

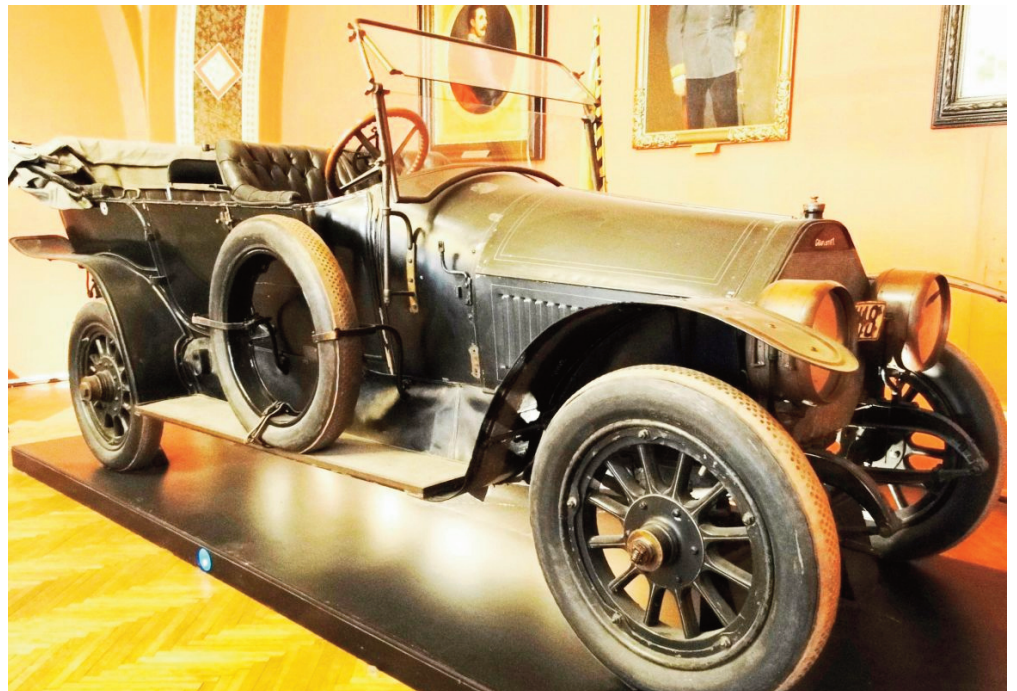
Feuerwehrchronik

12. Jahrgang
31. März 2016
Ausgabe 2



Herausgeber der Feuerwehrchronik
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Archiv Datteln



Wie das Auto in die Feuerwehr kam

Ungeplantes Feuerwehr-Archiv wiedereröffnet bei der Feuerwehr Datteln

von Peter Korte

Feierstunde besonderer Art bei der Freiwilligen Feuerwehr Datteln am 26.02.2016

Erst der Auszug des THW aus einem Gebäudeteil der Feuer- und Rettungswache der Feuerwehr Datteln machte es möglich: mit tatkräftiger Unterstützung der amtierenden Wehrführung konnte der seit Jahren „aus den Nähten platzende“ Archivbestand der Wehr in ausreichend großen Räumen untergebracht werden. „Endlich können wir wieder vernünftig, technikunterstützt und vor allem archivgerecht arbeiten – auf diesen Tag haben wir lange gewartet!“ freuten sich die Archivare Peter Korte, Horst Walter und Hans Halberstadt, denen man, wen wundert's, die Freude über den abgeschlossenen Umzug ansehen konnte.



Altes Archiv vor dem Umzug

Der Dank an alle helfenden Hände stand nicht nur dem Leiter der Feuerwehr BOAR Thomas Schalomon bei der Begrüßung im Vordergrund. Auch die Kameraden, die für die Pflege des Dattelner Archivs verantwortlich sind, waren voll des Lobes für die handwerkliche und technische Unterstützung der Wehrkameraden, aber auch die der Stadtverwaltung. „Vor gut 25 Jahren hätte bei der Feuerwehr Datteln niemand eine solche Entwicklung erwartet, der Aufbau eines richtigen Archives war jedenfalls überhaupt nicht geplant!“ Mit diesen einleitenden Worten überraschte Peter Korte die Gäste aus Verwaltung und der Feuerwehr bei seiner Vor-



Archivalien 1990 im Keller

stellung des Archivs. 1992 sollte das 100-jährige Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr des „größten Kanalknotenpunktes der Welt“ [siehe Info-Kasten 1] u. a. auch mit einer Festschrift gewürdigt werden. Zwei Jahre vorher hatte Peter Korte als geschichtlich interessierter Kamerad den aus heutiger Sicht dazu entscheidenden Auftrag von der damaligen Wehrleitung erhalten. Da er nicht aus vorhergehenden Festschriften „abschreiben“ wollte, begann er, verstaubte oder angeschimmelte Akten, ungeordnete Fotos aus ungenutzten Winkeln, aus Schränken und Kellerräumen (Heizungskeller!) der Feuer- und Rettungswache zusammenzutragen. Dann wurde sortiert, geordnet und ausgewertet und damit begann eigentlich das, was bald in fachlich korrekte archivarische Arbeit münden sollte: die systematische Übernahme, Erfassung, Ordnung, sachgerechte dauerhafte Aufbewahrung und Erschließung von Schrift-, Bild- und Tonträgern sowie elektronischer Speichermedien zum Thema Brandschutz und Feuerwehr in Datteln und in der Region.

Als sich 1992 abzeichnete, dass diese Arbeit nur ein Anfang sein konnte, hatte Peter Korte das Glück, für diese Aufgabe den unschätzbaren Rat und die fachliche Unterstützung von Profis zu bekommen. Der Dank an die ebenfalls anwesenden „Kollegen“ aus dem Stadtarchiv fiel dementsprechend herzlich aus. Inzwischen wurde eine verbindliche Vereinba-

rung mit der Stadt abgeschlossen, die das Archiv der Feuerwehr Datteln nicht nur zu einem „Zweigarchiv“ des städtischen Archivs macht, sondern auch sicherstellt, dass die Bestände dann, wenn eine Archivpflege durch die Feuerwehr nicht mehr möglich sein sollte, in den Bestand des Stadtarchivs und des Archivs des VdF NRW übergehen.

Als weitere Aufgaben des Dattelner Feuerwehrarchivs nannte Korte u. a.

- die Unterstützung von Privatpersonen bei privaten „Forschungsarbeiten“, wie z. B. Ahnenforschung u. a.
- die Unterstützung von Vereinen und Organisationen (Feuerwehren, Polizei, DRK, THW, Bürgerschützen usw.)
- Unterstützung der Arbeit/Öffentlichkeitsarbeit der Feuerwehrleitung
- Förderung des „Geschichtsbewusstseins“ der Dattelner Feuerwehrkameraden
- Unterstützung der Ausbilder, u. a. mit Lehrmaterial, Fachliteratur, Fachzeitschriften, DVD's usw...
- Regionale Geschichtsforschung bzw. Geschichtsaufarbeitung (Auswertung des Bestandes) mit

- Geschichte des Brandschutzes in Datteln (Geschichte vor einer organisierten Feuerwehr),

- Geschichte der Freiw. Feuerwehr Datteln und ihrer Löschzüge sowie der Region (z. B. KfV).

Der von zahlreichen Fotos begleitete Vortrag führte die Gäste durch den heutigen Bestand des Archivs [siehe Info-Kasten 2], erläuterte u. a. das Findbuch und die Organisation. Die Auflistung der „erledigten“ Arbeiten der letzte 20 Jahre zeigte beeindruckend, wie komplex Archivarbeit in der Praxis ist.

Dazu kann man in Datteln inzwischen auf eine Datensammlung von über 6.500 Einträgen feuerwehrgeschichtlicher Ereignisse zurückgreifen, die aus Sicht von Peter Korte eine hervorragendes Hilfsmittel und eine gute Quelle für alle Feuerwehrhistoriker darstellt. Als eine der nächsten großen Herausforderungen an das Archiv bezeichnete er die angestrebte digitale Fotoarchivierung mit einem Fotoarchivierungsprogramm.

Archivarbeit ist zu großen Teilen Fleißarbeit - das konnte auch der Ehrenpräsident und Archivar des Archivs des VdF NRW, Dr. Klaus Schneider, den Anwesenden bestätigen. Die inzwischen drei Archivare in Datteln hatten im Laufe der Jahre aber auch das eine oder andere „Highlight“, aus denen sie neue Motivation zogen. So konnte 2010 die Dattelner Archivarbeit erstmals auf dem „Fachforum Feuerwehr-geschichte“ des VdF NRW vorgestellt werden. Im gleichen Jahr spendete ein Feuerwehrkamerad aus Gelsenkirchen über 1.500 Fachzeitschriften, 2011 wurde zur eigenen Sammlung eine Dauerleihgabe des VdF NRW von rund 100 Kinderbüchern mit Feuerwehrthemen übernommen. 2013 spendete eine Dattelner Bürgerin den bisher einzigen Helm mit nachweislich Dattelner Herkunft aus den 20er Jahren des 20. Jh.



Der renovierte Helm

Und 2015 geschah ähnliches mit einem Ärmelwappen aus nationalsozialistischer Zeit (Mai 1937). Als besonders große Anerkennung der



geleisteten Arbeit sah Peter Korte, dass das Stadtarchiv 1999 alle vorhandenen Brandschutzakten dem Feuerwehrarchiv übergab.

„Da habe ich Current- und Sütterlin-Schrift lesen lernen müssen und mich wie ein

Schatzsucher gefühlt“, erinnert sich der Archivar. Aber es hat sich gelohnt: heute können die Dattelner Kameraden alle Brände im Ort ab 1855 relativ ausführlich nachweisen bzw. beschreiben.

Bevor die Gäste einige ausgelegte „Schätze“ und die Räume des Archivs besichtigten, überreichte Dr. Schneider zur Freude der Dattelner Feuerwehrkameraden einige Zeitungsausschnitte und Informationen über die Dattelner Wehr aus dem Archiv des VdF und bedankte sich für die Einladung. Bürgermeister André Dora bereicherte die Sammlung des Feuerwehrarchivs mit den erst vor kurzer Zeit im Stadtarchiv entdeckten Bauplänen des Dattelner Feuerwehrgerätehauses von 1913 und N. Biewald, Archivar des Medienhauses Bauer (Verlagshaus u. a. der Dattelner Lokalzeitung „Dattelner Morgenpost“) überraschte die Feuerwehr mit der Übergabe des Maskottchens des Medienhauses, einem (Plüsch-)Panda. Danach gab es für alle reichlich Gelegenheit, miteinander zu fachsimpeln.



Bürgermeister A. Dora überreicht Baupläne des Feuerwehrgerätehauses von 1913 an Peter Korte

Vor den Archivaren und Historikern der Wehr aber liegt weiterhin reichlich Arbeit, nicht zuletzt auch, weil die am 14.02.1892 gegründete Wehr 2017 ihr 125-jähriges Bestehen feiern will. Aber sie wissen, dass es in der Natur der Archivarbeit liegt, niemals fertig zu werden.



H. Walter und H. Halberstadt im neuen Archiv

DIE FEUERWEHR DATTELN

ist eine Freiwillige Feuerwehr mit hauptamtlichen Kräften, d. h., die 35.500 Einwohner zählende Stadt am Rande des Ruhrgebietes beschäftigt derzeit 20 Rettungsassistenten und 33 Feuerwehrbeamte. Die Freiwillige Feuerwehr Datteln besteht aus fünf Löschzügen mit derzeit 148 aktiven Kräften. Dazu kommen 34 Mitglieder einer Jugendfeuerwehr, die in zwei Gruppen aufgeteilt sind. Die Ehrenabteilung hat (incl. der Archivare!) 53 Mitglieder.

Fünf Kanäle treffen in Datteln zusammen, daher wird das zwar schon in die Jahre gekommene, aber schicke und funktionierende Feuerlöschboot gut gepflegt. Die Wehr besitzt zudem eine vollständig renovierte und funktionstüchtige Drehleiter Magirus 26 KL Baujahr 1942.

AUSZUG AUS DEM BESTAND DES FEUERWEHRARCHIVS DATTELN

- über 120 Schautafeln, Plakate ab 1927
- über 50 Karten ab 1936
- Fotosammlung von mehr als 5.000 Fotos (Papier und digital)
- Archivbibliothek:
 - Mit über 500 Fachbüchern (ältestes Buch von 1888 vom Hersteller Hönig, Köln)
 - Bücher mit Belletristik zum Thema Feuer und Feuerwehr
 - Mehr als 220 Bücher mit Kinder und Jugendliteratur rd. um das Thema FW und eine
 - Dauerleihgabe des Archivs des VdF NRW (ca. 100 Bücher)
- rund 200 Kataloge und Werbeblätter
- mehr als 500 Festschriften, überwiegend aus NRW
- Mehr als 4.000 Fachzeitschriften
- Pressesammlung über die FW Datteln ab 1905
- Heimatliteratur (Artikel, Bücher über Datteln), dazu Heimatliteratur Kreis Recklinghausen und Westfalen
- Eine umfangreiche Rechtssammlung
- den „Historischen Kalender“, eine feuerwehrgeschichtliche Datensammlung (mit Fundstellen) von mehr als 6.500 Einträgen
- und vieles mehr.



P. Korte räumt den neuen Lagerraum ein



H. Halberstadt im neuen Archiv

Ein Wunsch bleibt für die drei derzeitigen Archivare aber auf jeden Fall offen: „Wir sind zusammen gute 190 Jahre alt, wir brauchen auf jeden Fall interessierten Nachwuchs aus jüngeren Generationen!“

Wer Fragen oder auch Material für das Feuerwehrarchiv Datteln haben sollte, kann sich gerne sich unter der Mailadresse ko-peter@gmx.de (Peter Korte) melden.

Termine

5. Treffen von DDR und Importfahrzeugen 19. bis 21. August in Schmannewitz



Unter dem Motto „DAMALS DIE RENNER“ findet das erfolgreiche Treffen mit Fahrzeugen statt, die in den 40 Jahren DDR-Zeit das Straßenbild bestimmten. 2012 waren fast 700 Fahrzeuge aller Art gekommen um von tausenden Zuschauern bewundert zu werden. Auch dieses Mal wird das besondere Flair dieser Veranstaltung mit den geordneten Platzverhältnissen, die eine übersichtliche Präsentation ermöglichen sowie ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm, angeboten. Es erwartet Sie wieder ein unvergessliches Wochenende mit Gleichsinnigen und vielen interessierten Gästen.

