

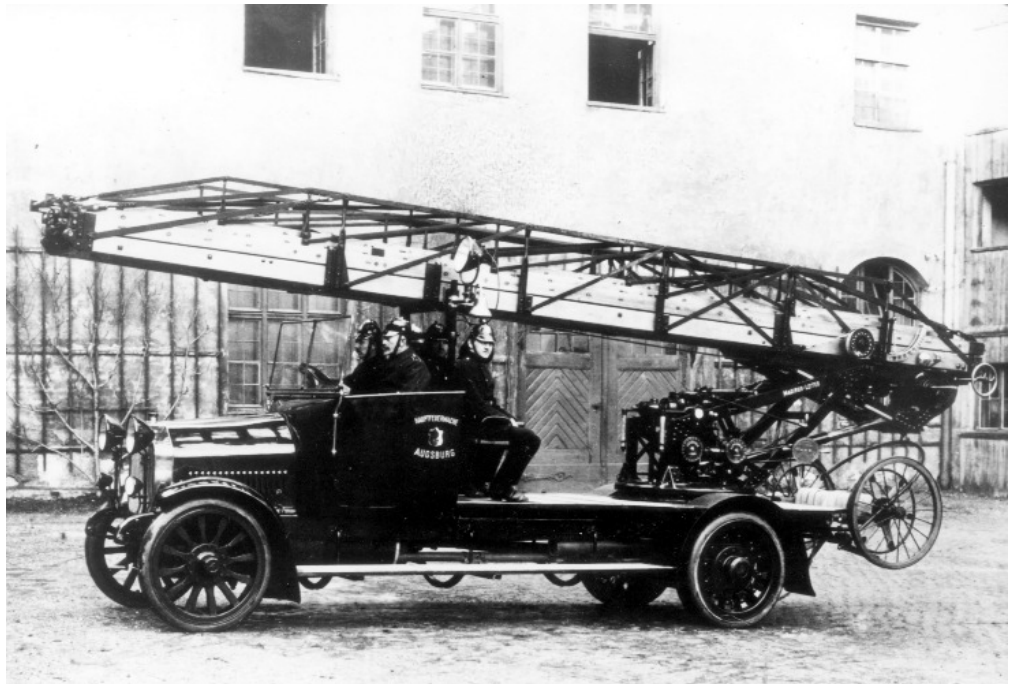
# Feuerwehrchronik

11. Jahrgang  
31. Juli 2015  
Ausgabe 4



Herausgeber der Feuerwehrchronik  
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

100 Jahre MAN



Dampfspritzen in den Niederlanden

# MAN - 100 Jahre Partner der Feuerwehren

von Klaus Fischer



Abb. 1: Zwei erfolgreiche Generationen von MAN: Der Hauber und die Baureihe TGM

## In diesem Jahr feiert MAN ein bedeutendes Jubiläum: Vor 100 Jahren begann die Geschichte des Nutzfahrzeugbaus bei MAN

1915 plante die Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg, ihr Produktprogramm um Lastwagen zu erweitern. Mit dem renommierten Schweizer Nutzfahrzeughersteller Saurer kam es zu einer Zusammenarbeit und die ersten Lastwagen trugen bis 1918 M.A.N.-Saurer als Namen. Die Fertigung startete zuerst im bayerischen Saurer-Werk in Lindau, aber noch im selben Jahr zog man um in das MAN-Werk in Nürnberg.

Saurer-Chassis hatten sich mit ihrer Robustheit und Zuverlässigkeit bei den deutschen Feuerwehren schon gut eingeführt. Daher kaufte zum Beispiel die Stadt München 1921 eine Drehleiter auf MAN-Saurer-Chassis, nachdem sie bereits in den Jahren 1912 und 1913 mit 18 Fahrgestellen von Saurer aus der Produktion in Lindau ihre Feuerwehr motorisiert hatte.

Als die Stadt Augsburg im Jahr 1922 bei ihrer Feuerwehr drei Fahrzeuge in Dienst stellte, waren die Chassis von der Grundlage her noch eine Saurer-Konstruktion. Das Firmenschild wies als Hersteller das MAN-Werk in Nürnberg aus. Die Aufbauten der beiden Löschfahrzeuge und der Drehleiter kamen vom Ulmer Brandschutzspezialisten Magirus. Eines dieser Löschfahrzeuge gelangte nach über 60-jährigem Einsatzdienst in zwei Wehren in die historische Fahrzeugsammlung von MAN Truck & Bus im Werk München. Aus dem Ausland erhielten MAN und die in Deutschland ansässigen Aufbauhersteller Exportaufträge für Drehleitern und Löschfahrzeuge, so aus Schweden und aus Südamerika.

Das Jahr 1925 ist für MAN von besonderer Bedeutung. Der erste, im eigenen Haus neu konstruierte Lastwagen mit Dieselmotor, der Fünftonner Typ KVB, verließ die Werkshallen. Ein Foto aus dem historischen Archiv von MAN



**Abb. 2:** Ab 1922 stand diese Drehleiter auf MAN-Chassis bei der Augsburger Berufsfeuerwehr im Dienst

belegt, dass 1929 ein MAN 5 KVB mit langem Radstand bei der Werkfeuerwehr der Gutehoffnungshütte in Dienst gestellt wurde.



**Abb. 3:** MAN war ein Unternehmen der Gutehoffnungshütte. Deshalb nutzt die Werkfeuerwehr ein großes Löschfahrzeug auf MAN

Auf der Berliner Automobilausstellung 1933 zündete MAN ein Neuheitenfeuerwerk. Der Z1 war für drei Tonnen Nutzlast, der D1 für vier Tonnen ausgelegt. Sie wurden mit einem 6-Zylinder-Dieselmotor angeboten. Zu diesem Zeitpunkt begrenzten staatliche Ministerien in Deutschland die Variantenvielfalt bei den Feuerwehrfahrzeugen, indem sie einige Mustertypen vorgaben. Einer davon war die Kraftfahr-spritze KS 15 mit einer 1500 l/min leistenden Pumpe. Auch auf dem MAN Z1-Chassis sind Prototypen gebaut worden, allerdings fand es bei der Serienfertigung keine Berücksichtigung. Die nächste größere Version war die Kraftfahr-spritze KS 25 mit der damals stärksten Pumpe. Sie leistete 2500 l/min. Benötigt wurde dafür ein Fahrgestell mit vier Tonnen Nutzlast, wie den MAN D1. Jedoch entstanden diese KS 25 in

großen Stückzahlen auf Fahrgestellen anderer Hersteller. Die Ursache lag in einer vom Staat verordneten Typenreduzierung, bei der den Fahrzeugherstellern bestimmte Tonnagesegmente zugeordnet wurden. Das beschränkte das Fahrzeugprogramm von MAN auf zwei Grundtypen mit 4,5 und 6,5 Tonnen Nutzlast. Dem gegenüber stand der hauptsächlichliche Bedarf an typisierten Feuerwehrfahrzeugen auf den kleineren Chassis mit 1,5 und 3 Tonnen Nutzlast.



**Abb. 4:** Vermutlich den Prototypen einer KS 15 auf MAN Z1 mit Koebe-Aufbau von 1934 zeigt dieses Foto

### Der MAN-Hauber bringt den Durchbruch

In der Nachkriegszeit konzentrierte sich MAN weiterhin auf die schwere Nutzfahrzeugklasse. Das Top of the Range-Modell, die Baureihe F8 avancierte mit seinem starken Motor zu einem Flaggschiff der Wirtschaftswunderzeit. Für den Einsatz bei den Feuerwehren war er jedoch eine Nummer zu groß. Ganz selten erhielt MAN den Auftrag, schwere Chassis für Exportaufträge von Großtanklöschfahrzeugen oder den damals höchsten Drehleitern mit bis zu 60 Metern Leiterlänge zu liefern.

In Deutschland bestellte lediglich die MAN-Stadt Nürnberg zwei schwere Haubenchassis. Auf dem MAN 758 L1, der für die Nutzlast von 7,5 Tonnen ausgelegt war, baute die Firma Metz 1955 einen Rüstwagen mit Kran RKW 10 auf. Der V8 Dieselmotor unter der Haube leistete 155 PS. Nach seinem Einsatzdienst bis 1978 blieb er als Dokument Nürnberger Industriegeschichte erhalten. Ein Jahr später kam bei der Nürnberger Feuerwehr eine 30-Meter-Drehleiter von Metz auf MAN 630 L2 hinzu.



**Abb. 5: Existiert heute noch als Museumsstück: RKW 10 der BF Nürnberg auf MAN 758 L1**

Bislang gelangten MAN-Chassis als Einzel-exemplare oder in kleinen Serien zur Feuerwehr. Mit der Einführung des Kurzhaubers wendete sich das Blatt. Denn auf der IAA 1955 präsentierte MAN einen elegant gestylten Lastwagen mit Panorama-Windschutzscheibe. Während in der schweren Nutzfahrzeugklasse noch das klassische Erscheinungsbild mit einer langgezogenen Motorhaube und den frei stehenden Scheinwerfern das Straßenbild prägte, traf MAN bei seiner leichten Nutzklasse mit der weichen Formensprache den Geschmack der Wirtschaftswunderzeit. Die von MAN gewählte Typbezeichnung verrät viel über die Fahrzeugkonfiguration. Die erste Zahl informiert über die Nutzlast, die zweiten und dritten Zahlen - mit 100 addiert - ergeben die Motorleistung in PS.

Auf dem Typ 415 L1 mit 115 PS entstanden die ersten Feuerwehrfahrzeuge. Signalwirkung hatten sicher die Aufträge einiger großer deutscher Berufsfeuerwehren. Die Stadt Nürnberg, in der die MAN-Motoren gebaut werden, stattete ihre Feuerwehr mit dem neuen MAN-Hauber aus. Auch Berlin entschied sich für MAN und beschaffte seit mehr als 50 Jahren den allergrößten Teil seines Fuhrparks auf MAN-Fahrgestellen.

Der Typ 415 traf aber nicht die Bedürfnisse der Feuerwehren. Das leichte Chassis für vier Tonnen Nutzlast passte zwar, um bei umfangreicher Beladung und großem Wassertank die damals vorgeschriebenen 10 Tonnen Gesamtgewicht einzuhalten. Doch die Wehren verlangten stärkere Motoren, denn bei der Alarmfahrt wollten sie spurtstark durch den Verkehr kom-

men und nicht schon bei der kleinsten Steigung an Vortrieb verlieren. MAN reagierte und bot branchengerecht für die Feuerwehr den Typ 450 H-LF oder mit Allradantrieb den 450 HA-LF mit dem 156 PS starken Motor an. Die Buchstaben erläutern den Fahrgestelltyp: H für Hauber, A für Allrad und LF für Löschfahrzeug. Als Verkaufsschlager im In- und Ausland machte er MAN in der Feuerwehrbranche als robustes und geländegängiges Fahrzeug bekannt.



