széchenyi mit seinem Drang nach Fortschritt gleich mehrere Länder in Sachen Feuerlöschwesen und Technisierung maßgeblich beeinflusst, nämlich das heutige Ungarn, Österreich, Slowakei, Kroatien Rumänien, Türkei – aus aktueller Sicht ein echter Europäer also. Sein schriftlicher Nachlass über ihn und seinen Bruder Béla befindet sich in der Széchényi-Nationalbibliothek in Budapest.

Motorisierung in Deutschwestungarn

Das heute österreichische Bundesland Burgenland war bis 1921 Teil des Königreichs Ungarn und bildete den größten Teil der Region Deutschwestungarn. Der Person des Ödön von Széchenyi sind die in unserer Gegend vorhandenen Dampfspritzen zwar nicht unmittelbar zuzuschreiben, dennoch war er derjenige, der diese leistungsfähigen und präzise arbeitenden Löschgeräte unseren Feuerwehren vorgestellt und empfohlen hat. Prinzipiell ist festzuhalten, dass eine Dampfspritze einen hohen Preis hatte und deshalb für unsere klein strukturierten, meist bäuerlich geprägten, Gemeinden nicht erschwinglich waren. Für Städte, Herrschaften, Meierhöfe und Fabriken waren sie aufgrund ihrer Leistung jedenfalls hochinteressant. Zwar brauchten sie 10 bis 15 Minuten Anlaufzeit, bis der notwendige Betriebsdruck erreicht war, doch dann waren sie den herkömmlichen Geräten weit überlegen. Vor allem bei lang anhaltenden Bränden waren sie unübertroffen.

Wie oben angeführt stellte der von der Dampfmaschine generell begeisterte Széchenyi 1872 die Budapester Dampfspritze am Donauufer vor. Sie war zwar die erste im Besitz einer ungarischen öffentlichen Feuerwehr aber nicht die erste in Ungarn. Denn in der Schiffswerft von Óbuda (heute III. Bezirk) mit ca. 2500 Mitarbeitern und einer Werksfeuerwehr existierte bereits 1863 eine in England gekaufte, pferdegezogene Dreizylinder-Dampffeuерlöschpumpe mit einer Leistung von wahrscheinlich 300 l/min. 1873 verfügte die Werft über diese eine Dampf- und sechs Handdruckspritzen, 1911 kaufte man eine größere Dampfspritze von der Firma Czermack aus Teplitz in Böhmen. Die erste im Land Ungarn und von einem ungarischen Hersteller erzeugte Dampfspritze wurde 1876 von der ehemaligen Budapester Glockengießerei Walser Ferenc gebaut. 1877 lieferte sie ein solches Gerät an die Budapester Feuerwehr. 1899 waren in Ungarn elf Dampfspritzen in Betrieb: vier in Budapest und je eine in Pressburg, Temesvár, Vrsac (Werschetz, heute in Serbien), Esztergom (Gran), Zagreb und Fiume (Rijeka). Dazu kamen bis 1911 eine in der Zuckerfabrik Szerencs, in Mosonmagyaróvár (Wieselburg-Ungarisch Altenburg), Szombathely (Steinamanger), Debrecen, Budapest, Győr (Raab) und in der Schiffswerft Óbuda. Aus dem Jahr 1903 werden uns bei der Berufsfeuerwehr sechs Dampf- und 24 Handdruckspritzen für die 720.000 Einwohner zählende Hauptstadt gemeldet. Für unsere Komitatsstadt Ödenburg - später als Hauptstadt des Burgenlandes vorgesehen- sind aus dieser Zeit lediglich 17 mechanische Saug- aber keine Dampfspritzen überliefert.

Auf dem Gebiet des heutigen Burgenlandes sind vier Dampfspritzen aus ungarischer Zeit bekannt und sollen hier kurz vorgestellt werden:

Jennersdorf (Gyanafalva): Neben einer vorhandenen Handdruckspritze und einem Mannschaftswagen wurde bei der 1883 gegründeten, aber erst 1886 genehmigten Feuerwehr von Jennersdorf um die Jahrhundertwende eine Dampfspritze in Dienst gestellt (Abb. 5).



Abb. 5 FF Jennersdorf mit ihrer Dampfspritze vor dem 1896 erbauten Gerätehaus

Laut Hinweis in der Stadtchronik hatte sie ein Gewicht ca. 1500 kg. Für den nötigen Vorspann der pferdegezogenen Spritze waren die Anrainer gesetzlich verpflichtet worden. Mehrteilweise von der Jennersdorfer Dampfspritze nicht überliefert. Auch über deren Leistung, Verwendungsdauer, die Einsätze sowie das weitere Schicksal und Verbleib konnten keine Informationen gefunden werden. Erst 1928 wurde sie durch eine mit Benzinmotor betriebene Spritze ersetzt bzw. von ihr im Einsatz unterstützt. Diese war laut Auskunft der Stadtfeuerwehr an einem alten Daimler angebaut, welcher kurz zuvor als erstes motorisiertes Feuerwehrfahrzeug im Bezirk angeschafft worden war. Der LFV Burgenland bezeichnete das von Kernreuter in Wien gekaufte Fahrzeug als „Autospritze für den Bezirksverband Jennersdorf (Kreis Raabtal), Größe IIa, Type I mit abprotzbarer Motortragspritze, 20 PS, 800 l/min“. Damit besaß Jennersdorf eine sogenannte Überlandspritze, die über einen für die damalige Zeit großen Aktionsradius verfügte. Interessant erscheint der Bericht, dass in den zwanziger Jahren mit der auch am Land aufkommenden Motorisierung eine Motorradgruppe innerhalb der Feuerwehr gebildet wurde, um schnell zur Brandstelle zu gelangen. Sie soll über Jahre hindurch bestanden und an etlichen Einsätzen erfolgreich teilgenommen haben.

Rotenturm an der Pinka (Vasvörösvár): Seit ihrer Gründung im Jahr 1880 profitierte die FF Rotenturm stets von der Zuneigung ihrer Protektoren aus der Familie Erdödy. Aus der Feuerwehrchronik entnehmen wir aus dem Jahr 1907: „Oberkommandantstellvertreter Graf Thomas Erdödy schlägt vor, der Verein möge zum Schutze der Feuerwehrmänner einige (10) warme Mäntel anschaffen. Weiteres soll eine Dampfspritze gekauft werden; dazu soll auch der Kassastand des Vereines verwendet werden. Nachdem aber mit dem Vereinsvermögen nur ein sehr kleiner Teil des Anschaffungspreises gedeckt werden kann, erbot sich Oberkommandantstellvertreter Graf Thomas Erdödy den Fehlbetrag aus eigenem zu decken.“ Und 1908: „Oberkommandant Graf Julius Erdödy gibt bekannt, dass die angeschaffte Dampfspritze aus seiner Privatkasse bezahlt wird, damit die Vereinskasse nicht geschwächt wird.“

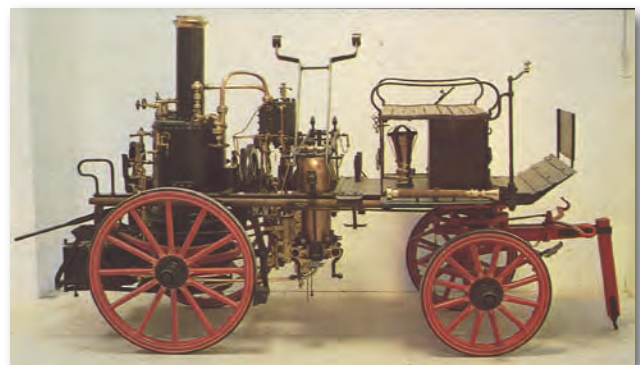


Abb. 6 Dampfspritze Rotenturm

Das Gerät wurde von Pferden gezogen und hatte bei Bedarf auch die Möglichkeit zur manuellen Bedienung mittels Druckstangen.

Vom „Riesenbrand in Großpetersdorf“ mit orkanartigem Sturm und bei extremem Wassermangel schreibt die burgenländische Feuerwehrzeitung Nr. 11/1927, dass endlich „weitere Feuerwehren, darunter die Oberwarter und Hartberger mit ihren mächtigen Automotorspritzen und die Rotenturmer Feuerwehr mit ihrer Dampfspritze eingetroffen [sind], so daß nunmehr die Wasserversorgung [.....] gesichert werden konnte.“

1935 schafften Feuerwehr und Gemeinde von der Firma Knaust eine vierzylindrische Benzinmotorspritze zum Preis von S 7.000 an. „Zur teilweisen Tilgung der Schuld wurde der Firma Knaust die Dampfspritze zu einem Betrag von ATS 1.000,-- verkauft“, heißt es in der Chronik. Später – der Zeitpunkt ist nicht bekannt – kam sie in den Besitz des Grafen Draskovich in Güssing. Sie steht heute im Feuerwehrmuseum in Eisenstadt und trägt Firmenschilder mit der Aufschrift „Fr. Kernreuter/Wien-Hernals/10 Atmospären“ und „Fr. Kernreuter Wien 17/3 Hernalser Hauptstrasse 105.“

Pinkafeld (Pinkafő): Die älteste Feuerwehr des Burgenlandes (1871) bestellte 1909 unter dem Kommandanten Tobias Guth bei der Firma Union in Wien eine pferdegezogene Dampfspritze mit Kessel der Firma Czermack, die 1910 geliefert wurde.



Abb. 7 Dampfspritze Pinkafeld

Die mit einer 3-Zylinder-Kolbenpumpe ausgestattete Maschine hat 23 PS und lieferte 800 bis 1000 l/min bei einem Druck von 10 bar. Die Feuerwehrchronik von 1981 schreibt dazu: „Es war ein Wunderwerk der damaligen Technik. Gebaut von der Firma K.u.K. Maschinenfabrik Cermak in Wien. Es war eine Erstkonstruktion des Herrn Ing. Winter, der auch die Einschulung in Pinkafeld vornahm. Sie hat 3 Dampfzylinder, die Kurbelwelle ist 3 : 120 versetzt. 3 Kolbenpumpen mit Membranventilen. Saughöhe 8 Meter. Ausgerüstet mit 9er Schläuchen bis zum Verteiler, von dort mit 6er Schläuchen bis zum Strahlrohr.“ Der Kaufpreis belief sich auf 8.500, mit Zubehör ca. 10.000 Kronen und wurde von der Gemeinde und der Pinkafelder Bevölkerung aufgebracht.

Auf dem Schild des Dampfkessels ist zu lesen:

K. u. k. pr. Feuerspritzen-, Pumpen- und
Maschinenfabrik
Erste erzgebirgische mech. Schlauchfabrik
Fabrik für Sanitäts-Geräte und -Wägen
R. Czermack Teplitz u. Wien
1900 1083 10 ATM

Als erster Einsatz der Dampfspritze wird der Nachbarort Riedlingsdorf genannt, wo ihre große Wirksamkeit betont wurde. Sie ist heute noch funktionstüchtig und im Pinkafelder Stadtmuseum zu besichtigen. 1927 kaufte Pinkafeld von der Firma Knaust in Wien eine 2-rädrige Motorspritze mit Vorderwagen, Type 3441/H. Handschriftliche Aufzeichnungen der FF Pinkafeld aus den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts mit Angabe der diversen Funktionen und Übungsdaten beweisen aber, dass die Pinkafelder Dampfspritze auch noch in der Zeit des Benzinmotors Verwendung fand.

Kittsee (Köpcsény): 1875 als eine der ersten Feuerwehren im heutigen Burgenland gegründet war die FF Kittsee seit 1913 im Besitzer einer Dampfspritze (Abb. 8).



Abb. 8 Dampfspritze Kittsee

Das Technische Museum in Wien, wo sie heute ausgestellt ist, beschreibt sie als Dampf- und Handspritze Type 134 der Wiener Firma Fr. Kernreuter aus dem Jahr 1911. Die pferdegezogene, hauptsächlich aus Metall bestehende Konstruktion trägt mittig die Dampfmaschine mit einer maximalen Druckleistung von 11 atm. Im hinteren Bereich befindet sich der Heizerstand mit Armaturen, Handspeispumpe und Brennstoffbehälter. Weiters verfügt das Gerät über Funkenfänger am Kamin, Kutschbock mit darunter liegender Werkzeugkiste, seitlich Schlauchhaspeln und Laternen. Für die Zeit des noch zu geringen Druckes und bei Ausfällen ist ein manuelles Pumpwerk mit ein- und ausklappbaren Druckstangen für mehrere Personen installiert. Schon am 17. Mai 1913 kam Sie voll zum Einsatz, als in Pressburg ein verheerender Brand mit starkem Sturm das Judenviertel vernichtete. Die freiwillige Feuerwehr, die ganze Garnison mit den Pionieren, sämtliche Fabriksfeuerwehren und 19 Feuerwehren der Nachbarschaft, darunter auch Kittsee, versuchten, den Brand einzudämmen. Erst durch die Nachalarmierung der 60 km entfernten Wiener Feuerwehr war dem Einsatz mit Innenangriffen Erfolg beschieden. Wien war mit einer automobilen und einer pferdegespannten Dampfspritze, einem automobilen Tenderwagen, einer pneumatischen Schiebeleiter, einem bespannten Schlauchwagen und 38 Mann Besatzung per Bahn angereist. 48 Stunden standen die Kittseer mit ihrer Dampfspritze im Einsatz, heißt es. Insgesamt bekämpften rund 500 Feuerwehrleute mit fünf Dampfspritzen und jeder Menge

Handdruckspritzen unter Verwendung der städtischen Wasserleitung drei Tage lang das Feuer. Die Technisierung in den Feuerwehren hatte Erfolg gezeigt. Der Schaden belief sich auf 1,5 Millionen Kronen: 70 Häuser in fünf Gassen, 4000 Odachlose, viele Verletzte, 1 Toter.

Seit 1931 war die Kittseer Dampfspritze wegen notwendiger Reparaturen nicht einsatzfähig. Da die Feuerwehr aufgrund großer finanzieller Schwierigkeiten sämtliche Ausgaben einschränken musste und sich deshalb auch keine Instandsetzung leisten konnte, wurde sie zwei Jahre später an die Erzeugerfirma zurückgegeben.

Zur Dampfspritze generell ist anzumerken, dass die erste brauchbare 1829 vom Schweden Johan Ericsson in der englischen Braithwaite-Maschinenfabrik gebaut und damit eine neue Epoche für die Feuerlöschtruppen eingeläutet wurde. Den Grundstein dazu legte aber der aus dem ungarischen Borsod stammende Szabo Pál, der mit seinen Söhnen in Wien, Brigittenau Nr. 148, ein Geschäft für Feuerlöschgeräte betrieb. Ihre *„Erfindung einer neuen Wasserspritze, welche mit einer kleinen Veränderung zugleich eine Dampfmaschine ist“*, ließen sie 1822 patentieren. Zur Verwirklichung der ungarischen Erfindung kam es allerdings nicht.

Darüber hinaus muss hier auch betont werden, dass die erste Dampfmaschine - nicht aber Dampfspritze - auf dem europäischen Festland überhaupt in Deutschwestungarn betrieben wurde: Zur Bewässerung seines Schlossgartens in Kismarton, heute Burgenlands Hauptstadt Eisenstadt, kaufte Nikolaus II. Esterházy bei David Matson in London 1803 eine Dampfmaschine. Der aus Oldenburg stammende Mechaniker Johann Dietrich Langenreiter stellte diese im nächsten Jahr neben dem großen Teich auf. Die mit ca. 8 atm arbeitende Dampfmaschine verbrauchte in 24 Stunden zehn Zentner (560 kg) Steinkohle oder eineinhalb Klafter Holz. Sie schaffte 280 ungarische (Pressburger) Halbe (237,55 Liter) Wasser pro Minute in einen 30 Klafter (56,3 m) höher gelegenen Teich, von dem aus bei Bedarf berieselt wurde. Das von der Dampfmaschine geheizte Wasser konnte auch für Badezwecke in den dazu vorgesehenen Anlagen des Maschinenhauses genutzt werden. Dieser Langenreiter verfertigte 1810 auch eine kleine Dampfmaschine für den Freiherrn von Brudern in Buda.

Hat der Brand von Pressburg 1913 die Präzision und technische Überlegenheit der Dampfspritzen gezeigt, war aber schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts jedem klar, dass deren Tage gezählt sind. Mit dem Aufkommen der Elektromobile und Benzinmotoren, zogen auch diese bei den Feuerwehren ein – in unserem ländlich geprägten und wirtschaftlich bescheidenen Gebiet allerdings noch recht zaghaft. Aus Mattersdorf (Nagymarton, heute Mattersburg) wird uns aus dem Jahr 1910 der Ankauf einer Motorspritze berichtet, jedoch ohne nähere Bezeichnung. Und noch der Zahlenbericht von 1924 – wir sind schon seit drei Jahren als „Burgenland“ bei Österreich – weist neben den vier oben genannten Dampfspritzen lediglich drei pferdebespannte Motorspritzen auf. Dagegen stehen 305 Handdruckspritzen mit und 59 ohne Saugwerk sowie weitere Kleingeräte auf der Liste. Mit 1. Jänner 1927 standen dann schon vier automobile, zehn pferdebespannte, zwei zweirädrige und zwei tragbare Motorspritzen zur Verfügung. Langsam aber sicher setzte die Motorisierung bei uns ein, brauchte in kleinen Feuerwehren aber oft bis zum 2. Weltkrieg.

Bildnachweis:

Abb. 1, 6, 7, 8: Bgld. LFV in Eisenstadt

Abb. 2: aus Vasárnapi Ujság vom 19. Jänner 1873, S. 28

Abb. 3 und 4: aus Magyar Országos Tűzoltó-Szövetség, Tűzrendészet, Budapest 1902, S. 92 und 102

Abb. 5: STF Jennersdorf

Motorisierung der burgenländischen Feuerwehren

Erste Schritte des jungen Feuerwehrverbandes

Karl GRUBER

Eingangs ist Folgendes klarzustellen: Bei Beginn der Forschungen wurden alle Feuerwehren des Burgenlandes mittels Rundschreiben ersucht, sämtliche vorhandenen Daten, Dokumente, Aufzeichnungen und Fotos zu diesem Thema zur Verfügung zu stellen bzw. bekannt zu geben. Die erhofften Antworten dazu hielten sich leider sehr in Grenzen. Dazu kommt der Umstand, dass in unserer recht bewegten Geschichte ein großer Teil diesbezüglicher Unterlagen mutwillig oder zufällig zerstört wurde bzw. aus mangelndem Interesse oder Unachtsamkeit verloren ging. Ich sah mich deshalb gezwungen, mich auf regionale Zeitschriften, Mitteilungen des burgenländischen Landesfeuerwehrverbandes, Sekundärliteratur und bereits vorliegende Daten zu beschränken. Dadurch scheint es verständlich, dass der Beitrag keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann.

Nachdem unser Gebiet Ende des Jahres 1921 von Ungarn endgültig abgetrennt wird und als neues Bundesland zu Österreich kommt, entsteht kaum anderthalb Jahre später in Nachfolge der ungarischen Komitatsverbände der burgenländische Landesverband, zu dem sich die seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in großer Zahl gegründeten Feuerwehrvereine zusammenschließen. Als großes Problem erweist sich die wirtschaftlich schlechte Situation des Landes: Abgespalten vom Agrarland Ungarn sind seine in Dörfern lebenden Bewohner hauptsächlich Landwirte, Handwerker, Hilfsarbeiter, oft auch Nebenerwerbs- und Kleinbauern. Die gewinnbringenden Erwerbszweige wie Industrie, Bergbau, Fabriken fehlen bzw. sind nur in recht bescheidenem Ausmaß vorhanden. Aus diesen Gründen wandern in der Zwischenkriegszeit mehr als 24.000 Menschen – vorrangig 1922 und 1923 – nach Übersee aus. Diese Umstände wirken sich auch auf die Finanzkraft der Gemeinden und somit auf die für die Feuerwehren notwendigen Investitionen extrem aus.

Angebote der Hersteller

Ab August 1924 erscheinen die „Mitteilungen des burgenländischen Landesverbandes für Feuerwehr und Rettungswesen“, und schon in der ersten Ausgabe wird in dem noch relativ rückständigen Land die Schaffung von „Überlandzentralen mit Autospritze oder Kraftwagen mit Motorspritzen“ gefordert. Denn wäre „in einem jeden Bezirk – wenigstens auf dem flachen Lande – eine Autospritze, so könnte man

diese in der Gefahr sofort verlangen, die auch rasche Hilfe bringen möchte“. Die Betonung liegt auf der raschen Hilfeleistung für den gesamten Bestimmungsbereich und der Modernisierung durch die in den letzten Jahrzehnten aufgekommene Motorkraft. Das Burgenland und mit ihm seine Feuerwehr muss sich dem Zeitgeist und der Technik entsprechend entwickeln und dem neuen Bundesstaat anpassen. Deshalb kommt es auch nicht von ungefähr, dass jedes der einzelnen Zeitungsexemplare eine Reihe von Inseraten der diversen Löschgerätefabriken mit ihren modernen Motorgeräten enthält: Kernreuter, Wien Hernals, bietet Automobile, vier- und zweirädrige Benzinmotorspritzen und als „besonders empfohlen Benzinmotor-Handspritzen“ an. Lohner-Rosenbauer, Wien IX und XXI, offeriert „automobile Feuerwehrfahrzeuge [und] moderne Motorspritzen für Hand- und Pferdezug“. Union in Wien IX liefert „Feuerspritzen für Hand-, Kraft- und elektrischen Betrieb, Benzinmotor- und Autospritzen“. O. Breitfeld in Wien IX inseriert als „sehr günstige Kaufgelegenheit [.....] 2- und 4-rädrige Motorspritzen mit 400, 600 und 1000 Liter Wasserlieferung per Minute, ferner 2-rädrige Handkraftspritzen für 300 Liter per Minute, einen Mannschaftswagen verbunden mit Kohlensäurespritze,“. Die seit 1822 bestehende Wm. Knaust Ges.m.b.H. in Wien II propagiert neben tragbaren und automatischen Leitern ihre Auto-Benzinmotorspritzen in jeder Größe und Leistung, Handkraftspritzen für Pferdebespannung und Handzug, Elektromobile und Dampfspritzen. Besonders stolz ist man aber auf den Gewinn des 1. Preises und der goldenen Medaille im Zuge der Motorspritzenkonkurrenz auf der internationalen Ausstellung in Salzburg mit der Bemerkung „Knaust Benzinmotorspritzen haben bei grösster Wurfweite das grösste Wasserquantum geschleudert.“ Tatsächlich scheint im Prüfungsergebnis der bei der Internationalen Ausstellung für Feuerwehr u. Rettungswesen 1925 in Salzburg präsentierten Motorspritzen in der Kategorie III (unter 20 PS) Knaust als Sieger auf. Es handelt sich hier laut Firmenangaben um einen insgesamt 465 kg schweren, zweirädrigen Anhänger mit 17 PS-igem Vierzylindermotor und dreistufiger Kreispumpe, die bei einem Druck von 8 at 420 l/min liefert. Als Prüfungsergebnis seitens der Jury werden bei einer Druckschlauchlänge von 100 m und einem Mundstückdurchmesser von 14,5 mm genannt: Wurfweite 42 m mit 339 Minutenlitern bei 9,5 at Ausgangsleistung und 6,5 at am Strahlrohr, das sind 22.035 „Minutenkilogrammmer“.

Weitere Teilnehmer in dieser Kategorie sind Rosenbauer (tragbare leichte Motorspritze), Union (zweirädriger Anhänger) und Flader (trag- und fahrbare Motorspritze). Die Kategorie II (20 bis 30 PS) beherrscht der zweirädrige Anhänger von Magirus mit 32.100 minkgm vor denen von Oberascher und Koebe sowie einem Kernreuter-Auto. In der Kategorie I (20 bis 40 PS) dominiert Oberascher (Auto) mit 45.000 minkgm vor zweimal Rosenbauer (Überlandauto und zweirädriger Anhänger), Kernreuter (vierrädrige Motorspritze für Pferde), Rosenbauer (Auto Gastein), dreimal Knaust (zweirädriger Anhänger, Auto Steyr, Auto Fiat), Koebe (Auto), Magirus (Auto Bayern), Union (Auto Schaum-Spritze); wegen Defekts scheidet die leichte Autospritze der Firma Union aus. Auch die sozialdemokratische Wochenzeitung BF (Burgenländische Freiheit) informiert über die auf der Wiener Messe 1928 vorgeführten und selbst für kleine Orte interessanten Kleinmotorspritzen mit einer Leistung von 800l/min. Als „billige und sinnreiche Konstruktion“ bezeichnet sie die Motorradspritze. „Diese besteht aus einem Motorrad und Beiwagen mit aufgeprotzter Kleinmotorspritze und stellt einen kleinen Autolöschzug vor, der außer der Spritze noch drei Mann und hundert Meter Schläuche mitführen kann.“ (Abb.1)

Monturen, Leitern, Schläuchen, Rauchschutzmasken, Militär- und Feuerwehrgerätschaften – auch mit Spritzen, aber ohne dezidierte Angabe von Motorgeräten. Als gelernter Sattlermeister ist Cekal auch Spezialist für Pferdegeschirr, Gurte, Helme, Wagentapezierung und -lackierung. Die Feuerwehr-Genossenschaft in Wien II betreibt auch eine Zweigstelle in Mattersburg und bietet „Benzinmotor-Feuerlöschspritzen eigene Bauart für Hand-, Pferde- und Autozug“ an.

Aufruf zur Modernisierung

Über den Besuch von technischen Messen, vorrangig in Wien und Graz, wird laufend im Verbandsmagazin berichtet und Feuerwehrführern geraten, sich dort über die neuen Errungenschaften zu informieren. Denn „der Kommandant einer Feuerwehr hat nicht nur für die zweckmäßige Ausbildung seiner Mannschaft zu sorgen, sondern ihm obliegt auch die richtige Wahl der in Verwendung zu nehmenden Feuerwehrgeräte“. Obwohl sich jeder Kommandant und jeder Bürgermeister nach den finanziellen Gegebenheiten richten muss, wird von höherer Stelle darauf gedrängt, sich dem technischen Fortschritt anzuschließen. Die alten Handdruckspritzen entsprechen nicht mehr den Anforderungen und

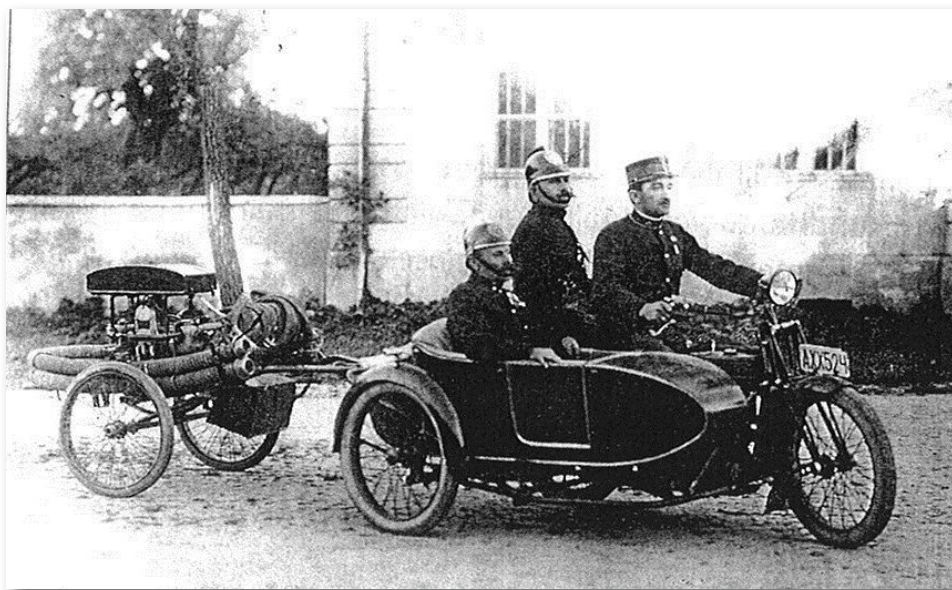


Abb. 1 FF Oberwart mit Motorrad und angehängter Motorspritze

Ein für Landgemeinden praktisches Gerät, wahlweise als Sanitätsauto oder Rüstwagen verwendbar, wird ebenfalls vorgestellt: „Durch einige rasche Handgriffe ist es für den gewünschten Zweck verwendungsbereit, wobei auch eine tragbare Motorspritze angehängt oder aufgeladen werden kann.“ Im Burgenland selbst ansässig sind lediglich die „Ersten Burgenländischen Feuerwehrausrüstungs-Werke Josef Cekal“ beim Bahnhof in Parndorf als Nachfolge der 1890 gegründeten Firma. Sie handeln hauptsächlich mit

auch die Dampfspritzen, die zwar große Wassermengen fördern und hohen Druck erzeugen können, genügen nicht mehr aufgrund ihrer relativ langen Anlaufzeit. Angeraten wird daher die Motorspritze mit der Voraussetzung einer entsprechenden Stärke, der Unempfindlichkeit gegen Schmutz und Sand, der Überwindung von bis zu 8 m Saughöhe sowie der Lieferung von genügend Wassermenge und Druck. Automobile mit Verbrennungsmotor als Kraftquelle für Fahrzeug und Pumpe, ausgestattet als

Mannschafts-, Rüstwagen oder Tender wären der Idealfall. Zu beachten sind dabei vor allem auch die Terrainverhältnisse, weshalb von Automobilspritzen unter 35 PS abgeraten wird. Da diese aber sehr teuer sind, werden Motorpumpen auf zweirädrige Karren mit Kugellager und Vollgummireifen montiert. Diese können von zwei Männern leicht gelenkt, zu den Wasserstellen gebracht oder aber an ein Automobil oder Pferdegespann gehängt werden. Gefordert werden von der Pumpe mindestens 400 bis 500 l Wasser pro Minute bei 6 at Druck. Die Verbandszeitung berichtet von einer tragbaren Motorspritze, „die auf dem Stande der Firma Rosenbauer fast die ganze Messewoche über in Dauerbetrieb zu sehen war“ und durch das geringe Gewicht, die ansprechende Bauart, leichte Beweglichkeit und die bescheidene motorische Kraft besticht. Empfohlen wird sie Feuerwehren mit geringen Wassermengen, für Gutshöfe und im Gebirge.

Geldmangel

Für finanziell schwache Wehren wird von den Firmen Kernreuter und Union der Umbau der herkömmlichen Handspritzen auf Motorbetrieb beworben. Denn, wie der Landesfeuerwehrverband im November 1924 schreibt, muss trotz aller Modernisierungsbestrebungen und aller Vorteile der neuen Geräte die Vereinsführung „trachten, die Wünsche mit dem Säckel in Einklang zu bringen“. Die Umrüstung von Handdruckspritzen auf motorisierte geht bei Kernreuter insofern vonstatten, dass nicht der alte Kolben motorisch angetrieben sondern ein vollständig neues Benzinmotor-Turbinenspritzensystem eingebaut wird. „Der Motor ist modernster Automobiltype, hat Hochspannungsmagnetzündung, Spezialspritzvergaser, selbsttätige Öldruckschmierung.“ Das händische Drucksystem bleibt bestehen und wird bei Unterbrechungen oder Motorausfall manuell bedient. Auch sind zum erstmaligen Ansaugen einige Hübe prinzipiell notwendig, „da es keine Turbopumpe gibt, die eigene Saugfähigkeit hat“. Bei Motorbetrieb liefert die Pumpe bei einem Druck von 6 at 350 l Wasser mit einer Wurfweite von 35 m bei einem Benzinverbrauch von rund 4 l pro Stunde. Das bedeutet eine Leistungssteigerung auf 200 bis 300 Prozent gegenüber den herkömmlichen Geräten bei unverändertem Kraftbedarf, weniger Menschenaufwand und erfordert keinen notwendigen Personalwechsel wegen Ermüdung. Verschmutztes Wasser schadet der Maschine nicht, besondere Wartung oder Pflege wird nicht vorgeschrieben. Die Kosten für einen derartigen Umbau inklusive Überarbeitung und Lackierung des alten Fahrzeuges werden im November 1924 mit 50 Millionen Kronen beziffert (Abb. 2). Unerlässlich bleibt noch immer das Pferd als

Zugtier schwerer Pumpen und Wagen, deshalb werden in den Gemeinden nach wie vor Feuer-Vorspann-Ordnungen mit dem dafür notwendigen Anbringen von Haustafeln, Entlohnung der vorgesehenen Bauern und einer Versicherung für Pferde erlassen. Aus dem Jahr 1924 ist uns dafür aus Welten und Mogersdorf ein Betrag von 100.000 Kronen für jeden Verpflichteten und zusätzlich eine Prämie von 50.000 Kronen für den Schnellsten am Ort überliefert.

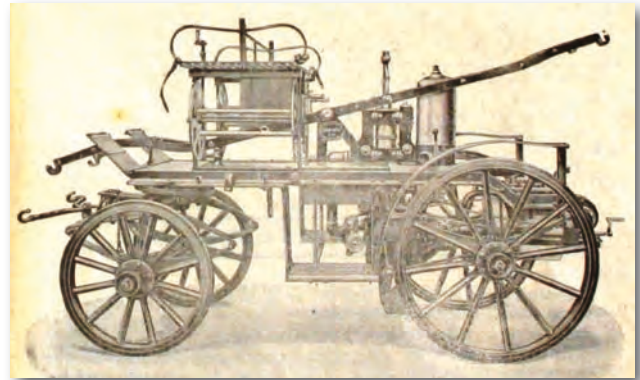


Abb. 2 Einbau eines Benzinmotor-Turbinenspritzensystems in eine Kernreuter-Handdruckspritze, dadurch Motor- und Handbetrieb möglich

Zweifel an technischen Neuerungen

In konservativen Kreisen gibt es aber auch immer wieder Bedenken gegen die neuen Errungenschaften der Technik. Noch 1908 warnt die in Brünn erscheinende „Österreichische Verbands-Feuerwehr-Zeitung“ vor hastiger Übereilung, vor Übereifer, Eitelkeit und Kostspieligkeit. Die Benzinspritze bringe zwar körperliche Erleichterung in Bezug auf Handpumpen, Einfachheit gegenüber der Dampfspritze, lasse aber deren Betriebssicherheit vermissen. Ideal findet man Elektrospritzen, die allerdings von vorhandenen Starkstromleitungen abhängig sind. Und weiter: „Der Automobilbetrieb eines Feuerwehrgerätes ist derart kompliziert und teuer, daß er sich nur in großen Städten rentabel gestalten kann.“ Eine Landfeuerwehr solle sich glücklich schätzen, „mit Handkraftgeräten das Auslangen“ zu finden. Wie man schon beim Aufkommen der Dampfspritze Angst hatte, Feuer mit Feuerkraft zu löschen, so kommen jetzt Zweifel auf, sich mit brandgefährlichen Benzinmotoren der Einsatzstelle zu nähern. Es wird auch auf die Gefährlichkeit – das aber nicht zu Unrecht – leerer Benzinkanister aufmerksam gemacht. „Leere Tanks, leere Benzinbarells usw. sind, weil in ihnen sich Benzindämpfe befinden, [.....], eine Gefahr.“ Vorsichtsmaßnahmen für die Aufbewahrung, Arbeiten mit und an solchen Behältern werden gepredigt, offenes Feuer und Rauchen in deren Nähe ist zu unterlassen, Atemschutzmasken werden empfohlen, die Lagerung hat an geschützten und kühlen Orten zu erfolgen.

Die Motorisierung setzt sich doch durch

Der Trend zum Verbrennungsmotor ist nicht mehr aufzuhalten, und es leuchtet auch den schärfsten Kritikern bald ein, dass dieser bei gewisser Achtsamkeit doch am zweckmäßigsten und effizientesten ist. Man richtet im Landesverband eine technische Kommission ein, welche die ins Burgenland kommenden Geräte prüft, in der Verbandszeitung verlautbart und als „übernahmefähig“ für die Verwendung bei den Feuerwehren genehmigt. Bei der Tagung des Reichsverbandes für Feuerwehr- und Rettungswesen vom 1. bis 3. Juni 1926 in Graz wird der Antrag des burgenländischen Landesfeuerwehrinspektors Michael Postl angenommen, dass nur jene Feuerwehren finanzielle Beihilfen erhalten sollen, „welche Einheitsgegenstände bestellen, die nach den Vorschriften des R.-V. zu liefern sind und bei der Übernahme diesen Vorschriften entsprechen“. Noch 1927 weiß man im Landeskommando, „Handkraftspritzen sind im allgemeinen am meisten verbreitet, auch gibt es darunter verschiedene Typen alter und neuer Erzeugung“. Trotzdem ist jede Feuerwehr bestrebt, wenn finanziell nur irgendwie möglich, eine Motorspritze anzuschaffen. Und fast gleichzeitig werden den Feuerwehren Richtlinien und Tipps zur Behandlung, Reinigung, Wartung und Prüfung der Geräte sowie die Vorbereitung auf die Winterperiode übermittelt. Der technische Ausschuss beantragt in seiner Sitzung vom 17. Mai 1927 in Sauerbrunn, Kurse für Motorführer ins Leben zu rufen und fordert diejenigen Wehren, die schon im Besitz von Motorspritzen sind oder den Kauf in den kommenden Jahren beabsichtigen, auf, dafür „wenigstens zwei verlässliche und besonders geeignete Wehrmänner zur Teilnahme [.....] zu entsenden“. Im Laufe der Zeit gelingt es der Verbandsleitung, mit den Versicherungen eigene Verträge für Automobile und Motorspritzen abzuschließen.

Die in den Verbandsmitteilungen publizierten Zahlenberichte zeigen den kontinuierlichen Anstieg der Motorgeräte im Burgenland: Im Jahr 1924 bestehen 250 freiwillige, zwei Pflicht- und vier Gemeindefeuerwehren sowie zwei Löschbunde mit insgesamt 8.438 Mitgliedern. 34 Gemeinden haben keine Feuerwehr, fast alle aber verfügen über – wahrscheinlich einfache – Löschgeräte. An Maschinen besitzen die Feuerwehren insgesamt 4 Dampf-, 3 pferdebespannte Motorspritzen, 30 zweirädrige und 275 vierrädrige Spritzen mit und 59 ohne Saugwerk, 8 Abprotz-, 13 Karren-, 6 Krücken-, 51 Hand- und Butzenspritzen.

1926 scheinen 299 ausschließlich freiwillige Feuerwehren mit 10.069 Mann und 3 Dampf-, 4 automobilen, 5 pferdebespannten und 2 zweirädrigen Motorspritzen, wiederum 30 zweirädrigen und 275 vierrädrigen Spritzen mit und 59 ohne Saugwerk, 11 Abprotz-, 13 Karren-, 6 Krücken-, 52 Hand- und Butzenspritzen auf.

Der Bericht des Jahres 1929 zeigt 307 Vereine mit 10.089 Mitgliedern und bestätigt den Zuwachs von Motorgeräten, was auf den Willen zur Leistungssteigerung schließen lässt. Den burgenländischen Feuerwehren stehen 10 Automotorspritzen und 37 Motorspritzen zur Verfügung. Weiters wird über 3 Dampf-, 342 vierrädrige und 24 zweirädrige Handdruckspritzen, 67 Spritzen ohne Saugwerk, 27 Abprotz- und Karren-, 18 Krücken-, 26 Hand- und Butzenspritzen berichtet. Außer Pferdefuhrwerken sind darin 1 automobiler Mannschafts- und 1 automobiler Gerät- und Rüstwagen genannt.

Als erstes Motorgerät im heutigen Burgenland wird uns eine 1910 geweihte Motorspritze in Mattersdorf (damals Nagymarton, ab 1926 Mattersburg) gemeldet, die unter dem Kommandanten Franz Koller angeschafft wird. 1927 folgt unter Josef Leitgeb ein kombinierter Lösch- und Sprengwagen und erst 1931 unter Paul Thom ein Überlandgerät und ein Rettungswagen. Ebenso wird in Eisenstadt (Kismarton) in der Hauptversammlung von 1912 der Ankauf einer Motorspritze zwar beschlossen, es mangelt aber am Geld. Schon in der Zeit der Dampfspritzen war hier die Motorisierung an den fehlenden Finanzen gescheitert. Trotz Unterstützung der Stadtgemeinde muss die Feuerwehr bis 1926 auf ein Motorgerät verzichten. In der Chronik ist vermerkt, dass man die erste Kraftwagenspritze am 18. März erwirbt, Ing. Friedrich Schopper mit deren Führung betraut und gleichzeitig zum Zugskommandanten ernannt wird.

Weitere Anschaffungen motorisierter Geräte, die im Burgenland aufscheinen:

Feuerwehr	Neues Gerät	Lieferfirma	Prüfdatum	Weihe
Gattendorf	Benzinmotorspritze			4.6.1922
Neustift bei Schlaining ¹	Motorspritze			20.9.1925
Pötttsching ²	4-rädrige Motorspritze, Größe III, Type Doppel-werk 331 – 59	Fr. Kernreuter Wien	5.4.1926	
Oberwart ³	Überland-Autospritze	Automobil-Spritzenges. Rosenbauer & Co Wien		2.5.1926
Oberwart	2-rädrige Motorspritze	Automobil-Spritzenges. Rosenbauer & Co Wien		2.5.1926
Eisenstadt	Auto-Motorspritze, Type 1 TPC	Wm. Knaust Wien	5.5.1926	
Eisenstadt-Oberberg	Motorspritze	Ungarn		11.7.1926
Stoob ⁴	Auto-Motorspritze, Größe F 40, Type BB (Perl)	Wm. Knaust Wien	14.5.1926	
Marz ⁵ (Abb. 3)	4-rädrige Motorspritze mit Pferdebespannung Type F 3441	Wm. Knaust Wien	9.6.1926	20.7.1926
Rohrbach	2-rädrige Benzin-motorspritze, Größe II	Fr. Kernreuter Wien	30.6.1926	4.7.1926
Oberschützen	Motorspritze SF8	Wm. Knaust Wien		11.7.1926
Eisenstadt	Rettungsauto für Bezirk, 31.8.1926 von Bgld. Landesregierung	Daimler Wr. Neustadt		1926
Neusiedl am See (Abb. 4)	Rettungsauto für Bezirk, 31.8.1926 von Bgld. Landesregierung	Daimler Wr. Neustadt		5.9.1926
Sauerbrunn	Motorspritze, aus Tombola-Erlös gekauft			1926
Rax, auch Raks ⁶	Abprotzbare Motorspritze, Größe II auf 4-rädrigem Wagen	Rosenbauer & Co Wien	14.4.1927	5.9.1926

¹ Die FF Neustift bei Schlaining wird erst 1923 mit 19 Mann gegründet. Die erste Motorspritze Baujahr 1924 wird über den Betriebsleiter des dort ansässigen Antimonbergbaus Ing. Josef Riegler gekauft und in einer Bretterhütte beim unteren Teich untergebracht. Riegler ist auch Mitglied der hiesigen Ortsfeuerwehr und bedient sie aufgrund seiner technischen Kenntnisse.

² Siehe Anmerkung am Ende der Tabelle.

³ Oberwart ist die erste Wehr im Burgenland, die unter ihrem Kommandanten Samuel Hutter in den Besitz einer Automotorspritze gelangt. Bereits Ende 1925 angeschafft, wird sie als „1. Bgld. Überland-Autospritze“ unter dem Namen „Ludwig-Katharina“, benannt nach den Autopaten Ludwig Graf Erdödy und Katharina Fuith, in einem großen Fest am 1. und 2. Mai 1926 gesegnet und bei einer Schauübung der Bevölkerung vorgestellt.

⁴ BF vom 17.6.1927 zum „Schadenfeuer“ in Nebersdorf am 1.6.1927: „..... entwickelte sich alsbald ein Großfeuer, dem auch Wohngebäude zum Opfer fielen. Am Brandplatze waren 15 Feuerwehren aus der Umgebung, darunter auch die Motorspritze aus Stoob erschienen, durch deren Rettungsarbeiten die weitere Ausbreitung des Brandes verhindert werden konnte.“

⁵ Diese pferdegezogene Motorspritze steht heute noch im Burgenländischen Feuerwehrmuseum in Eisenstadt.

⁶ Ebenso wie Neustift bei Schlaining existiert die FF Rax erst seit 1923, obwohl der Gründungsboom unserer Feuerwehren Ende des 19. Jahrhunderts zu verzeichnen ist. Vielleicht liegt darin der Grund, dass solch junge Vereine kleiner Ortschaften sich bald nach ihrer späten Gründung eine aktuelle Spritze anschafften und damit die Zeit der Handdruckspritzen übersprangen.

Mitteilungen des Landesfeuerwehrkommandos Nr. 10 vom November 1926 zur Motorspritzenweihe in Rax: „..... es wurde ein Werk gefeiert, das nur Gemeinschaftssinn und edle Opferwilligkeit hat schaffen können.“ Und „..... kaum 3 Jahre, daß sie [die Feuerwehr Rax] gegründet wurde und schon gebührt ihr der Ruhm, im südlichsten Burgenlande die erste Motorspritze angeschafft zu haben; ein Beweis der zielbewußten Arbeit und Einigkeit.....“.

Lockenhaus	4-rädrige Leichtmotor-spritze, Größe II	Fr. Kernreuter Wien	15.10.1926	
Mattersdorf	Lösch- und Sprengwagen			1927
Baumgarten	Tragbare Motorspritze, Größe II, aufgeprotzt auf 4-rädrigen Wagen	Rosenbauer & Co Wien	9.3.1927	
Rechnitz	Tragbare Motorspritze, Größe II	Rosenbauer & Co Wien	21.5.1927	
Sulzriegl	Tragbares Aggregat	Wm. Knaust GesmbH. Wien	7.5.1927	
Podersdorf	Fahrbare Handdruck-spritze mit Doppelventil-hahnwerk, Type 3050	Wm. Knaust GesmbH. Wien	18.6.1927	
Pinkafeld (Abb. 5)	2-rädrige Motorspritze mit Vorderwagen, Type 3441/H	Wm. Knaust GesmbH. Wien	1.7.1927	14.8.1927
Eisenstadt ⁷	Automotorspritze Fiat-Werke, Type F 3446, Motor 30328, Kreispumpe 0208, Magnet 297898, Vergaser 12955, Bremsattest 18614	Wm. Knaust GesmbH. Wien	9.7.1927	
Stegersbach	Motorspritze, Größe III, Auto-Anhänger, Motor 1234, Kreispumpe 752, Magnet FF 4 AR 111, Vergaser G 8678	Rosenbauer & Co Wien	13.8.1927	18.9.1927
Riedlingsdorf	Abprotzbare Karrenspritze als Autoanhänger, Größe II, Motor 9879, Kreispumpe H50/III, Magnet FF2L/140, Vergaser 30 MV Nr. E	Rosenbauer & Co Wien	8.9.1927	
Neusiedl/See	Leichte Überlandauto-spritze, Größe XII N, Motor 132/151, Kreispumpe 81/1181, Magnet AMUG, 10/12, Vergaser 422450/Pallas	Rosenbauer & Co Wien	21.10.1927	5.9.1927
Neusiedl/See	Leichtmotorspritze, tragbar, Größe II, Type Aggregat, Motor 10304, Kreispumpe 1035, Magnet FF2L 140, Vergaser 27 MV Nr. 8616	Rosenbauer & Co Wien	21.10.1927	

BF vom 26.8.1927: Beim Bezirksfeuerwehrtag und 40-jährigen Gründungsfest in Neumarkt an der Raab am 14. August 1927 „fand eine Feuerwehrrübung des Neumarkter, Rakser Feuerwehrvereines statt, wobei Motor- und Handspritzen sowie Minimaxapparate zur Anwendung kamen. Außerdem hat die Firma Knaust aus Wien eine tragbare Motorspritze zur Vorführung gebracht, deren Leistungen allseits lobend anerkannt wurden“.

⁷ BF vom 12.8.1927: „Am 31. Juli wurde auf dem hiesigen Schloßplatze die neu angeschaffte Motorspritze ausgeprobt.“

Zur FF Eisenstadt muss gesagt werden, dass die technische Kommission sowohl am 5.5.1926 als auch am 9.7.1927 eine Automotorspritze der Firma Wm. Knaust überprüfte, ich aber kein Segnungsdatum auffinden konnte. Da es wenig wahrscheinlich erscheint, dass die Stadt innerhalb eines Jahres gleich zwei solcher nicht gerade billigen Geräte anschaffte, kann es auch möglich sein, dass es sich dabei um ein und dasselbe Auto handelt, das vielleicht zweimal die technische Kommission durchlief.

Stinkenbrunn	2-rädriges eisenbereiftes Gerät, Größe II, Type H 50/111, Motor 10307, Magnet FF2L 140, Vergaser 30 MVH 5231	Rosenbauer & Co Wien	7.11.1927	3.6.1928
Sauerbrunn ⁸	Kfz Mannschaftswagen. 1928 zum Sanitätswagen umgebaut. Von Landesregierung			1927
Podersdorf	Wagenmotorspritze, Type F 60 - K 8, Motor Nr. 9223, Kreispumpe D 200/b 11, Magnet 232207, Vergaser 10562	Wm. Knaust GesmbH. Wien	11.2.1928	6.5.1928
Lutzmannsburg	Automotorspritze, Größe III mit 30 PS mit tragbarer Motorspritze, Größe II mit 15 PS	Automobil-Spritzenges. Rosenbauer & Co Wien		6.5.1928
St. Michael ⁹	Autoabprotzspritze, Größe IIa, Type tragbar mit Schwenkrädern	Kernreuter Wien	12.5.1928	
Parndorf	Motorspritze			20.5.1928
Gaas	Tragbare und aufprotzbare Motorspritze mit 4-rädrigem Wagen, Größe 1a, Type Rekord	Maschinenfabriks-gesellschaft Union Wien	22.5.1928	
Neudörfel a.d.L.	Automotorspritze, Type 9/20 PS der österr. Daimler-Motoren A.G. Wr. Neustadt		30.5.1928	10.6.1928
Bezirksvbd. Jennersdorf (Kr. Raabtal)	Bezirksautospritze, Größe IIa, Type I mit abprotzbarer Motortragspritze, 20 PS, 800 l/min,	Kernreuter Wien	23.6.1928	
Wiesen	4-rädrige Benzinmotor-abprotzspritze, Größe II	Rosenbauer & Co Wien	27.6.1928	15.7.1928
Welgersdorf	Motorspritze			15.7.1928
Nickelsdorf	Abprotzbare Motorspritze, Größe IIa, Type G, Modell Rekord	Maschinenfabriks-gesellschaft Union Wien	30.7.1928	

⁸ Laut Mitteilung der Feuerwehr bekam Sauerbrunn noch 1930 eine Motorspritze und ein Auto, welches als Rüst-, Mannschafts- und Sanitätswagen eingesetzt war. Dazu schreibt die BF vom 17.7.1930: „Ein Ruhmestag der Freiwilligen Feuerwehr. [.....]. Im neuen Gerätehaus steht stolz eine Motorspritze und – als neueste Errungenschaft der Feuerwehr – ein Auto, das als Rüst-, Mannschafts- und Sanitätswagen dient. Am Sonntag [13.7.1930] fand die feierliche Inbetriebsetzung der beiden Gerätschaften statt.“

⁹ Am 24.3.1929 schreibt das Kommando der FF St. Michael der Firma Kernreuter über den ersten Einsatz: „Die [.....] Autospritze hat ihre Feuertaufe sehr gut bestanden. Der Brandplatz war auf einer Höhe von zirka 80 Meter, sodaß es uns möglich war, bei 40 Meter Schlauchlänge und 80 Meter Steigung noch eine sehr gute Wasserstrahlweite zu erreichen. Die Spritze arbeitete durch 2 Stunden ununterbrochen. Außerdem ist es ein großer Vorteil, daß die Spritze von dem durch Sie gelieferten Auto abprotzbar ist. Wir können mit der Spritze am Brandplatz arbeiten und haben das Auto für Mannschaftstransporte usw. frei. Wir können somit in kurzen Worten sagen: Wir sind sehr zufrieden.“

Welgersdorf	2-rädriger Autoanhänger, Größe II	Rosenbauer & Co Wien	31.7.1928	
Oberdorf	Tragbare Abprotzmotorspritze, Type 3450/II	Wm. Knaust GesmbH. Wien	9.8.1928	
Großhöflein	4-rädrige abprotzbare Motorspritze, Größe II	Rosenbauer & Co Wien bzw. Linz	24.8.1928	
Frauenkirchen	Motorspritze	Rosenbauer & Co Wien		26.8.1928

Anmerkungen zur Fußnote 2 in der Tabelle (Motorspritze Pötttsching vom Jahr 1926):

Die Feuerwehr meiner Heimatgemeinde Pötttsching war im Burgenland eine der ersten, die mit Motortechnik ausgestattet wurde. Die BF vom 16.4.1926 berichtet darüber: *„Dem rührigen Pötttschinger Feuerwehrhauptmann Johann Marchart und seinem Stabe, insbesondere aber der Opferwilligkeit der Pötttschinger Bevölkerung ist es zu danken, daß die hiesige Feuerwehr zu einer modernen Motorspritze gelangte.“*

Als möglichen Anlass zu diesem Schritt sieht die Landestopographie den Brand der mit Futtermitteln und Stroh gefüllten Scheune des ehemaligen Bürgermeisters Leopold Döller am 5. Jänner 1926, dem auch die Scheunen dreier Nachbarn zu Opfer fallen. Neben Feuerwehren der Umgebung ist dabei auch die seit 1892 mit Dampf- und seit 1917 mit Autospritze ausgestattete Wehr von Wr. Neustadt vor Ort. Hier könnte der Vorteil von Motorkraft veranschaulicht worden sein.

Aus dem Nachlass meines Großvater Ludwig Kern – damals Kommandomitglied, später Kommandant und Löschkreisinspektor – ist noch die originale Rechnung der Firma Fr. Kernreuter in der Hernalser Hauptstraße in Wien vom 3. April 1926 erhalten, deren Inhalt ich aufgrund der interessanten Beschreibung und des Zubehörs hier anführen möchte:

„Benzinmotorspritze, Größe Nr. III, vierrädrig.

Motor: Moderner Vierzylindermotor, 25 – 26 PS, Hochspannungszündung, Spritzendüsenvergaser, automatische Kühlung, automatische Schmierung, in direkter Verbindung mit 3 stufiger

Hochdruckturbopumpe mit Broncelaufrädern und Bronceleitapparaten, von beiden Seiten zum Saugen, mit rückwärts angebrachten Druckabsperungen mit Reichsnormalkupplungen, Pumpe mit Manometer und Vakuumeter, in patentierter Kombination mit der Handspritzeneinrichtung, welche zum absolut sicheren Ansaugen und als Motorreserve dient.

Wagen: In normaler Ausführung, mit Bockstutz, Spindelbremse, beiderseitigem Gerätekasten, 2 abnehmbare Schlauchmulden, Saugschlauchlager, Benzinegefäß mit gesicherter Füllöffnung, 2 Seitensitze, 2 Seitenstandbrücken, 1 Motordach, Vordergestell ganz durchlenkbar, Kanonenräder, inklusive nachstehender

Beigaben: 4 Stück Saugschläuche a 2 Meter mit Gewinden, 1 Oelkanne, 2 Trittel, 2 Druckstangen, 1 Ventiltseier, 1 Gabelstück, 2 Wagen-, 1 Werkslaterne, 1 Schmier-, 1 Benzinfüll-, 1 Benzinspritzkanne, 1 Trichter; Reservekabel, 2 Kolbenringe, 1 Vergaserschlüssel, 2 Reservekerzen, 1 komplettes Ventil, diverse Reservedüsen, 1 Magnetschlüssel, 1 Kugelzange, 1 Flachzange, 1 Schraubenzieher; 7 Motorschlüssel, 1 Holz-, 1 Eisenhammer, 3 Whitworthschlüssel, 1 Achsmutterschlüssel, 1 Stoppel-, 1 Stopfbüchenschlüssel, 1 Gewindedorn, 1 Armaturschlüssel; 1 Saugschlauchleine, 3 Strahlrohre, 6 Mundstücke, 3 Handschläuche eingebunden mit Reichsnormalkupplung;

20 Stück a 15 Meter prima Rohhanf-Hochdruckschläuche eingebunden mit Reichsnormalkupplungen,

1 Paar Uebersetzstücke von ungarischem Normalgewinde auf Reichsnormalkupplung,

1 Fläschchen mit Petroleumäther, 1 Kanne mit 25 Kilogramm Benzin.“

Inklusive Verpackung, Warenumsatzsteuer und Stempelgebühr kostet die gesamte Lieferung S 10.200,--. Sie wird mit der Bahn am 31.März 1926 versendet und am 5.April 1926 bar bezahlt.



Abb. 3 Pferdebespannte Motorspritze der FF Marz (1926) im Burgenländischen Feuerwehrmuseum



Abb. 4 Rettungswagen der FF Neusiedl am See (1926)

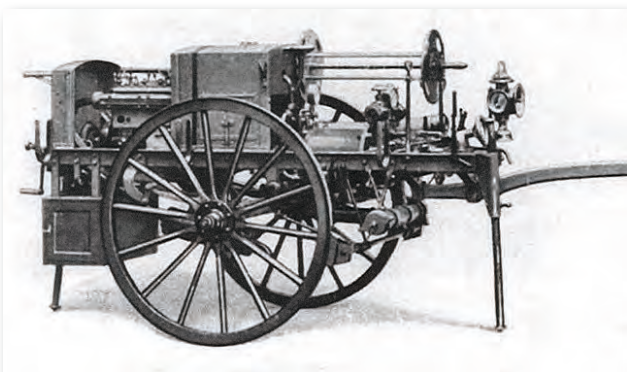


Abb. 5 Benzinmotorspritze der FF Pinkafeld (1927)

Gut Ding braucht Weile

Als Praxisbeispiel, wie lange sich Verhandlungen mit der Gemeinde hinziehen können, wie mühsam sich die Debatten der fortschrittlich denkenden Feuerwehrführer gegen die konservativen gestalten, wie anstrengend es ist, das nötige Geld aufzutreiben und welche Schadensfälle passieren müssen, sei am Bezirk Neusiedl am See vorgestellt

Um „alle Errungenschaften der Technik zur Bekämpfung des verheerenden Elementes Feuer auszunützen“, wird schon im Jahr 1922 in Neusiedl am See der Gedanke laut, eine Motorspritze anzukaufen. Doch wie so immer lehnt die Gemeindevertretung aus Geldmangel ab, eine Interessentenversammlung ebenfalls. Die Feuerwehr wird vertröstet, kostspielig werden zwei alte Handdruckspritzen repariert. Zwei Jahre später unterstützt der Ausschuss des Bezirksverbandes Neusiedl am See abermals die Absicht seines Kommandos, drei Überlandzentralen zu schaffen: in Neusiedl, im Norden und im Süden des Bezirkes. Anlässlich der Weihe des aus Landesmitteln angeschafften Rettungsautos für den Bezirk Neusiedl im September 1926 spricht Bezirksinspektor Horvath wieder das Thema an: „Schnelle Hilfe ist doppelte Hilfe. So wie das Rettungsauto bei irgend einem Unglücksfalle schnelle Hilfe bringt, wollen wir allen Gemeinden des Bezirkes durch die Aufstellung der Überlandzentrale schnelle Hilfe bringen.“ Im 1926 zur Stadt erhobenen Neusiedl am See, wird aber erst am 23. Oktober 1927 die erste Automotorspritze „das modernste Gerät für Neusiedl und Umgebung“, gesegnet. Dann ist wiederum Pause. Es fehlen noch die Autos für Gattendorf im Norden und Tatten im Süden. Zahlreiche Brände im August 1928 machen ständig auf die Notwendigkeit der Motorisierung aufmerksam:

Illmitz, Pamhagen, Nickelsdorf, Zurndorf, Waltern, Gols. Vor allem beim Golser Druschplatzbrand beweist die Zusammenarbeit von drei Motorspritzen und fünf Handdruckspritzen die Überlegenheit der modernen Technik. Und schon im Jahr davor brannte es gleich dreimal im Mai in Pamhagen – 37 km von Neusiedl entfernt. Wie vorteilhaft wäre hier eine Überlandspritze gewesen – Tatten liegt nur 10 km entfernt. Erst die aus dem ungarischen Esterháza (Fertöd) kommende Autospritze des Fürsten Esterházy kann dem Feuer Einhalt gebieten. Horvath predigt weiter zum verheerenden Fall von Pamhagen: „Schaffet Brunnen. [.....] Schaffet auch das nötige Gerät, das die Wassermassen von entfernten Stellen näher bringt! Schaffet Überlandzentralen in jedem Bezirke – denn nicht immer kommt eine Motorspritze aus dem Nachbarlande zur Hilfe.“ Solche Präzedenzfälle und stete Forderungen lassen auch Sparmeister, Gegner von Feuerwehr und Modernisierung aufhorchen, und sie sehen ein, dass es ohne technischen Fortschritt nicht geht. Leider bedarf es immer wieder solcher schrecklicher Großereignisse, um diese Zauderer auf die Notwendigkeit der Feuerwehr und ihre dem Stand der Zeit angepasste Ausrüstung hinzuweisen.

Deshalb wird 1929 endlich eingelenkt: In Neusiedl am See wird am 29. und 30. Juni der 4. Burgenländische Landesfeuerwehrtag durchgeführt.

18 neue Rosenbauer-Motorspritzen mit je 800 l/min werden im Bezirk verteilt. Der Kaufpreis von S 110.000,-- wird aus den von den Versicherungen an die Feuerwehr abgeführten Prämien bezahlt. Einige Motorgeräte sind im Bezirk bereits vor diesem Tag vorhanden: Neusiedl hat eine Automotorspritze und ein Aggregat, Kittsee eine Dampfspritze, Pama und Podersdorf je eine Pferdemospritze, Nickelsdorf, Mönchhof, Frauenkirchen und Parndorf je ein Aggregat. Jetzt bekommen Gattendorf, Potzneusiedl, Zurndorf, Pamhagen, Halbtorn, Illmitz, Jois, Tadtten, Wälern, Deutsch-Jahrndorf, Apetlon, Gols, Neudorf, Kaisersteinbruch, Andau, Winden, St. Andrä und Edelstal je eine Spritze aus dieser Aktion. Die BF vom 4.7.1929 widmet diesem Anlass die Titelseite mit dem Ausruf „Das Burgenland marschiiert an der Spitze“ und eine weitere Seite Berichterstattung. „Drei Motorspritzen hatten wir im Jahre 1924 und heute zählen wir 47.“ Auch der Ehrengast Ernő Erdély, Berufsfeuerwehr-Kommandant der ungarischen Stadt Győr wird zitiert: „Was ich da gesehen habe an gründlicher Arbeit, an kraftvollem Bestreben, das habe ich nirgends so schön gesehen. Was man, wie Montecuccoli sagte, zum Kriegführen immer wieder braucht: Geld, Geld und wieder Geld, das hat das Burgenland für seine Feuerwehren hergegeben.“ Am Seehafen werden die 18 Aggregate den Ehrengästen und Schaulustigen vorgeführt, gleichzeitig zeigt die heimische Wehr, dass sie „mit ihrer Ausbildung bereits das [angestrebte] Ideal des Einheitsfeuerwehrmannes erreicht“ hat. Ein Kurzfilm dieses Feuerwehrtages ist im Archiv des Landesverbandes erhalten geblieben und zeugt von der vorbildlichen Motorspritzenaktion des Bezirkes Neusiedl am See. Auch das Interessante Blatt, eine in Wien erscheinende Wochenzeitung, berichtet am 8.8.1929 mit einer Abbildung von der Geräteübergabe.



Abb. 6 Übergabe der 18 Spritzen an die Feuerwehren des Bezirkes Neusiedl am See (1929)

Im Burgenländischen Feuerwehrmuseum in Eisenstadt befindet sich ein weiteres interessantes Fahrzeug aus ungefähr dieser Zeit. Obwohl ich die Auflistung der angeschafften Geräte mit 1928 beendet habe, erscheint mir das Objekt trotzdem wert, hier genannt zu werden. Es ist dies die am 26.10.1930 gesegnete und von Bürgermeister Gräf am 2. November der FF Bad Tatzmannsdorf übergebene Autospritze, die auch als Rettungsauto Verwendung findet: Ein Fabrikat der Firma ÖAF, Baujahr 1929 mit 40 PS-Viertaktmotor und Wasserkühlung. Die Vorbaupumpe von Gugg und Söhne liefert 1.000 l/min. Anzumerken ist jedenfalls, dass der Autospritzenfonds durch ansehnliche Geldspenden der nach Amerika ausgewanderten Landsleute wesentlich vermehrt wurde.



Abb. 7 Überlandgerät und Rettungswagen der FF Bad Tatzmannsdorf (Baujahr 1929)

Quellen und Literaturverzeichnis:

Bilder:

- Abb. 1: STF Oberwart
- Abb. 2: LFV Burgenland
- Abb. 3: Privataarchiv Karl Gruber
- Abb. 4: LFV Burgenland
- Abb. 5: STF Pinkafeld
- Abb. 6: Aus der Zeitschrift „Das interessante Blatt“ vom 8.8.1929
- Abb. 7: Privataarchiv Karl Gruber

Die Motorisierung der Feuerwehren in Kärnten

Dieter INSAM

Technische Entwicklung der Motorspritzen

Das Gesetz vom 10. März 1891, LGBI. (Landesgesetzblatt) Nr. 13, schreibt im § 15 vor, dass jede Gemeinde mindestens eine Karren oder Tragspritze, möglichst mit Saugwerk und diese jedenfalls mit Kärntner Normgewinde haben muss. Ist es einer Gemeinde nicht möglich, eine Spritze anzuschaffen, so ist anzustreben, dass sich mehrere kleinere Gemeinden eine gemeinschaftliche Fahr-Saugspritze anschaffen.

Für Ortschaften mit wenigsten 50 Hausnummern eine größere Saugspritze mit Kärntner Normgewinde neben den nötigen Schläuchen sowie Wasserwagen, Leitern, Löschwerkzeugen, Fackeln und dgl. vorgeschrieben.

Aus dem Bericht des Feuerwehrverbandes aus dem Jahr 1876 kann man entnehmen, dass die 34 Freiwilligen und 21 Gewerks und Fabriksfeuerwehren:

10 alte Fahrspritzen,
4 Spritzen der Firma Jauk,
12 Spritzen der Firma Knaust/Wien,
32 Spritzen der Firma Metz/Heidelberg,
6 Spritzen der Firma Samossa/Laibach,
7 ältere Spritzen,
2 Kübelspritzen und
2 Saugspritzen verwendeten.