Das Bestreben der Veranstalter, die Fahrzeuggeschichte möglichst lückenlos darzustellen, lässt sich aber nur mit Hilfe vieler Oldtimerfreunde verwirklichen.

Veranstaltungsort:

04774 Schmannewitz in der Dahleener Heide

Veranstalter:

Arbeitsgemeinschaft „Feuerwehrhistorik“ Riesa e.V.

Abendrothstr. 12 a in 01619 Zeithain

Tel.: 0171/4537464, Fax: 03525/764981

bossack@LFV-Sachsen.de

www.feuerwehrhistorik-riese.de

gemeinsam mit der Freiwilligen Feuerwehr Schmannewitz

Teilnehmer:

Besitzer und Halter von Kraftfahrzeugen aller Art, die von 1948 bis 1990 in der DDR hergestellt oder in diese importiert wurden, wie z.B.

- Fahrräder mit Hilfsmotor, Moped, Mockick, Roller, Kräder ohne und mit Seitenwagen, Verkehrsfahrzeuge, motorisierte Krankenfahrstühle, Renn – und Geländemotorräder;
- Personenkraftwagen, Kleintransporter, Dreiräder, Rallye- und Rennfahrzeuge, Geländewagen, Crossfahrzeuge;
- Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Nutzfahrzeuge, Omnibusse
- Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge, Sanitätskraftwagen, Sonder- und Behördenfahrzeuge;
- Militärfahrzeuge der NVA und des Warschauer Paktes;
- Traktoren, Schlepper, Arbeitskraftmaschinen, Baumaschinen, Aggregate, Stationärmotoren;
- Anhänger aller Art

Sonderausstellung:

- Eigenbauten, Eigenumbauten, Provisorien;
- nichtmotorisierte Eigenbauten aller Art;
- vom Veranstalter zugelassene motorisierte Raritäten
- Fahrzeuge der Stunde „0“, Baujahr bis 1949

Veranstaltungsablauf:

Freitag, 19.08.

bis 22:00 Uhr Anreise möglich,

19:00 Uhr Grillabend mit Unterhaltungsmusik

Samstag, 20.08.

bis 08:00 Uhr Anreise möglich,

09:00 Uhr Eröffnung, Ausstellung auf dem Freigelände

10:30 – 12.00 Uhr Vorführungen (freiwillig)

14.00 - 15.30 Uhr Vorführungen mit Modenschau

18:00 Uhr Ausstellungsende

19:30 Uhr große Abendveranstaltung mit Showorchester

Sonntag, 21.08.

ab 09:00 Uhr Ausstellung und musikalischer Frühschoppen

15:00 Uhr Prämiiierung und Veranstaltungsende,

Teilnahmebedingungen:

Die Fahrzeuge sollen originalgetreu restauriert sein oder sich in einem guten Originalzustand befinden. Gebrauchsspuren sind möglich. Das Baujahr soll zwischen 1948 bis 1990 liegen. Unverhältnismäßige Modernisierungen sind unerwünscht. Die Fahrzeuge müssen weder zugelassen noch fahrbereit sein. Die STVO und STVZO gilt auf dem Veranstaltungsgelände nicht.

Das Tragen zeitgenössischer Kleidung bzw. Uniformen ist ausdrücklich erwünscht, aber nicht Bedingung. (Dieses Mal soll zugleich mit den vorzuführenden Fahrzeugen eine Modenschau stattfinden. Es geht um zeitgenössische Bekleidung, die zum Alter des Fahrzeuges passen sollte. Da kann alles sein wie z.B. Motorradbekleidung, Anzüge, Kleider, Uniformen, Hochzeitskleid und was Sie wollen. Auch hierzu wäre ein kleiner Hinweis für den Moderator gut. Die eindrucksvollsten Darbietungen werden prämiert!)

Die Fahrzeuge werden auf dem Veranstaltungsgelände nach Maßgabe des Veranstalters aufgestellt. Diese erfolgt so, dass deren geschichtliche Entwicklung anschaulich wird.

Die unangemeldete Teilnahme bzw. ohne Teilnahmebestätigung des Veranstalters ist aus Platzgründen nicht möglich. Ebenso werden keine Tagesteilnehmer zugelassen!

Das Aufstellen von Tischen, Stühlen, unverhältnismäßigen Tafeln, Werbung etc. in der Ausstellung ist nicht möglich.

Zug,- und Begleitfahrzeuge werden auf einem gesonderten, abgesperrten Platz in unmittelbarer Nähe abgestellt.

Die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr und Risiko des Teilnehmers, der mit seiner Anmeldung auf Schadenersatzforderungen jeglicher Art,

insbesondere auf dem Rechtsweg gegen den Veranstalter, durch ihn beauftragte Helfer, Behörden und höhere Gewalt verzichtet. Durch die Anmeldung und Zahlung des Garantiebeitrages oder Entrichtung der Standgebühr der Händler gilt die Haftungsfreistellung gegenüber den Vorgenannten als vereinbart.

Kosten:

Die Teilnahme mit einem den Bedingungen entsprechendem Fahrzeug ist für den Fahrer und Begleitpersonen, maximal der Sitzplatzanzahl des Fahrzeuges, kostenfrei.

Händlern und Tauschinteressenten entrichten eine Standgebühr nach Größe des beanspruchten Platzes. (s. Garantiebeitrag).

Übernachtung:

Es besteht die Möglichkeit der kostenfreien Übernachtung im eigenen Fahrzeug, auf dem anliegenden Zeltplatz mit eigenem Zelt bzw. Wohnwagen. Das Campieren am Fahrzeug ist nicht möglich. Eine Stromversorgung besteht nicht !

Quartierwünsche im Hotel oder Pensionen sind selbst vorzunehmen. Bei der Vermittlung ist behilflich:

Pension Dietze, Dr. Alfred-Brehm-Str. 5a, 04774 Schmannewitz, Tel.: 034361 / 51683

Garantiebeitrag:

25,- € je Fahrzeug ist mit der Anmeldung, spätestens bis zum 31.05.2016, auf das Konto der AG „Feuerwehrhistorik“ Riesa e.V., IBAN DE 17 8505 5000 3033 0000 44 zu überweisen.

Händler und Teilemarkt-Teilnehmer zahlen ebenfalls 25,- € Garantiebeitrag, der vor Ort mit der Standgebühr verrechnet wird.

Ohne Zahlungseingang erfolgt keine Teilnahmebestätigung!

Der Garantiebeitrag wird am Veranstaltungsende am 21.08.2016 ab 15.00 Uhr in voller Höhe zurück erstattet, die vorherige Rückzahlung ist nicht möglich ! Die Teilnahmebestätigung erfolgt bis zum 30.06.2016.

Kontakte:

Siegfried Bossack, Tel. 0171/45 37 464

bossack@lfv-Sachsen.de

Hans-Jürgen Ebert, Tel. 0157 / 7444 7204

Jubiläum 2016 – 350 Jahre Stadtbrand „Alter Flecken“

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe 350 Jahre Stadtbrand „Alter Flecken“ des Vereines *4Fachwerk* wird anhand von Einsatzdarstellungen zu verschiedenen Zeiten die Erinnerung an die lange Tradition des Ehrenamtes wachgerufen werden.

Am Samstag den 20.08.2016 finden am Freudenberger Marktplatz verschiedene Vorführungen statt. Am Sonntag verlagern sich die Aktionen zu dem Technikmuseum in Freudenberg, welches eine hervorragende Kulisse für das Oldtimertreffen und die geplanten Vorführungen darstellt.

Schwerpunkt liegt hierbei auf Feuerwehrfahrzeugen, allerdings sind alle anderen Fahrzeuge bis Baujahr 1980 herzlich eingeladen!

Samstag 20.08.2016 (Marktplatz Freudenberg)

- Ab 15:00 Uhr beginnt die historische Feuerwehrübung an der Altstadtbibliothek. Es soll die Zeit um 1900 mit Handdruckspritzen / Laftenspritze dargestellt werden. Wir suchen noch Darsteller, die in der Kleidung um 1900 helfen, das Übungsgelände in die Zeit zurück zu versetzen.

- Um 18:00 Uhr startet die historische Feuerwehrübung der 1940er Jahre. Unter anderem wird die historisch belegte Frauengruppe der Feuerwehr Freudenberg teilnehmen. Der Transport der Löschgruppe zum Einsatzort erfolgt mit zeitgenössischen Fahrzeugen, z.B R75 / KS750. Diese wird von überörtlichen Einheiten unterstützt. Wir suchen noch zusätzliche Feuerwehr- / Zivilfahrzeuge der 40er Jahre!

- Ab 19:00 Uhr beginnt das Feuerwehrfest am Gerätehaus für jedermann.

- Ganztägig ist das Gerätehaus für Neugierige geöffnet und die aktuellen Fahrzeuge der Löschgruppe Freudenberg sind ausgestellt, u.a. die neue Drehleiter.

- Am Gerätehaus gibt es den ganzen Tag kühle Getränke und Verpflegung für die Zuschauer.

Sonntag 21.08.2016 (Technikmuseum)

- Ab 10:00 Uhr startet das Oldtimertreffen (Schwerpunkt liegt hierbei auf Feuerwehrfahrzeugen, allerdings sind alle anderen Fahrzeuge bis Baujahr 1980 herzlich eingeladen!).

Es wäre sehr schön, wenn die Oldie-Besitzer in Kleidung kommen könnten, die zur ihrem Fahrzeug passt. Die historischen Feuerwehrfahrzeuge, können Ihre Pumpen am Weiher einsetzen und die Leistungsfähigkeit demonstrieren.

- Saugstellen werden parallel zur Bahnhofstraße für Tragkraftspritzen eingerichtet, auch wird eine Saugstelle für Großfahrzeuge auf dem Parkplatz vorbereitet.

- Ab 10:00 Uhr finden Vorführungen am Wasser von Motorfeuerwehropumpen, von der Lafettenspritze bis zur Pumpe mit Düsentriebwerk, statt! Wir suchen noch Besitzer von Tragkraftspritzen die sich beteiligen möchten.

- Um 11:00 Uhr ist eine große Übung am Technikmuseum durch die Stadtjugendfeuerwehr mit modernsten Fahrzeugen geplant.

- Zur Ausbildung der FW gehörte früher der sogenannte Fußdienst (Marschausbildung). Daher soll um 12 und um 13 Uhr ein solcher Ordnungsdienst der Feuerwehr vorgeführt werden.

- Schließlich findet um 14 Uhr die große historische Übung, wie sie in den 1960er Jahren gewesen sein könnte, statt. Wir suchen noch Feuerwehrfahrzeuge die sich an der Übung beteiligen würden. (Insbesondere ein TLF mit funktionsfähiger Pumpe!)

Anmeldungen bei:

Florian Knie

Tel: 0171 / 745 41 87

f.knie@lz-freudenberg.de

und

Andreas Kölsch

Tel: 0170 / 801 15 93

khd125@gmx.de

Samstag, 9. Juli 2016

125 Jahre Freiwillige Feuerwehr Nassau

56377 Nassau

Ausstellungen und Vorführungen:

Feuerwehr, Weber Hydraulik, Bundeswehr, DRK, DLRG, THW, Rettungshundestaffel, Polizei, Taucherstaffel, Fahrzeugschau Feuerwehr-Oldtimer.

www.freiwillige-feuerwehr-nassau.de

Samstag, 27. August 2016 und

Sonntag, 28. August 2016

20 Jahre Arnsberger-Feuerwehr-Historie mit 4. Arnsberger-Feuerwehroldtimer-Treffen

59821 Arnsberg, Clemens-August-Str. 122

Samstag 11 bis 18 Uhr

ab zirka 9 Uhr: Eintreffen der Oldtimerfahrzeuge

10.30 Uhr: Eröffnung der Feierlichkeiten

11 bis 18 Uhr: Ausstellung der Oldtimerfahrzeuge

13 bis 14.30 Uhr: Fahrzeugcorso

14 bis 16 Uhr: Cafeteria mit leckeren Kuchen

14.30 bis 18 Uhr: Verschiedene Aktionen am Festplatz

Sonntag 11 bis 15 Uhr

ab 11 Uhr: Fruehschoppen

11 bis 15 Uhr: Ausstellung der Oldtimerfahrzeuge

11 bis 15 Uhr: Verschiedene Aktionen am Festplatz

ab 15 Uhr: Verabschiedung der Oldtimerfreunde

www.afh96.de/

Sonntag, 23. Oktober 2016

19. Feuerwehr Sammlerbörse

von Feuerwehrgegenständen

von 09.00 bis 15.00 Uhr

in 61197 Florstadt - Nieder-Florstadt,

Feuerwehrhaus, Niddastr. 22

Samstag, 20. Mai 2017 und

Sonntag, 21. Mai 2017

Erlebnis Feuerwehr in der Arena Ilshofen

74535 Ilshofen

Grossevent Erlebnis Feuerwehr des Kreisfeuerwehrverbandes Schwaebisch Hall e.V. mit

Beteiligung aller 30 freiwilligen Feuerwehren im Landkreis in der Arena Hohenlohe (Ilshofen).

www.kfv-sha.de

Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter Korte

Es geschah im April...

30. April 1276 Ein von Sturm begünstigter Stadtbrand vernichtet in Wien zahlreiche Kirchen – nur etwa 150 Häuser am „Neuen Markt“ bleiben verschont (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 594)

8. April 1331 In der von Esslingen nach Reutlingen (BY) in schriftlicher Form mitgeteilten Zunftordnung werden Weinschenken, Weinhändler- und Gärtner und die Eichmeister verpflichtet, mit ihren Eimern und Gölten bei Feuer herbeizueilen und Lösversuche anzustellen (Horning, FF-Geschichte, S. 18 / Der goldene Helm, 1956, S. 58 / Wolter, Die Freiw. Feuerwehren in Österreich und Deutschland, S. 38)

18. April 1441 Am Osterfeiertag vernichtet ein Stadtbrand die Stadt Linz (A) bis auf zwei Häuser vollständig (Hist. Schriftenreihe des Oö. LFV, Entwicklung des Feuerwesens Heft 1/2011, S. 62)

18. April 1441 Das Städtchen Mohringen (NI) brennt vollständig ab (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 284)

14. April 1501 Von einem Bäcker ausgehend, vernichtet am Ostersonntag ein Großbrand in der Neustadt Prags zahlreiche Gebäude (Beschreibung der kgl. Haupt- u. Residenzstadt Prag 1787, 2. Theil, S. 265 / Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 416)

18. April 1556 In Frankfurt/Main (HE) entsteht in einem Stall eines Schreiners ein Feuer, infolgedessen in drei Stunden sieben Häuser niederbrennen und sechs weitere beschädigt werden (110 Jahre Kreisfeuerwehrverband der Freiw. Feuerwehren Frankfurts, 1979)

25. April 1671 In Epe (NW) werden 69 Häuser bei einer Brandkatastrophe vernichtet (Chronik des Münsterlandes, S. 225)

10. April 1676 Ein Großbrand vernichtet in Hamburg-Barmbek 30 Häuser; zwei Menschen sterben (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 624 / 333 Jahre Hamburger Feuerkasse, 2009, S. 10)

16. April 1741 Eine Feuersbrunst in Hamm (NW) zerstört 370 Häuser und macht 1.343 Bürger obdachlos (Thormann, Feurio im Vest, S. 44)

4. April 1781 Erzbischof Max Friedrich, Kurfürst von Köln, erlässt eine Brandordnung für das Vest Recklinghausen; Einführung der Brandsozietät (Vest. Zeitschrift, Bd. 12 / Archiv d. FF Datteln / Festschrift 50 Jahre LZ Oer, 1971 / Festschrift FF Gladbeck 1994, S. 5 / Thormann, Feurio im Vest, S. 49). Die Bürgermeister und Räte werden daran erinnert, dass neu erbaute Häuser nicht mit Stroh, sondern mit Schiefer oder Ziegelpfannen bedeckt werden, um Brandschäden zu verhüten (Vest. Zeitschrift Bd. 99, 2002, S. 125)

23. April 1796 Bei einem Stadtbrand werden in Frekenhorst (NW) das Amtshaus und 17 Häuser zerstört (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 288).