**Abb. 6: 1965 freute sich der Feuerlöschverbund Wittmund über das von Bachert aufgebaute LF 16 TS auf MAN 415 HALF. Es läuft heute bei der FF Lützen.**

MAN machte immer wieder mit Innovationen im Motorenbau auf sich aufmerksam. So stieß bei den Feuerwehren die Aussage in den MAN-Prospekten „In Sekundenschnelle startet der M-Motor ohne Vorglühen!“ auf große Beachtung, denn beim eiligen Ausrücken durfte keine Zeit verloren gehen. Der Buchstabe „M“ stand für das Mittenkugelbrennverfahren. Eine im Vergleich zu anderen Motorenkonzepten langsame Verbrennung des in der kugelförmigen Vertiefung des Kolbens verdampfenden Diesels sorgte für ruhigen Lauf und geringen Verbrauch.

Anfang der siebziger Jahre modernisierte MAN den Kurzhauber. Die neue Haube ließ sich in einem Stück hochklappen und bot dem Mechaniker einen freien Zugang zum Motor. Zugleich änderte sich die Typbezeichnung. Nicht mehr die Nutzlast, sondern das zulässige Gesamtgewicht in Tonnen gibt die Zahl vor dem Punkt an. Und es kamen zwei Motoren zum Einbau: Anfänglich ein 6-Zylinder-Motor mit 168 PS und ein 5-Zylinder-Motor mit 192 PS. Später stellte MAN die 168 PS auch mit einer Fünfzylindermaschine dar. Bis 1985 blieb der Haubenwa-



**Abb. 7:** Ein Einzelstück: TLF 24/50, das Heines 1982 auf einem MAN 16.240 HK baute. Nach seiner Dienstzeit am Institut der Feuerwehr in Münster kam es zur FF Rüdeshelm /Nahe.

gen für die Feuerwehr im Programm.

### Erste Frontlenkerchassis für die Feuerwehr

Bereits seit den 1970er-Jahren führte MAN modern designte Frontlenker im Produktprogramm. Das Fahrerhaus entstand in Kooperation mit dem französischen Lkw-Bauer Saviem. Da dieses den schweren und stärkeren Modellversionen vorbehalten blieb, spielten diese bei der Feuerwehr keine Rolle bis auf einige Sonderlöschfahrzeuge für Industrie- und Flughafenfeuerwehren, die auf verschiedenen Kontinenten zum Einsatz kamen. Erst 1985 leitete MAN davon einen mittelschweren Lastwagen der 12-Tonnen-Klasse in Feuerwehrausführung ab. Im Vergleich zu seinem Vorgänger mit Haube ließ sich der Frontlenker vom Typ 12.192 FA-LF mit der großzügig geschnittenen Kabine übersichtlicher und wendiger fahren. Sein 6-Zylinder-Reihenmotor kam mit kombinierter Aufladung und Ladeluftkühlung auf 192 PS. Die Feuerwehren schätzten das Platzangebot in der hohen und luftig wirkenden Mannschaftskabine.

### Mit der G-Baureihe in ein neues Marktsegment

Um auch im leichten Nutzfahrzeugsegment vertreten zu sein, ging MAN Ende der 1970er-Jahre eine Kooperation mit VW ein, worauf die beiden Logos auf dem Frontgrill hinwiesen. Von MAN stammten die Motoren, Rahmen und Vorderachsen. VW steuerte das vom VW LT bekannte Fahrerhaus, das Fünfgang-Synchron-Getriebe und die Hinterachsen bei. Ab 1979



**Abb. 8:** Die FF Eschweiler über Feld nutzt ein LF 16 auf MAN 12.192 FA-LF von 1988 mit GFT-Aufbau.

konnte MAN mit kleineren Einsatzfahrzeugen – wie in Deutschland die Löschgruppenfahrzeuge LF 8, Tanklöschfahrzeuge TLF 8, Rüstwagen RW 1 oder Gerätewagen – ein neues Marktsegment in der Tonnageklasse von sechs bis neun Tonnen erschließen. Auf sehr positive Resonanz stieß bei den Feuerwehren die große, viertürige Doppelkabine, um die Mannschaft mitzunehmen. Der allradangetriebene Typ 8.136 FAE mit Niederdruck-Einzelbereifung kam 1982 hinzu. Die Motoren leisteten anfangs 90 und 136 PS. In seiner 14-jährigen Produktionszeit bis 1993 erlebte die zuletzt G90 genannte Baureihe im Jahr 1987 eine Modellpflege. Die Scheinwerfer wanderten vom Frontgrill nach unten in den Kunststoffstoßfänger. Zugleich erstarkten die Vier- und Sechszylindermotoren auf 100 bzw. 150 PS.



**Abb. 9:** Den markanten Grill der VW-MAN-Gemeinschaftsbaureihe zeigt das 1988 bei Metz gebaute LF 8 der FF Gablingen.

### Beliebt bei den Feuerwehren – die M90-Baureihe

Im Herbst 1988 stellte MAN der Fachwelt die Baureihe M90 für den mittleren Tonnagebereich von 12 bis 18 Tonnen vor. Äußerlich nur in De-

tails verändert, hinter dem Frontblech jedoch stetig weiterentwickelt, gehörte die Baureihe bis ins Jahr 2005 zum Produktprogramm. Die beiden Facelifts zum 1996 eingeführten M2000 und zum 1999 vorgestellten M2000 Evolution, kurze Zeit später verkürzt auf die Bezeichnung ME2000, ließen sich zuerst an der geänderten Stoßstange und dann an dem Frontgrill ohne Chromrahmen nachvollziehen.

Mit dem M90 gelang MAN der Aufschwung in der Kommunalbranche und hier besonders bei den Feuerwehren. Das von der F90-Baureihe abgeleitete Nahverkehrshaus sowie die von den Aufbauherstellern angesetzten Mannschaftskabinen überzeugten viele Feuerwehren durch ihr großzügiges Platzangebot und das enorme Raumgefühl. Zudem hatte MAN nun mit dem 230 PS starken 6-Zylinder-Reihenmotor eine marktkonforme Motorisierung im Angebot. Der 12.232 genannte Typ avancierte schnell zum Universalchassis für Löschfahrzeuge, Tanklöschfahrzeuge, Rüst- und Gerätewagen. In der 14-Tonnen-Ausführung mit Straßenantrieb bediente er den Markt der Drehleitern. Die stärkste und schwerste Version mit 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und 260 PS – ab dem Jahr 2000 mit 280 PS – fand sich oft als Basis für Großtanklöschfahrzeuge sowie im neuen und zugleich wachsenden Markt der Wechselladerfahrzeuge.

MAN bot auch eine mit dem Schriftzug „Silent“ gekennzeichnete Variante an. Die geräuschkindernden Maßnahmen: Kapselung des Motorblocks, Dämmung des Getriebes und Einsatz eines speziellen Abgas-Schalldämpfers. Zudem war der Motor in der Leistung um 10 PS und im Drehmoment gedrosselt. Aufsehen in der Fachwelt erregte 1995 die Auslieferung von 29 baugleichen MAN 12.222 F in Silent-Ausführung an die Münchner Feuerwehr. Diese Hilfeleistungslöschfahrzeuge baute die österreichische Firma Rosenbauer auf.

### **Anbieter in allen Tonnageklassen mit L, M und F**

Mit dem Namen L2000 präsentierte MAN 1993 eine leichte Baureihe für die Gewichtsklasse von 6 bis 10,5 Tonnen. Dabei bediente sich



**Abb. 10:** Nach ihrer Dienstzeit in München übernahmen andere Wehren die HLF 16 aus der M90-Baureihe.

MAN für die Kabine bei der traditionsreichen österreichischen Firma Steyr, die seit 1989 zum Firmenverbund gehörte. Vier- und Sechszylindermotoren aus der D08-Baureihe leisteten je nach Ausführung und Abgaseinstufung Euro 1, Euro 2 oder Euro 3 zwischen 100 und 220 PS. Dass MAN auch die Kundschaft aus den Feuerwehren im Fokus hatte, machte die Produktpräsentation deutlich. In der Ausstellung stand ein Löschfahrzeug auf dem Chassis 8.153 F mit dem, für den damaligen deutschen PKW-Führerschein bedeutsamen zulässigen Gesamtgewicht von 7,49 Tonnen.

Die Kabinenvielfalt der Baureihe weckte das Interesse der Feuerwehren: Zusätzlich zu dem C genannten Nahverkehrshaus und der mit L bezeichneten 30 Zentimeter längeren Ausführung gab es ab Werk eine viertürige Doppelkabine. Zudem konstruierte und produzierte der zu MAN gehörende Fahrzeugbau in Wittlich eine neunsitzige Mannschaftskabine.

Diese Fahrerhauspalette durfte ein paar Jahre später auch in der mittleren Tonnageklasse Einzug halten. Vom Unterbau und dem Motorenprogramm her identisch mit der M2000 bzw. ME-Baureihe, trugen diese Fahrzeuge wegen der Kabine aus der leichten Baureihe den Buchstaben L im Namen. MAN stellte somit die Kunden im Segment von 12 bis 18 Tonnen vor die Wahl: Selbe Plattform, gleiche Motoren, nur eine andere Kabine.

Richteten kommunale Feuerwehren und die Werkfeuerwehren von Industriebetrieben ihre Anfragen nach Chassis ab 16 Tonnen für Tele-



**Abb. 11:** Die MAN-Doppelkabine bei der L2000-Baureihe zeigt dieses 2001 gebaute MZF2.

skopmaste, Großtanklöschfahrzeuge, Industrielöschfahrzeuge oder Wechsellader an MAN, so hieß die Antwort F90. Ab 1986 führte MAN diese Baureihe Schritt für Schritt ein. Sechszylinder-Reihenmotoren von 290 bis 360 PS machten den Anfang. Die maximale Leistung für die Kommunalfahrzeuge kletterte mit Umstellung auf die verschiedenen Abgasreinigungsstufen bis Anfang des neuen Jahrhunderts bis auf 460 PS. Zwei-, Drei- und Vierachser mit Straßen- oder mit Allradantrieb konnten die Bedarfe der Feuerwehren befriedigen.