Um die Jahrhundertwende wurden auch in Kärnten Dampfspritzen angeschafft, in Klagenfurt um 1888. Im Jahr 1897 gab es 2 Dampfspritzen, im Jahr 1912 bereits 16. Im Jahr 1927 gab es noch 11 solcher Geräte.

Ein Extinkteur war eine pferdegezogene Gas-spritze, wobei der Wassertank mit Kohlensäure unter Druck gesetzt wurde. So ein Gerät gab es seit dem Jahr 1896 in Klagenfurt. Im Jahr 1912 gab es in Kärnten 3 solche Fahrzeuge.

Die Zeit der Dampfspritze verging und der Benzinmotor begann sich durchzusetzen. Anstelle der Kolbenpumpe kam die betriebssichere, einfachere Kreiselpumpe. Die Erfindung der elektrischen Zündung durch Robert Bosch, ermöglichte ein besseres Anlassen der Motoren und dadurch eine rasche Inbetriebnahme der Motorspritzen. Es gab viele Hersteller von Feuerlöschpumpen in Österreich wie Gugg, Knaust, Kernreuther, Oberascher und Rosenbauer. Der Urvater der tragbaren Kleinmotorspritze war Rosenbauer Linz, der im Jahr 1908 diese Pumpe baute. Diese erste, abprotzbare Kraftspritze lieferte 400 l/min bei 6 bar, wog 250 kg und konnte von 4 Mann getragen werden.

Laut Jahresbericht des Landesverbandes aus dem Jahr 1912 gab es damals bereits 3 Motorspritzen im Bundesland Kärnten.

Im Jahr 1928 gab es bereits 10 Kraftfahrspritzen und 95 Benzinantriebsspritzen, 4 Jahre später waren es schon 14 Kraftfahrspritzen und 203 Benzinantriebsspritzen. Eine rasante Motorisierung hatte eingesetzt.



Abb. 1 Tragkraftspritze IIa, Baujahr 1926, Erzeuger Firma Rosenbauer, 500 l/50 FH, FF Zweikirchen)

Die ersten Motorspritzen waren noch so schwer, sie wurden in Zwei oder Vierradausführung geliefert. Der Bedarf an Pumpen war sehr groß, aber es fehlte an entsprechenden Mitteln für diese Anschaffungen. Die ersten Geräte hatten eine Leistung von 400-500 l/min bei einem Meter Saughöhe und Freiauslauf bzw. 350 l/min bei 60 Metern Förderhöhe. Die Wurfweite bei einem Strahlrohr betrug 38 m, das Gewicht lag bei ca. 1100 kg.

Bis ins Jahr 1925 wurden hauptsächlich Motorspritzen der Größen II und III sowohl in Vierrad- und Zweiradausführung geliefert. Da die Motorspritzen wesentlich mehr Wasser förderten als Handspritzen, war der Bedarf an ausreichendem Löschwasser sehr groß. Es wurde angeregt mehr Wasserbehälter zu bauen. In Kärnten hatten schon 85 Feuerwehren eine Kraftspritze.

Im Jahr 1926 wurden die ersten Leichtmotorspritzen E 35 und B 48 als tragbare Aggregate geliefert. Die E 35 hatte einen Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor mit 15 PS, die Pumpe leistete 500 l/min bei 70 Metern Förderhöhe. Die Type B 48 hatte einen Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor mit 18-20 PS, die Pumpe leistete 600 l/min bei 80 Metern Förderhöhe. Die Pumpen waren dreistufig aus seewasserbeständiger Bronze und mit 2 Druckausgängen ausgestattet. Die Ansaugung erfolgte über eine schwenkbare Kapselschieberpumpe.



Abb. 2 Tragkraftspritze B 48, Baujahr 1929, Erzeuger Firma Rosenbauer, 600 l/80 FH, FF Keutschach)

Im Jahr 1933 waren Viertaktmotoren nicht mehr modern, es kamen die bedienungsfreundlicheren Zweitaktmotoren. Nun konnten die Tragkraftspritzen auf jedem fahrbaren Gerät mitgeführt werden und in jedes Gelände zu jeder Wasserbezugsstelle gebracht bzw. getragen werden. Für die kleineren Orts und Gebirgsfeuerwehren wurden kleinere Motortragkraftspritzen entwickelt, der Typen „R24“ und „R25“, die ein Gewicht von ca.80kg hatten. Es war ein luftgekühlter Zweitaktmotor mit einer Leistung von 12 PS, die Pumpe leistete 300 l bei 5 bar. Bald jedoch folgen die Typen RL 25, RK 30, RK 35, RK 40, Ziegler TS 4 usw.



Abb. 3 Tragkraftspritze R 80, Baujahr 1943, Erzeuger Firma Rosenbauer, 800 l/80 FH, Zweitaktmotor, FF Obervellach)

Im Jahr 1933 wurden neue Richtlinien für Kleinmotorspritzen erarbeitet und in Feuerwehrrnormen als verbindlich erklärt.

Es wurde der Ruf laut nach einer Einheitstragkraftspritze. Alle am Bau interessierten Firmen mussten ihre Patente freigeben und je 5 Motorspritzen zur Dauerprobe nach Travemünde liefern. 8 Firmen, darunter auch Rosenbauer beteiligten sich daran. Eine einheitliche Konstruktion wurde geschaffen und in der Zeit von 1938 bis 1942 gebaut. Es wurde ein Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 30 PS verwendet, die Pumpe hatte 800 l/min bei 80 Metern Förderhöhe, sowie einen Gasstrahler als Ansaugvorrichtung. Im Jahr 1943 wurde die TS 8/8 als einheitliche Konstruktion für verbindlich erklärt. Die Pumpe war wegen der Metallknappheit aus Gusseisen und wog nur 175 kg. Die Motoren waren von DKW, Rosenbauer und Breuer.



Abb. 4 Tragkraftspritze TS 8 R, Baujahr 1946, Erzeuger Firma Rosenbauer, 800 l/80 FH, Kärntner Landesfeuerwehrverband)

Nach dem Krieg wurden zuerst die Motoren der Kriegs TS 8 auf Reinwasserkühlung umgebaut, dann folgten in dieser Größe die Motorspritzen der Typen RW 80 und R 75. Da alle Motorenhersteller keine Zweitaktmotoren in dieser Größe mehr erzeugten, wurde zum Antrieb der Pumpe der VW Industriemotor verwendet.

Automatische Ansaugvorrichtungen

In den ersten Jahren wurde für die Ansaugung noch der Gasstrahler verwendet, der jedoch bald durch eine Doppelkolbenentlüftungspumpe ersetzt wurde, die sich automatisch zu bzw. abschaltete. (Rosenbauer Automatic 75 VW, Gugg Trokomat VW 75, Ziegler Trokomat) Durch die Erzeugung stärkerer Motoren konnten auch Tragkraftspritzen mit 1200lt/min bzw. 1600lt/min gebaut werden. (Supermatic mit VW Industriemotor, FOX mit BMW Motor, Ziegler Ultra-leicht mit Hirth Zweitaktmotor). Wurden früher bei Einsätzen die Tragkraftspritzen samt Zubehör, Druckschläuchen und Armaturen mangels eines Einsatzfahrzeuges auf ein Behelfsfahrzeug geladen, so merkte man spätestens an der Einsatzstelle, dass irgendein Gerät fehlte. Ein Kraftfahrzeug kam wegen der hohen Kosten nicht in Frage. Die billigste Lösung war ein Handkarren für eine RW 25 oder ein TS Einachsanhänger, aber auch ein Vierradtraktoranhänger, der auch für Pferdezug geeignet war, kam in Betracht. Auf diesem fahrbaren Untersatz waren alle notwendigen Ausrüstungen, Geräte und Tragkraftspritze untergebracht, beim Vierradanhänger konnten weiters neun Mann als Löschgruppe mitfahren.



Abb. 5 Tragkraftspritze Automatic 75 VW, Baujahr 1964, Erzeuger Firma Rosenbauer, 750 lt/100 FH, FF Villach

Um den Ankauf von Tragkraftspritzen zu steuern, hat der Kärntner Landesfeuerwehrverband im Jahr 1996 beschlossen, in Zukunft diese zu fördern. Veraltete, nicht mehr den Anforderungen entsprechende Geräte wurden ausgeschieden und durch neuere Bauart ersetzt. Vom Jahr 1996 bis 2001 wurden 87 neue Tragkraftspritzen angeschafft.

In den weiteren Jahren wurden Tragkraftspritzen mit Leistungen von bis zu 1600 l/min bei 10 bar und teilweise noch höherer Leistung von den Kärntner Feuerwehren angeschafft. Zusätzlich wurde das Gewicht der Tragkraftspritzen auch immer geringer, im Schnitt von 150 bis 170 kg. Weiters wurden und werden die Bedienungen

auch immer einfacher. Es wurden in den letzten Jahren von den Feuerwehren auch Tragkraftspritzen angeschafft, die ein Gewicht von ca. 110 kg hatten, von 2 Feuerwehrmännern problemlos getragen werden konnten und eine Leistung von 750 l/min bei 10 bar brachten.

Mit Beginn des Jahres 2016 gibt es in Kärnten ca 735 Tragkraftspritzen, den Hauptanteil bilden, BMW Fox, Ziegler TS 8 und TS 12, Tornado TS 15, VW Automatic und Supermatic, sowie auch noch RK 35 und RK 40 und weitere Typen.

Zusammenfassung

Die technische Entwicklung erfolgte nach den Fahr- bzw. Saugspritzen, die um das Jahr 1876 in Verwendung waren.

Die Dampfspritzen waren in der Zeit von 1912 bis 1927 hauptsächlich im Einsatz. Im Jahr 1928 gab es bereits 10 Kraftfahr-spritzen und 95 Benzinantriebsspritzen, 4 Jahre später waren es schon 14 Kraftfahr-spritzen und 203 Benzinantriebsspritzen.

Der Urvater der ersten Kleinmotorspritze war die Firma Rosenbauer in Linz, im Jahr 1908 wurde die erste abprotzbare Kraftspritze gebaut.

Im Jahr 1926 wurden die ersten Leichtmotorspritzen E 35 und B 48 als tragbare Aggregate geliefert.

Die ersten Motorspritzen waren noch schwer, bis 1100 kg in Zwei oder Vierradausführung.

Im Jahr 1933 waren Viertaktmotoren nicht mehr modern, es kamen die bedienungsleichteren Zweitaktmotoren.

Für kleinere Orts und Gebirgsfeuerwehren wurden kleinere Motorkraftspritzen der Typen „R24 und R 25“ mit einem Gewicht von 80 kg entwickelt.

Bald wurden luftgekühlte Rotax- oder Ilo motoren verwendet, es folgten Typen z.B. RK 35 usw. Es kam der Ruf nach einer Einheitstragkraftspritze. 8 Firmen entwickelten eine einheitliche Konstruktion und im Jahr 1943 wurde die TS 8/8 gebaut mit einer Leistung von 800 lt/min bei 80 Metern Förderhöhe.

Nach dem Krieg folgten die Motorspritzen der Typen RW 80 und R 75. Am Anfang erfolgte die Ansaugung noch durch Gasstrahler, wurde jedoch bald durch Doppelkolbenentlüftungspumpe ersetzt. (Rosenbauer Automatic 75 VW, Gugg Trokomat VW 75, Ziegler Trokomat)

Ab dem Jahr 1996 wurden die Tragkraftspritzen vom Kärntner Landesfeuerwehrverband gefördert, um den Ankauf zu steuern.

Mit Beginn des Jahres 2016 gibt es bei den Kärntner Feuerwehren 735 Tragkraftspritzen.

The technical development of the motor hose

This was carried out following the use of the old pump fire hose which was in use in 1876. Steam spraying was mainly used during the period from 1912 to 1927. In 1928 there were already 10 fire fighting hoses and 95 petrol hoses. 4 years later, there were already 14 fire fighting hoses and 203 petrol operating hoses.

The forefather of the first small fire engine hose was the company Rosenbauer in Linz. In 1908 the first “abprotzbare” fire fighting hose was built. In 1926 the first light motor hoses E35 and B48 were delivered as portable units.

The first motor hoses were very heavy and weighed up to 1100 kg in two or four wheel design. In 1933, four-stroke engines were no longer modern. What followed was the easy lighter two-stroke engines.

For smaller local and mountain fire brigades, smaller motor hoses – types „R24 and R25“ were developed and weighted up to 80 kg. Soon air-cooled Rotax or Ilo motoren were used and types RK 35, etc. followed.

There was a need for a single portable motor. 8 companies developed a unitary construction and in 1943 the TS 8/8 was built with a capacity of 800 lt / min at 80 meters delivery head.

After the war came the motor hoses types RW 80 and R 75. Initially, the suction was carried out by gas radiators, however, this was soon replaced by double piston priming pumps. (Rosenbauer Automatic 75 VW, Gugg TROKOMAT VW 75, Ziegler TROKOMAT).

From 1996, the portable pumps were funded by the Carinthian fighting community to control purchases. At the beginning of 2016, there were 735 portable pumps at the Carinthian fire departments.

Die Entwicklung der Feuerwehrfahrzeuge in Kärnten

Dieter INSAM

Technische Entwicklung der Motorspritzen

Dürfte in Kärnten ähnlich gewesen sein, wie in anderen Ländern, um die Zeit des Ersten Weltkrieges. Die Zeit einer raschen Bereitstellung der Bespannung, also Pferde mit Kutschern, damit eine rasche Ausrückung erfolgen konnte, neigte sich dem Ende. Die Zeit der Motorisierung durch Fahrzeuge war nicht mehr zu stoppen. Da die Feuerwehren zumeist auch eine Rettungsabteilung betrieben haben, die für den Transport von Verunglückten und Kranken, im Krieg auch von Verwundeten zu sorgen hatten, war auch hier das Gebot der Stunde, für eine möglichst rasche Ausrückung und Hilfeleistung zu sorgen.

Aus dem Jahresbericht für die Jahre 1911 und 1912 der FF Klagenfurt kann man entnehmen, dass man zwar noch kein Feuerwehrauto hatte, jedoch für 4 Löschzüge eine Feueralarm und Unfallmeldeanlage mit 20 km Leitungsnetz und Weckern, sowie 10 öffentliche Meldestationen mit Mikrophon von der Firma Siemens & Halska um 15.000 Kronen errichten ließ, die man an eine Zentrale anschloss, die ständig besetzt war. Der Magistrat Klagenfurt stellte der Feuerwehr 8 Pferde für die Bespannung der Löschtrains zur Verfügung, die durch Auflassung der Pferdetrampeln frei wurden.

Die Wasserleitungen wurden weiter ausgebaut und mit Hydranten versehen und ein Kohlenäurelöschwagen angekauft, der einen Soforteinsatz bis zur Herstellung der Löschleitung ermöglichte. Ein Vorläufer unserer heutigen Tanklöschfahrzeuge.

Die FF Villach erhielt im Jahr 1914 vom Großindustriellen Albert Wirth für die Rettungsabteilung einen Mercedes Benz Personenkraftwagen, der zum Rettungsauto umgebaut wurde. Nach dem 1. Weltkrieg war man bemüht Kraftfahrzeuge aus dem Heeresbestand zu erwerben.

Bis zum Jahr 1919 standen bei der Klagenfurter Feuerwehr 3 Kraftfahrzeuge im Dienst, wovon eines ein Krankenwagen war.

Der FF Villach gelang es im Jahr 1920 aus Heeresbeständen ein Kraftfahrzeug zu ersteigern.

Es war ein Fiat Kraftwagen mit 30 PS, welcher im Jahr 1921 von der Firma Rosenbauer zu einer automobilen Kraftspritze umgebaut wurde. Es war dies der erste motorisierte Spritzenwagen Österreichs mit Heckeinbaupumpe, 800lt/min Leistung. Als Beladung wurden 480 m Schläuche, je ein Sprung bzw. Rutschtuch, diverses Schanzwerkzeug mitgeführt. 10 Mann konnten mitfahren. Die FF Arnoldstein weihte im Jahr 1923 die neu angeschaffte Automotorspritze ein.

Die FF Viktring hatte 1928 ein Löschfahrzeug mit angehängter Motorspritze in Betrieb.

Als Voraustrupp konnte ein Krad mit Beiwagen, ausgestattet für 1. Hilfe mit Krückenspritze, Feuerwehrschräuchen, Strahlrohr für Ersteinsatz von Hydranten sofort ausrücken.



Abb. 1 Automotorspritze FF Arnoldstein aus dem Jahr 1923



Abb. 2 Krad mit Beiwagen aus dem Jahr 1928, FF Viktring/Stein-Neudorf

Im Jahr 1929 lieferte die Firma Rosenbauer/Linz ein komplettes Löschfahrzeug auf einem Steyr XVII für 13 Mann mit einer fahrbaren Vierzylindermotorspritze, abprotzbar, Leistung 1000lt/10 Atü, komplett mit Ausrüstung, wie 10m Saugschläuchen, 720 m Druckschläuchen, Armaturen, Krückenspritze, einer 12 m Leiter und Beleuchtungshilfen.

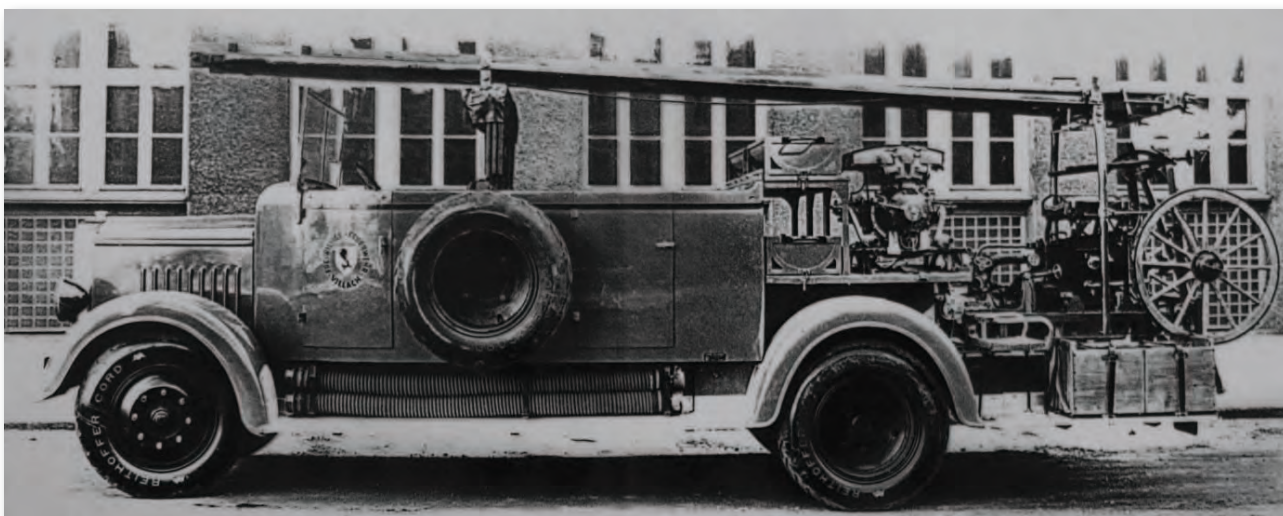


Abb. 3 Löschfahrzeug Steyr XVII aus dem Jahr 1929, FF Villach

Die FF St Veit/Glan kaufte 1923 aus Militärbeständen einen Austro Fiat LKW an, der eine zweirädrige Rosenbauer Motorspritze, sowie mehrere Schlauchwagen bzw. Haspeln und 2 hölzerne Leitern mit 12 m und 18 m Länge, sowie die Ausrüstung transportierte. Dieses Fahrzeug war als Aussichtswagen in Feuerwehkreisen bekannt und war damals der modernste Löschzug Kärntens.

Ab dem Jahr 1931 mussten Fahrgestelle den Vorschriften und der zulässigen Tragkraft entsprechen. Zugelassen wurden Fahrzeuge und Fahrgestelle der Firmen Fiat, Daimler, Perl, Steyr 16, Gräf & Stift und Tatra. Die Feuerwehrfahrzeuge

durften, außer bei Einsätzen, nicht zum Krankentransport verwendet werden (Taxigewerbe).

Im Jahr 1933 wurde ein Geländefahrzeug auf Steyr 40 D in den Dienst der FF Villach gestellt. Es hatte einen 6 Zylindermotor mit 45 PS, war mit einem Doppelgetriebe und insgesamt 8 Vorder und 2 Rückwärtsgängen ausgestattet und dreiachsig. Das Chassis hatte Schwingachsen, sowie eine Differenzialsperre. Es war mit einer vorne eingebauten Schaumpumpe, Schaumbehälter, einer Tragkraftspritze mit 600l/10Atü und der nötigen Ausrüstung ausgestattet.

Im Jahr 1931 erhielt die FF Spittal/Drau eine Überlandautospritze mit vorne eingebauter Pumpe, ein 2 Tonnen Chassis und einem 4 Zylinder 42 PS Motor. Der Aufbau war mit Längssitzen für 8 Mann und Platz für die nötige Ausrüstung, Schläuche, Armaturen usw. ausgestattet.

Im Jahr 1936 wurde beschlossen, für neue Kraftwagen ATS 3000.-, für gebrauchte Fahrzeuge ATS 1500.- und für Überlandwehren zusätzlich ATS 2000.- bei der Anschaffung an Beihilfe zu gewähren.



Abb. 4 Überlandautospritze aus dem Jahr 1931, vorne eingebaute Pumpe, außenliegende Längssitze für 8 Mann

In weiterer Folge war man bemüht, eine möglichst einheitliche Ausstattung zu erzielen, jedoch war und ist es auch heute noch der Wunsch der Feuerwehren, ein möglichst exklusives Fahrzeug zu besitzen, das alles kann und alles mitführt.

Nach dem Krieg gab es keine Herstellung von Feuerwehrfahrzeugen durch die Industrie, da kaum Geld vorhanden war. Selbsthilfe war gefragt, man organisierte sich gebrauchte Fahrgestelle aus Heeresbeständen der deutschen Wehrmacht. Gekauft wurden Fahrzeuge aus britischer, amerikanischer oder kanadischer Produktion, die nach eigenen Vorstellungen dann adaptiert wurden.



Abb. 5 Löschfahrzeug LF 8, Mercedes Benz, Baujahr 1942, FF Obervellach

Im Jahr 1961 wurde vom Landesfeuerwehrausschuss beschlossen, dass Feuerwehrfahrzeuge in Zukunft feuerwehrrrot, statt wie bisher polizeigrün lackiert werden müssen. Als letzter Termin für das Umspritzen der Fahrzeuge wurde das Jahr 1966 fixiert.

Weiterentwicklung nach dem 2. Weltkrieg

Nach dem Jahr 1950 war die Firma Rosenbauer durch die Entwicklung einer kombinierten Normaldruck Hochdruckpumpe ein Welterfolg beschieden. Der Löschwasserdruck beim Hochdrucknebelverfahren betrug zwischen 25 und 40 bar. Das wassersparende Löschen verlängerte die Einsatzdauer eines Tanklöschfahrzeuges um ein Vielfaches. 1958 konnte man erstmals auf fabriksneuen VW und Ford Kastenwagen Kleinlöschfahrzeuge einrichten und in Dienst stellen.

Vorbaupumpen wurden im Jeep, Dodge und Borgward eingebaut, dann vielfach im KLF, Ford FK 1000, FK 1250 und Ford Transit. Besser war der Einbau im Berglandfahrzeug Landrover 109 und 110. Alle Löschfahrzeuge sind für jeweils eine Löschgruppe 1:8 und die vorgeschriebene Ausrüstung einschließlich Tragkraftspritze als Mindestausstattung gebaut worden.

Für SLF (Schwere Löschfahrzeuge), RLF (Rüstlöschfahrzeuge), sind Fahrzeuge mit Berge und Beleuchtungs-ausrüstung, sowie TLF (Tanklöschfahrzeuge) und ULF (Universallöschfahrzeuge), das sind Fahrzeuge mit Wasser, Schaumtank und Löschpulveranlage, mussten größere und stärkere Fahrgestelle genommen werden, hauptsächlich Fahrgestelle auf Steyr 380, 480, 586, 680 und Mercedes MB 710, MB 917. Die Tanklöschfahrzeuge auf neuen Fahrgestellen gab es ab dem Jahr 1958. Die Fahrzeuge wurden von verschiedensten Herstellern wie Steyr, Mercedes, Magirus etc. angeboten.



Abb. 6 TLF 2000 mit Vorbaupumpe, Fahrgestell Opel Blitz 3,6t, Fahrgestell 1942, Pumpe und Aufbau 1957, FF Markt Griffen

Im Jahr 1973 gab es bereits 110 Tanklöschfahrzeuge in Kärnten, zusätzlich 190 Kleinlöschfahrzeuge und Berglandfahrzeuge. Die Zahl der Feuerwehraufbauhersteller standen in stetem Wettbewerb, um immer schönere, bessere und einsatzgerechtere Fahrzeuge herzustellen.

Firma Rosenbauer in Linz, Firma Haberkorn in Breifeld, Firma Nusser in Feldkirchen/Kärnten, Firma Marte in Vorarlberg, Firma Lohr in Hönigthal/Steiermark. Alle diese Firmen lieferten ihre Produkte nach Kärnten.

Die Kleinlöschfahrzeuge wurden hauptsächlich auf VW LT 35, VW LT 40 mit Allrad, Mercedes 308-311, Löschfahrzeuge auf MB-Kastenwagen 408-613 und solche mit Allradantrieb lange Zeit auf Unimog 416, U 1300 aufgebaut.

Tanklöschfahrzeuge in den verschiedensten Größen gibt es auf MB-Kastenwagen, auf Rahmenfahrgestellen MB 1113, MB 1019, Steyr 790, 791, 1219, MB-Unimog U 416, 1300, 1600 und andere. Heute werden die Fahrzeuge größtenteils als Rüsttanklöschfahrzeuge gebaut, um den vielen Einsatzerfordernissen gerecht zu werden.



Abb. 7 TLF 2000 Falcon, Baujahr 1989, FF Haidach/Klagenfurt

Vollmotorisierung der Kärntner Feuerwehren erreicht

Im Jahr 1988 war ein Meilenstein in der Entwicklung des Kärntner Feuerwehrwesens. Es konnten sämtliche Kärntner Feuerwehren motorisiert werden. Dies wurde durch die Anschaffung von 8 Kleinlöschfahrzeugen für das Gailtal erreicht. 35 Stück TLF, RTLF auf Steyr S, Serie wurde von 1986-1994 von Gemeinden mit größeren Feuerwehren angeschafft.

Für Sondereinsätze, wie Gefahrgut, Tunneleinsätze, Unfälle im Straßenverkehr, Menschenrettung sind Sonderfahrzeuge nötig und vorhanden. 16 Drehleitern, Gelenkbühnen, Hubsteiger sind in Einsatzbereitschaft.

Durch die Festlegung der Mindestausstattung der Feuerwehren wurde die Anschaffung von Feuerwehr-Einsatzfahrzeugen geregelt. Es werden hauptsächlich nur noch Ersatzbeschaffungen (Austausch) durchgeführt, wodurch der Fahrzeugstand in den letzten Jahren nahezu gleich geblieben ist. Mit Ende 1998 stehen 875 Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge in Bereitschaft, im Schnitt etwa 2 Fahrzeuge pro Feuerwehr.

Stand der Einsatzfahrzeuge 1998

Tanklöschfahrzeuge	250
Löschfahrzeuge	123
Kleinlöschfahrzeuge	328
Sonstige(DL, GSF, Rüst.usw.)	174

Durch die hohen Anschaffungskosten für die neuesten und modernsten Fahrzeuge hat der Kärntner Landesfeuerwehrverband beschlossen, dass der Austausch bestehender Fahrzeuge um

einige Jahre erhöht werden soll, an bestehenden Fahrzeugen mögliche Reparaturen durchgeführt werden, die dann auch gefördert werden.

Wie die Praxis zeigt, war dies ein sinnvoller Beschluss, um dem Land Kärnten und auch den Gemeinden sinnvoll Geld sparen zu helfen. Der Trend zu Spezial und Sonderfahrzeugen wurde in den letzten Jahren immer größer, aber auch diese Herausforderung wird von den Feuerwehren und Gemeinden Kärntens bestens entsprochen.

Mit Ende 2015 gab es in Kärnten 943 Fahrzeuge für den Feuerwehreinsatz.

Quellen und Literaturverzeichnis:

Feuerwehrchronik „Dem Nächsten zur Wehr“ EBR Roman Felsner.
Archiv KLFV(Kärntner Landesfeuerwehrverband).
Prospekte der Firmen Jergitsch, Knaust, Steyr, Rosenbauer.
Vorträge und Veröffentlichungen EBR Roman Felsner.

Bilder:

Archiv KLFV, Sammlung EBR Roman Felsner.

Zusammenfassung

Die Entwicklung der Feuerwehrfahrzeuge

Dürfte in Kärnten, ähnlich wie in den anderen Bundesländern um die Zeit des 1. Weltkrieges gewesen sein. In Klagenfurt gab es vorher schon 4 Löschzüge, eine Feuersalarm und Unfallmeldeanlage.

Im Jahr 1919 gab es bei der Klagenfurter Feuerwehr 3 Feuerwehrkraftfahrzeuge.

Im Jahr 1920 wurden Kraftfahrzeuge aus dem Heeresbestand ersteigert und von der Firma Rosenbauer zu Spritzenwagen mit Pumpe und den notwendigen Einsatzgeräten umgebaut.

Im Jahr 1929 lieferte die Firma Rosenbauer ein komplettes Löschfahrzeug auf einem Steyr XVII, Fassungsraum für 13 Feuerwehrkameraden. Im Jahr 1936 wurde beschlossen für neue, wie gebrauchte Kraftwagen bei der Anschaffung eine Beihilfe zu gewähren.

1961 wurden die Feuerwehrfahrzeuge laut Landesfeuerwehrausschuss von polizeigrün in feuerwehrrot umlackiert, letzter Termin war das Jahr 1966.

Nach dem 2. Weltkrieg entwickelte die Firma Rosenbauer eine kombinierte Normal-Hochdruckpumpe, wodurch ein wassersparendes Löschen um ein Vielfaches verlängert werden konnte.

Die Zeit der Vorbaupumpen auf Jeep, Dodge, Borgward, KLF, Ford und im Berglandgebiet auf Landrover erreichte die Feuerwehren. Die Tanklöschfahrzeuge auf neuen Fahrgestellen gab es ab dem Jahr 1958. Die Fahrzeuge wurden von Herstellern wie Steyr, Mercedes, Magirus usw. angeboten. Im Jahr 1973 gab es 110 Tanklöschfahrzeuge, zusätzlich 190 Kleinlöschfahrzeuge und Berglandfahrzeuge in Kärnten. Es gab auch immer mehr Fahrzeughersteller: Firma Rosenbauer in Linz, Firma Nusser in Feldkirchen in Kärnten, Firma Marte in Vorarlberg, Firma Lohr in Hönigthal in der Steiermark, die ihre Produkte nach Kärnten lieferten.

Im Jahr 1988 war ein Meilenstein in der Entwicklung des Kärntner Feuerwehrwesens, es konnten sämtliche Feuerwehren motorisiert werden. Durch die Festlegung der Mindestausstattung der Feuerwehren wurde die Anschaffung von Feuerwehr-Einsatzfahrzeugen geregelt. Mit Ende 1998 gab es in Kärnten 875 Feuerwehreinsatzfahrzeuge, im Schnitt 2 Fahrzeuge pro Feuerwehr. Durch die hohen Anschaffungskosten der Feuerwehrfahrzeuge, beschloss der Kärntner Landesfeuerwehrverband, die Jahre für den Austausch der Fahrzeuge zu erhöhen, mögliche Reparaturen durchzuführen, was dann gefördert werden soll. Der Trend zu Spezial und Sonderfahrzeugen wird in den letzten Jahren immer größer, die Feuerwehren sind dafür aber bestens gerüstet.

Mit Ende 2015 gab es in Kärnten 943 Fahrzeuge für den Feuerwehreinsatz.

Summary

The development of the fire fighting vehicles

In Carinthia, similar to the other provinces, around the time of the 1st World War.

In Klagenfurt there was previously 4 fire engines, a fire alarm and an accident reporting system.

In 1919 there were 3 fire fighting engines at the fire department in Klagenfurt.

In 1920 motor vehicles were bought from the Army inventory and rebuilt by the company Rosenbauer which built the hose pump and the necessary devices/ equipment.

In 1929 the company Rosenbauer supplied a complete fire engine truck on a Steyr XVII, with a capacity for 13 firefighters.

In 1936, purchasing aid was agreed upon for new and used vehicles.

In 1961 fire trucks were repainted from a police green to a fire fighting red, according to the fire fighting committee. The last appointment was in the year 1966.

After 2th WW the company Rosenbauer developed a combined normal high-pressure pump, whereby a water-efficient hose could be extended multiple times.

The time of the pumps from Jeep, Dodge, Borgward, KLF, Ford and in the mountains areas, Land Rover reached the fire brigades. In the year 1958, the fire tank trucks were on new under carriages. The vehicles were offered by manufacturers such as Steyr, Mercedes, Magirus etc.

In 1973 there were 110 fire tank trucks, 190 additional mini pump vehicles and mountain land vehicles in Carinthia.

There were also more and more vehicle manufacturers: Rosenbauer in Linz, Nusser in Feldkirchen, company Marte in Vorarlberg, company Lohr in Honey Valley in Styria, which supplied their products to Carinthia.

In 1988 there was a milestone in the development of the Carinthian fire fighting, - all fire departments could be motorized.

By establishing the minimum equipment, the fire departments purchase of fire fighting vehicles was controlled.

By the end of 1998 there were 875 fire fighting vehicles in Carinthia, - 2 vehicles per fire department.

Due to the high cost of fire engines, the Carinthian Fire Fighting Association increased the years for the replacement of vehicles, and promoted the carrying out of possible repairs.

The trend towards special and special-purpose vehicles in recent years, is increasing and Fire departments are well equipped.

By the end of 2015 there were 943 vehicles in Carinthia for Fire fighting.

115 Jahre Feuerwehrfahrzeuge in Niederösterreich

Jörg WÜRZELBERGER

Einleitung

In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts war ein seltsames Nebeneinander verschiedenster Technik festzustellen: Dampfspritzen waren ziemlich häufig bei größeren Feuerwehren zu finden (1901: 30 Stück), Handdruckspritzen aller Größen blieben der Favorit der kleineren Feuerwehren, und 1903 kaufte die FF Traiskirchen eine von der Firma Kernreuter gebaute Benzinmotorspritze an. [1]

Das erste Kraftfahrzeug einer österreichischen Feuerwehr überhaupt stand in Baden: Die Betriebsfeuerwehr der Leedorfer Automobilfabrik besaß bereits im Jahr 1900 eine Automobilspritze, worüber uns ein Beitrag in den *Mitteilungen des niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes* informiert. [2] In der gleichen Nummer wurde auch vom Internationalen Feuerwehrekongress in Paris berichtet: „Automobilspritzen wurden nicht vorgeführt, waren auch in der Ausstellung nicht zu finden. Nur die Feuerwehr in Paris hatte drei Automobile..., welche mit Elektromotoren betrieben werden, in Verwendung.“ Im Jänner 1901 folgte die Beschreibung dieser Geräte, wobei angemerkt wurde, dass die elektrische Spritze die in Österreich und Deutschland übliche Kohlensäure-Spritze ersetzen sollte. [3]



Abb. 1 Das Feuerwehrfahrzeug der BTF der Leedorfer Automobilfabrik.

Bei der ersten Generalversammlung des Verbandes der Freiwilligen Feuerwehren der k. u. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, am 6. Mai 1901, wurde bereits die Anschaffung von dampf- oder elektromobilen Geräten gefordert, „zumal die Pferdebespannung viel zu theuer sei“. [4]

Man lag im Trend der Zeit, nach Paris setzte 1901 bereits die Berufsfeuerwehr Hannover einen elektromobilen Löschzug ein, Wien sollte ein Jahr später folgen (Knaust-Elektro-Kohlensäure-Spritze, heute bei der BF Wien erhalten). Bei der Feuerschutzausstellung in Berlin 1901 wurden neben den Elektro-Automobilspritzen auch die bei den deutschen Berufsfeuerwehren verbreiteten (aber in Österreich offenbar nicht einmal erprobten) selbstfahrenden Dampfspritzen und auch erste benzinmotorbetriebene Spritzen gezeigt. [5]

Möglichkeiten automobilen Antriebs zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Unterschiedliche Techniken prägten Schwerverkehr, militärische Ausstattung und eben auch Feuerwehrfahrzeuge. Erst am Vorabend des Ersten Weltkrieges hatte das bis heute gültige Prinzip mit Verbrennungsmotor das Rennen gemacht. Hier eine Übersicht:

Dampfantrieb: Mit Dampfautomobilen wurde schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts experimentiert, bereits 1841 erprobte man in New York eine selbstfahrende Dampfspritze. Funktionsfähige Modelle wurden aber erst um 1900 gebaut. In Österreich wurden derartige Modelle zwar angeboten, aber nicht eingeführt.

Elektromobiler Antrieb: Der elektromobile Antrieb stand am Beginn der Feuerwehr-Motorisierung. Die Fahrzeuge waren relativ gut zu bedienen und anfangs zuverlässiger als alle benzinmotorbetriebenen Geräte. Nachteilig erwiesen sich das hohe Gewicht der Akkumulatoren und der beschränkte Aktionsradius.

Benzin-Elektro-Antrieb („Mixed“): Ferdinand Porsche hatte die Möglichkeit genutzt, die elektrische Energie für seine Radnabenmotoren durch einen benzinmotorbetriebenen Stromerzeuger zu gewinnen. Der Aktionsradius war dadurch nicht mehr begrenzt wie bei den batterie-elektrischen Fahrzeugen, zudem konnten vermehrt Übungsfahrten durchgeführt werden. Bedingt durch Gewicht und geringeres Beschleunigungsvermögen blieb diese Variante gegenüber dem Benzinmotor auf der Strecke.

Die Erfindung des Radnabenmotors durch Ferdinand Porsche ist besonders erwähnenswert, da diese Form den Allradantrieb vorweg nahm und das Prinzip heute wieder bei Hybridfahrzeugen angewandt wird. Die auch für die Gegner erstaunliche Mobilität der schweren Artillerie

der k. u. k. Armee im Ersten Weltkrieg wurde übrigens nur durch diese Technik ermöglicht.

Benzin-Automobil: Diese für uns selbstverständliche Variante konnte sich erst relativ spät durchsetzen. Erst als die Motoren einen hohen Grad an Betriebssicherheit erreichten, begann der Siegeszug des Benzin-Automobils im Feuerwehrdienst. Interessant ist die Tatsache, dass man sich im Bereich der k. u. k. Armee von Anfang an fast ausschließlich mit dem Benzinmotor beschäftigte, nur für die „Auto-Trains“ kamen Radnabenantriebe nach dem System Porsche zum Einsatz.

Schon 1906 wurde in eindeutiger Weise für Automobile und gegen Pferdegespanne argumentiert:

- höhere Geschwindigkeit
- Wegfall der Kosten für Pferde
- Wegfall der Unsicherheit durch den Vorspanndienst
- geringere Betriebskosten aufgrund ständiger Pferdebeistellung [6]

Andererseits blieb die Angst „mit (hoch entflammbarem) Benzin zum Brand zu fahren“ lange im Hinterkopf der Beschaffenden!

8. Österreichischer Feuerwehrtag 1906

Bei der Fachausstellung zum 8. österreichischen Feuerwehrtag in Wien 1906 [7] standen automobiler Löschgeräte im Vordergrund: Der Knaust'sche Löschzug der Feuerwehr der Stadt Wien ebenso wie die Produkte von Justus Braun, Nürnberg. Die Wiener Feuerwehr begann, im großen Stil umzurüsten, doch für die Freiwilligen Feuerwehren war die Stunde des Umrüstens noch nicht gekommen. Ein seltsames Nebeneinander von Geräten konnte beobachtet werden: Die neuartigen Patentabprotzspritzen wurden ebenso verkauft wie Dampfspritzen und erste Motorspritzen. An das „Mysterium“ Kraftfahrzeug zu denken, war für die Freiwilligen eine Nummer zu groß, zur Angst „mit Benzin zum Brand zu fahren“ kam natürlich auch die Kostenfrage: Ein elektromobiler Mannschafts- und Gerätewagen von Flader kostete 1906 ungefähr 18.000 Kronen, eine Dreizylinder-Dampfspritze der Firma Knaust etwa 8.500 Kronen.

Somit war schon die Kostenfrage ein gewichtiges Argument gegen die Anschaffung von Kraftfahrzeugen, weiters fehlte es bei den Freiwilligen Feuerwehren an Fahrern und Mechanikern und natürlich auch an Vertrauen in die neue Technologie. Noch war zumindest in den ländlichen Bereichen die Bespannung kein Problem. Das Interesse an derlei Gerät blieb den Zeitschriften, die Auseinandersetzung mit den verschiedenen

Antriebssystemen den Berufsfeuerwehren und wenigen ganz großen Freiwilligen – in Niederösterreich speziell im Wiener Umland – vorbehalten.

Erst am Vorabend des Ersten Weltkrieges kamen erste Kraftfahrzeuge zu den niederösterreichischen Feuerwehren: Wiener Neustadt und Baden machten hier den Anfang, dazu Betriebsfeuerwehren wie in Traisen oder Wiener Neustadt. Der Erste Weltkrieg unterbrach diese Entwicklung.

Die Firma Klinger in Gumpoldskirchen zählte zu den führenden Pumpenbauern: Sie lieferte auch das Feuerwehrfahrzeug der FF Baden-Stadt, das 1913 als Beispiel modernster Feuerwehrtechnik zu nennen war. [8]



Abb. 2 Die Klinger-Spritze der FF Baden-Stadt von 1913.

Ebenfalls motorisiert wurde der Rettungs- und Krankentransportdienst, der in überwiegendem Maße von den Feuerwehren getragen wurde.

Militärfeuerwehren

Die Militärfeuerwehren, die den Brandschutz in staats- oder militäreigenen Rüstungsbetrieben aufrechterhielten, so z. B. in den Munitionsfabriken Blumau, Groß Mittel und Hirtenberg-Enzesfeld, dem Fliegerstandort Wiener Neustadt oder dem k. u. k. Trainzeugdepot Klosterneuburg, mussten durch die Produktion unter Kriegsbedingungen völlig neu ausgerüstet werden. Diese Brandschutzkräfte waren zumindest teilweise motorisiert. Nach der Katastrophe von Blumau 1917 (Pulverexplosion) wurden wesentliche Schritte gesetzt: Der spätere Salzburger Landesfeuerwehrkommandant

Oberst Oswald Prack wurde mit der Reorganisation des militärischen Brandschutzwesens betraut und sorgte für die Beschaffung von modernen Gräf & Stift-Kraftfahrerspritzen. [9]



Abb. 3 Gräf & Stift der FF Blumau von 1916

Pferdemangel

Der Mangel an Zugtieren nach dem Ersten Weltkrieg machte sich besonders in den Städten und Ballungsräumen bemerkbar, die Schlagkraft der Feuerwehr sank, wobei besonders bei „Überlandseinsätzen“ nicht mehr sinnvoll geholfen werden konnte. Die einzige Abhilfe war die Beschaffung von Kraftfahrzeugen. Im Juni 1921 konnte der Ausschuss des NÖ Landesfeuerwehrverbandes einen „erfreulichen Fortgang“ bezüglich der Beschaffung von Automobilspritzen und Benzin-Motorspritzen feststellen: 8 Fahrzeuge und 70 Spritzen stünden im Einsatz. [10]

Schon ein halbes Jahr später standen 15 Autospritzen zur Verfügung: Bei den Freiwilligen Feuerwehren Amstetten, Baden, Wiener Neustadt, Neunkirchen, St. Pölten, Berndorf, Schwechat, Stockerau, Waidhofen an der Ybbs und Solleau sowie bei den Betriebsfeuerwehren Traisen, Klinger Gumpoldskirchen, Austro-Daimler Wiener Neustadt, Austro-Fiat Wiener Neustadt und Fabrik Möllersdorf. [11] Bei den zehn Freiwilligen Feuerwehren handelte es sich um Industriestandorte mit, für damalige Verhältnisse, stärkerem Einsatzaufkommen, zudem war dort der Pferdemangel besonders groß. Von den Betriebsfeuerwehren kamen drei aus der „Branche“, die Autowerke in Wiener Neustadt und die Pumpenfabrik in Gumpoldskirchen.

Stand Verbandsobmann Karl Schneck den automobilistischen Neuerungen Anfang der 1920er-Jahre ablehnend gegenüber, war es gerade „seine“ Feuerwehr, St. Pölten, bei der die Notwendigkeit zur Beschaffung von Fahrzeugen deutlich wurde. Mangels einer ausreichenden Anzahl von Pferden konnte mehrfach keine „Überlandhilfe“ geleistet werden. 1924 hoben

die St. Pöltener die Bedeutung der Autospritzen nach einem Großbrand hervor: Geringe Eingreifzeiten und das rasche Wechseln von Stellungen machten die Autospritzen unentbehrlich. [12]



Abb. 4 Austro Daimler 920 der FF Mödling, Baujahr 1912, Feuerwehraufbau 1920.

Rasche Motorisierung

Voraussetzungen für den Einsatz von Motor- und Kraftfahrerspritzen „auf dem flachen Land“ waren:

- gut ausgebautes Straßennetz
- ausreichende Wasserverhältnisse
- Zufahrtsmöglichkeiten zu Wasserentnahmestellen
- Vorhandensein einer vorschriftsmäßigen und beheizbaren Garage
- pro Fahrzeug drei gutausgebildete Kraftfahrer
- kostenintensives Üben der Kraftfahrer

Grundsätzlich ging man damals von einer Stützpunktbildung aus: Kraftfahrerspritzen sollten in einem Radius von etwa 20 Kilometern eingesetzt werden. Sehr viele Feuerwehren wählten in diesen Jahren einen Mittelweg, nämlich die Anschaffung von pferdegezogenen Motorspritzen, die billiger in Anschaffung und Erhaltung waren. Für Autospritzen sprach natürlich das Argument der größeren Geschwindigkeit, der höheren Pumpenleistung und der Möglichkeit, Gerät und Mannschaft zu transportieren. Viele Motorspritzen wurden später als KFZ-Anhänger adaptiert. [13]

Bis 1925 war eine rasche Motorisierung im niederösterreichischen Feuerwehrwesen zu bemerken, vielfach traten aber Probleme auf: Firmenvertreter verkauften zu große oder bereits gebrauchte Spritzen. Die Feuerwehren waren vom technischen Verständnis her einfach überfordert. Aus diesem Grund wurde 1925 der Technische Ausschuss des NÖ Landesfeuerwehrverbandes gegründet. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Niederösterreich 130 Feuerwehrfahrzeuge,

die durch eine Kollektiv-Haftpflicht-versicherung abgedeckt wurden. Innerhalb von fünf Jahren hatte sich der Bestand an Kraftfahrzeugen also fast verzehnfacht. 1930 waren dann 217 Fahrzeuge im Einsatz. [14]

Die Statistik für 1927 zeichnet ein eindrucksvolles Bild der fortschreitenden Motorisierung:

• Autospritzen:	79 (1924: 49)
• Mannschaftswagen:	10 (0)
• Autorüstwagen	13 (0)
• Sanitätswagen	23 (4)
• bespannte Motorspritzen	225 (142)

Die Tendenz war klar, doch die Forderungen der Feuerwehren gingen Richtung wendigerer bzw. tragbarer Spritzen, um exponierte Wasserentnahmestellen besser erreichen zu können. [15]

In den *Mitteilungen des Landesfeuerwehrverbandes* beschäftigte sich 1927 ein unbekannter Autor schon mit der Nutzbarkeit von automobilen Straßensprengwagen (Tankwagen) und bezeichnete diese als äußerst wichtig für die Brandbekämpfung: Sie würden die Funktion der Wasserwagen übernehmen und den Löschangriff beschleunigen – der erste Schritt zum Tanklöschfahrzeug! [16]



Abb. 5 Tankwagen der FF Gloggnitz (1930).

Die wirtschaftlichen Einbußen rund um die Weltwirtschaftskrise bremsten wohl die Beschaffung von Fahrzeugen, konnten sie aber schließlich nicht aufhalten. In kleinen Orten wurde der Pferdervorspanndienst durch einen Autovorspanndienst ersetzt. Mehrfach ist zu hören, dass Feuerwehren für Privatfahrzeuge Anhängerkuppelungen erwarben. Improvisieren wurde – wie immer bei der Feuerwehr – großgeschrieben.

Über die Problematik solcher Improvisationskunst kann man in den *Mitteilungen* lesen:

Kraftfahrzeuge: Meistens gut gehalten, manchesmal unzweckmäßig, oft aber „Sorgenkinder“ der Wehr, weil Erhaltung und Betrieb viel Geld verschlingen. Manche Wehren täten besser solche „besorgniserregende, alte Vehikel“ (im Volksmund „Kraxen“ und dergleichen genannt) außer Dienst zu stellen. Es wäre zweckmäßiger für den eigenen Feuerschutz zu sorgen, als „ausfahren“ zu wollen und dabei Leben und Gesundheit der Kameraden zu riskieren, von den überflüssigen Kosten ganz abgesehen! [17]

Bei der Besetzung Österreichs durch deutsche Truppen standen in Niederösterreich rund 400 Fahrzeuge zur Verfügung, von denen nur wenige den Zweiten Weltkrieg „überlebten“.

Fahrgestell- und Aufbauhersteller

An Fahrgestellen wurden Produkte unterschiedlichster Herkunft verwendet; egal ob PKW oder LKW, ob gebraucht oder neu. Für die Aufbaufirmen waren nur Chassis, Motor, Antrieb und Motorverkleidung interessant, denn Fahrer- und Mannschaftssitze, Gerätekästen, Leiterngerüste und Schlauchmulden wurden selbst gebaut. Da die Fahrzeuge offen waren, entfielen Fahrerhausverlängerungen oder aufwendige Aufbauten. Entscheidend waren die Leistung des Motors und die Möglichkeit eines Nebenantriebes.

Pumpen

Die Kreispumpen wurden ursprünglich als Heckpumpen ausgeführt, doch hatten die ab den 1920er-Jahren verwendeten Vorbaupumpen den Vorteil des einfacheren Antriebs und ermöglichten eine optimalere Nutzung des Fahrzeuges für Gerätelagerung.

Der „Midship“-Einbau wurde ebenfalls versucht, bewährte sich aber offenbar nicht sehr. Die Pumpenleistung lag zwischen 700 und 1500 Liter in der Minute. Ab 1925 wurden die Fahrzeuge zunehmend mit Abprotz- oder Tragkraftspritzen ausgerüstet. Hauptabnehmer dafür waren Feuerwehren mit unwegsamem Einsatzgebiet, die mit dem Fahrzeug nicht direkt zur Wasserentnahmestelle fahren konnten.

Anfangs erzeugte die Firma Klinger in Gumpoldskirchen Feuerlöschpumpen, doch setzten sich bald die traditionellen Feuerwehrgerätefirmen Knaust, Rosenbauer und Kernreuter durch. Letztere vermehrt auf dem Sektor der pferdegezogenen Motorspritzen, die beiden erstgenannten wurden Marktführer bei Einbau- und Vorbaupumpen. In den 1930er Jahren wurden bereits Hochdruckpumpen mit einem Maximaldruck von 20 bar hergestellt.



Abb. 6 Gräf & Stift der
FF Klosterneuburg-Weidling (1931)

Fahrzeugtypen

Neben der Auto-/Kraftfahrerspritze wurden verschiedenste Mannschafts- und Gerätewagen beschafft, die mit Tragkraftspritzen bestückt waren oder dem Zug einer bereits vorhandenen Motorspritze dienten. In seltenen Fällen wurde Löschwasser bereits zum Brandplatz mitgeführt. Viele Fahrzeuge dienten „nebenbei“ auch dem Krankentransport oder der Erste-Hilfe-Leistung.

Rüstwagen dienten als Nachschub-, Schlauch- und Gerätewagen, selten für den technischen Einsatz im heutigen Sinn. Eine Ausnahme stellt der 1930 für die FF St. Pölten gebaute Rüstwagen dar. Drehleitern wurden von niederösterreichischen Feuerwehren nicht beschafft, sieht man von Gebrauchtfahrzeugen der BF Wien (Baden, Wiener Neustadt) ab.

Nicht übersehen werden darf die Vielzahl von primitiven Eigenbauten, die als Behelfsfahrzeuge zu bezeichnen sind.

Fahrgestelle

Grundsätzlich wurde alles verwendet, was der heimische Markt zu bieten hatte. Bei den Gebrauchtfahrzeugen, zumeist aus Beständen der k. u. k. Armee, reichte die Palette vom Puch-Alpenwagen bis zum schweren Sub(ventions)-LKW von Praga oder Saurer. Die von der k. u. k. Heeresverwaltung beschafften Feuerwehrfahrzeuge waren auf Gräf & Stift-Fahrgestellen aufgebaut worden.

Bei den Neubeschaffungen in den 1920er- und 1930er-Jahren dominierten Austro-Fiat und Steyr, etliche Fahrzeuge stammten auch von Gräf & Stift. Die Fahrzeuge hatten grundsätzlich Straßenantrieb, die hervorragenden dreiachsigen Austro-Daimler- oder Steyr-Fahrzeuge kamen in Niederösterreich nicht zum Einsatz. In einigen Feuerwehren wurden aber auch Mercedes

und Ford-Fahrgestelle verwendet, bei den Eigenbauten gab es verschiedenste in- und ausländische Typen.

Auf- und Ausbauten

Die marktführende Firma war zunächst Knaust, Wien, der jedoch vom Newcomer Rosenbauer, Linz, überflügelt wurde (auf dem Handdruck- und Dampfspritzen Sektor konnte sich die schon 1866 gegründete Firma nicht durchsetzen und verfügte nur über einen lokalen Markt). Durch die Insolvenz der Firma Kernreuter und die großen wirtschaftlichen Probleme von Knaust beherrschte Rosenbauer kurz vor 1938 den österreichischen Markt.

NS-Zeit und Zweiter Weltkrieg

Mit dem „Anschluss“ von 1938 wurden die österreichischen Feuerwehrgesetze in die deutsche Rechtsordnung eingebunden, die Verbände aufgelöst und die nach dem Vereinsgesetz organisierten niederösterreichischen Feuerwehren zur technischen Hilfspolizeitruppe der Gemeinde (und nicht zur Feuerschutzpolizei!).

Die Normung hatte in Deutschland – im Gegensatz zu Österreich – bereits früh begonnen, ab 1940 war die Feuerwehrgeräteindustrie einer strengen Typen-Vereinheitlichung unterworfen. [18]

Nun galten für die Ostmark (bzw. die Donau- und Alpenreichsgaue) auch die reichsdeutschen Vorschriften für die Feuerwehrtechnik. Markanteste Veränderung war die Einführung der Storz-Kuppelung und das System A-, B-, C-, D-Schlauch. Erstmals gab es auch so etwas wie eine Ausrüstungsverordnung, die den Tragkraftspritzenanhänger mit der TS 8 als Basis für jede Feuerwehr vorsah. Sämtliche deutschen Normfahrzeuge hatten bereits geschlossene Fahrer-, Mannschafts- und Geräteraume. Nach mehreren Zwischenstufen (Kraftzugspritze, Kraftfahrerspritze) folgte 1940 die Einteilung in drei Hauptfahrzeugtypen:

- Leichtes Löschgruppenfahrzeug LLG
- Schweres Löschgruppenfahrzeug SLG
- Großes Löschgruppenfahrzeug GLG

Die Fahrzeuge führten Geräte für die Löschgruppe, Schaumlöschausrüstung, diverse technische Hilfsmittel, Entgiftungsgeräte und Atemschutz (Heeresatmer) mit. Im Jahr 1943 wurden die drei Löschfahrzeugtypen in Löschgruppenfahrzeug LF 8/43, LF 15/43 und LF 25/43 umbenannt. Analog dazu gab es Tanklöschfahrzeuge (TLF 15, TLF 25), Schlauchkraftwagen und Rüstkraftwagen. Die Fahrzeuge wurden nach (kriegswirtschaftlicher) Notwendigkeit zugeteilt und

durch die Gemeinden finanziert. Das LLG/LF 8 war in Niederösterreich in größerer Stückzahl zu finden, LF 15 nur in größeren Städten, LF 25 praktisch nur bei den Feuerschutzpolizei-Einrichtungen oder bedeutenden Rüstungsstandorten wie Wiener Neustadt (auch die hier stationierte Feuerwehrscheule verfügte über ein LF 25 und drei LF 8).



Abb. 7 LF 8 der NÖ Landes-Feuerwehrscheule (1943).



Abb. 8 TLF 25 der NÖ Landes-Feuerwehrscheule (1943)

Vielfach waren Fahrzeuge schon bestellt, kamen aber nicht mehr zur Auslieferung. Das TLF war besonders nach Luftangriffen für den Erstangriff erforderlich, die TLF 25 wurden überwiegend als Flugplatz-Löschfahrzeuge verwendet.

Die österreichischen Fachfirmen lieferten vereinheitlichte Fahrzeuge und Geräte, wobei es zu interessanten Kombinationen von Fahrgestell, Pumpe und Ausstattung kam. Ab 1944 wurde nur mehr das LF 15 mit einem eckigen Sparaufbau aus Ersatzmaterial (Sperrholz) auf Opel Blitz gefertigt. Ein solches Fahrzeug war noch lange Zeit bei der BTF VEW Ternitz im Einsatz. [19]

Bei Kriegsende wurden speziell im Osten Österreichs zahlreiche Fahrzeuge vernichtet. Auch wurden Fahrzeuge in den „Westen“, sprich nach Oberösterreich, verlegt, so etwa das Equipment

der Feuerwehrscheule Wiener Neustadt.

Andererseits stammen viele Fahrzeuge dieser Baureihen, die oft noch Jahrzehnte später im Dienst standen, aus der „Konkursmasse“ des Dritten Reiches. Sie wurden von Einheiten der Luftwaffe, von Luftschutzverbänden (LS-mot.) oder den Feuerschutzpolizeiregimentern einfach zurückgelassen und führten mancherorts zu einer plötzlichen (Voll-)Motorisierung der Feuerwehren. Dank persönlicher Verbindungen erhielt z. B. die FF Klosterneuburg ein TLF 25 und gleich drei Steyr 1500 Fahrgestelle aus Oberösterreich.

Zeit der Improvisation

Die Feuerwehren nahmen rasch wieder eine beschränkte Einsatzfähigkeit auf, genutzt wurde an Fahrzeugen und Geräten alles, was noch vorhanden oder zu beschaffen war. Auch Altmateriale kam wieder zum Einsatz. Vorhandene LF 8 wurden übrigens sehr oft nachträglich mit einer Vorbaupumpe ausgestattet. Reparatur war hoch im Kurs, auch die Angehörigen der Feuerwehrscheule machten sich um Reparatur und Zusammenbau „neuer“ Geräte und Tragkraftspritzen – nach dem Motto „Aus zwei mach eins!“ – verdient.

Im Rahmen der Hilfe der Vereinten Nationen (UNRRA – United Nations Relief and Rehabilitation Administration) standen den Feuerwehren ab 1946 diverse Militär-Fahrzeuge westallierter Provenienz zur Verfügung. Diese wurden teilweise sehr abenteuerlich von den Feuerwehren selbst auf- und umgebaut. Aber auch die Fachfirmen, allen voran Rosenbauer, boten bereits Umbau-Lösungen an. Die Methode „altes Fahrgestell mit neuem Aufbau“ kam bis Ende der 1950er-Jahre zur Anwendung, erst dann wurden aus finanziellen Gründen wieder Neufahrzeuge angeschafft.

Das klassische Behelfsfahrzeug war meist offen oder ganz einfach mit Plane verschlossen. Natürlich wurden auch vorhandene Chassis genutzt, um von Fachfirmen einen professionellen Aufbau, dessen Kern aus Holz bestand, herstellen zu lassen. Neben Rosenbauer ist z. B. die Firma Langer in Wiener Neudorf zu nennen, auch Rausch in Laxenburg u. a. Als Beispiel mögen folgende erhaltenen Fahrzeuge dienen: RF (MTF) Dodge der FF Hennersdorf, RF Dodge der FF Rekawinkel, Bedford der FF Engelhartstetten, LLF Steyr 1500 der FF Gießhübl. (siehe Abb 9)

Bei den Tanklöschfahrzeugen nutzte man meist einen Oval-Tank. Entweder wurde eine TS hinten aufgesetzt (Typ Wien) oder eine Vorbaupumpe genutzt. Rosenbauer brachte 1950 die kombinierte Hoch- und Normaldruckpumpe mit einer Höchstleistung von 40 bar auf den Markt, die für

künftige TLF das Maß aller Dinge bleiben sollte (erhalten und als Beispiel: TLF Aspang Austro-Daimler ADG 6x6, TLF Opel NÖ Landes-Feuerwehrscheule oder Krems). [20]



Abb. 9 Dodge Jeep WC-52 der FF Hennemersdorf, Baujahr 1942, im Feuerwehrrdienst seit 1950.



Abb. 10 TLF Austro-Daimler ADG 6x6 der FF Aspang, 1947 erworben, bis 1954 als Feuerwehrrfahrzeug adaptiert.



Abb. 11 TLF Opel Blitz der NÖ Landes-Feuerwehrscheule.

Moderne Technik

Ab Mitte der 1950er-Jahre war die Feuerwehrrfachindustrie in der Lage, herausragende Technologie zu produzieren. Der Trend ging zu Ganzmetallaufbauten, wobei die Trennung Kabine/Aufbau üblich wurde.

Der Bedarf ging im Wesentlichen in folgende Richtungen:

- einfache Fahrzeuge für nicht motorisierte Feuerwehren, wobei z. B. in Niederösterreich der Tragkraftspritzenwagen, also Löschruppenausrüstung plus neun Sitzplätze für den Traktorzug (!), bis in die 1970er Jahre durchaus akzeptabel für kleine Feuerwehren schien.

- Tanklöschfahrzeuge als Mittel der Wahl für einen qualifizierten Ersteinsatz ohne auf Wasserentnahmestellen angewiesen zu sein. Größere Feuerwehren ergänzten damit jetzt rasch ihren Fuhrpark aus Kriegsfahrzeugen und Nachkriegsumbauten.

- Nachrüstung von technischer Ausrüstung bzw. Rüstfahrzeugen für das immer stärkere Betätigungsfeld bei Unfällen und Katastrophen.

In diese Phase fällt auch die beginnende Normung durch die Gremien des Bundesfeuerwehrrverbandes. Man begann dabei zunächst „klein“: Das Kleinlöschfahrzeug, aufgebaut auf VW Bus T1 oder Ford FK1 in verschiedensten Varianten, wurde zur Grundlage aller Baurichtlinien. [21]

Maß aller Dinge – das TLF

Durch die Erfindung des Hochdrucklöschverfahrens durch Rosenbauer im Jahr 1950 erreichte die österreichische Pumpentechnik internationale Anerkennung. Mit der HD-Pumpe konnte sehr wirksam mit Sprühstrahl gelöscht (auch Flüssigkeitsbrände, etc.) werden – daher auch der Name „Nebellöschverfahren“ bzw. für die neuen TLF der Name „Nebeltank“.

Rosenbauer war in diesen Jahren praktisch einziger relevanter Anbieter. Lokale Hersteller, die sich mit Umbauten von Militärfahrzeugen beschäftigt hatten, stellten noch vereinzelt Fahrzeuge her. Dazu zählen Langer in Wr. Neudorf oder Lohr, der diese Sparte jedoch weiterentwickeln konnte. Haberkorn in Vorarlberg importierte TLF-Aufbauten von Metz und baute Löschrfahrzeuge, Breitfeld aus Wien war in ähnlichen Bereichen tätig (z. B. das TLF der BTF Semperit-Wimpassing, heute FF Wimpassing).



Abb. 12 TLF 2000 Steyr 480 der FF Wimpassing, Baujahr 1960.

Richtungweisend wurde das „Tanklöschfahrzeug Graz“ von Rosenbauer auf einem Steyr 380-Fahrgestell. Das kompakte TLF bot sieben Mann Platz, verfügte über einen 1500-Liter-Wassertank und einen geschlossenen Geräteaufbau. Aus dem Grundtyp entstanden prinzipiell alle TLF der nächsten 15 Jahre. Als Fahrgestelle dienten Steyr 480, 586 (Allrad) und später 680-Frontlenker, dazu Mercedes 311 (Langhauber), 322 und später 911 bzw. 1113-Kurzhauber. Andere Fahrgestelle waren selten (erhalten und als Beispiel: Fahrzeuge der FF Stockerau und FF Klosterneuburg).



Abb. 13 TLF Mercedes 322 der NÖ Landes-Feuerwehrscheule (1963).



Abb. 14 TLF Steyr 680 der FF Klosterneuburg (1965).

Für kleinere Feuerwehren wurde ebenfalls ein Tanklöschfahrzeug benötigt – es begann die Ära des Opel-Blitz-Kurzhaubers als TLF 1000. Rosenbauer baute von diesem Fahrzeug zwischen 1962 und 1975 rund 1200 Stück! Fürs Gebirge entstand parallel das TLFA 1200 auf Unimog 404 mit zwei getrennten Plätzen im Aufbau. [22]

KLF und LLF als Standard

Als Ergänzung entstanden vielerlei Leichte Löschfahrzeuge (LLF), meist ebenfalls auf Opel-Blitz-Fahrgestell, seltener auf Unimog oder dem großen Landrover 110. Gelegentlich kamen auch Mercedes 307 oder 408 zum Einsatz, außerdem der „große“ Jeep und einige Exoten. Die Fahrzeuge verfügten über eine erweiterte Beladung und waren mit oder ohne Vorbaupumpe aber fix mit Tragkraftspritze ausgerüstet.



Abb. 15 LLF auf Opel-Fahrgestell mit Vorbaupumpe der FF Aspang (1958).



Abb. 16 LLF auf Opel-Fahrgestell der FF Klosterneuburg-Weidling (1962).

Interessant ist, dass die heimischen Firmen Saurer oder ÖAF in dieser Phase keinen relevanten Beitrag zur Feuerwehrmotorisierung leisteten.