29. April 1806 Eine Feuersbrunst zerstört die Stadt Sendenhorst (NW): 154 von 280 Wohnhäusern werden ein Raub der Flammen. Siebter Stadtbrand seit 1529 (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 294)

22. April 1816 In Amelsbüren (NW) fallen 20 Häuser einem Großbrand zum Opfer (Westfälischer Heimatkalendar 1953, S. 182 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 308)

8. April 1846 Gründung der „Turngemeinde Ulm“ (BW), die sich aus zwei bestehenden Turngemeinden bildet und deren Turnwart im Januar 1847 Magirus wird. (CTIF 2015: Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 76). Dem Verein wird von der Stadt eine Feuerspritze zur Bedienung übergeben und Magirus bildet eine „Steigercompagnie“ (150 Jahre FF Ulm 1997, S. 15)

16. April 1851 Zwangsauflösung der FF Nürnberg (BY) wegen zwingender Vorgaben des Vereinsgesetzes (CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung von BF, S. 175)

17. April 1851 Der geheime Regierungs- und Baurat Scabell gründet in Berlin die erste Deutsche königliche BF. (Weiser, Die deutsche Feuerwehr, 1855, S. 25). Beschluss am 16.01., Berufung Scabells durch König Friedrich Wilhelm IV. 14 Tage später.

April 1851 Werner von Siemens baut in Berlin die erste Feuerwehrelegraphenanlage der Welt mit unterirdischen Kabeln. Er entwickelt auch den ersten Feuermelder (Laufwerk wird durch Gewichte angetrieben), der 50 Jahre in Betrieb bleibt (Hornung, FF-Geschichte, S. 59 / Der goldene Helm, S. 102 u. 151 / CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S., 259)

24. April 1871 In Essen (NW) wird der sog. „Bürger-Feuerwehr-Verein“ gegründet (Der Feuerwehrmann 5/1969)

1. April 1876 Gründung der BF Greifswald (MV) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

25. April 1876 Das 1776 erbaute Théâtre des Arts in Rouen (F) gerät am Abend vor dem Einlass des Publikums in Brand. Acht Menschen sterben, 12 werden verletzt. Neben dem Theater berennen mehrere Nachbarhäuser ebenfalls nieder (Thalia in Flammen, S. 266)

25. April 1876 Gründung der BF Kassel (HE) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 u. 217 / Feuerwehrchronik 6/2014 vom 30.11.2014)

1. April 1906 In Mainz (RP) wird eine ständig besetzte Feuerwache eingerichtet: Gründung der Berufsfeuerwehr Mainz (Brandschutz 4/2006 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 34 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

1. April 1911 Gründungsdatum der BF Saarbrücken (Dienstaufnahme der Tagwache) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 34 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

15. April 1911 Die „Freiwillige Feuerwehr der Firma Henkel & Cie GmbH (NW, Werkfeuerwehr) wird gegründet (Der goldene Helm, S. 346)

17. April 1911 In Lindau (BY) vernichtet ein Feuer, ausgelöst durch mit Streichhölzern spielende Kinder, ca. 50 Gehöfte und das Krankenhaus. Menschen kommen nicht zu Schaden (Dattelner Anzeiger v. 18.04.1911)

1. April 1921 Die Berliner Feuerwehr untersteht nicht mehr dem Polizeipräsidenten, sondern der Stadt Berlin als kommunale Einrichtung mit Lohnfortzahlung im Krank-

heitsfall und 14-tägigen Mindesturlaub für die Bediensteten (Berlin 112, 3/94, S. 19 / CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 183)

1. April 1926 Die BF Köln (NW) stellt ihre beiden letzten Pferde („Max und Moritz“) außer Dienst (Neuhaus 2014, Feuer und Flamme, S. 130)

14. April 1931 Die gesamte kostbare Innenausstattung des Schlosses Velen (NW, Münsterland) fällt einem verheerenden Brand zum Opfer (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 421)

26. April 1931 Einweihung der Feuerweherschule Celle (NI) in einer ehem. Lederfabrik (Feuerwehr & Modell Spezial, Sondernummer 1989 / CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 160, 168 u. 289)

14. April 1936 Umwandlung der FF Brandenburg (BB) in eine Berufsfeuerwehr (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 35 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

4. April 1936 Erlass an alle deutschen Staaten, an der linken Seite des Helmes das Polizeihöheabzeichen und an der rechten die Hakenkreuzflagge zu tragen. Am 28.07. wird diese Regelung von der Feuerwehr übernommen (Kaier 2008, Feuerwehrkopfbedeckungen, S. 2)

1. April 1946 Die FF Hamburg übernimmt auf Anordnung der brit. Militärregierung den Krankentransport vom DRK (CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 59)

1. April 1951 Der Landesfeuerwehrverband Nordrhein-Westfalen gibt wieder eine Fachzeitschrift heraus: „Der Nordrhein-Westfälische Feuerwehrmann“ (Feuerwehrchronik Nr. 6 v. 30.11.2008 / 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von Nordrhein-Westfalen, S.81)

15. April 1951 In Fellbach (BW) wird der Landesverband der Feuerwehren von Württemberg und Hohenzollern gegründet, Vorsitzender wird Albert Bürger (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 100)

17. April 1951 In Zwenkau bei Leipzig (SN) wird die erste Feuerwehr-Frauenbrigade auf freiwilliger Grundlage gebildet (Gläser, Wasser Marsch in der DDR, S. 622)

27. April 1951 Im Hafen von Gibraltar explodiert der mit 500t Munition - darunter auch Wasserbomben - beladene Dampfer „Bedenham“. Ursache ist das von einem in Brand geratenen Leichter übergesprungene Feuer. 70 Tote und ca. 600 Verletzte werden gezählt (Recklinghäuser Zeitung v. 28./29.04.1951)

12. April 1956 Die Polizei beginnt mit der Aufstellung von dunkelgrünen Polizeistraßenmeldern (im Volksmund: „Eiserner Schutzmann“) mit Mikrofon und Lautsprecher (Neuhaus 2014, Feuer und Flamme, S. 223)

1. April 1971 Umwandlung der FF Heilbronn (BW) in eine Berufsfeuerwehr (Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus Bd. 2, S. 361 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 36 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

28. April 1971 Eine Druckgashavarie im VEB Kombinat „Schwarze Pumpe“ bei Cottbus (BB) mit Brandfolge verursacht einen Sachschaden von ca. 25 Mio. DDR-Mark (Wasser marsch in der DDR, S. 693)

1. April 1976 Anerkennung der Berufsfeuerwehr Leverkusen (NW) (Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus Bd. 2, S. 361) / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 36 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014

7. April 1976 Gründung der Berufsfeuerwehr Witten (NW) (Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus Bd. 2, S. 361) / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 36) oder am 04.07.!!!

26. April 1986 Reaktorkatastrophe in sowjetischen Atomkraftwerk in Tschernobyl (Ukraine): Bei der Explosion des Block IV des Siedewasserreaktors entstehen zahlreiche Brände, die von 240 russ. Feuerwehrmännern trotz des hohen Strahlenrisikos bekämpft werden. Eine mögliche Kernschmelze in den drei benachbarten Reaktoren und damit eine noch größere atomare Katastrophe werden dadurch verhindert. Offiziell kommen dabei sechs Feuerwehrmänner ums Leben (Geschichte 6/2014, S. 56 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 194)

10. April 1991 Vor Livorno (I) rammt die Sardinienfähre „Moby Prince“ den Supertanker „Agip Abruzzo“. Beim ausbrechenden Brand kommen über 138 Menschen um. Der brennende Tanker sinkt nach drei Tagen. Nur wenige

Stunden nach dem Zusammenstoß explodiert vor Genua ein Supertanker, mindestens 5 Menschen sterben (Bevölkerungsschutz 5/1991 / Notruf 112, Bd. 12, S. 88 ff.)

11. April 1996 Ein durch unsachgemäße Schweißarbeiten ausgelöster Brand der Kunststoffdämmung im Düsseldorf Flughafen (NW) fordert 17 Todesopfer und 88 Verletzte. Der Flughafen wird geschlossen (Brandkatastrophen S. 58. / Natur- und Brand-Katastrophen, S. 170 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 237)

11. April 2011 Ein Sandsturm auf der BAB 19 bei Kavelstorf zwischen Rostock und Schwerin (MV) verursacht eine Massenkarambolage von 82 ineinander rasenden Fahrzeugen mit 19 Toten. 44 weitere Menschen werden verletzt (RZ v. 9. u. 12.04.2011)

1. April 2015 In Nordrhein-Westfalen Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Rettungsgesetzes vom 25.03.2015 (FEUERWEHREinsatz:nrw 4/2015, S. 45)

28. April 2015 Das EU-Parlament beschließt, ab 2018 den Einbau des automatische Notrufsystem „eCall“ für Autohersteller zur Pflicht zu machen (RZ v. 29.4.2015)

E s geschah im Mai...

24. Mai 1081 In der Pfingstwoche brennt ein großer Teil der Stadt Mainz (RP) nieder, darunter auch erneut der Dom und drei weitere Kirchen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 390 u. 662/ Brandschutz 1/96, S. 43 ff.)

5. Mai 1611 Die gesamte Stadt Stadtlohn (NW) sinkt mitsamt der Kirche in Schutt und Asche. Der durch das Sprengen einer Schlüsselbüchse durch Jugendliche entstandene Brand vernichtet 225 von 235 Häusern (Chronik des Münsterlandes, S. 174)

20. Mai 1631 Bei der Eroberung der Festung Magdeburg (ST) durch den kath. Feldherrn Tilly setzen glühende Kaminreste zweier abgerissener Häuser die Nachbarschaft in Brand. In nur zwei Stunden brennt die gesamte Stadt bis auf 139 kleine Häuser und den Dom nieder. Die Angaben über die Anzahl der Toten schwankt zwischen 2.000 und 24.000 Menschen (Effenberger 1913, Die Welt

in Flammen, S. 191 / Böhm, Wissenswertes u. Kurioses rundum die Feuerwehr, S. 11)

2. Mai 1656 Begünstigt durch heftigem Südwest-Wind und nach lang anhaltender Trockenheit vernichtet ein großer Stadtbrand die meist aus Stroh, Schilf und Holzschindeln bestehenden Hausdächer fast der gesamten Stadt Aachen (NW), incl. der Klöster und des Rathauses und etwa 4 - 5.000 Häusern. Eine große Anzahl der Bürger wandert daraufhin aus. (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 560 und 673 / Vestische Zeitschrift 1925, S. 101 / 100 Jahre FF Aachen-Haaren, S. 41)

7. Mai 1671 Bei einem Großbrand im sog. „Überwasserviertel“ der Stadt Münster (NW) werden 400 Häuser zerstört (Chronik des Münsterlandes, S. 225)

11. Mai 1681 Nach einem großen Stadtbrand ordnet der Rat der Stadt Leipzig (SN) an, dass die Hauwirte innerhalb der Ringmauer die Schindeldächer abzutragen und Ziegel zu legen haben (Das Feuer hat zwei Gesichter, S. 11)

8. Mai 1716 Ein Brand legt den größten Teil von Appelhülsen (NW) in Schutt und Asche, wie 1677 bleibt auch diesmal die Kirche unversehrt (Westfälischer Heimatkalender 1953, S. 182 / Chronik des Münsterlandes, S. 244)

18. Mai 1741 In nur fünf Stunden brennt die gesamte Stadt Radeberg (SN) mit 190 Häusern ab, nur Kirche und Schule bleiben verschont. Brandursache: Unvorsichtigkeit (Festschrift der FF Radeberg 1996, S. 13)

2. Mai 1846 In Alsfeld an der Leine (NI) brennen 104 Häuser (Holzhäuser) in einem Großfeuer nieder. Die Hälfte der Stadt ist damit zerstört (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 503 / National Zeitung v. 17.09.1933)

10. Mai 1861 Ausgehend von einem mit Schindeln gedeckten Stallgebäude vernichtet ein Großfeuer in Glarus (CH) mehr als 600 Häuser incl. der Kirche. Fünf Menschen sterben, die Hälfte der Bevölkerung, ca. 2.400 Menschen, werden obdachlos (Feuerwehr Retten Löschen Bergen, 4/2011)

24. Mai 1876 Ein Stadtbrand in Bad Driburg (NW) legt 70 Häuser in Schutt und Asche (100 Jahre FF Bad Driburg, 1982)

27. Mai 1876 14. Verbandstag des Rheinisch-West-

fälischen Feuerwehr-Verbandes in Remscheid (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, 2012, S. 12 / Lenski, 1891 – 1931 Der Westf. Feuerwehrverband, 2014, S. 19)

19. Mai 1881 19. Verbandstag des Rheinisch-Westfälischen Feuerwehr-Verbandes in Unna. Der Stadtanzeiger der Barmer Zeitung wird zum Verbandsorgan erklärt (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, 2012, S. 13 / Lenski, 1891 – 1931 Der Westf. Feuerwehrverband, 2014, S. 19)

22. Mai 1886 24. Verbandstag des Rheinisch-Westfälischen Feuerwehr-Verbandes in Hamm (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, 2012, S. 15 / Lenski, 1891 – 1931 Der Westf. Feuerwehrverband, 2014, S. 20)

15. Mai 1896 Ein schadhafter Kamin verursacht auf der Würzburger Residenz (BY) einen Großbrand – mit Hilfe des Militärs kann der rechte Gebäudeflügel erhalten werden (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 588)

15. Mai 1901 Gründung der BF Mönchengladbach (NW) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 u. 224 / Feuerwehrchronik Nr. 5 v. 30.09.2013 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

25. Mai 1901 Beginn der bis zum 15.09. dauernden Internationalen Ausstellung für Feuerschutz und Feuerrettungswesen in Berlin zum 50-jährigen Jubiläum der Berliner Berufsfeuerwehr. Neuheiten sind u. a. der erste Automobillöschzug der Welt (geht 1902 in Hannover in Betrieb) und ein Feuerwehrmotorwagen der Adlerwerke (112 Magazin für den Feuerwehrmann 8/1978 / Brandschutz 6/1980 u. 6/1994, S. 177 / Hornung, FF-Geschichte, S. 76 / Lottmann, Berliner Feuerwehr, S. 51 / Paulitz, Hist. Feuerwehren im Einsatz, S. 26 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S.100)

17. Mai 1931 Hermann Franken œ. Der Fabrikbesitzer war u. a. Mitglied des Dt. Reichtages und des Preuß. Landtages, Gründer des Rheinisch-Westf. Feuerwehrmuseums in Gelsenkirchen, Mitglied des Provinzial-Feuerwehr-Beirates und von 17.12.1906 bis 31.01.1922 Vorsitzender des Westf. Feuerwehrverbandes (Lenski 2014, Der Westfälische Feuerwehrverband 1891 – 1931, S. 44 u. 61 ff.)