**Abb. 12:** Dieser MAN FE 19.310 läuft seit 2004 bei der FF Heppenheim-Mitte. Der Aufbau des TLF 24/50 stammt von Empl.

1994 löste der F2000 sukzessive die bisherigen F90-Modelle ab. Immer als Vorreiter zu den beiden anderen Baureihen L und M folgte 1998 das Facelift zum F2000 Evolution bzw. FE2000. Zur IAA 2000 führte MAN eine neue Nomenklatur bei der Typkennzeichnung an den Türen ein. Diese bestand aus den Buchstaben L, M oder F für die Baureihe, dem E für Evolution und der Angabe der Motorleistung. Nachgestellt informierte ein Buchstabe über die Gewichtsklasse: C unter 7,5 Tonnen, B für den Bereich von 7,5

bis 18 Tonnen und A für Fahrzeuge ab 18 Tonnen. Diese Angebotsvielfalt erlaubte es MAN, sich international hervorragend im Markt zu platzieren. Immer mehr Aufbauhersteller in europäischen, asiatischen und afrikanischen Ländern nahmen MAN-Chassis zur Basis, um ihre Einsatzfahrzeuge darauf aufzubauen.

### Die Trucknology Generation steht für Erfolg

Das Jahr 2000 markierte eine Zeitenwende bei MAN: Ins neue Millennium startete MAN mit vielen Innovationen, die der komplett neue Lastwagen „Trucknology Generation Typ A“ – kurz TGA – ab 18 Tonnen Gesamtgewicht an Bord hatte. Seine Motorenpalette begann damals bei 310 PS und endete bei 510 PS. Die Produktion startete mit Sattelzugmaschinen und bis die ersten TGA-Chassis bei den Feuerwehren eintrafen, dauerte es noch zwei bis drei Jahre. Den TGA gab es mit verschiedenen großen, schmalen und breiten Führerhäusern.



**Abb. 13:** Einen MAN TGA 26.410 von 2004 setzt die Berufsfeuerwehr Wolfsburg als Wechsellader ein.

2007 präsentierte MAN nicht nur ein Facelift sondern auch eine Aufgliederung in zwei Baureihen. Die Fahrzeuge mit den breiten Fahrerhäusern tragen seitdem die Bezeichnung TGX, diejenigen mit den schmalen Kabinen den Namen TGS. Gerade letztere Baureihe ist es, die bei den Feuerwehren als Großtanklöschfahrzeug, Sonderlöschfahrzeug, Teleskopmast oder Wechsellader nachgefragt wird.

In Märkten außerhalb Europas, bei denen Einsätze auf schlechten Wegstrecken und bei extremen Klimabedingungen zu meistern sind, bietet MAN eine Variante des TGS an, die zuvor die Namen TGS WorldWide bzw. TGA WW trug. Dieses Fahrzeug eignet sich besonders



**Abb. 14: Exponat auf der Interschutz 2015: Auf einem MAN TGS 26.440 realisierte Empl ein SLF 60/20+500P mit Löscharm.**

für schwere Löschfahrzeuge, Wassertankwagen, Spezialfahrzeuge für den Brandschutz auf Flughäfen und in Industrieanlagen sowie für Drehleitern und Teleskopmaste mit hoher Reichweite.

Die 2005 exklusiv von MAN eingeführte innovative Antriebstechnik MAN HydroDrive stößt auch bei den Feuerwehren auf großes Interesse. Der zuschaltbare hydrostatische Vorderachsenantrieb bietet mehr Traktion bei gelegentlichen Geländefahrten. Zugleich bleiben die Vorteile eines konventionellen Hinterachsenantriebes erhalten, wie eine niedrige Bauhöhe für bequemen Einstieg. Im Vergleich mit einem Allradchassis können Feuerwehren dank der niedrigen Fahrzeugbauhöhe höhere Wechselcontainer aufnehmen, die innen Stehhöhe bieten.

### **Einsatzbereit mit TGL und TGM**

Zur Messe Interschutz 2005 zeigte MAN erstmals ein Fahrzeug der neuen leichten Baureihe TGL, die sich anschickte die Nachfolge der Baureihe LE 2000 anzutreten. Bei dem TGL handelt sich um zweiachsige Chassis mit Straßenantrieb in der Gewichtsklasse von 7,49 bis 12 Tonnen. Allradvarianten gibt es nicht.

Für die 4x4-Ausführung ist der MAN TGM zuständig, der die Gewichtsklasse von 12 bis 18 Tonnen abdeckt. Deutsche Feuerwehren stellten 2006 die ersten Einsatzfahrzeuge auf dem TGM-Fahrgestell in Dienst. Einzigartig ist die serienmäßige Luftfederung an der Hinterachse in der Allradausführung von 11,99 bis 15,5 Ton-



**Abb. 15: Weite Verbreitung finden TSF-W und MLF auf dem MAN TGL 8.180-Fahrgestell.**

nen Gesamtgewicht. Die Vorteile lauten hoher Fahrkomfort sowie Schonung von Fahrzeug, Aufbau, Besatzung und Beladung. Auf dem stückzahlenträchtigen deutschen Markt decken die Baureihen TGL und TGM den größten Teil der Einsatzaufgaben ab. Dazu zählen Löschfahrzeuge, Drehleitern und Hubrettungsbühnen sowie Fahrzeuge für die technische Hilfeleistung wie Geräte- und Rüstwagen. Nicht nur in den anderen europäischen Ländern, sondern auch bei Feuerwehren in Asien oder Afrika haben sich beide Baureihen bestens etabliert.

Hierzu trägt die ab Werk angebotene Vielfalt an Fahrerhäusern bei. Neben dem dreiplätzi- gen Nahverkehrshaus ist besonders die Doppelkabine mit maximal sieben Plätzen zu nennen. MAN fertigt sie auf demselben Montageband im Werk Steyr. Unterschiede in der Qualität, der Ausstattung oder in der Lackierung gibt es daher nicht. Nach oben rundet eine neunplätzi- ge Mannschaftskabine die Angebotspalette ab. Diese stellt ein Produkt aus dem umfangrei- chen Angebot des MAN Truck Modification Centers dar.

Das Motorenprogramm im MAN TGL setzte sich von Anfang an aus leistungsstarken 4- und 6-Zylindermotoren von 150 PS bis 240 PS – später 250 PS – zusammen. Im MAN TGM kamen nur die durchzugsstarken 6-Zylinder- Motoren mit 240 PS, 280 PS und 330 PS zum Einbau. Im Rahmen von Modellpfliegermaßnahmen erhöhte sich deren Motorleistung einheitlich um je 10 PS auf heute 250, 290 und 340 PS. Diese mit CommonRail-Einspritzung verse- hene MAN D08-Motorenbaureihe schaffte die

Anforderungen zur Abgasreinigung in den Stufen Euro 3 bis Euro 5 ohne Zugabe des Betriebsstoffes AdBlue. Erst mit der Einführung des Euro 6-Abgasstandards zur IAA 2012 benötigt auch sie den Zusatzstoff. Optisch sind die MAN TGL und TGM in der Euro 6-Ausführung an einer leicht veränderten Frontgestaltung zu erkennen.



**Abb. 16:** Neu ist die Euro 6-Ausführung der MAN TGM-Baureihe. Hier ein HLF 20 auf TGM 13.290 4x4 BL-FW.

Da auf der Alarmfahrt die Spurtstärke eine höhere Bedeutung hat als ein auf Wirtschaftlichkeit ausgelegter Fahrstil bei Verteiler- oder Fernverkehrsfahrzeugen, führte MAN im Jahr 2013 die automatisierte Schaltung TipMatic für Einsatzfahrzeuge ein. Die optimierte Schaltstrategie zeichnet sich durch eine kraftvolle Beschleunigung aus.

### MAN SX sorgt für Sicherheit auf Flughäfen

1991 nahm der Flughafen München das weltweit erste Flugfeldlöschfahrzeug auf dem MAN SX-Fahrgestell in Dienst. Die internationalen Anforderungen an Flughafenfeuerwehren setzten die Vorgaben bei der Entwicklung des MAN SX 41.1000 8x8. Das aus der hochgeländegängigen überbreiten SX-Militärfahrzeugbaureihe abgeleitete Chassis mit verwindungsstiftem Kastenrahmen, Schraubenfederung und vier Starrachsen gewährleistete, Einsatzstellen auch abseits befestigter Flugbetriebsflächen zügig zu erreichen. Diese Konstruktionsweise erlaubte nicht nur schnelle Beschleunigung und hohe Endgeschwindigkeit sondern auch sichere Fahrstabilität bei Kurvenfahrt und im Gelände. Hinter der Kabine war ein 1000 PS starker V12-Zylinder-Motor eingebaut. Geliefert wurde das im Werk Wien gebaute Chassis mit

einem Fahrerhauspodest, wobei der Fahrerplatz zur Mitte hin gerückt war. Die Aufbauhersteller setzten Pumpen, Löschmittelbehälter und Kabinen auf. In diesem sehr speziellen Segment der leistungsstarken Flugfeldlöschfahrzeuge nahm MAN schnell eine weltweit führende Marktposition ein. Etwa 165 Fahrzeuge sicherten in Europa, Asien und Afrika den Flugzeugbrandschutz ab. Mit einem solchen MAN fuhr die Flughafenfeuerwehr München 1991 mit 142,3 km/h den Weltrekord als schnellstes Feuerwehrfahrzeug.

Vorgaben der ICAO (International Civil Aviation Organisation) führten 2005 zu der Überarbeitung der Konstruktion. Ergebnis war der MAN SX 43.1000 8x8, bei dem der Motor nun im Heck angeordnet war. Da dieser Motor nur bis zur Euro 3-Abgasstufe erhältlich war, lief die Nachfrage nach diesem MAN-Spezialfahrzeug zu Beginn des zweiten Jahrzehnts aus.



**Abb. 17:** Auf dem MAN SX-Chassis mit 1000 PS sind viele Flugfeldlöschfahrzeuge entstanden, so auch für den Flughafen München.

Abgeleitet aus dem hochgeländegängigen Militärfahrzeugsegment bot MAN vereinzelt den Feuerwehren weitere Fahrgestelle aus den LX, FX und SX-Baureihen an. Äußeres Zeichen der mit verwindungsstiften Rahmen, permanentem Allradantrieb und Einzelbereifung ausgestatteten Fahrzeuge war das so genannte „Modulare Fahrerhaus“ aus dem Militärfahrzeugprogramm. Flughäfen stellten den vornehmlichen Einsatzort dieser Fahrzeuge dar.