Für die kleinen Feuerwehren entstand das Kleinlöschfahrzeug (KLF) auf den Fahrgestellen Ford FK 1000 oder VW T 1 Bus. Bei einer Gruppenbesatzung musste der VW mit einem Tragkraftspritzenanhänger (750 mit kompletter Ausrüstung oder 500 mit TS und Saugstellenausrüstung, Angriffsgesetz im Fahrzeug) ergänzt werden.

Der Ford konnte die komplette Ausrüstung aufnehmen, ebenso gab es eine Variante mit Vorbaupumpe. [23]

Fürs Gelände entstand das KLF auf z. B. Landrover 109 oder Puch-Haflinger. Mit meist sehr knapper Ausstattung entstand für dieses Fahrzeug die Bezeichnung Berglandlöschfahrzeug (BLF).

Baurichtlinien

Die Gremien des österreichischen Bundesfeuerwehverbandes waren nun um die Schaffung von Baurichtlinien bemüht. Waren es zunächst die Standard-Löschfahrzeuge, die normiert wurden, folgten später auch die vielen Sonderfahrzeuge, die durch das geänderte Einsatzspektrum erforderlich wurden. (siehe Tab. 1)

Rüst- und Sonderfahrzeuge

Die allgemeine Vollmotorisierung samt einschneidenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen sorgte für ein breites Aufgabenspektrum der Feuerwehren. Besonders Verkehrsunfälle und die Mitwirkung bei der Aufarbeitung von Elementarereignissen machten umfangreiche Spezialfahrzeuge notwendig. Dazu zählten Rüstfahrzeuge – zumeist auf Unimog-Fahrgestellen – und eine ganze Serie von Kleinrüstfahrzeugen (Bergeausrüstung, Elektro, Wasser und Sondereinsatz – manchmal auch schon Vorausrüstfahrzeug genannt – für die schnelle Hilfeleistung nach Verkehrsunfällen). Das Rüstfahrzeug mit Kran bzw. später Schweres Rüstfahrzeug (SRF) war zunächst nur wenigen Stützpunkten vorbehalten.

1956	LLF, KLF (Leichtes Löschfahrzeug, meist Opel-Fahrgestell, oft auch Unimog; Kleinlöschfahrzeug, meist Ford FK 1000).
1959	TSA 750, KLF-TSA 500 (Tragkraftspritzenanhänger; KLF-TSA, VW-Bus T 1).
1962	TLF 1000, BLF, RA 750 (Tanklöschfahrzeug Opel; Berglandlöschfahrzeug, meist Landrover, Rüstanhänger).
1963	ULF (Universallöschfahrzeug).
1971	TLF 4000 (Tanklöschfahrzeug 4000 Liter).
1976	KRF-B,E,W (Kleinrüstfahrzeuge).
1977	LF-B.

Tab. 1 Baurichtlinien



Abb. 17 TLF 2000 auf Steyr 790 der FF Mittelberg, Baujahr 1978.

Eine Besonderheit war das Rüstfahrzeug-Kran: Die Firma von Landesfeuerwehrkommandant Ferdinand Heger baute dafür die Kräne. Der Aufbau beinhaltete eine beachtliche Ausrüstung, ebenso war ein Einbaugenerator vorhanden. Bei den Feuerwehren Amstetten, Krems, Mistelbach und Guntramsdorf waren solche Fahrzeuge vorhanden.

Öleinsatz- und Gefährliche Stoffe-Fahrzeuge, aber auch Kommando- oder Atemschutzfahrzeuge, Kräne, Sonderdienstfahrzeuge etc. führten in den 1960er-Jahren zu einer ungemeinen Verbreiterung des Bedarfs an Ausstattung. [24]



Abb. 18 KLF auf VW LT 35 der FF Eggersdorf (1985).

Die Kombiniere kommen

Auch die Forderung nach universellen Kombinieren (Löschfahrzeug mit Bergeausrüstung und Rüstlöschfahrzeuge) führte in den 1970er-Jahren zu neuen Richtlinien. Dabei hatte die Wiener Berufsfeuerwehr eine Vorreiterrolle. Das Rüstlöschfahrzeug auf Steyr 690 war eines der modernsten Fahrzeuge der frühen 1970er Jahre und ermöglichte die Abdeckung von 95% aller Standardeinsätze einer großstädtischen Feuerwehr.

Prinzipiell wurde nun die Ausrüstung einer (Tanklösch-)Gruppe mit der eines (Klein-)Rüstfahrzeuges verbunden und ermöglichte einen effizienten Einsatz bei jeder Einsatzart. Bei den Freiwilligen Feuerwehren führte der Weg aber zunächst in Richtung Kombination von Lösch- (das „L“ entfiel 1976 aus der Normbezeichnung, da es keine mittleren Löschfahrzeuge und nur wenige schwere Löschfahrzeuge gab) und Kleinrüstfahrzeug: Das Löschfahrzeug mit Bergeausrüstung (LF-B) war geboren.

Vollmotorisierung

Die späten 1970er- und beginnenden 1980er-Jahre standen unter dem Motto der Vollmotorisierung. Generell stand diese Epoche unter dem Zeichen einer flächendeckenden Ausrüstung mit Fahrzeugen für die technische Hilfeleistung, mit Tanklöschfahrzeugen und Sondergeräten. Ebenso zeichnete sich eine „Stützpunktbildung“, etwa mit Hubrettungsgeräten etc., ab.

Bis Mitte der 1970er-Jahre standen nur in St. Pölten, Wiener Neustadt und Krems moderne Drehleitern sowie in Mödling, Amstetten und am Flughafen Hubsteiger zur Verfügung. Dazu kamen etliche gebrauchte Fahrzeuge, oft noch aus dem Zweiten Weltkrieg. Erst mit der neuen „Mindestausrüstungsverordnung“, und endgültig mit einem Beschaffungsprogramm 1994–97, konnte eine Flächendeckung erreicht werden. [25]

Das 21. Jahrhundert

Zu Beginn des neuen Jahrtausends kann man das Feuerwehrwesen so zusammenfassen:

- technische Einsätze überwiegen gegenüber Bränden bei weitem

- aufwändige Menschenrettungen, Bergungen und viele Kleineinsätze besonders im urbanen Raum

- speziell unter Tags nur noch bedingte Verfügbarkeit von Einsatzkräften

- über viele Tage gehende Katastropheneinsätze, teilweise auch im Ausland

Daraus abgeleitet ergeben sich folgende Schlussfolgerungen

- technische (Basis-)Ausrüstung auch für „kleine“ Feuerwehren

- wasserführende Fahrzeuge sind flächendeckend erforderlich, um auch mit geringem Mannschaftsstand sofort aktiv werden zu können

- verstärkte Stützpunktbildung, u. a. durch Wechselladefahrzeuge

Der Trend zum „Kombinierer“ hat sich jedenfalls bestätigt und wurde auch seitens des NÖ Landesfeuerwehrverbandes durch Sammelbeschaffungen massiv unterstützt. Das „eindimensionale“ Lösch- oder Rüstfahrzeug verliert an Bedeutung bzw. erfüllt nur noch eine Rolle als Ergänzungsfahrzeug bei bestimmten Feuerwehren.

Auch bei den Kleinfahrzeugen ist seit den 1990er Jahren der Trend zu Löschwassertanks einerseits und zur erweiterten technischen Ausrüstung andererseits nicht zu übersehen (KLF-W, LF-W). Dadurch und durch immer schwerere Fahrzeuge war auch klar, dass mit Führerschein „B“ praktisch kein taktisches Fahrzeug mehr zu realisieren ist. Der „Feuerwehrführerschein“, der es dem B-Schein-Besitzer ermöglicht, Einsatzfahrzeuge bis 5,5 Tonnen zu lenken, hat hier wesentliche Abhilfe geschaffen. [26]



Abb. 19 KLF-W auf Mercedes der NÖ Landes-Feuerwehrscheule (1994).

Mit der Schaffung des „Hilfeleistungsfahrzeuges“ in vier Ausführungen (HLF 1, 2 und 3 mit fix vorgegebenen höchst zulässigen Gesamtgewichten; das HLF 4 ersetzt praktisch das Großtanklöschfahrzeug) wird seit 2011 in Niederösterreich eine Vereinheitlichung bei gleichzeitiger Flexibilisierung angestrebt.



Abb. 20 HLF 1 auf Mercedes der FF Dürnstein (2014).

Rosenbauer, Magirus Lohr, Empl, Seiwald, Walser und Nusser sind heute österreichische Fahrzeugaufbauer, deren Produkte sich auch in Niederösterreich finden. Für Kleinfahrzeuge gibt es ebenso Spezialisten wie z. B. die Firma Dlouhy. [27]



Abb. 21 HLF auf MAN-Fahrgestellen der FF Krems (2015).

Quellen und Literaturverzeichnis:

- [1] Mitteilungen des NÖLFV (MdNÖLFV) Nr. 4/1903, S. 12, Nr. 5/1903, S. 5.
- [2] MdNÖLFV Nr. 12/1900, S. 3f. – Siehe auch den Beitrag von Rudolf Wandi im vorliegenden Band.
- [3] MdNÖLFV Nr. 12/1900, S. 6, Nr. 1/1901, S. 1f.
- [4] MdNÖLFV Nr. 5/1901, S. 6. – Zum Verständnis: Wien ist damals die Reichshaupt- und Residenzstadt der Österreich-Ungarischen Monarchie und zugleich Landeshauptstadt von „Österreich unter der Enns“. Die Trennung in zwei Bundesländer erfolgt erst mit dem 1.1.1922. Für den Brandschutz ist seit 1686 die „städtische Löschanstalt“, später Berufsfeuerwehr, zuständig. In vielen ab 1892 hinzugekommenen Bezirken gab es lange Zeit auch Freiwillige Feuerwehren.
- [5] Manfred Gihl, Handbuch der Feuerwehrfahrzeugtechnik, Stuttgart 1982; Jörg Würzelberger, Technikgeschichte des Feuerwehrwesens, in: Handbuch zur Feuerwehrgeschichte, hrsg. v. ÖBFV (www.bundesfeuerwehrverband.at/service/handbuch-zur-feuerwehrgeschichte/technikgeschichte-des-feuerwehrwesens, Zugriff 29.4.2016).
- [6] MdNÖLFV Nr. 1/1906, S. 6ff.
- [7] MdNÖLFV Nr. 10/1906, S. 5f, Nr. 11/1906, S. 5ff. Auch Feuerwehr-Signale Nr. 4/1906, S. 17.
- [8] Jörg Würzelberger/Heinrich Fuchs, Klosterneuburgs Feuerwehren, Petzenkirchen 1992, S. 29; Gerald Peter u. a., 150 Jahre FF Baden-Stadt, Klosterneuburg 2015, S. 35. – Siehe auch den Beitrag von Anton Mück im vorliegenden Band.
- [9] Den Militärfeuerwehren im Ersten Weltkrieg kamen bedeutende Aufgaben zu. Vgl. dazu Aufzeichnungen der FF Blumau. Jörg Würzelberger/Uschi Spitzbart, Von der Pumpe zum HLF, Klosterneuburg 2015, S. 98f.
- [10] MdNÖLFV Nr. 6/1921, S. 3; Würzelberger/Spitzbart 2015, S. 102.
- [11] MdNÖLFV Nr. 1/1922, S. 3.
- [12] MdNÖLFV Nr. 7/1924, S. 1f.
- [13] MdNÖLFV Nr. 8/1924, S. 1f; Würzelberger/Spitzbart 2015, S. 102ff.
- [14] MdNÖLFV Nr. 6/1925, S. 2 u. 4, Nr. 1/1926, S. 4; Josef Königsschneider, Schematismus des Reichs-Feuerwehr-Verbandes für Österreich und des n.-ö. Landes-Feuerwehr-Verbandes sowie der Bezirks-Feuerwehr-Verbände in Niederösterreich unter Anführung aller Wehren des Landes Niederösterreich mit den wichtigsten Daten. Im Anhang: Beiträge prominenter Feuerwehrführer, Hollabrunn 1929/30.
- [15] MdNÖLFV Nr. 3/1927, S. 4ff.
- [16] MdNÖLFV Nr. 6/1927, S. 3.
- [17] MdNÖLFV Nr. 9/1937, S. 149.
- [18] Hans Schneider, Feuerwehr in „Niederdonau“ 1938 und 1939, mehrteilige Serie in: Brand aus Nr. 9/1985 – Nr. 6/1986; Martin Kerbl/Werner Mika, 80 Jahre NÖ Landes-Feuerweherschule, Klosterneuburg 2013, S. 122f.
- [19] Heinrich Schläfer, Feuerwehrfahrzeugtechnik in den Jahren von 1938 bis 1945, in: Die Automobilisierung der Feuerwehren. Referate anlässlich der 1. außerordentlichen Fachtagung der Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF am 4. Juni 1999, Pörschach 1999, S. 35–58; Würzelberger/Spitzbart 2015, S. 112–117.
- [20] Günther Graber/Erwin Hauke, Das große Buch der Feuerwehr-Oldtimer in Österreich. Die Entwicklung der Fahrzeuge von den Anfängen bis heute, Graz 1990, S. 70ff; Kerbl/Mika 2013, S. 40. – Zum Austro Daimler der FF Aspang siehe auch den Beitrag von Günter Annerl im vorliegenden Band.
- [21] Würzelberger/Spitzbart 2015, S. 124 ff.
- [22] Manfred Carrington/Andreas Reiter, Rosenbauer. Ein Unternehmen schreibt Feuerwehrgeschichte, Linz 2013, S. 270ff.
- [23] Hans Schneider, Wie kam es zum KLF?, in: Brand aus Nr. 2/1986, S. 60–63.
- [24] Jörg Würzelberger, Technikgeschichte des Feuerwehrwesens, in: Handbuch zur Feuerwehrgeschichte.
- [25] Kurt Jestl, Fahrzeugtechnik in Niederösterreich, in: Florian. Das österreichische Feuerwehrjahrbuch 1992, S. 68ff.
- [26] Brand aus Nr. 3/2010, S. 6f, Nr. 6/2010, S. 3 u. 5f, Nr. 10/2010, S. 7, Nr. 12/2010, S. 9f.
- [27] Würzelberger/Spitzbart 2015, S. 10–93.

Bilder:

FEUERWEHROBJEKTIV [wenn nicht anders angegeben], Archive der FF Baden-Stadt, FF Gloggnitz, FF Klosterneuburg-Weidling, NÖ Landes-Feuerweherschule.

Kurzfassung

Vorliegender Beitrag gibt einen Überblick über die Entwicklung der motorisierten Feuerwehrfahrzeuge in Niederösterreich von 1900 bis zur Gegenwart. Diese war anfangs von einem ungeordneten Nebeneinander verschiedenster Techniken und Antriebe (Dampfantrieb, elektromobiler Antrieb, gemischter Benzin-Elektro-Antrieb, Benzin-Antrieb) geprägt, ohne dass zunächst Präferenzen für eine Art zu erkennen waren.

Knapp vor dem Ersten Weltkrieg begann die Motorisierung bei einigen wenigen niederösterreichischen Feuerwehren (z. B. Wiener Neustadt, Baden); nach dem Krieg profitierten die Feuerwehren von der Sachdemobilisierung der k. u. k.-Armee, letztere hatte die Feuerwehren ihrer Munitionsfabriken schon während des Krieges zum Teil motorisiert. In den 1920er-Jahren kam es zu einer relativ raschen Motorisierung des Feuerwehrwesens, 1930 waren 217 Fahrzeuge im Einsatz; Ende 1927 beschäftigte man sich auch bereits mit Tanklöschfahrzeugen. Was Fahrgestell, Aufbau und Pumpen betraf, wurde viel experimentiert und ausprobiert. Führende Firmen waren Knaust aus Wien und Rosenbauer aus Linz.

Während der NS-Zeit waren die Fahrzeuge stark genormt (Leichtes/Schweres/Großes Löschgruppenfahrzeug, später LF-8, LF-15 und LF-25), zudem gab es genormte Tanklöschfahrzeuge (TLF-15, TLF-25). Viele Feuerwehrfahrzeuge wurden gerade in den letzten Kriegstagen jedoch zerstört bzw. „verlagert“. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste zunächst viel improvisiert werden, ab 1946 konnten die Feuerwehren Militärfahrzeuge günstig erwerben (UNRRA-Fahrzeuge). Diese wurden dann für Feuerwehrzwecke adaptiert, wobei sich hier auch nach und nach Kleinbetriebe etablieren konnten.

Ab ca. Mitte der 1950er waren mehr und mehr Ressourcen für Fahrzeugneuanschaffungen vorhanden. Ganzmetallaufbauten kamen flächendeckend auf, wobei die Entwicklung zweigeteilt war: Kleine Löschgruppenfahrzeuge (LLF, KLF) und Tanklöschfahrzeuge. Etwas später wurden auch kleinere Tanklöschfahrzeuge (TLF 1000) produziert. Das erweiterte Einsatzspektrum der Feuerwehren machte nach und nach auch Rüst- und Sonderfahrzeuge notwendig, im weiteren Verlauf der 1970er-Jahre hielten die Kombinationsfahrzeuge bei den freiwilligen Feuerwehren Einzug (z. B. Rüstlöschfahrzeuge [RLF]).

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts hatte sich der

Trend zum „Kombinierer“ bestätigt, die Schaffung des „Hilfeleistungsfahrzeuges“ in Niederösterreich in vier Ausführungen (HLF 1, 2 und 3 mit fix vorgegebenen höchstzulässigen Gesamtgewichten; das HLF 4 ersetzt praktisch das Großtanklöschfahrzeug) im Jahr 2011 stellt mehr oder weniger den vorläufigen Endpunkt der Entwicklung dar.

Abstract

The article at hand provides an overview of the development of motorised fire engines in Lower Austria from 1900 to the present. At the beginning, there was no uniformity regarding preferred drive types, which could be seen in the unorganised parallel use of various systems (steam-driven, electromobile-driven, hybrid fuel-electrical engines, fuel-driven).

Shortly before World War I, motorised engines came into use at a few fire brigades in Lower Austria (e.g. Wiener Neustadt, Baden). After the war, the fire brigades profited from the so-called 'Sachdemobilisierung' of the imperial-royal army (i.e. when goods from the war were sold), which already led to the partial motorisation of the ammunition factories' fire brigades during the war. In the 1920s, the fire brigades' vehicle fleets were quickly motorised, which meant that in 1930, 217 engines were in use. By the end of 1927, there has also been some development work on water tenders. With regard to chassis, composition and pumps, a lot of experimenting and trialling was carried out. Leading companies were Knaust from Vienna and Rosenbauer from Linz.

During the time of National Socialism, the vehicles were strictly normed (Light/Heavy/Large Fire Engine, later LF 8, LF 15 and LF 25), and there were normed water tenders (TLF 15, TLF 25). However, many fire engines were destroyed or "relocated" in the last days of the war. After World War II, there had to be a lot of improvising and from 1946 onwards, fire brigades could acquire military vehicles at a cheap price (UNRRA vehicles). These were then adapted to suit the needs of the fire service, which also allowed for the establishment of small companies.

Approximately from the mid-1950s onwards, more and more resources for the acquisition of new fire engines were available. Full-metal chassis were widely used, although there was a twofold development: small fire engines (LLF, KLF) and water tenders. Later, small water tenders (TLF 1000) were also produced. The fire brigades' expanded range of missions required the use of emergency tenders and special

vehicles. In the course of the 1970s, multi-use vehicles (e.g. emergency fire engines, RLF) were also used by volunteer fire brigades.

At the beginning of the 21st century, the trend towards combined vehicles for multiple uses was confirmed by the development of the so-called 'Hilfeleistungsfahrzeug' (rescue service tender) in Lower Austria, which is available in four different types (HLF 1, 2 and 3 with fixed permissible maximum weights; HLF 4 replaces the Large Water Tender). The introduction of the HLF in 2011 marks the provisional end of the latest evolution of fire-engine types.

Translation: Thomas Hasenberger



Abb. 22 Die moderne Technik lässt keine Wünsche offen.

Das erste Feuerwehr-Kraftfahrzeug in Niederösterreich

Rudolf WANDL

Unter dem Titel „Automobilspitze“ wurde in der Dezember-Ausgabe des Jahres 1900 der *Mitteilungen des n.-öst. Landes-Feuerwehr-Verbandes* (S. 3f) über das erste Automobil der niederösterreichischen Feuerwehren berichtet.

Ein Herr F. H. Pfeifer weist in diesem Artikel darauf hin, dass man, wenn in der November-Ausgabe schon eine Dampfmaschine besprochen wurde, auch das in neuerer Zeit für den Sport erfundene und gebaute Automobil-Verkehrsmittel nicht vernachlässigen sollte. Er verweist auf die Wichtigkeit des Automobils für die Industrie, aber auch für Omnibusse und eben für die Feuerwehr. Eine zweckmäßige Automobilspitze zu konstruieren, gibt er den Maschinentechnikern als Aufgabe auf. Er beschreibt sehr präzise, wie das Fahrzeug der Leesdorfer Automobilfabrik ausgeführt ist und meint, dass das Automobil sicher eine große Zukunft haben werde – was sich ja bestätigt hat.

Die Automobilfabrik in Leesdorf bei Baden hatte eine Betriebsfeuerwehr gegründet, die mit einer Automobilspitze ausgerüstet war und selbige auch in einigen Ortschaften des Bezirkes Baden vorgeführt hatte.

Im *Handbuch zur Feuerwehrgeschichte* des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes (ÖBFV) wird dieses Fahrzeug in der Technikgeschichte des Feuerwehrwesens unter „Experimente in Niederösterreich“ folgendermaßen beschrieben:

Das erste Kraftfahrzeug einer niederösterreichischen Feuerwehr stand in Baden bei Wien. Die Betriebsfeuerwehr der Leesdorfer Automobilfabrik besaß bereits im Jahr 1900 eine Automobilspitze. Der kompakte, offenbar elektrisch betriebene Frontlenker bot sechs bis acht Mann Platz und war mit Schläuchen und Leitern bestückt. ... Der Fahrzeugmotor betrieb auch die Einbaupumpe – ein System, das bereits von der Feuerwehr Paris erprobt wurde.

Die Betriebsfeuerwehr der Leesdorfer-Automobil-Werke (LAW) war somit die erste Feuerwehr in Niederösterreich, die mit einem Elektro-Löschwagen ausgestattet war. Über die Leesdorfer-Automobil-Werke in Baden findet sich im Online-Portal „Virtuelles Kraftfahrzeug-Museum Austria“ folgender Eintrag [1]:

Im November 1899 wurde unter der Patronanz der „k. u. k. priv. Oesterreichischen Länderbank“ in Leesdorf, Baden bei Wien, die Leesdorfer Automobil-Werke AG gegründet, die am 14. April 1900 nach Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften in das Wiener Handelsregister eingetragen wurde. Das Kapital der Gesellschaft betrug 1.400.000 Kronen, zerlegt in 7.000 Stück voll eingezahlte, auf den Inhaber lautende Aktien. Als Direktor wurde August Wärndorfer bestellt. Für die Produktion nach Lizenzen der Firma de Dietrich u. Cie. wurde die Fabriksrealität der Fa. Escher, Wyß & Cie. in Leesdorf erworben [2].

Die ersten Automobile dieses Typs bezog die Leesdorfer Fabrik vom Stammwerk: später wurde die Eigenproduktion aufgenommen.

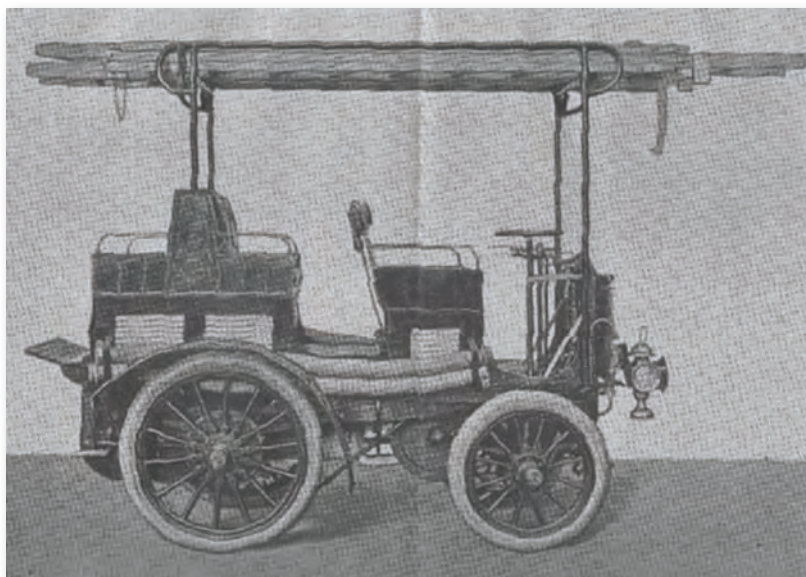


Abb. 1

Technische Daten

Diese Wagen, mit einem zweizylindrigen, vorne platzierten 6- oder 9-PS-Motor ausgerüstet, hatten als Transmission einen langen Flachriemen vom Motor zum hinteren liegenden Vierganggetriebe, dass noch hinter der Hinterachse unter einer Blechverschalung angeordnet war. Vom Vierganggetriebe wurden die beiden Hinterräder unabhängig voneinander durch Kegelräder und kurzen Kardan angetrieben. Eine Anordnung, die mit dazu beitrug, dass man in der Folge dazu übergehen musste, einen normalen Kettenantrieb zu verwenden, der bedeutend kräftesparender und betriebssicher war. Der Kardanantrieb war für die österreichischen Straßenverhältnisse nicht geeignet.

Der zweizylindrige Viertaktmotor besaß Glührohrzündung und einen Spritzvergaser. Die durch einen Schwimmer gesteuerte Verdampfungskühlung machte die Mitnahme einer größeren Wassermenge erforderlich, wobei der Wasserverbrauch 130 Liter auf 100 km betrug.

Der Wagen wies eine von Hand aus zu bedienende Bandbremse sowie eine Seilfußbremse, System Lemoine, auf, deren Drahtseil sich mit eineinhalb Windungen um je eine mit dem Hinterrad fest verbundene Eisentrommel schlang. Eine Bremsung war nur bei Vorwärtsfahrt möglich. Gegen das Zurückrollen war, wie damals bei allen Wagen üblich, eine Bergstütze vorgesehen. Die Wagen waren für die österreichischen Verhältnisse zu schwach. Dies war auch der Grund, dass die Leesdorfer Automobile, trotz der Reklame, die gemacht wurde, gegen die Daimler-Erzeugnisse nicht konkurrieren konnten.

Der schlechte Geschäftsgang veranlasste deshalb den Fabrikanten August Wärndorfer, am 16. November 1901 zusammen mit vier weiteren Mitgliedern des Verwaltungsrates seine Funktion „über Resignation“, wie es in der Eintragung im Handelsregister heißt, zurückzulegen.

Die Aktiengesellschaft wurde auf Beschluss der Generalversammlung vom 6. August 1903 aufgelöst und trat in Liquidation. Das investierte österreichische Kapital von 14.000.000 Kronen war fast zur Gänze verloren.

Mit der Schließung der Fabrik erfolgte auch die Auflösung der Betriebsfeuerwehr. Über den Verbleib des Fahrzeuges liegen keine verlässlichen Nachrichten vor. Möglicherweise wurde es von der FF Baden-Leesdorf übernommen.

Quellen und Literaturverzeichnis:

Mitteilungen des NÖLFV Nr. 12/1900, S. 3f.

[1] René Sebastian, Leesdorfer Automobil – Werke Baden b. Wien (www.voz.co.at/VKMA/LAW/law.html, Zugriff 21.3.2016).

[2] Heute steht auf diesem Gelände ein größerer Supermarkt.

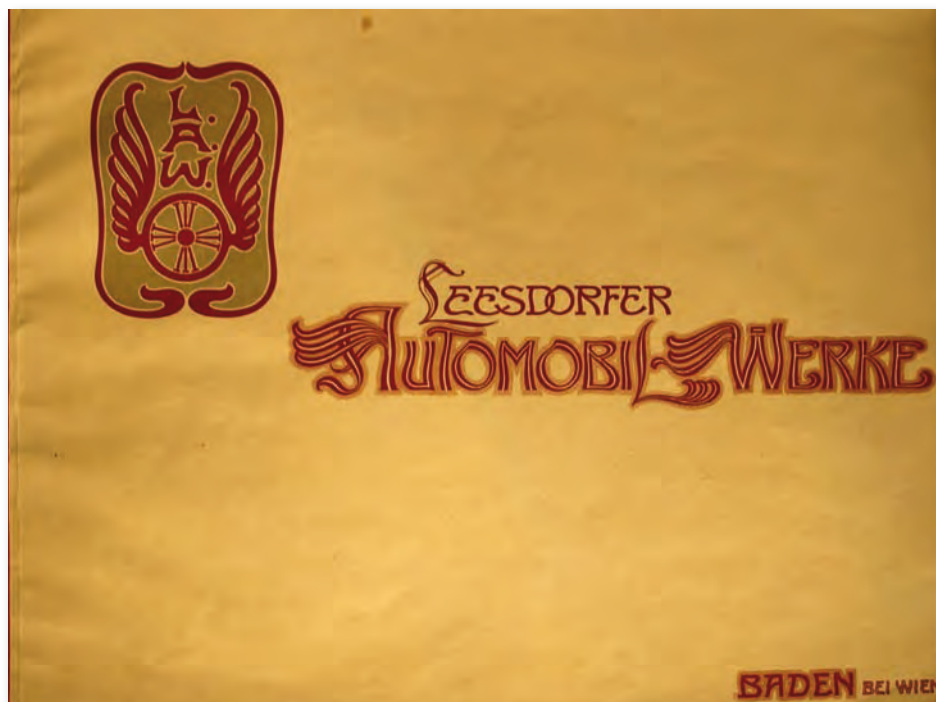


Abb. 2

Kurzfassung

Die Betriebsfeuerwehr der Leesdorfer-Automobil-Werke (LAW) in Baden bei Wien war die erste Feuerwehr in Niederösterreich, die mit einem motorisierten Elektro-Löschwagen ausgestattet war.

Der kompakte, offenbar elektrisch betriebene Frontlenker bot sechs bis acht Mann Platz und war mit Schläuchen und Leitern bestückt. Ein Artikel in den Mitteilungen des NÖ Landesfeuerwehrverbandes vom Dezember 1900 beschäftigte sich mit dem Fahrzeug. Der Fahrzeugmotor betrieb auch die Einbaupumpe – ein System, das bereits von der Feuerwehr Paris erprobt worden war.

Die Wagen der Leesdorfer-Automobil-Werke waren allerdings für die österreichischen Verhältnisse zu schwach. Mit den Daimler-Fahrzeugen konnte nicht mithalten werden. Die Aktiengesellschaft wurde daher auf Beschluss der Generalversammlung vom 6. August 1903 aufgelöst.

Abstract

The works fire brigade 'Leesdorfer-Automobil-Werke' (LAW) in Baden near Vienna was the first fire brigade in Lower Austria to be equipped with a motorised electric fire engine.

This compact and apparently electrically-driven forward-control truck provided seating for six to eight fire fighters and carried hoses and ladders. An article in the Mitteilungen des NÖ Landesfeuerwehrverbandes ('News from the Lower Austrian Fire Service Branch') from December 1900 centred on this engine. The vehicle's engine also operated an integrated pump – a system already tried by the fire brigade in Paris.

However, the engine of the 'Leesdorfer-Automobil-Werke' was too weak for the conditions in Austria. It was impossible for it to compete with Daimler vehicles. As a consequence, the limited company was dissolved on 6 August 1903 following a decision by its general assembly.

Translation: Thomas Hasenberger

Richard Klinger – eine „böhmische Eiche“ verändert als genialer Erfinder Gumpoldskirchen und die Welt

Anton MÜCK

Geboren wurde der bedeutende Österreicher am 31. Dezember 1860 in Böhmisches Aicha (Český Dub/CZ), in der Nähe der Glas- und Schmuckindustriestadt Gablonz an der Neiße (Jablonec nad Nisou/CZ). [1] Sein Vater Carl (1833–93) hätte es als bedeutender Baumeister natürlich gerne gesehen, wenn er gleichfalls Baumeister geworden wäre. Richard besuchte die Oberrealschule in Böhmisches Leipa (Česká Lípa/CZ) und studierte dann an den Technischen Hochschulen Prag und Wien Maschinenbau. Schon als Student machte er einige Erfindungen auf glastechnischem Gebiet. So vermochte er durch einen besonderen Schliff bei Gablonzer Schmucksteinen eine gesteigerte Leuchtkraft zu erzielen und entwickelte ein Schleifgerät, das es ermöglichte, den bis dahin üblichen Einzelschliff von Hand durch die gleichzeitige Bearbeitung einer größeren Zahl von Steinen zu ersetzen. Davon profitierten vor allem die Glasschleifer seiner böhmischen Heimat. Inwieweit sein Vater oder er selbst Mitglied der am 1. Mai 1864 gegründeten Freiwilligen Feuerwehr von Böhmisches Aicha waren, ist noch offen.



Abb. 1 Richard Klinger

Bemerkenswert ist die Verbindung der Familie Klinger zu dem Industriellen Franz Schmitt. Während der Vater als Baumeister in Böhmisches Aicha 1880 die berühmte Blaschke-Villa für den Textilfabrikanten Franz Ritter von Schmitt (1816–1883) errichtete, lieferte sein Sohn Richard später dem Lederfabrikanten Franz Schmitt (1815–1882) in Krems-Rehberg eine der ersten Benzinmotorspritzen. Beide Industriellen beschäftigten tausende Arbeiter und erhielten für ihre Entwicklungen Medaillen bei den Weltausstellungen in London und Paris, eine mögliche Verwandtschaft konnte allerdings noch nicht nachgewiesen werden.

Nach dem Studium verblieb Richard in Wien und stellte ab 1886 Geräte in der eigenen kleinen Werkstatt in Wien IV, Starhembergsgasse 45, her. Schon auf der Wiener Industrieausstellung 1884 wurde er auf die gebräuchlichen Anzeigevorrichtungen für den Wasserstand von Dampfkesseln aufmerksam. Diese bestanden aus einfachen Glasrohren, die in Hahnköpfen gelagert und mittels Stopfbüchsen abgedichtet waren. Selbst bei den damaligen niedrigen Betriebsdrücken von höchstens 8 Bar erwiesen sich solche Rohre als unzureichend und gefährlich. Er stellte die Überlegung an, dass bei entsprechendem Rillenschliff einer Glasplatte Sehstrahlen, die in Höhe des Dampftraumes auffallen, total reflektiert, hingegen solche, die in Höhe des Wasserraumes auffallen, total absorbiert werden müssten, sodass der Dampfraum silberhell, der Wasserraum dunkel und der Wasserstand – als deutliche Grenzfläche zwischen beiden – erscheinen würde. Nach zahlreichen Versuchen kam es zur Erfindung des Reflexionsschauglases mit Spezial-Oberflächenhärtung, das, in einen Bronze- oder Stahlkörper eingebaut, den Wasserstand deutlich und gefahrlos sichtbar machte und für dessen Herstellung er 1891 und 1893 Privilegien (Patente) erhielt. Noch 1891 wurde er im Rahmen der allgemeinen Landesausstellung in Prag in der „Internationalen Abteilung für Erfindungen und Schutzvorrichtungen“ dafür mit einer Goldmedaille ausgezeichnet.

Im Zusammenhang damit entwickelte er ein neues Dichtungsmaterial, das druck- und temperaturbeständiger war, als die bis dahin verwendeten organischen Dichtungen aus Pressspan, Leder oder Hanf und auch die Nachteile der zu harten Kupferdichtungen vermied. Auf dieses aus fein aufgeschlossenem Asbest und anderen Chemikalien sowie Kautschuk bestehende Dichtungsmaterial erhielt er 1898 ein Privileg. Es wurde später „Klingerit“ benannt, immer wieder verbessert und wird noch heute hergestellt. Die Kombination von beiden Erfindungen erlaubte die Anwendung höherer Temperaturen und Dampfdrücke, sodass Kessel mit verbessertem Wirkungsgrad gebaut werden konnten.

Klinger verkaufte die Patentrechte für diese geniale Erfindung, den „Reflexions-Flüssigkeitsstandanzeiger“, sofort in die Vereinigten Staaten von Amerika. Das brachte ihm einen nicht unerheblichen Erlös, den er 1892 in die Ruine der Perger'schen Papierfabrik auf dem Areal am Wiener Neustädter Kanal bei Gumpoldskirchen

investierte. Er begann sofort mit der Sanierung, sodass schon im Frühjahr 1893 der Betrieb in der Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwarenfabrik Richard Klinger aufgenommen werden konnte.

In der Fabrik wurden später auch Azetylen-Beleuchtungsanlagen, Stopfbüchsenpackungen sowie verschiedene Arten von Pumpen (Rundlauf-, Feuerlösch-, Öl- und Fettschmierpumpen) erzeugt. Seit 1921 stellte man auch Abschlussorgane her. Das Klinger-Ventil und der Klinger-Hahn beinhalteten das von ihm erfundene Dichtungsmaterial. Das mit ursprünglich 28 Beschäftigten gegründete Unternehmen nahm einen bedeutenden Aufschwung. 1913 wurde in Berlin-Tempelhof ein Zweigbetrieb errichtet, den Klingers jüngerer Bruder Gustav als technischer Direktor führte.

1888 heiratete Richard in Wien Marie (1862–1932), Tochter des Gärtners Josef Soukup aus Neuhaus (Böhmen). Nie vergaß er seine Heimat. Er besuchte seinen Geburtsort bei der Verkaufsrundfahrt im Oktober 1913; auch Hauptmann Wilhelm Wehle von der Freiwilligen Feuerwehr Böhmisches Aicha attestierte ihm die vollste Anerkennung für die vorgeführte automobilen Feuerlöschspritze. Letztendlich überließ er der Feuerwehr seines Heimatortes eine Klingerspritze als Schenkung.



Abb. 2 Böhmisches Aicha

Auch die spätere enge Zusammenarbeit mit Ferdinand Porsche (geboren 1875 im nahegelegenen Maffersdorf, Böhmen, heute Vratislavice nad Nisou/CZ), der die Reichenberger (Liberec/CZ) Gewerbeschule besuchte und ab 1906 als Entwicklungsleiter bei den in Wiener Neustadt beheimateten Austro-Daimler-Werken tätig war, verdeutlicht die enge Verbundenheit zu seiner Heimat.

Die 1912 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) umgewandelte Firma hatte bei Klingers Tod im Stammwerk Gumpoldskirchen 500 Beschäftigte. Er verstarb am 15. Dezember 1928 in Gumpoldskirchen.

Klinger – Revolution der motorisierten Feuerlöschtechnik

Klinger begann 1908 mit der Erzeugung von RAG-Rundlauf-Feuerlöschpumpen. Diese wurden für automobilen Löschfahrzeuge, Motorlöschboote, stationäre Feuerlöscheinrichtungen und Motorspritzen für Pferde- oder Handzug erzeugt. [2] Die Druckhöhe betrug bis zu 150 m, Saughöhen lagen bei 8 m und mehr, die Leistung der Pumpen ging von 500 bis 2.000 l/min. Gleichzeitig war die Firma Klinger eine der ersten Pumpenfabriken, die Automobil-Feuerlöschfahrzeuge herausbrachte und so wesentlich zum Fortschritt des Feuerlöschwesens beitrug.



Abb. 3 Inserat Firma Klinger

Bei der automobilen Fahrzeugherstellung für Feuerlöschfahrzeuge arbeitete Richard Klinger mit dem berühmten Konstrukteur Ferdinand Porsche (später Direktor der Austro-Daimler-Werke in Wiener Neustadt) zusammen. Austro-Daimler erzeugte das Fahrzeug und Klinger die Feuerlöschpumpe.



Abb. 4 Klinger-Porsche mit Ferdinand Porsche sowie Offizieren der Wiener Berufsfeuerwehr, bei der Vorführung der Leistungsfähigkeit des Gerätes am Wiener Neustädter Kanal im Sommer 1911.



Abb. 5 Vorführ-Rundfahrt 1913

Eines der ersten automobilen Löschfahrzeuge mit Klingerpumpen tat sich besonders bei dem großen Brand am Wiener Nordbahnhof 1911 hervor und stand dort 48 Stunden ohne Unterbrechung in Betrieb, was die Bewunderung der Feuerwehrfachleute hervorrief. Daraufhin kaufte auch die Wiener Berufsfeuerwehr das erste Feuerlöschfahrzeug, einen Austro-Daimler mit Klinger-RAG-Feuerlöschpumpe mit 1.000 l/min Leistung.

Die Feuerlöschfahrzeuge mit Klinger-RAG-Feuerlöschpumpen wurden nicht nur in der gesamten Monarchie verkauft, sondern auch nach Deutschland, Konstantinopel (Istanbul/TR), Königsberg (Kaliningrad/RUS) usw., wie eine Verkaufsliste von 1910 bis 1915 dokumentiert.

Es wurden auch Fahrzeuge der Marken Fiat, Gräf & Stift, Benz und der allgemeinen ungarischen Automobilfabrik mit Klinger-RAG-Feuerlöschpumpen ausgerüstet. Innovative Wege beschritt der findige Industrielle auch im Vertrieb. Eine Überlandfahrt mit einer automobilen Feuerlöschpumpe auf Gräf & Stift-Chassis im Herbst 1913 führte über Mödling, Wien und Poysdorf zur ersten Vorführung nach Brünn und weiter über Iglau nach Tabor, Pilsen und Karlsbad bis nach Budweis. Später ging es über Böhmisches Leipa, Gablonz und Reichenberg in seine Heimatstadt Böhmisches Aicha. Insgesamt 2.000 km und 39 Vorführungen wurden in tadellosem Zustand zurückgelegt und durch viele Empfehlungen hervorragend dokumentiert. (siehe Abb.5)

Nach dem Ersten Weltkrieg findet sich erst 1923 wieder eine Aufzeichnung, dass eine Klinger-RAG-Feuerlöschpumpe mit 1.000 l/min an die Semperit-Werksfeuerwehr in Wimpassing geliefert wurde. Es war die letzte von der Klinger erzeugte RAG-Feuerlöschpumpe, im selben Jahr

wurde die Erzeugung eingestellt.

Selbstverständlich gründete die Firma Klinger auch eine eigene Betriebsfeuerwehr (1911), die mit entsprechenden automobilen Löschgeräten ausgerüstet wurde.



Abb. 6 Betriebsfeuerwehr Klinger 1914



Abb. 7 Betriebsfeuerwehr Klinger mit Alois Pink, geboren am 15.1.1895, Großvater des derzeitigen Museumskustos Wolfgang Pink, Feuerwehrmann in fünfter Generation. Man beachte die „Mischuniformierung: Niederösterreichische Uniformen, aber „deutsche“ Helme!

Die Fabriksfeuerwehr Schmitt'sche Lederfabrik in Krems-Rehberg und ihr Klinger-Motorspritzenwagen (1913)

Die Leder- und Schuhfabrik Schmitt AG lag als größter Betrieb des Kremstales in Rehberg. [3] Die Firma beschäftigte in Blütezeiten bis zu 1.000 Personen, war Ausstatter der k. u. k. Armee und später auch wichtiger Wehrmachtslieferant. Franz Xaver Robert Schmitt (1815–1882) baute nach Wanderjahren durch Deutschland und die Schweiz gemeinsam mit seinem Bruder Adolf (1811–1869) die 1843 in Rehberg erworbene Hammerschmiede zu einer Lederfabrik mit etwa 65 Arbeitern um. Die Familie hatte schon vorher einen bescheidenen Betrieb für Lederverarbeitung in Krems besessen. Für 1854 wird ein Bedarf von 8.000 Zentnern Eichen- und 12.000 Zentnern Fichtenlohe angegeben, um 15.000 Häute und 25.000 Felle zu verarbeiten. 1860 wurde eine Sohlledergerberei nach rheinischem System installiert, um Eichensohlleder zu gerben. Damit besaßen die Brüder die erste und einzige derartige Fabrik in Österreich. 1875 wurde nach amerikanischem Vorbild eine neue Gerbeanlage mit beschleunigtem Verfahren errichtet. Sie waren in Österreich die ersten Gerber, die einen fabriksmäßigen Betrieb mit Hilfe der Wasserkraft führten. Seit 1919 firmierte der Betrieb als Lederindustrie Schmitt AG.

Im Jahr 1884 wurde die Fabriksfeuerwehr Schmitt AG unter Adolf Schmitt gegründet und bestand bis zur Auflösung 1974. Nach dem Konkurs der Lederindustrie kaufte die Wohnungsgenossenschaft GEDESAG das Areal, schliff die Betriebsgebäude und errichtete dort eine große Wohnhausanlage. Das letzte verbliebene Gebäude auf dem alten Firmenareal ist der alte Mühlhof in Rehberg, Seilerweg 31, der schon 1567 im urkundlichen Besitz von Herrn Wolff von Lichtenstain erwähnt wird und später ein Wirtshaus war.

Als leistungsfähiger Armeelieferant mit meist etwa 150 Arbeitern wirkte Schmitt 1874 an der Bildung eines Konsortiums für Leder-Rüstungen mit. Die Firma, die bis 1891 Mitglied der österreichisch-ungarischen Lederindustrie-Gesellschaft für Heeresausrüstung war, konnte bei den Weltausstellungen in London, Paris und Philadelphia Medaillen erringen und erhielt 1873 ein Ehrendiplom der Wiener Weltausstellung. Schmitts soziales Engagement gipfelte – noch bevor deren Einführung obligatorisch wurde – in der Errichtung einer Kranken- und später auch Pensionskasse, in der freiwilligen Unterstützung invalider Angehöriger seiner Fabrik und in der Bereitstellung billiger und menschenwürdiger Wohnungen für seine Arbeiter. Die Betriebs-

feuerwehr war immer eine der bestausgerüsteten und innovativsten im Lande und arbeitete mit den Freiwilligen Feuerwehren bestens zusammen.



Abb. 8 Die Schmitt'sche Lederfabrik in Rehberg.

Der vierrädrige Klinger-Motorspritzenwagen für Hand- oder Pferdezug wurde im Jahr 1913 an die Schmitt'sche Lederfabrik in Rehberg ausgeliefert. Aufbau mit drei Sitzbänken, darüber die zweiteilige Holzschiebeleiter mit dem Hersteller-schild der Firma Knaust, ursprünglich auch eine Hakenleiter darunter befindlich, vier Saugschläuche auf den Kotflügeln in Halterungen gelagert. Am Vorderteil des Wagens befindet sich als Herstellerbezeichnung ein Metallschild: „Rich. Klinger Gesellschaft mbH, Gumpoldskirchen“. Maße: Länge 410 cm, Breite 148 cm, Höhe mit Leiter 234 cm, Radstand 193 cm, Eigengewicht ca. 1.000 kg.

Der 4-Zylinder-Benzin-Reihenmotor ist hinten eingebaut, Aufschrift „BENZ“ am Vergaserdeckel, Motornummer 12.999. Auch die mittig unter dem Fahrgestell eingebaute RAG-Rundlaufpumpe ist eine absolute Rarität. Bemerkenswert sind die montierten Übergangsstücke für alle Kupplungssysteme, die von 1913 bis heute in Verwendung waren.

Die Luftbereifung Goodyear 820 x 135 auf Stahlspeichenfelgen – diese Originalbereifung wurde wieder montiert, nachdem zwischenzeitlich eine „normale neuzeitliche“ Bereifung angebracht gewesen war. Die Holzzwischenstücke für diese Autoreifen sind noch erhalten. Ursprünglich waren reine Holzspeichenräder am Fahrzeug, wie der folgenden Abbildung entnommen werden kann.

Im Tätigkeitsbericht der FF Mautern des Jahres 1919 ist vermerkt: „Am 28. Mai 1919 in Palt bei der Vorführung der Benzin Motor Spritze (Rundlauf Pumpe) der Fabriksfeuerwehr Rehberg“. So wie hier wurde die Benzinmotorspritze bei vielen Feuerwehren vorgeführt und bestaunt.

Die Spritze wurde vom seinerzeitigen Masseverwalter nach dem Konkurs des Betriebes 1973 vor der Verschrottung gerettet und in Furth an der Triesting aufbewahrt. Die Betriebsfeuerwehr wurde offiziell am 21. Jänner 1974 aufgelöst. Seit dem 16. Juni 2006 ist das wertvolle Stück im Bestand und Eigentum des Feuerwehrmuseums Gars am Kamp.



Abb. 9

Die Klinger-Spritze der Feuerwehr Mödling (1912)

Im Feuerwehrmuseum Mödling ist das einzige erhaltene Kraftfahrzeug der Firma Klinger zu sehen. [4] 1867 aus dem Deutschen Turnverein entstanden, blickt die Freiwillige Feuerwehr Mödling auf eine lange Tradition zurück und verfügte mit der Maria-Theresia-Spritze schon über Löschgeräte aus dem 18. Jahrhundert. Zu Gumpoldskirchen bestand – im selben Bezirksfeuerwehrverband gelegen – immer ein Näheverhältnis.

Schon 1912 hatte die Feuerwehr Mödling Bestrebungen, eine automobilen Spritze anzukaufen, da sich das Stadtgebiet laufend vergrößerte und Dampfspritzen veraltet waren. Hinsichtlich der Anschaffung stand man mit der nahegelegenen Firma Klinger in Kontakt, und es lag auch ein entsprechendes Offert vor. Trotz mehrerer Veranstaltungen reichten die Einnahmen nicht aus, der Erste Weltkrieg brachte das Projekt gänzlich zum Erliegen.

Erst nach Kriegsende, im Februar 1919, wurde wieder daran gedacht, eine Kraftfahrerspritze zu beschaffen, und der Mödliner Volksrat stellte im Namen der Feuerwehr an das Deutsch-Österreichische Staatsamt des Inneren einen Antrag auf Ankauf eines Löschfahrzeuges im Rahmen

der Sachdemobilisierung der k. u. k. Armee. Zur Finanzierung spendeten zahlreiche Mödliner, die Feuerwehr verkaufte veraltetes Gerät und veranstaltete ein Blumen- und ein Parkfest. Nach mehreren abgelehnten Schreiben und ebenso vielen Interventionen erfolgte im März 1920 die Verständigung, dass der Mödliner Feuerwehr aus den Beständen der aufzulösenden Lagerfeuerwehr Mitterndorf an der Fischa eine automobilen Austro-Daimler-Feuerlöschspritze um 180.000 Kronen verkauft wird. Letztendlich wurden am 16. August 1920 nur 150.000 Kronen bezahlt und das ersehnte Löschfahrzeug in den Dienst gestellt.

Ende 1920 erfolgten bei der Firma Klinger um etwa 35.000 Kronen eine Instandsetzung des Fahrzeuges und der Aufbau eines Leitergerüsts mit einer zweiteiligen, acht Meter langen Schiebeleiter. Im Mai 1922 musste die Klinger-Rundlaufpumpe wegen geringer Förderleistung um den stattlichen Betrag von 85.000 Kronen repariert werden.

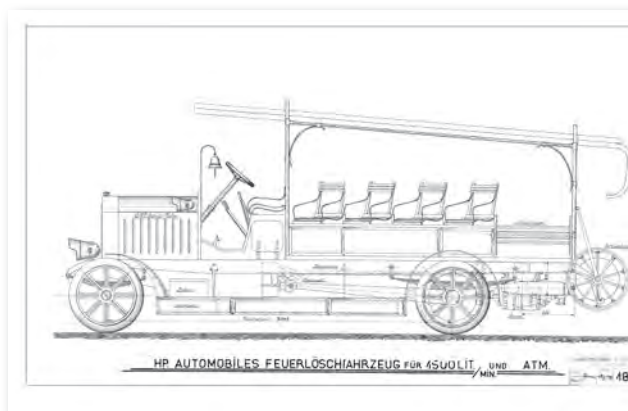


Abb. 10

Diese Kraftfahrerspritze, intern auch als Daimler-Spritze bezeichnet, stand dann fast drei Jahrzehnte unverändert im Einsatz, lediglich der Leiteraufbau wurde Ende der Dreißigerjahre entfernt. Sie wurde Ende 1950 außer Dienst gestellt.

Von 1958 bis 1966 war die Klinger-Spritze im Museum der NÖ Landes-Feuerwehrschule in Tulln ausgestellt, nach der Rückstellung erfolgten 1967 und bis 2000 umfassende Restaurierungsarbeiten. 1984 übersiedelte es über verschiedene Garagen endgültig an seinen Ehrenplatz im Museum des neu errichteten Mödliner Feuerwehrhauses am Schulweg.

Am 9. Mai 2015 wurde dieses Fahrzeug vom Internationalen Feuerwehrverband CTIF als historisches Feuerwehrautomobil zertifiziert, in die Klasse 1 eingereiht und mit der Goldplakette ausgezeichnet. Mit einigen Kurbeldrehungen springt das historische Fahrzeug problemlos an

und wird als ein Glanzstück der niederösterreichischen Feuerwehrgeschichte gerne bei öffentlichen Auftritten präsentiert.



Abb. 11



Abb. 12

Technische Daten:

- Fahrzeug: Austro-Daimler, Type 9/20 HP, Baujahr 1912
- Länge/Breite: 4000/1600 mm
- Höhe/Spurweite: 1550/1300 mm
- 4-Zylinder-Benzinmotor, Motorleistung: 21 PS, Motornummer: 1836
- Vier Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang
- Besatzung: Sechs Mann (Kommandant, Chauffeur und 4 Wehrmänner)
- Pumpe: Klinger-Einbau-Rundlaufpumpe, 600 l/min
- Bekannte Zulassungen: 1920–30 XIII1, 1930–38 B 43.009, 1939–45 Pol 53 233, 1946–1950 W 76.293, ab 1967 N 44.988.

Quellen und Literaturverzeichnis:

[1] Quellen zu Abschnitt 1: Johann Hagenauer, 850 Jahre Gumpoldskirchen, Gumpoldskirchen 1990, S. 230–236; Erhard Marschner, Art. „Klinger, Richard“ in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 82f. [Onlinefassung: www.deutsche-biographie.de/pnd129214582.html]; Werkschönheit der Firma Klinger Gumpoldskirchen, Feuerwehrmuseum Gumpoldskirchen. – Der Verfasser dankt SB Wolfgang Pink, Sachbearbeiter Feuerwehrgeschichte der FF Gumpoldskirchen und langjähriger Mitarbeiter der Firma Klinger, für seine Unterstützung bei der Abfassung dieses Beitrages.

[2] Quellen zu Abschnitt 2: Feuerwehrmuseum Gumpoldskirchen, Werksarchiv Klinger.

[3] Quellen zu Abschnitt 3: Günter Hanika, Art. „Schmitt, Franz X. Robert“, in: Österreichisches Biographisches Lexikon 10 (1999), S. 261f; Hans Pemmer, Geschichte des Marktes Rehberg, Krems 1952, s. Reg.; Johann Bischinger, Festschrift zum 140-jährigen Bestandsjubiläum der Feuerwehr Krems-Rehberg, Krems 2013, S. 70; Archiv Feuerwehrmuseum Gars am Kamp.

[4] Quellen zu Abschnitt 4: Archiv der Freiwilligen Feuerwehr Mödling; Interview am 21.2.2016 mit ASB Manfred Sulzer, Sachbearbeiter Feuerwehrgeschichte und Kustos des Feuerwehrmuseums Mödling.

Bilder:

Abb. 1, 2, 4, 5, 6, 7 – Werkschönheit Klinger (Feuerwehrmuseum Gumpoldskirchen); Abb. 3, 10 – Archiv der Freiwilligen Feuerwehr Mödling; Abb. 8, 9, 11, 12 – Privatsammlung des Verfassers.

Kurzfassung

Richard Klinger, 1860 in Böhmisches Aicha (Český Dub/CZ) nahe Gablonz geboren, studierte an den Technischen Hochschulen in Prag und Wien. Schon als Student machte er Erfindungen und stellte Geräte in der eigenen Wiener Werkstatt her. 1891 bei der Prager Ausstellung mit einer Goldmedaille ausgezeichnet, entwickelte er ein neues Dichtungsmaterial, später „Klingerit“ genannt. Mit dem Erlös des Verkaufs von Patentrechten für einen „Reflexions-Flüssigkeitsstandanzeiger“ in die Vereinigten Staaten von Amerika kaufte er 1892 eine Papierfabrik am Wiener Neustädter Kanal. 1893 nahm hier die Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwarenfabrik den Betrieb auf.

Die motorisierte Feuerlöschtechnik begann für Klinger 1908 mit der Erzeugung von Rundlauf-Feuerlöschpumpen. Als eine der ersten Pumpenfabriken verkaufte er komplette Automobil-Feuerlöschfahrzeuge und arbeitete mit dem Konstrukteur Ferdinand Porsche von den Austro-Daimler-Werken in Wiener Neustadt zusammen. Eines der ersten Löschfahrzeuge mit Klingerpumpen tat sich besonders beim Brand am Wiener Nordbahnhof 1911 durch ununterbrochenen Einsatz hervor. Feuerlöschautos wurden bis 1915 in die ganze Welt verkauft. Auch Wagen von Fiat, Gräf & Stift, Benz und der ungarischen Automobilfabrik wurden mit RAG-Feuerlöschpumpen ausgerüstet. Eine Überlandfahrt führte 1913 über 2.000 km mit 39 Vorführungen von Westböhmen bis nach Deutschland.

Die Lederfabrik Schmitt AG, als größter Betrieb des Kremstales, in Rehberg, beschäftigte bis zu 1.000 Personen. Bei dem Ausstatter der k. u. k. Armee und späteren Wehrmachtslieferanten wurde 1884 die innovative Fabriksfeuerwehr gegründet und 1913 ein Klinger

Motorspritzenwagen in Dienst gestellt. Betrieben mit einem 4-Zylinder-„Benz“-Motor ist eine RAG-Rundlaufpumpe eingebaut. Die Spritze wurde vom Masseverwalter nach dem Konkurs gerettet, die Betriebsfeuerwehr 1974 aufgelöst. Seit 2006 steht das einzigartige Stück im Feuerwehrmuseum Gars.

In Mödling ist eine Daimler-Spritze als einzig erhaltenes Klinger-Löschautomobil erhalten. Schon 1912 stand die Feuerwehr mit der nahegelegenen Firma Klinger in Verhandlung, die Finanzen reichten jedoch nicht aus, und der Erste Weltkrieg unterbrach das Ankaufprojekt. 1920 wurde der Feuerwehr aus den Beständen der Lagerfeuerwehr Mitterndorf eine automobiler Feuerlöschspritze verkauft und von der Firma Klinger instandgesetzt. Der Austro-Daimler Type 9/20 HP, Baujahr 1912, ist mit einer RAG-Rundlaufpumpe ausgestattet und stand bis 1950 unverändert im Einsatz.

Bis 1966 war das Fahrzeug im Museum der NÖ Landes-Feuerwehrschiele Tulln ausgestellt und übersiedelte 1984 in das Museum des neuen Mödliinger Feuerwehrhauses. Nach umfassenden Restaurierungsarbeiten wurde dieses Fahrzeug 2015 vom CTIF als historisches Feuerwehr-automobil zertifiziert und mit der Goldplakette ausgezeichnet.

Abstract

Richard Klinger, born in Bohemian Aicha (Český Dub/CZ) near Gablonz in 1860, studied at Universities of Technology in Prague and Vienna. Even as a student he made inventions and manufactured devices and gadgets in his own Viennese workshop. Having been awarded a gold medal at the Prague Exhibition in 1891, he developed a new sealing material, later called “Klingerit”. With the revenue of the sale of patent rights for a “reflection-fuel-level indicator” to the United States he bought a paper factory near the canal of Wiener Neustadt in 1892. In 1893, the Gumpoldskirchen machine and metalware factory started its production there.

The motorised fire-extinguishing technique started for Klinger in 1908 with the manufacturing of rotation fire pumps. As one of the first pump factories, his company sold complete automobile fire engines and he worked together with the constructor Ferdinand Porsche from the Austro-Daimler works in Wiener Neustadt. One of the first fire engines with Klinger pumps excelled by being used uninterruptedly in the fire at the Vienna North train station in 1911. Fire engines like this were sold to the whole world until 1915. Vehicles by Fiat, Gräf & Stift, Benz and the Hungarian automobile factory were equipped with

RAG fire pumps. An overland drive led from western Bohemia to Germany in 1913 – 2,000 km and 39 presentations.

The leather factory Schmitt AG in Rehberg, the biggest company of the Kremstal, employed up to 1,000 people. They were the outfitter of the imperial-royal army and later supplied the Wehrmacht, and in 1884 their innovative factory fire brigade was founded, which brought a Klinger motor pump vehicle into service in 1913. Driven by a 4-cylinder Benz engine, it features an integrated RAG rotation pump. The motor pump was rescued by the liquidator after the company’s bankruptcy and the works fire brigade dissolved in 1974. This unique piece has been exhibited in the fire service museum of Gars since 2006.

In Mödling, one Daimler pump is preserved as the remaining only Klinger automobile fire engine. Already in 1912, the fire brigade was negotiating with the nearby Klinger company; however, the budget was insufficient and World War I interrupted the acquisition project. In 1920, the fire brigade was sold an automobile fire pump from the inventory of the camp fire brigade Mitterndorf, which was repaired and restored by the Klinger company. The Austro-Daimler Type 9/20 HP, manufactured in 1912, is equipped with a RAG rotation pump and was in service unaltered until 1950.

The vehicle had been exhibited in the Lower Austrian fire school’s museum in Tulln until 1966 and was relocated to the museum of Mödling’s new fire station in 1984. Following extensive restoration work, the vehicle was certified as a historic fire engine by the CTIF in 2015 and was awarded the golden badge.

Translation: Thomas Hasenberger

Die Hybridfahrzeuge der Feuerwehr Wiener Neustadt: Fahrzeuge mit Benzin-Elektro-Antrieb

Herbert SCHANDA

Heute gibt es keine Autozeitschrift, die nicht von modernen Elektroautos und Hybridfahrzeugen berichtet. Man bekommt dabei den Eindruck, dass es sich bei solchen Fahrzeugen um neueste Ideen zur Fahrzeugtechnik handle. Tatsache ist aber, dass man aus Umweltschutzgründen Konzepte aus der Frühzeit der Automobilisierung wieder aufgegriffen hat. Mit neuzeitigem Wissen und moderner Technik versucht man – nicht ganz erfolglos – einen Entwicklungsstillstand von 70 Jahren nachzuholen.

Löschfahrzeuge mit Batterie/Elektroantrieb oder Benzinmotor/Elektroantrieb waren in den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts bei zahlreichen Berufsfeuerwehren in Verwendung, bis sie von Fahrzeugen mit den für die damalige Zeit weit zuverlässigeren Benzin- oder Dieselmotoren abgelöst wurden. Freiwillige Feuerwehren in größeren Städten kauften dann die ausgeschiedenen Löschfahrzeuge und verwendeten sie bis Ende der 50er-Jahre des vorigen Jahrhunderts.

Im Folgenden wird die wechselhafte Geschichte von zwei Löschfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehr Wiener Neustadt, die ihren Ursprung bei der Feuerwehr Wien hatten, wiedergegeben.

Die „Gasspritze“

1933 kaufte die Freiwillige Feuerwehr Wiener Neustadt den gebrauchten „Gasspritzwagen“ System „Mixt“ (benzin-elektrischer Antrieb; Auto 31) von der Feuerwehr Wien um einen Betrag von 3.250,- Schilling [1]. Dieses Fahrzeug hatte einen höchstwahrscheinlich 600 Liter fassenden Wassertank, dessen Inhalt mittels Kohlendioxyd aus vier CO₂-Flaschen, gleich dem System eines tragbaren Feuerlöschers, in die Schläuche gedrückt wurde. Daher wurde ein solches Fahrzeug kurz „Gasspritze“ genannt. Das Fahrgestell ist in den vorhandenen Unterlagen nicht näher beschrieben, aber es wurden der Wert des Aggregates, bestehend aus Benzinmotor und Generator, mit 2.850,- Schilling und jener des Fahrgestells, einschließlich der Kohlensäureflaschen, zum Altmaterialpreis mit 400,- Schilling bewertet.

Zu diesem Fahrzeug sind außer Teilen eines Schriftverkehrs aus den Jahren 1932 und 1933, dem Kraftfahrzeugbrief (heute Typenschein oder Einzelgenehmigung) aus dem Jahr 1939 und einem Hinweis in der Inventur der Feuerwehr Wiener Neustadt vom 24. Juli 1945 [2] keine weiteren

Informationen erhalten geblieben. Somit kann das genaue Baujahr dieses Gerätes nicht mehr festgestellt werden. Eine Eintragung im 1939 ausgestellten Kraftfahrzeugbrief lautet: „Ursprünglich Austro-Daimler-Elektrowagen mit Batterien. Nachträglicher Einbau eines Fiat-Vergaser-Motors, welcher über einen Dynamo Strom für Antrieb liefert.“ In diesem Kraftfahrzeugbrief wird das Baujahr unter der Rubrik „falls nicht mehr zu ermitteln, ungefähre Angabe“ mit 1927 angegeben. Diese Angabe kann keinesfalls stimmen, denn ab 1915 kaufte die Wiener Feuerwehr kein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug mehr an [3] und Austro Daimler erzeugte 1912 bereits benzin-elektrisch angetriebene Fahrzeuge, u. a. auch für Feuerwehren [4]. Das Baujahr dieses Fahrzeuges kann deshalb mit 1910, wahrscheinlich noch einige Jahre früher, angenommen werden.

Dieses Fahrzeug überstand die Wirren des Zweiten Weltkrieges, es wurde weder vor Kriegsende von den abziehenden deutschen Einheiten verschleppt, noch wurde es von den sowjetischen Besatzungstruppen als Kriegsbeute, wie in vielen anderen Fällen, in den Osten verfrachtet. Gründe dafür dürften die schwierige Bedienung und auch das Alter des Fahrzeuges gewesen sein.

1945 wurde von diesem Fahrzeug der Wassertank abgebaut und durch eine Tragkraftspritze ersetzt. Aus dem provisorischen Tanklöschfahrzeug hatte man somit ein provisorisches Löschfahrzeug geschaffen [5]. Wann dieses Fahrzeug ausgeschieden wurde und was damit geschah, konnte nicht mehr eruiert werden. Auch konnte von diesem Fahrzeug kein Foto gefunden werden. Einige weitere Hinweise zur Entstehung dieses Fahrzeuges konnten aus den Unterlagen des im Folgenden beschriebenen, auf demselben Prinzip aufgebauten Fahrzeuges, der „Gasleiter“, eruiert werden.