25. Mai 1936 Ein RdErl. des Ministeriums des Innern

bestimmt reichsweit eine für alle deutschen Feuerwehren einheitliche Uniform: mit neuem Uniformschnitt und insbesondere mit der Einführung des Stahlhelms mit Kamm und Nackenleder orientiert sich die Uniform deutlich am Vorbild Militär (FF in Sachsen-Anhalt, 9/2007, S. 27 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 140)

26. Mai 1936 Nach der Explosion eines Ölbehälters in den Balatumwerken (Lack- und Papierfabrik) Neuss (NW) brennt das gesamte Werk ab, da sich die Feuerwehren auf den Schutz der daneben befindlichen Gaswerke konzentrieren müssen. (National-Zeitung v. 28.05.1936)

5. Mai 1941 Sowohl der Rheinische als auch der Westfälische Feuerwehmann stellen als Fachorgane „aus kriegswichtigen Zwecken“ ihr Erscheinen ein (Feuerwehrchronik Nr. 6 v. 30.11.2008)

13. Mai 1941 Erster von 262 Luftangriffen im 2. Weltkrieg auf Köln (Feuerwehrchronik 1/2013 v. 31.01.2013)

15. Mai 1941 Die letzte Ausgabe der „Württembergischen-Hohenzollerschen Feuerwehr-Zeitung“ erscheint. Das Erscheinen wird kriegsbedingt eingestellt (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 185)

1. Mai 1946 Lt. Verfügung der brit. Militärregierung wird der Krankentransport eine allg. Kreisaufgabe, die von den Städten und Ämtern durchzuführen ist (Thormann, Feurio im Vest, S. 132)

17. Mai 1946 In Bayern Erlass des Gesetzes über das Feuerlöschwesen („FlöG“) durch die Staatsregierung, da es noch keinen gesetzgebenden Landtag gibt (Plötzl 2010, Feurio! Es brennt, S. 202 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 163)

20. Mai 1946 Eröffnung der Feuerweherschule Nordrhein in NRW in Hilden im ehemaligen HJ-Heim. Im November 1946 Verlegung nach Warendorf (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 296)

1. Mai 1951 Das Genfer Opernhaus (CH) wird durch einen Brand nahezu vollständig zerstört. Das Feuer bricht bei einer Probe für die „Feuerzauber“-Szene in Wagners „Walküre“ aus (Chronik 1951)

23. Mai 1951 Auf Veranlassung des BMI wird der „Allgemeine Luftschutzverband (ALSV)“ gebildet, später um-

benannt in „Bundesluftschutzverband (BLSV) (Kupferschmidt, Einsatzfahrzeuge im Luftschutzdienst 1953 bis 1968)

29. Mai 1951 Eine schwere Schlagwetter-Explosion in der Kohlengrube von Easington (Northumberland, England) fordert 81 Todesopfer, darunter eine verunglückte Rettungskraft (RZ v. 30. u. 31.05.1951)

31. Mai 1951 Eine schwere Schlagwetter-Explosion auf der Schachanlage „Heinrich Robert“ in Herringen bei Hamm (NW) kostet 16 Bergleuten das Leben, 18 weitere werden verletzt. Trotz des Einsatzes von fünf Grubenwehren breiten sich die Brände aus und können erst nach mehr als einer Woche unter Kontrolle gebracht werden (RZ v. 01., 02. u. 08.06.1951)

1. Mai 1956 Einrichtung der (ersten) Leitstelle bei der Feuerwehr in Ost-Berlin auf der Wache Lichtenberg mit einer Wechselsprechanlage mit 16 Teilnehmern. Die Meldungen werden mittels Morseapparat weiter gegeben (Gläser: „Wasser marsch“ in Ost-Berlin, S. 53)

10. Mai 1956 Das Baden-Württembergische Feuerwehr-Erholungsheim „Sankt Florian“ am Titisee im Schwarzwald wird eröffnet (miteinander – füreinander, 150 Jahre LFV Baden-Württemberg, 2013, S. 113)

23. Mai 1956 Der „Deutsche Ausschuss für das Grubenrettungswesen“ beschließt „Richtlinien für den Bau und die Prüfung von Bergbau-Gasschutzgeräten“ (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, S. 285)

16. Mai 1961 Ein Großbrand im Vereinigten Erfassungs- und Aufkaufbetrieb Speicher Grevesmühlen (MV) in der DDR verursacht einen Sachschaden von mehreren hunderttausend Mark (Gläser, Wasser marsch in der DDR, S. 660)

4. Mai 1971 Die Sammlergilde „St. Florian“ Essen (NW) wird gegründet (Festschrift 1971 / 110 Jahre Berufsfeuerwehr Essen 2004, S. 229)

7. Mai 1971 Ein Bergwerksunglück auf der Zeche Hannover in Bochum-Hordel (NW) fordert neun Menschenleben (Recklinghäuser Zeitung v. 08.02.2012)

5. Mai 1976 Ein Erdbeben in der Bergregion Friaul (Region Udine) in Italien zerstört 20 kleine Bergstädte.

1.000 Menschen sterben, 80.000 werden obdachlos (Natur- und Brandkatastrophen, S. 41)

24. Mai 1986 Bei einem Wohnhausbrand während einer Party in Bad Nauheim (HE) kommen neun Jugendliche ums Leben (Notruf 112, Bd. 8, S. 23)

5. Mai 1991 Beim Brand des Lagers einer Möbelfirma und eines Auto-Tuning-Betriebes in Castrop-Rauxel (NW) entsteht ein Sachschaden von über 10 Mio. DM (Festschrift der Freiwilligen Feuerwehr Merklinde 2004, S. 45)

13. Mai 1991 Eröffnung der Thüringer Landesfeuerwehr- und Katastrophenschutzschule in Bad Köstritz (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 296)

1. Mai 2001 Beim Brand einer mit 150 Menschen vollbesetzten Achterbahn im „Phantasialand“ in Brühl (NW) werden 54 Menschen leicht verletzt. Es entsteht ein Sachschaden von 30 Millionen DM. Ursache ist ein Kabelbrand, entstanden durch einen Kurzschluss

8. Mai 2001 Ein „Jahrhundertregen“ setzt die Stadt Ahlen bei Hamm (NRW) innerhalb einer Stunde unter Wasser und löst einen Großeinsatz der Hilfsorganisationen aus

19. Mai 2001 Ein Schaden von 1,8 Millionen DM verursacht der Brand auf einem ADAC-Übungsplatz in Haltern a. See (NRW), der unter anderen das Schulungsgebäude total vernichtet. Ursache ist ein technischer Defekt

24. Mai 2006 Nach einem elektrischen Defekt zerstört ein Großbrand auf dem Flughafen Atatürk in Istanbul zwei Luftfracht-Lagerhallen. Mit Hilfe eines Löschflugzeuges kann der Brand nach 2½ Stunden unter Kontrolle gebracht werden (Recklinghäuser Zeitung v. 25.05.2006)

1. Mai 2011 In Solingen (NW) wird erstmals eine eigene Feuerwehr-Gewerkschaft gegründet. Sie soll bundesweit die Interessen für die rund 100.000 Berufs-, Werks-, Betriebs-, Flughafen- und hauptamtlichen Feuerwehrleute vertreten (WAZ v. 30.04.2011)

3. Mai 2011 Die 2.900m² große Produktionshalle der Fa. Massiv-Holzbau-Produkte (MHP) im Dorsten-Wulfener Gewerbegebiet Köhl (NW) brennt vollständig nieder. Der Sachschaden beläuft sich auf 3,5 Mio. Euro (Ruhr-Nachrichten Dorsten v. 04.05.2011)

23. Mai 2011 Umwandlung der FF Gütersloh (NW) in eine Berufsfeuerwehr (CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 36 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014.)

7. Mai 2015 Ein Großbrand vernichtet auf dem römischen Flughafen Fiumicino ein Terminal fast vollständig. Riesige Rauchwolken sind kilometerweit zusehen. Ursache ist ein technischer Defekt in der Küche einer Snack-Bar (RZ. v. 08.05.2015)

23. Mai 2015 Vermutlich durch einen technischen Defekt gerät in Arnstorf (BY) ein Gästehaus in Brand. Sechs Menschen kommen durch Rauchvergiftung ums Leben, sieben weitere werden verletzt (RZ v. 26. u. 27.05.2015)

Wie das Auto in die Feuerwehr kam

von Gilbert Müller

Cazier-Crail, der französische Vizepräsident des „Conseil International des Sapeurs-Pompiers“, aus dem das CTIF hervorgegangen ist, sagte 1901 in Berlin, dass in der Feuerwehr die Muskelkraft von Mensch und Tier unersetzbar ist.

Der mit Benzin betriebene Kolbenmotor für

den Gottlieb Daimler am 29. Juli 1888 das Reichspatent Nr. 46.779 erhalten hat, kam erst gar nicht in Frage, denn vor 120 Jahren war für viele Führungskräfte der Feuerwehr der Ottomotor für den Feuerwehreinsatz eine eminente Gefahr. Für sie stand fest: Feuer + Benzin = Brand!

Wie ist es um die Muskelkraft bestellt? Die Kraft eines Mannes beträgt 12,5 Prozent einer Pferdestärke. Sein Marschpensum ist pro Tag auf ca. 30 Kilometer beschränkt, wobei er in der ersten Stunde 7 Kilometer zurücklegt, schließlich nur noch fünf. Nur kurzfristig oder unter Zwang sind, je nach Kondition, größere Distanzen möglich.

Um sein Leistungsvermögen zu verbessern, bedient sich der Mensch seit alters her des Pferdes. Das Pferd verkräftet eine Last bis zu hundert Kilo, schafft am Tag etwa hundert Kilometer, kommt mit unwegsamem Gelände zu recht, weil es schwimmt. Sind Gewässer kein Hindernis. Im Krieg ist man mit dem Pferd schnell am Feind oder bei Gefahr auf der Flucht. Wichtig: das Pferd denkt mit und meidet Gefahren.

Die Leistung des Pferdes hat James Watt um 1770 definiert. Nach seinen Berechnungen leistet ein Pferd mit einer Muskelmasse von 180 Kilo kurzfristig 24 PS. Während einer zehnstündigen Arbeitszeit kann es kontinuierlich und problemlos pro Sekunde eine Last mit 75 Kilo über eine Umlenkrolle aus einem Bergwerkschacht einen Meter hoch heben. Diesen Kraftakt bezeichnete er mit einem PS (= 75 kpm/s bzw. 735,49875 Watt). Diese Maßeinheit wurde per 1. Jänner 1978 von kW (Kilowatt) abgelöst. Sie darf seit 1. Jänner 2010 nicht mehr verwendet werden. Doch dieses Verbot kümmert die Allgemeinheit nicht, sie hält an PS fest.



Das Pferd wurde zum Feuer getrieben, das es fürchtet.

Im urbanen Bereich kam es zu einem Problem, weil das Pferd als „Motor“ der Feuerwehr die Magistrate finanziell überforderte. Im Jahre 1906 verursachten die Pferde der Berufsfeuerwehr Berlin Kosten in der Höhe von 306.000 Mark! 1911 war ein Feuerwehrmann der BF Cannstatt jährlich 9,5 Tage im Krankenstand, ein Pferd 16 Tage. Ein Pferd erhielt am Tag 8 Kilo Hafer, 5 Kilo Heu und 6 Kilo Stroh. Die Kosten dafür betragen zuzüglich des Beschlagens und der Honorare für die Veterinäre pro Ross jährlich 905 Mark. Weil die Pferde das Feuer fürchten, litten sie früher oder später an einem Burn-out-Syndrom. Dann waren sie nur mit Mühe beherrschbar und mussten ausgemustert werden. Denn das Pferd ist ein Fluchttier. Ein Reflex genügt, um es scheu werden zu lassen. Weil es das Feuer fürchtet, im Einsatz aber darauf zugetrieben wird, wurden die Pferde psychisch kaputt gemacht.

* Die Kosten der Pferdehaltung variieren von einer BF mitunter erheblich.

Alternativen zum Pferd als Motor

Die erste Maschine, die es schon vor dem Menschen gab, war die schiefe Ebene. 1854 wurde in Oberösterreich eine Bahn mit einer Länge von 11,4 Kilometern von Kohlgrube nach Breiten-schützing errichtet. Zur selben Zeit auch eine von Thomasroith nach Attnang. Diese Bahnen haben das Gefälle als „Motor“ benützt. Sie hatten keinen Lokführer, sondern einen Bremser. Mit ihnen wurde Braunkohle zur k.k. Kaiserin-Elisabethbahn (Westbahn) transportiert. Später wurden mit dieser Bahn auch Personen befördert. Wenn sich in der Talstation eine Reihe leerer Waggons befand, wurden sie von einer Lokomotive zur Kopfstation zurück gebracht. 1966 wurden diese Bahnen eingestellt.