### MAN Partner der Feuerwehr

Der enge Kontakt von MAN zu den Aufbauherstellern und zu den Kunden in den Feuerwehren hat sich in Fahrgestellen niedergeschlagen,

die für den gewünschten Aufbau die ideale Basis darstellen. Seit mehr als zwei Jahrzehnten ist MAN in Österreich unangefochten Marktführer bei Feuerwehrfahrzeugen. MAN nimmt bei einigen deutschen Großstadtfeuerwehren seit Jahrzehnten die Stellung des Hauslieferanten ein. Dieses sind insbesondere Berlin und Nürnberg. So liefert MAN seit 1918 Feuerwehrfahrzeuge an die Stadt Nürnberg. Berlin bestellte die ersten MAN-Hauber bereits 1958.

Bei Ausschreibungen der BRD für Katastrophenschutzfahrzeuge konnte MAN mehrfach große Lose für sich entscheiden. Zu nennen sind dabei die 228 Rüstwagen RW 1 auf dem VW-MAN-Fahrgestell 8.163 FAE, 371 MAN 10.163 LAEC der L90-Baureihe mit Doppelkabine als Gerätewagen-Dekontamination GW-Dekon P sowie mehrere Lose der Nachfolgegeneration auf MAN TGM 18.340 4x4 BB. Für den Rettungsdienst lieferte MAN 390 Gerätewagen-Sanität auf TGL-Fahrgestellen in Euro 5- und Euro 6-Ausführung. Im Jahr 2013 schloss MAN die Auslieferung von 190 MAN TGM 13.250 4x4 BL als Löschgruppenfahrzeuge LF-KatS ab. Auch das Technische Hilfswerk erhielt verschiedene Fahrzeuge aus den



**Abb. 18: Speziell gebaute Serie: 371 GW-Dekon P auf der L90-Baureihe mit serienmäßiger Doppelkabine.**

Baureihen TGL und TGM in größerer Anzahl.

Lag in Deutschland der MAN-Marktanteil bei den Feuerwehrfahrzeugen in der Gewichtsklasse über 7,5 Tonnen im Jahr 1990 noch bei 6 Prozent, so stieg er rasant auf 40 Prozent zu Beginn dieses Jahrhunderts an und stabilisierte sich weiter auf hohem Niveau. Bereits zum 3. Mal in Folge verzeichnet MAN im Jubiläumsjahr die Marktführerschaft bei Feuerwehrfahrzeugen auf dem deutschen Markt.

Fotos: Historisches Archiv MAN Truck & Bus (4), Klaus Fischer (14)

## Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter Korte

### **E**s geschah im August...

70 Als erste Stadt auf deutschem Boden erhält „Colonia Claudia Ara Agrippinensis“ (Köln) an Stelle einer älteren Zuleitung eine Wasserleitung (Aquädukt) von 78km Länge, die Quellwasser aus der Eifel in gedecktem Kanal und über Arkaden zuführt (Hornung, Feuerwehrgeschichte)

595 Die Merowinger erlassen eine Feuerordnung (Oberösterreichischer Landesfeuerwehrverband: Entwicklung des Feuerwehrwesens, 2006)

10.08.1380 Berlin wird durch einen zweitägigen

Großbrand fast vollständig vernichtet (Ewald, Die Geschichte der Feuerwehrspritze bis 1945, S. 125 / Lottmann, Berliner Feuerwehr, S. 9)

13.08.1660 200 Häuser, das Reglerkloster, die Bartholomäuskirche, die alte Residenz der Grafen von Gleichen und das Stotterheimsche Palais fallen in Erfurt einem Stadtbrand zum Opfer (Brandschutz 3/2010 / Feuerwehr UB, 3/2010)

06.08.1685 Großbrand in der Dresdener Altstadt (Hornung, FF-Geschichte, S. 33)

01.08.1760 Die erste „Hochfürstliche Sachsen-Weimarische Obervormundschaftliche Feuerordnung für die

fürstliche Residenzstadt Weimar“ wird erlassen (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 229)

13.08.1775 Landgraf Friedrich II. erlässt für Kassel eine Feuerordnung, in der es Regelungen für Bürger- und Feuerkompanien, Schützenkompanien und auch für die „Mobilisierung der Kasseler Garnison für den Fall eines Feuerlärms“ gibt (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 217)

1820 Gründung der „Gothaer Feuer-Versicherungsgesellschaft a. G.“ durch Kaufmann E. W. Arnold (Hornung, FF-Geschichte, S. 50 / Feuerwehrchronik v. 30.09.2009)

August 1865 Die Große Ratsversammlung der Stadt Frankfurt am Main bewilligt 92.443 Gulden für die Einrichtung einer ständigen Feuerwache (Festschrift 100 Jahre Kreisfeuerwehrverband d. FF Frankfurt/Main 1979, S. 33 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 110)

19.08.1865 bis 22.08. sechster Deutscher Feuerwehrtag in Leipzig. Als Neuheit werden der Öffentlichkeit gummierte Schläuche vorgestellt (Feuerwehrjahrbuch 1980/81, S. 217 / 125 Jahre Leipziger Feuerwehr / Der goldene Helm, S. 99 / CTIF 2011, Feuerwehr und Turnerbewegung, S. 174). Erstmals Ausstellung von „Feuerwehr-Requisiten“ (VFDB 2/1970)

01.08.1870 Die Kopenhagener Hauptdirektion für das Brand- Laternen- und Nachtwächterwesen wird in eine kommunale Berufsfeuerwehr (101 Männer) umgewandelt (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 22)

01.08.1875 Gründung der BF Braunschweig (Niedersachsen) (Der goldene Helm, 1956, S. 26 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 u. 120 ff. / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

11.08.1880 In Bielefeld wird die Gründung einer Freiwilligen Bürgerwehr einstimmig beschlossen (100 Jahre im Dienste der Sicherheit, BF Bielefeld 1999, S. 20)

23.08.1880 In Neubrandenburg findet der erste Mecklenburgische Landesfeuerwehrtag statt (Festschrift 2004: 125 Jahre Landesfeuerwehrverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.)

18.08.1890 In der Stadt Krefeld wird eine Berufsfeuerwehr gegründet (Stadt Krefeld – 100 Jahre Berufsfeuerwehr 1990 / Lt. CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 295 u. 313 sowie Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014 Dienstaufnahme erst am 08.11.1890)

12.08.1900 In Paris wird das Internationale Komitee der Feuerwehrleute gebildet, das bis heute besteht (Brandwacht 10/1967 / Der goldene Helm, S. 153)

14.08.1910 Eine Feuersbrunst vernichtet die Brüsseler Weltausstellung. Der Schaden wird auf über 10 Mill. Mark geschätzt (Dattelner Anzeiger v. 16. u. 18.08.1910)

09.08.1925 16. Landesfeuerwehrtag (der erste nach dem Weltkrieg) in Württemberg in Heidenheim a. d. B. (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 38)

09.08.1930 Die oldenburgische Feuerwehrausbildungsstätte „Haus Osterberg“ wird eingeweiht (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 161 u. 288)

15.08.1930 bis 17.08. erster Preußischer und 40. Westfälischer Feuerwehr-Verbandstag in Münster mit 20.000 FF-Leuten (125 Jahre FF Münster 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 59). Der Beschluss des Ausschusses des Westf. Feuerwehrverbandes, bei offiziellen Anlässen der Gruß „Gut Wehr“ einzuführen, wird übernommen (Datteln-Oer-Erkenschwicker Anzeiger v. 29.09.1930). Aus Anlass des Feuerwehrtages wird an der Hafenstrasse „das modernste Feuerwehrgebäude Deutschlands“ übergeben (100 Jahre BF Münster, 2005)

02.08.1935 18. und letzter Landesfeuerwehrtag in Württemberg in Rottweil (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 38)

09.08.1935 Ausgehend von einem Feuer in einem Büro, brennt der gesamte Güterbahnhof in Bergisch-Gladbach nieder (National-Zeitung v. 11.8.1935)

19.08.1935 Ausgehend von einem Messestand der Fa. Siemens breitet sich ein Feuer aus, das drei Hallen der Funkausstellung in Berlin vollständig vernichtet. Zwei FF-Männer legen kletternd eine Schlauchleitung zum in

ca. 50m Höhe befindlichen Funkturmrestaurant und löschten dort das ausgebrochene Feuer, wodurch 10 Gäste gerettet werden (National-Zeitung v. 20. August 1935). Der Einsatz von 15 Löschzügen kann nicht verhindern, dass drei Menschen in den Flammen umkommen (150 Jahre Berliner Feuerwehr, S. 65)

20.08.1935 Beim Bau der Berliner Nord-Süd-Bahn werden 19 Arbeiter verschüttet. Gerettet werden kann keiner (Farrenkopf: „Zugepackt heißt hier das Bergmannswort“ – Geschichte der Hauptstelle für das Grubenrettungswesen, S. 247)

22.08.1935 Anordnung der Nutzung von Dieselantrieben durch die Reichregierung. Lt. RdErl. D. RLM v. 22.08.1935 ist dem Dieselmotor den Vorzug zu geben, da er als Antriebsart angesehen werden muss, „die der Entwicklung der einheimischen Treibstoffversorgung die geringsten Einschränkungen auferlegt.“ (Paulitz, Historische Feuerwehren im Einsatz, S. 55)

August 1945 Heinrich Schulte-Frankenfeld gründet in Gütersloh die Gloria-Werke als Spezialfabrik für Feuerlöschtechnik und Pflanzenschutzgeräte (Hornung, FF-Geschichte, S. 97).