Zusammenfassung				
Fahrzeugbezeichnung	Kfz-Kennzeichen	Technische Beschreibung	Indienststellung	ausgeschieden
Gasspritze [6]	B 53.380 Nd 26.902 Nd 26.402 Pol 77 995 N 24.572	Fahrgestell Austro Daimler, 4-Zylinder-Fiat-Vergasermotor, 2.470 cm ³ , 36 PS, treibt Generator. Elektrischer Einzelantrieb der Vorderräder (Radnabenmotore). Räder mit Elastik-Bereifung. Mechanische Bremse, Höchstgeschwindigkeit ca. 40 km/h. Baujahr des Fahrgestelles nicht mehr exakt feststellbar. hzul. Gesamtgew.: 4.860 kg, 4 Sitzplätze, 2 Stehplätze. Inhalt des Löschwasserkessels: 600 Liter, Druckerzeugung mittels 4 CO2-Flaschen	1933	nach 1947

Die „Gasleiter“

Die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Wiener Neustadt dürfte mit der im Jahre 1933 von der Feuerwehr Wien erworbenen gebrauchten Gasspritze derart zufrieden gewesen sein, dass noch im gleichen Jahr um ein weiteres gebrauchtes Fahrzeug – diesmal um eine Drehleiter-Gasspritze, ebenfalls System „Mixt“ – angesucht wurde. Dieses Fahrzeug wurde auch „Gasspritzenwagen mit Drehleiter“, kurz „Gasleiter“, genannt, wobei der Ausdruck „Gasleiter“ erst bei der Feuerwehr Wiener Neustadt entstanden ist. Nach einem internen Ausscheidungs- und Schätzverfahren wurde der Feuerwehr Wiener Neustadt seitens der Feuerwehr Wien eine benzin-elektrisch angetriebene „Mixt-Gasspritze“ mit Drehleiter (Auto 84) angeboten. Dieses Fahrzeug wurde dann auch um 3.650,- Schilling [7] gekauft und am 19. Juli 1934 von Kommandantenstellvertreter Erich Lauberer in Wien abgeholt.

Auch von diesem Fahrzeug ist die Vorgeschichte – und somit auch die technischen Details – nur aus verschiedenen Unterlagen abzuleiten. Erhalten geblieben ist der Schriftverkehr zwischen der Feuerwehr Wiener Neustadt und der Wiener Berufsfeuerwehr aus den Jahren 1933 und 1934. Details finden sich auch im 1939 ausgestellten Fahrzeugbrief, der bereits erwähnten Inventur vom 24. Juli 1945 und einem vom selben Tag stammenden Tätigkeitsbericht. Eine Fahrzeugübersicht, erstellt anlässlich des 95-jährigen Gründungsfestes im November 1957, enthält weitere Informationen. Wertvolle Rückschlüsse zur Vorgeschichte der Gasleiter, aber auch zur Gasspritze, lassen sich auch aus der im Jahr 1986 erschienenen Chronik „Wien und seine Feuerwehr“ ziehen. Bouzek beschreibt in diesem Buch

sowohl ab 1895 verwendete pferdebespannte Gasspritzen als auch die ab 1903 verwendeten Elektro-Automobile. Dieser Chronik ist auch zu entnehmen, dass ab 1925 alle rein elektrisch betriebenen Fahrzeuge durch den Einbau von Benzinmotoren und Generatoren auf „Mixt-Betrieb“ umgestellt wurden. Dafür verwendete man vorerst 36-PS-starke Austro-Fiat-Motoren. Bouzek schreibt aber auch, dass die ab dem Jahre 1895 eingesetzten, pferdegezogenen Kohlensäure-Löschwagen (Gasspritzen) mit einem 600 Liter fassenden Stahlblechkessel und vier Stahlflaschen, die je fünf Kilogramm verflüssigtes Kohlendioxyd unter einem Druck von etwa 60 bar enthielten, ausgestattet waren [8].

Der feuerwehrtechnische Aufbau des von der Feuerwehr Wiener Neustadt angekauften „Gasspritzenwagens mit Drehleiter“ erfolgte, wie den Unterlagen zu entnehmen ist, in der Werkstätte der Wiener Feuerwehr unter Verwendung von Reserveelektromotoren und unter Verwendung von Kessel und Leitersatz ausgeschiedener pferdebespannter Geräte. Daraus kann abgeleitet werden, dass auch die beiden Wiener Neustädter Gasspritzen je einen 600 Liter fassenden Wasserbehälter hatten. Obwohl Bouzek schreibt, dass erst ab 1925 alte Elektrowagen zu Gasspritzen umgebaut worden waren, wird im Schriftverkehr zum Ankauf dieses Fahrzeuges bereits 1924 als Jahr des Umbaus genannt [9]. Es könnte dieses Fahrzeug somit eines der ersten so umgebauten Fahrzeuge gewesen sein.

Wie bei der Gasspritze ist auch bei der Gasleiter im Kraftfahrzeugbrief das Baujahr mit 1927 angegeben. Auch diesmal kann das angegebene Baujahr nicht stimmen. Aus der „Aufnahmeschrift“ der kommissionellen Beurteilung der zum

Verkauf anstehenden Autos ist zu entnehmen, dass es sich bei dem Gasspritzenwagen mit Drehleiter (Auto 84) um ein „Fahrzeug derselben Bauart“ wie dem dabei ebenfalls beurteilten Auto 1 handelte. Das Auto 1 der Wiener Feuerwehr war nachweislich im Jahre 1905 angekauft worden. Ob der Hinweis auf „dieselbe Bauart“ das Fahrgestell oder den Typ des Löschfahrzeuges und auch das Baujahr betrifft, ist nicht angegeben. Heinrich Tschakert, ein Wiener Neustädter Chronist, gibt in seinem Typoskript „Geschichte und Geschehen der Allzeit Getreuen“ im Bericht zum 95-jährigen Bestandjubiläums der Feuerwehr Wiener Neustadt das Baujahr dieses Fahrzeuges mit 1907 an, ohne eine Quelle dafür zu nennen [10]. Dieses Baujahr des Fahrgestelles dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit richtig sein.

Die Löschwasserbehälter der von der Feuerwehr Wien nach 1903 angekauften und rein elektrisch betriebenen Gasspritzen hatten einen Inhalt von 500 Litern [11]. Somit ist mit Sicherheit anzunehmen, dass es sich sowohl bei der Gasspritze als auch bei der Gasleiter um einen jener Elektrowagen handelte, die mit Teilen von den ausgeschiedenen pferdegezogenen Gasspritzen, mit Austro-Fiat-Motoren und Gleichstromgeneratoren in der feuerwehreigenen Werkstätte zu „Mixt-Gasspritzen“ umgebaut worden waren.

So wie die Gasspritze hat auch die Gasleiter die Wirren des Zweiten Weltkrieges überstanden und wurde weder nach Westen noch nach Osten verschleppt. Die schwierige Bedienung und das Alter des Fahrgestelles waren sicher auch bei diesem Fahrzeug Gründe dafür.

1945 wurde auch die Gasleiter mit einer Tragkraftspritze (TS) ausgestattet, wobei nicht angeführt wurde, ob die TS zusätzlich oder als Ersatz für die Druckerzeugung mittels CO₂-Druckgasflaschen eingebaut wurde. Am wahrscheinlichsten ist, dass die Tragkraftspritze zusätzlich am Fahrzeug mitgeführt wurde, bis es wieder möglich war, die CO₂-Flaschen nachzufüllen. Im Bericht dazu wurde der Inhalt des Löschwasserbehälters aber mit 380 Litern angegeben.

Ob diese Angabe auf einem Irrtum beruht oder ob der Wasserbehälter umgebaut worden war, ist nicht mehr festzustellen [12]. Zeitzeugen [13] berichteten, dass die Gasleiter anfangs der 1960er Jahre verschrottet und mehrere Teile des Fahrzeuges an die Freiwilligen Feuerwehr Baden I (heute Baden-Stadt), die ein Fahrzeug der gleichen Art betrieb, verkauft worden waren. Wie im Jahr 2010 erfahren werden konnte, existierte damals das Fahrzeug der Feuerwehr Baden I noch immer und wurde aufwendig restauriert.

Zusammenfassung				
Fahrzeugbezeichnung	Kfz-Kennzeichen	Technische Beschreibung	Indienststellung	ausgeschieden
Gasleiter [14] Gasspritze mit Drehleiter [15]	B 23.304 Nd 26 901 Nd 26 401 Pol 77 994 26.023 N 24.571	Fahrgestell Austro Daimler, 4-Zylinder-Fiat-Vergasermotor, 2.470 cm ³ , 36 PS, treibt Generator. Elektrischer Einzelantrieb der Vorderräder (Radnabenmotore). Räder mit Elastik-Bereifung. Mechanische Bremse, Höchstgeschwindigkeit ca. 40 km/h, Baujahr des Fahrgestelles nicht mehr exakt feststellbar. hzul. Gesamtgew.: 4.860 kg, 4 Sitzplätze, 2 Stehplätze. Mechanische dreiteilige Drehleiter 16 m, Inhalt des Löschwasserkes- sels: 600 Liter, Druckerzeugung mittels 4 CO ₂ -Flaschen	1934	nach 1960



Abb. 1 Die Gasleiter, Zustand ca. 1947



Abb. 2 Die Gasleiter (im Hintergrund), Zustand ca. 1961 (bereits abgewrackt)

Quellen und Literaturverzeichnis:

- [1] Heutige Kaufkraft ca. 9.000,- Euro.
- [2] Stadtarchiv Wiener Neustadt: Neuer Archivbestand II/111, „Tätigkeitsbericht der freiwilligen Stadtfeuerwehr“, verfasst am 24.7.1945, unterzeichnet für das Kommando von Hauptmann Ing. Josef Strobl und Brandmeister Julius Obermayer.
- [3] Helmut Bouzek, Wien und seine Feuerwehr, Wien 1986, S. 487.
- [4] Franz Pinczolit, Austro Daimler: Paul Daimler und Ferdinand Porsche – Pioniere des Automobils, Wiener Neustadt 1986, S. 53f.
- [5] Stadtarchiv Wiener Neustadt: Neuer Archivbestand II/111, „Tätigkeitsbericht der freiwilligen Stadtfeuerwehr“, verfasst am 24.7.1945, unterzeichnet für das Kommando von Hauptmann Ing. Josef Strobl und Brandmeister Julius Obermayer.
- [6] Mitteilungen des NÖLFV Nr. 7/1933, S. 137f, Nr. 8/1933, S. 150f; Archiv FF Wiener Neustadt: Ablage 50, Akt Gasspritze 1933 (Kopien des Schriftverkehrs, Originale im Museum der Feuerwehr der Stadt Wien), einschließlich Kraftfahrzeugbrief vom 13.4.1939, ausgestellt auf „Freiwillige Stadtfeuerwehr und deren Rettungskolonnen Wiener Neustadt“ bei gleichzeitiger Kennzeichenänderung. Nächste Kennzeichenänderungen am 18.2.1942 und am 12.12.1947. In den beiden letzten Fällen ist Zulassungsbesitzer die „Freiwillige Stadtfeuerwehr“; Stadtarchiv Wiener Neustadt: Heinrich Tschakert, Geschichte und Geschehen der Allzeit Getreuen, Typoskript, Bd. 3 (1959), S. 155.
- [7] Heutige Kaufkraft ca. 9.900,- Euro.
- [8] Bouzek, Wien und seine Feuerwehr, 1986, S. 227f, 480 u. 489.
- [9] Archiv FF Wiener Neustadt: Ablage 50, Akt Gasleiter 1934 (Kopien des Schriftverkehrs, Originale im Museum der Feuerwehr der Stadt Wien), einschließlich Kraftfahrzeugbrief.
- [10] Tschakert, Geschichte und Geschehen der Allzeit Getreuen, Bd. 5 (1966), S. 31.
- [11] Bouzek, Wien und seine Feuerwehr, 1986, S. 480.
- [12] Stadtarchiv Wiener Neustadt: Neuer Archivbestand II/111, „Tätigkeitsbericht der freiwilligen Stadtfeuerwehr“, verfasst am 24.7.1945, unterzeichnet für das Kommando von Hauptmann Ing. Josef Strobl und Brandmeister Julius Obermayer.
- [13] EOBR Otto Sommer (†) und EHBM Kurt Sayovic (†).
- [14] Archiv FF Wiener Neustadt: Ablage 50, Akt Gasleiter 1934 (Kopien des Schriftverkehrs, Originale im Museum der Feuerwehr der Stadt Wien), einschließlich Kraftfahrzeugbrief vom 13.4.1939, ausgestellt auf „Freiwillige Stadtfeuerwehr und deren Rettungskolonnen Wiener Neustadt“ bei gleichzeitiger Kennzeichenänderung. Nächste Kennzeichenänderungen am 18.2.1942 und am 12.12.1947. In den beiden

letzten Fällen ist Zulassungsbesitzer die „Freiwillige Stadtfeuerwehr“; Archiv FF Wiener Neustadt: Ablage 02, 03 Protokoll der Ausschusssitzung v. 5.8.1961, TOP 4, S. 2.

[15] Die Bezeichnung „Gasleiter“ ist erst 1945 schriftlich nachgewiesen. Die Feuerwehr Wien bezeichnete diese Fahrzeugtype als „Gasspritze“ oder „Gasspritzwagen mit Drehleiter“.

Bilder:

Archiv FF Wiener Neustadt

Kurzfassung

Ab 1895 setzte die Wiener Berufsfeuerwehr sogenannte Gasspritzen ein. Es waren dies pferdebespannte Wägen. Hinter den Sitzplätzen befanden sich ein 600 Liter fassender Stahlblechkessel und vier Stahlflaschen, die je fünf Kilogramm verflüssigtes Kohlendioxyd unter einem Druck von etwa 60 bar enthielten. Gleich dem System eines tragbaren Feuerlöschers wurde damit das Löschwasser in die Schläuche gedrückt.

Ab 1903 verwendete die Wiener Feuerwehr Elektroautos und ersetzte u. a. ihre pferdebespannten Gasspritzen durch ebensolche, aufgebaut auf einem Austro-Daimler-Fahrgestell mit elektrischem Antrieb. Wegen des Gewichtes und der Kurzlebigkeit der Akkumulatoren wurden ab 1915 keine Elektroautos mehr angekauft.

Ab 1924 wurden die Elektroautos in den eigenen Werkstätten auf einen „Mixt-Betrieb“ umgebaut. Darunter verstand man den Austausch der Akkumulatoren durch einen Benzinmotor und einen Generator, der nun den für die Radnabentore erforderlichen Strom lieferte. Mehrere Elektroautos, die bis dahin nicht als „Gasspritze“ ausgerüstet waren, wurden nun mit Aufbauten der pferdegezogenen Gasspritzen versehen. Diese Aufbauten gab es mit und ohne mechanische Drehleiter. Einige Jahre später wurden diese Fahrzeuge an interessierte Feuerwehren, darunter auch an die Feuerwehr von Wiener Neustadt, veräußert.

1933 kaufte die Freiwillige Feuerwehr Wiener Neustadt eine Gasspritze ohne Leiteraufbau (wurde „Gasspritze“ genannt) und ein Jahr später eine solche mit einer mechanischen Drehleiter (wurde intern „Gasleiter“ genannt). Beide Fahrzeuge überstanden die Wirren des Zweiten Weltkrieges, sie wurden weder vor Kriegsende von den abziehenden deutschen Einheiten verschleppt, noch wurden sie von den sowjetischen Besatzungstruppen als Kriegsbeute in den Osten verfrachtet. Gründe dafür dürften die schwierige Bedienung und auch das Alter der Fahrzeuge gewesen sein.

Da es 1945 nicht möglich war, die CO₂-Flaschen nachzufüllen, musste man die Fahrzeuge umbauen. Aus der Gasspritze wurde durch Entfernen des Löschwasserbehälters und der

Gasflaschen ein Löschfahrzeug. Auch die Gasleiter wurde vorerst mit einer Tragkraftspritze versehen, ohne dass man den Löschwasserbehälter entfernte. Als man die CO₂-Flaschen wieder auffüllen konnte, nahm man die Tragkraftspritze wieder ab.

Die letzten Hinweise auf die Gasspritze stammen aus dem Jahr 1947. Danach dürfte dieses Fahrzeug verschrottet worden sein. Die Gasleiter hingegen wurde noch mehrere Jahre verwendet, wobei vor allem die 16 Meter lange Drehleiter noch bei zahlreichen Einsätzen ihren Dienst versah. Als dann nach 1960 im Feuerwehrhaus kein Platz mehr für dieses alte Gerät vorhanden war, wurde auch dieses Fahrzeug verschrottet.

Abstract

In 1895, Vienna's professional fire brigade started using so-called gas pumps. These were horse-drawn carriages. Behind the seats was a 600-litre steel-panel tank and four steel cylinders, which each held five kilograms of fluid carbon dioxide with a pressure of about 60 bar. Similar to the system of a portable fire extinguisher, the extinguishing water was pressed into the hoses.

From 1903, the Viennese fire brigade used electric cars and replaced, among others, their horse-drawn gas pumps by the aforementioned electric engines, built on a Austro-Daimler chassis with electric drive. Because of their weight and the short-livedness of the accumulators, no more electric cars were acquired from 1915 onwards.

From 1924, the electric cars were rebuilt in the fire brigade's own garages to feature a "Mixt" drive, i.e. the replacement of the accumulators by a fuel engine and a generator that now had to deliver the power required by the wheel hub motors. Several electric cars that had not been fitted with a gas pump were then equipped with the installations of the horse-drawn gas pumps. These installations were available with or without a mechanical turnable ladder. A few years later, these vehicles were sold to interested fire brigades, one of which being the fire brigade of Wiener Neustadt.

In 1933, the volunteer fire brigade of Wiener Neustadt bought such a gas pump without the ladder installation (called "gas pump") and a year later one with such a mechanical turnable ladder (called "gas ladder"). Both vehicles survived World War II: they were neither "relocated" by the retreating German troops nor brought to the east as loot by the Soviet occupying forces.

Reasons for this could have been the difficult handling as well as the age of the vehicles.

Since it was not possible to refill the CO₂ cylinders in 1945, the vehicles had to be rebuilt. By removing the tank for the extinguishing water and the gas cylinders the gas pump became a fire engine. The gas ladder was first equipped with a manual pump without removing the water tank. As soon as refilling the CO₂ cylinders was possible again, the manual pump was removed.

The last traces of the gas pump can be found in 1947. After that the vehicle must have been scrapped. The gas ladder, however, had been in operation for several more years. Most of all, the 16-metre turnable ladder was used in numerous missions. When there was no more space at the fire station for this old vehicle after 1960, it was also scrapped.

Translation: Thomas Hasenberger

Since it was not possible to refill the CO₂ cylinders in 1945, the vehicles had to be rebuilt. By removing the tank for the extinguishing water and the gas cylinders the gas pump became a fire engine. The gas ladder was first equipped with a manual pump without removing the water tank. As soon as refilling the CO₂ cylinders was possible again, the manual pump was removed.

The last traces of the gas pump can be found in 1947. After that the vehicle must have been scrapped. The gas ladder, however, had been in operation for several more years. Most of all, the 16-metre turnable ladder was used in numerous missions. When there was no more space at the fire station for this old vehicle after 1960, it was also scrapped.

Translation: Thomas Hasenberger

Der automobile Fahrzeugbestand bei den 1938 nach Wien eingemeindeten NÖ Feuerwehren

Christian K. FASTL

Vorbemerkung

Mit dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes über Gebietsveränderungen im Lande Österreich am 15. Oktober 1938 wurden u. a. 97 niederösterreichische Umlandgemeinden nach Wien eingemeindet und der Reichsgau Wien („Groß-Wien“) geschaffen. Wien wurde flächenmäßig die größte Stadt des Deutschen Reichs (1.215,4 km², vorher 278,4 km²) und hatte 2.087.000 Einwohner (statt 1.874.000). Die einverleibten Gemeinden kamen zu den bestehenden Bezirken XIV (Penzing) und XXI (Floridsdorf) bzw. bildeten die neu geschaffenen Bezirke XXII (Groß-Enzersdorf), XXIII (Schwechat), XXIV (Mödling), XXV (Liesing) und XXVI (Klosterneuburg). Mit den Gemeinden kamen auch deren Feuerwehren zu Wien, die in Vorbereitung dieser „Übernahme“ bereits im Sommer 1938 die Namen ihrer Mitglieder, die Adressen der Gerätehäuser und die Eigentumsverhältnisse der Fahrzeuge bekanntzugeben hatten. Sie blieben zwar als Freiwillige Feuerwehren bestehen, bildeten aber in Folge zusammen die „Freiwillige Feuerwehr Wien“ und unterstanden dem Kommando der Feuerwehr der Stadt Wien (Wiener Berufsfeuerwehr), die 1939 eine Feuer-schutzpolizei wurde. [1]



Abb. 1 Übersichtskarte über die Gebietszuwächse der Stadt Wien im Jahr 1938 (mit Gegenüberstellung der Grenzen von 1937 und 1954).

Konkret sollten mit der Eingemeindung 102 Freiwillige (Orts-)Feuerwehren (FF) der Bezirksfeuerwehrverbände Groß-Enzersdorf,

Klosterneuburg, Liesing, Mödling, Purkersdorf und Schwechat zu Wien kommen. [2] Die kleine FF Friedensstadt-Lainzer Tiergarten wurde jedoch noch vor der Schaffung von Groß-Wien, nämlich am 17. Juli 1938, aufgelöst. Die ebenfalls kleine Feuerwehr Gutenhof war keine Ortsfeuerwehr im engeren Sinne, sondern die Betriebsfeuerwehr (BTF) einer großen Gutsverwaltung. Sie schied daher gemäß den Bestimmungen der Dritten Durchführungsverordnung zum Gesetz über das Feuerlöschwesen vom 24. Oktober 1939 aus der Freiwilligen Feuerwehr Wien aus (wie alle anderen in Wien bestehenden Betriebsfeuerwehren). [3] Somit blieben zunächst 100 Freiwillige Feuerwehren in den Randgebieten bestehen. [4] Mit 28. April 1943 erfolgte die Auflösung von drei Feuerwehren (Kritzendorf-Strand, Neukettenhof, Neu-Kierling; damals „Gruppen“), am 13. September 1943 folgte die Gruppe Oberlaa. Schwere Bombentreffer am 8. Februar 1945 brachten auch das Ende der Feuerwehr Schwechat (damals „Zug Schwechat“).

Ausrüstungsstand im Sommer 1938

Vom Sommer 1938 stammt die erste Bestandsaufnahme bei den zu Wien kommenden Freiwilligen Feuerwehren. [5] Es mussten hier bereits genaue Angaben zu den Fahrzeugen gemacht werden, egal um welche Art von Löschgerät es sich handelte (Handdruck- oder Dampfspritzen, tragbare Motorspritzen, „Autogeräte“, andere bespannbare Geräte und Wagen). Die Auswertung der statistischen Angaben zeichnet folgendes Bild:

Fahrzeug	Anzahl bei FF	Anzahl bei BTF
Mannschafts-/Rüstautos	45	3
Kraftfahrerspritzen	23	7
Motorspritzen	107	10
Dampfspritzen	20	5
Pferdebespannbare Wagen*	67	3
SUMME	262	28

* Handdruckspritzen und Mannschaftswagen

Insgesamt gab es also 68 Autos – nota bene: Es handelte sich hierbei nur um Feuerwehrfahrzeuge, Rettungsautos wurden hier nicht erfasst. Bei einigen Fahrzeugen finden sich Vermerke hinsichtlich des hohen Alters und der zunehmenden Unbrauchbarkeit; sie dürften in der Folge sukzessive ausgeschieden worden sein. Von 102 Freiwilligen Feuerwehren stand 42 zumindest ein motorisiertes Fahrzeug zur Verfügung (von 14 Betriebsfeuerwehren war dies bei sieben der Fall).

Nicht einmal eine Motorspritze hatten dagegen damals nur vier Freiwillige Feuerwehren, nämlich jene von Gutenhof (Gutsfeuerwehr, siehe oben), Königsbrunn, Moosbrunn und Seyring. Die beiden Ersteren waren nur mit einer Handdruckspritze ausgerüstet, die beiden anderen immerhin mit einer Dampfspritze. Bei den Betriebsfeuerwehren verfügten nur zwei – Guntramsdorf-Fabrik und Klein-Neusiedl- Fabrik – über keine Motorspritze.

Fahrzeugbestand im Dezember 1938 – mit Rettungswägen

Vom Dezember 1938 existiert die erste Liste, die auch die Fabrikate der verwendeten Fahrzeuge vermerkt. [6] Grund für die Erhebung war die bevorstehende Übernahme der Fahrzeuge in die Haftpflichtversicherung durch die Wiener Städtische Versicherungsanstalt.

Jetzt hatten 46 Feuerwehren zumindest ein automobilisiertes Fahrzeug, die meisten standen bei der FF Mödling (fünf Feuerwehrfahrzeuge und vier Rettungsautos), gefolgt von der FF Schwechat (vier Feuerwehrfahrzeuge und drei Rettungsautos) im Einsatz. Insgesamt verzeichnet die Liste nun 91 Autos, der deutliche Unterschied zum Sommer 1938 liegt vor allem darin, dass nun auch die Rettungswägen der Feuerwehren berücksichtigt worden waren. [7] Drei Feuerwehren – Ebergassing, Groß-Enzersdorf,

Leopoldsdorf – besaßen übrigens zwar ein Rettungsfahrzeug, jedoch kein Feuerwehrfahrzeug!

Fahrzeugart	Anzahl
Rüstwagen	41
Automobile Motorspritze	22
Rettungswagen	21
Autosprengwagen mit eingebauter Pumpe	3
Mannschaftswagen	2
Lastkraftwagen	2
SUMME	91

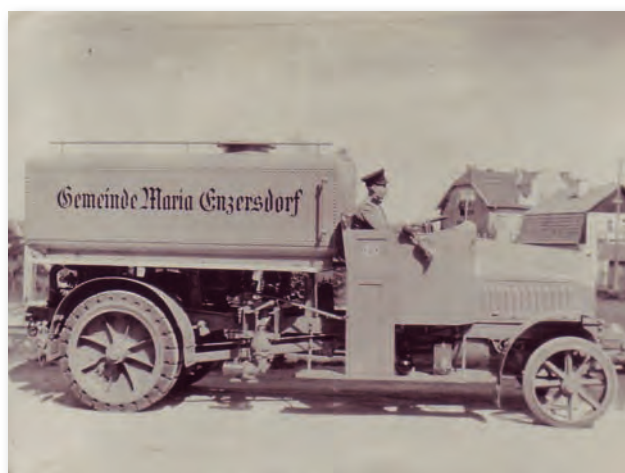


Abb. 3 Ein Perl-Fahrgestell (Perl C.O.S.) mit interessanter Entwicklung: 1923 von der FF Maria Enzersdorf als erste Autospritze mit einer Knaust-Einbauspritze erworben. Noch vor 1930 wurde das Fahrzeug dann umgebaut und mit einem Tank versehen („Autosprengwagen mit eingebauter Pumpe“). 1930 an die Gemeinde Maria Enzersdorf übergeben, diente es zur Straßenbesprengung, stand aber der Feuerwehr weiterhin als Tankwagen zur Verfügung.

Die Auswertung der angegebenen Fahrzeugtypen zeigt einen deutlichen Überhang von (Austro) Fiat-Fabrikaten, mit einigem Abstand folgten Gräf & Stift-Fahrzeuge.



Abb. 2 Fuhrpark der FF Mödling im Jahr 1937, dem Jahr ihres 70-jährigen Bestehens. Im Vordergrund die fünf Feuerwehrfahrzeuge und eine bespannbare Drehleiter, im Hintergrund die vier Rettungsautos der FF Mödling. Dieser Fuhrpark stand der Feuerwehr auch noch Ende 1938 zur Verfügung.

Fabrikat	Anzahl	Feuerwehren
(Austro) Fiat	23	Höflein, Klosterneuburg (2x), Atzgersdorf, Neuerlaa (2x), Inzersdorf-Triesterstraße, Mauer, Perchtoldsdorf, Siebenhirten, Brunn am Gebirge, Gumpoldskirchen, Guntramsdorf, Hinterbrühl (2x), Laxenburg, Mödling (4x), Fischamend-Markt, Oberlaa, Purkersdorf

Fabrikat	Anzahl	Feuerwehren
Gräf & Stift	12	Klosterneuburg, Weidling, Atzgersdorf (2x), Kaltenleutgeben, Rodaun, Vösendorf, Hennersdorf, Himberg, Oberlaa, Rannersdorf, Schwechat
Steyr	8	Groß-Enzersdorf, Langenzersdorf, Inzersdorf-Ort, Kalksburg, Mauer (2x), Vösendorf, Gramatneusiedl
Perl	6	Langenzersdorf, Kritzensdorf, Perchtoldsdorf, Biedermannsdorf, Maria Enzersdorf (2x)
Puch	5	Atzgersdorf, Siebenhirten, Inzersdorf-Triesterstraße, Mödling (2x)
Mercedes	5	Neuerlaa, Wiener Neudorf, Schwechat (3x)
(Austro) Daimler	2	Atzgersdorf, Mödling
Charron	2	Perchtoldsdorf
Saurer	1	Biedermannsdorf
Lyon	1	Achau
Hansa-Lloyd	1	Wiener Neudorf
Lauscher & Klement	1	Fischamend-Markt
Citroën	1	Perchtoldsdorf
Benz	1	Maria Lanzendorf
Dixi	1	Inzersdorf-Ort
keine Angabe	21	Essling, Gerasdorf, Kierling, Alterlaa, Liesing (4x), Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf, Mödling (2x), Hadersdorf, Weidlingau, Ebergassing, Fischamend-Markt, Leopoldsdorf, Maria Lanzendorf, Schwechat (3x)
SUMME	91	

Interessant sind auch die angegebenen Eigentumsverhältnisse: So gehörten 33 Fahrzeuge der Gemeinde, 24 standen im Eigentum der Feuerwehr, eines stellte eine Privatperson zur Verfügung; bei 33 Autos fehlt die Angabe hinsichtlich des Besitzers.



Abb. 4 Mannschafts- und Rüstwagen Austro Fiat AFN, Baujahr 1928, der FF Mödling: Ein typisches Beispiel für die zahlreichen Feuerwehrfahrzeuge auf Austro Fiat-Fahrgestell.



Abb. 5 Ein Exot unter den Fahrzeugen der Wiener Freiwilligen Feuerwehren: Ein Isotta-Fraschini IF-70. Das Fahrzeug kaufte die FF Maria Enzersdorf im Jahr 1926 von der Hennersdorfer Firma Fischl an, da es die dortige Feuerwehr nicht erwerben wollte. Das Fahrzeug war bis 1950 im Einsatz.

Ausrückeordnung vom Juli 1940

Diese Ausrückeordnung für das gesamte Gebiet von Groß-Wien legte für jede Ortschaft die zu alarmierenden Feuerwehren samt ihrem Löschgerät fest. [8] Wie bereits ausgeführt, bestanden damals 100 Freiwillige Feuerwehren, davon waren gemäß Ausrückeordnung 42 motorisiert. Für den Alarmplan waren 119 Löschgeräte relevant: 51 Kraftfahrerspritzen oder Rüst-/Mannschaftswagen mit einer Motorspritze auf Anhänger, 51 tragbare (oder auf Karren transportierte) Motorspritzen und 14 bespannbare Motorspritzen. Nach wie vor nur eine Handdruckspritze hatte Königsbrunn, Moosbrunn und Seyring stand noch immer „nur“ eine Dampfspritze zur Verfügung.

Gesamtübersicht über den automobilen Fuhrpark 1942

Vom 1. April 1942 datiert eine Übersicht über den kompletten Fuhrpark der Wiener Feuerchutzpolizei und der Freiwilligen Feuerwehr Wien [9]; von 100 Feuerwehren waren damals 43 motorisiert, 62 Fahrzeuge waren verfügbar; die meisten (fünf) hatte nach wie vor die FF Mödling. Von besonderem Interesse ist diese Zusammenstellung dennoch, da erstmals sämtliche Typen exakt angeführt sind.

Fabrikat	Type	PS	Anzahl	Feuerwehr
Fiat	AFN/39	42	8	Mödling (2x), Hinterbrühl, Laxenburg, Klosterneuburg, Gumpoldskirchen, Purkersdorf, Inzersdorf-Triesterstraße
Fiat	1 TCP	25	4	Klosterneuburg, Brunn am Gebirge, Hinterbrühl, Perchtoldsdorf
Gräf & Stift	SR3	75	3	Kaltenleutgeben, Weidling, Weidlingau
Gräf & Stift	V5	45	3	Mödling, Klosterneuburg, Rodaun
Mercedes	4 Zyl.	50	3	2x Schwechat, Alterlaa
Steyr	XII, 6 Zyl.	30	3	Inzersdorf-Ort, Mauer, Kalksburg
Fiat	AFN	36	2	Mödling, Mauer
Fiat	53A	30	2	Fischamend, Siebenhirten
Gräf & Stift		32	2	Atzgersdorf, Hengersdorf
Perl	L6, 6 Zyl.	35	2	Kritzendorf, Maria Enzersdorf
Benz	33	75	1	Maria Lanzendorf
Benz-Gaggenau		38	1	Neuerlaa
Charron	4 Zyl.	14	1	Perchtoldsdorf
Citroën	C4	30	1	Gerasdorf
Daimler		22	1	Mödling
Dixi		55	1	Inzersdorf-Ort

Fabrikat	Type	PS	Anzahl	Feuerwehr
Fiat	AFN/LN	50	1	Brunn am Gebirge
Fiat	AFN/S	32	1	Mannsdorf
Gräf & Stift		40	1	Himberg
Gräf & Stift		60	1	Oberlaa
Gräf & Stift	SR4	110	1	Rannersdorf
Hansa-Lloyd		50	1	Mödling-Vorderbrühl
Hansa-Lloyd	15 F		1	Wiener Neudorf
Isotta-Fraschini	IF-70	70	1	Maria Enzersdorf
Lyon		45	1	Achau
Mercedes		70	1	Schwechat
Mercedes		45	1	Neuerlaa
Mercedes	Praga	24	1	Wiener Neudorf
NAG	20	45	1	Rothneusiedl
Perl	BB	19	1	Essling
Perl	COS	45	1	Liesing
Perl	D4, 4 Zyl.	50	1	Biedermannsdorf
Perl	P4	45	1	Langenzersdorf
Puch	VIII	38	1	Atzgersdorf
Saurer		90	1	Biedermannsdorf
Steyr	II, 6 Zyl.	40	1	Liesing
Steyr	III, 6 Zyl.	34	1	Vösendorf
Steyr	V, 6 Zyl.	50	1	Probstdorf
Steyr	VII, 6 Zyl.	50	1	Gramatneusiedl
Tatra	6 Zyl.	60	1	Hadersdorf
SUMME	-	-	62	43 Feuerwehren

Im Vergleich zum Stand vom Dezember 1938 stechen bei den führenden Fabrikaten folgende Diskrepanzen ins Auge: Bei den Fiat-Fabrikaten ist ein Rückgang von 23 auf 18 feststellbar, bei den Gräf & Stift-Fahrzeugen einer von zwölf auf elf. Diese Unterschiede sind zwar nicht vollständig, doch größtenteils auf das Ausscheiden der Rettungsfahrzeuge zurückzuführen (wodurch auch vor allem der Fahrzeugstand deutlich niedriger ist: 62 statt 91). Vergleiche der beiden Aufstellungen lassen weiters vermuten, dass 1938 wohl einige Fehlzuschreibungen erfolgt waren,

zudem hatte es damals immerhin 21 Fahrzeuge ohne Fabrikatsangabe gegeben – im April 1942 fehlt jedoch bei keinem einzigen Auto der Herstellerhinweis. Die Fahrzeuge sind in dieser Liste auch nach ihrer Art klassifiziert:

Fahrzeugart	Anzahl
Pumpenwagen	17
Rüstwagen	17
Mannschaftswagen	10
Lastwagen mit Löschgeräten	9
Tenderpumpenwagen	7
Pumpenwagen mit Wasserkessel (Sprengwagen)	2
SUMME	62

Stellt man die 36 Rüst-, Mannschafts- und Lastwagen den 45 Rüst-, Mannschafts- und Lastwagen vom Dezember 1938 gegenüber, so ist eine Abnahme zu erkennen (wohl bedingt durch altersbedingtes Ausscheiden der Fahrzeuge). Bei den Pumpenfahrzeugen dagegen ist eine relative Konstanz feststellbar (26 im Jahr 1942 zu 25 im Jahr 1938).



Abb. 6 Pumpenwagen mit Vorbaupumpe auf einem Perl L6-Chassis. Das Fahrzeug wurde 1930 von der FF Maria Enzersdorf angekauft und stand bis 1945 im Einsatz. Die Firma Perl hatte ihren Sitz in der ehemaligen niederösterreichischen Stadt Liesing, heute namensgebender Teil des 23. Wiener Gemeindebezirkes.

Ausrückeordnung vom September 1943

Dieser Alarmplan ersetzte jenen vom Juli 1940. [10] Notwendig war dies u. a. dadurch geworden, dass vier Feuerwehren mittlerweile aufgelöst worden waren (siehe Vorbemerkung). Von den 96 nun noch bestehenden Freiwilligen Feuerwehren waren 47 motorisiert. Hier ist also eine Steigerung gegenüber 1940 (42) und 1942 (43) zu beobachten. Für den Alarmplan waren

nun 152 Löschgeräte relevant: 54 Kraftfahrspitzen oder Rüst-/Mannschaftswagen mit einer Motorspritze auf Anhänger, drei Tankwagen, 50 tragbare (oder auf Karren transportierte) Motorspritzen, 22 bespannbare Motorspritzen und 23 Dampfspritzen. Die nun verzeichneten 152 Geräte zeigen eine deutliche Steigerung zum Jahr 1940 (119), die nur zum Teil darauf zurückzuführen ist, dass nun auch die Dampfspritzen als relevant für den Alarmplan eingestuft worden waren.

Jeder Feuerwehr stand jetzt zumindest eine Motorspritze, tragbar oder auf Motorspritzenkarren, zur Verfügung. Damit erfüllte man jedenfalls die Mindestausrüstungsverordnung, die mit 1. Oktober 1943 erlassen wurde und für jede Feuerwehr zumindest eine Motorkraftspritze vorschrieb. [11]



Abb. 7 Gräf & Stift (32 PS) der FF Hennersdorf mit Rosenbauer-Motorspritze. Das Fahrzeug wurde 1924 angekauft und stammte möglicherweise aus den Beständen der Sachdemobilisierung der k. u. k. Armee. Der Ankauf der Spritze mit einem Austro Fiat-Motor erfolgte ein Jahr später. Das Fahrzeug war bis 1945 im Einsatz, die Spritze – sie förderte 1.000 l/min – bis 1959.

Da der Fahrzeugbestand relativ konstant blieb, änderte sich auch bei den Fabrikaten und Typen kaum etwas. 20 (Austro) Fiat, gefolgt von neun Gräf & Stift-Fahrzeugen.

Fabrikat	Type	Art	Anzahl	Feuerwehr
Austro Fiat	AFN	PWG	5	Gumpoldskirchen, Mödling (2x), Inzersdorf-Triesterstraße, Mauer
Austro Fiat	AFN	-	4	Brunn am Gebirge, Laxenburg, Purkersdorf, Klosterneuburg
[nicht genannt]	?	?	4	Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Seyring, Breitenfurt

Fabrikat	Type	Art	Anzahl	Feuerwehr
Fiat	1 TCP	PWG	3	Brunn am Gebirge, Hinterbrühl, Perchtoldsdorf
Austro Fiat	AFN/S	PWG	2	Mannsdorf, Guntamsdorf
Fiat	53A	-	2	Fischamend-Markt, Siebenhirten
Gräf & Stift	SR3	-	2	Weidlingau, Weidling
Mercedes	50 PS	-	2	Unterlaa, Alterlaa
Steyr	XII	-	2	Kalksburg, Mauer
Austro Daimler		PWG	1	Mödling
Benz	33	-	1	Maria Lanzendorf
Citroën	C4	-	1	Gerasdorf
Dixi	55 PS	-	1	Inzersdorf-Ort
Gräf & Stift	32 PS	-	1	Hennersdorf
Gräf & Stift	40 PS	PWG	1	Himberg
Gräf & Stift	SR4	-	1	Rannersdorf
Gräf & Stift	75 PS	-	1	Kaltenleutgeben
Gräf & Stift	V5	PWG	1	Rodaun
Gräf & Stift	V5	-	1	Klosterneuburg
Gräf & Stift	V5	TWG	1	Kritzendorf
Hansa-Lloyd		PWG	1	Mödling
Hansa-Lloyd	15F	PWG	1	Wiener Neudorf
Isotta-Fraschini	IF-70	-	1	Maria Enzersdorf
Lyon	45 PS	-	1	Achau
Mercedes	50 PS	PWG	1	Schwechat
Mercedes	70 PS	-	1	Schwechat
Mercedes	45 PS	PWG	1	Neuerlaa
NAG	20	-	1	Rothneusiedl
Perl	BB	PWG	1	Essling

Fabrikat	Type	Art	Anzahl	Feuerwehr
Perl	P4	TWG	1	Langenzersdorf
Perl	D4	-	1	Biedermannsdorf
Perl	L6	PWG	1	Maria Enzersdorf
Perl	COS	TWG	1	Liesing
Puch	VIII	PWG	1	Atzgersdorf
Saurer	90 PS	PWG	1	Biedermannsdorf
Steyr	V	PWG	1	Probstdorf
Steyr	VII	-	1	Gramatneusiedl
Steyr	II	-	1	Liesing
Steyr	III	PWG	1	Vösendorf
Tatra	60 PS	-	1	Hadersdorf
SUMME	-	-	57	47 Feuerwehren

(PWG – Pumpenwagen, TWG – Tankwagen)



Abb. 8 Autospritze auf Hansa Lloyd der FF Mödling, Baujahr 1924, bis 1949 in Verwendung. Auch dieses, in der Filiale Vorderbrühl der FF Mödling stationierte Fahrzeug gehörte eher zu den Exoten unter den Fahrzeugen der Wiener Freiwilligen Feuerwehren.

Kriegsende und erste Nachkriegszeit

Mit Kriegsende verloren die Freiwillige Feuerwehren von Groß-Wien einen Gutteil ihrer Ausrüstung und Fahrzeuge. Die Fahrzeuge wurden entweder in den ersten April-Tagen 1945 nach Westen „verlagert“, wo viele von ihnen als Wracks ihr Ende fanden – nur wenige fanden den Weg zurück zu ihrer Stammfeuerwehr – oder sie litten daheim in den letzten Kriegswochen unter den Plünderungen und Requirierungen der sowjetischen Armee. Per 31. März 1945 sollen die Wiener Freiwilligen Feuerwehren noch über 56 Fahrzeuge verfügt haben [12]:

Fahrzeugart	Anzahl
Rüstwagen	16
Pumpenwagen	14
Mannschaftswagen	10
Lastwagen mit Löschgeräten	7
Tenderpumpenwagen	7
Pumpenwagen mit Wasserkessel (Sprengwagen)	2
SUMME	56

Nach Kriegsende erfolgte im Sommer 1945 – die vorhandenen Listen datieren zwischen 28. Juli und 24. September 1945 – die erste Erhebung des Ausrüstungsstandes bei 67 Freiwilligen Feuerwehren im Gebiet von Groß-Wien. [13] Die Kriegsfolgen sind unübersehbar:

„Fahrzeug“	einsatzfähig	nicht einsatzfähig
Automobile Fahrzeuge	5	13
Motorspritzen	13	18
Tragkraftspritzen	61	5
Tragkraftspritzen-Anhänger	17	0
Dampfspritzen	14	2
Handdruckspritzen (Pferdezug)	1	8
Mannschafts- und Rüstwagen (Pferdezug)	11	1
Schiebeleiter (Pferdezug)	5	2
Wasserwagen (Pferdezug)	2	1
Handdruckspritzen (Handzug)	43	?
Schiebeleitern (Handzug)	16	?
Schlauchkarren (Handzug)	56	?

Die fünf einsatzfähigen Autos befanden sich in Atzgersdorf (Rüstwagen), Groß-Enzersdorf (Löschwagen), Maria Enzersdorf (Rüstwagen) und Mödling (zwei Tenderpumpenwagen). Der Löschwagen Typ II – wohl ein Löschgruppenfahrzeug LF 15 – auf Tatra-Fahrgestell der Feuerwehr in Groß-Enzersdorf war ursprünglich ein Fahrzeug der Feuerschutzpolizei gewesen. Dieses war nach dem 15. April 1945 an die Feuerwehr Groß-Enzersdorf ausgefolgt worden. Ebenso erhielten einige Feuerwehren Tragkraftspritzen (TS 8) und Tragkraftspritzen-Anhänger aus den Beständen der Berufsfeuerwehr, um den Feuerschutz gewährleisten zu können. Auffällig ist überhaupt die relativ hohe Zahl an einsatzfähigen Tragkraftspritzen.

Der Fuhrpark der Wiener Freiwilligen Feuerwehren, von denen 80 mit 1. September 1954 wieder nach Niederösterreich zurückkamen, existierte aber faktisch nicht mehr. Manche Fahrzeuge konnten zwar nach und nach wieder instand gesetzt werden, jedoch ging es erst mit den so genannten UNRRA-Fahrzeugen (United Nations Relief and Rehabilitation Administration), ehemalige Militärfahrzeuge, die den Feuerwehren 1947 zugeteilt wurden bzw. in weiterer Folge auch erworben werden konnten, wieder bergauf. [14]



Abb. 9 Die anlässlich des 75-jährigen Bestandsjubiläums der FF Maria Enzersdorf 1947 entstandene Aufnahme bietet große Symbolik: Links der 1926 angekaufte Isotta-Fraschini (siehe Abb. 5), rechts ein Fordson WOT 2 H, ein UNRRA-Fahrzeug, das die Feuerwehr 1947 erwarb. Er stand bis 1956 bei der FF Maria Enzersdorf im Einsatz.

Ende 1947 standen den Wiener Freiwilligen Feuerwehren 29 Fahrzeuge zur Verfügung, ein Jahr später 25 und 1949 dann bereits 45. [15]



Abb. 10 Dodge Jeep WC-52, UNRRA-Fahrzeug, von der FF Henndorf 1948 erworben.

Quellen und Literaturverzeichnis:

[1] Grundlegend zu den Wiener Randgebietsfeuerwehren: Christian K. Fastl, Die Wiener Randgebietsfeuerwehren 1938 – 1954. Niederösterreichische Feuerwehren unter dem Kommando der Wiener Feuerwehren, in: Adolf Schinnerl (Red.), Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren. 20. Tagung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF von 10. bis 12. Oktober 2012. Feuerwehrakademie in Arnhem, Niederlande, Tagungsband 2012, S. 365–371. – Die dort angeführten Angaben wurden hier punktuell durch weitere Informationen aus den Kommando-Befehlen der Wiener Feuerwehr (1939–45) ergänzt.

[2] Die Übersicht über die erste Erhebung bei den zu Wien kommenden Feuerwehren im Sommer 1938 zeigt hier noch einige Diskrepanzen,

zum Teil weil offenbar noch nicht ganz klar war, welche Orte tatsächlich eingemeindet werden würden. Für vorliegenden Beitrag wurde diese Übersicht (wie auch die weiteren, sofern Lücken zu schließen waren) berichtigt. Dazu wurden die einschlägigen Aktenbestände im Archiv der BF Wien herangezogen. – Mein Dank für seine Unterstützung gilt wiederum BI Heinrich Krenn, Kustos des Wiener Feuerwehrmuseums.

[3] Vgl. Verlautbarungen des Kommandos der Feuerschutzpolizei Wien Nr. 24/I v. 14.11.1939, S. 4. – Mit dem Ausscheiden aus der FF Wien scheinen die Betriebsfeuerwehren auch nicht mehr in den Kommandobefehlen oder weiteren Unterlagen zur den Freiwilligen Feuerwehren in Wien auf.

[4] Zu den Feuerwehren in den „neuen“ Randgebieten kamen noch sieben freiwillige Feuerwehren mit Löschberechtigung im „alten“ Wiener Stadtgebiet. Diese wurden jedoch bis 1943 allesamt aufgelöst (je zwei 1940 bzw. 1941, drei 1943). Diese Feuerwehren finden im Rahmen dieses Beitrages jedoch keine weitere Berücksichtigung.

[5] Übersichtsbögen im Archiv der BF Wien (Kopien im Archiv des BFKDO Mödling, Sch. N1, M. „Diverse Verzeichnisse und Übersichten 1938–47“).

[6] Liste im Archiv der BF Wien (Kopie im Archiv des BFKDO Mödling, Sch. N1, M. „Diverse Verzeichnisse und Übersichten 1938–47“).

[7] Da der Rettungsdienst sukzessive an das Deutsche Rote Kreuz übergeben werden musste, verloren die Feuerwehr damit auch die Rettungsautos. Vgl. dazu u. a. Christian K. Fastl/Herbert Schanda (Red.), Sanitäts- und Rettungswesen bei den NÖ Feuerwehren, Tulln 2014 (Niederösterreichische Feuerwehrstudien 11), S. 42–46.

[8] Beilage zu Kommandobefehl der Wiener Feuerwehr Nr. 10/I v. 3.7.1940.

[9] Beilage zu Kommandobefehl der Wiener Feuerwehr Nr. 6/II v. 31.7.1942.

[10] Beilage zu Kommandobefehl der Wiener Feuerwehr Nr. 26 v. 20.9.1943 und zu Nr. 28/X v. 20.10.1943. Dem Verfasser lag ein Exemplar mit handschriftlicher Ergänzung der Fahrzeugtypen vor (Kopie im Archiv des BFKDO Mödling, Sch. N1, M. „Diverse Verzeichnisse und Übersichten 1938–47“).

[11] Vgl. Norbert Lukesch/Alfred Zeilmayr, „Frühe Feuerwehrkraftfahrzeuge in Oberösterreich (Teil IV, 1940 – 1945)“, in: Historische Schriftenreihe Öö. Landes - Feuerwehrverbandes H. 1/2011 (= Folge 11), S. 5–34, hier 13.

[12] Wiener Stadt- und Landesarchiv, MA 121, Sch. A11/5, Unterlagen zum Verwaltungsbericht 1944/45 (Kopie im Archiv des BFKDO Mödling, Sch. N1, M. „Diverse Verzeichnisse und Übersichten 1938–47“).

[13] Listen im Archiv der BF Wien (Kopien im Archiv des BFKDO Mödling, Sch. N1, M. „Diverse Verzeichnisse und Übersichten 1938–47“). – Unter den 67 Feuerwehren werden auch die 1943 bzw. 1945 aufgelösten Wehren in Oberlaa und Schwechat angeführt.

[14] Vgl. u. a. Herbert Schanda, Der NÖ Landesfeuerwehrverband und seine Funktionäre, 3. erweiterte Auflage Tulln 2014 (Niederösterreichische Feuerwehrstudien 7), S. 121.

[15] Vgl. Die Verwaltung der Bundeshauptstadt Wien vom 1. April 1945 bis 31. Dezember 1947, Wien 1949, S. 477; Die Verwaltung der Bundeshauptstadt Wien vom 1. Jänner 1948 bis 31. Dezember 1949, Wien 1951, S. 570.

Bilder:

Abb. 1 – Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien 51 (1995), zw. S. 233/233; Abb. 2, 4, 8 – Archiv der FF Mödling; Abb. 3, 5, 6, 9 – Archiv der FF Maria Enzersdorf; Abb. 7, 10 – Archiv der FF Hennersdorf.

Kurzfassung

Vorliegender Beitrag beschäftigt sich mit den automobilen Fahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren jener niederösterreichischen Ortschaften, die 1938 nach Wien eingemeindet wurden („Groß-Wien“).

Von diesen 100 Feuerwehren waren 1938 42 motorisiert, 1943 dann 47. Der Fuhrpark umfasste in den Jahren 1938 bis 1945 rund 60 (Zahl schwankend) Feuerwehrfahrzeuge unterschiedlicher Art: Mannschafts- oder Rüstwagen, Pumpenwagen, Tankwagen. Hinzu traten zunächst knapp mehr als 20 Rettungsautos, die jedoch sukzessive an das Rote Kreuz abgegeben werden mussten. Bei den Herstellern lagen (Austro) Fiat-Fabrikate deutlich in Führung, mit deutlichem Abstand folgten Modelle aus der Gräf & Stift-Werkstätte. Obwohl mehr als die Hälfte der Feuerwehren kein automobiles Fahrzeug besaß, waren

jedoch bereits 1938 zum Zeitpunkt der Eingemeindung nach Wien bis auf vier Wehren alle mit zumindest einer Motorspritze ausgerüstet. 1943 stand schließlich jeder Wiener Freiwilligen Feuerwehr zumindest eine Motorspritze als Einsatzgerät zur Verfügung.

Mit Kriegsende verloren die Freiwillige Feuerwehren von Groß-Wien einen Gutteil ihrer Ausrüstung und Fahrzeuge. Die Fahrzeuge wurden entweder in den ersten April-Tagen 1945 nach Westen „verlagert“, wo viele von ihnen als Wracks ihr Ende fanden – nur wenige fanden den Weg zurück zu ihrer Stammfeuerwehr – oder sie litten daheim in den letzten Kriegswochen unter den Plünderungen und Requirierungen der sowjetischen Armee. Per 31. März 1945 sollen die Wiener Freiwilligen Feuerwehren noch über 56 Fahrzeuge verfügt haben, nach Kriegsende gab es nur mehr fünf einsatzfähige Feuerwehrautos. Demgegenüber stand aber im Sommer 1945 eine relativ hohe Zahl (61) einsatzfähiger Tragkraftspritzen.

Der Fuhrpark der Wiener Freiwilligen Feuerwehren, von denen 80 mit 1. September 1954 wieder nach Niederösterreich zurückkamen, existierte aber faktisch nicht mehr. Manche Fahrzeuge konnten zwar nach und nach wieder instand gesetzt werden, jedoch ging es erst mit den so genannten UNRRA-Fahrzeugen (United Nations Relief and Rehabilitation Administration), ehemalige Militärfahrzeuge, die den Feuerwehren 1947 zugeteilt wurden bzw. in weiterer Folge auch erworben werden konnten, wieder bergauf.

Abstract

The present article is concerned with the automobile vehicles of the volunteer fire brigades of those Lower Austrian towns and villages that were made a part of Vienna in 1938 (“Greater Vienna”).

Out of these 100 fire brigades, 42 were motorised by 1938, 47 by 1943. The vehicle fleet encompassed approximately 60 (variable numbers) from 1938 to 1945. These were fire engines of different types: crew transporters, emergency tenders, pump engines, water tenders. In addition, 20 ambulances were also part of the fleet initially; however, those had to be successively transferred to the Red Cross then. The leading manufacturer was (Austro) Fiat, followed Gräf & Stift, which were clearly behind Fiat. Although more than half of the fire brigades did not possess an automobile vehicle, by 1938 – the time of the incorporation into Vienna – all but four fire stations were equipped with at least one motor pump. In 1943

eventually, every Viennese fire brigade had at least one motor pump at their disposal.

At the end of the war, the volunteer fire brigades of Greater Vienna lost a major part of their equipment and vehicles. The engines were either “relocated” to the west in the first days of April 1945, where many of them ended as wrecks and only few were returned to their home fire brigades, or they were seriously affected by the pillaging and requisitions of the Soviet army in the last weeks of the war. On 31 March 1945, the Viennese volunteer fire brigades had 56 vehicles in their possession, after the end of the war there were only five that could be used. In contrast to this, however, the number of ready-to-use portable pumps was relatively high (61) in the summer of 1945.

The vehicle fleet of the Viennese fire brigades, of which 80 returned to Lower Austria again on 1 September 1954, was practically non-existent. Some engines could be repaired and restored little by little, but only with the so-called UNRRA vehicles (United Nations Relief and Rehabilitation Administration), former military vehicles which the fire brigades were allocated in 1947 and which could also be acquired in the following, a positive development could be observed.

Translation: Thomas Hasenberger

Feuerwehrfahrzeug-Raritäten aus Niederösterreich und der Steiermark

Günter ANNERL

Zwei rare alte „Österreicher“: Austro-Daimler und Steyr-Daimler

Am 1. August 1899 wurde in Wien und in Wiener Neustadt die „Oesterreichische Daimler-Motoren-Commanditgesellschaft Bierenz Fischer u. Co.“ mit einem Kapital von 200.000,- Gulden (ca. € 1,180.000,-) als Tochtergesellschaft der deutschen Daimler-Motoren-Gesellschaft gegründet. [1] 1900 wurde das erste Automobil hergestellt und 1903 der weltweit erste Panzerwagen entwickelt, der 1906 von Heinrich Graf Schönfeldt Kaiser Franz Joseph I. vorgestellt wurde. Weil ein Pferd scheute, verhinderte seine Majestät die Weiterentwicklung, war er doch mental noch sehr dem Vergangenen verhaftet und jeglicher Neuerung abhold. 1905 entstand der erste Wagen mit Allradantrieb.

Mutter und Tochter trennten sich 1909, und das Unternehmen nannte sich von 1910 bis 1928 „Oesterreichische Daimler-Motoren-Aktiengesellschaft“. 1911 gestattete der Kaiser dem Unternehmen, den kaiserlichen Doppeladler im Firmenwappen zu verwenden, der den Austro-Daimler Wagen große Bekanntheit verschaffte. 1913 erfolgte die Fusionierung mit den Skoda-Werken in Pilsen (Plzeň/CZ). Zu kaiserlichen Würden gelangte kein Austro-Daimler, die Habsburger bevorzugten Gräf & Stift-Karossen, mit denen sie reisten und in denen sie starben (Attentat von Sarajewo, 1914). Der Erste Weltkrieg brachte das Unternehmen in Turbulenzen, und nach dem Motto „gemeinsam sind wir stärker“ wurde 1923 eine Interessengemeinschaft mit den Puch-Werken in Graz begründet. Um 1927 herum trennte man sich vom Logo des „ancien regime“ und kreierte die markante Kühlerfigur, die von einem Ring umschlossene Armbrust mit Pfeil. 1934 erfolgte der Zusammenschluss mit der Steyr AG zur Steyr-Daimler Puch AG, zugleich wurde die PKW-Produktion eingestellt und die Erzeugung auf Militär- und Schienenfahrzeuge reduziert.

Keimzelle der Steyr-Werke war die 1830 von Leopold Wendl in Oberletten bei Steyr gegründete Gewehrfabrik. Über Fahrraderzeugung näherte man sich 1918 der Automobilproduktion an. 1926 benannte man sich in „Steyr-Werke AG“ um. Pioniere des Automobilbaus wie Ferdinand Porsche, Hans Ledwinka und Karl Jensen konstruierten Steyr-Fahrzeuge, deren Qualität und breite Produktpalette – vom Kleinwagen bis zum Luxusgefährt, von Omnibussen bis zu voll geländetauglichen Militärfahrzeugen – legendären

Ruf genossen.

Den Steyrern war kein Zweig zu gering, erzeugten sie auch Eislaufschuhe und Kufen für den Profisport unter dem klingendem Namen „Styria Olympic“ – heute gesuchte Raritäten.

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich wurden die Werke massiv erweitert und zu einem Rüstungskonzern mit rund 32.000 Mitarbeitern geformt. Der „Schell-Plan“ reduzierte nicht nur in Deutschland die Typenvielfalt, auch die Steyr-Werke mussten die PKW-Produktion einschränken und 1940 beenden. Der Schwerpunkt lag nun auf der LKW-Erzeugung, wo die technischen Erfahrungen bei Allrad- und Motorenkonstruktionen zum Tragen kamen.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges waren Traktoren und LKWs gefragt, und bis Mitte der sechziger Jahre umfasste das Sortiment PKWs, LKWs, Geländewagen, Landmaschinen, Wälzlager, Jagdwaffen, Panzer, Motorräder, Fahrräder und Werkzeuge. Rund ein Drittel ging in den Export. 1980 war die Steyr-Daimler Puch AG das drittgrößte Industrieunternehmen Österreichs mit etwas 17.000 Mitarbeitern. Umstrukturierungen sowie Auslagerungen reduzierten dies bis 1991 auf 8.900 Beschäftigte. 1987 begann die Filetierung des Unternehmens. 2001 wurde es mit der Magna Europa AG zu Magna Steyr verschmolzen, und die Steyr Motors spalteten sich durch „Management Buy-Out“ ab. Im September 2012 verkaufte diese wiederum 100% der Anteile an die chinesische Investorengruppe Phoenix Tree HSC Investment.

Der robuste Allrounder: Austro-Daimler ADGR 350

Konstrukteur dieses genialen Fahrzeuges war Oscar Hacker, der damit auch den Schwanengesang einläutete, denn die Wirtschaftskrise bedingte, dass die militärische Produktion in reduzierter Form an Steyr übergang. Der Typ ADG wurde überarbeitet, eine höhere Nutzlast und ein stärkerer Sechszylindermotor wurden implantiert und somit eine militärtauglichere Version geschaffen. Dennoch wurde die Produktion Anfang 1940 eingestellt, um eine Flurbereinigung in der Typenvielfalt zu ermöglichen.

Der ADGR 350 gehörte zur letzten Charge in der Erzeugung. [2] Sein Motor mit 3,9 Litern Hubraum erzeugt rund 72 PS. Das Zahnrad Schubgetriebe verfügt über sieben Vorwärts- und drei Rückwärtsgänge, die die Kraft auf die beiden Hinterachsen leiten, die zusätzlich noch sperrbar

sind und damit den LKW für schwere Gelände tauglich machen. Die Pendelachsen fangen die Geländeunebenheiten ab, und die beiden Reserveräder auf Höhe der Windschutzscheibe haben eine zusätzliche Funktion, indem sie sich beim Queren von Kuppen mitdrehen und damit die Bodenhaftung verstärken – eine simple, jedoch geniale Lösung.



Aus dem Fundus an Militärfahrzeugen nach Kriegsende erwarb 1947 die Freiwillige Feuerwehr Aspang-Markt um 1.500,- Schilling den Veteranen. In den Jahren 1947 bis 1954 erfolgte der Umbau zum Feuerwehrfahrzeug – natürlich in Eigenregie, um eine maximale Kostenreduktion zu erreichen. Über den 2.000 Liter Wassertank wurde eine Holzleiter montiert, eine über den Nebenantrieb zuschaltbare Pumpe vervollständigte den Aufbau, und bis 1974 war der Austro-Daimler im Einsatz. Rund zehn Jahre später rollte er ins Aspanger Feuerwehrmuseum, wo er bis 2007 als Attraktion für zahlreiche Besucher verblieb.

Fahrzeuge wie dieses haben jedoch ein zweites Leben: Das Kommando der Feuerwehr entschloss sich zur kompletten Restaurierung, und mit Karl Krahofer wurde nicht nur ein Spezialist gefunden, sondern auch ein Mann mit unerschöpflicher Geduld. Sein Bericht über die Arbeiten an Motor und Getriebe sei hier als Beispiel für seinen innovativen Langmut und die hintergründigen Überlegungen zitiert:

Die 12 Millimeter starken Motorstehbolzen waren bis sieben Millimeter abgerostet. Mein Problem war, dass die Bolzen abgerissen wären, wenn ich versucht hätte, die Schrauben mit Kraft zu öffnen. Und da ich keine neuen Gewinde in den sensiblen Alublock schneiden wollte, stand ich vor einer nahezu unlösbaren Aufgabe. In Gedanken spielte ich alle Szenarien durch und legte mir einen Schlachtplan zurecht. In mühevoller Kleinarbeit habe ich zuerst jeden einzelnen der zwölf Bolzen vereist, um dem Material etwas

mehr Festigkeit zu verleihen. Gleichzeitig musste ich das Aluminium erwärmen, in der Hoffnung, dass sich die Legierung ausdehnt. Dann habe ich ganz zart versucht, die Schrauben zu öffnen. Immer wieder eine kleine Umdrehung, nur nicht zuviel. Nach zwei Monaten waren die Bolzen aus dem Alublock herausgedreht. Das war eine unglaubliche Prozedur.

Im Vergleich dazu war die Getriebeüberholung eher Routine, jedoch bei den Bremsleitungen musste vom zöllischen auf das metrische System umgebaut werden – abermals ein Problem. Vieles war nicht mehr erhältlich und musste gesondert gefertigt werden. Der Ergebnis spricht für sich: Alle Armaturen, Hebel und dergleichen funktionieren einwandfrei, auch die Pumpe ist in Bestform und baut genügend Druck auf.



Kurz noch einige Besonderheiten dieses Fahrzeuges, das in dieser Form einzigartig ist. Der Ölkühler des Motors wurde vor die Frontscheibe gesetzt, so ist durch die warme Abluft stets klare Sicht gewährleistet. Die spartanische Fahrzeugkabine ist klar, einfach und auf das Wesentliche reduziert konzipiert – daher übersichtliche Bedienung und ebensolche Wartung. Die beiden Reserveräder – wie bereits angedeutet – sind Traktionshilfen für schweres Gelände und verhindern das Aufsitzen des Autos, das ein höchst zulässiges Gesamtgewicht von 7,2 Tonnen, bei 4,55 Tonnen Eigengewicht, auf die drei Achsen bringt. Zwei der drei Achsen werden permanent angetrieben, bei Bedarf können die beiden Differenziale der Achsen auch gesperrt werden. Die einstufige Magirus-Feuerlöschkreiselpumpe PH 515 mit einer Leistung von 1500 Liter pro Minute war damals schon Standard, Höchstdruck 16 bar.

Wartungsfreundlich sind alle Antriebswellen, Lager etc. außen bzw. freiliegend angebracht.



Exkurs in die Steiermark: Steyr-Daimler ADFK – Das Unikat

Einer von Zwölfen überlebte und ist heute der wichtigste Zeitzeuge der österreichischen Fahrzeugbaugeschichte des 20. Jahrhunderts. [3] Dieser Exote ist der Steyr-Daimler Type ADFK, wurde 1937 gebaut und ist seit 1939 im Besitz der steirischen Freiwilligen Feuerwehr Bruck an der Mur. Die Bezeichnung ADFK ist irreführend, weil das Fahrzeug mit dem von Austro-Daimler 1932–34 bzw. 1939 gebauten Dreiachser ADFK – der Feuerwehrversion des ADG/ADGR – nichts zu tun hat. Es handelt sich um ein Fahrzeug der Baureihen ADSK bzw. ADZK/ADEK, die von Steyr-Daimler für das Bundesheer der Ersten Republik konzipiert wurden. Die ursprüngliche Annahme, der Wagen wäre ein Panzerspähwagen (ADSK) gewesen, ist irreführend, wahrscheinlich war dieses Auto in seiner Erstverwendung als Geländezugwagen (ADZK) bzw. als Stromspeicherwagen (ADEK) eingesetzt.