Die Dampfmaschine: Jahrtausende gab es zu Ross und Wagen keine Alternative. Um 4000 v. Chr. wurde das Rad erfunden. 400 v. Chr. wird von einem griechischen Belagerungsturm berichtet, der mit Treträdern bewegt wurde. Etwa 100 v. Chr. erfand Heron von Alexandrien den Kolbenmotor. 200 n. Chr. ist von einem Wagen die Rede, der von Sklaven angetrieben wurde. 1490 skizzierte Leonardo da Vinci einen Panzerwagen. Alle diese Fahrzeuge wurden mit

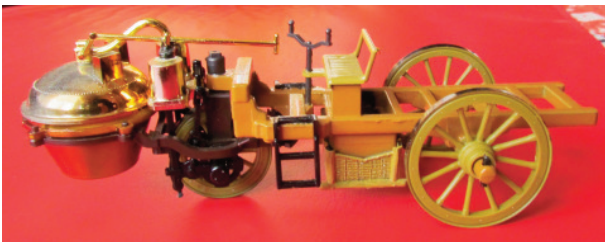
Muskelkraft betrieben. Um 1600 baute Simon Stevin einen Segelwagen mit dem bis zu 30 Personen befördert wurden. 1674 erfand Christian Huygens im wahrsten Sinne des Wortes einen Explosionsmotor*, der mit Schwarzpulver angetrieben wurde.

***Den Benzinmotor benannte man bis in unsere Zeit fälschlich als „Explosionsmotor“.**

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde das Transportwesen zu einem Problem, das man mit dem Dampf als Antrieb zu lösen versuchte. Zu den namhaften Pionieren der Dampfkraft gehörte, der Forschungsreisende **Dennis Papin** (geboren 1647, seit 1712 verschollen). Er erfand den Dampfkochtopf mit einem Sicherheitsventil und eine Dampfmaschine für den Schiffsantrieb.

Die Dampfmaschine wurde zum idealen Schiffsmotor, weil er als Stationärmotor Verwendung fand. Statt die Kraft über ein aufwendiges Getriebe auf die Räder eines Straßenfahrzeugs zu übertragen, genügte beim Schiff eine Welle zu den Paddeln. Die ersten Dampfschiffe wurden mit an Steuer- und Backbord angeordneten Paddeln betrieben, später mit Schaufelrädern und schließlich mit der Schiffschraube.

James Watt (1736-1819) verbesserte 1765 die von Thomas Newcomen entwickelte „Feuermaschine“ und konstruierte 1782-84 die Niederdruckdampfmaschine.



Modell des Cugnot Kanonenwagens mit dem überdimensionalen Kessel.

Joseph Cugnot (1725-1804), der als Ingenieur-Offizier in der österreichischen und dann in der französischen Armee diente, baute das erste, straßentaugliche, mit Dampf betriebene Zugfahrzeug (siehe Abb. oben).

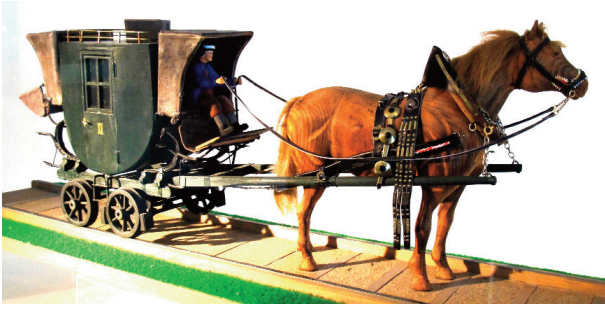
Cugnot ging 1763 nach Paris. Ihm taten die

Pferde leid, denn für den Transport schwerer Kanonen wurden bis zu 32 Pferde vorgespannt. Cugnot hat auf Veranlassung des französischen Kriegsministers, des *Herzogs Choiseul*, zwei dreirädrige Dampftraktoren gebaut, von denen der erste eine Last von 5.000, der zweite eine von 10.000 Pfund befördern sollte. Als Geschwindigkeit wurden drei km/h vorgegeben. Diese Anforderungen wurden erbracht. Weil Cugnot den Kessel seiner Dampfmaschine vor dem Vorderrad montiert hatte, war dieses Vehikel extrem kopflastig und nur sehr schwer lenkbar. Als Cugnot am 2. Juli 1771 seinen Dampftraktor einer Militärkommission vorführte, krachte er in eine Mauer. Das bedeutete das Aus für den Kanonentraktor.

George Stephenson (1781-1848) experimentierte zusammen mit seinem Sohn Robert 20 Jahre an der Dampfmaschine und baute ab 1813 Dampflokomotiven. Die erste, die für die Personenbeförderung Verwendung fand, war die „Rocket“, die sein Sohn konstruiert und gebaut hat. Sie wurde 1825 zwischen Stockton und Darlington eingesetzt.

Mit skurrilen Ideen glaubte man das Dampf (loko)mobil als Zugmaschine verwirklichen zu können. Mit beinartigen Stützen, vergleichbar menschlichen Beinen und Füßen, „Cycloped“ bzw. „Kreisfüßen“ genannt. Mit Loks, die man à la Rohrpost, ohne Dampf, mit Druckluft bewegen wollte, oder mit neben den Schienen liegenden Seilen, an denen sich die Dampflok entlang hantelt. Vergleichbar den Lokomotiven, mit denen man heute Überseeschiffe durch den Panamakanal zieht.

Am 6. Oktober 1829 fand das berühmte Wettrennen der Dampfloks statt, das 10.000 Zuschauer interessiert verfolgten, als der Reihe nach sechs Dampflokomotiven zu einem Vergleichstest an den Start gingen, um die am besten geeignete für die Bahnstrecke Liverpool–Manchester zu ermitteln. An diesem Wettbewerb nahm auch die „Cycloped“ teil. Auch eine „Lokomotive“, die nicht mit Dampf betrieben wurde. In ihrem „Kessel“ befand sich ein Tretmechanismus für ein Pferd. 70 Jahre später setzte Magirus erneut Erwartungen in mit Pedalen ausge-



Die Pferdeisenbahn erregte die Gemüter. Mit Sabotageakten wollte man sie verhindern.

rüsteten Feuerlöschpumpen.

Während in England bereits mit Dampf betriebene Lokomotiven eingesetzt wurden, musste man in Österreich viele Vorurteile gegen die Einführung der Pferdeisenbahn entkräften, denn man hielt sie für ein Werk des Teufels, schädlich für Mensch und Tier. Deshalb ließ im Oktober 1823 *Ritter v. Gerstner* im Prater in Wien eine 226.8 m lange Pferdeisenbahn errichten, die zu je einem Drittel über Schienen aus Holz, Schmiede- oder Gusseisen geführt wurde und die zumindest in der Kaiserstadt enormes Interesse erweckte.

Wie fortschrittlich war dagegen der aus Ungarn stammende *Paul Szabo*. Er experimentierte bereits 1822 in Wien mit dem Dampf als Antrieb für eine Feuerspritze. Er und seine Söhne, *Johann und Paul*, waren „privilegierte Dampfspritzenfabrikanten“. 1826 wurde ihnen ein Patent für die „Verbesserung von Dampfapparaten“ zuerkannt. 1828 konstruierte der schwedische Ingenieur Captain *John Ericsson* eine Dampfspritze.

1830 brach in den Docks in Liverpool ein Brand aus, bei dem eine Dampfmaschine vom Typ *Ericsson*, gebaut von der Londoner Maschinenfabrik *John Braitwaite*, fünf Stunden im Dauereinsatz stand; bei klirrender Kälte! Die dritte Dampfmaschine dieses Typ kaufte die preußische Regierung 1832 für satte 1.200 Pfund Sterling. Ausschließlich zum Schutz der königlichen Paläste und Gebäude in Berlin. Für die Bedienung dieser Dampfspritze, die praktisch nie eingesetzt wurde, waren drei Mann verantwortlich: je 1 Maschinenmeister, Heizer und Aufseher. 1854 wurde sie der Berufsfeuerwehr Berlin (gegr. 1851) überlassen, aber 1857

wegen diverser Mängel wieder ausgemustert.

1841 baute der englische Emigrant *Paul Rampsy Hodge* für die FF New York die erste selbstfahrende Dampfspritze. Dieses Monster war sieben Tonnen schwer, kam nur sehr langsam voran und war nur mit Mühe lenkbar. Ehe sie in Betrieb genommen wurde, musste sie aufgebockt werden, damit die Hinterräder als Schwungmasse verwendet werden konnten. Für viele Brücken war sie zu schwer. Sie war für den Feuerwehrdienst völlig ungeeignet.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es üblich, mit einem aus einem griechischen und einem lateinischen Kompositum (Hauptwort) einen Markenartikel zu benennen“ *Caloderma* (schöne Haut), *Calodont* (schöne Zähne). Aus „autos“ (Griechisch selbst) und „mobil“ (Latein beweglich) stoppelte man den Begriff *Automobil* zusammen. Damals war auch der Begriff *Benzine* statt Auto üblich. Vermutlich stand dafür *Carl Benz Pate*, denn Benzin nannte man *Ligorin*, das als *Kiloware* nur in Apotheken erhältlich war.

Um 1850 wurde die Frage nach einem Motor relevant. In Feuerwehrkreisen stand die Dampfmaschine zur Debatte, ab 1890 der Elektro- und der extrem störungsanfällige Ottomotor, ehe man sich vor dem Ersten Weltkrieg dennoch für die Viertaktmaschine entschieden hat, obwohl sie der E-Antrieb in puncto Zuverlässigkeit und problemlosem Handling weit überbot.

1865 wurden, weil es zu Unfällen mit Dampfmobilen kam, in England der „*Locomotiv-Act*“ und der „*Red-Flag-Act*“ erlassen. Das Geschwindigkeitslimit wurde auf Überlandstraßen mit 10 km/h und im Ortsgebiet mit 3,2 km/h festgelegt. Im selben Jahr wurde er im Überlandverkehr sogar von 10 auf 4 km/h zurückgenommen. Zusätzlich musste ein Mann mit einer roten Fahne (daher *Red-Flag-Act*) der Dampfmaschine 55 Meter vorausgehen und die Leute davor warnen. Dieses Gesetz wurde erst 1896 aufgehoben!

1867 begann in Wien *Wilhelm Knaust* mit der Produktion von Dampfspritzen. Das erste Mo-

dell erregte 1873, bei der Weltausstellung in Wien, großes Aufsehen.

1878 begann die Lokomotivfabrik Krauss & Co., gegründet 1866 von Kommerzialrat Krauss, auf dem Marsfeld in München mit der Fabrikation von Dampfspritzen. Die ersten wurden nach Saramang (Java), Burghausen, Augsburg und München geliefert. Um den Zoll zu umgehen, wurde in Linz/Donau eine Niederlassung gegründet, in der später Lokomotiven gebaut wurden. In der war der Vater von Landeshauptmann Dr. Heinrich Gleißner tätig.

1883 wurde von der BF Wien die erste Dampfspritze, eine Knaust mit 2 Zylindern, in Dienst gestellt. Fünf Jahre später eine mit 3 Zylindern. Eine Patentlösung, die großen Anklang fand, waren Hybrid-Dampfspritzen, die man auch händisch bedienen konnte.

Auf Dampfspritzen konnte man sich zunehmend verlassen, aber wegen des hohen Preises wurden damit fast ausschließlich nur große Betriebs- und Berufsfeuerwehren ausgerüstet. Außerdem waren für den Betrieb und die Wartung versierte Fachleute erforderlich. Die ersten Lokomotivführer waren meistens Engländer, die im Dienst einen Zylinder trugen.

Eine Crux waren auch die schlechten Straßen. Das große Gewicht der „Dampfer“ mit ihren schmalen eisernen Rädern, die nach einem Regen tief in den Boden schnitten oder wenn sie in ein Schlagloch rumpelten, die Pferde überforderte. Dies und der Preis waren die Ursache dafür, dass, abgesehen von England und den USA, bei uns keine automobilen Dampfspritzenlokomobile Verwendung fanden. Anlässlich der 9. Tagung der „Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte“, die 2001 in Jonsdorf (Lausitz) stattfand, wurde eine automobilen Dampfspritze im Feuerwehrmuseum in Zeithain gezeigt. Sie ist noch immer eine „Jungfrau“, denn sie hat keinen Käufer gefunden.

Die ersten Autos mit dem Benzin- oder Ottomotor verdanken wir in erster Linie vier deutschen Ingenieuren, von denen einer seinen Wohnsitz

in Österreich hatte. Sie haben das Auto nicht im Alleingang erfunden, sondern aufbauend auf die Vorleistungen genialer Techniker. Was diesen versagt blieb, war primär ein zuverlässiges Triebwerk. Die ersten, die einen funktionierenden Motor entwickelt haben, waren der Handelsreisende in Kaffee, Tee und Zucker

Nikolaus August OTTO (1832-1891) aus Holzhausen im Taunus. Er hat den mit Gas arbeitenden Viertaktmotor „erfunden“. Otto der es ohne Studium zum Dr. h.c. brachte, baute bei Deutz einen 4-Taktmotor, den er 1867 in Paris präsentierte. Darauf kam es zu einem Patentstreit mit Christian Reithmann, der schon 1860 so eine Maschine gebaut hatte und Alphonse Beau de Rochas, der 1862 mit einem Viertakter aufhören ließ. Otto verlor. Deutz hat Reithmann mit 25.000 Goldmark und einer Rente auf Lebenszeit zum Schweigen gebracht. Er hat eingewilligt, dass sich Otto als Erfinder des Viertaktmotors bezeichnen darf.



Siegfried Samuel Marcus, der dem NS-Regime ein Dorn im Auge war.

Siegfried Samuel Marcus (1831-1898) aus Malchin (Mecklenburg) absolvierte in Berlin die Schlosserlehre, ehe er 1860 nach Wien kam und eine „Fabrik für mechanische und physikalische Instrumente“ gründete. Schon seit den frühen 1860er-Jahren arbeitete er an Automobilen, zunächst mit einem Zweitakt- später mit einem Viertaktmotor.