06.08.1945 Auf Befehl der alliierten Kommandantur in Berlin ist „ab 6. August 1945 das Tragen der militärischen Uniform oder jeglicher anderer Uniform von militärischer Färbung verboten, mit der Ausnahme, das Zivilangestellten wie... ..Feuerwehmännern... ..das Tragen ihrer vorgeschriebenen Uniform in Ausübung ihres Dienstes gestattet ist“ (Gläser, „Wasser Marsch in Ost-Berlin“, S. 238)

August 1950 Die „Fa. Boehringer Werkzeugmaschinen GmbH“ in Göppingen bringt im Spätsommer das „Universal-Motor-Gerät“, den „Unimog“ erfolgreich auf den Markt (Feuerwehr-Magazin 6/2011, S. 66)

25.08.1950 Zündelnde Kinder stecken in Gingst auf Rügen eine Scheune an. Durch den Sommerwind und die Hitze werden 17 Wohnhäuser, 6 Scheunen, 15 Ställe, 1 Sägewerk, landwirtschaftliche Maschinen und Erntegut vernichtet. 33 Familien mit 88 Menschen werden obdachlos (Gläser, „Wasser Marsch in der DDR“, S. 620)

03.08.1955 Ein Bergwerksunglück auf der Zeche Dahlbusch in Gelsenkirchen fordert 51 Tote (Recklinghäuser Zeitung v. 08.02.2012)

02.08.1965 Mistralwinde aus der Sahara entzünden in den Wäldern zwischen Toulon und St. Tropez (franz. Riviera) ein Feuer, dass 20.000 ha Wald vernichtet; 20.000 Touristen werden evakuiert (Brandkatastrophen S. 37 / Natur- und Brand-Katastrophen, S. 158)

04.08.1965 Bundestreffen der deutschen Jugendfeuerwehren in Duisdorf bei Bonn (Der Feuerwehrmann 9/1965)

09.08.1975 bis 15.08. riesige Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen. Fünf Menschen kommen ums Leben, 8.000 ha Wald werden vernichtet. Größter Flächenbrand seit Menschengedenken in einem deutschem Wald (Notruf 112, Bd. 2, S. 79 / Brandkatastrophen S. 40. / Natur- und Brand-Katastrophen, S. 162 / Katastrophen, die die Welt erschütterten, S. 250)

02.08.1980 Ein Bombenattentat von Rechtsextremisten fordert im Wartesaal des Bahnhofs von Bologna 85 Tote und über 200 Verletzte

26.08.1990 Bei einer Schlagwetterexplosion in der Dobrnja-Jug-Mine bei Tuzla (Bosnien-Herzegowina) sterben 180 Menschen (Recklinghäuser Zeitung vom 26.08.2014)

31.08.1990 Das Leistungszentrum „Feuerwehrkampfssport“ der DDR wird aufgelöst und der Dienst- u. Trainingsbetrieb eingestellt (Feuerwehrchronik Nr. 2 v. 31.03.2011, S. 35)

27.08.2000 Ein verheerender Kabelbrand zerstört weitestgehend den zweithöchsten Fernsehturm der Welt in Moskau. Dabei sterben drei Feuerwehrmänner und eine Frau

06.08.2005 Bei Tagestemperaturen von 43°C vernichten in Portugal bis 24.08. mehr als 50 Waldbrände in 13 von 18 Bezirken des Landes tausende ha Wald und über 20 Wohnhäuser. Mehr als ein Dutzend Dörfer sind von den außer Kontrolle geratenen Flammen eingeschlossen, das Feuer nähert sich bis auf wenige Kilometer auch Porto. In der Universitätsstadt Coimbra, ebenfalls von Flammen eingeschlossen, wird Katastrophenalarm ausgelöst. Portugal sendet einen Hilferuf an die EU und das Nachbarland Spanien. Zahlreiche Menschen werden verletzt, über 3.000 Feuerwehrmänner und Hunderte von Soldaten sind im Einsatz (Recklinghäuser Zeitung vom 07.08.2005)

09.08.2005 Ein 12jähriger kokelt mit Papier und entzündet einen im Treppenhaus abgestellten Kinderwagen in einem Altbau des Berliner Stadtteils Moabit. Das sich rasch ausbreitende Feuer kostet 9 Menschen das Leben, u. a. auch, weil sie die Anweisungen der Feuerwehrleute nicht verstehen

22.08.2005 Nach wolkenbruchartigen Regenfällen im Alpenraum und in Osteuropa werden in der Zentralschweiz zwei Feuerwehrmänner bei Rettungsarbeiten verschüttet und können nur noch tot geborgen werden (Recklinghäuser Zeitung v. 23.08.2005)

26.08.2005 Bei einem Brand in einem von 130 afrikanischen Einwanderern bewohnten Haus im Südosten Paris' sterben 17 Menschen (davon 14 Kinder), 30 Menschen werden verletzt

30.08.2005 Beim Brand einer fünfstöckigen Pariser Notunterkunft für afrikanische Einwanderer sterben erneut sieben Menschen

06.08.2010 Während einer wochenlangen Rekordhitze kommen bei ca. 7.000 Waldbränden und Torfmoor-Feuern auf ca. 9.000 km<sup>2</sup> in Russland mehr als 60 Menschen ums Leben, darunter 3 Feuerwehrleute. Die Flammen zerstören 1.000 Häuser, ca. 2.000 Menschen werden obdachlos. Moskau ist aufgrund der Rauchentwicklung in dichten Smog gehüllt, die Sterberate steigt steil an. 10.000 Angehörige der Armee werden zusätzlich eingesetzt. Es ist die größte Naturkatastrophe in Russland seit Jahrzehnten (Recklinghäuser Zeitung v. 31.07. u. 03., 04., 05. u. 06.08.2010)

16.08.2010 Auf der Insel Sylt verursacht ein 46-jähriger Brandstifter seit dem 11.08. eine Brandserie. In dieser Nacht allein entsteht an fünf Brandorten mit elf Brandherden ein Sachschaden in Millionenhöhe, 200 Menschen müssen evakuiert werden (RZ v. 17. u. 23.08.2010)

01.08.2014 Im Weichenbereich kurz vor dem Mannheimer Hbf. kollidieren ein Güterzug und der mit rund 250 Fahrgästen besetzter Eurocity „216“. 5 Wagen des EC springen aus den Schienen, zwei stürzen seitlich auf die Gleisanlage. 35 Personen werden verletzt, 4 davon schwer. 80 Einsatzkräfte der FF Mannheim und 110 Rettungs- sowie Sanitätskräfte sind im Einsatz (Feuerwehr Retten Löschen Bergen 9/2014)

02.08.2014 Siebentägiges Bundeszeltlager der

Deutschen Jugendfeuerwehr mit ca. 4.500 Teilnehmern in Königsdorf anlässlich des 50-jährigen Bestehens (Feuerwehrjahrbuch DFV 2013, S. 97 / Brandschutz 3/2014)

## E s geschah im September...

120 Appolodaris (Appolodoros) von Damaskus schlägt vor, Löschwasser durch Ochsendärme an gefährdete Stellen zu leiten. Er beschreibt auch die Urform der Steckleiter (Hornung, FF-Geschichte, S. 16 / Brandschutz 2/99, S. 54)

1120 Die Überlieferung berichtet über die Einführung einer Straßenbeleuchtung und der Aufstellung einer Feuerlöschtruppe in Venedig (Hornung, FF-Geschichte, S. 17)

1350 Eine Niederschrift, die zwei Mal im Jahr vor versammelter Bürgerschaft verlesen wird, enthält in Braunschweig die ältesten Hinweise zur Brandverhütung (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 120)

28.09.1630 Bei einem Stadtbrand in Warendorf (NRW) kommen zwei Menschen ums Leben, 72 Häuser und die Kirche werden zerstört. Ausgangspunkt des Feuers ist eine Kupferschmiede (Chronik des Münsterlandes, S. 193)

15.09.1635 Die Freiheit Wattenscheid (NRW) versinkt vollständig in Schutt und Asche - lediglich der steinerne Kirchturm bleibt stehen (Festschrift 100 Jahre LZ Günnigfeld, 20)

08.09.1755 Fürstbischof Clemens August von Münster erlässt eine Edikt „in betreff der Brand-Assecurations-Societät“ für das Hochstift Münster und das Fürstentum Osnabrück (Westfälischer Heimatkalender 1953, S. 184)

18.09.1790 Der Geheimrat Johann Wolfgang von Goethe rettet in Breslau (heute Wroclaw, Polen) bei einem Wohnhausbrand Mutter und Kind und organisiert die Löscheversuche (Jahrbuch der Schlesier 1995)

11.09.1835 In Essen (NRW) werden die Bürger durch eine Feuerlöschordnung zu Kompanien á 50 Mann

unter der Leitung eines Brandoffiziers zusammengefasst (Festschrift 110 Jahre Berufsfeuerwehr Essen 2004, S. 27)

02.09.1855 Zweiter deutscher Feuerwehrtag in Stuttgart. Gründung des Vereins Deutscher FF-Männer, später DFV genannt (Hornung, FF-Geschichte, S. 60 / Feuerwehrjahrbuch 1980/81, S. 217 / Brandschutz 2/2003, S. 64 / CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung,

02.09.1860 Beginn des vierten Deutschen Feuerwehrtages in Mainz. Es wird die Einrichtung eines eigenen Fachorgans für das Feuerwehrwesen „Die deutsche Feuerwehr-Zeitung bekannt gegeben – erste deutschsprachige Feuerwehrfachzeitung (Feuerwehrjahrbuch 1980/81, S. 217 / CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung, S. 174 / miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 27, 47 u. 164 / CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 200)

20.09.1860 Aufruf zur Gründung einer Turnerfeuerwehr in Rosenheim (Bayern) (CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung, S. 54)

05.09.1865 Ein Großteil Stambuls (heute Istanbul, Türkei) wird durch einen Großbrand vernichtet. Bei heftigem Nordwind brennen innerhalb von 5 Stunden fast 9.000 Häuser, sieben Bäder, zehn Moscheen, zwei Kirchen Karawansereien usw. nieder (Brandwacht 11/1966 / Feuer, S. 52)

21.09.1880 Der preußische Minister d. Innern verfügt die Einführung von Zählkarten für Brände (Archiv der FF Datteln)

17.09.1890 Das Theater in Lourdes gerät während einer Kindervorstellung durch eine umgestürzte Petroleumlampe in Brand. 8 Kinder sterben, in der ausbrechenden Panik werden 27 weitere schwer verletzt (Thalia in Flammen, S. 272)

08.09.1905 Auf der 10. Landesverbandsversammlung des bayr. Landesfeuerwehrverbandes in Passau wird eine einheitliche Uniformierung für die bayrischen Feuerwehren beschlossen (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 87)

14.09.1910 Das Luftschiff L.Z. VI gerät in seiner

Halle in Oos (Baden) nach einer Explosion in Brand. Das Luftschiff verbrennt in wenigen Minuten, das Dach der Halle wird zerstört. Drei Schwerverletzte (Dattelner Anzeiger v. 15. u. 17.09.1910)

13.09.1915 Erster Angriff der Luftkriegsgeschichte auf einen fahrenden Zug: 2 franz. Flugzeuge fliegen einen Bordwaffenangriff auf einen Personenzug zwischen Donaueschingen und Villingen (Schwarzwald). Ein Toter und mehrerer Verwundete (Lösch 2003, Die Bahnfeuerwehr, S. 36)

09.09.1930 Unbemerkt auslaufendes Benzin verursacht im Hafen von Piräus ein Großfeuer, dem 12 Menschen, über 20 Segelschiffe und mehrere Dampfer zum Opfer fallen. Der Sachschaden beläuft sich auf ca. 10 Millionen Mark (Datteln-Oer-Erkenschwicker Anzeiger v. 10.09.1930)

02.09.1935 Die Feuerwehr wird der Polizei unterstellt und heißt jetzt „Feuerlöschpolizei“ (150 Jahre Berliner Feuerwehr, S. 174)