Doch zur feuerwehrspezifischen Historie: Eine Versandanzeige vom 13. Dezember 1938 belegt, dass die Umtypisierung zum ADFK bereits in Linz erfolgte, das Chassis wurde mit der Nummer FK 1 ausgestattet und „per eigener Achse“, nahezu unverkleidet mit allerlei Werkzeug, 100 Liter Benzin und 13 Kilogramm Öl – für damalige Zeiten keine unübliche Menge – zum Landesfeuerwehrrinspektorat nach Graz überstellt. Der Wagen- und Karosseriebauer Spitzer aus Graz-Waitendorf war am Feuerwehraufbau beteiligt, und am 26. April 1939 wurde das Fahrzeug bei der Feuerwehr Bruck in Dienst gestellt.

Konzipiert als Löschfahrzeug war es auf Grund seiner Geländegängigkeit bestens für problematisches Terrain geeignet und diente bis 1945 als Zugmaschine für die Dampfspritze. Startschwierigkeiten verhinderten dann, dass die russischen Besatzungstruppen das Fahrzeug als Beutegut verschleppten, und damit verblieb es als eines der wenigen Fahrzeuge im Besitz der Feuerwehr.



1952 erfolgte ein Umbau. Die Haken- sowie die zweiteilige Schiebleiter wurden samt Gestell entfernt, die Schlauchmulden weiter nach unten gesetzt und diverse Werkzeuge in den Ecken der Radkästen verstaut. 1962 wurden die mechanischen Winker durch eine elektrische Blinkanlage ersetzt.

Am 27. Februar 1960 wurde der Leichnam des steirischen Landesfeuerwehrkommandanten Hans Malissa mit dem Geländewagen vom Rüsthaus zu seiner Ruhestätte am Brucker Friedhof überstellt.



Ein weiterer Toter war mit dem Fahrzeug verbunden: Bei einer Übungsfahrt am 18. August 1962 rutschte der Wagen seitlich in eine Sandgrube, überschlug sich. Ein Kamerad kam zu Tode, ein anderer erlitt einen Schädelbasisbruch.

Solche Fahrzeuge werden gerne mit der Aura des Ungewöhnlichen versehen. Ein Gerücht hielt sich hartnäckig, nämlich dass dieses Fahrzeug als Jagdwagen für den letzten Kaiser von Abessinien, Haile Selassie I., gebaut worden sei. Die exakten Recherchen bewiesen jedoch das Gegenteil und führten die Geschichte in das dubiose Reich der Mythen.

1970 war der Geländewagen nach wie vor im technischen Zug der F.u.B.-Bereitschaft, er kam jedoch faktisch nur mehr bei Übungen zum Einsatz. Die letzte reguläre Ausfahrt war am 15. September 1974, abgemeldet und damit definitiv außer Dienst gestellt wurde er am 28. September 1988. 1994 wurde der Beschluss gefasst, das Fahrzeug als Leihgabe dem im Aufbau befindlichen steirischen Feuerwehrmuseum in Groß St. Florian zur Verfügung zu stellen, die Überstellung in die Südsteiermark erfolgte 1995.

Ab 2008 setzte sich die Brucker Feuerwehr wieder intensiv mit ihrem Fahrzeug auseinander, und so war es möglich, einerseits eine solide Dokumentation zu erarbeiten, andererseits wurde das Fahrzeug von den Kameraden technisch wieder in Stand gesetzt und 2015 wieder verkehrszulässig. 2012 wurde die Rarität nach den Richtlinien des internationalen Feuerwehrverbandes CTIF als historisches Feuerwehrfahrzeug zertifiziert und mit der Goldplakette ausgezeichnet. Im kommenden Jahr (2017) wird das Fahrzeug – in bestem Zustand und gut erforscht – seinen 80. Geburtstag feiern können.



Von Charlottenburg nach Traisen: NAG 1905

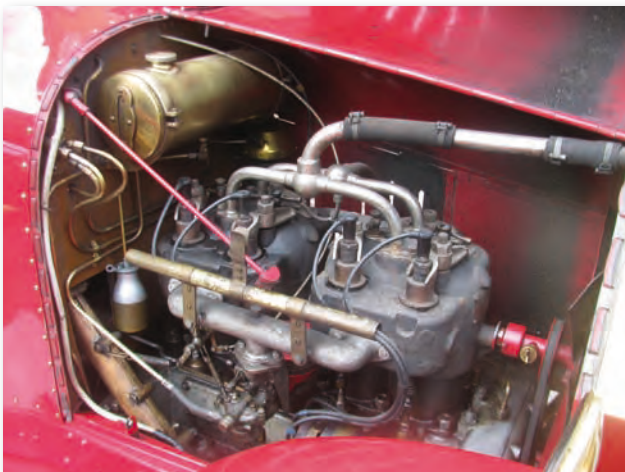
Jene, die in der Motorisierung durch die Automobile die lukrative Zukunft sahen, witterten Morgenluft. So kam es, dass sich neben den großen, etablierten Herstellern auch branchenfremde Unternehmen mit dem Automobilbau zu beschäftigen begannen. 1900 begann sich der AEG-Gründer Emil Rathenau für Autos zu interessieren, speziell für den so genannten „Klingenberg-Wagen“. Eine noch dem alten Denken verhaftete Stimme kritisierte: „Rathenau ist auch nicht mehr der alte. Die Klarheit beginnt ihm zu entschwinden. Er schwärmt für das Auto und seine Zukunft, sieht alle Straßen mit Autos bedeckt und die Pferde von den Lastwagen und Pflügen abgespannt. Kurz er ist konfus geworden.“ [4] A contraire – der 63-jährige Emil Rathenau animierte seinen Sohn Walther, 1901 ein neues Unternehmen zu gründen. Die „Neue Automobil Gesellschaft (N. A. G.)“ wirkte in den Hallen des AEG-Kabelwerkes Oberspree, wurde im gleichen Jahr von der AEG (dem Mutterkonzern) übernommen und ins Handelsregister eingetragen. 1902 wurde die Produktion unter der Leitung des technischen Direktors Joseph Vollmer von der Firma Kühlstein-Wagenbau im Stadtteil Charlottenburg von Berlin übernommen, dorthin verlegt und stark erweitert.

600 Beschäftigte produzierten Motoren, Luxus- und Lieferwagen sowie die legendären Berliner Stockomnibusse und waren innovativ führend im LKW-Bau. Aus Patriotismus wurde das Unternehmen 1915 in „Nationale Automobil Gesellschaft AG“ geändert. Die Turbulenzen der Nachkriegszeit und der folgenden Depression bedingten Fusionierungen, Bereinigungen der Typenvielfalt und zuletzt die Übernahme durch Büssing. Die Büssing-NAG in Berlin-Oberschönweide bestand von 1931 bis 1949 und verkümmerte, zuletzt nach gründlicher Demontage, zu einer Reparaturwerkstatt für die Rote Armee.

1905 wurde ein 40-PS-leistender Vierzylinderwagen mit Kettenantrieb konstruiert, und aus dieser Serie stammt auch das Prunkstück der Betriebsfeuerwehr VÖEST-Alpine Traisen. [5] Vermutlich wurde das Fahrzeug 1908 nach einem Unfall von der Firma Damisch in St. Pölten aufgekauft und in ein Feuerwehrfahrzeug (Motorspritze) umgebaut. Im Zuge dieser Umwandlung wurden die Vollgummireifen gegen Luftreifen getauscht



1914 sollte diese Motorspritze nach Kapfenberg gehen, doch auf der Fahrt dorthin – der Weg führte durch die Ortschaft Traisen – ließ der damalige Werksdirektor Malzacher den Konvoi stoppen und – ein Mann von couragiertem, raschem Entschluss – kaufte um 8.000,- Gulden (ca. € 47.000,-) vom Fleck weg für die werkseigene Feuerwehr das Fahrzeug. Seit diesem Zeitpunkt war der NAG mit seinem 5,3-Liter-Hubraum-Motor, dem legendären Hinterrad-Kettenantrieb und dem mittigen Getriebe bis 1939 im aktiven Einsatz. Die voll funktionstüchtige Pumpe leistet heute noch 750 Liter in der Minute und wird über eine Transmission (Kette) angetrieben. Die Energienutzungskurve ist sehr flach, denn auf 100 Kilometer dürstet der großvolumige Motor nach rund 30 Liter Benzin. Das Getriebe und Teile des Motors sind bereits aus Aluminium gefertigt – für damalige Zeiten eine zukunftsweisende Lösung.



Den Zweiten Weltkrieg überstand das Fahrzeug in einer Halle, und die einzige „Narbe“ ist – nachdem das Traisental kurze Zeit Hauptkampflinie war – eine Delle in der Bremstrommel, wo eine Gewehrkugel eingeschlagen hatte. Dies ist umso verwunderlicher, als das Werk in Traisen als rüstungstechnisch hochwertiger Betrieb galt und durch Bombardierungen nahezu vollständig

zerstört wurde. Aus den Kriegsjahren gibt es keine Aufzeichnungen über mögliche Einsätze. 1946 wurde das Fahrzeug reaktiviert, die endgültige Außerbetriebnahme lässt sich nicht mehr feststellen.

Von 1966 bis 1972 war der NAG im Museum des Landesfeuerwehrverbandes in Tulln und wurde auf Betreiben des damaligen Kommandanten Czerny zurückgeholt. 1977/78 wurde das Fahrzeug total zerlegt und gründlich überholt – dafür war der damalige Fahrmeister Seiterle zuständig. Beim Sandstrahlen des Motors gerieten Sandkörner in die Klauenkupplung, deren Teile im Werk nachgegossen wurden. Passende Scheinwerfer – statt der originalen Karbidlampen – fanden sich auf einer Oldtimermesse. Die Holzspeichenräder sind nach wie vor noch im Original vorhanden, nur die Holzteile im Aufbau wurden in der firmeneigenen Modelltischlerei, soweit es notwendig war, ergänzt.

Beim Besuch des Verfassers wurde der Oldtimer nicht etwa mühselig zum Leben erweckt, nach einer Ruhepause von sieben Monaten ließ er sich sofort starten, und das kernige Motorengeräusch und die entsprechend wolkigen Abgase erinnerten an die Urzeiten der Motorisierung. Heute wird das Fahrzeug noch bei besonderen Anlässen und Treffen von Oldtimern in Fahrt gebracht, und der einzige Wermutstropfen ist, dass es bei einer Prämierung nicht als „vollwertiger Oldtimer“ eingestuft wurde. Grund war der Umstand, dass die Sitzbezüge nicht mehr aus Leder, sondern aus Kunststoff sind. Liebevoll betreut wird der NAG von Walter Weninger und Gerald Reiter.

Ad notum: Für Sammlungen im niederösterreichischen Voralpengebiet bei den Einzelgehöften wird heute noch ein Willys-Overland, der ca. 1943/44 gebaut wurde, eingesetzt. Dieses Fahrzeug, feuerwehrtechnisch adaptiert, wurde aus drei Jeeps zusammengebaut, deren Wracks auf der Rax langsam verrotteten und 1956 mit der Materialseilbahn ins Tal verbracht und nach Traisen verfrachtet wurden, um hier in einem Einsatzfahrzeug, das auch im F.u.B.-Dienst stand, wiederbelebt zu werden.

Vom Krieg in den Frieden: Horch 901

August Horch (1868–1951) entstammte einer alten Winzer- und Schmiedefamilie, erlernte das Schmiedehandwerk und baute sich selbst als erstes Fortbewegungsmittel ein dreirädriges Hochrad. [6] Nach dem Studium am Technikum Mittweida/D. arbeitete er von 1891 bis 1899 als Maschinenbauingenieur in Rostock, Leipzig und bei Carl Benz in Mannheim. Er, der zukunftsweisende Fahrzeuge der Marken Horch und Audi

konstruierte, war Zeit seines Lebens nie im Besitz eines Führerscheines oder einer Fahrerlaubnis. Am 14. November 1899 gründete er mit dem Geschäftsmann Salli Herz in Köln-Ehrenfeld die Firma A. Horch Cie, wobei er in einem ehemaligen Pferdestall Benzwagen reparierte. Im Jänner 1901 stellte er sein erstes Auto (Modell 1) vor. Räumliche und finanzielle Bedrängnis verhinderten eine Expansion, und mit finanzieller Unterstützung von Moritz Bauer übersiedelte er nach Reichenbach im Vogtland/D, wo ihn ähnliche Probleme einholte; mit Hilfe von Unternehmern des Sächsisch-Thüringischen Automobil-Clubs gründete er am 10. Mai 1904 in Zwickau die August Horch Cie Motorenwerke AG. Horch, ein nicht gerade pflegeleichter Mensch, verließ nach Meinungsverschiedenheiten 1909 das Unternehmen und gründete mit seinem befreundeten Investor Paul Fikentscher und dessen Neffen Franz am 16. Juli ein zweites Unternehmen, das in Sichtweite seiner alten Firma lag – die „August Horch Automobilwerke GmbH“. Den Rechtsstreit um den Markennamen „Horch“ verlor er, und der Sohn Fikentschers erfand als Konsequenz den Markennamen „Audi“, die Übersetzung des Imperativs „horch“ ins Lateinische.

Die Horch-Produkte waren oft den Mercedes und Maybachs technisch überlegen und ob ihrer Laufruhe und hohen Qualität die deutschen Rolls Royce genannt. 1932 wurden DKW, Horch, Audi und Wanderer zur „Auto Union AG“ zusammengeschlossen und August Horch in den Vorstand berufen. Horch hatte 1932 in der Klasse über 4,2-Liter-Hubraum einen Zulassungsanteil von rund 44%. Während des Krieges wurden Panzermotoren, Halbkettenfahrzeuge und Torpedos hergestellt, und die zivile Produktion näherte sich dem Nullpunkt. Nach Kriegsende und Enteignung, nun zum volkseigenen Betrieb mutiert, wurden Traktoren und LKWs gebaut; die PKW-Produktion, mit der man an den exzellenten Vorkriegsruf anschließen wollte, führte ein bescheidenes Dasein. Heute befindet sich auf einem Teil des ehemaligen Werkes das August-Horch-Museum, ein Ankerpunkt der europäischen Route der Industriekultur. „Sic transit gloria mundi!“

1935/36 produzierten die Horchwerke nach Vorgaben des Heereswaffenamtes den mittelschweren Einheits-PKW mit Einzelradaufhängung und Allradantrieb auf der Basis des Horch 901. 14.911 Fahrzeuge mit zwei verschiedenen 8-Zylinder-Motoren, anfangs die 80-PS-starke 3,5-Liter-Hubraum-Version, dann mit dem Motor des zivilen Horch 830/930 mit 3,8-Liter-Motor und 90 PS wurden an die Wehrmacht geliefert.

1897 gründete Richard Ritter von Schoeller für seine Holzschliff- und Holzstoffwarenfabrik in Hirschwang die Betriebsfeuerwehr

(heute BTF Neupack-Hirschwang), deren Geräte für Pferdezug konzipiert waren. Im Zweiten Weltkrieg wurde ein Tragkraftspritzenanhänger (TSA) 750 mit Tragkraftspritze (TS) 8, die im Mannschaftszug transportiert wurde, angeschafft, und nach Kriegsende folgte der damalige Generaldirektor der Neusiedler AG, Dr. Emil Linhart, den Forderungen nach Motorisierung der Betriebsfeuerwehr.

Aus den Beständen der Deutschen Wehrmacht wurde ein Horch-Kübelwagen angeschafft, der im Krieg als Kommandeurs- und Stabsfahrzeuge verwendet wurde. [7] Dieser geländegängige Wagen mit zuschaltbarem Allradantrieb hat den 8-Zylinder-Motor mit 3492 cm³ Hubraum und 80 PS, ist Baujahr 1941 und stand vollkommen unerwartet und unangemeldet in der Mechanikerwerkstätte des Werkes. Sein Verbrauch auf der Straße liegt bei rund 25 Litern auf 100 km, doch im Geländeeinsatz steigt der Verbrauch auf beunruhigende 40 bis 45 Liter. Der Werksmechanikermeister Ernstl Schmid sollte dieses Gerät in ein Einsatzfahrzeug der Betriebsfeuerwehr umbauen.

Der Kübelwagen wurde zu einem Mannschaftsfahrzeug mit offenem Aufbau und Traggestellen für eine vierteilige Steckleiter umgearbeitet. Dazu musste das Fahrgestell verlängert werden. Hinter dem Sitzbereich für Fahrer und Beifahrer wurden eine ebene Ladefläche mit Sitztruhen an den beiden Außenwänden und ein Zustieg von hinten aufgebaut. Am 15. März 1948 wurde diesem Fahrzeug von der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen die Genehmigung zur Verkehrszulassung und zum Transport von insgesamt zwölf Personen erteilt. Infolge von Überlastung sind später zweimal Halbachsenbrüche aufgetreten. Die neuen Halbachsen wurden in der eigenen Werkstätte originalgetreu nachgefertigt.





Ende der 1960er Jahre ließ die Motorleistung rapide nach, eine Generalüberholung wurde fällig. Neue Kolben wurden benötigt, jedoch waren diese nirgends aufzutreiben. Die neuen Kolben wurden in Sonderfertigung hergestellt und kosteten rund das Vierfache eines damaligen durchschnittlichen Monatsgehaltes. Um 1980 bot eine deutsche Feuerwehr an, den Horch gegen ein voll einsatzbereites TLF 2000 zu tauschen, doch war es selbstverständlich, dass dieser Versuchung widerstanden wurde und der Horch im Besitz verblieb.

1960 wurde ein leichtes Löschfahrzeug auf Opel Blitz mit Vorbaupumpe angekauft, und der Horch wurde mit dem TSA 750 das zweite Löschfahrzeug. Zwölf Jahre später, mit der Inbetriebnahme des Tanklöschfahrzeuges TLF 1000 auf Opel Blitz, wurde er zum dritten Einsatzfahrzeug gestuft, und ab 1990, nach der Indienststellung eines TLFA 4000, rangierte er an vierter Stelle. Nach der Anschaffung des dritten Tanklöschfahrzeuges (TLF 2000) im Jahr 2000 wurde der Horch nur mehr als Mannschaftstransporter eingesetzt, aber immer wieder als Attraktion für Sonderfahrten an Florianitagen oder zu besonderen Festlichkeiten in Betrieb genommen. Von 1955 bis 2000 war der Horch mit dem TSA auch erstes Einsatzfahrzeug bei Waldbränden, vor allem bei Boden- und Unterholzbränden, weil seine solide Geländegängigkeit und Robustheit gegeben und die Beladung mit Schanzzeug leicht zu bewerkstelligen war.

Heute ist der Horch eine Rarität unter Feuerwehrfahrzeugen und sein volle Fahrtüchtigkeit ein Beweis der hohen Qualität der Horch-Fahrzeuge – nicht zuletzt auch durch die fachlich fundierte und liebevolle Betreuung der Feuerwehrangehörigen.

Quellen und Literaturverzeichnis:

- [1] Firmengeschichte Austro-Daimler und Steyr Daimler Puch nach <https://de.wikipedia.org/wiki/Austro-Daimler> (18.5.2016); https://de.wikipedia.org/wiki/Steyr_Daimler_Puch (18.5.2016).
- [2] Vorliegende Beschreibung fußt auf einem umfangreichen Fahrzeugbericht von Alexander Nittner und Matthias Fischer in Brand aus Nr. 2/2015, S. 18–23.
- [3] Der Verfasser dankt BI d.V. Mag. Florian Hell, FF Bruck an der Mur, für die Zurverfügungstellung einer ausführlichen Fahrzeugbeschreibung samt Fotos.
- [4] Zitat und Firmengeschichte nach https://de.wikipedia.org/wiki/Nationale_Automobil-Gesellschaft (18.5.2016).
- [5] Für Informationen zum Fahrzeug und seiner Geschichte dankt der Verfasser der BTF VÖEST-Alpine Traisen. – Das Fahrzeug wurde ebenfalls bereits von Alexander Nittner und Matthias Fischer ausführlich beschrieben und dokumentiert: Brand aus Nr. 9/2014, S. 20–24.
- [6] Biographie Horchs und Firmengeschichte nach https://de.wikipedia.org/wiki/August_Horch (18.5.2016); <https://de.wikipedia.org/wiki/Horch> (18.5.2016).
- [7] Für Informationen zum Fahrzeug und seiner Geschichte dankt der Verfasser der BTF VÖEST-Alpine Traisen.

Bilder:

Abbildungen 4, 5, 6 – FF Bruck an der Mur; alle anderen: Günter Annerl.

Kurzfassung

Der vorliegende Beitrag behandelt Feuerwehrfahrzeug-Rariäten aus Niederösterreich und der Steiermark – im Besonderen werden Austro-Daimler sowie Steyr-Daimler-Fabrikate vorgestellt.

Eines jener Fahrzeuge, das aus der Austro-Daimler-Produktion besonders hervorstach, war der so genannte ADGR 350: Ein robuster Allrounder, der auch der Freiwilligen Feuerwehr Aspang-Markt nach dem Zweiten Weltkrieg wertvolle Dienste leistete. 1947 um 1500,- Schilling erworben, wurde der ADGR 350 1984 dem Aspanger Feuerwehrmuseum übergeben und ab dem Jahr 2007 in mühevoller Kleinarbeit aufwendig restauriert.

Als einer der wichtigsten Zeitzeugen der österreichischen Fahrzeuggeschichte des 20. Jahrhunderts kann der Steyr-Daimler ADFK betrachtet werden. Lediglich zwölf dieser Fahrzeuge wurden produziert, und nur eines von ihnen kann heute noch bestaunt werden: Es befindet sich seit 1938 im Besitz der Freiwilligen Feuerwehr Bruck an der Mur. Dieses Unikat, das der Brucker Feuerwehr über Jahrzehnte hinweg treu gedient hatte, wurde 2008 technisch instand gesetzt und 2012 nach CTIF-Richtlinien zertifiziert und mit einer Goldplakette ausgezeichnet.

Als besondere Raritäten auf dem Gebiet der Feuerwehrfahrzeuge erweisen sich auch der NAG 1905 und der Horch 901. Ersteres Fahrzeug kam über Umwege 1914 zur Freiwilligen Feuerwehr Traisen und befindet sich bis heute in deren Besitz; der Horch 901 hingegen wurde aus Beständen der Deutschen Wehrmacht angekauft und war ab 1941 ein unverzichtbarer Bestandteil der BTF Neupack-Hirschwang.

Abstract

The article at hand focuses on rare fire engines from Lower Austria and Styria – especially Austro-Daimler and Steyr-Daimler will be presented. One of the vehicles that stood out in the production of Austro-Daimler was the so-called ADGR 350: a robust all-round engine that also proved valuable for the voluntary fire service in Aspang-Markt after World War II. In 1947, the ADGR 350 was acquired for 1500,- Austrian Schillings, transferred to the fire service museum of Aspang in 1984 and has been elaborately restored since 2007 in a very detailed process of work.

The Steyr-Daimler ADFK can be seen as one of the most important contemporary witnesses of 20th-century Austrian vehicle history. Only twelve of these engines were manufactured and merely one can still be looked at, which has been in the possession of the voluntary fire service of Bruck an der Mur since 1938. This unique vehicle, which has always been appreciated for decades when in service for the fire brigade of Bruck, was technically restored in 2008, certified according to CTIF guidelines in 2012 and awarded a golden badge.

Two special fire-engine rarities are also the NAG 1905 and the Horch 901. The former came indirectly into the possession of the voluntary fire service of Traisen in 1914 and is still owned by them. The Horch 901, on the other hand, was bought from the inventory of the German Wehrmacht and was an indispensable addition to the vehicle fleet of the Neupack-Hirschwang works fire brigade from 1941 onwards.

Translation: Thomas Hasenberger

Vom Rudern zur Motorkraft – Wasserfahrzeuge im Feuerwehrdienst

Walter STRASSER

Wasserfahren hat seit jeher eine große Tradition. Schon seit dem frühen 18. Jahrhundert bedienten sich Pontoniere und Pioniere – zuerst der k. u. k. Armee, später des Bundesheers der 1. und 2. Republik sowie der Deutschen Wehrmacht – der Wasserfahrzeuge und des Brückenbaues. Zillenfahren hat seinen Ursprung in der Jägerschaft und Fischerei, daher der Name Waidzille als Kleinwasserfahrzeug der gebräuchlichsten Art. Militärisch ausgebildete Pontoniere/Pioniere traten den Feuerwehren bei und betrieben Wasserausbildung.

Die FF Klosterneuburg unterhielt seit der Gründung 1867 einen regen Wasserdienst und hatte somit „Wasserwehreinsätze“. Urkundlich erwähnt ist die Bezeichnung „Feuer-Wasserwehr“ bei der Gründung der FF Höflein an der Donau. Auch in Sittendorf (Bezirk Krems) betrieb man im Juni 1876 eine „Feuer-Wasserwehr“. Im Gedenkbuch der FF Ybbs findet sich eine Eintragung vom 5. Oktober 1879 zur Wahl eines Regienführers für den Wasserdienst in der Generalversammlung. [1]

In der *Kremser Feuerwehrzeitung* vom 27. Februar 1886 (S. 25f) ist ein Artikel zum Thema „Feuerwehren als Wasserwehren“ abgedruckt: Alle dem Feuerwehrkörper angehörigen Professionisten und Handwerker wie Zimmerleute, Maurer, Schmiede, Schlosser, Wagner und Tischler etc. erhalten nebst ihrer Eigenschaft in der Feuerwehr noch die Bezeichnung „Pioniere“. In den weiteren Ausführungen wird zuerst festgestellt, dass dies der Kern der Wasserwehr ist. In der Folge werden auch noch verschiedene Regelungen bezüglich der Einsatzleitung (inkl. Gemeinde) und weiterer Organisationsformen getroffen.

Aber auch in Oberösterreich ist eine Vielzahl von Wasserwehren entstanden. So ist einer Statistik vom 1. Jänner 1914 zu entnehmen, dass bei 75 Wasserwehren 92 Rettungsboote – verschiedenster Ausführungen – stationiert waren. Die ersten Wasserwehren mit einer Pionierabteilung in Oberösterreich waren: FF Naarn im Machlande, 1893, Fabriksfeuerwehr Steyr-Waffenfabrik, 1897, FF Wels, 1897 und FF Gmunden, 1901.



Auch in der *Österreichischen Verbands-Feuerwehr-Zeitung* [2] findet sich 1904 eine Abhandlung über die Feuerwehren als Wasserwehren, in der folgende Themen behandelt werden: 1. Alarmierung, 2. Räumung der Magazine, 3. Aufstellung, 4. Verteilung der Geräte, 5. Rettung von Personen, 6. Rettung der Mobilien, 7. Während des Hochwassers, 8. Nach dem Hochwasser und 9. Übungen.

Beginn der einheitlichen Wasserdienstausbildung in Niederösterreich

Nach dem großen Hochwasser von 1954 [3] begannen verstärkte Bemühungen, eine umfassende, breite aufgestellte Wasserdienstausbildung und die Beschaffung von Zillen und Motorbooten von Feuerwehren entlang der Donau zu forcieren. So begann der NÖ Landesfeuerwehrverband (NÖLFV), in enger Zusammenarbeit mit der NÖ Landes-Feuerweherschule (NÖ LFWS), mit der Verbesserung der Zillenausbildung (Ankauf von 20 Zillen für die Ausbildung). Der erste Wasserwehrlehrgang wurde noch 1954, in der Zeit vom 16. bis zum 20. August, von Landes-Feuerwehrerrat Friedrich Koth, als Gastlehrer, in der LFWS abgehalten. [4]

Beim Hochwasser 1954 waren viele Schwimfahrzeuge der sowjetischen Besatzungsmacht, private Ruderboote und noch vorhandene Wasserfahrzeuge aus dem Zweiten Weltkrieg für Evakuierungen, Personenrettung und -versorgung bzw. Sachwerterrettung im Einsatz.



Schiffsführerausbildung

Um den Feuerwehrmann für mögliche Einsätze im Umgang mit den Booten entsprechend vorzubereiten, wurden Schiffsführerlehrgänge abgehalten, erste Versuche gab es 1967 und ab 1971 in der LFWS. Um die Breitenwirkung der Ausbildung zu verbessern, wurden ab 1975 mit Billigung und Unterstützung des NÖLFV Schiffsführerlehrgänge in Mautern (Leitung Peter Höchtl), Krems (Walter Strasser) und Hainburg (Leopold Edlinger) sowie Schiffsführerweiterungslehrgänge (ab 1977) unter der Lehrgangsleitung von Walter Strasser (Gastlehrer) in der LFWS und bei Feuerwehren entlang der Donau angeboten. [5] Es wurden dabei verschiedenste Ausbildungen (Richtiges Landen und Abstoßen, Retten von Personen aus dem Wasser, Bojen verankern, Ölsperren auslegen und aufnehmen, rechtzeitiges Erkennen von Gefahren auf Gewässern [seichte Stellen, Buhnen etc.] usw.) vermittelt.



Holzzille

Früher war das Schiff das bequemste, schnellste und billigste Verkehrsmittel, um Waren nach Linz, Wien, Pressburg oder Budapest zu befördern. Nahezu ausnahmslos arbeiteten die Zillenbauer (Schopper) der Ortschaft Freizell/OÖ gleichzeitig auch als sog. Nauführer (Schlößenfahrer). Nauführer wurden von den donauabwärtsfahrenden Flößern angeheuert, um diese sicher durch die reißende Strömung und die Untiefen in der Schlögener Schlinge zu bringen. Viele Menschen in der damaligen Zeit waren Nichtschwimmer, deshalb wurden Zillen als Rettungsboote mitgeführt. Die Nauführer boten also ihre Dienste an und verkauften im selben Zug ihre Zillen als Rettungsboote.

Die Zille hat einen geringen Tiefgang und eine stabile Lage im Wasser, man kann auf jede

Rampe oder Schotterbank zufahren und lernt das Fahren ohne Motorkraft auf Gewässern mit dem Ruder und der Schiffsstange kennen.

Ursprünglich benutzte man getrocknete Fichtenbretter für die Außenhaut der Zillen. Die einzelnen Stöße der Bretter dichtete man mit getrocknetem Wiesenmoos ab (sog. „Schoppen“). Die gewachsenen Kipfen aus dem Stamm und den Ästen der Kiefer dienten als Querverstärkung (sog. „Spanten“). Bei der Lagerung an Land trocknete das Wiesenmoos aus, die Zille war nicht mehr dicht. Bevor sie wieder einsatzbereit war, musste sie einige Zeit eingewässert werden. Das Moos quoll so auf und dichtete die Zille ab. Heute benutzt man im Zillenbau verleimte Dreischichtplatten aus Fichten- oder Lärchenholz (auf Wunsch auch Mahagoni). Diese werden mit verleimten Lärchenspanten versehen und mit Epoxidharz wasserfest verleimt. Die „modernen“ Zillen sind also ohne Vorlaufzeit sofort einsatzbereit. Der Holzzillenbau erfordert neben Sachkenntnis vor allem handwerkliches Können. Formschönheit, Ausstattung und Lebensdauer einer Holzzille hängen nicht zuletzt davon ab, ob sie von einem wahren Meister gebaut worden ist. Jede Zille ist eine Einzelanfertigung und darf, wenn auch nach Vorlagen und Schablonen gebaut, als Einzelstück angesehen werden. Jede führt ihr Eigenleben von mehr oder minder langer Dauer, je nachdem wie sie gelagert und behandelt wird. Im Durchschnitt kann man sagen, dass eine Zille, die auf der Donau gefahren wird, ungefähr zehn Jahre hält.

2009 standen 241 Feuerwehrzillen beim NÖLFV im Einsatz [6], gefertigt von den Firmen Johann Busch (1960 Übergabe an Theodor Pumberger [Schwiegersohn]) in Inzell/OÖ sowie Rudolf Königsdorfer und Anton Wittl, beide in Wesenufer/OÖ, und Franz Meyer in Aggsbach/NÖ. Ein Großteil der Produktion geht an die Nachbarländer Schweiz und Deutschland. Die Zillen-Fahrausbildung ist das beste Fundament für einen guten Motorbootfahrer (Schiffsführer).



Holzsturmboot

Die NÖ LFWS und die FF Krems an der Donau erhielten am 3. September 1960 vom Innenministerium je ein Meyer-Holzsturmboot mit einem 40-PS-Johnson-Außenbordmotor. Die Übergabe von drei weiteren Booten dieser Art erfolgte ein Jahr später. [7] Die Anhänger für den Boottransport wurden von der Firma Stözer aus Wien geliefert.



Motorzille

Nach eingehenden Versuchen mit Bootstypen der Pioniertruppschule Klosterneuburg konnte in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wehrtechnik ein Prototyp der Feuerwehzille mit Motor (für die NÖ LFWS) entwickelt und zur Baurichtlinie des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes erklärt werden. Zwei Stück davon wurden in der Korneuburger Werft für die FF Klosterneuburg und die FF Höflein an der Donau gebaut. Den Prototyp erhielt die FF Kritzendorf (1966). Sieben weitere Motorzillen stationierte der NÖLFV zwischen 1975 und 1977 in Niederösterreich, gebaut wurden sie von der Firma Meyer in Aggsbach. Der Bootskörper war eine Mischbauweise aus Holz und GFK (glasfaserverstärktem Kunststoff) mit einer Länge von 6,90 m. In späterer Folge wurde diese Bootslänge auf 7,10 m erweitert. Der Antrieb erfolgte mit einem 40-PS-Johnson-Außenbordmotor – mit Steuerpinne.



Arbeitsboot mit Steuerstand

Baujahr 1975, ebenfalls von der Firma Meyer, jedoch mit den Maßen 7,20 x 2,50 m gebaut. Das Boot erhielt mit einem Steuerstand eine hohe Bedienerfreundlichkeit. Die ersten Boote des NÖLFV wurden mit einem Steuerstand nachgerüstet. Die Motorisierung mit einem 70-PS-Johnson-Außenbordmotor blieb gleich. 22 solcher Arbeitsboote wurden bei den niederösterreichischen Feuerwehren in den Jahren 1975–84

stationiert. Ab dieser Generation erfolgte der Rumpfbau ausschließlich in GFK. Der Ölsperren-Einsatz wurde mit diesen Arbeitsbooten in den verschiedensten Anwendungsbereichen geübt. Besonderes Augenmerk liegt hierbei darauf, dass die Ölsperren stets gespannt sind und dabei das Öl in der Sperre gehalten oder in ein stilles Wasser kanalisiert wird. Höchste Konzentration der Schiffsführer ist dabei erforderlich. 1976 wurde auch vom oberösterreichischen Landesfeuerwehrverband die erste A-Boot-Generation mit dem Steuerstand nachgerüstet. Insgesamt bezog Oberösterreich bis zum Jahr 2000 60 Stück A-Boote mit kleinen Verbesserungen.



Katastrophenschutzboot

Mit einer Bootsschale aus Fiberglaspolyester mit den Maßen 6,39 x 2,43 m der Firma Ochelbo, Schweden, und dem Innenausbau von der Firma Meyer, mit einem Ford-Innenbordmotor – 2 x 85 PS – und Gastoldi-Jet-Antrieb, wurde im Jahr 1975 ein Katastrophenschutzboot (K-Boot) nach einem Anforderungsprofil der NÖ LFWS gebaut. [8] Es war mit Echolot, Wasserwerfer und eingebauter Löschpumpe mit Schaumzumischer ausgestattet. 1978 weist die Statistik vier K-Boote bei den niederösterreichischen Feuerwehren auf. [9]



Dieses Boot war der Vorreiter für größere Einsatzboote mit Innenbordmotor, Bugklappe und größeren Belademöglichkeiten. Die Rumpfform (ähnlich den Sportbooten) wurde bei späteren Feuerwehrbooten jedoch nicht mehr verwendet.

Feuerwehreinsatzboot FEB-95

Im Jahr 1995 baute die Aluminium Schiffswerft AG (Lübeck/D) den Prototyp eines neuartigen Feuerwehreinsatzbootes (FEB), den der NÖLFV

1994 in Auftrag gegeben hatte. Ausschlaggebend für grundsätzliche Neuüberlegungen waren die Einsatzerfordernisse und die Erfahrungen mit den vorhandenen A- und K-Booten sowie Motorzillen gewesen. Dem Bau waren auch Modellversuche in der Schiffsbautechnischen Versuchsanstalt in Wien voraus gegangen. Das FEB mit Aluminiumrumpf (8,60 x 2,50 m), mittschiffs aufgebautem, geschlossenem Steuerstand, hydraulischer Bugklappe und Seilwinde wurde mit einem 175-PS-Johnson-Außenbordmotor und einem 55-PS-Yanmar-Dieselmotor ausgestattet. Es ist bei der FF Traismauer-Stadt stationiert. [10]

Arbeitsboot A-Boot-02 und Arbeitsplatte P700

Der NÖLFV stellte von 2001 bis 2006 insgesamt 19 neue A-Boote, gefertigt von der Firma Josef Reich, Petersaurach/D, mit verschiedenen Außenbordmotoren und Trailer in Dienst.

Um die Arbeitsmöglichkeiten mit dem Arbeitsboot zu verbessern, wurden auch Arbeitsplatten aus Aluminium angekauft. Diese können entweder gezogen, geschoben oder seitlich am Boot befestigt eingesetzt werden. Zehn Stück (7,00 x 2,23 m) fertigte die Firma Reich in den Jahren 2003 bis 2005 für den NÖLFV, der Prototyp (7,00 x 2,00 m) war 2001 von der Firma Hans Barro in Kellmünz an der Iller/D gebaut worden. [11]



Arbeitsboot A-Boot-08

Das Boot wurde von der Firma Wöss, Zwettendorf, im Jahr 2008 gebaut. Es ist dies ein Aluminiumboot mit den Maßen 8,00 x 2,55 m, angetrieben mit zwei 90-PS-Honda-Außenbordmotoren. Zuladung maximal 1.500 kg oder elf Personen. Herausnehmbare, versperrbare Staukasten sind ebenso besonders zu erwähnen wie die eingebaute Ansaugvorrichtung für eine Tragkraftspritze zur Brandbekämpfung vom Boot aus. In den Jahren 2008 bis 2016 erfolgte die Auslieferung von sieben Booten an den NÖLFV. [12]



Platte P800

Die Firma Wöss lieferte 2016 eine Alu-Arbeitsplatte mit den Maßen 8 x 2,50 m an den NÖLFV aus. Sie besitzt einen Stauraum für Arbeits- und Ankergeschirr und ist mit einer Schubvorrichtung ausgestattet. Sie ist für den Einsatz mit einem Arbeitsboot-08 gedacht.



Feuerwehrrettungsboot FRB-98

Im Jahr 1998 begann der NÖLFV damit, Feuerwehrrettungsboote (FRB) anzuschaffen, wobei hierbei die Hälfte der Kosten von den Stationierungsfeuerwehren bzw. deren Gemeinden selbst zu tragen waren. Die Maße waren 6,10 x 1,80 m, ausgerüstet waren die Boote mit 40-PS-Motoren unterschiedlicher Hersteller. Gebaut wurden die Boote von der Firma Josef Reich, Petersaurach/D (ausgenommen der in St. Petersburg/RUS gefertigte Prototyp), bis zum Jahr 2006 konnten 19 dieser FRB-98 in Niederösterreich stationiert werden. [13]

Flachwasserboot FWB-04

Bereits im Jahr 2004 stellte der NÖLFV einen Prototyp für ein Flachwasserboot (FWB), gebaut von der Firma Josef Reich, Petersaurach/D, ausgestattet mit einem 25-PS-Mercury-Motor, in Dienst. Das Boot ist bei der FF Hohenau stationiert. [14]

Flachwasserboot FWB-14

Zehn Jahre später bestellte der NÖLFV bei der Firma J. W. Schaefer, Remagen-Oberwinter/D, sechs Aluminium-FWB, die nicht nur im Wasser schwimmen, sondern auch auf Rädern

fortbewegt werden können. Im Jahr 2014 wurden drei Stück mit den Maßen 5,60 x 1,60 m und drei mit den Maßen 4,30 x 1,50 m bestellt. Der Vorteil dieser Einheiten besteht darin, dass sie in ruhigen Gewässern für Personenrettungen und Versorgungen ohne Motorkraft (Zubehör: zwei Yamaha-Außenbordmotoren mit 5 PS) eingesetzt werden können.



Feuerwehrrettungsboot FRB-12

Ab 2012 wurden sechs FRB-12 mit 40-PS-Yamaha-Außenbordmotoren bei niederösterreichischen Feuerwehren in Dienst gestellt; 2016 folgten zwei weitere Boote, diesmal jedoch mit 60-PS-Yamaha-Motoren ausgestattet. Alle acht FRB-12 lieferte die Firma Ing. Christopher Meyer, Aggsbach Markt. Die Maße der Boote betragen 6,35 x 1,78 m.

Da sich die Nachrüstung mit einem herausnehmbaren Lichtbalkenrahmen beim FRB-98 der FF Dürnstein (Firma Josef Reich) durch die Firma Ing. Wöss bewährte, wurde diese Ergänzung auch bei den FRB-12 vorgenommen. Auch in andere österreichische Bundesländer wird dieses Boot geliefert. [15]

Geländegängiges Schwimmfahrzeug

Ein Sonderfahrzeug für den Katastropheneinsatz wurde im Jahr 2012 für den NÖLFV auf einem gebrauchten Militär-Hägglands Bv206D der schwedischen Firma Hellgeth aufgebaut. Die schwimmfähige Einheit besteht aus einem Zugfahrzeug mit 6,81 m Länge, 2,00 m Breite und 2,30 m Höhe. Eine hydrostatische Knicklenkung und Gummiketten mit Kordeinlagen ermöglichen eine gute Wendigkeit im Gelände. Ausgestattet ist das Fahrzeug mit einem 120-kW-Mercedes-Benz-Motor. Bis zu 16 Personen haben Platz im Zugfahrzeug. Verschiedene Anhänger sind für den Personen- und Gerätetransport vorgesehen. Im Jahr 2014 verkaufte der NÖLFV das Fahrzeug an die Betriebsfeuerwehr Flughafen Schwechat mit einer Nutzungsvereinbarung für Einsätze und Übungen. [16]



Ponton der FF Stephanshart

Bereits 1897 erhielt die FF Stefanshart einen Stahlponton (gebaut in der Schiffswerft Linz) von Kaiser Franz Joseph. Bis 1954 wurde dieser händisch mit sechs Ruderern und einem Steuermann betrieben. Nach dem Hochwasser 1954 wurde ein altes Wehrmachtsboot mit einem Boxermotor-Langschaft in Eigenregie instand gesetzt und das Ponton mit dieser Einheit gezogen. Bei weiteren Hochwassern war dies eine wertvolle Evakuierungseinheit für Menschen und Vieh aus dem Überschwemmungsgebiet Marchland-Süd.



Ab dem Jahre 1981 wurde es mit einem A-Boot gezogen und geschoben. Heute noch ist der restaurierte Ponton in einsatzbereitem Zustand und im Bootshaus untergestellt.

Boot „St. Florian“ der FF Krems

Das Boot war ein ehemaliges Schnellboot der Deutschen Marine mit einem Stahlrumpf, einem 100-PS-starken, 6-Zylinder-4-Takt-Benzin-Innenbordmotor, in der deutschen Werft Karl Marth, Berlin, 1940, hergestellt. In den Nachkriegsjahren wurde es als Strommeisterboot verwendet. 1963 erfolgte ein Motortausch gegen einen Volvo-4-Takt-Dieselmotor mit 125 PS. Nachdem die Strommeister mit neuen Booten ausgestattet worden waren, erwarb die FF Krems an der Donau das Kremser Strommeisterboot und baute es in Eigenregie für Feuerwehrzwecke um. Das Boot war für eine Nutzlast von einer Tonne oder zehn Personen zugelassen. Mit einer Schubeinrichtung ausgestattet, konnte es eine Arbeitsplatte (16,45 x 3,7 m) schieben oder seitlich am Boot verheftet fahren. Diese Einheit war von 1992 bis 2007 im Einsatz.



Motorschiff „Gabriele“ der FF Melk

Benannt nach der Frau des ehemaligen Bürgermeisters von Melk. Das Schiff war ursprünglich zur Wartung von Brücken in den Niederlanden unterwegs. In Österreich wurde es für den Feuerwehrdienst adaptiert. So wurden ein stärkerer Motor und eine Tragkraftspritze eingebaut sowie ein Ladekran und ein Wasserwerfer montiert. Auf dem Schiff sind ein Stromerzeuger und leistungsstarke Tauchpumpen untergebracht. Als Überbleibsel vom Erstbesitzer gibt es auch eine Mini-Bordküche und eine Bordtoilette. Beides ist bei den oft langwierigen Einsätzen auf der Donau von unschätzbarem Wert.



Nach der Darstellung der Entwicklung der Wasserdienstfahrzeuge in Niederösterreich folgt nun noch ein kurzer Streifzug durch einige andere österreichische Bundesländer (mit einem abschließenden Blick ins benachbarte Bayern). Die Darstellung der Wasserfahrzeuge erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit, vielmehr sind nur einige Beispiele angeführt.

Burgenland

Der Katamaran der FF Mörbisch wurde von der Firma KKG und Dr. Mai in über dreijähriger Bauzeit nach den Wünschen der Feuerwehr geplant und konstruiert. Der Einbau der feuerwehrtechnischen Ausrüstung erfolgte in Eigenregie. Technische Daten: Länge: 10 m, Breite: 3,60 m, asymmetrischer V-Rumpf in Composite-Bauweise, Tiefgang: ca. 25 cm, Motoren: Zwei 144-PS-Steyr-Motoren, Antrieb: SARO-Tunnelantriebe. Am 11. Mai 2006 wurde es in Dienst gestellt.



Kärnten

Die Berufsfeuerwehr Klagenfurt verfügt über ein Arbeitsboot mit zwei Dieselmotoren und Jet-Antrieb, geringem Tiefgang und Tragfähigkeit von 10 Personen. Es wird bei Unterwasserfernschleubarbeiten und als Tauchplattform eingesetzt.



Oberösterreich

Arbeitsboote der FF Wels: Es handelt sich um ein modifiziertes Arbeitsboot (7,50 x 2,50 m) mit einem Mercruiser-V6-Motor (Leistung 205 PS) und einem Castoldi-Jet-Antrieb 238. Ein digitales Echolot mit integriertem GPS wurde zusätzlich angeschafft. Im Bereich des Masseschwerpunktes wurde ein Spezialhaken montiert, um die vorhandene 175 m lange Ölsperre ziehen zu können. Ein weiteres A-Boot ist (Baujahr 1998) mit einer Unterwasserkamera sowie einer Bergungsanlage bis 200 Meter Wassertiefe und einer Bergekapazität bis 1.000 kg ausgestattet.



Steiermark

Mehrere Flachwasserboote wurden 1978 von der Firma Meyer in die Steiermark geliefert. Diese waren mit 200-PS-Ford-Motoren und einem Gastoldi-0,5-Jet-Antrieb ausgestattet. Der Bootskörper hatte die Maße 7,5 x 2,5 m. Das Boot wird auf einem Anhänger mit spezieller Slipp- und Transportausrüstung transportiert. Das Boot in Lebring wurde von der Firma Zodiac Futura, Frankreich, gebaut.



Tirol

Ein Flachwasserboot mit Steyr-Motor und Gastoldi-Jet-Antrieb, Baujahr 2001, lieferte die Firma Meyer an den Tiroler Landesfeuerwehrverband. Diese Boote waren bereits mit einer Galerie ausgestattet, auf der Suchscheinwerfer, Lautsprecher und Warnleuchte montiert sind. Am Heck befindet sich ein Bügel zum Schleppen von Lasten.



Vorarlberg

Einsatzboot „Föhn“ der FF Hard. Länge: 15 m, Breite: 2,8 m, Verdrängung: 13,6 Tonnen. Motorisierung: 2x 200-PS-Volvo-Penta, Antrieb: 2x SPJ-Schottel-Pump-Jet. Hersteller: Hartmann Werft Hard, Baujahr: 1988, Generalüberholung: 2008. Ganzjährig im Einsatz am Bodensee. Ausrüstung: Feuerlöschpumpe mit 3.500 l/min, Wasserwerfer: 2.400 l/min, 300 l Mehrbereichsschaummittel, Hydraulikkran 1 Tonne, hydraulische Winch, Bugklappe, Stromerzeuger 14 kVA, Tauchpumpen, Radar, GPS, Echolot und Nachtsichtgerät. Vier verschiedene Funksysteme befinden sich an Bord, um die Zusammenarbeit mit den schweizer und deutschen Feuerwehren zu gewährleisten. Ein weiteres Boot ist in Bregenz stationiert.



Berufsfeuerwehr Wien

Die Feuerwehr Wien bestellte 1980 das „A-Boot Gen2“ mit zwei Yamaha-60-PS-Außenbordmotoren und für den Taucheinsatz ein A-Boot mit Doppelmotorisierung Castlodi-Jet-05 und vier-Zylinder-BMW-Motoren. 1990 wurde ein weiteres A-Boot mit zwei Mercury-Außenbordmotoren in Dienst gestellt. Diese Boote wurden von der Firma Meyer gefertigt, die ab 1998 die dritte Generation von A-Booten mit zentralem Mittelsteuerstand, Innenbordmotor mit Z-Antrieb oder Jet-Antrieb sowie Außenborddoppelmotorisierung baute. Dieser Typ wurde auch mit einer Rumpfverlängerung speziell für Jet-Antriebe ausgestattet, dabei änderten sich die Abmessungen auf 7,50 x 2,50 m.

Von der Firma Wöss wurde 2009 ein selbstlenzendes Aluminium-Bugklappenboot mit beheizbarer, schallgedämmter Kabine gebaut (Mehrzweckboot 721, „Michael 1“). Im Bootskörper befestigte Klampen ermöglichen eine Kranung ohne besondere Hebeeinrichtungen. 8,60 x 2,75 m sind die Bootsmaße bei einem Tiefgang von 0,9 m und einem Gesamtgewicht von 5,5 Tonnen. Der Antrieb erfolgt mit zwei Stück 212-PS-Steyr-Marine-Dieselmotoren mit Mercury-Bravo Z-Antrieb. Für sechs Personen zugelassen, ist das Boot mit einem 11-KvA-Stromaggregat und mit einem Rosenbauer-Wasserwerfer ausgestattet.



Das Mehrzweckboot 754 (Baujahr 2005) wird mit zwei 250-PS-Steyr-Motoren angetrieben. Es wurde mit einem 4,5-KW-Generator, einem stufenlos regelbaren Bugstahlruder, einer Rosenbauer-Pumpe und Wasserwerfer (Löschleistung bei 10 bar: 1.300 Liter), vier 1000-Watt-starken, ausfahrbaren Lichtmasten, 3x 250-Watt-Suchscheinwerfern, Radar, Echolot, GPS mit Seekarte und „Doris-System“ ausgestattet. Die Besonderheit an dieser Wöss-Konstruktion ist, dass sich beide Motoren zum Fahren eignen und ein Motor bei einem Löscheinsatz für diesen Zweck weggeschaltet werden kann. Die Gesamtverdrängung des Bootes beträgt 7,5 Tonnen.



Bayern

40 Stück Mehrzweckboote (MZB) mit 4,3 Liter-V6-Innenbordmotor von Mercruiser mit Z-Antrieb und 209-PS-Schraubenleistung. Tragfähigkeit von 13 Personen oder 1.200 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2.660 kg. Sie wurden in den Jahren 1989 bis 2004 für die an der Donau und am Main stationierten Feuerwehren gebaut. Diese Boote wurden mit einer speziellen zentralen Schleppvorrichtung zum Ziehen von Ölsperren ausgestattet. So z. B. jenes in Passau (Funkrufzeichen: „Florian Passau 1-99-1“).



Schlussbemerkungen

Kritiken und Wünsche von Praktikern werden von Vorgesetzten in der Regel für die Weiterentwicklung angenommen. Eine breit aufgestellte Wasserdienstausbildung (ohne und mit Motorkraft) ist die beste Grundlage für den Einsatzerfolg im Katastrophenfall. Viele Institutionen stellten früher unerprobte Boot-Unikate in den Dienst. Nunmehr greift man gerne auf Erprobtes zurück, stellt Adaptierungswünsche und bestellt das gewünschte Produkt dann in Serie. Ursprünglich versuchte man, für alle Wasserfahrzeuge Baurichtlinien des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes zu erlassen. Nunmehr überlässt man es den Landesfeuerwehrverbänden, die bestmögliche Lösung für ihren Einsatzbereich zu suchen. Feuerwehren und Landesfeuerwehrverbände sind Ideenlieferanten und Auftraggeber für die Herstellung von Wasserfahrzeugen. Die Bootshersteller versuchen mit allen derzeit auf dem Markt befindlichen

Konstruktionsgeräten, erprobten Werkstücken und Materialien, Komplettausstattungen zu liefern. Bei den Außenbordmotoren wurden früher vorwiegend Johnson-Motoren verwendet. Vor allem in Wien setzte man den Mercury-Motor ein und nunmehr ist in fast allen Bereichen vorwiegend der Yamaha-Außenbordmotor im Einsatz.

Quellen und Literaturverzeichnis:

- Baurichtlinien des ÖBFV: Holzzille 1982, Motorzille 1983, A-Boot 1975, Katastrophenschutzboot 1975, Feuerwehreinsatzboot 4/96, Feuerwehrrettungsboot 4/96.
 Bauempfehlung Feuerwehrrillenanhänger NÖLFV 1984.
 Einsatzfahrzeuge der FF Krems 1861 – 1996, Bildband, 2. Auflage Krems/Donau 1996.
 Persönliche Gespräche und Fotos von OBR Ing. Kurt Jestl (NÖ LFKDO), HVM Alexander Zivkovits (FF Krems/Donau), Firma Franz Meyer (Aggsbach), Firma Ing. Josef Wöss (Zwentendorf), Firma Anton Wittl (Wesenufer/OÖ), BR Ing. Dietmar Lehner (OÖLFV), EHBI Johann Kremslehner (FF Stephanshart), BR Ing. Siegfried Hörschläger (OÖLFV), BR Gerhard Sonnberger (FF Melk), HBI Horst Reisner (FF St. Leonhart am Forst).
 Fotos und Text von der BTF Flughafen Schwechat
 Mitteilungen HBI Siegfried Hollauf, NÖ LFKDO.
 Homepage FF Mörbisch/Bgld.
 Josef Pobegen, Festschrift 50 Jahre Berufsfeuerwehr Klagenfurt 1945–1995, Klagenfurt 1995.
 Homepage der FF Wels/OÖ.
 Schriftliche Information und Fotos aus dem Archiv der FF Wels bzw. EBFR Dr. Alfred Zeilmayr.
 Informationen und Foto der FF Hard/V.
Einzelnachweise zu den Wasserfahrzeugen in NÖ:
 [1] Einen groben Überblick über die Geschichte des Wasserdienstes in Österreich gibt: Gustav Mörtl, Aus der Geschichte des Wasserdienstes in den Österreichischen Feuerwehren, in: Offizielles Jahrbuch der Österreichischen Feuerwehren 1985, S. 170–173.
 [2] Vgl. Österreichische Verbands-Feuerwehr-Zeitung Nr. 9 v. 5.5.1904, S. 99f und Nr. 11 v. 5.6.1904, S. 123f.
 [3] Vgl. Mitteilungen des NÖLFV Nr. 8/1954, S. 1–5; Nr. 9/1954, S. 1–5.
 [4] Vgl. Mitteilungen des NÖLFV Nr. 7/1954, S. 18f.
 [5] Vgl. Brand aus Nr. 10/1967, S. 348; Nr. 3/1971, S. 78; Nr. 5/1977, 180; Nr. 5/1978, S. 174. – Erster Schiffsführerlehrgang (Kursnummer 1148): 1.10.1967; erster Schiffsführerweiterungslehrgang (Kursnummer 2332): 2./3.11.1977 (Feuerwehrverwaltungsprogramm fdisk/Mitt. HBI Siegfried Hollauf).
 [6] Vgl. 140 Jahre Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband 1869 – 2009, hrsg. v. NÖLFV, Tulln 2009, S. 226.
 [7] Vgl. Brand aus Nr. 10/1960, S. 7, Nr. 11/1960, S. 9, Nr. 9/1961, S. 9.
 [8] Vgl. auch Brand aus Nr. 11/1975, S. 411f.
 [9] Vgl. Archiv des BFKDO Mödling, Sch. S3, M. „Wasserdienst 1974–2004“.
 [10] Vgl. Brand aus Nr. 12/1995, S. 410f.
 [11] Vgl. NÖ Landesfeuerwehrverband 2001 – 2002, S. 24; NÖ Landesfeuerwehrverband 2002 – 2003, S. 20; NÖ Feuerwehren 2004 [= Bericht 2003], S. 42; NÖ Feuerwehren 2005 [= Bericht 2004], S. 32; NÖ Feuerwehren 2005/06 [= Bericht 2005], S. 51.
 [12] Vgl. auch Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband. Leistungsbilanz 2006 bis 2011, S. 81.
 [13] Vgl. 140 Jahre Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband 1869 – 2009, hrsg. v. NÖLFV, Tulln 2009, S. 226; NÖ Landesfeuerwehrverband 2000 – 2001, S. 27; NÖ Landesfeuerwehrverband 2002 – 2003, S. 21; NÖ Feuerwehren 2004 [= Bericht 2003], S. 43; NÖ Feuerwehren 2005 [= Bericht 2004], S. 36; NÖ Feuerwehren 2005/06 [= Bericht 2005], S. 51.
 [14] Vgl. NÖ Feuerwehren 2005 [= Bericht 2004], S. 36.
 [15] Vgl. Brand aus Nr. 5/2013, S. 5, Nr. 9/2014, S. 9; www.afkdo-hainburg.com/berichte/bericht/article/neues-frb-fuer-haslaudonau.html (14.5.2016); www.bfkdo-gaenserndorf.at/index.php/aktuelles/453-uebergabe-frb (14.5.2016).
 [16] Vgl. Brand aus Nr. 10/2012, S. 18–21; Nr. 9/2014, S. 5.

Kurzfassung

Von der Holzzille über verschiedenste Bootstypen privater Ausführungen, von der Mischbauweise Holz/Kunststoff bis hin zum Boot aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) oder Aluminium (ALU) kam es zum heutigen modernen Feuerwehreinsatzboot für die verschiedensten Einsatzerfordernisse. Viele Ideen von Feuerwehrmitgliedern wurden durch Fertigungsfirmen verwirklicht, verbessert und zur Serienreife gebracht – was sich auch positiv auf die Preisgestaltung auswirkte. Auch bei den Motoren und Antriebsarten wurde erprobt und getüftelt. Verschiedene Bootstypen standen bzw. stehen daher bei den niederösterreichischen Feuerwehren im Einsatz, u. a. Arbeitsboote (A-Boot/Firma Meyer [Aggsbach/NÖ], A-Boot-02/Firma Reich [Deutschland], A-Boot-08/Firma Wöss [Zwentendorf/NÖ]), Feuerwehrrettungsboote und Flachwasserboote. Erfahrungen wurden auch mit einem Fahrzeug gemacht, das sowohl zu Wasser als auch zu Land bei schwierigen Bodenverhältnissen für Hilfsmaßnahmen verwendet werden kann.

Das Wesentliche am erfolgreichen Übungs- und Einsatzdienst ist jedoch, dass der Schiffsführer und Bootsmann bestens mit der Nautik, den Wetterverhältnissen und dem praktischen Wasserfahren vertraut sind.

Abstract

The development of wooden barges to different boat types of private making and from wooden-plastic composite constructions to boats made out of glass-fibre reinforced plastics (GRP) or aluminium (ALU) led to the manufacturing of today's modern fire boats for various uses and needs. Many ideas of fire fighters were realised, improved and readied for serial production by manufacturing companies, which had a positive effect on pricing and costs. There was also some experimenting and trialling with engines and drive types. Several different boat types were and are still in use at Lower Austrian fire brigades, e.g. work boats (A-Boot/Firma Meyer [Aggsbach/Lower Austria], A-Boot-02/Firma Reich [Germany], A-Boot-08/Firma Wöss [Zwentendorf/Lower Austria]), rescue boats and shallow-water boats. Experiences have also been made with a vehicle that can be used in difficult ground conditions for rescue missions both on land and on water.

However, the essential point about successful practice and duty service is that both steerman and boatsman are perfectly familiar with nautics, weather conditions and the practical handling of a boat.

Translation: Thomas Hasenberger

Die Motorisierung der Feuerwehren am Beispiel von Oberösterreich

Johann SALLABERGER

Entwicklung der Feuerspritze - Die ersten Motorspritzen

Einer der ersten brauchbaren Verbrennungsmotoren, ein Gasmotor nach dem Zweitaktprinzip, erfunden durch Etienne Lenoir, wurde 1876 von Nikolaus August OTTO durch die Entwicklung des Viertaktprinzips verbessert und später auch nach ihm benannt. Der Ottomotor war aber zunächst zu schwer, um in ein Automobil eingebaut zu werden. Dieses Problem wurde unabhängig voneinander 1885 durch Gottlieb Daimler bzw. Carl Friedrich Benz gelöst. 1888 baut Daimler dann auch die erste mit einem Einzylinder-Verbrennungsmotor von einem PS angetriebene Feuerlösch-Kolbenpumpe für Pferdezug. Ihre Förderleistung betrug damals 180 l/min.

Die Nutzung dieser neuen Kraftquelle verlief aber nicht reibungslos. Ein wesentliches Problem bestand darin, dass es für die schnell laufenden Motoren noch keine geeigneten ausgereiften Pumpen gibt. Die bisher bewährte Kolbenpumpe musste unter Zwischenschaltung eines Zahnradgetriebes oder mittels anderer Kraftübertragung vom Verbrennungsmotor betrieben werden. Weiters war es bei einer Startzeit des Verbrennungsmotors von fünf Minuten kaum verwunderlich, wenn von vielen Feuerwehren zunächst der Dampfantrieb für Feuerlöschpumpen bevorzugt wurde. Namhafte Feuerwehren (Hannover 1902, Wien 1903) setzten ursprünglich auch auf Elektroantrieb. Dampfkraft für den Fahrbetrieb von Feuerspritzen wurde in Österreich nicht verwendet.

Die Kreiselpumpe setzt sich durch

Nach dem Ersten Weltkrieg begann die große Zeit der Kreiselpumpe auf allen Gebieten der Feuerlöschtechnik. Die nächste Rosenbauer-Generation von Pferden gezogener Motorspritzen erhielt ein neu entwickeltes Maschinenaggregat, wobei der Vierzylinder-Benzinmotor mit der Kreiselpumpe durch eine elastische Kupplung direkt verbunden ist. Weiters wurde die Motorleistung und die Pumpenfördermenge erhöht, sowie eine Klassifizierung vorgenommen.

Technische Daten: 4-Zylinder-Blockmotor 22 PS, Fördermenge 700 l/min, 70 m Gesamtförderhöhe, 1000 l/min bei freiem Auslauf, Gewicht 820 kg.

Technische Daten: 4-Zylinder-Blockmotor 26 PS, Fördermenge 800 l/min, 80 m Gesamtförderhöhe, 1350 l/min bei freiem Auslauf, Gewicht 980 kg.

Technische Daten: 4-Zylinder-Blockmotor 35 PS, Fördermenge 1000 l/min, 85 m Gesamtförderhöhe, 1500 l/min bei freiem Auslauf, Gewicht 1200 kg,

Kernreuter und Knaust

Abgesehen von Rosenbauer und Gugg waren aber auch die Wiener Firmen Franz Kernreuter und Wilhelm Knaust auf dem oberösterreichischen Markt vertreten. Die technischen Daten dieser Anhängemotorspritzen Kernreuter sind: Vergasermotor, Viertakt-Vierzylinder mit Wasserkühlung, Leistung ~11,8 kW (16 PS), für Hand- (und später Kfz-) Zug. Als Feuerlöschpumpe wurde eine Kreiselpumpe Kernreuter F 60, Förderleistung 600 l/min bei 6 bar, verwendet.

Die technischen Daten der Anhängemotorspritze Knaust lauten:

Vergasermotor, Viertakt-Vierzylinder mit Wasserkühlung, Leistung 22 kW (30 PS), Gesamtmasse 750 kg, für Hand- (und später Kfz-) Zug, Anschaffungskosten 2,110.600 Kronen. Als Feuerlöschpumpe war eine Kreiselpumpe Knaust, Förderleistung 1.250 l/min bei 8 bar, eingebaut.

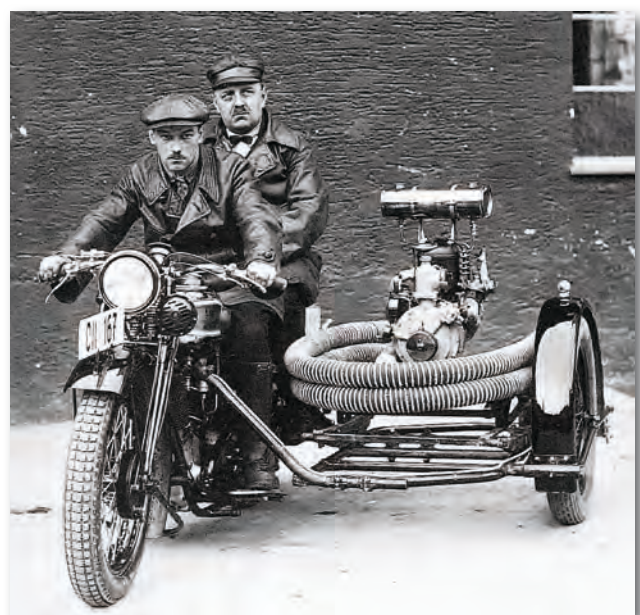


Abb. 1 Rosenbauer Motorradspritze

Von der Firma Rosenbauer wurde auch eine „Motorradspritze“ entwickelt, die aus einem Motorrad mit Beiwagen und einer aufgeprotzten Kleinmotorspritze der Größe 0 bestand. Sie stellte einen kleinen „automobilen Löschzug“ dar, der außer der Motorspritze noch drei Mann und 100 m Schlauchmaterial mitführen konnte.