Marcus verwendete als Erster Ligurin (Waschbenzin) als Kraftstoff und die magnetische Zündung. 1867 wurde ihm vom Kaiser Franz Joseph das Goldene Verdienstkreuz verliehen. Seit 1898 ist das vermutlich älteste im Original erhaltene Auto, der Marcus-Wagen, seit 1915 im Besitz des ÖAMTC. Er befindet er sich als Dauerleihgabe im Technischen Museum in Wien. Weil dieses Fahrzeug unter Denkmalschutz steht, darf damit nicht gefahren werden. Anlässlich des 175. Geburtstages von *Siegfried Marcus* wurde eine Replik gebaut. Technische Daten: 1570 ccm-Mittelmotor, der bei 500 U/min 0,75 PS leistete, Spitze 8 km/h. Heute geht man davon aus, dass der im Technischen Museum gezeigte Marcus-Wagen nicht aus dem Jahre 1877 stammt, sondern 1888, gebaut wurde. Als Geburtsjahr des Automobils gilt daher weiterhin das Jahr 1886 (Benz).

Um die Authentizität des im Technischen Museum im Wien gezeigten Marcus-Wagen streiten sich die Historiker schon seit Jahren. Marcus, der u. a. *Kronprinz Rudolf* in Physik unterrichtete, kümmerte sich nicht weiter um sein Automobil, obwohl er dazu von einem Unternehmer, der es vermarkten wollte, gedrängt wurde. Marcus hatte in Wien fünf Wohnungen, in denen er aus Angst vor Betriebsspionage die Unterlagen seiner Erfindungen hortete, denn patentieren ließ er sie nicht. Er wandte sich lieber neuen technischen Problemlösungen zu.

Siegfried Samuel Marcus war Jude. Deshalb erging 1940 vom Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda an die Daimler-Benz AG ein Schreiben in dem es u. a. heißt: "...das *Bibliographische Institut und der Verlag F. A. Brockhaus* sind darauf hingewiesen worden, dass in 'Meyers Konversation Lexikon' und im 'Großen Brockhaus' künftig nicht *Siegfried Marcus*, sondern die beiden deutschen Ingenieure *Gottlieb Daimler und Carl Benz* als Schöpfer des modernen Kraftwagens zu bezeichnen sind." Solche Anweisungen erfolgten bereits 1936.

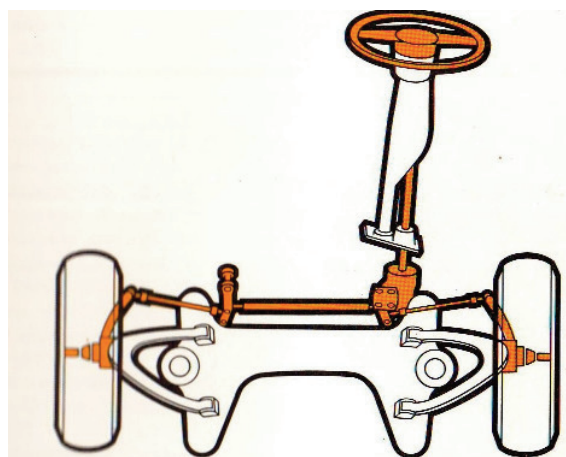
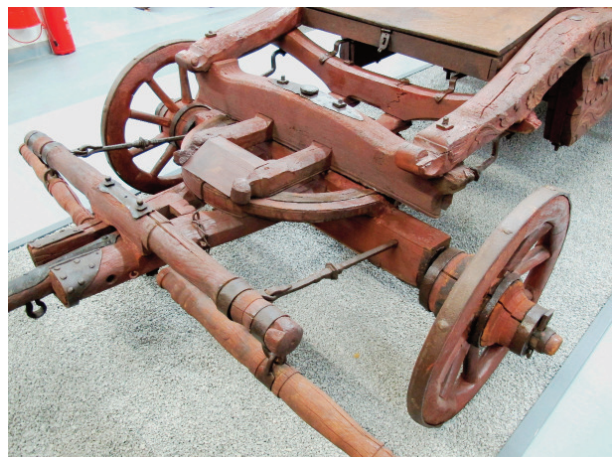
Der Vierte im Bunde der großen Autopioniere war

Carl Benz (1844-1929) aus Karlsruhe. Er grün-

dete 1883 in Mannheim die Benz & Cie. Gasmotorenfabrik. Er konstruierte den ersten Motorwagen, der 1886 patentiert wurde.

Er begann 1884 mit der Arbeit an einem dreirädrigen Motorwagen mit einem Zweitaktmotor. *Carl Benz* hat als Erster ein **Chassis** produziert. *Marcus* und *Daimler* haben, im Gegensatz zu *Benz*, die von ihnen geschaffenen Motoren auf Wagen für den Zug mit Pferden geschraubt.

Am 3. Juli 1886 fuhr *Carl Benz* das erste Mal mit seinem Motorwagen und erreichte eine Geschwindigkeit von 15 km/h. Im „*Generalanzeiger der Stadt Mannheim*“ ist am 5. September 1886 der erste Fahrbericht über ein Auto erschienen. Darin heißt es, dass der Motorwagen von *Carl Benz* ein billiges Beförderungsmittel speziell für Geschäftsreisende und eventuell auch für den Tourismus werden könnte.



Die Drehschemellenkung (oben) bot nicht annähernd die Sicherheit wie die Achsschenkel lenkung.

Den *Autlern*, wie damals die Kraftfahrer auch genannt wurden, machte die Lenkung zu schaffen, nicht nur weil sie schwergängig war, sondern wegen der *Drehschemelvorderachse*, die

sich von der des Pferdewagens nur dadurch unterschieden hat, dass man die Deichsel entfernte. Auf den damals unbefestigten Straßen genügte eine nicht ebene Stelle, oder Glatteis, dass die Vorderräder quer standen, was die von den Pferden gelenkte Deichsel verhindert hat. Kippte der Wagen um, gab es Verletzte, sogar Tote.

Carl Benz hat sich schon 1891 für die *Achschenkelenkung* entschieden, die die Gefahr eines momentanen Schwenk der Vorderräder minimierte, während *Gottlieb Daimler* bis 1899 an der Drehschemellenkung festhielt.

Gottlieb Wilhelm Daimler (1834-1900) entwickelte 1872, zusammen mit dem kongenialen Dr. h. c. Wilhelm Maybach (1846-1929) aus Heilbronn, den Otto-Viertaktmotor zur Serienreife.

1885 erregte *Daimler* großes Aufsehen mit seinem „Reitrad“, einem Motorrad aus Holz mit 0.264-l-Hubraum, das bei 700 U/min 0.5 PS erreichte. Statt einer Kette wurde ein Riemen verwendet.



Der österreichische Generalkonsul Emil Jellinek und seine Tochter Mercédès.

Das Verdienst *Daimlers*: er hat den Motor von seinem stationären Dasein erlöst und ihn und damit die Menschen mobil gemacht. Den Motor hat *Daimler* neben dem Motorrad, in Kutschen, im ersten Motorboot „Marie“ und in Luftschiffen verwendet. Von dieser Verwendungsvielfalt rührt der Mercedes-Stern her. Der Dreizack soll auf die Zuverlässigkeit des *Daimlermotors* auf der Erde, auf dem Wasser und in der Luft hin-

weisen. 1911 wurde der Dreizack als Markenzeichen gesetzlich geschützt, 1923 erhielt er einen Ring. 1926, nach der Fusion der „*Daimler-Motoren-Gesellschaft*“ mit „*Benz & Cie*“, umgeben den Dreizack zwei Ringe, zwischen denen oben „*Mercedes*“, unten „*Benz*“ steht und an beiden Seite der Lorbeer das bis heute verwendete Markenzeichen ergeben.

* Dieser Name leitet sich von einer Österreicherin ab. Ihr Vater, *Emil Jellinek*, ging in jungen Jahren nach Afrika. Dort brachte er es zu Ruhm und Reichtum, schließlich ließ er sich in Nizza als österreichischer Generalkonsul nieder. Sein Hobby waren Autos. Ab 1897 war er Kunde bei *Daimler*, 1898 kaufte *Jellinek* einen *Daimler-Phönix-Wagen* mit 23 PS, 1899 errang er damit den ersten Preis beim Tourenwagenrennen in Nizza. 1900 ist *Wilhelm Bauer*, der Werkfahrer der „*Daimler-Motoren-Gesellschaft*“, beim Rennen Nizza-La Turbie tödlich verunglückt. *Jellinek* ging der Sache auf den Grund. Er kritisierte, dass der Radstand des Unfallwagens zu kurz war und dass er, wie damals üblich, hinten wesentlich größere Räder als vorne hatte, die den Schwerpunkt unnützlich erhöhten und die Kurvenlage beeinträchtigten. *Jellinek* bestellte 35 Wagen dieses Typs zum Preis von zusammen 550.000 Goldmark. Bedingung war, dass das von ihm kritisierte Chassis seinen Wünschen entsprechend verbessert und dass ihm der Alleinvertrieb der *Daimlerwagen* für Österreich-Ungarn, Frankreich, Belgien und in den USA garantiert wird. Ferner, dass diese Fahrzeuge den (spanischen) Vornamen seiner zehnjährigen Tochter, *Mercédès* (weitere Vornamen *Adrienne Ramona Manuela*) erhalten. Es war dies der erste Großauftrag der *Daimler-Motoren-Gesellschaft*. *Maybach* fügte sich den Wünschen des ebenso einflussreichen wie exaltierten Herrenfahrers, nannte aber die anderen Automobile dieser Baureihe „*Neuer Daimler*“.

Die erste Frau, die ein Auto geklaut hat

Die Gemahlin des *Carl Benz*, *Bertha*, war die erste Frau, die ein Auto „geklaut“ und gelenkt hat. Ohne Wissen ihres Mannes ist sie 1888 mit ihren Söhnen *Eugen* und *Richard* mit seinem Patentwagen Nr.3 ausgebüxt und hat ihre Mutter in Cannstatt besucht. Auf der Fahrt ging der Sprit aus, beim *Apotheker in Wiesloch*, sozusagen der ersten Tankstelle der Welt, hat sie ein paar Kilo *Ligorin* gekauft und mit kleinen Pannen das 110 km entfernte Ziel erreicht, ehe sie ihrem Mann per Telegramm gebeichtet hat, dass sie ein Auto entwendet hat.



Bertha Benz

1888, beim XIII. Deutschen Feuerwehrtag in Hannover, stellte Gottlieb Daimler die erste Kolbenspritze mit *Explosionsmotor* (Reichspatent Nr. 46.779 vom 29.07.1888) vor. Gefertigt von der Stuttgarter Spritzenbau- und Glockengießerei-

Firma *Heinrich Kurtz*. Der Motor hatte noch eine Glührohrzündung. Die Leistung: 1 PS bei 250 l/min, Wurfweite 35 Meter. Betriebskosten pro Stunde 50 Pfennig. Dennoch suchte man preiswerte Alternativen.

1895 erfand Herman Ganswindt ein sechssitziges Tretmobil. Es bestand aus zwei Tandemfahrrädern, paarweise mit einem Rahmen verbunden und einer Pritsche dazwischen, auf der Geräte der Ersten Löschhilfe mitgeführt wurden. Eine ähnliche Patentlösung wurde von der *Fa. Julius Dressler* in Breslau angeboten. Der Berliner Branddirektor Maximilian Reichel lehnte 1898 das Tretmobil ab, weil die Löschmannschaften erschöpft waren, ehe sie die Einsatzstelle erreichten. Dieses Gefährt bewährte sich ebenso wenig wie die 1900 von Magirus präsentierte Pedalpumpe, bei der Feuerwehrmänner die Pumpe per Fuß betätigten.

1897 meldete *Ferdinand Porsche* den benzin-elektrischen Antrieb zum Patent an. Ab 1900 übernahm die *Fa. Jacob Lohner* den Vertrieb dieser Fahrzeuge, die unter *Lohner-Porsche* zu einem Begriff wurden.

1899 begann die deutsche Signal-Instrumentenfabrik *Max Bernhard Martin* mit der Produktion von Ballhupen für Automobile, die später vom Martinshorn abgelöst wurden.

Der Elektrowagen des „roten Teufels“

Wenn von den Autopionieren die Rede ist, darf man nicht den belgischen Ingenieur *Camille Jenatzy** (1868-1913) vergessen, wegen seiner



Emille Jenatzy mit seinem elektrischen Rekordwagen. Er war der Erste, der 100km/h schnell war.

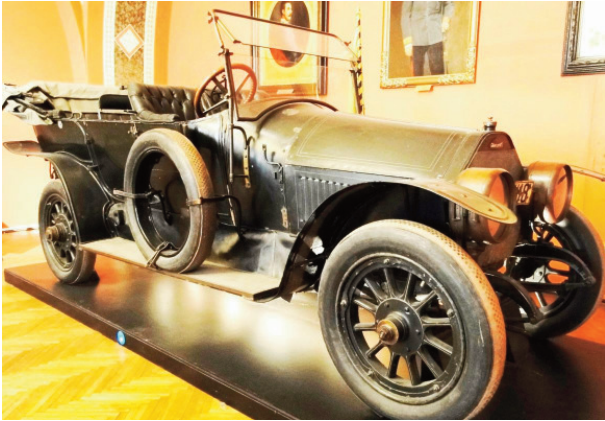
feuerroten Haare der „rote Teufel“ genannt, der 1899 behauptete, mit seinem zigarrenförmigen Elektromobil „*La Jamais Contente*“ 100 km/h zu erreichen. Man hielt dies schlicht für unmöglich. Offiziell war Jenatzy erst beim zweiten Rekordversuch erfolgreich, inoffiziell schon beim ersten, weil aber die Zeitnehmer gepatzt haben und die Akkus leer waren, musste ein neuer Termin vereinbart werden. Jenatzy war beim zweiten Versuch 105 km/h schnell!

Dieser Rekord beflügelte die Erwartungen, dass dem Elektroauto und nicht dem Hubkolbenmotor die Zukunft gehört. Die letzten Elektromobile der Feuerwehren wurden erst 1939 ausgemustert.

* Jenatzy wurde erschossen, weil man ihn für ein Wildschwein (!) hielt. 1913 ging er mit seinen Freuden auf Wildschweinjagd. Seine Kumpane waren verärgert, weil sie nichts erlegt haben. Jenatzy wollte ihnen einen Streich spielen. Er versteckte sich im Gebüsch und grunzte wie eine Wildsau!

1901 wurde während der *Internationalen Ausstellung für Feuerschutz und Rettungswesen* in Berlin eine selbstfahrende Dampfspritze vorgestellt. Der erste *Feuerwehrmotorwagen* der Adlerwerke mit einem für die späteren Feuerwehrfahrzeuge richtungweisenden Gestell über dem Fahrzeug, auf dem Leitern und Saugschläuche etc. mitgeführt werden konnten. Weil dieses Fahrzeug mit einem Ottomotor ausgerüstet war, fand es *keinen Käufer!*

1914: Ein Auto, als Zeitzeuge der Geschichte, die 4320 oberösterreichischen Feuerwehrkameraden das Leben kostete ist der *Gräf & Stift*, Baujahr 1910, den Franz Graf Harrach anläss-



In diesem „Gräf & Stift“ starb der österreichisch-ungarische Thronfolger. Zuerst seine Frau. Sie war die erste Tote des Ersten Weltkriegs.

lich der Manövers dem Erzherzogs Thronfolger Franz Ferdinand, mit dem Fahrer Leopold Loyka, zur Verfügung stellte.

Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen Doppelphaeton mit einem Hubraum von 5880 ccm, der bei 1400 U/min mit 32 PS. Die Karbid-Scheinwerfer der Fa. Zeiss wurden von einem Gasentwickler gespeist, der sich in einem hölzernen Koffer am Trittbrett befand. Das Fahrzeug kostete inklusive Reifen 15.500 Kronen, karossiert wurde es von der Fa. Czerny; dafür mussten zusätzlich 3000 Kronen bezahlt werden. Der Tachostand am Tag des Attentats, 8.596 Kilometer, ist noch immer derselbe.

Als am 28. Juni 1914, bei der Fahrt durch Sarajewo, eine Bombe auf das offene Verdeck des Auto fiel, gab Loyka geistesgegenwärtig Gas*, sodass sie Bombe auf die Straße fiel und im Wagen dahinter den Oberst Erik v. Merizzi leicht (nach einer anderen Version schwer) verletzte. Weil der Thronfolger Franz Ferdinand den Oberst im Spital besuchen wollte, fuhr man abermals durch die Stadt. Dabei stellte sich Graf Harrach, um den Thronfolger zu schützen, aufs Trittbrett, doch er stand auf der falschen Seite.

Nach dem Attentat wurde das Auto dem Kaiser überlassen, der es dem Heeresgeschichtlichen Museum übergab. Dort steht es bis heute und es trägt noch immer dasselbe Kennzeichen „A III 118“ wie zum Zeitpunkt des Attentats. Eigentlich ist es das Eigentum der in Aschach lebenden Alice Dreiham-Holenia, einer Verwandten des Grafen Harrachs, denn es kam nie zu einem Verkauf- oder einem Schenkungsver-

trag. Nachdem ihr alle Instanzen das Besitzrecht abgesprochen haben, wandte sie sich 2004 an den Europäischen Gerichtshof in Straßburg. Näheres ist nicht bekannt.

* nach einer anderen Version wurde die Handgranate vom Erzherzog auf die Straße geschleudert. Version Nr. 3: die Handgranate fiel ohne Zutun vom Verdeck auf die Straße.

Selbstfahrende Fahrzeuge bauten damals:

- C. D. Magirus, in Ulm,
- E. C. Flader, in Jöhnsstadt in Sachsen, die
- Wagenbauanstalt u. Waggonfabrik für elektrische Bahnen (vorm. W. C. F. Busch) in Bautzen und die
- Nürnberger Feuerlöschgeräte- und Maschinenfabrik AG. (vorm. Justus Christian Braun) in Nürnberg.

1901 stellte *Magirus* in der Berliner Feuerwehrausstellung eine Motorspritze vor, die 12 PS stark war und eine *Dreizylinderkolbenpumpe* antrieb. Sie hatte bereits eine elektromagnetische Zündung. Die Startzeit betrug nur 8 Sekunden und die Wasserförderung setzte schon nach 17 Sekunden ein. Sie förderte 300 l/min.

1902 erhielt die Berufsfeuerwehr Wien als erstes Feuerwehrausstattungsfahrzeug einen viersitzigen Phaeton, ein von der *Fa. Lohner und Dauber* in Wien gefertigtes *Elektromobil*. Als Antrieb diente ein 4.5-PS-Gleichstrommotor, der von einem 500 Kilo schweren 120-V-Akku mit 44 Zellen gespeist wurde und der per Hinterradantrieb das 1.900 Kilo schwere Fahrzeug bis 35 km/h beschleunigte. Der Aktionsradius lag angeblich bei 70 ? Kilometern.

1905 wechselte *Ferdinand Porsche* zu Austro-Daimler und hat die schweren Akkusätze durch einen Benzinmotor ersetzt, der per Dynamo den Strom für die Radnabenmotoren lieferte. Der Mixt-Antrieb bot zwei Vorteile: Eine Gewichtsreduzierung zu Gunsten der Nutzlast und einen größeren Aktionsradius. Die Berufsfeuerwehr Berlin muss dem Mixt-Antrieb ein gutes Zeugnis ausgestellt haben, denn die Berufsfeuerwehr Hamburg hat 12 Fahrzeuge dieses Typs bestellt, die bis in die dreißiger Jahre eingesetzt wurden. DaimlerChrysler Konzernarchiv 2003.

1907 trat am 7. Jänner die erste STVO in Österreich-Ungarn in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt wurde in Österreich die Lenkerprüfung zum Führen eines Kraftwagens mit einem „Explosionsmotor“ verbindlich vorgeschrieben. In Wien wurden die Kraftfahrer schon früher examiniert.

1907 wurden in diversen Feuerwehren des Bezirkes Braunau Radfahrabteilungen eingeführt. Am 8. März 1908 auch eine der FF Naarn, die als „Vorausfahrzeug“ mit einer Handspritze ausgerüstet war und die den Auftrag hatte, Brunnen abzudecken bzw. Wasserentnahmestellen auffindig zu machen.

1908 trat in Österreich das Automobilhaftpflichtgesetz in Kraft.

1908 wurden auf Anregung des Präsidenten des Österreichischen Automobil-Clubs, Prinz Solms, dem Kaiser Franz Joseph anlässlich seines 60. Regierungsjubiläums, zwei Automobile geschenkt, worauf dieser geruhte, die Mitglieder des Clubpräsidiums zu empfangen. Text des Begleitschreibens: „*Der Oesterr. Automobil-Club erlaubt sich ganz unterthänigst, Eure Majestät zu bitten, als Zeichen der Huldigung zum glorreichen sechzigjährigen Regierungsjubiläum in Allerhöchst-Ihrer Eigenschaft als oberster Kriegsherr die Gnade zu haben, zwei komplette Automobile gnädigst annehmen zu wollen*“. Der Monarch geruhte in huldvoller Herablassung das Geschenk, mit dem der kaiserliche Technikmuffel absolut nichts anzufangen wusste, allergnädigst entgegenzunehmen.

1909 verfügte die Berufsfeuerwehr Wien über 33 Elektromobile und 98 pferdebespannten Wagen, der Personalstand betrug 508 Mann. Dazu kamen in Wien 44 Freiwillige Feuerwehren mit 204 bespannten Wagen und 1.420 Mann.

Noch vor dem Beginn des Ersten Weltkriegs hatte sich im Individualverkehr und in der Feuerwehr der Ottomotor durchgesetzt, knapp vor dem Elektrowagen. Mit Dampf betriebene Fahrzeuge waren nur noch krasse Außenseiter.

1919 wurden vom Hauptamt „Sachdemobilisie-

rung“ 4606 Kraftfahrzeuge des k.u.k. „Feldwagenparks“, darunter 1672 Lkw, 1283 Pkw und 258 Rotkreuz-Wagen der Wirtschaft zugeführt. Auch von der Feuerwehr wurden Kraftfahrzeuge der ehemaligen k.u.k. Armee erworben. Das wollten auch Feuerwehren in Kärnten, doch dort stand das Land im Abwehrkampf, denn Jugoslawien machte Ansprüche auf Teile Kärntens und Klagenfurt geltend. Das Veto der alliierten Kommission, das erst nach der Volksabstimmung aufgehoben wurde, hinderte den Kärntner Landes-Feuerwehrverband daran, Fahrzeuge aus dem Bestand der ehemaligen Armee zu erwerben.

Aber nicht nur Fahrzeuge, sondern neben anderen Gegenständen der ehemaligen k.u.k. Armee wurden auch in den Kasernen und Lagern befindliche Feuerlöschgeräte angeboten. Spritzen und Schläuche wurden so zu einem Schnäppchen für die Feuerwehren.

Die Probleme der frühen „Automobilisten“

Mit dem Kaiserauto wurde während einer Fahrt von Wien nach Ischl eine Garnitur Reifen verschlissen. Deshalb wurden noch bis zum Zweiten Weltkrieg auf den Pkw, links und rechts der Motorhaube sowie am Heck, bis zu zwei Ersatzreifen mitgeführt, wobei der Rückspiegel oft auf dem Reservereifen vor dem Chauffeur mit einem Lederriemen festgezurt wurde. In Eigenregie versuchte man durch Aufnähen oder Aufkleben von Rindsleder- oder Gummibahnen auf die Laufflächen die Lebensdauer der Reifenmantels zu verlängern.

Eine Patentreue bot der Samson Chromleder-Antidérapant der Fa. König in Wien. Die Lauffläche des Antidérapants war dicht mit Spikes gespickt, die glatte Köpfe wie Dachpappnägel hatten. Damit wurde ein Schutz vor



Hufnägeln, scharfkantigem Schotter und eine bessere Traktion geboten. Als Winterreifen gab es amerikanische Importe. Die Reifen hatten, statt des üblichen Profils, schräg zur Lauffläche Stollen mit der Aufschrift „non skid“ (*rutscht nicht*).

Mit Pneumatik-Reifen hat man schon 1905 experimentiert, aber noch in den 20er-Jahren konnten sich die „Fachleute“ nicht vorstellen, dass ein Gummischlauch, geschützt durch eine dünne Decke, mit den Einwirkungen, die sich während der Fahrt ergeben, zurecht kommt. Man wartete in Feuerwehrcreisen die Erfahrungen ab, die man im urbanen Bereich mit der Bereifung der städtischen Busse machte. Die vielen Hufnägeln auf den Straßen waren nur ein Problem. Man musste bei Pneumatikreifen darauf achten, dass bei längeren Stehzeiten das Gewicht der Fahrzeuge keine Druckstellen an der Bereifung verursachte, die sich beim Fahren extrem nachteilig ausgewirkt hätten.

Der Antrieb erfolgte noch nach 1900 per Kette auf die Hinterräder. Bei schnell laufendem Motor konnte es zu einem Kettenriss kommen, der dem Chauffeur im offenen Cockpit gefährlich werden konnte. Mehr noch dem Bremser. Denn bei den frühen Automobilrennen fuhr man nicht solo, sondern zu zweit. Die Rennwagen waren zwar Monopostos, hatten aber außen, nach hinten versetzt, einen Sitz für den Bremser. Der war bei einem Kettenriss besonders gefährdet.

Ein Problem waren damals die glühende Auspuffrohre, der neben dem Einstieg ins Fahrzeug am oberen Ende der Karosserie entlang zum Heck führten. Sie waren zwar mit Asbestschnüren umwickelt, aber meistens nur im Bereich des Einstiegs. Während der Fahrt wurden sie glühend heiß.

Die Bremsen verzögerten nur geringfügig. Der Wagen, den Gräf & Stift für den kaiserlichen Marstall lieferte, hatte zusätzlich eine Bremse für den Kardan, der vom Motor zu den Hinterrädern führte.

Statt Scheinwerfer gab es Karbidlampen, deren Leuchtkraft zu wünschen übrig ließ. Sie mussten ständig gewartet und deren Brenner händ-

isch angezündet werden. Am Lenkrad befand sich der Hebel für die Zündeneinstellung. Sie musste vor dem Start exakt eingestellt werden, damit der Motor überhaupt anspringt. Die Achse zur Startkurbel hatte zwar eine Klauenkupplung, damit die Kurbel nicht zurückschlagen sollte. Oft tat sie's doch und verursachte mitunter schwere Verletzungen. Erst ab 1925 wurden die ersten *Benz-Feuerspritzenwagen* mit einer elektrischen Lichtanlage und einem Elektrostarter angeboten.

Die Windschutzscheibe war zunächst eine umklappbare kreisrunde, rahmenlose Glasscheibe mit einem Durchmesser von etwa 40 cm. Der folgten gerahmte, rechteckige Windschutzscheiben zum Teil mit schrägen Glasflächen ohne Scheibenwischer. Sie waren nur für Schönwetterfahrten geeignet. Wenn es geregnet hat, musste man die Windschutzscheibe, oder den Teil darüber, nach vorne klappen, weil man so besser sehen konnte. Die dicken Heizdrähte, die später für die partielle elektrische Enteisung der Windschutzscheibe montiert wurden, beeinträchtigten die Sicht.

Die Richtungsänderung wurde per Hand angezeigt. Ein Fortschritt war ein knapp über der Motorhaube ein Stab, der meistens bis zur Kühlerfigur (Kühlwassereinfüllstutzen) führte, mit einem überdimensionalen mit dem der Fahrzeugkommandant die Fahrtrichtungsänderung regelte. 1925 brachte Bosch den ersten ausklappbaren und beleuchteten Winker auf den Markt, ab 1936 war er für Lkw gesetzlich vorgeschrieben, ab 1962 auch bei Pkw und ab 1963 auch der Doppelblinker (Warnblinkanlage).



Der extrem kalte Winter 1929/30, der den Feuerwehren wegen der überheizten Öfen zu schaffen machte, war der Grund dafür, dass die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, soweit dies möglich war, von der Karosserie zur Gänze umgeben wurden. Zumindest Spriegel erhielten, über die man eine Plane ziehen konnte. Sie hatten Zelluloidfenster, die nicht durchsichtig, aber lichtdurchlässig waren.

Vor- und Nachteile der Antriebssysteme Die Probleme der Einsatzfahrzeuge mit Ottomotor:

- *das Lenken des Fahrzeugs erforderte viel Kraft,*
- *die Bremsverzögerung war minimal,*
- *das Schalten mit Zwischengas war Glückssache,*
- *sie waren extrem anfällig für alle möglichen Defekte. Bei den Chauffeuren setzte man voraus, dass sie in Eigenregie mit mechanischen Problemen zu recht kommen.*
- *Die richtige Zündeneinstellung erforderten Erfahrung und Feingefühl,*
- *das Ankurbeln war Kräfte raubend. Der Rückschlag der Kurbel konnte trotz der Klauenkupplung, die dies verhindern sollte, schwere Verletzungen verursachen,*
- *der Spritverbrauch war enorm,*
- *kurze Einsatzfahrten ergaben viel unverbrannten Kraftstoff und Kondenswasser. Dadurch wurde die Viskosität des Motoröls vermindert und schon nach 2000 Kilometern war ein Ölwechsel erforderlich.*
- *Wenn die Kraftübertragung auf die Hinterräder per Ketten erfolgte, kam es manchmal zum Riss der Kette. Mehrere Fahrer bzw. Bremser wurden regelrecht geköpft,*
- *die Überbelastung der Hinterachse und der Hinterradantrieb führten bei Nässe, erst recht bei Glätteis, begünstigt durch die Drehschemel-Vorderradaufhängung, oft zum Ausbrechen in Kurven, zum Schleudern oder zum Drehen auf der Stelle. Durch abruptes Lenken konnte das Fahrzeug kippen. Dabei*

kam es zu schweren Verletzungen, sogar zu Todesfällen.