25.09.1935 Im Londoner Hafen (Wapping) fällt ein siebenstöckiger Warenspeicher, gefüllt u. a. mit 40.000 Kisten Gummi, einem Großbrand zum Opfer. 400 Feuerwehrleute sind im Einsatz. Der Sachschaden beträgt über 20 Millionen Mark (Dattelner Anzeiger v. 27.09.1935)

24.09.1945 Die Alliierte Kommandantur Berlin beauftragt über den OBM der Stadt den Branddirektor, „die Personalstärke der Feuerwehr baldmöglichst auf ein Maximum von 1.000 Mann zu bringen und geeignete ehemalige Angehörige hierbei zu bevorzugen“. Sogar Bewerbungen ehemaliger NSDAP-Mitglieder werden berücksichtigt, wenn sie als entnazifiziert gelten und Mitglied der SPD sind (Gläser, „Wasser Marsch in Ost-Berlin“, S. 239)

26.09.1945 Die Alliierte Kommandantur gestattet per Anordnung im Falle eines Brandes die handbetriebene Sirenenalarmierung (Gläser, „Wasser Marsch in Ost-Berlin“, S. 239)

16.09.1950 Erster, zweitägiger Landesfeuerwehrtag des Feuerwehrlandesverbandes Württemberg-Hohenzollern in Reutlingen (Brandschutz 11/1950 / miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 98)

27.09.1965 Durch eine mögliche Selbstentzündung

von Nitrofilmen gerät in Frankfurt/Main ein Lagerhaus mit großen Mengen Filmmaterial in Brand. Bei der Branderkundung werden durch eine Explosion drei Angehörige der BF und ein Unbeteiligter getötet, 24 Feuerwehrangehörige und drei Reporter werden z. T. schwer verletzt. 2 Drehleitern werden zerstört (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 11 / Brandschutz 2/1966)

September 1970 Im Herbst fährt bei der BF Frankfurt das erste deutsche Rettungsdienstfahrzeug mit den Tagesleuchtackfarbe RAL3024-Feuerwehrrot. In NRW wird das erste Fahrzeug mit der neuen Farbgebung in Dienst gestellt. 1971 wird die Farbe als Alternativlackierung in die FW-Norm aufgenommen

16.09.1970 Das „Gesetz über die Zivilverteidigung“ wird von der Volkskammer der DDR verabschiedet (Plattner in Brandschutz 10/2013)

19.09.1970 Schlimmster Gasbrand in der Geschichte der BRD bis zu diesem Zeitpunkt: Bei Eschenfelden in der Oberpfalz entzündet sich Gas in einem undichten Förderrohr. Stündlich verbrennen 7 Tage lang 8.000 m<sup>3</sup> Gas in einer 30m hohen und 200m breiten Fackel (Brandkatastrophen S. 38 / Natur- und Brand-Katastrophen, S. 160)

27.09.1975 1. Landesjugendfeuerwehrtag NRW in Bad Oeynhausen. Verabschiedung der ersten Jugendordnung (Festschrift 25 Jahre Jugendfeuerwehr in NW, 2000 / 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 185)

08.09.1985 Bei Waldbränden in Nordportugal kommen 14 Feuerwehrleute ums Leben

29.09.1990 Gründung des Landesfeuerwehrverbandes Sachsen e.V. in Chemnitz (Feuerwehrchronik Nr. 2 v. 31.3.2011, S. 36)

01.09.1995 Die dritte Staatliche Feuerweherschule in Bayern nimmt in Geretsried den Lehrbetrieb auf (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 102)

04.09.2005 Nach Brandstiftung durch Jugendliche ersticken beim anschließenden Brand 14 Menschen qualvoll in einem 18-stöckigen Pariser Sozialbau (Recklinghäuser Zeitung v. 5.9.2005)

05.09.2005 Beim Überflug über eine Seilbahn bei Sölden im Ötztal (Österreich) verliert ein Hubschrauber einen Betonkübel. Der trifft Gondelseil und Gondel mit voller Wucht. Neun Menschen sterben, sieben werden schwer verletzt (Recklinghäuser Zeitung v. 06.09.2005)

21.09.2010 Die Feuerwehr Mühlheim/Ruhr (NRW) weiht die neue Hauptfeuerwache ihrer Berufsfeuerwehr als „modernste und schönste Feuerwache Europas“ ein (Der Feuerwehrmann 11/2010)

20.09.2014 In Neuss (NRW) entsteht beim Brand einer Ölmühle im Rheinhafen ein Sachschaden von mehreren Millionen Euro (FEUERWEHREinsatz:nrw 12/2014)

## *Dampfspritzen in den Niederlanden*

von Peter Snellen

*Am 11 Juli 2015 wurde das erste Buch über „Dampfspritzen in den Niederlanden“ von Bianca van Haasteren als Vorsitzende der Arbeitsgruppe Feuerwehr Historik offiziell überreicht an Drs. Ing. Strottman, einer der leitenden Offiziere der Feuerwehr Rotterdam-Rijmond. Nicht umsonst war Herr Strottman angefragt worden, denn vor genau 150 Jahre wurde*

*die erste Dampfspritze „De Maas“ in Rotterdam der Feuerwehr übergeben.*

### **Nicht ohne Streit**

Schon in 1829 wurde die erste Dampfspritze gebaut und zwar von Braithwaite und Ericson in England. Die Entwicklung der Dampfspritzen ging weiter, aber dennoch dauerte es bis 1865

bevor in den Niederlanden die erste Dampffeuerspritze in Betrieb ging.

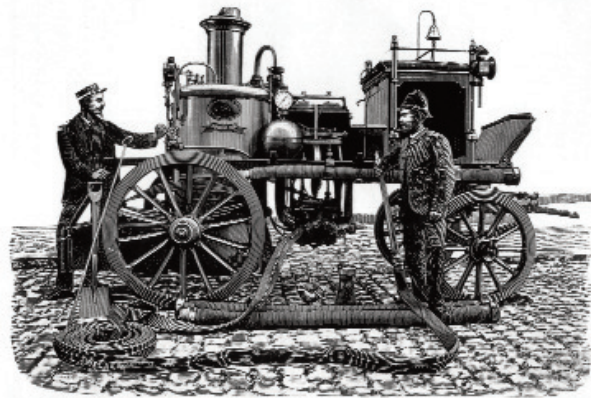
Der direkte Anlass dazu war wahrscheinlich die Feuerwehrausstellung in Middelburg (1864), die eigentlich veranlasst wurde durch einen Konflikt, welcher damals in den Niederlanden herrschte. In Enschede hat es 1862 ein verheerendes Feuer gegeben, welches einen Großteil der Stadt in Schutt und Asche legte. Direkt danach erschienen in der Presse sogenannte „offene Briefe“ von Leuten, die sich mit dem Bau und Verkauf von (Hand) Feuerspritzen beschäftigten. Vor allem die Herren Van Hoven (Vertreter in den Niederlanden der Fabrik von Feuerwehrrquisiten F.Requillé Jne & Beduwé aus Lüttich) und Bickers (Feuerspritzenfabrikant in Rotterdam) bemühten sich sehr, ihre Standpunkte zu verdeutlichen mit dem Zweck die von ihnen angebotenen Spritzen besser verkaufen zu können. Es erschienen einige Broschüren in dem ein heftiger Streit mit Bleistift und Feder geführt wurde, an dem sich übrigens auch andere (mit Name oder anonym) beteiligten.

### Die erste Dampfspritze erhält Rotterdam

Als dann die Ausstellung in Middelburg kam, zeigte sich, dass die Handfeuerspritzen ihre längste Zeit hinter sich hatten und die vorgeführten Dampffeuerspritzen von Shand & Mason und Merryweather viel mehr leisteten als die alten Spritzen. Daraufhin wurde vor allem die Dampfspritze von Merryweather ausführlich erprobt vom Ingenieur Van der Tak, von den Gemeindewerken Rotterdam, und nachdem er seinen Rapport über diese Spritze abgegeben hatte, wurde diese angekauft. Dabei muss man sagen, dass Merryweather sehr schlau gewesen war und die Dampfspritze, die sie nach Hol-



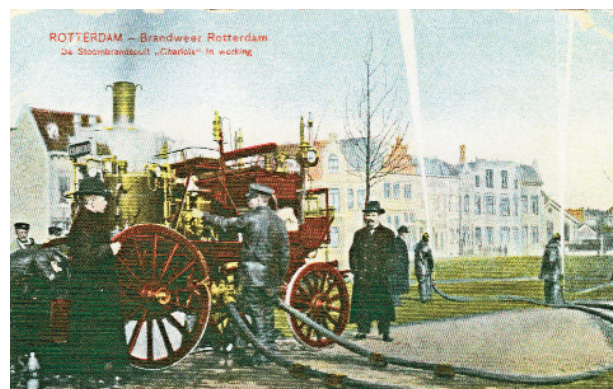
„De Maas“ - Erste Dampfspritze in den Niederlanden



Die erste Bickers Dampfspritze

land geschickt hatten, den Namen „De Maas“ gegeben hatte und Rotterdam in Holland den Namen „De Maasstad“ trägt. Damit war einiges schon ganz gut vorbereitet.

In 1870 kam eine zweite Dampfspritze nach Rotterdam, ebenfalls von Merryweather. Der Feuerspritzenfabrikant Bickers erkundigte und schaute sich die erste Merryweather intensiv an. So konnte er innerhalb kürzester Zeit auch selbst lernen, wie man eine Dampfspritze baut und 1889 kam die erste Bickers Dampfspritze zur Feuerwehr Rotterdam. Bis 1906 blieb diese im Dienst und wurde abgelöst von einer selbstfahrenden Dampfspritze, ebenfalls von Bickers. Insgesamt hatte Rotterdam sechs Pferdegezogene Dampffeuerspritzen (2 x Merryweather und 4 x Bickers) und später noch drei selbstfahrende Dampffeuerspritzen (Bickers). Auch min-



Rotterdams Dampfspritze „Charlois“

destens zwei Werkfeuerwehren hatten Dampfspritzen und es ist bekannt, dass im Hafen mehrere Schiffe mit dampfbetriebenen Feuerspritzen vorhanden waren. Damit war eigentlich lange Zeit das einzige „motorisierte“ Gerät im Fuhrpark der Rotterdamer Feuerwehr die

Dampfspritze. Für das Übrige benutzte man noch sehr lange Zeit Handspritzen und im Grunde besaß Rotterdam natürlich bis zum Zweiten Weltkrieg (und danach auch wieder einige Dezennien) nur eine fast völlig Freiwillige Feuerwehr.