Die Tragkraftspritzen

Vereinzelt wurde schon ab 1913, beispielsweise von der Fa. Rosenbauer, versucht, eine abprotz- und tragbare Motorspritze Type E 15 zu bauen. Das Aggregat war mit einem 12 PS (8.82 kW) Vierzylindermotor und einer Kreiselpumpe ausgestattet. Die Wasserförderung war 400 l/min bei 6 bar. Das Eigengewicht des Aggregates betrug ohne Treibstoff allerdings 250 kg, gedacht für eine Transportmannschaft von 4 – 6 Mann, was dem Ideal einer TS aber noch nicht entsprach.

1922 hat Flader mit einem Versuchsmodell experimentiert, der verwendete Einzylinder-Zweitaktmotor brachte jedoch nicht die erwartete Leistung. Rosenbauer folgte 1923 mit einer Leichtmotorspritze. Die meisten Gehäuseteile bestehen aus Leichtmetall, Motor und Pumpe sind durch ein Gehäuse, eine so genannte Laterne zu einem starren Aggregat verbunden. Technische Daten: Motor Zweizylinder-Zweitakt, 10 PS (7.35 kW) bei 2000 U/min, Luftkühlung, Kreiselpumpe mit 400 l/min bei 5 bar, Gesamtgewicht 120 kg.

Die **Motorenentwicklung** geht rasch voran: Im Sommer 1928 bringt DKW einen Zweizylinder Zweitakter mit 12 PS (8,82 kW) heraus, der bald auf 14 PS (10,29 kW) gesteigert wird. 1929 baut Basse&Selve einen 19 PS (13,97 kW) Zweizylinder-Zweitakter, 1930 Breuer einen 22 PS Zweizylinder-Zweitakter. Die Motorleistungen steigen noch weiter an und liegen bei DKW (1100 ccm) bei 30 PS (22,06 kW), bei Breuer (1158 ccm) bei 30 PS (22,06 kW) und bei Selve (1140 ccm) bei 30 PS (22,06 kW), während Rosenbauer bei einem eigenen 1100 ccm-Motor 30 PS (22,06 kW) erreicht. Alle Motoren laufen mit 3000 U/min, nur die Motoren von Rosenbauer drehen 3500 U/min.

Hersteller von TS für den oberösterreichischen Raum

In der nachfolgenden Auflistung werden jene Firmen genannt und ihre Produkte gezeigt, die vorwiegend in Oberösterreich zur Verwendung gekommen sind. Sie erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Firmenverzeichnis: **Gugg** (Braunau), **Oberascher** (Salzburg), **Rosenbauer** (Linz), **Schöberl & Söhne** (Perg in Oberösterreich),

Vierlinger (Biburg in Oberösterreich) und **Ziegler** (Giengen/Brenz, Deutschland). Vereinzelte Lieferungen stammen von **Flader** (Jöhstadt, Deutschland), **Kernreuter**, **Knaust** und **Union** (alle Wien), **Magirus** (Ulm, Deutschland) und **Metz** (Karlsruhe, ebenfalls Deutschland).

Fa. Gugg & Söhne, Braunau am Inn

Gegründet wurde die Firma im Mai 1781 durch Anton Karl Gugg nach Kauf des Glockengießerhauses „In der Scheiben“. 1917 übernahm Josef Schmelcher die Fa. Gugg & Söhne. 1926 wurde die Erzeugung von Handdruckspritzen eingestellt. Eine der letzten von der Fa. Gugg erzeugten Handdruckspritzen erhielt im Jahre 1926 die FF Wagrain (Salzburg). Im gleichen Jahr begann auch die Auslieferung der ersten Motorspritzen. 1927 wirbt die Fa. Gugg in Inseraten mit einer Motorspritze, die eine Hochdruckkreiselpumpe mit Wasserringansaugung besitzt.

Gugg TS Größe I: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor Fabrikat Breuer E 2L, 10 PS (7.35 kW), Wasserkühlung, Pumpe 400 l/min bei 7 bar, Sauganschluss oberhalb der Wasserringpumpe.

Gugg TS Größe II: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor Fabrikat Breuer C2, 21 PS (15.44 kW), Wasserkühlung, Pumpe 600 l/min bei 8 bar, Sauganschluss seitlich am Pumpengehäuse, Wasserringpumpe.

Gugg TS Mod. 1929: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor, 15 PS (11.03 kW) bzw. 20 PS (14.71), weitere Daten unbekannt, Pumpe 500 l/min bei 7 bar bzw. 600 l/min bei 8 bar.

Im Jubiläumsjahr 1931 wurden drei neue Typen erzeugt und herausgegeben:

Gugg TS Type 0: Technische Daten: Motor 6 PS (4.41 kW), 68 kg, weitere Daten unbekannt, Pumpe 300 l/min bei 4 bar, Wasserringpumpe zum Ansaugen.

Gugg TS Jubiläumsmodell 1931: Technische Daten: 2-Taktmotor mit 16 PS (11.77 kW), Wasserkühlung, Pumpe Hochdruckpumpe, Wasserringpumpe zum Ansaugen.

Gugg TS Type 0/II: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, 26/28 PS (19.12/20.59 kW), Wasserkühlung, Pumpe Hochdruckkreiselpumpe, Wasserringpumpe zum Ansaugen.

Gugg TS Type G 45: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor, 15 PS (11.03 kW), 20 PS (14.71 kW) und 26 PS (19.12 kW) mit Wasserkühlung, weitere Daten unbekannt, zum Ansaugen Wasserringpumpe.

Gugg TS Type L/2: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, 12 PS (8.38 kW), 18 PS (13.24 kW) und 26 PS (19.12 kW),

Wasserkühlung, weitere Daten unbekannt; zum Ansaugen Wasserringpumpe.

Gugg TS Type TKS 8: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, DKW ZW 1100, 28 PS (20.59 kW), Wasserkühlung, Pumpe 800 l/min bei 8 bar, Kaltgasstrahler zum Ansaugen.

Gugg TS Type GS III: Technische Daten: Herstellung im Werk Simbach der Bayerischen Motorspritzenfabrik der Firma Gugg. Zweizylindermotor 2-Takt Fabrikat Rosenbauer R 295, 30 PS (22.06 kW), Wasserkühlung, Kupplung zwischen Motor und Pumpe; Hochdruckkreislumpumpe 800 l/min bei 10 bar, als Ansaugvorrichtung Wasserringpumpe oder Gasstrahler.

Gugg TS GS III: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt Fabrikat Rosenbauer N 80, 30 PS (22.06 kW), Wasserkühlung, zweistufige Pumpe Gugg SR 80, 750 l/min bei 10 bar, als Ansaugvorrichtung Wasserringpumpe oder Gasstrahler.

Gugg TS Type WS II/L: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, 12 PS (8.82 kW), Luftkühlung, Drehzahlregler; dreistufige Pumpe mit 250 l/min 10 bar, als Ansaugvorrichtung Wasserring- oder Handkolbenpumpe.

Gugg TS Type VW/GS III: Technische Daten: Vierzylinder 4-Takt VW-Industriemotor, 28 PS (20.59 kW), Luftkühlung, Bohrung 77 mm, Hub 64 mm, 1192 ccm; Hochdruckkreislumpumpe 750 l/min bei 10 bar.

Gugg TS Type WS 35: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt Fabrikat Rotax 500 ccm, mit 17 PS (12.50 kW), Luftkühlung, Schwunglichtmagnetzündler, Drehzahlregler; Hochdruckkreislumpumpe 500 l/min bei 7 bar, Ansaugvorrichtung Wasserringpumpe.

Type GS / VW-75 Technische Daten: Vierzylinder 4-Takt VW-Motor Type 122, mit 34 PS (25.00 kW), Luftkühlung; zweistufige Pumpe mit 900 l/min bei 10 bar bzw. 1100 l/min bei 8 bar, vollautomatisches Ansaugen mit Trokomat.

Type GS / VW-120: Vierzylinder 4-Takt VW-Motor Type 126A, mit 46 PS (33.82 kW), Luftkühlung; zweistufige Pumpe mit 1200 l/min bei 10 bar bzw. 1600 l/min bei 8 bar, vollautomatisches Ansaugen mit Trokomat.

Im Jahre 1984 wurde die Fa. Gugg & Söhne aufgelöst und im Handelsregister gestrichen.

Fa. Oberascher, Salzburg, gegründet 1760

Die Firmengeschichte kann bis in das Jahr 1618 zurückverfolgt werden. 1760 übernahm Johann Baptist Oberascher die Glockengießerei in der Goldgasse 14. Um 1805 begann auch vereinzelt die Fertigung von Handdruckspritzen aus Holz mit Pumpenteilen aus Messing.

Die Fa. Oberascher erhält im Mai 1927 ein Patent über eine Gasstrahl-Ansaugvorrichtung, welche die Abgase des Viertaktmotors zum

Ansaugen benutzt. (Warmgasstrahler). Der Name auf der Patentschrift lautet „Gasstrahl-Luftpumpe“. 1926 konstruiert und baut Oberascher die Hochdruck-Motorpumpe „Salzburg“. Am 12. Juni 1926 wurde diese Pumpe von der BF Wien einem Test unterzogen. Angeblich erreichte man einen Höchstdruck von 35 bar mit einem 32 PS Antriebsmotor.

TS Oberascher 1932: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor, Breuer, 20 PS (14.7 kW). Pumpe: Entlüftung durch Warmgasstrahler, keine weiteren Daten vorhanden..

TS Oberascher Größe II: Technische Daten: Zweizylindermotor Fabrikat DKW 1100, 2-Takt Kaltgasstrahler, Pumpe vermutlich eine FP 800 Oberascher, weitere technische Daten unbekannt. Im Jahre 2003 kam für das 243 Jahre in Familienbesitz gestandene Unternehmen das wirtschaftliche Ende.

Maschinenfabrik Johann Schöberl & Söhne, Perg, Oberösterreich

Von dieser 1879 gegründeten Firma ist nur eine Kleinmotorspritze mit den technischen Daten Motortype S.M.K. Nr. 671, 6 PS (4.41 kW), Pumpe Nr. 101, Fa. Schöberl, bildlich bekannt. Die Freiwillige Feuerwehr Perg hat vermutlich eine solche Spritze gekauft und am 5. August 1928 praktisch erprobt.

Auszug aus einem Protokoll über eine Motorspritzenprüfung des technischen Ausschusses vom Landesverband Oberösterreich: „Die Prüfung erfolgte am 22. Juli 1930, Zahl 7288, über vorgeführte Kleinmotorspritze **Type S.M.K, Motor Nr. 671**, Pumpe 101 der Firma Johann Schöberl & Söhne, Perg, Oö. Es wird festgestellt, dass die von der Firma angegebene Wasserlieferung von 250 l/min bei 4 Atm. überschritten wurde. Dauerprüfung: 1/2 Stunde ohne jede Störung, Gewicht: 90 kg. Die Spritze ist für Feuerlöschzwecke sehr geeignet. Für den technischen Ausschuss des Oö. Landesverbandes. „Obmann Pointner, Dir. Lötzt“.



Abb. 2 Vierlingerspritze

Firma Franz Vierlinger, Biburg bei Mauerkirchen, Oberösterreich

Die Fa. Vierlinger fertigte in der Zwischenkriegszeit in Oberösterreich nach den Koebe-Patenten Motorspritzen. Nebenbei wurden Transportwagen, Anhänger, vierrädrige Motorspritzen, Normalzubehör zu den Motorspritzen usw. verkauft. Technische Daten: Zweizylinder 2-Taktmotor, Fabrikat Breuer C2, 19 PS (13.97 kW), Boschmagnet; Pumpe ca. 800 l/min bei 6–7 bar.

Firma Rosenbauer, Linz, gegründet 1791

1908 begann die Entwicklung der ersten vierrädrigen Benzinmotorspritzen mit Kreiselpumpe, genannt „Turbinenspritzen“. Das erste dieser Geräte mit dem Namen „Dreigerät“ wurde 1909 an die k.k. Staatsbahnen-Feuerwehr in Linz geliefert und dort am 29. Oktober 1910 in Dienst gestellt.

Erst ab 1921-1922 begannen vorerst in Deutschland, später auch in Österreich Versuche mit dem Bau von Tragkraftspritzen. 1923 kam Rosenbauer mit einer Tragkraftspritze auf den Markt. In der nachfolgenden Aufstellung wird versucht, nach alten Listen der Fa. Rosenbauer eine Reihung der Geräte im Verlauf der Ausgabejahre zu zeigen.

TS Rosenbauer Größe I: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor, Fabrikat Breuer E2L, Wasserkühlung, 12 PS (8.82 kW); zweistufige Pumpe Type Rosenbauer, komplett aus Bronze, Kapselschieberpumpe, 400 l/min bei 7 bar

TS Rosenbauer Größe II: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor, Fabrikat Breuer B2L, Wasserkühlung, 16 PS (11.77 kW); zweistufige Pumpe Type Rosenbauer, komplett aus Bronze, Kapselschieberpumpe, 600 l/min bei 8 bar.

TS Rosenbauer Größe E 36: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor, Type Rosenbauer R 3, Wasserkühlung, 15 PS (11.03 kW); zweistufige Pumpe Rosenbauer, komplett aus Bronze, Kapselschieberpumpe, 500 l/min bei 7 bar. Es gab auch eine Beschreibung über eine TS Rosenbauer der Größe E 35, der Unterschied bestand laut diesen Beschreibungen aber nur im Eigengewicht.

TS Rosenbauer Größe B 48: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt Boxermotor, Type Rosenbauer B 3, Wasserkühlung, 20 PS (14.71 kW), Kupplung Pumpe-Motor, dreistufige Pumpe der Type Rosenbauer, komplett aus Bronze, Kapselschieberpumpe

TS Rosenbauer Type F 56: Technische Daten: Vierzylinder 4-Takt Reihomotor Fabrikat Fiat F3 mit 24 PS (17.65 kW), Wasserkühlung, Pumpe Rosenbauer Type H 60/III, Phosphorbronze, Welle Niro, optimaler Pumpbetrieb bei 2500 U/min, 700 l/min bei 8 bar, Ansaugvorrichtung neues Patent Warmgasstrahler zwischen Motor und Auspuff eingebaut. Zwischen Motor und Pumpe befindet sich eine ausschaltbare Kupplung. Die TS war durch 4 Mann leicht tragbar.

TS Rosenbauer Größe I, F60: 1924 Technische Daten: Zweizylindermotor, 2-Takt, Fabrikat Flader, 14 PS (10.3 kW); Pumpe: 500 l/min, Entlüftung durch Kapselschieberpumpe.

TS Rosenbauer „Klein Florian“ P12/N12: Verwendung für Feuerwehren in Gebirgsgegenden, für entlegene Häusergruppen, weiters für Hotels, Gutshöfe, kleine Fabriken, Sägewerke usw. Als Transportgerät wurde eine Beiwagenmaschine und für unwegsames Gelände auch ein Tragegestell angeboten. Technische Daten: Grundkonstruktion ist ein luftgekühlter Puch-Doppelkolben-Zweitaktmotor, verwendet beim Puch Motorrad 220, Hubvolumen 223 ccm, Bohrung 45mm, Hub 70mm, Leistung 5 PS (3.68 kW), Drehzahl 3500 U/min, Treibstoff Benzin, Schmierung durch eine Frischölpumpe; zweistufige Pumpe Rosenbauer. P 12: Zweistufige Hochdruckpumpe mit 450 l/min bei 1 bar bis 100 l/min bei 6 bar. N 12: Einstufige Niederdruckpumpe mit 800 l/min bei 1 bar bis 200 l/min bei 3 bar.

TS Rosenbauer Type C 60 III: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, Fabrikat Breuer C 2 mit 26 PS (19.12 kW), 3560 U/min; dreistufige Pumpe mit 1000 l/min bei 6 bar bzw. 600 l/min bei 10 bar und Kaltgasstrahler. Zwischen Pumpe und Motor befand sich eine Kupplung mit Schalthebel. Wasserkühlung durch Umlauf und Rückkühlung im Kühlkörper der Pumpe.

TS Rosenbauer Type R 25: Technische Daten: Einzylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer R 185, 12 PS (8.82 kW), wassergekühlt, Schwungrad-Hochspannungszündung; zweistufige Pumpe Type HR 252, 400 l/min bei 7 bar.

TS Rosenbauer, Type R 50 und R 60: Technische Daten: Type R 50: Zweizylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer R 276, 18 PS (13.24 kW); dreistufige Pumpe Type HR 503, 500 l/min bei 10 bar. Type R 60: Zweizylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer R 285, 26 PS (19.12 kW); dreistufige Pumpe Type HR 603, 600 l/min bei 10 bar. Die Kühlung des Motors erfolgt

als Reinwasserkühlung durch eine eigene Kühlwasserpumpe und Kühlkörper in der Pumpe. Automatische Auffüllung des Kühlwassers nach erfolgtem Ansaugen. Keine Kupplung zwischen Motor und Pumpe.

TS Rosenbauer, Type R 80: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer R 295, 30 PS (22.06 kW), Drehzahlregler, zweistufige Pumpe Type R 80

Rosenbauer TS 8: Allgemeines:

Mit dem Jahre 1942 begann im damaligen Großdeutschland die Erzeugung der Einheits-Kriegstragkraftspritze Type TS 8. Genau festgelegte Bauvorschriften, die vor allem konstruktiv und auf der Materialseite kriegsbedingt waren, wurden festgelegt. Mit der Erzeugung von TS 8-Motoren waren die Firmen Breuer, Auto-Union (DKW), Rosenbauer und die Vereinigten Metallwerke (Selve) betraut. Nach Lizenz der Firma Rosenbauer bauten außerdem französische und belgische Firmen Motoren für die TS 8. Die Kreispumpen für die TS 8 wurden von den Firmen Amag-Hilpert, Magirus, Sigmund in Brünn und Oberascher in Salzburg gebaut. Neben den Hauptlieferanten wurden noch weitere Firmen wie Mayer in Hagen oder Fischer in Görlitz zum Zusammenbau verpflichtet.

Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer N 80, 30 PS (22,06 kW), 3000 U/min, Drehzahlregler, Spritzwasserkühlung; zweistufige Pumpe der Type FP 800, 800 l/min bei 8 bar, 2 B-Druckanschlüsse, 1 A-Saugeingang.

TS Rosenbauer, Typen RW 80 und RW / St 80: Allgemeines: Die ersten Baujahre fielen in die Zeit arger Materialknappheit und größter Produktionsschwierigkeiten, trotzdem weist die RW 80 gegenüber der Kriegsmaschine TS 8 wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der verwendeten Werkstoffe auf. Weiters wurde die Spritzwasserkühlung durch eine Reinwasserkühlung (geschlossener Kreislauf) ersetzt. Der Schwungradmagnet wurde verbessert sowie verschiedene kleinere Details erneuert oder ersetzt. Technische Daten: Motor: Zweizylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer N 80, 30 PS (22,06 kW), Drehzahlregler, auf Wunsch elektrische Licht- und Startanlage. Durch einen Startknopf wird der Motor angeworfen, die Batterie ist im Anhänger fix montiert. Mit dem Gerät kann sowohl am Anhänger als auch abgeprotzt gearbeitet werden. Zweistufige Pumpe der Type FP 800 mit 800 l/min bei 8 bar und Kaltgasstrahler.

TS Rosenbauer, Type R 7: Durch Verwendung des C- Schlauchanschlusses auch für lange Schlauchlinien verwendbar.

Für Gebirgsfeuerwehren und als Feuerschutz für Einzelgehöfte geeignet. Technische Daten: Einzylindermotor 2-Takt, Fabrikat Fichtl und Sachs mit 3 PS (2.21 kW), luftgekühlt, Pumpe mit 150 l/min bei 4 bar.

TS Rosenbauer, Type RW 25: Technische Daten: Einzylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer R 385, 10-12 PS (7.35-8.82 kW), Reinwasserkühlung; dreistufige Pumpe der Type HR 253, Zwischenkühler in der Pumpe, 250 l/min bei 10 bar bzw. 400 l/min bei 6,5 bar, Entlüftung mittels Kapselschieberpumpe.

TS Rosenbauer, Type R 75: Technische Daten: Zweizylindermotor 2-Takt, Type Rosenbauer R 395, 30 PS (22.06 kW), Reinwasserkühlung; dreistufige Pumpe der Type HR 753, Zwischenkühler in der Pumpe, 750 l/min bei 10 bar, Entlüftung durch Kaltgasstrahler, mit elektrischer Lichtanlage.

TS Rosenbauer, Type RVW 75: Technische Daten: Vierzylinder 4-Takt VW-Industriemotor, 28 PS (20.59 kW), Luftkühlung; zweistufige Pumpe der Type HR 702, (RVW 75 / II), 750 l/min bei 10 bar, Entlüftung durch Warmgasstrahler oder Wasserringpumpe. Einhebelbedienung. Mit einem einzigen Hebel wird Ansaugen - Betrieb - Entleeren und Heizen geschaltet. Kupplung zwischen Motor und Pumpe. Lichtanlage vorhanden.

TS Rosenbauer, Type Automatik 75 VW: Technische Daten: Vierzylinder 4-Takt VW-Industriemotor, 28 PS (20.59 kW), Luftkühlung; zweistufige Pumpe mit 750 l/min bei 10 bar, Entlüftung durch Doppelkolbenpumpe mit automatischer Steuerung, die automatisch aus- und einschaltet.

TS Rosenbauer, Type Automatik 75 VW / 120 VW: Das vollautomatische Ansaugsystem mit der Doppelkolbenpumpe stellt sofort die volle Einsatzbereitschaft her. Den Schaltvorgang übernimmt eine vollautomatisch gesteuerte Kupplung. Technische Daten: Type Automatik 75 VW: Vierzylinder 4-Takt VW-Motor Type 122, 34 PS (25 kW), luftgekühlt; zweistufige Pumpe mit 900 l/min bei 10 bar bzw. 1150 l/min bei 8 bar. Type Automatik 120 VW: Vierzylinder 4-Takt VW-Motor Type 126A, 46 PS (33.82 kW), luftgekühlt; zweistufige Pumpe mit 1200 l/min bei 10 bar bzw. 1600 l/min bei 8 bar.

TS Rosenbauer, Type Supermatik 80 / 120: Erste vollautomatische Entlüftungspumpe ohne Öl und ohne Schmierstellen. Technische Daten: Type Supermatik 80 VW: Vierzylinder 4-Takt VW-Motor Type 122, 34 PS (25 kW), luftgekühlt; zweistufige Pumpe mit 900 l/min bei

10 bar bzw. 1150 l/min bei 8 bar. Type Supermatik 120 VW: Vierzylinder 4-Takt VW-Motor Type 126A, 46 PS (33.82 kW), luftgekühlt; zweistufige Pumpe mit 1200 l/min bei 10 bar bzw. 1600 l/min bei 8 bar.

TS Rosenbauer, Type RK 30: Technische Daten: Einzylinder 2-Taktmotor, 375 ccm, 13.5 PS (9.92 kW), luftgekühlt; zweistufige Pumpe mit 250 l/min bei 10 bar bzw. 500 l/min bei freiem Auslauf.

TS Rosenbauer, Type RK 40: Technische Daten: Zweizylinder 2-Taktmotor Fabrikat Rotax mit 15 PS (11.03 kW), 4000 U/min, luftgekühlt, zweistufige Pumpe mit 400 l/min bei 10 bar bzw. 500 l/min bei 8 bar, Doppelkolben-Entlüftungspumpe.

TS Rosenbauer, Type RK 75: Technische Daten: Zweizylinder 2-Taktmotor Fabrikat Rotax mit 28 PS (20.59 kW), 4500 U/min, luftgekühlt; einstufige Pumpe mit 750 l/min bei 10 bar bzw. 1000 l/min bei 8 bar, Doppelkolben-Entlüftungspumpe.



Abb. 3, RK 75, FF Hagenberg, 1978

TS Rosenbauer, Type Fox : Die „Fox“ ist die Kombination von zukunftsweisender Pumpentechnologie mit einem neuen, leichten Industriemotor von BMW, auf Wunsch Ausführung mit Elektrostarter. Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt-BMW-Boxermotor, 46 PS (33.82 kW) bei 6000 U/min, 798 ccm, luftgekühlt; einstufige Pumpe mit 1200 l/min bei 10 bar bzw. 1600 l/min bei 8 bar, Ansaugsystem „Professional“.

TS Rosenbauer, Type „die neue Fox“, Baujahr 1997: Motor mit automatischer Gebläsekühlung, zusätzlich mit Öl gekühlte Zylinderköpfe, Hochleistungs-Zünd-Motronic,

Elektrostarter. Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt- BMW-Boxermotor, 56 PS (41 kW) bei 4500 U/min, 1085 ccm, einstufige Pumpe mit 1300 l/min bei 10 bar bzw. 1600 l/min bei 8 bar.

TS Rosenbauer, Type Fox PFPN: Technische Daten: Zweizylinder 4-Takt- BMW-Boxermotor, 68 PS (50 kW) bei 4500 U/min, 1170 ccm; einstufige Pumpe mit 1600 l/min bei 10 bar bzw. 2000 l/min bei 3 bar.

Neuerdings baut Rosenbauer eine um 50 kg leichtere TS. Diese **FOX S** wird von einem wassergekühlten Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor aus dem Hause BRP Powertrain in Gunskirchen in Oö. angetrieben, leistet 40 PS und hat eine Förderleistung von bis zu 1050 l/min bei 10 bar.

Frühe Feuerwehrkraftfahrzeuge in Oberösterreich

In Österreich sehen wir folgende „Einstiege“ in das „Zeitalter der Motorisierung“: Niederösterreich (1900 bzw. 1914), Tirol (1906) und Wien (ab 1902/1903), wobei für die Stromversorgung dieser Elektrofahrzeuge vorerst batterie- und dann benzinelektrische Systeme gewählt wurden. Beim benzin-elektrischen Antrieb wurde die benötigte elektrische Energie über einen von einem Verbrennungsmotor betriebenen Generator geliefert.

Die zahlreichen Stadt- und Ortsbrände in der zweiten Hälfte des 19. und noch im ersten Quartal des 20. Jahrhunderts verlangten massive Nachbarschaftshilfe, die bei größeren Entfernungen im „Bahnmarsch“ der Einsatzkräfte und –geräte der Feuerwehren, im Wege der k.k. Staatsbahn geleistet werden musste, so beispielsweise bei den Stadtbränden von WELS (1870 - 80 Mann und 5 Geräte der FF Linz mittels Schnellzug), BRAUNAU (1874 – 42 Mann und 3 Geräte der FF Linz und FF Wels), AMSTETTEN (1877 – FF Linz), FREISTADT (1880 – FF Linz und Pregarten mit Sonderzug) und BAD HALL (1894 – FF Linz; Wels; Kirchdorf, Micheldorf und Klaus; Steyr mit Dampfspritze, mit vier Sonderzügen).

Wie allgemein bekannt, hat Ende des 19. Jahrhunderts (bis zum Zweiten Weltkrieg) eine Reihe von oberösterreichischen Feuerwehren auch den Rettungs- und Krankentransportdienst besorgt, sodass es nicht überraschen darf, dass **das erste oberösterreichische Feuerwehrkraftfahrzeug kein Löschfahrzeug, sondern ein Sanitätskraftfahrzeug**, ein „Sanka“ war.

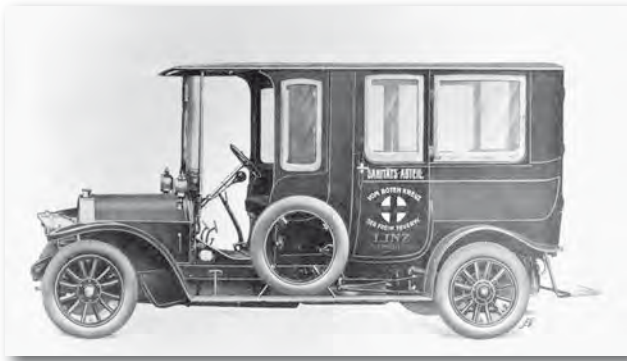


Abb. 4 Rettungsauto FF Linz, 1912

Sanitätskraftfahrzeug Puch Type III der FF LINZ, Fabrikat/Type: / Fahrgestell Fa. Puch, Graz / Aufbau Fa. Johann Drobil, Linz-Urfahr / Baujahr 1911 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~14,7 kW (18/20 PS) / Bauartgeschwindigkeit 45 km/h / Eigengewicht 1.795 kg / zulässige Gesamtmasse unbekannt / Besatzung 3 Personen / Kosten 17.000 Kronen / Außerdienststellung unbekannt

Nachdem also die Freiwillige Feuerwehr der Landeshauptstadt LINZ mit dem 1912 beschafften Sanitätskraftfahrzeug den „Einstieg“ in das automobilen Zeitalter geschafft hatte, stellte sie – unter ihrem Oberkommandanten Johann DROBIL (1908 – 1914) - kurze Zeit später auch das **erste Oö. Löschfahrzeug** in Dienst; sie konnte dabei auf reiche Spendenmittel zurückgreifen! Bemerkenswert, dass dieses Einsatzfahrzeug über keine motorisch betriebene Feuerlöschpumpe verfügte, sondern offenbar wegen des im Einsatzbereich der Stadt Linz vorhandenen Hydrantennetzes nur einen kleinen Hydrophor mitführte.



Abb. 5 LF, FF Linz, 1914

LF Puch der FF LINZ (für die Zentrale - Hauptfeuerwache), Fabrikat Fa. Puch, Graz / Type 17/42 / Aufbau Fa. Johann Drobil, Linz-Urfahr / Baujahr 1913 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~30,9 kW (17/42 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~45 km/h. Am 31. Oktober 1919 wurde dann für die Linzer Freiwilligen das zweite Löschfahrzeug, und zwar

für den zweiten Zug – Promenade geliefert. Das Fahrzeug, das 90.000 Kronen gekostet hatte, war nun aber nicht mehr „Mannschafts- und Geräteträger“, sondern eine „echte Kraftfahrerspritze“ mit einer im Heck eingebauten „Turbinen- bzw. Hochdruck-Zentrifugalpumpe“, wie diese „Kreiselpumpe“ damals genannt wurde.



Abb. 6 FF Linz, 1920

LF Fiat der FF LINZ-Landwirtschaftliche Reitschule Promenade Fabrikat Fiat Type 1C / Aufbau Fa. Konrad Rosenbauer, Linz / Lieferung am 31. 10. 1919 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~16,2 kW (22 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~45 km/h / zul. Gesamtmasse 3.800 kg / Besatzung 8 Personen / Kosten 90.000 Kronen / Außerdienststellung unbekannt.

Anlässlich der militärischen Sachdemobilisierung der k. u. k. Armee wurden neben Sanitätskraftwagen auch andere Kraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Sonderkraftfahrzeuge ua.) „frei“, die sich nach entsprechenden Umbauten in der Regel auch für Feuerwehrzwecke eigneten, wofür sich auch der Oö. Landesfeuerwehrverband einsetzte. Von diesem „Angebot“ haben beispielsweise in der Folge die FF der Stadt WELS und die Betriebsfeuerwehr der Österreichischen Bundesbahnen, Hauptwerkstätte LINZ Gebrauch gemacht. Ein weiteres Ansuchen der FF Gmunden vom 22. Mai 1921 wurde von der Hauptanstalt für Sachdemobilisierung in Wien im August 1921 allerdings abgelehnt.



Abb. 7 FF Wels, 1919

LF Gräf&Stift der FF WELS, Fabrikat und Aufbau Fa. Wiener Automobilfabrik vormals Gräf & Stift, Wien / auf LKW 3t, Type WK R 15, vorher als Scheinwerferwagen M 15 der k. u. k. Armee/ Baujahr 1916 / Ankauf am 27. 12. 1919 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~40,4 kW (55 PS) / Bauartgeschwindigkeit wegen Vollgummibereifung nur ~20 km/h / zul. Gesamtmasse 3.800 kg / Besatzung 12 Personen / Anschaffungskosten 24.990 Kronen (ca. € 18.161) / Außerdienststellung am 1. Oktober 1941

Nach dem strengen Winter 1928/1929 (beispielsweise in Linz -32° C) ging man in Deutschland und später auch in Oö. nach und nach dazu über, Feuerwehrfahrzeuge mit geschlossenen Aufbauten in Dienst zu stellen. In Oberösterreich finden wir aber – mit Ausnahme des im Juli 1933 in Betrieb genommenen Einsatzfahrzeuges der FF Haag am Hausruck, Bezirk Grieskirchen, noch immer nur die „offene Bauweise“, woran sich auch bis nach 1939 nichts geändert hat!



Abb. 8 FF Haag, 1932

Die erwähnte Ausnahme ist das am 2. Juli 1932 in Dienst gestellte Einsatzfahrzeug der FF Haag am Hausruck, Bezirk Grieskirchen.

Ab dem Jahr 1920 erfolgte dann schrittweise die Motorisierung der oberösterreichischen Feuerwehren, die nachstehend auszugsweise nach Typen dargestellt wird.

LF Fiat der FF STEYR, Fabrikat Fiat Type 1C / Aufbau Fa. Konrad Rosenbauer, Linz / Baujahr 1920 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~16,2 kW (22 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~45 km/h / zul. Gesamtmasse 3.800 kg / Besatzung 8 Personen / Außerdienststellung unbekannt

Ausrüstung: Feuerlöschpumpe Rosenbauer im Heck mit 600 l/min bei 6 bar / Leitergerüst mit zweiteiliger tragbarer Schiebleiter, zwei Hakenleitern, Saug- und Druckschläuche, saug- und druckseitige Armaturen

LF Perl der FF GRIESKIRCHEN, Fabrikat Perl / Type unbekannt / Aufbau Fa. Konrad Rosenbauer, Linz / Baujahr 1922 / Vorstellung bei Schauübung anlässlich 50-jährigem Gründungsfest / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~17,6 kW (24 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~40 km/h / zul. Gesamtmasse ~3.000 kg / Besatzung 9 Personen

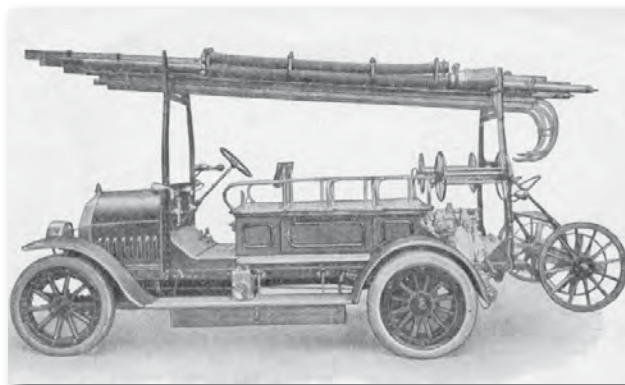


Abb. 9 LF Gmunden, 1923

LF Fiat der FF GMUNDEN, Fabrikat (Turiner) Fiat, Type 2 TG / Baujahr 1921 / Aufbau Firma Konrad Rosenbauer, Linz, Lieferung am 12. Februar 1923 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~30,9 kW (38-42 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~40 km/h / zul. Gesamtmasse 4.500 kg/ Besatzung 8 Personen, Außerdienststellung 1942.

Feuerlöschpumpe Rosenbauer im Heck mit 1.000 l/min bei 10 bar / Leitergerüst mit zweiteiliger tragbarer Schiebleiter, Hakenleiter, Saug- und Druckschläuche, fahrbarer Schlauchhaspel im Heck, saug- und druckseitige Armaturen.



Abb. 10 LF Seewalchen, 1934

LF Mercedes der FF SEEWALCHEN am Attersee, Bezirk Vöcklabruck, Fabrikat/Type Mercedes 16/45 PS / Hersteller Mercedes-Benz in Untertürkheim, BRD / Aufbau auf einem gebrauchten Taxi-Fahrgestell / Baujahr 1911 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~33 kW (45 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~70 km/h / Leermasse 1200 kg / zulässige Gesamtmasse unbekannt / Besatzung 6 Personen / Außerdienststellung 1948.

Einheitlichkeit bei den Fahrzeugen war bei den oberösterreichischen Feuerwehren ein Fremdwort. Fahrzeugtypen und Aufbauten waren bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges (1. September 1939) in keiner Weise einheitlich, sondern wurden individuell nach den Wünschen der Feuerwehren beschafft. Da die Oö. Freiwilligen Feuerwehren mit ihren Finanzmitteln sehr sparsam umgehen mussten, wurden auch sehr oft gebrauchte PKW- und LKW-Fahrgestelle verwendet, um das angestrebte Ziel, ein „Feuerwehrautomobil“ in Dienst stellen zu können, zu erreichen. Vielfach wurden Kraftfahrzeuge nur als Zugfahrzeuge für bereits vorhandene Anhänger-Motorspritzen und sonstige Anhänger in Dienst gestellt, da nur finanzkräftige Feuerwehren und ihre Gemeinden es sich leisten konnten, eine „Autospritze“, das heißt ein Löschfahrzeug mit eingebauter Feuerlöschpumpe und feuerwehrtechnischer Ausrüstung, zu beschaffen.



Abb. 11 TLF auf ÖAF, FF Wels, 1937

In Oberösterreich finden wir aber noch immer nur die „offene Bauweise“, woran sich auch bis 1940 vorerst nichts ändern wird! Einige Feuerwehren (beispielsweise FF Grieskirchen, FF Schwanenstadt und BTF Vogel in Mattighofen) trugen dem notwendigen Witterungsschutz wenigstens insofern Rechnung, als Löschfahrzeuge mit einem Klappverdeck als Regenschutz beschafft wurden.

Neben der Vielfalt bei den Aufbauten sind auch nahezu alle Fahrzeughersteller mit ihren Produkten bei den oberösterreichischen Feuerwehren vertreten, so nach der Anzahl gereiht, Steyr-Daimler-Puch, Steyr, mit zusammen 44 Einheiten (Typen Steyr II (7), Steyr III (4), Steyr V (6), Steyr VII (11), Steyr VIII (1), Steyr XII N (11), Steyr XVI (2), Steyr 40 (1) und Steyr 740 (1); Österreichische Automobilfabrik, Wien, mit zusammen 19 Einheiten (Typen AF (3), AFN 36 (5), AFN 39 (8), AFL 45 (2), und AFO 25 (1); Gräf & Stift, Wien, mit zusammen 12 Einheiten; Fiat, Turin, mit zusammen 8 Einheiten; Austro-Daimler, Wiener Neustadt, Mercedes-Benz, Untertürkheim, und Perl, Wien, mit je 4 Einheiten; Ford Köln, und Puch Graz, mit je 3 Einheiten; Austro-Fiat Wien, mit 2 Einheiten sowie Chevrolet Detroit-USA, Eberhardt-Szawe Berlin, Hanomag Hannover, Opel-Blitz Rüsselsheim, Renault Paris, Saurer Wien, WAF Wien und Tatra Kopřivnice, Tschechische Republik mit je einer Einheit.

Zwei „Exoten“ hat dann noch die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Wels 1941 für ihre Feuerwache Puchberg, die bis dahin nicht motorisiert war und 1942/1943 für die Feuerwache Pernaú als Ersatz für ein LF Steyr XII N beschafft, siehe die nachfolgenden Beschreibungen.



Abb. 12 Trosskarren

LF Austro-Daimler Trosskarren, Typ ADTK, Fabrikat/Type Steyr ADTK / Hersteller Steyr-Daimler-Puch AG., Steyr / Aufbau Fa. Konrad Rosenbauer, Linz / Baujahr 1938, Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Luftkühlung (Ventilator)

13,2 kW (18 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~45 km/h / zul. Gesamtmasse 1745 kg / Besatzung 9 Personen (1:8) / Außerdienststellung 6. Mai 1958.

1942/1943 LF ÖAF/AFNK, Fabrikat/Type Österr. Automobilfabrik, Wien (ÖAF), Type AFNK / Aufbau Fa. ÖAF, 1942 Eigenumbau aus einem Sanka/ Baujahr 1929, Vergasermotor/Viertakt/ Vierzylinder/ Wasserkühlung / ~30,9 kW (42 PS) / Bauartgeschwindigkeit ~60 km/h / zul. Gesamtmasse 3800 kg / Besatzung 10 Personen (1:9) / Außerdienststellung (Diebstahl) 1945.

Fahrzeug-Prototypen und Normung im Deutschen Reich

Oberösterreich wird zu Oberdonau

Als erste Etappe wird die sofortige Zusammenlegung aller in einer Ortsgemeinde bestehenden Freiwilligen Feuerwehren (ohne Fabrikfeuerwehren) zu einer Gemeindefeuerwehr angeordnet. Außerdem zeichnete sich der Einsatz der Oö. Feuerwehren im Luftschutz ab.

Grund für die Erfassung des Fahrzeugbestandes in diesen 14 Landkreisen (Braunau 5, Freistadt 3, Gmunden 8, Grieskirchen 11, Kaplitz 4, Kirchdorf 6, Krummau 2, Linz 12, Perg 3, Ried 2, Rohrbach 4, Schärding 2, Vöcklabruck 15 und Wels 5, zusammen 82) dürfte gewesen sein, dass bereits zu diesem Zeitpunkt Planungen zur Erstellung **überörtlicher Einsatzeinheiten**, später als Feuerwehr-Bereitschaften bezeichnet, aufgenommen worden sind.

Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen

Am 16. Februar 1940 wurde vom RMdI eine „Typenbegrenzung im Feuerlöschfahrzeugbau“ angeordnet, es gibt in der Folge nur mehr drei Größenklassen von Fahrzeugen.

Bis auf wenige Ausnahmen waren die in den Anordnungen dargestellten Fahrzeuge mit den Typen des RLM baugleich, die bis dahin unterschiedlichen Bezeichnungen wurden allerdings erst am 21. April 1943 durch das RLM und am 30. April 1943 durch das RMdI vereinheitlicht.



Abb. 13 SSK

Schwerer Schlauchkraftwagen

(SSK bzw. ab 1943 S 3)

Schlauchkraftwagen standen bereits in den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg in Einsatz, sie gewannen jedoch in einem (von allen Seiten) erwarteten Luftkrieg durch ihre wichtige Rolle zur Sicherung der Löschwasserversorgung eine noch gesteigerte Bedeutung. Der Schwere Schlauchkraftwagen war ein Fahrzeug der 3,0 t-Nutzlastklasse, sodass für die Aufbauten, die von Magirus und Metz hergestellt wurden, die gleichen Fahrgestelle wie für die Schwere Drehleiter verwendet werden konnten. Die Besatzung bestand aus zwei Mann. In Summe wurden im gesamten Reichsgebiet ca. 300 SSK (S 3) gebaut; bei der Feuerschutzpolizei LINZ finden wir einige SSK (S 3) auf Fahrgestellen MB L 3750 und Opel 3,6.

Großer Schlauchkraftwagen (GSK bzw. ab 1943 S 4,5)

Der Große Schlauchkraftwagen war ein Fahrzeug der 4,5 t-Nutzlastklasse, sodass für die Aufbauten, die von Magirus und Metz hergestellt wurden, die gleichen Fahrgestelle wie für die Großen Löschgruppenfahrzeuge bzw. die Großen Drehleiter herangezogen werden konnten. Die Besatzung bestand aus zwei Mann. In Summe wurden ca. 450 GSK (S 4,5) gebaut.



Abb. 14 Ts 2,5, Henschel

Tanklöschfahrzeuge

Die für die Flugplätze der Deutschen Luftwaffe bereits 1936 entwickelte Tankspritze Ts 2,5 (ab 1943 als TLF 25 bezeichnet) kam in der weiteren Folge auch in den Luftschutzorten I. Ordnung und für die Werkfeuerwehren der kriegswichtigen Industrie in Oberösterreich, wie z. B. für die Hermann-Göring-Werke (heute VÖEST) in Linz und die Linzer Stickstoffwerke (heute Chemserv) zum Einsatz, die beide über zwei TS 2,5a auf einem Henschel-Fahrgestell HS 33 verfügt haben. Tanklöschfahrzeug 25/43: Vorerst wurden 6x4 Fahrgestelle und als Antriebsaggregate – aus für die Luftwaffe verständlicher Weise logistischen Gründen - Vergasermotore verwendet, ab 1943 erfolgte jedoch der Umstieg auf „echte“ Allradfahrzeuge 4x4 mit Dieselmotoren (MB L 4500 A). In „Rekordzeit“ kam es daher als Folge der schweren Luftangriffe auf mehrere Großstädte des Deutschen Reiches mit den durch den Abwurf von Brandmunition hervorgerufenen Flächenbränden ab 1943 zur Entwicklung und zum Bau eines relativ einfachen, aber höchst wirksamen Tanklöschfahrzeuges, des TLF 15.



Abb. 15 TLF 15

Als Fahrgestelle kamen für das TLF 15 zur Verwendung:

KHD S 3000, Fahrgestell und Aufbau Klöckner-Deutz-Magirus, Werk Ulm, Straßen- oder Allradantrieb (4x2 oder 4x4), Baujahr 1943, Vierzylinder-Vorkammer-Dieselmotor Deutz F4 M 513 mit 58,8 kW (80 PS), Gesamtmasse 6450 kg, Bauartgeschwindigkeit 85 km/h, Besatzung 3 Personen (1:2), Löschwassertank 2500 l, Heckeinbaupumpe PH 515 mit 1500 l/min bei 8 bar. Grundsätzlich bei den Feuerschutzpolizei-Regimentern eingesetzt.

Opel 3,6-6700 S und A, Fahrgestell Adam Opel AG., Werk Brandenburg/Havel, Straßen- oder Allradantrieb (4x2 oder 4x4), Baujahre 1943 - 1944, Aufbau KHD-Magirus Feuerwehrgeräteaufbau, Ulm, Sechszylinder-Vergasermotor Opel 3,6 l mit 50 kW (68 PS), Gesamtmasse 6700 kg, Bauartgeschwindigkeit

80 km/h, Besatzung 3 Personen (1:2), Löschwassertank 2500 l, Heckeinbaupumpe PH 515 mit 1500 l/min bei 8 bar.

(Vereinzelt) L 3000 S der Mercedes-Benz AG., Werke Gaggenau bzw. Mannheim / Baujahre 1940 – 1942 / Stückzahl ca. 1800 / Vierzylinder-Dieselmotor OM 65/4 (4849 cm³) mit ~55,2 kW (75 PS) / Nutzlast 3,0 t / zulässige Gesamtmasse 6790 kg / Bauartgeschwindigkeit 70 km/h / Besatzung 3 Personen (1:2), Löschwassertank 2500 l, Heckeinbaupumpe PH 515 mit 1500 l/min bei 8 bar.

Die Aufbauten dieser TLF erfolgten durch die Firmen Magirus und Metz. Gefertigt wurden im gesamten Reichsgebiet vom TLF 15 auf Opel 3,6 ca. 750 und auf KHD S 3000 ca. 100 zusammen also ~850 Einheiten. In „Oberdonau“ finden wir vom TLF 15 bei der Feuerschutzpolizei in LINZ vier Einheiten (3 Opel 3,6, 1 KHD S 3000) und ein TLF 15 (Opel 3,6) bei der FF STEYR.

Festzuhalten ist, dass den oberösterreichischen Feuerwehren bei Beginn des Zweiten Weltkrieges (1939 – 1945) in etwa 150 motorisierte Löschfahrzeuge zur Verfügung gestanden haben. 1938 ist es im Deutschen Reich und in Österreich, damals Ostmark genannt, bereits zu einheitlichen Ausrüstung der Feuerwehrkraftfahrzeuge mit Martinhorn, Motorkugelwecker und blauen Kennleuchten gekommen, auch einheitliche Schlauchkupplungen (Storz) sind angeordnet worden.

Die österreichischen Feuerwehren in den ersten Nachkriegsjahren

Die letzten Kriegsjahre waren nicht nur durch einschneidende Sparmaßnahmen bei Material, Farbe etc. für Fahrzeuge, Feuerlöschpumpen und Ausrüstung geprägt, sondern auch durch die nicht seltene zweckwidrige bzw. missbräuchliche Verwendung von Feuerwehrkraftfahrzeugen zu militärischen Zwecken, wie z. B. für Munitionstransporte (29.12.1944, Wels) oder Ausrüstung mit Panzerfäusten als „Panzerjagdkommando“ im Rahmen des Volkssturms (27. 3.1945, Rohrbach).



Abb. 16 Auflösung einer Wehrmachtseinheit in Pregarten, Oö.

Nach der Kapitulation der Deutschen Wehrmacht und dem am 9. Mai 1945 in Kraft getretenen Waffenstillstand blieben in der ehemaligen Ostmark nicht nur eine große Anzahl von Heeresfahrzeugen „liegen“, sondern auch Fahrzeuge deutscher Feuerlöschseinheiten, wie beispielsweise im Raume GMUNDEN vom Feuerschutzpolizeiregiment „Ostpreußen“ und in WELS von der 2. LS (Luftschutz) Abteilung mot (motorisiert). Oberösterreichische Feuerwehren konnten mehrere hundert Wehrmachtsfahrzeuge sicherstellen

Oberdonau wird wieder zu Oberösterreich

Für die noch vorhandenen Kraftfahrzeuge und Motorspritzen gab es überdies in diesen ersten Nachkriegsjahren kaum noch Treibstoff, ein Zustand, der sich noch lange Jahre nach dem Kriegsende hinziehen sollte. Die Treibstoffbewirtschaftung wurde erst 1952 wieder aufgehoben.

Der Fuhrpark der Oö. Feuerwehren 1946 – 1960

In den ersten Nachkriegsjahren stammen Kraftfahrzeuge und Geräte der oberösterreichischen Feuerwehren entweder aus der Vorkriegsproduktion, mit den wesentlichen, nach der Anzahl gereihten Fabrikaten Steyr-Daimler-Puch, Steyr, mit den Typen Steyr II, Steyr III, Steyr V, Steyr VII, Steyr VIII, Steyr XII N Steyr XVI, Steyr 40 und Steyr 740; Österreichische Automobilfabrik, Wien, mit den Typen AF, AFN 36, AFN 39, AFL 45 und AFO 25;



Abb. 17 Steyr A-Typ, FF Hagenberg

Gräf & Stift, Wien; Fiat, Turin; Austro-Daimler, Wiener Neustadt; Mercedes-Benz, Untertürkheim, und Perl, Wien; Ford, Köln, und Puch, Graz; Austro-Fiat, Wien, sowie Chevrolet, Detroit-USA; Eberhardt-Szawe, Berlin; Hanomag, Hannover; Opel-Blitz, Rüsselsheim; Renault, Paris; Saurer, Wien; WAF, Wien und Tatra, Kopřivnice, Tschechische Republik, oder aus der Kriegsproduktion. Die Löschfahrzeuge der Typenreihen LF 8, LF 15 und LF 25 wurden zum Teil noch dreißig Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges eingesetzt.



Abb. 18 Phänomen, FF Wartberg



Abb. 19 LLG

Die Leichten Löschgruppenfahrzeuge (ab 1943 als LF 8 bezeichnet) werden bereits ab Mitte der 50er Jahre zunehmend durch moderne Typen von Löschfahrzeugen ersetzt, doch betreibt eine Anzahl von Oö. Feuerwehren diese Einsatzfahrzeuge noch längere Zeit.

Das Schwere Löschgruppenfahrzeug (ab 1943 als LF 15 bezeichnet) war bei größeren Freiwilligen Feuerwehren in „luftschutzmäßig wichtigen Orten“, im Besonderen in den Luftschutzorten I. (und II.) Ordnung, eingesetzt.

Das Große Löschgruppenfahrzeug (ab 1943 als LF 25 bezeichnet) war im Reichsgau Oberdonau der Feuerschutzpolizei bzw. Freiwilligen Feuerwehren in Luftschutzorten I. Ordnung und großen Werkfeuerwehren der kriegswichtigen Industrie vorbehalten, so beispielsweise der Feuerschutzpolizei Linz mit drei Einheiten, der FF Steyr mit einer Einheit und mit jeweils drei Einheiten den Werkfeuerwehren Hermann Göring Werke (heute VÖEST Linz) sowie Stickstoffwerke (heute Chemserv) Linz.

1954 betrug in Oberösterreich der Bestand an LF 8, jetzt „Leichte Löschfahrzeuge“ genannt, noch 178 Einheiten, hier eingerechnet wahrscheinlich auch die „Selbstbauten“ auf Beutefahrgestellen nach Kriegsende.

Die gleiche „Zuteilungspraxis“ wie für die LF 25 war für die Hubrettungsfahrzeuge Schwere Drehleiter (ab 1943 als DL 22 bezeichnet) und Große Drehleiter (ab 1943 als DL 32 bezeichnet) festzustellen, also für die Feuerschutzpolizei in Luftschutzorten I. Ordnung, wie Linz (DL 22 auf MB LD 3000 und KHD GFS 145, DL 32 auf KHD GFL 145), die FF Steyr (DL 26 auf MB LD 3750) und ab 1945 die FF Wels (DL 22 auf MB L 4500 S) und große Werkfeuerwehren der kriegswichtigen Industrie.

Vom Schweren Schlauchkraftwagen (SSK bzw. ab 1943 S 3) finden wir auch noch nach Kriegsende einige SSK (S 3) auf Fahrgestellen MB L 3750 und Opel 3,6 bei der Feuerschutzpolizei LINZ, einen großen Schlauchkraftwagen (GSK bzw. ab 1943 S 4,5) hat beispielsweise am 5. Mai 1945 die FF Wels aus dem Bestand der 2. LS (Luftschutz) Abteilung mot (motorisiert) 17 übernommen.

Tanklöschfahrzeuge: Die für die Flugplätze der Deutschen Luftwaffe bereits 1936 entwickelte Tankspritze Ts 2,5 (ab 1943 als TLF 25 bezeichnet) kam in der weiteren Folge auch in den Luftschutzorten I. Ordnung und für die Werkfeuerwehren der kriegswichtigen Industrie in Oberösterreich, wie z. B. für die Hermann-Göring-Werke (heute VÖEST) in Linz und die Linzer Stickstoffwerke (heute Chemserv) zum Einsatz, die beide über zwei TS 2,5a auf einem Henschel-Fahrgestell HS 33 verfügt haben.

In „Oberdonau“ finden wir vom TLF 15/43 bei der Feuerschutzpolizei in LINZ vier Einheiten (3 Opel 3,6, 1 KHD S 3000), ein TLF 15 (Opel 3,6) bei der FF STEYR und ein TLF 15 (MB L 3000) bei der FF Gmunden, Bad Ischl und Wels (3 Einheiten) Diese Tanklöschfahrzeuge standen diesen Feuerwehren auch lange nach 1945 noch zur Verfügung.

Neben den oben erwähnten „Bezugsquellen“ wurden jetzt aber auch, ähnlich wie - allerdings in kleinerem Maßstab - nach dem Ersten Weltkrieg vielfach Fahrgestelle von Armeefahrzeugen, nicht nur der ehemaligen Deutschen Wehrmacht sondern auch der Besatzungsmächte sowohl von der wieder „erstarkenden“ Feuerlöschindustrie als auch für Aufbauten in „Eigenregie“ als Träger von Feuerwehraufbauten herangezogen:

Herangezogen wurden hierzu im Besonderen die 2x4 und/oder 4x4 Fahrgestelle der Typen Mercedes-Benz MB L 1500 S, 2x4, Baujahre 1941-1945 und L 1500 A Allradantrieb 4x4, Baujahre 1941-1944, mit einem wassergekühlten Sechszylinder Viertakt Vergaser-Reihenmotor Daimler-Benz M 159, 2594 cm³, 60 PS (44,1 kW), Eigengewicht ~2500 kg, Nutzlast ~1500 kg (Straße), 1200 kg (Gelände), Gesamtmasse

4080 kg (Straße) und 3850 kg (Gelände), Bauartgeschwindigkeit 84 km/h (Straße) und 60 km/h (Gelände).



Abb. 20 Steyr 2000 / 2000 A

Steyr 1500 / 1500 A
Steyr 2000 / 2000 A

Horch, 4x2, mit wassergekühltem V 8-Zylinder Viertakt Vergasermotor, 70 PS (51,5 kW). Nutzlast 380 kg, Gesamtmasse 2700 kg, Bauartgeschwindigkeit 110 km/h

Weitere Typen, aber vereinzelt Steyr XII N, Steyr 640, Tatra, Morris, Klöckner-Deutz, Überfallswagen der SS), Austro-Daimler, Stöwer und Fiat.



Abb. 21

Aber nicht nur die ehemalige deutsche Wehrmacht diente als „Fahrgestelle-Lieferant“, sondern auch die „Siegermächte“, die sich unsere Heimat in Besatzungszonen aufgeteilt hatten, steuerten einige tausend von ihnen nicht mehr benötigte Heeresfahrzeuge bei, die für Feuerwehraufbauten von den (ober)österreichischen Fachbetrieben und –firmen, nicht selten von Feuerwehren in „Eigenregie“ aufgebaut wurden. So finden wir in den Nachkriegsjahren und lange Jahre nachher Löschfahrzeuge auf Fahrgestellen der britischen, kanadischen und der US Army, so beispielsweise:



Abb. 22

Dodge, USA, geländegängiger 4x4 ¼ t LKW, mit wassergekühltem Sechszylinder Viertakt Vergasermotor, 3772 cm³, Motortype T 214 mit 76 PS (55,8 kW) und T 245 mit 78 PS (57,4 kW), Eigengewicht 2500 kg, Nutzlast 800 kg, Gesamtmasse 3300 kg (Straße), 3240 kg (Gelände), Bauartgeschwindigkeit 88 km/h. Beim Österreichischen Bundesheer liefen bis 1960 noch 1206 Einheiten.



Abb. 23

Jeep, USA, geländegängiger 4x4 ¼ t LKW, Hersteller Willys MB 442 oder Ford GPW, mit wassergekühltem Vierzylinder Viertakt Vergasermotor 2200 cm³, mit 54 PS (39,7 kW), 2200 cm³, Nutzlast 550 kg (Straße), 360 kg (Gelände), Gesamtmasse 1670 kg (Straße), 1480 kg (Gelände), Bauartgeschwindigkeit 97 km/h. Beim Österreichischen Bundesheer liefen bis 1960 noch 3047 Einheiten.

Chevrolet, Kanada, geländegängiger 4x4 ¾ t LKW, Typ C8A mit wassergekühltem Sechszylinder Viertakt Vergasermotor, 3548 cm³, 85 PS (62,5 kW), Baujahre 1943 – 1945.

Ford V 8 Kanada bzw. USA, 4x2 oder geländegängiger 4x4 3 t LKW, Baujahre 1941-1945, mit wassergekühltem Ford V Achtzylinder Viertakt Vergasermotor mit 95 PS (69,9 kW), Eigengewicht ~ 3000 kg, Nutzlast 3000 kg Gesamtmasse 6000 kg, Bauartgeschwindigkeit 85 km/h.



Abb. 24

GMC, USA, 6x6 geländegängiger 2,5 t LKW der Typen CCKW 352, CCKW 353, CCKW M 35 A1 und CCKW M 35 A2, Baujahre 1941-1945, mit wassergekühltem Sechszylinder Viertakt Dieselmotor, Hubraum 6992 – 7850 cm³, Motorleistungen von 91,5 – 135 PS (67,3 – 72,3 kW), Nutzlasten bis 4500 kg (Straße), 2500 kg (Gelände), Gesamtmasse bis 10600 kg (Straße) und 8600 kg (Gelände), Bauartgeschwindigkeit bis 72 km/h. Ab 1956 bei den Flugplatzfeuerwehren des Österreichischen Bundesheeres. Beim Österreichischen Bundesheer liefen übrigens bis 1960 noch 2030 Einheiten.

Diamond, Diamond T Motor Car & Co, Chicago, USA, 6x6 geländegängiger LKW, Baujahr 1942, mit wassergekühltem Sechszylinder Viertakt Vergasermotor, Hubraum 6992 – 7850 cm³, 158 PS (116,2 kW), Eigengewicht ~ 3000 kg, Nutzlast 8200 kg, Gesamtmasse 11234 kg (Straße), Bauartgeschwindigkeit bis 64 km/h. Bei der FF der Stadt Wels stand ein Kranfahrzeug Diamond von 1951 bis 1980 in Einsatz, anschließend lief dieses KF ab 1980 bei der FF Micheldorf.

Ab 1946 beginnt die (österreichische und vor allem die deutsche) Feuerlöschgeräteindustrie wieder den Markt zu versorgen.

Die oberösterreichischen Steyr-Werke wurden während des Zweiten Weltkrieges zum viertgrößten LKW-Hersteller des Deutschen Reiches, von 1941 - 1944 wurden 12.450 1 ½t- LKW der Type 1500 A und von 1944-1945 6.400 Einheiten der im Wesentlichen konstruktionsgleichen Type 2000 A erzeugt.

Nach Kriegsende wurde jedoch, wie im gesamten US-besetzten Bundesland so auch in Steyr mit besonderem Nachdruck der Wiederaufbau der Werksanlagen betrieben, sodass im Oktober 1945 bereits mit der Entwicklung eines 3,5 t-Dieselfahrzeuges begonnen werden konnte, der dann 1948 als Steyr 380 ausgeliefert wurde. Eine benzinbetriebene Einheit, der Steyr 370 konnte als Weiterentwicklung der bewährten Kriegstypen noch 1946 auf den Markt gebracht

werden. Sowohl die Type 370 als auch im Besonderen der Diesel-LKW 380 fanden in der Folge als Fahrgestelle für Feuerwehraufbauten der (ober)österreichischen Feuerwehren Verwendung. Bis 1960 wurden bei den Steyr-Werken nachstehende LKW-Langhauber-Typen gebaut, die vornehmlich mit Aufbauten der Fa. Rosenbauer ausgestattet wurden:

1941-1944 Steyr 1500 und 1500 A,
1944-1945 Steyr 2000 und 2000 A,
1946-1948 Steyr 370, 3 t LKW, 4x2, luftgekühlter Achtzylinder Viertakt Vergasermotor, 3550 cm³, 80 PS (58,8 kW), Bauartgeschwindigkeit ~80 km/h, Eigengewicht 2000 kg, Nutzlast 3000 kg, Gesamtmasse ~5000 kg.



Abb. 25 Steyr 380, 3 t LKW, 4x2

1948-1957 Steyr 380, 3 t LKW, 4x2, wassergekühlter Vierzylinder Viertakt Dieselmotor WD 413, 5322 cm³, 90 PS (66,2 kW), Bauartgeschwindigkeit 76 km/h, Eigengewicht 3700 kg, Nutzlast 3000 kg, Gesamtmasse 6700 kg.

1957-1968 Steyr 480, 4 t LKW, 4x2, wassergekühlter Vierzylinder Viertakt Dieselmotor WD 413c, 5322 cm³, 95 PS (69,9 kW), Bauartgeschwindigkeit ~78 km/h Eigengewicht 3850 kg, Nutzlast 4000 kg, Gesamtmasse 7850 kg.

1962-1968 Steyr 580g, 5 t LKW, 4x4, wassergekühlter Vierzylinder Viertakt Dieselmotor WD 413c, 5322 cm³, 95 PS (69,9 kW), Bauartgeschwindigkeit 69 km/h Eigengewicht 4250 kg, Nutzlast 5000 kg, Gesamtmasse 9250 kg.

1962-1968 Steyr 586g, 4 t LKW, 4x4, wassergekühlter Sechszylinder Viertakt Dieselmotor WD 609b, 5975 cm³, 120 PS (88,2 kW), Bauartgeschwindigkeit 84 km/h, Eigengewicht 6480 kg, Nutzlast 4320 kg, Gesamtmasse 10800 kg

Verhältnismäßig bald nach dem Kriegsende konnte dann auch die oberösterreichische Feuerwehrgeräteindustrie den Reparatur- und auch den Erzeugungsbetrieb zur Deckung des

Bedarfs der Feuerwehren an Löschfahrzeugen und Löschgeräten wieder aufnehmen. Laut Jahresbericht 1946 des Landeskommmandos der Feuerwehren Oberösterreichs wurden 75 ehemalige Wehrmachtsfahrzeuge Steyr 2000 A generalüberholt gegen Ersatz der Reparaturkosten an Feuerwehren abgegeben.

Die hauptsächlich gefertigten Typen – nach den 1971 erstmals herausgegebenen Baurichtlinien des ÖBFV – waren Kleinlöschfahrzeuge und Leichte Löschfahrzeuge, der Typ des Schweren Löschfahrzeuges ist in Oberösterreich (als Neubau) erst wesentlich später zu finden: KLF (August 1971, März 1982, März 1992, Juli 1996), KLF-A (Oktober 1975), LLF (Juni 1971), LF (März 1978), LF-B (Juni 1977, Jänner 1978, September 1986) LF A (Februar 2003), LFB-A1 und LFB A-2 (Dezember 2001 bzw. April 2002) und SLF (April 1980).

Kleinlöschfahrzeuge (KLF und KLF-A) sind beispielsweise auf den Fahrgestellen Ford FK 1000, Ford FK 1250, Ford Transit 1750; Fiat 1100 T; Puch-Pinzgauer 712; Land Rover 109; VW Typ II, Typ III und Typ IV, LT 35 und LT 40 sowie Mercedes MB 308 im Wesentlichen ab 1955 durch alle einschlägigen Hersteller aufgebaut worden. Die Motorleistung der Fahrgestelle reichte anfänglich von 50 bzw. 55 PS (40,4 kW) beim Ford bis zu 75 PS (55 kW) beim VW LT 35, das zulässige Gesamtgewicht von 3000 – 3500 kg. Die Bauartgeschwindigkeit lag bei ~100 km/h. Die Besatzung betrug 9 Personen (Löschgruppe 1:8), als Feuerlöschpumpe war mindestens eine jeweils im Heck eingeschobene TS (750 l/min bei 10 bar) vorhanden oder auch eine Vorbaupumpe (750 l/min bei 10 bar). 1958 betrug der Bestand an KLF 39 Einheiten, davon 37 bei FF und 2 bei der BF. Ab 1960 zeigt die Zahl der KLF eine geradezu rasante Steigerung, das Fahrzeug wurde das ideale Einsatzfahrzeug für die Masse der Oö. Feuerwehren.