Die Vorteile der Elektromobile:

- *Problemloses Starten,*
- *absolute Zuverlässigkeit,*
- *keine Schaltprobleme,*
- *leiser Betrieb,*
- *Frontantrieb, ergo besseres Verhalten in Kurven,*
- *geringer Verschleiß,*
- *keine Schadstoffemission.*
- *Der Schwerpunkt lag tiefer und bot daher mehr Sicherheit in Kurven. Unterm Fahrzeug war Platz für den Transport langer Geräte (Einreißhaken etc.). Neben den Hinterrädern konnten auch die Vorderräder elektrisch gebremst werden.*

Vor dem Ersten Weltkrieg produzierte Elektrofahrzeuge standen oft viele Jahre in Verwendung. Die Hamburger Feuerwehr hat die Letzten 1938 ausgemustert.

Die Nachteile des elektrischen Antriebs:

- *der eingeschränkte Aktionsradius, ein Manko, das noch immer die Verwendbarkeit von E-Fahrzeugen maßgeblich einschränkt.*
- *Der mehrere hundert Kilo schwere Batteriesatz verringerte die Nutzlast wesentlich,*
- *es gab unterwegs keine Möglichkeit, die Akkus zu laden. Auch dieses Problem ist noch immer nicht gelöst.*
- *extrem lange Ladezeiten der Akkus,*
- *der Batteriesatz musste nach ca. 650 bis 700 Ladefrequenzen durch einen neuen und teuren ersetzt werden.*

Meistens wurden bei den Elektromobilen die Vorderräder angetrieben, obwohl man sich lange nicht einigen konnte, ob der Front- oder der Hinterradantrieb die bessere Lösung ist. Die Leistungen der Radnabenmotore betrugen zwischen 2,5 und 12 PS. Die Geschwindigkeit differierte zwischen 16 und 30 km/h. Sie ist heute wesentlich höher. Die Akkus hatten eine Kapazität von 96 bis 256 Amperestunden. Sie befanden sich vorne unter der „Motorhaube“ oder

unter den Sitzen. Die Anker der E-Motoren befanden sich in den Vorderrädern, die Feldmagnete waren starr auf der Achse montiert.

Wichtige Erfindungen

Die genannten Jahreszahlen differieren mit anderen Berichten zum Teil erheblich. Es ist ein großer Unterschied, ob die Errungenschaft ihrer Zeit weit voraus im Alleingang geschaffen, wurde und wann sie in der Serienfertigung Eingang gefunden hat. Vieles wurde von Technikern erdacht, die unabhängig voneinander experimentierten. Auch der Patriotismus und die Politik, siehe Otto und Siegfried Samuel Marcus, verfälschen die Geschichte von den Pionierleistungen genialer Erfinder.

- 1804 Blattfedern,
- 1821 Zahnradwechselgetriebe,
- 1828 Differenzial,
- 1850 Klotzbremse,
- 1891 Achsschenkelenkung,
- 1895 Pneumatik (Luft-)reifen,
- 1897 Dieselmotor,
- 1898 baute Gräf & Stift zwei Prototypen mit Frontantrieb,
- 1900 Trommelbremse,
- 1901 erfand Frederick Lanchester die Scheibenbremse,
- 1903 verfügte der Spijka 60/80, ein Sportwagen, über den Allradantrieb,
- 1905 Mehrventiltechnik,
- 1913 Fließbandproduktion,
- 1914 Ganzstahlkarosserie und die hydraulische Bremse,
- 1922 Diesel-Lkw,
- 1929 Synchrongetriebe,
- 1931 ging der DKW F1 mit Frontantrieb in Serie,
- 1936 mechanisches ABS und der Diesel-Pkw,
- 1939 Scheibenbremse,
- 1940 wurde das Automatikgetriebe entwickelt,
- 1948 die Gürtelreifen,
- 1952 machte der MB SL300 mit Direkt einspritzung und Servolenkung von sich reden,
- 1964 der Wankelmotor,
- 1967 die elektronische Benzineinspritzung,

- 1977 ging bei Subaru der Leone Station Wagon mit 4WD-Antrieb in Serie,
- 1975 kam das ABS auf den Markt,
- 1980 der Airbag,
- 1990 der KAT für den Dieselmotor und 1998 der Hybrid-Motor (E+Ottomotor).

In der Zwischenzeit werden automatische Sitzgurte, Fensterheber, Zentralverriegelung, die beheizbare Scheibenwaschanlage, Klimaanlage, Niveauregelung, beheizbare Scheiben, Außenspiegel und Sitze, der Tempomat, die Traktionskontrolle, Memorysitze, Bordcomputer, elektronisches ABS, Reversierkameras etc., etc. gegen Aufpreis oder in Serie angeboten. Auch das sich selbst lenkende Auto, das den Chauffeur zum Passagier werden lässt, das man für eine Utopie hielt, ist Realität geworden. Mit der Vierradlenkung, erfunden 1903, wurden schon während des Ersten Weltkriegs Fahrzeuge ausgerüstet. Die der Pkw, die in den 80er-Jahren kurzfristig als große Errungenschaft gepriesen wurde, hat nicht annähernd den Erwartungen entsprochen. Sie ist total passé wie der 30er- und 60er- G-Lader, mit dem VW den Golf zu einem fulminanten Aufschwung verhelfen wollte.

Resümee

Erfindungen, die sogar bis in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurückreichen, aber mangels der Verfügbarkeit der erforderlichen Stähle, Legierungen, Kunststoffe und Fertigungsmaschinen, wegen zu hoher Herstellungskosten nicht zu erschwinglichen Preisen produziert werden konnten, fanden manchmal erst in den 80er-Jahren Eingang im serienmäßigen Automobilbau. Oft nur gegen Aufpreis.

Die einzig effiziente technische Errungenschaft, die im 20. Jahrhundert nicht nur das Kraftfahrzeug, sondern die Welt verändert hat, ist die Elektronik und ihre unendlich vielfältige Anwendung, ohne die heute unser Leben nicht mehr denkbar ist.

Quellenangabe:

D-Burgess-Wise: „Fire Engines and Fire-Fighting“ Longmeadow, 1977
„125 Jahre Berufsfeuerwehr Hannover“

Das Deutsche Feuerwehrbuch“, Dresden 1929.
 Lehr „menschen mythen monarchen“, 2008
 „Brandschutz mit dem Stern“, DaimlerChrysler
 Konzernarchiv 2003.
 Paulitz „Historische Feuerwehren im Einsatz“
 Kosmos Verlag 2005
 Marcus, „Neues von gestern“, Amalthea, 2004
 Ortner /Ilming „Das Auto von Sarajewo“ W-H
 2014
 „110 Jahre ÖAMTC“ 2006-1896.

Brandschutz mit dem Stern“, Daimler Chrysler
 Konzern 2003.
 „Zeitschrift der oberösterreichischen Feuerweh-
 ren“ 1935/3
 Gerstenberger/Müller: „Die Feuerwehr der
 Stadt Wien“, Jugend und Volk Verlag, 1986.
 „Das Feuerwehrwesen in Bayern“, 1. Teil, DI
 Hans Berger

Bildnachweis: Archiv H.G.Müller

23. Tagung der Internationalen Arbeitsgemein- schaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte

von Michael Thissen

Die 23. Tagung der Internationalen Arbeitsge-
 meinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzge-
 schichte im CTIF fand vom 7. bis zum 10.
 Oktober 2015 in Pribyslav (Tschechien) statt.

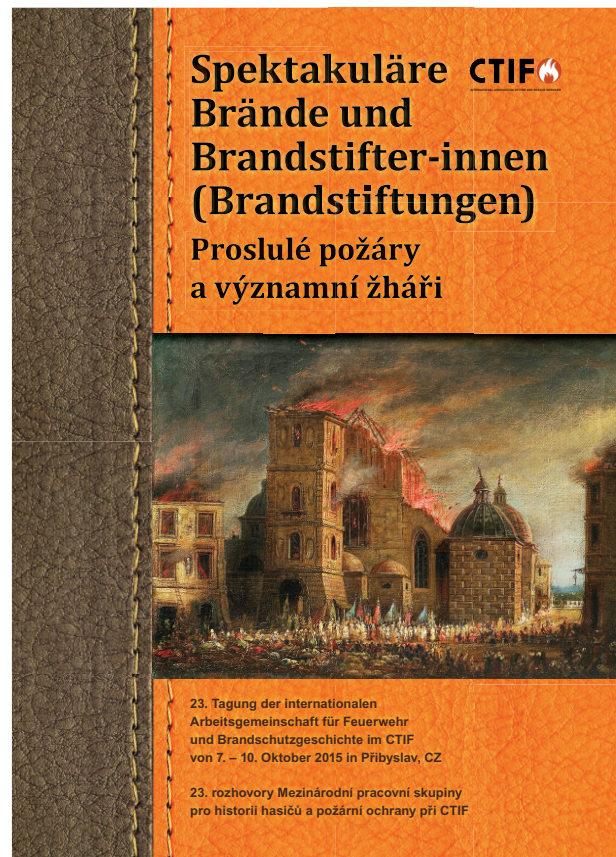
Generalthema war „Spektakuläre Brände und
 Brandstifter-innen (Brandstiftungen)“.



23. Tagung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte
 im CTIF von 7. - 10. Oktober 2015 in Pribyslav, Tschechien

Die mehr als 80 Teilnehmer an dieser Tagung
 kamen aus Österreich, Tschechien, Schweiz,
 Niederlande, Slowenien, Kroatien, Ungarn,
 Russland, Slowakei, Frankreich, Polen und
 Deutschland.

Wie jedes Jahr wurden die Forschungsergeb-
 nisse wieder in einem Tagungsband veröffent-
 licht, der dieses Mal einen Umfang von 415
 Seiten hatte und sehr informativ über besagte
 Brände Auskunft gibt.



Spektakuläre CTIF
Brände und
Brandstifter-innen
(Brandstiftungen)
 Proslulé požáry
 a významní žháři

23. Tagung der internationalen
 Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr
 und Brandschutzgeschichte im CTIF
 von 7. - 10. Oktober 2015 in Pribyslav, CZ

23. rozhovory Mezinárodní pracovní skupiny
 pro historii hasičů a požární ochrany při CTIF

Die Tagung begann mit der Eröffnung der neu-
 gestalteten CTIF Ausstellung im Feuerwehrbe-
 wegungszentrum im Schloss. Nach einem
 Rundgang durch die Ausstellung versammelten
 sich die Ehrengäste und die Teilnehmer der Ta-
 gung im Saal.



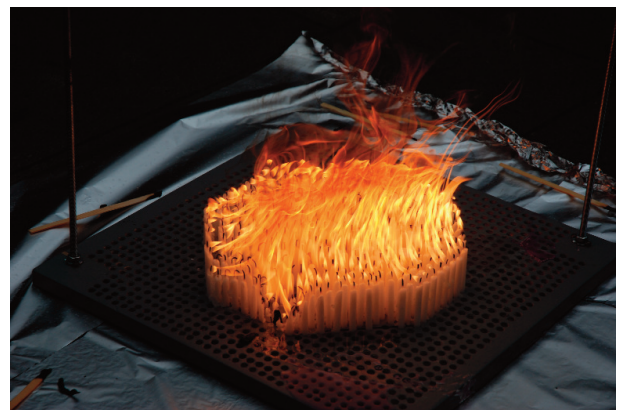
Dort wurden, neben anderen Ehrungen, Michael Thissen (Feuerwehr Dormagen, Deutschland) und Jean-Francois Schmauch (Frankreich) für Verdienste um die internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte geehrt. Sie erhielten aus der Hand des Obmanns des Feuerwehrverbandes Böhmens, Mährens und Schlesiens, Karel Richter, die Medaille für internationale Zusammenarbeit des Verbandes.

Neben Brandstiftungen, gehörten auch spektakuläre Brände zum Thema, in deren Folge sich etwas im Feuerwehr- und Brandschutzwesen geändert hat. Dieses Thema wurde am zweiten Tag der Tagung behandelt. Dabei wurde „Der Brand von Öschelbronn im Jahr 1933 und seine Auswirkungen auf das deutsche Feuerwehrwesen“ von Joachim Haase; oder „Das Schiffsun- glück im Oktober 1960 bei Emmerich als Grundlage für die vom Land Nordrhein-Westfalen beschafften Feuerlöschboote“ von Michael Thissen, ebenso so behandelt wie „Der Reichstag brennt!“ von Günter Strumpf. Aber auch „Die Notwendigkeit ausgefeilter Messe-Sicherheits-

konzepte: Brand der Messehalle IV. 1935“ von Horst Sack und Angela Damaschke wurden behandelt. Weitere Themen waren z. B. „Brand des Passagierschiffes Monarch of the Seas“ von Jean-Francois Schmauch (Frankreich); „Ein großer und ein kleiner Brand verändern die Feuerwehr“ von Cees und Bianca van Haasteren (Niederlande); „Tankwagenzusammenstoß in der Landeshauptstadt Graz am 26. August 1964“ von Klaus-Dieter Schellauf (Österreich); „Feurige Silvesternacht“ von Heinz Baumann (Schweiz).

Diese Beiträge zeigten die unterschiedlichsten Einsätze und deren Folgen auf. Die Feuerwehr hat immer von den Bränden gelernt, doch bei der Politik war das leider nicht immer der Fall.

Die Forschungsthemen gehen der „Internationalen Arbeitsgemeinschaft“ nicht aus. So steht das Jahr 2016 und damit die 24. Tagung unter dem Thema „Die Motorisierung der Feuerweh- ren“.



Ein Experiment im Rahmen der Tagung. Es soll den Hamburger Feuersturn darstellen.

Wir bedanken uns bei:

- ▣ Peter Korte
- ▣ Gilbert Müller
- ▣ und allen Abonnenten für die Treue

Impressum

Herausgeber

Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Redaktionsanschrift

Michael Thissen
Landstr. 25, 41516 Grevenbroich
M.Thissen@FW-Chronik.de
www.fw-chronik.de

Bernd Klaedtke (BKlaedtke@aol.com)

Vanikumer Str. 44, 41569 Rommerskirchen