### Amsterdam

Die zweite Feuerwehr die sich mit Dampfspritzen beschäftigte war Amsterdam. In 1866 konnte man dort zwei Dampfheberspritzen von der anderen englischen Marke Shand, Mason & Co. im Empfang nehmen. Auch hier war der Anlass die Ausstellung in Middelburg, und die Erprobungen der Spritzen unter anderem in Amsterdam selbst. Amsterdam hatte damals auch nur eine Freiwillige Feuerwehr, aber während einiger Brände konnten die Besatzungen der beiden Spritzen (mit den Namen „Amstel“ und „het Ij“) nicht verhindern, dass Sachen nicht ganz richtig gingen. In die Presse erfolgte der Ruf nach einer Berufsfeuerwehr und im August 1874 nahm diese ihren Dienst auf. Kurz darauf kam eine dritte Shand & Mason in Dienst und dann gab es natürlich 1875 das Feuerlöschboot

„Jan van der Heyde“, ebenfalls mit Ausrüstung von Shand & Mason. Nach den ersten drei Dampfspritzen folgten noch eine weitere Anzahl dieser Schönheiten: 1881 kam die „Ondine“; 1882: „Brama“ und „Hydra“; 1885 „De Vecht“. 1896 bekam Amsterdam die Dampfspritze „Triton“ der Gemeinde Nieuwer-Amstel, die nach Amsterdam eingemeindet wurde. 1900 kam die „Cerberus“ und ein Jahr später die „Hercules“. Alle waren von Shand & Mason gebaut worden.

### Den Haag

Die Feuerwehr Den Haag (oder s'-Gravenhage wie die Stadt offiziell heißt) bekam ihre erste Dampfspritze in 1871; diese wurde von Merryweather gebaut und es sollte die erste von drei durch Pferde gezogene Dampfspritzen aus der Residenz werden. Die Kapazität dieser Pumpe war 1500 l/Min bei 8 bar, was immerhin bedeutete, dass sie genau so viel Wasser gab wie sieben Handdruckspritzen. Recht schnell war diese Spritze nicht am Brandort, denn auf Fragen in der Gemeinderat antwortete der Oberbürgermeister, das: „erstmal die Brandmeldung von der Polizei eingetroffen sein sollte,



Het uittrekken der Amsterdamsche Brandweer bij 't yveruemen van het alarm-signaal.  
Teekening van W. STREUMER JA.

Alarm bei der Feuerwehr Amsterdam 1884



**Feuerwache in Den Haag auf der Duinstraat**

danach musste der Kutscher gewarnt und die Pferde vor die Spritze gestellt werden, und danach dauerte es 10 bis 15 Minuten bevor die Spritze unter genügend Dampf war...

In 1887 kam eine neue Dampfspritze nach Den Haag; auf 's neue war es eine Merryweather und sie bekam den Namen „s'-Gravenhage“. Kurze Zeit später kam eine zweite Dampfspritze als Ersatz für die Erste. Diesmal war es eine Shan & Mason und sie bekam den Namen „Residentie“. Später kaufte man noch einige selbstfahrende Dampfspritzen.

**Holländisches Fabrikat**

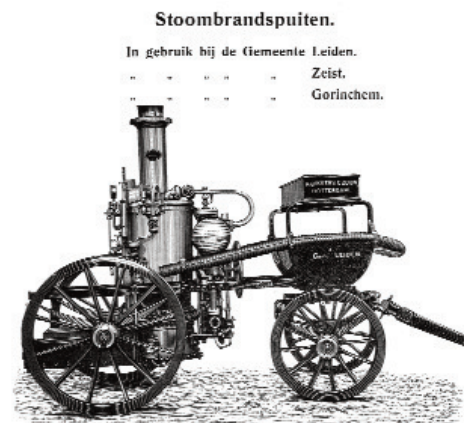
In 1783 kaufte Alexander Bickers ein Gebäude in Rotterdam und nennt sich ab 1791 „Kupferschmiedmeister und Brandspritzenhersteller“. In späteren Büchern und Broschüren wird als Stiftungsjahr 1790 genannt. Weil die Segelschiffahrt abnahm richtete der Betrieb sich auf die Herstellung von Feuerspritzen und obwohl in die 1850er Jahre es viel Konkurrenz gab in diesen Sektor, bekam man 1859 den Auftrag zur Lieferung von 28 großen Feuerspritzen für die Holländische Kolonien. 1863 kam es zu einer neuen Zusammenarbeit zwischen dem zweiten Mann von Mutter Bickers und das Geschäft nennt sich ab dann „Firma A. Bickers &



**Woutherus Alexander Bickers (1865 - 1921)**

Söhne“; in 1872 bekam man selbst das Prädikat „Königliche“. Wegen seiner Funktion in der Firma wurde Wouter Bickers auch zum „Meister Brandspritzenhersteller der Stadt Rotterdam“ ernannt.

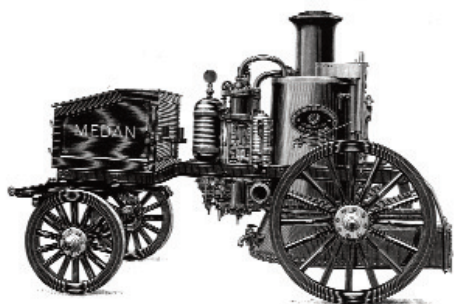
Wouter war technisch besonders talentiert und schenkte seiner Großmutter schon 1884 einen Entwurf zum Bau einer Dampfspritze. Diese wurde 1887 als erste Dampfspritze der Firma Bickers gebaut. 1904 baute man die erste



**Bickers Dampfspritze**

### Stoombrandspuiten.

In gebruik bij de Gemeente Medan (Java).  
" " " " " Lochem.  
" " " " " Z. H. Sultan van Serdang.

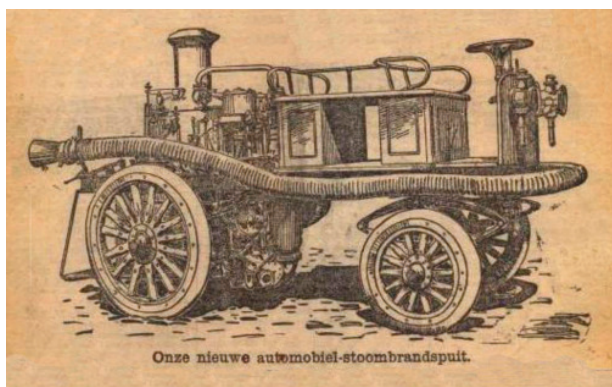


#### **Bickers Dampfspritze**

selbstfahrende Dampfspritze und 1913 die erste eigene Motorspritze. Die Dampfspritze, die Motorspritzen und später die Feuerwehrfahrzeuge wurden in den Niederlanden sehr berühmt und geschätzt.

Bickers veröffentlichte mehrere Bücher über „das Feuerlöschwesen“. Er kämpfte darin für die Produktion von Feuerspritzen in Holland selbst (am liebsten seine eigenen), mit Erfolg.

Als Wouter Bickers 1915 sein 25-jähriges Jubiläum als Direktor seiner Firma feierte, errechnete man, das schon 64 Dampfspritzen, sechs selbstfahrende Dampfspritzen, 618 Handdruckspritzen und neun Motorspritzen hergestellt waren von Bickers & Söhne.



#### **Selbstfahrende Dampfspritze in Rotterdam 1905**

Wie gesagt wurde die erste Dampfspritze von Bickers 1887 gebaut. Um die Jahrhundertwende baute er auch sogenannte „Latrinenspumpen“ (Fäkalienpumpen) und bemerkte dass die mit winzigen Änderungen auch als Feuerwehrfahrzeug eingesetzt werden konnten. Daraufhin baute er einige selbstfahrende Dampffeuerspritzen für Rotterdam und Den Haag. Insgesamt

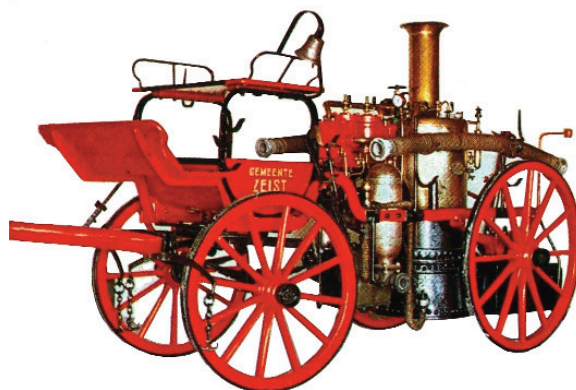
baute Bickers neun „Automobile Dampfspritzen“, davon sechs als Feuerwehrfahrzeug. Zum Schluss sei vermerkt, dass Bickers insgesamt um die 80 Dampfspritzen gebaut haben soll. Damit ist er europäisch betrachtet ein wichtiger Mann gewesen, wenn es sich um die Entwicklung der Dampfspritzen handelt.

#### **Im ganzen Land**

Nachdem die größeren Feuerwehren schon Erfolge hatten mit ihren Dampfspritzen, kamen auch die kleineren Wehren mit dem Wunsch, sich eine Dampfspritze zu kaufen. Legendär ist die Bemerkung von einem Gemeinderatsmitglied einer Kleinstadt der, als die Beschaffung einer Dampfspritze verabschiedet werden sollte, sagte: „Wieso sollten wir mit Dampf löschen? Es hat bisher mit Wasser doch auch immer geklappt und das ist viel billiger!“

Nicht nur Großstädte kauften Dampffeuerspritzen, auch kleinere und manchmal selbst sehr kleine Dörfer kauften sich Dampfspritzen. Dabei handelte es sich das eine Mal um nagelneue Spritzen, ein anderes Mal um gebrauchte Spritzen von größeren Wehren. Wir sind uns sicher, dass es wenigstens in folgenden Gemeinden eine Dampfspritze bei der Feuerwehr gegeben haben muss: Dordrecht, Gorinchem, Gouda, Groningen (nach 1884 Berufsfeuerwehr), Katwijk, Krimpen aan de Lek, Leiden, Lochem, Maassluis, Oudenbosch, Overschie, Purmerend, Roosendaal, Schiedam, Steenbergen, Ter Aar, Utrecht, Vleuten, Vlissingen, Waddinxveen, Wormerveer, Woubrugge, IJsselstein, Zeist und Zevenbergen.

Dann gibt es noch eine Zahl von Werk- und Be-



**Dampfspritze von Zeist im Feuerwehrmuseum Hellevoetsluis**

triebsfeuerwehren die Dampfspritzen genutzt haben, seien es kleinere (tragbare), größere Pferdegezogene oder stationäre Spritzen. Eine größere Zahl von Schiffen war als Feuerlöschboote ausgestattet und auch davon hat es in den Niederlanden um die 38 Stück nachweislich gegeben.