Abb. 26 LLF, Opel Blitz

Neben den Kleinlöschfahrzeugen wurden in etwa ab Mitte des 50er Jahre Nachfolgetypen für das LF 8 entwickelt, man bezeichnete sie als „Leichte Löschfahrzeuge“ (LLF). Als **Trägerfahrgestelle** für diese Fahrzeugaufbauten, fallweise mit Allradantrieb, finden wir beispielsweise zu allererst den (legendären) **Opel-Blitz 1,75 t** (Vergasermotor 58 dann gesteigert 62 PS) sowie Nachfolgemodelle von Opel (Vergasermotor 80 PS), **Borgward B 2500 A**, **Hanomag AL 28 II**, **MB 319** (Vergasermotor 68 PS), **MB 311**, **MB 408**, **MB Unimog S** (Vergasermotor 80 PS) und **Land Rover**. Aufbauten werden ebenfalls von allen einschlägigen Herstellern gefertigt. Die zulässige Gesamtmasse der LLF liegt zwischen 4350 und 5250 kg, die Motorleistung wie oben dargestellt zwischen 58 und 80 PS und die Bauartgeschwindigkeit um 95 km/h. Die Besatzung umfasst 9 Personen (Löschgruppe 1:8), als Feuerlöschpumpe ist entweder im Heck eine TS (750 l/min bei 10 bar) eingeschoben oder eine Vorbaupumpe (1200 l/min bei 10 bar) angebaut.

Die während des Zweiten Weltkrieges in Österreich eingesetzten Norm-Löschgruppenfahrzeuge LF 15 und LF 25 waren auch mit einem Löschwassertank von 400 l ausgestattet, bei den Tanklöschfahrzeugen, allerdings nur mit Besatzung 1:2, finden wir – auch noch nach Kriegsende - vorerst folgende Typen:

TLF 15/43 auf KHD S 3000 / Fahrgestell und Aufbau Klöckner-Deutz-Magirus / Baujahr 1943 / zul. Gesamtmasse 6450 kg/ Vorkammer-Dieselmotor Deutz F4M513 mit 58,8 KW (80 PS) / Bauartgeschwindigkeit 85 km/h / Besatzung 2 Personen (1:1) / Löschwassertank 2500 l / Heckeinbaupumpe PH 515, 1500 l/min bei 8 bar.
TLF 15/43 auf Opel 3,6-6700 A / Fahrgestell Adam Opel AG., Werk Brandenburg / Aufbau KHD-Magirus Feuerwehrgeräteaufbau, Ulm / Baujahr 1943 / zul. Gesamtmasse 6700 kg/ Vergasermotor Opel 3,6 l mit 50 KW (68 PS) / Allradantrieb / Bauartgeschwindigkeit 80 km/h / Besatzung 2 Personen (1:1) / Löschwassertank 2500 l / Heckeinbaupumpe PH 515, 1500 l/min bei 8 bar.

TLF aus der Produktion vor 1945 sind beispielsweise noch Jahre nach dem Kriegsende gelaufen, z.B. bei der BF LINZ und der FF STEYR (TLF 15/43 auf Opel 3,6 von 1943 - 1970), BTF Brauerei ZIPF (TLF 1000 auf Mercedes L 3000, Aufbau Metz, Baujahr 1935, Besatzung 1:8 von 1943 – 1974, FF GMUNDEN (TLF 2000 auf Mercedes L 3000, Aufbau Metz, Baujahr 1943, FP 1500 l/min bei 8 bar, Besatzung 1:4, von 1945 - 1968), dann die FF WELS (2 TLF 15/43 auf Opel 3,6 und ein TLF 15/43 auf Fahrgestell KHD, alle ab 1945). Die FF St. FLORIAN-Markt verfügte ab

1948 über ein TLF Deutz-Magirus, RIED/Innkreis ab 1949 (bis 1965) über ein TLF auf Bedford, Baujahr 1945. Der Tätigkeitsbericht des LFV für das Jahr 1954 weist in Oberösterreich einen Bestand von insgesamt 37 TLF aus, davon eines im Mühlviertel (FF Urfahr).



Abb. 27 TLF-A, Mercedes Benz 322, FF Wels

Um die Sechziger Jahre finden wir für TLF Kurzhauber-Fahrgestelle von Mercedes Benz, die sich in der Folge großer Akzeptanz erfreut haben, hier die Typen MB 911, MB 322 und später die leistungsstärkeren Typen MB LAF 1113 B (114,7 KW bzw. 156 PS).

Die erste mechanische Drehleiter bei einer oberösterreichischen Feuerwehr läuft ab 1929 in der Eisenstadt Steyr, die Freiwilligen Feuerwehren der übrigen Oö. Städte verfügen zu dieser Zeit nur über mit Pferden oder Kfz, darunter auch Traktoren bespannte vierrädrige oder zweirädrige Drehleitern für manuellen Transport

1960, nach Ausscheiden je eines Hubrettungsfahrzeuges in STEYR und LINZ sowie Anschaffung einer DL 1957 in RIED im Innkreis sinkt der Bestand auf sechs Hubrettungsfahrzeuge. Nach und nach gelang es in der Folge aber den drei Statutarstädten Linz, Wels und Steyr und dann auch den anderen Oö. Bezirksstädten, entweder ihre Vorkriegs- bzw. Kriegsmodelle auszutauschen oder überhaupt erstmalig Hubrettungsfahrzeuge zu beschaffen. Die FF GALLNEUKIRCHEN im Mühlviertel hatte eine DL 22 auf einem Fahrgestell Steyr 380 f in Verwendung:

Der **Bestand an Kraftfahrzeugen** der Oö. Feuerwehren betrug 1955 707 (davon 45 TLF und 5 DL), 1960 erst 745 (davon 61 TLF und 6 DL), fünf Jahre später dann 836 Einheiten (davon 100 TLF und 8 DL). Ende 1975 ist die Anzahl der Feuerwehren ohne Kraftfahrzeug auf 24 zurückgegangen, die Vollmotorisierung der Oö. Feuerwehren wurde erst im Jahr 1993 (KLF der FF Passberg, Gemeinde Windhaag bei Freistadt) erreicht.

Quellen und Bildnachweise:

„Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus, wie die Feuerwehren mobil wurden“, Branddirektor i. R. Dipl. Ing. Manfred Gihl, W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart 1998, 2000.

„Feuerwehrfahrzeugtechnik in den Jahren von 1938 – 1945, BD DI Heinrich Schläfer †, Vortrag anlässlich Fachtagung in Wels am 15. Oktober 1993.

Erhebungen des LFV Oberösterreich 2003/2004 und 2008.

Jahresbericht 1946 des Landeskommandos der Feuerwehren Oberösterreichs.

Dokumentation „150 Jahre FF der Stadt Wels“, herausgegeben 2013.

„Feuerwehrfahrzeugtechnik in den ersten Nachkriegsjahren“, LFI DI Gerald KUBIZA, in Tagungsband anlässlich der Fachtagung „Entwicklung der Motorisierung der Feuerwehrfahrzeuge“ am 15. Oktober 1993 in WELS.

„Rosenbauer – ein Unternehmen schreibt Feuerwehrgeschichte“, Manfred CARRINGTON & Andreas REITER, Lentia-Verlag, Linz 2011.

Archive, Dokumentationen und Festschriften des Landes-Feuerwehrverbandes Oberösterreich, der Berufsfeuerwehren Ingolstadt, Linz, München und Wien, der Freiwilligen Feuerwehren Horn, Niederösterreich (1989), Kaufbeuren (Bayern), Steyr und Wels, der Betriebsfeuerwehren VÖEST und Chemserv Linz.

„Motorspritzen bespannt“, Herbert Schwarz / Dr. Alfred Zeilmayr, in „135 Jahre LFV Oberösterreich“, 2004.

Rux Günter: Die Tragkraftspritze.

Historische Schriftenreihe des LFV Oö., Hefte 2,3,5,6,9,11,12.

Archive des LFV Oberösterreich

Archiv der Fa. Konrad Rosenbauer, Linz.

Privatarchive Konsulent HAW Herbert Brandstetter, Dipl. Ing. Manfred Gihl, Dr. Werner A. Grestenberger, Konsulent Erwin Chalupar, Erwin Hauke, Heinrich Krenn, Andreas Molzer, Konsulent EOBR Karl Auzinger, EOBR Anton Wolfram, Konsulent EBR Hans-Gilbert Müller, Ing. Norbert Lukesch, Regierungsrat Markus Rieger, Konsulent EOBR Johann Sallaberger, E-BI Walter Schwarz, Hermann Wagner und Dr. Alfred Zeilmayr.

„Gugg, Braunau am Inn, Haus- und Familienchronik“ (Auszug).

„Die oberösterreichischen Feuerwehren – 135 Jahre.

Kurzfassung

Entwicklung der Feuerspritze - Die ersten Motorspritzen

1888 baut Daimler die erste mit einem Einzylinder-Verbrennungsmotor von einem PS angetriebene Feuerlösch-Kolbenpumpe für Pferdezug. Ihre Förderleistung betrug damals 180 l/min.

Die Nutzung dieser neuen Kraftquelle verlief aber nicht reibungslos. Ein wesentliches Problem bestand darin, dass es für die schnell laufenden Motoren noch keine geeigneten ausgereiften Pumpen gibt. Weiters war es bei einer Startzeit des Verbrennungsmotors von fünf Minuten kaum verwunderlich, wenn von vielen Feuerwehren zunächst der Dampfantrieb für Feuerlöschpumpen bevorzugt wurde.

Die Kreispumpe setzt sich durch

Nach dem Ersten Weltkrieg begann die große Zeit der Kreispumpe auf allen Gebieten der Feuerlöschtechnik. Die nächste Rosenbauer-Generation von Pferdegezogener Motorspritzen erhielt ein neu entwickeltes Maschinenaggregat, wobei der Vierzylinder-Benzinmotor mit der Kreispumpe durch eine elastische Kupplung direkt verbunden ist.

Hersteller von TS für den oberösterreichischen Raum

In der nachfolgenden Auflistung werden jene Firmengenannt die vorwiegend in Oberösterreich zur Verwendung gekommen sind. Sie erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Firmenverzeichnis: Gugg (Braunau), **Oberascher** (Salzburg), **Rosenbauer** (Linz), **Schöberl & Söhne** (Perg in Oberösterreich), **Vierlinger** (Biburg in Oberösterreich) und **Ziegler** (Giengen/Brenz, Deutschland). Vereinzelt Lieferungen stammen von **Flader** (Jöhstadt, Deutschland), **Kernreuter**, **Knaust** und **Union** (alle Wien), **Magirus** (Ulm, Deutschland) und **Metz** (Karlsruhe, ebenfalls Deutschland).

Frühe Feuerwehrkraftfahrzeuge in Oberösterreich

Wie allgemein bekannt, hat Ende des 19. Jahrhunderts (bis zum Zweiten Weltkrieg) eine Reihe von oberösterreichischen Feuerwehren auch den Rettungs- und Krankentransportdienst besorgt, sodass es nicht überraschen darf, dass **das erste oberösterreichische Feuerwehrkraftfahrzeug kein Löschfahrzeug, sondern ein Sanitätskraftfahrzeug**, ein „Sanka“ war.

Sanitätskraftfahrzeug Puch Type III der FF LINZ, Fabrikat/Type: / Fahrgestell Fa. Puch, Graz /

Aufbau Fa. Johann Drobil, Linz-Urfahr / Baujahr 1911 / Vergasermotor / Viertakt / Vierzylinder / Wasserkühlung mit ~14,7 kW (18/20 PS) / Bauartgeschwindigkeit 45 km/h / Eigengewicht 1.795 kg / zulässige Gesamtmasse unbekannt / Besatzung 3 Personen / Kosten 17.000 Kronen / Außerdienststellung unbekannt

Am 31. Oktober 1919 wurde dann für die Linzer Freiwilligen das zweite Löschfahrzeug, und zwar für den zweiten Zug – Promenade geliefert.

Einheitlichkeit bei den Fahrzeugen war bei den oberösterreichischen Feuerwehren ein Fremdwort. In Oberösterreich finden wir noch immer nur die „offene Bauweise“, woran sich auch bis 1940 vorerst nichts ändern wird!

Ab 1938 Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen

Bis auf wenige Ausnahmen waren die in den Anordnungen dargestellten Fahrzeuge mit den Typen des RLM baugleich, die bis dahin unterschiedlichen Bezeichnungen wurden allerdings erst am 21. April 1943 durch das RLM und am 30. April 1943 durch das RMd vereinheitlicht.

Die österreichischen Feuerwehren in den ersten Nachkriegsjahren

Die letzten Kriegsjahre waren nicht nur durch einschneidende Sparmaßnahmen bei Material, Farbe etc. für Fahrzeuge, Feuerlöschpumpen und Ausrüstung geprägt, sondern auch durch die nicht seltene zweckwidrige bzw. missbräuchliche Verwendung von Feuerwehركraftfahrzeugen zu militärischen Zwecken, wie z. B. für Munitionstransporte (29.12.1944, Wels) oder Ausrüstung mit Panzerfäusten als „Panzerjagdkommando“ im Rahmen des Volkssturms (27. 3.1945, Rohrbach).

Oberdonau wird wieder zu Oberösterreich

Für die noch vorhandenen Kraftfahrzeuge und Motorspritzen gab es überdies in diesen ersten Nachkriegsjahren kaum noch Treibstoff, ein Zustand, der sich noch lange Jahre nach dem Kriegsende hinziehen sollte. Die Treibstoffbewirtschaftung wurde erst 1952 wieder aufgehoben.

Der Fuhrpark der Oö. Feuerwehren 1946 – 1960

Die Leichten Löschgruppenfahrzeuge (ab 1943 als LF 8 bezeichnet) werden bereits ab Mitte der 50er Jahre zunehmend durch moderne Typen von Löschfahrzeugen ersetzt

Das Schwere Löschgruppenfahrzeug (ab 1943 als LF 15 bezeichnet) war bei größeren Freiwilligen Feuerwehren in „Luftschutzmäßig wichtigen Orten“, im Besonderen in den Luftschutzorten I. (und II.) Ordnung, eingesetzt.

Das Große Löschgruppenfahrzeug (ab 1943 als LF 25 bezeichnet) war im

Reichsgau Oberdonau der Feuerschutzpolizei bzw. Freiwilligen Feuerwehren in Luftschutzorten I. Ordnung und großen Werkfeuerwehren der kriegswichtigen Industrie vorbehalten.

1954 betrug in Oberösterreich der Bestand an LF 8, jetzt „Leichte Löschfahrzeuge“ genannt, noch 178 Einheiten, hier eingerechnet wahrscheinlich auch die „Selbstbauten“ auf Beutefahrgestellen nach Kriegsende.

Vom Schweren Schlauchkraftwagen (SSK bzw. ab 1943 S 3) finden wir auch noch nach Kriegsende einige SSK (S 3) auf Fahrgestellen MB L 3750 und Opel 3,6 bei der Feuerschutzpolizei LINZ, einen großen Schlauchkraftwagen (GSK bzw. ab 1943 S 4,5) hat beispielsweise am 5. Mai 1945 die FF Wels aus dem Bestand der 2. LS (Luftschutz) Abteilung mot (motorisiert) übernommen.

Tanklöschfahrzeuge: Die für die Flugplätze der Deutschen Luftwaffe bereits 1936 entwickelte Tankspritze Ts 2,5 (ab 1943 als TLF 25 bezeichnet) kam in der weiteren Folge auch in den Luftschutzorten I. Ordnung und für die Werkfeuerwehren der kriegswichtigen Industrie in Oberösterreich, wie z. B. für die Hermann-Göring-Werke (heute VÖEST) in Linz und die Linzer Stickstoffwerke (heute Chemserv) zum Einsatz, die beide über zwei TS 2,5a auf einem Henschel-Fahrgestell HS 33 verfügt haben.

Aber nicht nur die ehemalige deutsche Wehrmacht diente als „Fahrgestelle-Lieferant“, sondern auch die „Siegermächte“ steuerten einige tausend von ihnen nicht mehr benötigte Heeresfahrzeuge bei, die für Feuerwehraufbauten von den (ober)österreichischen Fachbetrieben und –firmen, nicht selten von Feuerwehren in „Eigenregie“ aufgebaut wurden. So finden wir in den Nachkriegsjahren und lange Jahre nachher Löschfahrzeuge auf Fahrgestellen der britischen, kanadischen und der US Army, so beispielsweise: **Dodge USA, Jeep USA, Chevrolet, Kanada, Ford V 8 Kanada bzw. USA, GMC, USA, Diamond T Motor Car & Co, Chicago, USA, Ab 1946 beginnt die (österreichische und vor allem die deutsche) Feuerlöschgeräteindustrie wieder den Markt zu versorgen.**

Die oberösterreichischen Steyr-Werke wurden während des Zweiten Weltkrieges zum viertgrößten LKW-Hersteller des Deutschen Reiches, von 1941 - 1944 wurden 12.450 1 ½t- LKW der Type 1500 A und von 1944-1945 6.400 Einheiten der im Wesentlichen konstruktionsgleichen Type 2000 A erzeugt.

Neben den Kleinlöschfahrzeugen wurden in etwa ab Mitte des 50er Jahre Nachfolgetypen für das LF 8 entwickelt, man bezeichnete sie als „Leichte Löschfahrzeuge“ (LLF). Als Trägerfahrgestelle für diese Fahrzeugaufbauten, fallweise mit Allradantrieb, finden wir beispielsweise zu

allererst den (legendären) **Opel-Blitz 1,75 t** (Vergasermotor 58 dann gesteigert 62 PS) sowie Nachfolgemodelle von Opel (Vergasermotor 80 PS), **Borgward B 2500 A**, **Hanomag AL 28 II**, **MB 319** (Vergasermotor 68 PS), **MB 311**, **MB 408**, **MB Unimog S** (Vergasermotor 80 PS) und **Land Rover**.

Um die Sechziger Jahre finden wir für TLF Kurzhauber-Fahrgestelle von Mercedes Benz. Die erste mechanische Drehleiter bei einer oberösterreichischen Feuerwehr läuft ab 1929 in der Eisenstadt Steyr. Der **Bestand an Kraftfahrzeugen** der Oö. Feuerwehren betrug 1955 707 (davon 45 TLF und 5 DL), 1960 erst 745 (davon 61 TLF und 6 DL), fünf Jahre später dann 836 Einheiten (davon 100 TLF und 8 DL). Ende 1975 ist die Anzahl der Feuerwehren ohne Kraftfahrzeug auf 24 zurückgegangen, die **Vollmotorisierung der Oö. Feuerwehren** wurde erst im Jahr 1993 (KLF der FF Passberg, Gemeinde Windhaag bei Freistadt) erreicht.

Abstract

The motorisation of fire engines using the example of Upper Austria

Development of the fire hose – the first fire hoses

In 1888, Daimler developed the first piston pump extinguisher powered by a single 1 hp-cylinder combustion engine for horse carriages, with a flow rate of 180l/min.

This new power source, however, did not emerge without any problems. A major problem was the lack of suitable and technically mature pumps for the fast-moving engines. Furthermore, with a startup time of five minutes for the combustion engine, it was hardly surprising that, initially, many fire brigades still favoured the use of steam engines.

The centrifugal pump gains broad acceptance

After World War I, the age of the centrifugal pump began in all areas of fire fighting. Rosenbauer's next generation of horse-drawn motorised pumps was equipped with a new machine unit directly connecting a four-cylinder petrol engine with the centrifugal pump through flexible coupling.

TS producers for the Upper Austrian region

The list below shows the producers that were used most frequently in Upper Austria; this list is not exhaustive.

Company register: **Gugg** (Braunau), **Oberascher** (Salzburg), **Rosenbauer** (Linz), **Schöberl & Söhne** (Perg in Upper Austria), **Vierlinger** (Biburg in Upper Austria) and **Ziegler**

(Giengen/Brenz, Germany). Several deliveries from **Flader** (Jöhstadt, Germany), **Kernreuter**, **Knaust** und **Union** (all in Vienna), **Magirus** (Ulm, Germany) and **Metz** (Karlsruhe, also Germany).

Early motorised fire-fighting vehicles in Upper Austria

It is generally known that at the end of the 19th century (until World War II), several Upper Austrian fire brigades also took over emergency services and patient transports. Therefore, it comes as no surprise that **the first Upper Austrian fire truck was not a fire engine but an ambulance vehicle** ("Sanka").

Ambulance vehicle Puch type III owned by FF LINZ, make/type: / chassis Puch, Graz / mounted by Johann Drobil, Linz-Urfahr / built 1911 / Otto engine / four stroke / four-cylinder engine / water cooling at ~14,7 kW (18/20 hp) / design speed: 45 km/h / own weight: 1,795 kg / maximum authorised mass: unknown / crew: 3 persons / cost: 17.000 crowns / decommissioning unknown

On October 31, 1919, the Voluntary Fire Brigade Linz (Linzer Freiwillige Feuerwehr) was supplied with their second fire engine – for the second unit, Promenade.

Uniformity, as far as fire engines were concerned, was an unknown concept among Upper Austria's fire brigades. At that time, only the "open" design type was used in Upper Austria; and this did not change until 1940!

Regulations on the manufacture of fire engines since 1938

With a few exceptions, the vehicles subject to these regulations were identical to the RLM types; the different denominations were standardised on April 21, 1943, by the RLM, and on April 30, 1943, by the RMdl.

The first Austrian fire brigades in the aftermath of World War II

The last few years of World War II were not only characterised by drastic cost cutting in connection with materials, paint, etc. for vehicles, fire pumps, and equipment, but also by the frequent misuse of fire engines for military purposes, e.g. for transporting ammunition (29.12.1944, Wels) or equipment with rocket launchers, as "Panzerjagdkommando", for the People's Army (27. 3.1945, Rohrbach).

Upper Danube (Oberdonau) becomes Upper Austria again

In the aftermath of World War II, there was only little fuel available for the few remaining motor vehicles and motorised pumps; a problem that would persist for many years after the war was over. Fuel rationing regulations were not lifted

until 1952.

The vehicle fleet of Upper Austria's fire brigades 1946-1960

The light fire-fighting group vehicles ("Leichtes Löschgruppenfahrzeug") (known as LF 8 since 1943) were replaced by more modern fire engine types beginning in the mid-50s.

The heavy fire-fighting group vehicles ("Schweres Löschgruppenfahrzeug") (known as LF 15 since 1943) were used by the larger voluntary fire brigades at "crucial locations to be protected from air raids", particularly in primary (and secondary) anti air raid locations.

The large fire-fighting group vehicles ("Großes Löschgruppenfahrzeug") (known as LF 25 since 1943) were used exclusively by the fire protection police, by voluntary fire brigades in primary anti air raid locations and by large plant fire brigades in the Reichsgau Oberdonau.

In 1954, there were still 178 LF 8 units, now called light fire-fighting group vehicles ("Leichte Löschfahrzeuge", probably also including "self-made" models that were built on chassis captured after the war.

Some heavy motorised hose vehicles ("Schwerer Schlauchkraftwagen") (known as SSK or since 1943 as S3) were still used by the fire protection police Linz after the war, on chassis MB L 3750 and Opel 3,6. A large motorised hose vehicle ("Großer Schlauchkraftwagen") (known as GSK or since 1943 as S4,5) was adopted by the voluntary fire brigade of Wels on May 5, 1945, from the vehicle fleet of the 2. LS (anti aircraft) department mot (motorised).

Pump water tenders ("Tanklöschfahrzeuge"): The tender hose Ts 2.5 (known as TLF 25 since 1943), which had been developed for the air fields of the German Airforce in 1936, was later also used in primary anti air raid locations and by plant fire brigades of war industries in Upper Austria, such as the Hermann-Göring-Werke (today known as VÖEST) in Linz and the Linzer Stickstoffwerke (today known as Chemserv); each of the companies owned two TS 2.5a based on a Henschel chassis HS 33.

However, the former German Wehrmacht was not the sole source of chassis; the victorious powers, too, contributed several thousand military vehicles which were used for self-made fire engine superstructures developed by specialised (Upper) Austrian companies and sometimes by fire brigades themselves. Fire engines based on chassis of British, Canadian and US Army vehicles were commonly used in the aftermath of World War II:

V 8 Kanada and USA, GMC, USA, Diamond T Motor Car & Co, Chicago, USA.

Starting in 1946, the (Austrian and, especially, German) fire-fighting equipment industry started again to sell their products on the market.

The Upper Austrian Steyr-Werke became the fourth largest truck manufacturer during World War II; from 1941 to 1944, 12,450 type 1500 A 1.5t-trucks, and from 1944 to 1945, 6,400 units of the basically identical type 2000 A trucks were produced. Besides the small fire engines, successor models of the LF 8 were developed starting in the mid-50s; they were called "light fire engines" ("Leichte Löschfahrzeuge", LLF). These vehicle superstructures – some of them equipped with four-wheel drive – were built on **chassis carriers** of the (legendary) **Opel-Blitz 1.75 t** (Otto engine 58, then 62 hp) as well as on successor models by Opel (Otto engine 80 hp), **Borgward B 2500 A**, **Hanomag AL 28 II**, **MB 319** (Otto engine 68 hp) **MB 311**, **MB 408**, **MB Unimog S** (Otto engine 80 PS) and **Land Rover**.

In the 1960s, short-hood chassis are introduced by Mercedes Benz. The first mechanical turntable ladder is used in 1929 in the "Iron City" Steyr.

In 1955, 707 motor vehicles were used by Upper Austrian fire brigades (thereof 45 TLF and 5 DL); in 1960, there were 745 (thereof 61 TLF and 6 DL), five years later 836 (thereof 100 TLF and 8 DL).

By year-end 1975, the number of fire brigades without motor vehicles decreased to 24; the **complete motorisation of all Upper Austrian fire brigades** was achieved in 1993 (KLF of FF Passberg, in Windhaag/Freistadt).

Dodge USA, Jeep USA, Chevrolet, Kanada, Ford

Warum Technik erhalten?

Maga Katrin KNASS

Museumsleitung Steirisches Feuerwehrmuseum

Auf diese Frage gibt es eine ganz einfache Antwort: Technik, technische Entwicklungen, Industrie gehören zur Kultur; daher gehören technische Objekte zum kulturellen Erbe.

Kulturgut bezeichnet im allgemeinen Sprachgebrauch „etwas, was als kultureller Wert Bestand hat und bewahrt wird“ (Online Duden).

Immaterielles Kulturerbe

Zum immateriellen Kulturerbe zählen Praktiken, Darstellungen, Ausdrucksformen, Wissen und Fertigkeiten, die Gemeinschaften, Gruppen und gegebenenfalls Einzelpersonen als Bestandteil ihres Kulturerbes verstehen. Konkret umfasst das immaterielle Kulturerbe mündlich überlieferte Traditionen und Ausdrucksformen, darstellende Künste, das Wissen und die Praktiken in Bezug auf die Natur und das Universum, gesellschaftliche Praktiken, Rituale und Feste sowie traditionelle Handwerkstechniken.¹

Im Gegensatz zu baulichen Kulturdenkmälern, deren Funktion dem Betrachter rein statisch vermittelt werden kann, ist für die Dokumentation von technischen Kulturgütern die Vermittlung der Funktionsweise eines Objektes ausschlaggebend.

Von den verschiedensten Organisationen werden heute historische Feuerwehrfahrzeuge, Pumpen, etc. erhalten. Deren Bewahrung, als unwiederbringliches technisches Kulturgut, wird als Verpflichtung gegenüber künftigen Generationen angesehen. Im Gegensatz zu historischen Kunstgegenständen wie Gemälden oder Skulpturen genügt es aber nicht, diese einfach zu konservieren und als stumme Zeugen vergangener Epochen zu präsentieren. Geschichtsvermittlung im althergebrachten Sinn ist viel zu steril um technische Entwicklungen und historische Zusammenhänge zu verstehen. Es sprechen somit einige Gründe dafür die Feuerwehrgerätschaften vergangener Epochen nicht nur gegenständlich zu erhalten, sondern auch an Hand betriebsfähiger Exponate lebendig zu dokumentieren, um das Verständnis für deren Funktionsweise zu fördern.²

Thomas Kohler schreibt in seinem Aufsatz „Oldtimer – Technisches Kulturgut in der Schweiz“, dass die erste Begegnung mit einem Oldtimer oft sehr prägend ist. Dabei muss es nicht immer ein Motorfahrzeug sein. Manchmal

ist es ein Fahrrad vom Schrottplatz, dessen Schwung im Rahmen oder dessen filigrane Speicherräder einen ansprechen. Man nimmt es mit nach Hause und reinigt es, setzt es wieder in Betrieb, versucht seine Geschichte und die Geschichte seiner Entstehung zu erforschen. Die Beschäftigung mit einem Oldtimer führt in Werkstätten und Lesesälen, Museen und oft in weit entfernte Gegenden. Man muss nicht selten neues Wissen und neue Fertigkeiten aneignen.³

Man sollte insbesondere beachten, dass die damals verwendete Technologie nicht in Vergessenheit gerät. Dieses erforderliche Wissen um deren Funktionsweise muss unbedingt bewahrt werden. Zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung waren die Gerätschaften auf dem neuesten Stand der Technik um dem Einsatzzweck gerecht zu werden. Geht dieses Wissen verloren, steht man vor einer weiteren Herausforderung.

Technische Geräte unterliegen einer wirtschaftlichen Lebensdauer, innerhalb derer sie einer natürlichen Alterung und einer gewissen Abnutzung unterliegen. Durchdachte Konstruktionsprinzipien und Materialauswahl stellen sicher, dass lediglich laufende Instandhaltungsarbeiten und der Wechsel von Verschleißteilen die Betriebstüchtigkeit und Verkehrssicherheit garantieren. Etwaige Blessuren durch Unfallgeschehen werden repariert, Glasbruch ersetzt, Gebrauchsspuren durch Ausbesserung beseitigt und nach einer gewissen Zeit ein Neuanstrich aufgebracht. Gesetzliche Bestimmungen und behördliche Auflagen garantieren die periodische Überprüfung sicherheitsrelevanter Komponenten und Einrichtungen. An dieser Vorgangsweise hat sich in der langen Geschichte der Feuerwehrgeräteindustrie, mit Ausnahme der Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegszeiten oder bewusst vorangetriebener Verwahrlosung, wenig geändert.

Feuerwehrgeräte unterlagen bzw. unterliegen heute noch einer gewissen Lebensdauer. Oftmals war es notwendig diese wirtschaftliche Lebensdauer zu verlängern und Revitalisierungsmaßnahmen einzuleiten. Die Eingriffe die dabei getätigt wurden sind oftmals tief greifend und verändern das Erscheinungsbild des Fahrzeuges, bzw. dessen Funktionsweise wesentlich. Man denke hierbei an die vielen Militärfahrzeuge, die nach dem Weltkrieg zu Feuerwehrfahrzeugen umgerüstet wurden.

Nicht immer wurden Fahrzeuge am Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer einer Revitalisierung unterzogen, sondern fanden in untergeordneten Diensten Verwendung und überdauerten somit Jahrzehnte bis zu ihrer Ausmusterung ohne dass dabei deren historische Substanz wesentlichen Veränderungen unterzogen wurde. Nachdem die entbehrungsreiche Nachkriegszeit überwunden war, schritt Mitte des 20. Jahrhunderts die Erneuerung der Feuerwehrgerätschaften unaufhaltsam voran. Es wurde bis auf wenige Ausnahmen auch kaum Wert auf die Bewahrung alter Fahrzeuge gelegt, denn eine „moderne Feuerwehr“ sollte in die Zukunft blicken. Mit der fortschreitenden Modernisierung begann aber auch das Sterben eines Stückes Technikgeschichte und eine Reihe von Aktivisten traten hervor, um einzelne Objekte zu bewahren. Es vollzog sich somit der Wandel vom „Alten Eisen“ zum „Technischen Kulturgut“.

Wie erhält man technisches Kulturgut?

Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten. Die Geschichte von Feuerwehrfahrzeugen ist jene von Gebrauchsobjekten, die im Zeitraum ihrer betrieblichen Nutzung häufig Veränderungen optischer als auch technischer Art erfahren haben.

Was ist anzustreben?

1. Die Erhaltung der Substanz eines Objektes mit seiner Betriebsgeschichte
2. Erhaltung aller technischer Umbauten im Zuge der Betriebsgeschichte
3. Wenn mögl. die Erhaltung von historischen Öl- und Schmiermittelresten zum Zwecke der Dokumentation

Doch es ist nicht immer einfach die richtige Entscheidung in Bezug auf die Erhaltung eines Feuerwehrroldtimers zu treffen. Zum Beispiel ist die Frage nach der Ergänzung von Fehlstellen oder fehlender Teile in der Restaurierung generell häufig davon abhängig, ob ein Objekt mit seinen Mängeln in seiner optischen Qualität für den Betrachter verständlich ist oder ob es durch die Fehlstelle in seinem Gesamtausdruck gestört ist. Im technischen Bereich kann ein fehlender Teil zu einer Fehlinformation führen, doch wie weit greift man ein?

Dafür gibt es keine einheitliche Lösung, diese Entscheidung muss von Objekt zu Objekt eigenständig getroffen werden.

Hierzu einige Möglichkeiten im Umgang mit „technischem Kulturgut“

Konservierung:

Darunter ist ausschließlich die Bewahrung des Erscheinungsbildes eines Objektes im Letztzustand inklusive aller Gebrauchsspuren und Alterungserscheinungen zu verstehen. Dabei sind nur minimale Ausbesserungen zulässig, die dem Verfall eines Fahrzeuges Einhalt gebieten aber den historischen oder materiellen Zeugniswert in keiner Weise verändern oder gefährden. Im Allgemeinen kommt diese Vorgangsweise nur an statischen Exponaten eines Museums zur Anwendung, die in geeigneter Atmosphäre ausgestellt sind und deren betriebliche Funktionstüchtigkeit nicht Voraussetzung ist. Oftmals ist es nicht möglich alle Fahrzeuge in diesen entsprechenden Zustand zu versetzen (Fehlen von finanziellen Mitteln, Fachkenntnis, etc.) dann beschränkt sich die Konservierung auf eine geschützte Unterbringung. In der Regel können solche Exponate in diesem Zustand auch nicht in Betrieb genommen werden. Die Konservierung bietet allerdings die Möglichkeit diese Objekte ohne jegliche Veränderung zu bewahren und zu einem späteren Zeitpunkt weitere Maßnahmen einzuleiten.

Restaurierung:

Darunter ist die Wiederherstellung eines ursprünglichen oder aber auch späteren gewachsenen Zustandes eines Objektes zu verstehen. Voraussetzung dafür ist, dass ein Fahrzeug als Ganzes vorhanden ist und dessen Erhaltungszustand bzw. Grundsubstanz eine Restaurierung zulässt. Neben den Konservierungsmaßnahmen wird hier auch das Ergänzen oder Rekonstruieren von Einzelteilen angewandt. Also Originalteile, wenn auch anderer bauartgleicher oder bauartverwandter Fahrzeuge, in ausreichender Anzahl vorhanden und nur unwesentliche Neuteile nach alten Plänen anzufertigen sind. Am Beginn jeder Restaurierung steht die Definition des eigentlichen Restaurierungsziels und in deren weiteren Verlauf die genaue Dokumentation der vorgenommenen Arbeiten und eventuell freigelegter Spuren. Die Restaurierung soll die Wahrnehmung, Wertschätzung, sowie das Verständnis für ein Objekt fördern und ist auf eine Verbesserung des Zustandes ausgerichtet. Sie sollte weder unsichtbar noch besonders auffällig sein und keinesfalls die historische Aussagekraft beeinträchtigen. So wie die Konservierung bietet allerdings auch die sanfte Restaurierung die Möglichkeit diese Objekte zu bewahren und zu einem späteren Zeitpunkt weitere Maßnahmen einzuleiten.

Aufarbeitung, Instandsetzung oder Renovierung:

Darunter ist die Bewahrung oder Verbesserung des augenblicklichen Erscheinungsbildes oder Erhaltungszustandes eines Objektes zur Gewährleistung dessen betrieblicher Funktionstüchtigkeit und Verkehrssicherheit zu verstehen. Die getroffenen Maßnahmen entsprechen oftmals dem auch während der betrieblichen Fahrzeugnutzungsdauer getätigten Umfang. Die Generalinstandsetzung eines Fahrzeuges zum Anlass zu nehmen, um die Wiederherstellung eines ursprünglichen oder aber auch späteren gewachsenen Zustandes des Objektes zu erlangen, ist legitim. Auch wenn man sich dabei traditioneller Materialien und Verarbeitungsmethoden bedient, handelt es sich dabei jedoch um keine Restaurierung im Sinne der vorliegenden Definition.

Rekonstruktion:

Darunter ist die Wiederherstellung oder Nachbildung eines ursprünglichen, oder aber auch späteren gewachsenen Zustandes eines Objektes auf Basis genauer Quellen, alter Pläne, Fotografien, oder Beschreibungen zu verstehen. Voraussetzung dafür ist entweder, dass ein Fahrzeug mit historischer Aussagekraft als Ganzes vorhanden ist, dessen Bestimmungszweck aber durch Umbauten derart verändert wurde, sodass wesentliche Teile einer Neuanfertigung bedürfen oder ein Fahrzeug mit historischer Aussagekraft bereits derartige Schäden in der Substanz aufweist, die eine Neuanfertigung von Baugruppen erforderlich machen oder ein Fahrzeug nur mehr in Baugruppen mit historischer Aussagekraft vorhanden ist, die unter Verwendung von neu angefertigten Teilen zu einem Ganzen zusammengefügt werden.

Reparatur:

Darunter ist die Anpassung oder der Ersatz von Bauteilen zu verstehen. Die Erfüllung der funktionellen und festigkeitsmäßigen Erfordernisse, sowie etwaiger gesetzlicher Bestimmungen stehen im Vordergrund, ohne Berücksichtigung des historischen Zustandes von Teilen die ersetzt oder entfernt werden.

Replikat:

Darunter ist die genaue Nachbildung eines verloren gegangenen Originals auf Basis alter Pläne, Fotografien oder Beschreibungen zu verstehen. Die Verwendung unwesentlicher Originalteile ist dabei nicht von Bedeutung. Die Replikate genießen zwar zweifelhaften Ruf, doch können auch sie im Laufe der Zeit an Bedeutung gewinnen.

Historisierung:

Darunter ist die Nachempfindung eines früheren Erscheinungsbildes eines Objektes durch Maßnahmen der unterschiedlichsten Art, aber unter Belassung aller späteren Zubauten und Modernisierungen zu verstehen. Die Authentizität eines epochegerechten Erscheinungsbildes hat keine Priorität, es soll dem Benutzer nur ein nostalgisches Ambiente vermittelt werden. Derartige Maßnahmen sind nur an Fahrzeugen tolerierbar, die in größerer Stückzahl erhalten geblieben sind oder neu aufgebaut wurden und rein touristischen Zwecken dienen. Diese Wagen haben mit technischem Kulturgut nichts gemein. Mit den Einnahmen aus Fahrten mit derart umgestalteten Fahrzeugen lässt sich aber der Erhalt weiterer historisch wertvoller Exponate finanzieren, was derartige Vorhaben durchaus rechtfertigt.

Das epochegerechte Erscheinungsbild:

Zur umfassenden Dokumentation der Entwicklungsgeschichte von Feuerwehroldtimern gehört vor allem, diese in einem authentischen Erscheinungsbild zu präsentieren. Der Letztzustand einer Fahrzeuggattung ist sicherlich interessant und erfordert in den meisten Fällen auch die wenigsten Anstrengungen. Die Veränderungen innerhalb der betrieblichen Nutzungsperiode eines Fahrzeuges bieten eine Reihe von Möglichkeiten ein früheres Erscheinungsbild darzustellen. Ob dies immer der Ursprungszustand sein muss darf bezweifelt werden, waren doch oftmals nach kurzer Betriebszeit Umbauten notwendig oder es wurde die Lackierung vereinfacht. Derart umgestaltete Fahrzeuge prägten sich in diesem veränderten Erscheinungsbild aber ins Bewusstsein der Bevölkerung ein. Die Bewahrung von Einzelgängern und Prototypen, seien sie auch noch so interessant, rechtfertigt nicht deren bevorzugten Erhalt und die Vernachlässigung von Serienfahrzeugen als eigentliche Zeugen einer Epoche. Auch der Erhaltungszustand, in dem ein Fahrzeug dem Betrachter präsentiert werden soll, ist von großer Bedeutung. Es ist **NICHT** notwendig alle Exponate so zu präsentieren als wären sie gerade vom Hersteller abgeliefert worden oder kämen von einer Hauptuntersuchung, denn auch die Dokumentation von charakteristischen Gebrauchsspuren kann Einblicke in deren Daseinsgeschichte und Funktionalität gewähren.

Der Umgang mit der historischen Substanz:

In den wenigsten Fällen konnten Fahrzeuge gleich nach ihrem Ausscheiden in Museen oder Sammlungen integriert werden.

So kam es, dass zwar eine Vielzahl von Exponaten vor der Verschrottung bewahrt, aber kaum an geeigneten Orten geschützt eingestellt werden konnte. Nicht nur der Zerstörung ablesbarer Spuren ihres einstigen Verwendungszweckes durch Wind, Wetter und Vandalismus, sondern auch dem weiteren Verfall dieser historischen Fahrbetriebsmittel als Ganzes war somit Tür und Tor geöffnet und kommenden Generationen ein weites Betätigungsfeld bereitet. Dieses Erbe gilt es nun aufzuarbeiten und auch der Nachwelt zu bewahren. Doch auch an den bereits aufgearbeiteten Exponaten gilt es vor allem die Substanz zu bewahren, wenn nicht sogar zu verbessern, da auch im Museum und bei historischem Fahrbetrieb zahlreiche Alterungs- und Verschleißerscheinungen auftreten. Die Wahl der Mittel bei der Aufarbeitung historischer Gerätschaften sollte genau überlegt werden und sich soweit als möglich an den Seinerzeit gebräuchlichen Materialien und angewandten Technologien orientieren. Sind diese aus gesetzlichen oder technologischen Gründen nicht mehr verfügbar oder anwendbar, so empfiehlt es sich auf Ersatzmaterialien ähnlicher Eigenschaften zurückzugreifen und alternative Techniken anzuwenden. Die Bewahrung althergebrachter Handwerkskunst und Praktiken gehört genauso zur Dokumentation wie Archive, Ausrüstungsgegenstände und die Fahrzeuge selbst.

Nicht nur um Menschen die Möglichkeit zu bieten einen Feuerwehreinsatz von anno dazumal hautnah zu erleben, sondern um dieses Wissen als technisches Erbe an künftige Generationen weiterzugeben und Feuerwehrgeschichte in seiner Gesamtheit lebendig vermitteln zu können. Sollten behördliche Auflagen oder betriebliche Erfordernisse den Einbau von zusätzlichen technischen Einrichtungen bedingen, gilt es das historische Erscheinungsbild eines Fahrzeuges vor möglichen Beeinträchtigungen zu schützen und das historische Ambiente dadurch nicht zu beeinträchtigen. Vorgenommene Einbauten sollten unbedingt reversibel ausgeführt werden um im Bedarfsfall den Urzustand wieder herstellen zu können. Aus dem Planbetrieb im einwandfreien Zustand ausgeschiedene, oder bereits einmal aufgearbeitete Fahrzeuge durch mangelnde Pflege über Jahre hinaus quasi vergammeln zu lassen, trägt nicht unbedingt zur Identifizierung der Bevölkerung mit „ihrem Museum“, „ihrem Verein“ oder „ihrer Feuerwehr“ bei. Dass es sich bei den historischen Fahrzeugen um wertvolles technisches Kulturgut handelt, erfordert eine Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung, die nur durch gepflegte Exponate erreicht werden kann. Wenn man erwartet, dass Außenstehende den Status des wertvollen Kulturgutes akzeptieren, muss man es auch selbst so behandeln. Die historischen Fahrzeuge werden

bei fachgerechter Pflege und unter Beachtung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen ihren betriebssicheren Zustand sicher auf lange Zeit nicht einbüßen. Grundvoraussetzung ist aber neben der fachgerechten Instandhaltung auch die sachgemäße Bedienung durch den Einsatz von versiertem Personal.

Das Wichtigste ist, dass Technik nicht isoliert gesehen wird, daher ist eine Darstellung der sozialen Rahmenbedingungen und Folgen technischer Entwicklung erforderlich.

Vor allem das handwerkliche Wissen und die persönlichen Erfahrungen die man von einem historischen Fahrzeug hat sollten unbedingt niedergeschrieben oder mündlich überliefert werden, damit dieses Wissen nicht verloren geht. Denn ein Objekt ohne seine Geschichte wird leblos und ist nur mehr ein Objekt oder Fahrzeug von vielen und wird kaum mehr Beachtung finden.

Quellen und Bildnachweise:

¹ http://www.unesco.at/kultur/immat_kulturerbe.htm am 29.06.2016

² ÖMT-Empfehlung M701, 1. Ausgabe, Oktober 2007, S.2

³ Kohler, Thomas: Oldtimer – Fahrzeuge als technisches Kulturgut in der Schweiz, S.40.

Kurzfassung

Auf diese Frage gibt es eine ganz einfache Antwort: Technik, technische Entwicklungen, Industrie gehören zur Kultur; daher gehören technische Objekte zum kulturellen Erbe.

Von den verschiedensten Organisationen werden heute historische Feuerwehrfahrzeuge, Pumpen, etc. erhalten. Deren Bewahrung, als unwiederbringliches technisches Kulturgut, wird als Verpflichtung gegenüber künftigen Generationen angesehen. Im Gegensatz zu historischen Kunstgegenständen wie Gemälden oder Skulpturen genügt es aber nicht, diese einfach zu konservieren und als stumme Zeugen vergangener Epochen zu präsentieren. Geschichtsvermittlung im althergebrachten Sinn ist viel zu steril um technische Entwicklungen und historische Zusammenhänge zu verstehen. Es sprechen somit einige Gründe dafür die Feuerwehrgerätschaften vergangener Epochen nicht nur gegenständlich zu erhalten, sondern auch an Hand betriebsfähiger Exponate lebendig zu dokumentieren, um das Verständnis für deren Funktionsweise zu fördern.²

Nicht immer wurden Fahrzeuge am Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer einer Revitalisierung unterzogen, sondern fanden in untergeordneten Diensten Verwendung



Abb. 1 Neue Fahrzeughalle Steirisches Feuerwehrmuseum Groß St. Florian

und überdauerten somit Jahrzehnte bis zu ihrer Ausmusterung ohne dass dabei deren historische Substanz wesentlichen Veränderungen unterzogen wurde. Nachdem die entbehrungsreiche Nachkriegszeit überwunden war, schritt Mitte des 20. Jahrhunderts die Erneuerung der Feuerwehrgerätschaften unaufhaltsam voran. Es wurde bis auf wenige Ausnahmen auch kaum Wert auf die Bewahrung alter Fahrzeuge gelegt, denn eine moderne Feuerwehr sollte in die Zukunft blicken. Mit der fortschreitenden Modernisierung begann aber auch das Sterben eines Stückes Technikgeschichte und eine Reihe von Aktivisten traten hervor um einzelnen Objekte zu bewahren. Es vollzog sich somit der Wandel vom „Alten Eisen“ zum „Technischen Kulturgut“.

Das wichtigste ist, dass Technik nicht isoliert gesehen wird, daher ist eine Darstellung der sozialen Rahmenbedingungen und Folgen technischer Entwicklung erforderlich.

Vor allem das handwerkliche Wissen und die persönlichen Erfahrungen die man von einem historischen Fahrzeug hat sollten unbedingt niedergeschrieben oder mündlich überliefert werden, damit dieses Wissen nicht verloren geht. Denn ein Objekt ohne seine Geschichte wird leblos und ist nur mehr ein Objekt oder Fahrzeug von vielen und wird kaum mehr Beachtung finden.

Why keep technology?

On this question, there is one simple answer: technology, technical developments, industry belong to the culture; therefore, technical objects belong to the cultural heritage.

Today historical fire engines, pumps, etc. are obtained from various organizations. Their preservation as irretrievable technical heritage, is regarded as a commitment to future generations. In contrast to historic art objects such as paintings or sculptures it is not enough, just to preserve and present them as silent witnesses of bygone eras. History teaching in the traditional sense is far too sterile to understand technical developments and historical contexts. To get the understanding of the function from fire brigade equipment of bygone eras, it is necessary not just to present them; you have also to document the objects to keep them alive.

Not always vehicles were subjected of a revitalization, at the end of their economic life span. After the post-war period the renewal of fire brigade equipment progressed inexorably. It also hardly value a few exceptions was placed on maintaining old vehicles, because a modern fire department should look into the future. With the progressive modernization a piece of history of technology began to die but a number of activists emerged to preserve individual objects. It was thus the change from "old iron" to the "technical culture".

On this question, there is one simple answer: technology, technical developments, industry belong to the culture; therefore, technical objects belong to the cultural heritage.

The most important thing is that technology is not seen isolated, a representation of the social conditions and consequences of technical development is therefore required.

Above all the technical knowledge and the personal experiences of a historical vehicle should be necessarily written or orally handed down, so that this knowledge is not lost. Because an object without its history is lifeless and it is one object or vehicle of many and will be get hardly more attention.

Die Automobilisierung bei der Berufsfeuerwehr Graz

Rupert SCHRANK

Die Berufsfeuerwehr Wien hat bereits 1903 das erste Feuerwehrkraftfahrzeug in den Dienst gestellt. Das war aber noch nicht entscheidend für eine Automobilisierung in Graz. Der erste Gedanke einer Automobilisierung der Grazer Feuerwehren stammt zwar schon aus dem Jahre 1907. Aber erst im Jahre 1913 fasste der Gemeinderat den Entschluss, 5 Löschautos anzuschaffen. Die Umsetzung des Vorhabens wurde jedoch durch den Kriegsausbruch 1914 verhindert. Eine Automobilisierung des Rettungsbetriebes hat es sehr wohl gegeben. Dies erfolgte durch Gönner und Wohltäter Grazer Bürger im Jahre 1913.



Abb. 1 Feuerwache Lendplatz um 1925

Bedenken über die unsicheren Betriebsverhältnisse

In Leipzig hat es 1913 eine große Feuerwehrausstellung gegeben. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die unsicheren Betriebsverhältnisse und die Feuergefährlichkeit eines Kraftfahrzeuges gegen eine Automobilisierung gestellt. Dipl. Ing. Theophil Qurin (Abb. 2.) Branddirektor von Graz erhob massive Bedenken gegen eine Automobilisierung. Seine Worte waren: „Es erscheint auf den ersten Blick bedenklich, das leicht entzündliche Benzin durch Löschfahrzeuge in größeren Mengen auf Brandplätze zu führen. Es erscheint auch durchaus nicht unbedenklich, die Feuerwachen in Benzingaragen zu verwandeln. Der Betrieb eines Benzinmotors ist schwer zu erlernen. Besondere Vorkehrungen für eine sofortige Alarmbereitschaft müssen getroffen werden. Keine Beleuchtung am Fahrzeug und die Fahrgeschwindigkeit sind sehr bedenklich. Die Geschwindigkeiten lassen sich nur ruckweise ändern. Das Anfahren in Steigungen ist nicht leicht zu erlernen. Der Benzinantrieb nimmt den

ganzen Platz unter den Wagenräumen für sich in Anspruch und der eigentliche Feuerwehrzweck wird dadurch entzogen. Die Bedienung ist nicht einfach. Es werden 15 Handgriffe und Fußtätigkeit notwendig, um von der Ruhe zur höchsten Geschwindigkeit zu kommen.



Abb. 2 Dipl. Ing. Theophil Qurin

Futtermangel führte zu einem Umdenken

Nach Beendigung des ersten Weltkrieges im Jahr 1918 musste bei der Berufsfeuerwehr Graz zwangsläufig die Automobilisierung in Angriff genommen werden. Der ständige Futtermangel hatte die Leistungsfähigkeit der Pferdebespannung derart abgesenkt, dass bei längeren Anfahrtsstrecken die Löschfahrzeuge nur im Schritt an die Brandstellen herangebracht werden konnten.

Mit Ing. Peter Stanke (Abb.3.) hat im Jahre 1919 eine Automobilisierung bei der Berufsfeuerwehr Graz bzw. der Grazer Feuerwehren begonnen.



Abb. 3 Ing. Peter Stanke

Das erste Fahrzeug

Ein Feuerwehrmann hatte durch Zufall einen herrenlosen, in der Bahnhofskaserne in Eggenberg, stehenden LKW Gräf & Stift der Type M 13 gefunden. Es konnte kein Eigentümer gefunden werden. Das Fahrzeug war nicht fahrbereit und wurde mit Pferden zur Hauptfeuerwache am Lendplatz geschleppt. In der hauseigenen Werkstatt wurde das Fahrzeug als Autogasspritze komplett renoviert. Es war mit einem 600 l Wassertank ausgestattet. Mit der ersten Ausfahrt machte sich die Berufsfeuerwehr nicht gerade beliebt. Es musste große Überzeugungsarbeit bei der Bevölkerung geleistet werden. Zu Beginn der Automobilisierung gab es keinen Chauffeur. Die Ausbildung der Chauffeure war aber dringend notwendig. Es gab weder Fahrschulen noch eine sonstige Möglichkeit zur Ausbildung von Chauffeuren. Im Jahre 1920 gelang es ein Fahrzeug der Marke Puch als Schulwagen vorübergehend beigestellt zu erhalten. Ing. Peter Stanke machte mit mehreren Feuerwehrmännern und mit Hilfe von Nachtstunden eine Fahrerausbildung. Anlässlich einer Rede hatte Stanke folgendes erwähnt: „Mit Beendigung der Fahrerausbildung war auch der Aufbau des Autos fertig und bald darauf brausten wir durch die Stadt. Der Motor hatte übrigens einen Regler, der die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit über 35 km/h nicht zuließ. Als das Auto mit dieser Höchstgeschwindigkeit durch die Herrengasse fuhr, drohten Passanten mit Fäusten und Schirmen und führten Klage beim Magistrat wegen der halbsbrecherischen Geschwindigkeit. Zum Bürgermeister zitiert und nach einem Ausweg befragt konnte ich nur beantragen weiter zu fahren und die Bevölkerung werde sich an die Geschwindigkeit gewöhnen.“

Probefahrten

Am 19. August 1920 beschreibt ein Zeitungsartikel sehr schön die Probefahrt mit der Autogasspritze. Vom Rüsthaus der städtischen Feuerwehr am Lendplatz aus bis auf die Ries zum zweiten Fuchswirt wurde eine Probefahrt unternommen. Die Fahrt, an der 12 Feuerwehrmänner mit Branddirektor Ing. Peter Stanke teilnahmen, wurde in 20 Minuten zurückgelegt und verlief tadellos. (Abb. 4.)

Eine Übungsfahrt auf den Schloßberg soll zeigen wieviel Zeitersparnis man mit einem Automobil erzielen kann. An einem Nachmittag machte man mit der neuen Automotorspritze der städtischen Feuerwehr vom Rüsthaus am Lendplatz aus durch die Wickenburggasse auf den Schloßberg, eine Übungsfahrt, was nicht geringes Aufsehen hervorrief. Nach 12 ½ Minuten war diese beim oberen Stationsgebäude der Schloßbergbahn

angelangt und in weiteren zwei Minuten wurde bereits Wasser gegeben. Die Probe, die unter der Leitung des Ing. Peter Stanke stand, brachte ein Drittel Zeitersparnis im Verhältnis zur Fahrtdauer bei der Verwendung von Pferden. Mit einem Löschfahrzeug der heutigen modernen Generation schafft man dies in 5 Minuten. Im Vergleich zur damaligen Technik war das eine besondere Leistung. (Abb.5.)



Abb. 4 Das erste Automobil



Abb. 5 Fahrt auf den Schloßberg

Viele neue Herausforderungen

Es mussten neue Vorschriften erarbeitet werden. Das Hornsignal für Motorpumpen ist künftig mit dem Signal „Spritze“ zu verwenden. Nach Möglichkeit ist sich jedoch eines Boten zu bedienen, da es sich gezeigt hat, dass der Fahrer beim Lärm der Motorpumpe das Signal leicht überhört. Das Ausschalten der Motorpumpe hat immer vom Kupplungshebel aus zu erfolgen, nie durch Ausschalten des Pumpenschalthebels allein. Die möglichste Sparsamkeit von Benzin erforderte, dass die Rundfahrten eingeschränkt werden mussten. Der tägliche Probealarm ist auf das Ankurbeln des Motors und das Auf- und Absitzen zu begrenzen. Die Fahrer haben nach dem Ankurbeln sogleich wieder abzustellen. Probefahrten werden nur am Freitag gemacht. Das Einfahren mit Autos in Tore, Kurven oder engen Straßenstellen mit der 4. Geschwindigkeit ist verboten.

Die feierliche Übergabe

Das erste Feuerwehrauto der städtischen Feuerwehr Graz wurde am 20. September 1920 offiziell und feierlich in den Dienst gestellt. Am Vormittag fand die Übergabe durch den Bürgermeistervertreter Mag. Adolf Fizia, Stadtrat Schoklitsch und des Kraftwagenausschusses des Magistrates Graz statt. Das Fahrzeug, ein Gräf & Stift Wagen mit einem vierzylindrigen Motor und Vollgummireifen, wurde einer eingehenden Besichtigung unterzogen und in allen seinen Teilen als praktisch und gefällig bezeichnet. Den Aufbau des Wagens besorgte man in den Werkstätten der städtischen Feuerwehr. Brandinspektor Oberbaurat Dipl. Ing. Theophil Qurin stellte die Offiziere und die Mannschaft, die an den Arbeiten beteiligt waren, dem Ausschuss vor. Bürgermeisterstellvertreter Engelhofer zollte den Leistungen Worte vollster Anerkennung, besonders dem Leiter der Arbeiten, Ing. Peter Stanke. Hierauf folgten ein Probealarm und eine Übung.

Die begleitenden Worte von Ing. Peter Stanke bei der Übergabefeierlichkeit lauteten wie folgt: Als ich meinen Volontärdienst bei der Grazer Berufsfeuerwehr im Herbst des Jahres 1919 antrat, waren die Fahrzeuge dieser Wehr noch mit Pferden bespannt. Ertönte die Alarmglocke, wurden die angeschrirten Pferde unruhig, wieherten und drängten zur Garagentür, wo sie der Kutscher übernahm und im Trab an die Deichsel brachte. Der Eifer wurde jedoch durch die Notzeiten, die damals bestanden und für die Pferde Futtermangel bedeuteten, merklich eingeschränkt. Bei längeren Anfahrten zu einem Brand versagten die Kräfte und es kam vor, dass im letzten Teil der Anfahrt die Pferde in Schritt verfielen und die Mannschaft absitzen und anschieben musste.

Fahrzeuge

1920 wurden um 1.000.000 Kronen fünf Lastkraftwagen aus der Sachabrüstung gekauft. Die Kreiselpumpen konnten erst zu Jahresende bestellt werden. Die Feuerlöschpumpen wurden von der Firma Knaust und der Nebenantrieb vom Norikumwerk Cless in Graz gefertigt und geliefert. Der Einbau erfolgte in den eigenen Feuerwehrwerkstätten.

Am 09. Dezember 1920 beschloss der Gemeinderat, den Autobetrieb beim städtischen Fuhrhof aufzulassen und drei Autos der Berufsfeuerwehr zu überlassen. Alle leeren Chassis wurden nach eigenen Entwürfen und den Grazer Verhältnissen angepasst, in den eigenen Werkstätten der BF Graz aufgebaut. In den Jahren 1921 bis 1924 kamen eine Autopumpe,

zwei Rüstauto, eine zweite Gasspritze, ein Mannschaftsauto und ein Offizierswagen in den Dienst.

Die Ausrüstung und Besetzung einer Tenderpumpe hat folgend ausgesehen: 1 Offizier, 1 Fahrer, 1 Löschmeister und 4 Feuerwehrmänner, Behälter mit 400 Liter Wasser, Motorleistung 42 PS, fünfstufige Hochdruck-Kreiselpumpe, Fördermenge 500 Liter/min bei 20 atü, 350 Meter Druckschläuche, diverse Leitern, 1 Sauerstoffgerät, Rauchfangkehrzeug, Maurer- und Sappeurtwerkzeug, andere Werkzeuge und einen Stankö-Schaumlöschapparat. Stankö ist die Ableitung aus den Anfangsbuchstaben zweier Namen. Zwei Offiziere der Berufsfeuerwehr Wien, Brandinspektor Johann Stanzig und Brandinspektor Rudolf König, war es gelungen, einen Apparat zur Anwendung eines Schaumlöschverfahrens zu konstruieren. (Abb. 6.)



Abb. 6 Schlauchtender Austro Fiat 1926

Auch bei der Freiwilligen Feuerwehr Graz ist eine Automobilisierung vorangeschritten. Sie haben auch eine Autogasspritze erhalten. Der Fiat Wagen der Type 40HP wurde nach den Konstruktionen des Ing. Peter Stanke in den Steirischen Fahrzeugwerken in Puntigam hergestellt. Mit dem Fahrzeug konnten 12 Wehrmänner befördert werden.

Ein Personenkraftwagen der Type H IV 48 wurde im Jahr 1924 in den Feuerwehrdienst gestellt und im zweiten Löschzug eingeteilt. Der Wagen hatte die Bestimmung Feuerwehr-offiziere auf den Brand- oder Hilfsplatz zu bringen. Nach der damals gültigen Dienstanweisung dürfte es sich um ein Fahrzeug des Magistrates Graz handeln, welches für den Feuerwehrdienst zur Verfügung gestellt wurde.

Tierrettung

Ein Tierrettungswagen wurde 1925 in den Dienstbetrieb der Berufsfeuerwehr aufgenommen. Bei Ausrückungen zu Unfällen auf öffentlichen Verkehrswegen wurde der Tierrettungswagen durch Vorspannen des Mannschaftsautos, wenn dieser nicht in

anderer Dienstverwendung stand, an die Unfallstelle gebracht. Andernfalls mussten Pferde herbeigeholt werden. Wurde das Mannschaftsauto vorgespannt so hatte die volle Gerätebedienungsmannschaft auszurücken. Der Fahrer durfte mit keiner höheren Geschwindigkeit fahren als sie mit einem Pferdepaare im leichten Trabe erreicht wurde.

Drehleiter

Der Ankauf einer Magirus-Drehleiter wurde am 28. November 1923, über persönliches Einsetzen des Kommandanten der Grazer Feuerwehr und Bürgermeister Vinzenz Muchitsch, vom Gemeinderat beschlossen. Am 12. Mai 1924 wurde die Drehleiter in den Dienst gestellt. Sie war mit einem Löschmeister, Fahrer und zwei Feuerwehrmännern besetzt. Die Drehleiter 30m ersetzte die bisherige Fahrleiter und rückte im Sinne der Ausfahrordnung an deren Stelle aus. (Abb.7.) Bei der feierlichen Übergabe verwies Bürgermeister Vinzenz Muchitsch darauf, dass die Stadtgemeinde Graz, um die Ausführung der Berufsfeuerwehr zu vervollständigen, eine Magirus-Auto-Drehleiter angeschafft habe. Sie ist heute die modernste Errungenschaft auf dem Gebiete des Löschwesens. Der Kostenaufwand von 500 Millionen Kronen bedeutet für die Gemeinde, in ihrer misslichen finanziellen Lage, eine besondere Kraftanstrengung.



Abb. 7 Drehleiter Magirus um 1930

Luftbereifung

1926 wurde von Ing. Peter Stanke Luftbereifung für Fahrzeuge eingeführt. Vollgummireifen ließen nur unter den günstigsten Straßenwitterungsverhältnissen Höchstgeschwindigkeiten bis zu 35 Kilometer in der Stunde zu und Fahrzeuge mit Luftreifen bis zu 70 Kilometer, ohne die Fahrsicherheit zu gefährden. Die Betriebssicherheit eines Vollgummireifens wurde die Unverletzlichkeit zugute geschrieben. Die Leistungsfähigkeit der Vollgummireifen wird im Allgemeinen um ein Viertel bis ein Drittel höher angeschrieben als die der Luftreifen. Diese Art der Leistungsfähigkeit

wird bei reinen Feuerwehrgeräten im Dienste kaum in Frage kommen.

1933

1933 hatte die Berufsfeuerwehr Graz einen Stand von 14 Autofahrzeugen. Die Fahrzeuge wurden in verschiedene taktische Bezeichnungen eingeteilt: Tenderpumpe, Gerätepumpe, Auto-Drehleiter, Mannschaftswagen, Motorpumpe IV, Tenderpumpe II, Motorpumpe II, Wirtschaftswagen, Rüstwagen I, Rüstwagen II und Rüstwagen III, Tierrettungsauto. Dazu gab es noch zwei Kraftfahrzeuge für den Transport von Spezialgeräten und ein Dienst-Auto. (Abb.8.)



Abb. 8 Lendplatz 1922

Bei der Berufsfeuerwehr Graz kann man das Jahr 1919 als Geburtsjahr für den Einzug der motorisierten Technik auf dem Fahrzeugsektor bezeichnen. An einem neuen Fahrzeugkonzept wurde immer wieder daran gearbeitet um eine breite Risikoabdeckung zu ermöglichen. Diese Entwicklung hat sich bis heute fortgesetzt.

Quellen und Bildnachweise:

Festschrift 1853-1933 100 Jahre Feuerwehr der Stadt Graz
Zeitungsberichte aus der Zeitung „Arbeiterwille“
Dienstsanweisungen der Berufsfeuerwehr Graz
Festschrift 80 Jahre Berufsfeuerwehr Graz
Festrede von Ing. Peter Stanke
Text von 1925 aus der Zeitschrift des österreichischen Reichs-Verbandes für Feuerwehr- und Rettungs-Wesen

Bilder:

Abb.1 Archiv Rosenbauer
Abb.2 Archiv BF Graz
Abb.3 Österreichisches Feuerwehrbuch vom ÖBFV
Abb.4 aus dem Tagebuch Ing. Stanke
Abb.5 aus dem Tagebuch Ing. Stanke
Abb.6 Archiv BF Graz
Abb.7 Sammlung Schellauf
Abb.8 Sammlung Schellauf

Die Automobilisierung bei der Berufsfeuerwehr Graz

Der erste Gedanke einer Automobilisierung der Grazer Feuerwehren stammt aus dem Jahre 1907. Der Gemeinderat fasste 1913 den Entschluss, 5 Fahrzeuge anzuschaffen. Die Umsetzung des Vorhabens wurde jedoch durch den Kriegsausbruch 1914 verhindert.

Dipl. Ing. Theophil Qurin, Branddirektor von Graz erhob massive Bedenken gegen eine Automobilisierung. Seine Worte waren: „Es erscheint auf den ersten Blick bedenklich, das leicht entzündliche Benzin durch Löschfahrzeuge in größeren Mengen auf Brandplätze zu führen. Die Bedienung ist nicht einfach. Es werden 15 Handgriffe und Fußtätigkeit notwendig, um von der Ruhe zur höchsten Geschwindigkeit zu kommen“.

Der ständige Futtermangel, nach dem Krieg, hatte die Leistungsfähigkeit der Pferdebespannung derart abgesenkt, dass bei längeren Anfahrstrecken die Löschfahrzeuge nur im Schritt an die Brandstellen herangebracht werden konnten.

Ein Feuerwehrmann hatte durch Zufall einen herrenlosen Lastkraftwagen der Type Gräf & Stift M 13 gefunden. Das Fahrzeug war nicht fahrbereit. In der hauseigenen Werkstatt wurde das Fahrzeug renoviert. Es wurde mit einem 600 l Wassertank ausgestattet. Mit der ersten Ausfahrt machte sich die Berufsfeuerwehr nicht gerade beliebt. Ing. Peter Stanke machte mit mehreren Feuerwehrmännern und mit Hilfe von Nachtstunden eine Fahrerausbildung.

Eine Übungsfahrt auf den Schloßberg soll zeigen wieviel Zeitersparnis man mit einem Automobil erzielen kann. Von der Feuerwache am Lendplatz bis auf den Schloßberg brauchte man nur 12 ½ Minuten.

Es mussten auch neue Vorschriften erarbeitet werden.

Das erste Feuerwehrauto der städtischen Feuerwehr Graz, wurde am 20. September 1920 offiziell und feierlich in den Dienst gestellt. Die Übergabe fand durch den Bürgermeistervertreter Mag. Adolf Fizia, Stadtrat Schoklitsch und den Kraftwagenausschusses des Magistrates Graz statt.

1920 wurden um 1.000.000 Kronen fünf Lastkraftwagen aus der Sachabrüstung gekauft. Die Feuerlöschpumpen wurden von der Firma Knaust und der Nebenantrieb vom Norikumwerk Cless in Graz gefertigt und geliefert. Der Einbau erfolgte in den eigenen Feuerwehrwerkstätten.

Ein Tierrettungswagen wurde 1925 in den Dienstbetrieb der Berufsfeuerwehr aufgenommen. Bei Ausrückungen wurde der Tierrettungswagen durch Vorspannen des Mannschaftsautos an die Unfallstelle gebracht. Der Fahrer durfte mit keiner höheren

Geschwindigkeit fahren als sie mit einem Pferdepaaire im leichten Trabe erreicht wurde.

Der Ankauf einer Magirus-Drehleiter wurde am 28. November 1923 über persönliches Einsetzen des Kommandanten der Grazer Feuerwehr und Bürgermeister Vinzenz Muchitsch vom Gemeinderat beschlossen und am 12. Mai 1924 in den Dienst gestellt.

1926 wurde die Luftbereifung für Fahrzeuge eingeführt. Vollgummireifen lassen Höchstgeschwindigkeiten bis zu 35 Km/h zu. Fahrzeuge mit Luftreifen konnten bis zu 70 Km/h fahren.

1933 hatte die Berufsfeuerwehr Graz einen Stand von 14 Feuerwehrfahrzeugen.

Bei der Berufsfeuerwehr Graz kann man das Jahr 1919 als Geburtsjahr für den Einzug der motorisierten Technik auf dem Fahrzeugsektor bezeichnen. An einem neuen Fahrzeugkonzept wurde immer wieder daran gearbeitet um eine breite Risikoabdeckung zu ermöglichen.

Motorization of the fire brigade Graz

First thought of motorizing the fire brigade of Graz came in 1907. The city council decided in 1913 to order 5 vehicles, but the plan was canceled due the outbreak of World War 1.

Dipl. Ing. Theophil Qurin, former Chief of the fire brigade in Graz, spoke against the planned motorization, via a Letter (to the council) with following words: It seems risky, to carry higher amounts of highly flammable gas to the fire in our own fire trucks. Motorized trucks are harder to handle. It takes 15 steps to get them going.

After the war the lack of food for the horses carrying the fire brigades equipment, resulted in making them too weak to pull the carriages faster than walking pace.

In the post-war year a fire fighter found a seemingly abandoned truck, type Gräf & Stift M 13. The truck was in bad condition. The brigade decided to take into their in-house garage to repair it. They put on a 600 liter water tank. The first test drive declined the brigades popularity among the people of the city as well among the city council. After that Ing. Peter Stanke and other fire fighters took driving lessons in night shifts.

A demonstration of the new vehicle showed that it could save valuable time. It only took twelve and a half minutes from Lendplatz to the top of the Schlossberg – faster than any non-motorized vehicle.

New regulations had to be established.

The first fire truck of the fire brigade in Graz was officially commissioned in 1920. It was solemnly given to the brigade by mayor Mag. Adolf Fizia, councillor Schoklitsch and the members of the committee for motorized vehicles of the city of Graz.

In 1920 five trucks were acquired for about 1.000.000 Kronen. Fire extinguishing pumps were built by Knaust and the auxiliary drive by Norikumwerk Cless in Graz. The components were then added to the truck in brigades in-house garage.

An animal rescue vehicle was commissioned in 1925. This special vehicle was tugged by the personnel carrier and in that constellation, the maximum speed was that of a horse carriage with two horses trotting.

On November 28th 1923 the commanding officer of the fire brigade Graz convinced the mayor Vinzenz Muchitsch and the city council to buy a Magirus turntable ladder. It was commissioned on May 12th 1924.

1926 the pneumatic tyre was approved for usage within the traffic regulations. With full-cushion tyres speed up to 35 km/h were possible. Pneumatic tyres on the other hand made it up to 70 km/h.

From 1914 to 1933 the fire brigade Graz managed to gather 14 motorized vehicles. A constant development of new car concepts went on until the present and will in the future.

Übersetzung: Stefan Schrank B.A.

Die Entwicklung der Motorisierung der Feuerwehren in Vorarlberg bis 1960?

Eugen SCHERTLER Rainer RATT

Das heutige österreichische Bundesland Vorarlberg war in der Donaumonarchie ein kleines, von der Land- und Forstwirtschaft geprägtes Land, das sehr von der k. u. k. Statthalterei in Innsbruck abhängig war. Erst nach dem 1. Weltkrieg erklärte sich das Land vor dem Arlberg zu dem selbstständigen „Land Vorarlberg“.

In Vorarlberg begann das *freiwillige* Feuerwesen mit der Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Bregenz im Jahre 1861. In den nächsten Jahren folgten in den Städten Bludenz, Dornbirn und Feldkirch weitere Gründungen von Feuerwehren. Die anfängliche Ausrüstung der Wehren waren jene Gerätschaften, welche sie von den Löschanstalten übernommen hatten: Handdruckspritzen, Löscheimer, Leitern usw. Dieses System hat sich in den Talschaften zum Teil bis nach dem 2. Weltkrieg gehalten. Die Anschaffung von Motorspritzen und Kraftfahrzeugen war den kleinen Gemeinden aus finanziellen Gründen nicht möglich.

Um 1850 war das Land vom heutigen wirtschaftlichen Wohlstand noch weit entfernt und die Finanzkraft der Gemeinden dementsprechend bescheiden bemessen. Erst mit den Gründungen von Baumwollspinnereien durch englische und schweizerische Fabrikanten um 1820 entwickelte sich langsam eine Textilindustrie. Mit dem Bau der Arlbergbahn 1870 von Landeck (Tirol) bis nach Bregenz und weiter nach Lindau (Deutschland), sowie von Bregenz nach St. Margarethen (Schweiz), erfolgte ein wirtschaftlicher Aufschwung. Viele deutsche und Schweizer Unternehmen nahmen dieses Angebot war und bauten in Vorarlberg – besonders im Rheintal und im Walgau – neue Fabrikanlagen. Durch diesen Standortwechsel konnte die ganze Donaumonarchie ohne die hohen Zölle beliefert werden. Dies hatte auch in weiterer Folge die Zuwanderung von Arbeitskräften, besonders aus dem Trentino im heutigen Italien, zufolge. Diese Entwicklung hat sowohl tausenden Einheimischen, als auch Zuwanderern Arbeit geboten. In den Gemeinden, in denen neue Fabriken entstanden, verdoppelten sich die Einwohnerzahlen in wenigen Jahren.

Die Feuerwehren beobachteten die technische Entwicklung sehr lange und gründlich, bevor sich einige wenige zur Motorisierung durchringen konnten. Die Freiwillige Feuerwehr Bludenz war

in Vorarlberg die einzige Feuerwehr, die im Jahre 1909 eine Dampfspritze angeschafft hatte. Es handelte sich laut technischen Daten und Foto um eine Zweizylinder Kernreuter-Dampfspritze mit Pferdezug. Geliefert wurde diese Spritze aber von der Firma Knaust in Wien.

Da die Firma Knaust bereits ab 1883 nur mehr Dreizylinder-Maschinen erzeugte, handelte sie auch mit Geräten anderer Hersteller.



Abb. 1 Dampfspritze Feuerwehr Bludenz, 1909

Die vier Städte waren in ihrer Größe überschaubar und die Einsatzstellen zu Fuß gut erreichbar. In Bludenz wurde 1885 und in Bregenz 1899 eine neue Wasserversorgung errichtet und im Abstand von 120 Meter je ein Überflurhydrant gesetzt. Mit dieser Neuerung wurde auch das Löschwesen in diesen zwei Städten geändert; die Handdruckspritzen wurden teilweise verkauft und auch die Statuten geändert. Man kaufte vermehrt Hydrantenwagen und stationierte auch Schlauch-(Hydranten)kästen an geeigneten Stellen im Stadtgebiet.

In Vorarlberg schlug die Geburtsstunde des Automobils am 7. März 1893 in Bregenz. Die Firma Benz & Cie. aus Mannheim lieferte an diesem Tag das erste industriell gefertigte, benzinbetriebene Automobil an den in Bregenz wohnhaften Marinemaler Eugen Zardetti. Es war der Autopionier Carl Benz persönlich, der das dreirädrige Fahrzeug, dessen 2,5 PS Aggregat eher einer Kutsche mit Motor und der Motor eher einer Schnapsbrennerei glich, an seinen ersten Kunden in der Donaumonarchie übergab. Dieses „Fahrgerät“ befindet sich heute im Technischen Museum in Wien.

Es vergingen aber weitere 33 Jahre, bis das erste Feuerwehrfahrzeug über Vorarlbergs Straßen rollte.

Motorspritzen, Tragkraftspritzen

Die kleinen Feuerwehren beobachteten die technische Entwicklung sehr gründlich bis sich einige zur Motorisierung durchringen konnten. Dies betraf zunächst auch nur die Tragkraftspritzen. **In Vorarlberg wurde im Jahre 1912 von der Feuerwehr Dornbirn die erste Benzinspritze von der Firma Union Wien, Reginald Czermack, angekauft.** Leider hatte diese einen Konstruktionsfehler und wurde nach einigen Jahren ausgeschieden.

Der erste Weltkrieg verhinderte die Entwicklung der Motorspritzen, da auch die Rohstoffe zum Bau der Geräte nicht vorhanden waren. Erst ab dem Jahre 1922 wurden brauchbare Motorspritzen am Markt angeboten und auch einige Feuerwehren in Vorarlberg erwarben einige dieser Motorspritzen. Beim Einsatz derselben zeigte sich aber, dass die Löschteiche, welche für die Handdruckspritzen ausreichend waren, für die erhöhte Wasserförderung durch die Motorspritzen nicht ausreichten. So mussten die Gemeinden für die Wasserversorgung größere Löschteiche errichten.

Die erste Motorspritze im Lande kaufte 1924 die Feuerwehr Kennelbach, eine kleine Nachbargemeinde von Bregenz.

Nach dem 1. Weltkrieg bis zum Anschluss an Deutschland wurde eine stattliche Anzahl Motorspritzen von den Feuerwehren erworben. Im Bezirk Bludenz waren es 26 Stück, im Bezirk Bregenz 25 Stück, im Bezirk Dornbirn vier Stück und im Bezirk Feldkirch waren es elf Stück, das ergibt eine Anzahl von 66 Motorspritzen für diesen Zeitraum.

Von 1939 bis 1945 wurden in den Bezirk Bludenz zehn Stück, in den Bezirk Bregenz 17 Stück, in den Bezirk Dornbirn fünf Stück und in den Bezirk Feldkirch acht Stück Tragkraftspritzen TS 8 (Deutsche Einheitsspritze) geliefert, das ergibt eine Anzahl von 40 Stück für diesen Zeitraum.

Von 1946 bis 1960 wurden in den Bezirken des Landes folgende Tragkraftspritzen (TS 8) angeschafft: im Bezirk Bludenz 13 Stück, im Bezirk Bregenz 30 Stück, im Bezirk Dornbirn ein Stück und im Bezirk Feldkirch zehn Stück; das ergibt eine Anzahl von 54 Tragkraftspritzen TS 8 für diesen Zeitraum.

Im Zeitraum von 1912 bis 1960 wurden bei den Feuerwehren in Vorarlberg somit insgesamt 160 Stück Motortragkraftspritzen verschiedener Bauart und Fabrikate in Dienst gestellt.

Die größte Anzahl der Pumpen lieferte die Firma

Rosenbauer in Linz. Weitere Pumpenhersteller waren die Firmen Gugg in Braunau, Magirus, Oberascher in Salzburg, Union Wien, Firma Knaust Wien und E.C. Flader in Jöstadt in Sachsen. Die einzelnen Motorspritzen hier aufzulisten würde den Rahmen sprengen und es ist auch nicht möglich sie zu erfassen, da es viele Pumpen nicht mehr gibt und auch keine Aufzeichnungen mehr vorhanden sind. Bei der Befragung von alten Feuerwehrkameraden wird es schwierig Daten zubekommen. Bei einem Gespräch kommt man noch bis zur Marke und dann ist Ende.

Automobile, Feuerwehrfahrzeuge

Im Jahr 1924 beschloss der Landesfeuerwehrverband die Schaffung von Überlandzentralen und die damit verbundene Automobilisierung der Feuerwehren in den Städten Bregenz, Bludenz, Dornbirn und Feldkirch. Der Anlass für diesen Beschluss war ein Brand in Hard, eine Nachbargemeinde von Bregenz. Bei diesem Brand bat die Feuerwehr Hard die Wehr Bregenz um nachbarliche Hilfeleistung. Diese konnte aber dem Ansuchen nicht Folge leisten, da sie kein leicht fortbewegliches Gerät besaß.



Abb. 2 Sanitätswagen Turiner Fiat der Rettungsabteilung der Feuerwehr Bludenz, 1926

Das erste Automobil wurde in Bludenz 1926 als Sanitätsautomobil in Betrieb genommen, in diesem Jahr folgten für die Rettungsabteilungen von Bregenz und Dornbirn zwei weitere Fahrzeuge; ein Sanitätsautomobil für Feldkirch wurde im Jahre 1929 geliefert.

Nicht wie geplant wurde **das erste Feuerwehrfahrzeug Vorarlbergs** in den Städten, sondern **in der Marktgemeinde Lustenau im Jahr 1926** in Dienst gestellt. Es war eine Rosenbauer Automobilspritze auf einem Austro-Fiat der Firma ÖAF AG in Wien. Der Motor mit vier Zylindern und einem Hubraum von 2.460 cm³, leistete 32 PS und erbrachte

eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die löschtechnische Ausstattung bestand aus einer Vorbaupumpe, Schaumlöschgerät, Kübelspritze, Saug- und Druckschläuchen, zwei Haspeln, Armaturen und Werkzeug. Auf dem Leitergestell mit einer 10 m Schiebeleiter war der Arbeitsscheinwerfer montiert. Zusätzliches Schlauchmaterial wurde mit einer hinten aufgeprotzten, fahrbaren Schlauchhaspel mitgeführt. Dieses Fahrzeug machte über 34 Jahre seinen Dienst, bis es 1960 abgebrochen wurde und als Anhänger des Gemeindegutshofes leider ein unrühmliches Ende fand.



Abb. 3 Austro-Fiat der Feuerwehr Lustenau, 1926

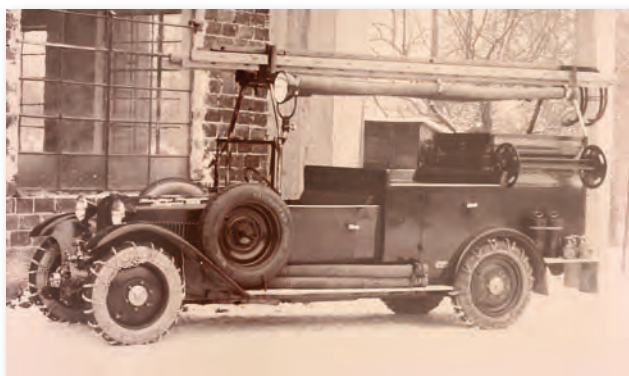


Abb. 4 Steyr Type XII der Feuerwehr Bregenz, 1928

Im Jahre 1928 folgte die Feuerwehr der Landeshauptstadt Bregenz mit der Anschaffung einer „Leichten Autospritze“ der Firma Rosenbauer aus Linz. Dieses Fahrzeug ist in einem Prospekt der Firma Rosenbauer als „Model Bregenz“ abgebildet und beschrieben. Es hatte eine Besatzung von 8 Mann und wog 1.100 kg. Neben einer Vorbaupumpe mit einer Leistung von 1.100 Liter/min, wurde im Heck noch eine Tragkraftspritze Type Größe H 50 mit einem Viertakt-Boxermotor mit einer Leistung von 500 l/min bei 7 bar mitgeführt. An löschtechnischer Beladung waren weiter vorhanden: Saug und Druckschläuche, zwei Haspeln, Armaturen, eine Schiebeleiter, zwei Hakenleitern und ein Arbeitsscheinwerfer. Als Fahrgestell diente der

Firma Steyr. Ein Sechszylinder-Motor mit 1.560 cm³ Hubraum leistete 30 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Bis ins Kriegsjahr 1942 stand das Fahrzeug bei der Stadtfeuerwehr und wurde dann an den Löschzug 3, Bregenz-Rieden, übergeben. Im Jahre 1945 landete das Fahrzeug bei der Feuerwehr Kennelbach, wo sich die Spur dann verliert.

Im Jahre 1929 folgte die Feuerwehr der Alpenstadt Bludenz mit einer Autospritze um den Betrag von S 25.000,--. Als Fahrgestell diente ein Austro-Fiat von der Firma ÖAF in Wien. Der Aufbau erfolgte durch die Firma Rupert Gugg & Söhne, Braunau am Inn. Hinter dem Fahrer und Fahrzeugkommandanten saß die Mannschaft in Fahrtrichtung auf zwei gegenüberliegenden Querbänken. Sie waren gegen Regen durch ein Stoffverdeck geschützt. Darüber trägt ein Leitergestell eine neun Meter Ausziehleiter. Das Fahrzeug verfügte über eine Vorbaupumpe mit einer Leistung von 1.377 l/min bei 12,5 bar. Im Heck des Fahrzeuges wurde eine Tragkraftspritze Type TS 2 mit einer Leistung von 600 l/min bei 8 bar mitgeführt. Zur Ausrüstung gehörten weiter: ein Schaumlöschgerät, 400 m B- und 225 m C-Schläuche, zwei Haspeln, Armaturen und Werkzeug. Im Jahr 1950 erfolgte wegen einer Ersatzbeschaffung ein Verkauf an die Feuerwehr Feldkirch-Tosters.



Abb. 5 Austro-Fiat der Feuerwehr Bludenz, 1929

Im Jahre 1932 folgte die Feuerwehr Feldkirch mit einem Rüstwagen von der Firma Rosenbauer. Der Aufbau erfolgte auf einem Austro-Fiat der Firma ÖAF Wien. Im Heck des Fahrzeuges wurde eine Motorspritze Type R 50 Leistung 500l/min bei 10 bar mitgeführt. Die Besatzung bestand aus acht Mann. Als Ausrüstung standen ein Schaumlöschgerät, Saug- und Druckschläuche, sowie eine Schiebe- und drei Hakenleitern zur Verfügung. Als Alarmsignal diente eine vom Beifahrer zu betätigende Handglocke. Das Fahrzeug wurde im Jahre 1948 an die Feuerwehr Feldkirch-Tisis verkauft.

1935 gab es bei der Feuerwehr Bregenz die Gelegenheit um S 1.500,-- ein gebrauchtes Fahrzeug zu kaufen.

Es war ein Steyr Typ VII mit seinem markanten Spitzkühler, Baujahr 1926. Das Fahrzeug wurde von einem 50 PS starken Sechszylindermotor mit einem Hubraum von 3.318 cm³ angetrieben, welcher das Fahrzeug bis zu 120 km/h, bei einem hohen Kraftstoffverbrauch von 23 Liter, beschleunigte. Der Wagen bot nach dem Umbau für eine vierköpfige Besatzung Platz und war beladen mit einer Tragkraftspritze Typ R 50, Schaumlöschgerät, Kübelspritze, Schlauchmaterial, Armaturen, Scheinwerfer, Werkzeug und einem Pöls-Apparat. Das Fahrzeug wurde im Jahre 1950 ausgeschieden.

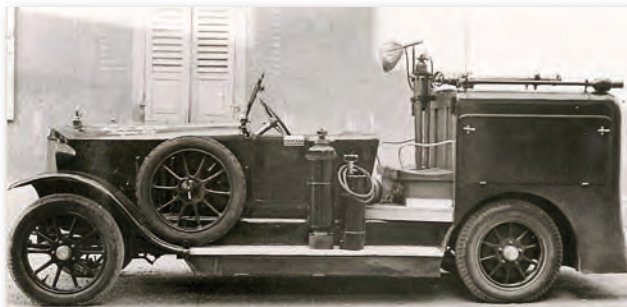


Abb. 6 Steyr Type VII der Feuerwehr Bregenz, 1935

Die hier vorgestellten fünf Feuerwehrfahrzeuge und vier Sanitätsfahrzeuge stellten die erste Phase der Motorisierung von Feuerwehrfahrzeugen bis 1938 in Vorarlberg dar. Wenn auch bezüglich der Beladung eine gewisse Übereinstimmung erkennbar ist, so bildet doch jedes von ihnen ein Original.



Abb. 7 Mercedes LF 8 der Feuerwehr Hard, 1942

In den Kriegsjahren von 1938 bis 1945 wurden acht Feuerwehren mit je einem LLF (Leichtes Löschgruppenfahrzeug LF 8) und zwei Feuerwehren mit einem SLF (Schweres Löschgruppenfahrzeug LF 15) mit Tragkraftspritzenanhänger und Tragkraftspritze TS 8 ausgerüstet. Diese Fahrzeuge waren die meiste Zeit zum Stehen verurteilt, weil sie nur zu Einsätzen verwendet werden durften. Der Grund war der extreme Treibstoffmangel.



Abb. 8 Klöckner-Humboldt-Deutz SLF 1500 der Feuerwehr Bregenz, 1943

Nach dem 2. Weltkrieg und dem langsamen Abzug der Französischen Besatzungsmacht wurden viele Fahrzeuge zurück gelassen und an Händler verkauft. Die Händler stellten diese Fahrzeuge den Feuerwehren zu einem günstigen Preis zur Verfügung. Von diesen waren 22 Stück Fahrzeuge Marke Steyr 1500A, elf Stück Dodge WC 55, zwei Stück Jeep mit Anhänger, ein Stück Ford Kanada, vier Stück Opel Blitz und ein Stück Motorrad Indian mit Beiwagen. Diese Fahrzeuge wurden dann zu Feuerlöschwagen und Mannschaftstransportwagen (MTF) umgebaut. Auch von heimischen Firmen wurden gebrauchte Fahrzeuge an die Feuerwehren verkauft und umgebaut. Dies waren alles Fahrzeuge der Marke Steyr 370.



Abb. 9 Fahrzeugpark der Feuerwehr Bludenz, 1949



Abb. 10 Steyr 370 der Feuerwehr Schwarzach, 1953



Abb. 11 Opel Blitz der Feuerwehr Schnifis, 1952

In den Jahren nach 1952 bis 1960 wurden zehn Fahrzeuge moderner Bauart gekauft. Davon waren zwei Stück Opel Blitz mit der runden Motorhaube, fünf Stück Tanklöschfahrzeuge auf Fahrgestell Steyr 380 und drei Stück Tanklöschfahrzeuge Mercedes Benz. Weiteres wurden noch vier Mannschaftstransportfahrzeuge Marke VW-Bus und ein Landrover gekauft.



Abb. 12 Steyr 380 der Feuerwehr Bludenz, 1955



Abb. 13 Steyr 380 der Feuerwehr Bregenz, 1956

Gesamt wurden in den Jahren von 1946 bis 1960 in Vorarlberg 63 Fahrzeuge von den Feuerwehren in Dienst gestellt.

Die Gesamtzahl der angeschafften Feuerwehrfahrzeuge von 1926 bis 1960 beläuft sich somit auf 82 Fahrzeuge.



Abb. 14 Fahrzeugpark der Feuerwehr Bregenz, 1957

Quellen und Bildnachweise:

Archive und Festschriften von Vorarlberger Feuerwehren
Jahresberichte des Landesfeuerwehrverbandes Vorarlberg

Bilder:

Feuerwehren Bregenz, Bludenz, Lustenau, Hard und Landesfeuerwehrmuseum Frastanz

Zusammenfassung

In Vorarlberg begann das *freiwillige* Feuerwehrwesen mit der Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Bregenz im Jahre 1861. In den nächsten Jahren folgten in den Städten Bludenz, Dornbirn und Feldkirch weitere Gründungen von Feuerwehren. Die anfängliche Ausrüstung der Wehren waren jene Gerätschaften, welche sie von den Löschanstalten übernommen hatten: Handdruckspritzen, Löscheimer, Leitern usw. Die Anschaffung von Motorspritzen und Kraftfahrzeugen war den kleinen Gemeinden aus finanziellen Gründen nicht möglich. Zudem beobachteten die Feuerwehren die technische Entwicklung sehr lange und gründlich, bevor sich einige wenige zur Motorisierung durchringen konnten.

Dies betraf zunächst auch nur die Tragkraftspritzen. In Vorarlberg wurde im Jahre 1912 von der Feuerwehr Dornbirn die erste Benzinspritze von der Firma Union Wien, Reginald Czermack, angekauft. Leider hatte diese einen Konstruktionsfehler und wurde nach einigen Jahren ausgeschieden.

Erst ab dem Jahre 1922 wurden brauchbare Motorspritzen am Markt angeboten. Die erste Motorspritze im Lande kaufte 1924 die Feuerwehr Kennelbach, eine kleine Nachbargemeinde von Bregenz.

Im Zeitraum von 1912 bis 1960 wurden bei den Feuerwehren in Vorarlberg insgesamt 160 Stück Motortragkraftspritzen verschiedener Bauart und Fabrikate in Dienst gestellt. Die größte Anzahl der Pumpen lieferte die Firma Rosenbauer in Linz. Weitere Pumpenhersteller waren die Firmen Gugg in Braunau, Magirus, Oberascher in Salzburg, Union Wien, Firma Knaust Wien und E.C. Flader in Jöstadt in Sachsen.

Im Jahr 1924 beschloss der Landesfeuerwehr-

verband die Schaffung von Überlandzentralen und die damit verbundene Automobilisierung der Feuerwehren in den Städten Bregenz, Bludenz, Dornbirn und Feldkirch.

Das erste Automobil wurde in Bludenz 1926 als Sanitätsautomobil in Betrieb genommen. Das erste Feuerwehrfahrzeug Vorarlbergs wurde, nicht wie vom Verband beschlossen, in den Städten, sondern in der Markgemeinde Lustenau im Jahr 1926 in Dienst gestellt. Es war eine Rosenbauer Automobilspritze auf einem Austro-Fiat der Firma ÖAF AG in Wien. Der Motor mit vier Zylindern und einem Hubraum von 2.460 cm³, leistete 32 PS und erbrachte eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

Die Gesamtzahl der angeschafften Feuerwehrfahrzeuge von 1926 bis 1960 beläuft sich auf 82 Fahrzeuge.

Die Änderung der Antriebsart der Fahrzeuge der Wiener Berufsfeuerwehr zwischen 1900 und 1938

Gerald SCHIMPF

In Wien machte man sich bei der Berufsfeuerwehr, genauso wie bei anderen vergleichbaren Feuerwehren, bereits vor 1900 Gedanken über die Einführung von automobilen Feuerwehrfahrzeugen. Dies kommt unter anderem auch dadurch zum Ausdruck, dass bereits im Jahr 1900 sieben Chargen der Feuerwehr im Fahren mit Automobil-Fahrzeugen ausgebildet wurden. Die Ausbildung dauerte damals vier Wochen und wurde gemeinsam mit einer Automobilfabrik durchgeführt.[1] Dadurch war es wohl in den Kreisen der Fahrzeughersteller allgemein bekannt, dass es bei der Wiener Feuerwehr konkrete Überlegungen zur Erprobung von automobilen Fahrzeugen für den Einsatzdienst gab. Die damals tätigen Fahrzeughersteller sahen in den Feuerwehren schon längst einen zusätzlichen Absatzmarkt und offerierten diesen ihre Fahrgestelle und Erzeugnisse. In den Geschäftsprotokollen für das Jahr 1902 sind mehrere einlangende Offerte von Automobil- bzw. Feuerwehrgeräteherstellern vermerkt, welche automobilen Feuerwehrfahrzeuge anboten. Darunter Angebote der Firmen Braun, Knaust, Stoewer, Lehner und Lederer.[2] Ebenso trugen sicher die verschiedenen Automobil-Ausstellungen in Wien, darunter die ab 1899 stattfindenden Internationalen Automobil-Ausstellungen und die 1902 in der Rotunde stattgefundene Ausstellung angelegentlich der Fernfahrt Paris - Wien, maßgeblich dazu bei, die Entwicklungen auf diesem Sektor in den Fokus rücken.

Erste Verwendung von Elektrofahrzeugen

Es ist daher auch nicht weiter verwunderlich, dass die Wiener Berufsfeuerwehr im Jahr 1902 beschloss, zwei Fahrzeuge „behufs Erprobung des Automobiles für den Feuerwehrdienst“[3] anzukaufen. „Von diesen Vehikeln wird eines als Schulwagen zur Ausbildung der Fahrer, das zweite als Kohlensäurelöschwagen ausgestaltet werden.“[3] Der Ankauf der beiden elektromobilen Fahrzeuge wurde mit Stadtratsbeschluss vom 11. November 1902 genehmigt und erfolgte bei der Fa. Lehner in Wien-Baumgarten. Der Hersteller, die Österreichischen Elektromobilwerke, Lehner, Dauber & Cie. mit ihrem Standort in der Linzer Straße 221, ging in Konkurs und die Feuerwehr kaufte die zwei Fahrzeuge, welche ursprünglich zu Geschäftswagen hätten ausgebaut werden sollen. Da es keine Unterlagen von der Firma

Es ist daher auch nicht weiter verwunderlich, dass die Wiener Berufsfeuerwehr im Jahr 1902 beschloss, zwei Fahrzeuge „behufs Erprobung des Automobiles für den Feuerwehrdienst“[3] anzukaufen. „Von diesen Vehikeln wird eines als Schulwagen zur Ausbildung der Fahrer, das zweite als Kohlensäurelöschwagen ausgestaltet werden.“[3] Der Ankauf der beiden elektromobilen Fahrzeuge wurde mit Stadtratsbeschluss vom 11. November 1902 genehmigt und erfolgte bei der Fa. Lehner in Wien-Baumgarten. Der Hersteller, die Österreichischen Elektromobilwerke, Lehner, Dauber & Cie. mit ihrem Standort in der Linzer Straße 221, ging in Konkurs und die Feuerwehr kaufte die zwei Fahrzeuge, welche ursprünglich zu Geschäftswagen hätten ausgebaut werden sollen. Da es keine Unterlagen von der Firma Lehner zu den Fahrzeugen gibt, kann das Baujahr der beiden Fahrzeuge nicht mit Sicherheit belegt werden. Da der Ankauf Ende des Jahres 1902 erfolgte, ist aber von Baujahr 1902 auszugehen. Bei dem ersten Fahrzeug handelte es sich um jenes Fahrzeug, welches für die Ausbildung der Fahrer zur Verfügung stehen sollte. Es kostete 8.177 Kronen und trug die Fabrikationsnummer 20. Angetrieben wurde das Mannschaftsfahrzeug mit einem Gleichstrommotor mit einer Leistung von 4,5 PS bei 649 U/min und verfügte über sechs Sitzplätze. Ab dem 21. Jänner 1903 stand es in der Zentralfeuerwache für die Ausbildung bereit und erhielt die interne Bezeichnung R.D. Dieses Fahrzeug scheint bis in das Berichtsjahr 1909 in der Auflistung der Fahrzeuge auf. Über den weiteren Verbleib dieses Wagens ist nichts bekannt.

Das zweite Fahrzeug, welches durch die Fa. Knaust als Gasspritze aufgebaut wurde, hatte einen Anschaffungspreis von 9.568 Kronen und die Fabrikationsnummer 39. Es verfügt über eine Leistung von 6,5 PS bei 365 U/min, welche mittels Kettenantrieb auf die Hinterachse übertragen wird. Die Batterieanlage der Marke Tudor bestand aus 44 Zellen, lieferte 120 V und hatte ein Gewicht von etwa 500 kg. Die Angaben über die Höchstgeschwindigkeit variieren zwischen 24,6 und 30 km/h. Das Fahrzeug war neben der Kohlensäurelöschanlage noch mit zwei Steigleitern, Rutschtüchern, Schlauchhaspel an der Front sowie diversem Werkzeug ausgerüstet. Auf dem etwa fünf Meter langen, 1,8 Meter breiten und knapp 3 Meter hohen Fahrzeug fanden noch fünf Mann Platz.[4]

Bevor das Fahrzeug im Einsatzdienst verwendet wurde, erfolgte eine eingehende

Erprobungsphase. Am 1. April 1903 fand sogar eine Vorführung des Fahrzeuges im Arkadenhof des Wiener Rathauses im Beisein von Bürgermeister Dr. Lueger statt. Bei dieser Gelegenheit äußerte sich der Bürgermeister sehr lobend über das Fahrzeug, „doch meinte er, das Elektromobil fahre für einen Feuerwehrwagen nicht schnell genug; auch der Umstand, daß das Vehikel nicht momentan zum Stillstand gebracht werden kann, entsprach nicht dem Wunsche des Bürgermeisters.“[5]

Der Wagen wurde schließlich am 29. Juli 1903 in der neu eingerichteten Feuerwache Breitenfeld mit der internen Bezeichnung R.1. in Dienst gestellt.



Abb. 1 Erstes Automobil der Berufsfeuerwehr Wien, 1903

„Der Stadtrat hat mit Beschlusse vom 23. Jänner I. J., Z. 461, genehmigt, dass anlässlich der Einziehung der Filialwache Hernals der städtischen Feuerwehr eines der zufolge Stadtratsbeschlusses vom 11. November 1902, Z. 12573 angeschafften Feuerwehr-Automobile in Dienst gestellt, sowie die zur Bedienung notwendige Mannschaft in dem der städtischen Feuerwehr bereits zur Benützung überlassenen Stadtbahnbogen Nr. 37 untergebracht wird. Die Filialwache wurde am 26. Jänner I. J. eingezogen, während die Aktivierung der Feuerwache Breitenfeld erst nach Beendigung der in dem erwähnten Stadtbahnbogen vorzunehmenden Adaptierungsarbeiten am 29. Juli I. J. erfolgen konnte. Mit diesem Tage wurde die Wache Breitenfeld in der Stärke von 1 Löschmeister, 1 Telegraphisten und 4 Feuerwehrmännern, darunter 1 Fahrer, bezogen und mit dem Löschwagen-Automobile ausgerüstet.“[6]

Das erste Automobil fährt zu einem Einsatz aus

Während die Indienststellung auf der Feuerwache Breitenfeld am Mittwoch, 29. Juli 1903 erfolgte, wurde der erste Einsatz mit einem Elektrofahrzeug am Sonntag, 9. August 1903 absolviert. Um 10:47 Uhr erfolgte die Alarmierung der Feuerwache Breitenfeld

sowie der Freiwilligen Feuerwehr Ottakring zu einem Rauchfangfeuer am Johann Nepomuk Berger-Platz im 16. Bezirk. Der Einsatz hat die Einsatznummer 928 und im Brandjournal wurde vermerkt: „Erste Ausfahrt des Löschwagen-Automobils“.[7]

Die Erfahrungen, welche die Feuerwehr mit den beiden Elektromobilen sammelte, waren nicht nur für die Feuerwehr relevant, sondern wurden auch regelmäßig an den Magistrat beziehungsweise den Bürgermeister von Wien berichtet. Aus einem Bericht an den Magistrat vom 2. Oktober 1903 geht folgendes hervor: „Der erstere Wagen [der Übungswagen] hat seit seiner Indienststellung täglich mindestens 15 km Weges zurückgelegt; er hat somit bis heute eine ziemlich bedeutende Streckenleistung hinter sich und es kann nach dem Zustande des Gerätes [...] auf eine schier unbegrenzte Dauerhaftigkeit und Unverwüstlichkeit desselben geschlossen werden. Der automobiler Löschwagen der Feuerwache Breitenfeld hat seit seiner Indienststellung eine Beschädigung irgendwelcher Art überhaupt nicht erlitten.“ Danach führt Feuerwehrkommandant Müller vor allem die wirtschaftlichen Vorteile in den Vordergrund und rechnet vor, wieviel Geld durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Vergleich zur Pferdebespannung eingespart werden könnte: „Jedes an Stelle eines mit Pferdebespannung versehenen Feuerwehr-Gerätes in Dienst gestellte Elektromobil wird bei dem Umstande, als die Erhaltung eines Gespannes samt Kutscher durchschnittlich 3123 Kronen jährlich erfordert, eine jährliche Ersparnis von 2570 Kronen im Gefolge haben, so dass bei der weiteren Annahme, dass der Anschaffungspreis eines solchen Elektromobiles 15.000 K beträgt, die Anschaffungskosten der Fahrzeuge in längstens 6 Jahren amortisiert sein werden und nach dieser Zeit nach durchgeführter Umwandlung der sämtlichen 60 Fahrzeuge für den Dienst der Berufsfeuerwehr ein tatsächliches Mindererfordernis von etwa 150.000 Kronen jährlich platzgreifen würde.“[8] Feuerwehrkommandant Müller war also mit den ersten Erfahrungen mit den Elektromobilen sehr zufrieden und wollte dem Magistrat auch die Wirtschaftlichkeit dieser Entscheidung klar machen. Ungeachtet dessen erfolgten aber auch Versuche mit anderen Antrieben, wie im Herbst 1903 mit einer Automobil-Dampfspritze. „Der Wagen ist derart konstruiert, daß der vom Kessel erzeugte Dampf zuerst zur Fortbewegung des Wagens und dann durch eine Umschaltung eines Hebels zum Betriebe der Pumpe verwendet werden kann. [...] In Berlin wurde die Spritze schon probiert, ist aber nicht eingeführt worden. Am 20. v. M. [20. November 1903] fand im Beisein des Bürgermeisters Dr. Lueger vor dem Rathause eine Probe unter Kommando des

Feuerwehr-Kommandanten Müller statt, welche sehr befriedigend ausfiel.“[9] Weitere Versuche fanden 1904 mit einer Benzinmotorspritze statt, welche ebenfalls gute Ergebnisse lieferte: „Anlässlich der Vorführung dieser Benzinmotorspritze war dieselbe in 2 ½ Minuten in Betrieb und konnte schon nach Ablauf von 3 Minuten Wasser geben. Dieselbe arbeitete mit 13 mm starkem Strahle durch längere Zeit anstandslos. Es zeigte sich, daß die zur Bedienung der Spritze erforderlichen Handgriffe leicht zu erlernen und vom Standplatze des Maschinisten bequem ausführbar sind.“[10]

Kommandant Müller setzte aber weiterhin auf den elektrischen Antrieb. Einerseits ließ er weiterhin in erster Linie Kutscher im Fahren mit Automobilen unterrichten und andererseits wurden 1904 zwei weitere Elektromobile in Dienst gestellt. Auf der Feuerwache Alsergrund ging eine weitere Gasspritze und in der Zentrale eine pneumatische Schiebleiter in Dienst.[11] Die Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen gaben nun wohl den letzten Ausschlag um gänzlich auf den Elektroantrieb zu setzen. Denn im Gegensatz zu den ersten beiden Fahrzeugen, welche ursprünglich als Geschäftswagen konzipiert waren, waren diese Fahrzeuge für ihren Einsatz im Feuerwehrdienst gebaut worden. Scheinbar verstand es Müller auch den Gemeinderat zu überzeugen, denn sein Vorschlag zur Umwandlung der gesamten Fahrbetriebsmittel für den Feuerwehrdienst in Wien auf elektrischen Antrieb wurde im September 1904 genehmigt.[12] Müller hoffte auf eine rasche Erneuerung des Fuhrparks innerhalb von drei bis vier Jahren und schlug den Ankauf von 15 bis 20 Fahrzeugen pro Jahr vor.[13] Dies ließ sich zwar aufgrund der beträchtlichen Kosten nicht vollständig umsetzen, aber dennoch wurden in den folgenden Jahren jeweils fünf bis acht Fahrzeuge angeschafft.

1905 wurde die Dampfspritzenzugwache Simmering vollständig mit Elektrofahrzeugen ausgerüstet; eine Gasspritze mit Drehleiter, ein Tenderwagen und eine Dampfspritze wurden in Dienst gestellt.[14] Darüber hinaus wurde in der Zentrale eine dreisitzige Voiturette in Dienst genommen. Auch die Ausbildungen für die Fahrer wurden fortgesetzt, so dass 1905 bereits 13 und 1906 schon 22 ausgebildete Fahrer zur Verfügung standen. Außerdem werden im Jahresbericht der Feuerwehr ab 1906 auch die Fahrer im Personalstand erwähnt, während bis 1905 nur Kutscher genannt wurden. Ebenso wurde eine zusätzliche Stelle für einen Monteur geschaffen, welcher sich um die Überwachung und Instandhaltung der Akkumulatoren der Fahrzeuge zu kümmern hatte und es wurden Vorschriften für das Laden der Elektromobile ausgegeben.[15,16]

Die Elektrofahrzeuge verdrängen langsam die Pferdes

1906 wurden acht Elektromobile in Dienst gestellt, davon vier Gasspritzten, zwei Mannschaftswagen, ein Tender-Rüstwagen und eine Dampfspritze.[17] Durch die massive Aufrüstung mit elektromobilen Gasspritzten kam es im Monat November 1906 erstmals zu mehr Ausrückungen von elektromobilen im Gegensatz zu pferdebespannten Gasspritzten (106 Ausrückungen elektromobiler Gasspritzten im Vergleich zu 97 Ausrückungen pferdebespannter Gasspritzten im November 1906). Im darauffolgenden Monat Dezember 1906 rückten erstmals mehr elektromobile Mannschafts-, Rüst- und Tenderwagen als ihre pferdebespannten Pendanten aus (81 Ausrückungen elektromobiler Mannschafts-, Rüst- und Tenderwagen im Vergleich zu 73 Ausrückungen pferdebespannter Mannschafts-, Rüst- und Tenderwagen im Dezember 1906).[18] Anhand dieser Zahlen lässt sich der rasante Wechsel im Feuerwehrwesen erahnen. In weniger als 3 ½ Jahren nach der Einführung der ersten Gasspritze bei der Wiener Feuerwehr, kamen diese Fahrzeuge nun vorwiegend zum Einsatz. Noch deutlicher sind die Zahlen dann für das Folgejahr 1907. 1238 Ausrückungen elektromobiler Gasspritzten im Vergleich zu 1084 pferdebespannten und 973 Ausrückungen elektromobiler Mannschafts-, Rüst- und Tenderwagen im Vergleich zu 623 pferdebespannten.[19]

Kommandant Müller hatte also den Elektroantrieb erfolgreich bei der Wiener Feuerwehr etabliert. 1907 wurden erneut sieben Elektromobile in Dienst gestellt, so dass die Feuerwehr nun über 23 Fahrzeuge dieser Art verfügte. Im selben Zeitraum reduzierte sich die Zahl der Pferde von 132 auf 108.

Nachdem die Zuverlässigkeit des Elektroantriebes in Wien außer Frage stand, widmete man sich auch anderen Fragestellungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit. Im Juli 1907 sollte überprüft werden, ob es möglich ist mit einem Elektrofahrzeug von der Zentralfirewache aus den höchsten Punkt des Kahlenberges[20] zu erreichen. „Eine solche Probefahrt mit einem elektromobilen Mannschaftswagen, dessen Leistungsfähigkeit 35 Pferdestärken und dessen Gewicht samt Besatzung 3000 kg beträgt, wurde am 12. Juli 1907, morgens um 7 Uhr, von der Feuerwehrzentrale Am Hof aus unter Beteiligung des Referenten über das Feuerwehrwesen im Magistrate, Magistratsrat Dr. Emil Schwarz, des Oberrevidenten der städtischen Buchhaltung Lintner, des Feuerwehr-Oberinspektors Chitil und des Brandmeisters Wagner vorgenommen. Die Lenkung des Wagens war dem Oberkutscher Pfeiffer der Feuerwehr übertragen, ein Maschinist der Feuerwehr wurde als Monteur

mitgenommen. In anstandsloser Fahrt wurde das Kahlenberghotel um 8 Uhr morgens - also nach einstündiger Fahrzeit erreicht. [...] Entsprechend dem bedeutenden Gewichte und mit Rücksicht auf die steilen Wegpartien wurde bergab mit der entsprechenden Vorsicht gefahren. Nach etwa 2 ½ km Fahrt auf steiler Straße bergab waren die Bremsen jedoch so heiß geworden, daß zum Zwecke der Abkühlung derselben [...] ein kurzer Aufenthalt genommen werden mußte. Es zeigte sich, daß eine der vier im Inneren des Rades liegenden Bremsbacken an das Bremsgehäuse angeschmolzen war, so daß sich der Wagen nicht von der Stelle rührte, bis man an die Behebung dieses Defektes durch Loslösen der Backe schritt. Als es gelang, die angeschweißte Backe loszureißen, kam der Wagen auf der eben hier sehr abschüssigen Straße ins Rollen und lief, [...] erst langsam, dann immer rascher nach abwärts. [...] Es blieb [...] nichts anderes übrig, als durch Anfahren an die erdige Böschung des Hohlweges [...] den Wagen - wenn auch mit Gewalt - zum Stehen zu bringen. Diese Absicht wurde erreicht, doch war der Anprall des Wagens immerhin ein so heftiger, daß Oberinspektor Chitil, der im Begriffe war abzuspringen, vom Wagen stürzte und bewußtlos liegen blieb. [...] Die Versuche mit dem schadhaft gewordenen Automobil werden nach dessen Reparatur und nach Aufmontierung der erwähnten zweiten Bremse fortgesetzt werden und sicher vollkommen befriedigende Resultate zeitigen.“[21]

Auch wenn es kleinere Rückschläge gab, so war man in Wien doch mit dem eingeschlagenen Weg zufrieden und setzte diesen konsequent fort. 1908 wurden neuerlich fünf Elektromobile in Dienst gestellt und ein eigener Fahrerstatus geschaffen, der jeweils 20 Fahrer I. Klasse und 20 Fahrer II. Klasse umfasste. „Wenn bei der fortschreitenden Automobilisierung der Feuerwehrfahrzeuge der Stand von 40 Fahrern nicht mehr genügt, ist die erforderliche Anzahl Fahrer mit den Bezügen der Kutscher III. Klasse [...] aufzunehmen und dafür eine gleiche Anzahl von Kutschern III. Klasse unbesetzt zu lassen.“[22] Weiters wurden ein Brandmeister und ein Monteur zum mehrtägigen Studium in die Akkumulatorenfabrik nach Hirschwang entsandt.[23] Durch die Indienststellung von weiteren fünf Elektromobilen erhöhte sich 1908 der Stand an Elektrofahrzeugen auf 28.[24] In diesem Jahr ist auch der erste Unfall dokumentiert.

Am 12. November 1908 stieß ein Automobil-Rüstwagen bei der Fahrt zur Brandstelle, 2. Bezirk, Komödiengasse 10 mit einem Motorwagen zusammen. Der Monteur Max Schutte erlitt dabei Quetschungen und Hautabschürfungen am rechten Knie, an der linken Wade und an der linken Hand und der Feuerwehrmann II. Klasse Franz Schier erlitt einen Unterschenkelbruch

und Quetschungen am linken Fuß.[25]

Im darauffolgenden Jahr 1909 wurden weitere sechs Elektromobile in Dienst gestellt und damit der Gesamtstand auf 32 erhöht.[26] Im Gegenzug wurde die Anzahl der Pferde auf 86 reduziert und verfügt, dass diese Anzahl „nach Maßgabe der Indienststellung neuer Automobile um 1 Paar für jedes neu in Dienst gestellte Automobil zu vermindern [sei]“.[27] Durch die neuangeschafften Fahrzeuge war es nun möglich geworden insgesamt vier automobiler Löschzüge, drei in der Zentrale und einen in der neugeschaffenen Hauptfeuerwache Favoriten, bereitzuhalten. Im Jahr 1910 wurden erneut sieben Elektromobile in Dienst gestellt, so dass nun insgesamt 39 Elektromobile zur Verfügung standen. 1910 war auch gleichzeitig das letzte Jahr, in dem nur Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb angekauft wurden.

Erprobung von anderen Antriebsarten

1911 wurde, neben weiteren sechs Elektromobilen, auch das erste Benzinautomobil angeschafft. Es handelte sich dabei um einen Austro-Daimler, DF 4 mit 20 PS, welcher als Wirtschaftswagen für den Werkstättenbetrieb verwendet wurde.[28] Man beschäftigte sich damals schon eingehend mit dem möglichen Einsatz von Benzinmotoren im Feuerwehrdienst, was auch durch die Entsendung von Inspektor Wagner und sechs weiteren Feuerwehrkollegen zum Studium der Behandlung von Benzinmotoren nach Wiener Neustadt belegt ist.[29] Der Wirtschaftswagen konnte nun in der Praxis erprobt werden, um zu sehen, ob sich der Benzinantrieb auch bei den Einsatzfahrzeugen bewähren würde. Aber auch die Entwicklung der elektrischen Antriebe war vorangeschritten, so dass 1911 die Motoren der zweiten Gasspritze, welche ursprünglich 1904 in Dienst gestellt worden war, durch neuere ersetzt wurden. Im gleichen Jahr kam es auch zu einem kuriosen Verkehrsunfall. Bei der Fahrt zur Brandstelle im 4. Bezirk verletzten sich zwei Feuerwehrmänner bei einem Zusammenstoß mit einem Leichenwagen. [30] Es ist allerdings nicht dokumentiert, ob der Leichenwagen beladen war oder nicht. Um den Benzinantrieb umfangreicher testen zu können, werden 1912 zwei weitere Benzinfahrzeuge gleichen Typs angeschafft und parallel dazu weitere fünf Elektrofahrzeuge in Dienst gestellt. Der Gesamtstand an Elektromobilen erhöhte sich auf 52 [31], was auch zur Folge hatte, dass immer seltener die pferdebespannten Geräte ausrückten. Der Monat August 1912 war der erste Monat, in der es zu keiner Ausrückung von pferdebespannten Mannschafts-, Rüst- und Tenderwagen gekommen ist. Ausrückungen von pferdebespannte Gas- und Dampfspritzen fanden

aber nach wie vor statt.[32] Darüber hinaus werden 1912 erstmals Benzin-Elektromobile in Auftrag gegeben. Es handelte sich dabei um einen Mannschaftswagen und einen Schlauchwagen, welche jeweils über eine Rundlaufpumpe verfügten und in der Zentrale zur Verwendung kamen. Ihre Erprobung sollte zeigen, ob sie sich als Ersatz für die Dampfspritzen eigneten. Bei den Wagen handelte es sich um Austro-Daimler, Typ Mixt mit 30 kW Leistung, welche in weiterer Folge zu Rüstwagen umgebaut wurden.[33] 1913 wurde die Anzahl der Benzinfahrzeuge auf vier erhöht, vier weitere Elektromobile in Dienst gestellt und die Erprobungen der Benzin-Elektromobile weitergeführt. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich nach wie vor nur rein elektrisch betriebene Fahrzeuge im Feuerdienst. Die zwei Benzin-Elektromobile sowie die vier Benzinfahrzeuge waren für den inneren Dienst bzw. zur Erprobung. Es wurde allerdings bereits ab 1912 daraufhin gewiesen, dass auch mit diesen Fahrzeugen fallweise Fahrten im Feuerdienst durchgeführt wurden, wenn zum Beispiel Schläuche, Handpumpen oder ähnliches an der Einsatzstelle benötigt worden waren.[34] Die positiven Erfahrungen im Jahr 1913 führten schließlich dazu, dass die Fahrzeuge ab 1914 auch im Feuerdienst verwendet wurden. Dazu zählten einerseits die beiden ursprünglichen Benzin-Elektromobile, die nun als Rüstwagen zum Einsatz kamen sowie ein zusätzlicher Mannschaftswagen mit Benzin-Elektro-Antrieb. Außerdem wurde ein Offizierswagen mit Rundlaufpumpe und Benzinantrieb gekauft, welcher ebenfalls 1914 in Dienst gestellt wurde.



Abb. 2 Mannschaftswagen mit Benzin-Elektroantrieb, 1914

Damit ist 1914 jenes Jahr, in dem erstmals bei der Wiener Feuerwehr Benzin-Elektromobile und Fahrzeuge mit reinem Benzinantrieb offiziell im Einsatzdienst verwendet wurden. Stellt man nun die Gesamtzahlen gegenüber, sieht man, dass neben den 59 Automobilen (55 mit elektrischem, drei mit benzin-elektrischem und eines mit Benzin-Antrieb) nur noch 18 pferdebespannte Wagen in Bereitschaft standen.[35] Im gesamten Jahr 1914 kam es zu 4893 Ausrückungen von

automobilen Geräten und zu 198 Ausrückungen von pferdebespannten Geräten.[36]



Abb. 3 Offizierswagen mit Benzinantrieb, 1914

Ende der Elektro-Ära und Aufschwung der Benzinfahrzeuge

Vereinzelt konnten noch Fahrzeuge angeschafft werden und zwischen Juli 1917 und Juni 1918 wurde das letzte Elektromobil angeschafft. Erst ab 1918 kamen wieder mehrere Fahrzeuge dazu, nicht zuletzt auch nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, als im Zuge der Sachdemobilisierung zahlreiche Fahrzeuge übernommen wurden. Bei diesen Fahrzeugen handelte sich um leichte Benzinkraftwagen, welche in den darauffolgenden Jahren generalüberholt und hauptsächlich in der eigenen Werkstätte aufgebaut wurden. „In 16 Chassis wurden Zentrifugalpumpen eingebaut. Die Indienststellung erfolgte als Fernlöschzüge und als Ersatz für die sukzessive abzubauen Bespannung bei den freiw. Feuerwehren.“[38] Zu diesem Zeitpunkt standen auch bei der Berufsfeuerwehr nach wie vor Pferde im Dienst. Sie wurden zwar zu diesem Zeitpunkt vermutlich nur mehr für Wirtschaftsfahrten verwendet, dennoch wurde die letzten vier Pferde erst am 24. September 1926 verkauft.

1920 standen schließlich 79 Automobile im Dienst; 55 davon waren Elektromobile, 3 mit dem sogenannten Mixt-Antrieb und 21 Benzinfahrzeuge. Bis in die Mitte der Zwanzigerjahre erweiterte sich das Schutzgebiet der Berufsfeuerwehr durch die Auflösung zahlreicher Freiwilliger Feuerwehren. „Die Einbeziehung des gesamten Stadtgebietes in das Schutzgebiet der Berufsfeuerwehr erforderte eine regere Inanspruchnahme des Geräteparkes, eine Erweiterung des Aktionsradius und Unabhängigkeit von Ladestellen. Die Lösung war darin gefunden, daß statt der zu beschaffenden Antriebakkumulatoren in die Elektromobile Antriebsaggregate, bestehend aus Benzinmotor und Dynamomaschine, eingebaut wurden. Mit dem Umbau wurde im Jahre 1925 begonnen. Bis Ende 1927 sind 47 Elektromobile auf benzinelektrischen Antrieb umgebaut worden.“[38]

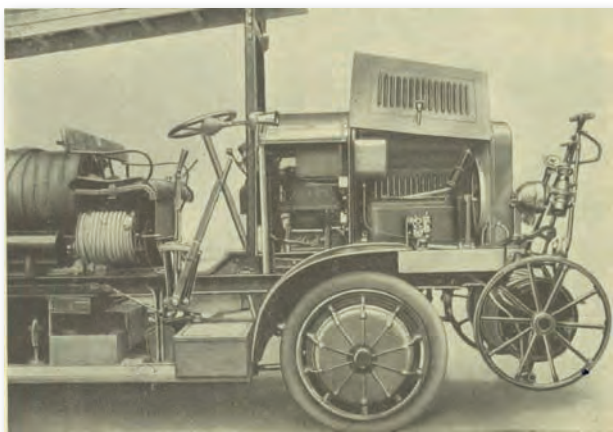


Abb. 4 Fahrzeug mit Mixt-Antrieb mit offener Motorhaube

An dieser Lösung für den Umbau von elektrischen auf benzin-elektrischen Antrieb wurde scheinbar lange getüftelt. „Nach vielen Bemühungen gelang es Benzinmotoraggregate zu schaffen, die an Stelle der Wagenakkumulatoren, ohne Umbau der Wagen, auf die Wagenrahmen gesetzt wurden. Damit sind wieder vollkommen gebrauchts- und leistungsfähige Fahrzeuge geschaffen worden, deren Umbau den Dienstbetrieb der Feuerwehr in keiner Weise störte. In den Jahren 1925 und 1926 wurden 30 Elektromobile auf diese Weise umgebaut, während der Rest dieser Fahrzeuge im Jahre 1927 zum Umbau kam.“[39] Acht Elektromobile wurden zwar im Jahr 1928 noch aufgelistet, dürften zu diesem Zeitpunkt aber wahrscheinlich schon der Reserve zugeordnet gewesen sein. Spätestens ab 1929 gab es aber keine Elektromobile bei der Wiener Berufsfeuerwehr mehr, da in diesem Jahr auch die letzten Antriebsakkumulatoren ausgeschieden wurden. Der Gesamtstand an Automobilen belief sich damals auf 166 Stück.[40] 1929 wurde auch entschieden, dass die Mixt-Fahrzeuge rasch durch Benzinfahrzeuge ausgetauscht werden mussten. Die Gründe dafür waren unter anderem das Verbot der Vollgummibereifung, die eingeschränkte Wendigkeit und die zu geringe Geschwindigkeit.[41] Dadurch war es notwendig geworden in relativ kurzer Zeit den gesamten Fuhrpark auf Benzinantrieb umzustellen. Dazu wurden alleine im Jahr 1929 31 neue Fahrzeuge in Dienst gestellt.[42] Dennoch nahm die Umstellung des gesamten Fuhrparks einige Jahre in Anspruch. 1931 waren bei einem Gesamtfahrzeugstand von 201 Fahrzeugen noch 45 Stück mit benzin-elektrischem Antrieb und 1933 von 198 Fahrzeugen noch 28 mit benzin-elektrischem Antrieb. Teilweise wurden die nicht mehr benötigten Benzin-Elektro-Aggregate auch in anderer Funktion weiter betrieben. So wurden zum Beispiel zwischen 1934 und 1936 drei benzin-elektrische Antriebsaggregate aus den alten Fahrgestellen ausgebaut

zu Beleuchtungsaggregaten mit etwa 20 kW Leistung umgebaut. Mit diesen Aggregaten konnte bei einem Stromausfall eine Feuerwache mit Strom versorgt werden.[43] 1937 umfasste der Fuhrpark der Wiener Berufsfeuerwehr 213 Fahrzeuge und spätestens 1938 war der gesamte Fuhrpark schlussendlich auf reinen Benzin-Antrieb umgestellt.[44]

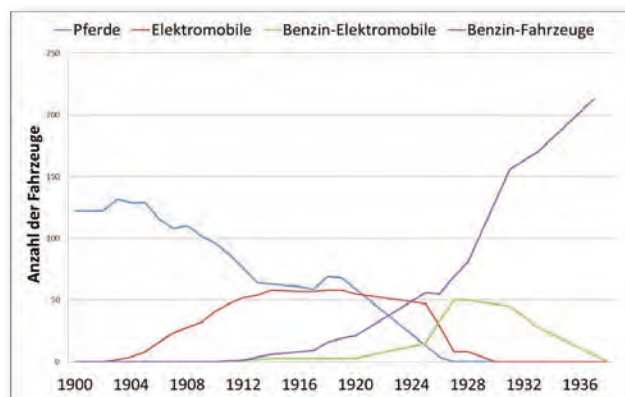


Abb. 5 Diagramm über die Entwicklung der Antriebsarten 1900 bis 1938

So hatte sich also die Antriebsart der Wagen der Berufsfeuerwehr Wien zwischen 1900 und 1938 mehrfach geändert. Von reiner Pferdebespannung im Jahr 1900 über den ersten Einsatz eines elektrisch angetriebenen Löschfahrzeuges 1903 führte die Entwicklung weiter zum Ankauf des ersten Benzinfahrzeuges im Jahr 1911. 1912 folgte der Ankauf des ersten Fahrzeuges mit benzin-elektrischem Antrieb, wohingegen 1917/18 der letzte Ankauf eines Elektromobiles erfolgte. Während ab 1919 die Tendenz ganz klar zu den Benzinfahrzeugen ging, musste auch eine Lösung für die noch im Dienst befindlichen Elektromobile gefunden werden. Sie wurden schließlich zwischen 1925 und 1927 auf benzin-elektrischen Antrieb umgebaut. Doch die rasche technische Weiterentwicklung der Benzinmotoren läutete auch das Ende der Ära der Benzin-Elektromobile ein. Sie wurden ab 1929 sukzessive durch Benzinfahrzeuge ausgetauscht, obwohl einige Benzin-Elektroaggregate noch in Form von Notstromaggregaten weiterhin im Dienst blieben. 1938 war es dann soweit: Alle Fahrzeuge der Berufsfeuerwehr Wien fuhren mit Benzinantrieb.

Quellen und Bildnachweise:

- [1] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1900 (Wien 1901) 36
- [2] Geschäftsprotokoll für das Jahr 1902 der Feuerwehr der Stadt Wien, Archiv der BF Wien
- [3] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1902 (Wien 1903) 39
- [4] Die Gasspritze mit der internen Bezeichnung R.1. ist erhalten geblieben und befindet sich in fahrbereitem Zustand im Depot des Wiener Feuerwehrmuseums.
- [5] Feuerwehrsignale, Organ für Feuerwehr- und Rettungswesen, XX. Jahrgang, Nr. 13 (Wien, 5. April 1903) 9
- [6] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1903 (Wien 1904) 6
- [7] Brandjournal für das Jahr 1903 der Feuerwehr der Stadt Wien, Archiv der BF Wien
- [8] Feuerwehr-Kommando berichtet über die voraussichtlichen finanziellen Resultate bei Einführung von Automobilen im Feuerwehrdienste der Stadt Wien, 2. Oktober 1903, Archiv der BF Wien, Akt 1993/03
- [9] Feuerwehrsignale, Organ für Feuerwehr- und Rettungswesen, XXI. Jahrgang, Nr. 5 (Wien, 5. Dezember 1903) 11 - 13
- [10] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1904 (Wien 1905) 40 - 44
- [11] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1904 (Wien 1905) 53
- [12] Feuerwehr-Kommando berichtet über die Einführung der Elektromobile, 28. Oktober 1906, Archiv der BF Wien, Akt 5337/06
- [13] Feuerwehr-Kommando berichtet über die voraussichtlichen finanziellen Resultate bei Einführung von Automobilen im Feuerwehrdiensten der Stadt Wien, 18. Oktober 1904, Archiv der BF Wien, Akt 1993/03
- [14] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1905 (Wien 1906) 37
- [15] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1906 (Wien 1907) 35
- [16] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1906 (Wien 1907) 41
- [17] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1906 (Wien 1907) 61
- [18] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1906 (Wien 1907) 83
- [19] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1907 (Wien 1908) 108
- [20] Der Kahlenberg befindet sich im 19. Wiener Gemeindebezirk und stellt mit 484 Metern Höhe die höchste Erhebung auf Wiener Stadtgebiet dar.
- [21] Helmut Bouzek, Wien und seine Feuerwehr (Wien 1990) 484f
- [22] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1908 (Wien 1909) 38
- [23] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1908 (Wien 1909) 42
- [24] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1908 (Wien 1909) 58
- [25] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1908 (Wien 1909) 31
- [26] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1909 (Wien 1910) 88
- [27] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1909 (Wien 1910) 38
- [28] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1911 (Wien 1912) 62
- [29] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1911 (Wien 1912) 52
- [30] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1911 (Wien 1912) 32
- [31] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1912 (Wien 1913) 61
- [32] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1912 (Wien 1913) 94
- [33] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1912 (Wien 1913) 62
- [34] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1913 (Wien 1914) 54f
- [35] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1914 (Wien 1915) 54f
- [36] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien im Jahre 1914 (Wien 1915) 88
- [37] Bericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien für die Zeit vom 1. Jänner 1915 bis 30. Juni 1916 (Wien 1916) 64
- [38] Rohentwurf für den Jahresbericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien in den Jahren 1920 bis 1929, Archiv der BF Wien
- [39] Anton Wagner, Die Feuerwehr der Stadt Wien - Nach dem Jahre 1919 in ihrer Entwicklung und Bedeutung für das neue Wien (Wien 1928) 18
- [40] Rohentwurf für den Jahresbericht über die Tätigkeit und Verwaltung der Feuerwehr der Stadt Wien in den Jahren 1920 bis 1929, Archiv der BF Wien
- [41] Feuerwehr der Stadt Wien - Jahresberichte 1930 - 1937, S. 11, Archiv BF Wien

- [42] Helmut Bouzek, Wien und seine Feuerwehr (Wien 1990) 493
- [43] Wien im Aufbau - Berufsfeuerwehr (Wien 1937) 64
- [44] Feuerwehr der Stadt Wien - Jahresberichte 1930 - 1937, S. 11, Archiv BF Wien