Zum Schluss hatten die Niederlande natürlich „Gebiete in Übersee“ (Kolonien). Nachweislich hat es dort fast dreißig Stück gegeben.

### **Gut aufgehoben**

Das Buch von dem in diesem Artikel die Rede ist, schließt ab mit einer Beschreibung der Dampfspritzen die noch immer in den Niederlanden existieren. Obwohl es so viele Dampfspritzen gegeben hat, sind das eigentlich relativ wenig. Eine Übersicht zeigt folgende Dampfspritzen, die hauptsächlich in Museen oder bei ehrenamtlichen Stiftungen (wie SHB = Stichting Historisch Brandweermaterieel) untergebracht worden sind. Mit „F“ sind die funktionsfähigen Dampfspritzen gekennzeichnet. Die übrigen sind im sehr guten Zustand, dürfen aber nicht betrieben werden, weil sie nicht – wie erforderlich - vom „Dampfwesen“ in den Niederlanden begutachtet worden sind.

1. Almere, P!T-Expo  
Die Spritze von Roosendaal & Nispen  
Bikkers 1913
2. Borculo, Feuerwehrmuseum  
Lochem Nr. 1  
Bikkers 1905
3. Gorinchem  
Gorkum Nr. 4  
Bikkers 1910 F
4. Den Haag, Louwman museum  
Frankrijk 11415  
Thirion & Fils 1903
5. Den Haag, SHB  
's-Gravenhage ASS 4 Bikkers  
2017 replica in Bau
6. Den Haag, SHB  
Leiden 3  
Bikkers 1908 F
7. 's-Gravenhage, SHB  
Woudse (typ Valiant)  
Merryw. 1943 F

8. Den Haag, SHB  
IJsselstein Vecht  
Shand Mason 1884 F
9. Hellevoetsluis, Feuerwehrmuseum  
Amsterdam Cerberus  
Shand Mason 1899
10. Hellevoetsluis, Feuerwehrmuseum  
Rotterdam De Maas  
Merryweather 1865
11. Hellevoetsluis, Feuerwehrmuseum  
Zeist Nr. 1  
Bikkers 1897
12. Leeuwarden, Feuerwehr  
Valiant  
Merryweather 1945
13. Medemblik, Stoommachinemuseum  
onbekend 7396  
Merryweather 1940
14. Wateringen, SHB  
Gist-Brocades Delft Bikkers  
Bikkers 1906 stationär
15. Waddinxveen, privat Pensacola, USA  
Metropolitan  
Am. LaFrance 1908
16. Wormerveer  
Wormerveer  
Bikkers 1901 F
17. Wouwse Plantage, Feuerwehrmuseum  
Belgisches Bergwerk  
Beduwé 1880 F

### **Das Buch:**

“Stoombrandspuiten in Nederland, een inventarisatie naar aanleiding van de 150ste verjaardag van de indienststelling van de eerste stoombrandspuit in Nederland” wurde herausgegeben vom HHS-Verlag und Werkgroep Brandweer Historie van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweeren.

Autoren sind Louis van Telgen, Gerard Koppers und Peter Snellen.

Informationen: <http://www.hhsuitgeverij.nl/>

# Termine

**Sonntag, 9. August 2015**

**140 Jahre Berufsfeuerwehr Braunschweig  
Tag der offenen Tür**

Aus dem Programm:

- Wachbesichtigung
  - Rettungsdienst zum Mitmachen
  - Fahrzeugausstellung
  - Kinderprogramm
  - Uebergabe historischer Buessing-Drehleiter
- Feuerwehrstraße 1, 38114 Braunschweig

**Freitag, 21. August 2015 bis  
Sonntag, 23. August 2015**

41. Internationales Borgwardtreffen auf der Wiesbadenbrücke (Wihelmshaven). Dies ist eine gemeinschaftliche Veranstaltung mit der "Borgward Interessengemeinschaft".

Anmeldungen bitte unter:

u.kotte@borgward-ig.de oder an  
magret.hollander@t-online.de

Nähere Infos über die Homepage:

[www.oldtimer-wilhelmshaven.de/de/termine](http://www.oldtimer-wilhelmshaven.de/de/termine)

**Samstag, 26. September 2015**

**Tag der offenen Tür**

**FW Rommerskirchen - LZ Rommerskirchen**

Ab 15 Uhr Vorführungen und Infos rund um die Feuerwehr. Kostenlose Attraktionen für Kinder. Ausstellen für Rettungskarten für ihren PKW.

**Samstag, 3. Oktober 2015**

**22. Elbe-Pokal - Löschangriff nass  
in Pretzsch an der Elbe**

**Ab 9.00 Uhr**

Sportplatz Pretzsch (Stadt Bad Schmiedeberg, Kreis Wittenberg)

Teilnahmeanmeldung bis spätestens zum 27. September 2015 per Mail an

[robbyleuker@gmx.de](mailto:robbyleuker@gmx.de)

Es finden Wettkämpfe für Männer, Frauen und Jugend statt.

Eigene Ausrüstung und Schutzbekleidung ist mitzubringen.

Die Wettkämpfe werden gemäß der DFV-Wettkampfordnung für Feuerwehrsportwettkämpfe von 2012 durchgeführt.

Für das leibliche Wohl wird gesorgt.

**Sonntag, 4. Oktober 2015**

**60 Jahre Magirus Rundhauber TLF 15/55 -  
Rundhaubertreffen**

9 Uhr Eintreffen auf Taenzelfestplatz

9.30 Uhr Fahrzeugkorso bis vor die Feuerwache

10 Uhr Fototermin vorm Rathaus; dann Ausstellung in der Kaiser-Max-Strasse und am Kirchplatz bis 17 Uhr

Zeitgleich von 13 bis 17 Uhr "Rustikal Markt" und verkaufsoffener Sonntag

ca. 12 Rundhaubertypen (TLF, DL, LF), einige Eckhaubertypen (KW 16 BF Frankfurt), Oldtimer vom Museum, Museumsbesichtigung.

Veranstalter: Feuerwehrmuseum Kaufbeuren-Ostallgaeu e. V., Neugablonzer Strasse 10, 87600 Kaufbeuren

[www.feuerwehrmuseum-kaufbeuren.de](http://www.feuerwehrmuseum-kaufbeuren.de)

**Sonntag, 18. Oktober 2015**

**18. Feuerwehr Sammlerbörse in Nieder-Florstadt von 9 - 15 Uhr**

Stadt Florstadt in Hessen, im Kunst- und Kultursaal Lux, Altenstädter Str. 18-20, in 61197 Florstadt

**Samstag, 31. Oktober 2015**

**1. Info-Tag „Feuerwehrgeschichte“**

Wer sich für die Feuerwehrgeschichte des Landes interessiert, ist zu dieser Tagesveranstaltung des Fachgebiets Brandschutzgeschichte herzlich eingeladen.

Am Samstag, den 31. Oktober 2015 von 10.00 bis ca. 16.00 Uhr kann sich jeder im Feuerwehrmuseum Winnenden über feuerwehrgeschichtliche Themen informieren und Kontakte zu Gleichgesinnten knüpfen.

Insbesondere werden bei dieser Veranstaltung folgende Themen angesprochen:

- Welche Aktivitäten laufen im Bereich der Feuerwehrgeschichte in Baden-Württemberg, z.B. bezüglich Feuerwehroldtimer, Spritzen-Wettbewerben, Museen, u.v.a.m.

- Worin liegt die Faszination von Feuerwehrauszeichnungen, was wurde im Land verliehen und was soll der Sammler beachten?

- Wie und wo sind die ersten Feuerwehren ent-

standen und wie waren sie organisiert? Ein fachlich begleiteter Rundgang durch das Feuerwehrmuseum rundet dieses Thema ab. Anmeldungen und Auskünfte zum Info-Tag: Feuerwehr Winnenden  
Harald Pflüger  
Mühltorstraße 50  
71364 Winnenden

oder per E-Mail an: [geschichte@fwvbw.de](mailto:geschichte@fwvbw.de)

Anfahrt:

Feuerwehrmuseum Winnenden, Karl-Krämer-Str. 2, 71364 Winnenden (neben dem Bahnhof). Parkplätze befinden sich am P&R-Parkplatz am Bahnhof und hinter dem Museum.

Zur Mittagszeit wird im Museumscafé eine einfache Mahlzeit angeboten.

## Suche und Biete

### Vergessene Feuerwehrleute

Ich möchte einige Artikel über die vergessenen Feuerwehrleute im Zweiten Weltkrieg schreiben.

Deshalb suche ich Informationen, Daten und Bilder von:

- N0 4 Overseas Mobile Column der National Fire Service aus England
  - Army Fire Service aus England
  - Engineer Fire Fighting Platoons der Amerikaner und die
  - Feuerwehr der Royal Air Force
- Alle aus der Zeit 1944 - 1945.

Etwas habe ich bereits gefunden, aber es reicht bei weitem noch nicht für einen Artikel. Darum die Bitte an euch mich zu unterstützen. Besten Dank im Voraus.

Erreichbar bin ich, Peter Snellen, über meine Mailadresse:  
[pfigh.snellen@kpnmail.nl](mailto:pfigh.snellen@kpnmail.nl)

### Feuerwehrschohlen

Für ein späteres Buchprojekt suche ich alles über Feuerwehrschohlen. Ob es nun Dokumente, Urkunden, Bilder, Zeitungsberichte, Lehrgangspläne, Ärmelabzeichen oder sonstige Dinge sind.

Auch bin ich für jeden Hinweis dankbar, sei er noch so klein. Ich muss diese Dinge nicht unbedingt im Original haben, für einen guten Scan bin ich ebenso dankbar. Gerne unterstütze ich euch auch bei eurer Suche. Es gibt oder gab zahlreiche Arten von Feuerwehrschohlen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei den Kameradinnen und Kameraden bedanken die mich bereits unterstützt haben.

Kontakt bitte über:

[M.Thissen@FW-Chronik.de](mailto:M.Thissen@FW-Chronik.de)

### Wir bedanken uns bei:

▣ Klaus Fischer

▣ Peter Korte

▣ Peter Snellen

### Impressum

#### Herausgeber

Bernd Klaedtke & Michael Thissen

#### Redaktionsanschrift

Michael Thissen

Landstr. 25, 41516 Grevenbroich

[M.Thissen@FW-Chronik.de](mailto:M.Thissen@FW-Chronik.de)

[www.fw-chronik.de](http://www.fw-chronik.de)

Bernd Klaedtke ([BKlaedtke@aol.com](mailto:BKlaedtke@aol.com))

Vanikumer Str. 44, 41569 Rommerskirchen