



**INTERNATIONALE VEREINIGUNG DES FEUERWEHR- UND RETTUNGSWESENS
CTIF-Kommission „Feuerwehr- und CTIF-Geschichte, Museen und Dokumentation“**

Regulativ für eine Klassifizierung

HISTORISCHER FEUERWEHR-AUTOMOBILE

1. Vorbemerkungen

1.1 Ausgangssituation

Historisches Feuerwehr-Automobil ist bis dato kein exakt umrissener Begriff. In der Vergangenheit wurden mitunter sogar zu Wohnmobilen umgebaute ehemalige Löschfahrzeuge als vermeintliche „Feuerwehr-Oldtimer“ benannt. Auf sogenannten „Feuerwehr-Oldtimertreffen“ wurden auch von Brauereien als „Durstlöschfahrzeuge“ verunstaltete Feuerwehrfahrzeuge für die gastronomische Versorgung herangezogen. Die rapide zunehmende Anzahl von „Feuerwehr-Oldtimertreffen“ einerseits bedingt bei einer verständlicherweise gleichbleibenden Anzahl erhaltener historischer Feuerwehr-Automobile andererseits, dass die Qualität mancher unter diesem Namen abgehaltener Veranstaltungen mehr als dürftig ist, da die Präsentation überwiegend von Fahrzeugen der Baujahre nach 1960 dominiert wird.

Mit diesen Richtlinien soll niemand „zwangsbeglückt“ werden, sie sollten lediglich ein Hilfsmittel für die an optimaler Fahrzeugpflege und -erhaltung interessierten Kreise sein. Die Notwendigkeit oder der Sinn von einheitlichen Bewertungsrichtlinien entsprang keinem Normierungswahn, sondern ergab sich aus dem berechtigten Interesse gerade jener Kameraden, die in unzähligen Stunden und mit hohem finanziellen Aufwand ihre Traditionsfahrzeuge für künftige Generationen bewahren.

1.2 Qualitätsbestimmung

Ist schon der Begriff historisches Feuerwehr-Automobil nicht exakt definiert, so trifft selbiges erst recht auf Kriterien der Qualitätsbestimmung eines solchen zu. Dies hat in der Vergangenheit wiederholt zu Ärger geführt, da ein und dasselbe Fahrzeug bei verschiedenen Veranstaltungen unterschiedlich bewertet worden ist. Das brachte auch Unsicherheiten bei der Restaurierung von Einsatzfahrzeugen.

1.3 Problemfelder

Allgemein sind es zwei Problemfelder, welche die Bewertung von historischen Feuerwehr-Automobilen von der herkömmlichen Bewertung von PKW- und LKW-Oldtimern unterscheiden, nämlich einerseits die Festsetzung einer Altersgrenze und die Beurteilung des feuerwehrtechnischen Teils.

Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge werden in der Regel als Oldtimer anerkannt, wenn sie mindestens 20 oder 30 Jahre alt sind und diverse andere Voraussetzungen erfüllen (Vorschriften Technischer Überwachungsvereine, Regeln von Motorveteranen-Clubs). Diese Vorgehensweise resultiert aus der Verdoppelung des durchschnittlichen Nutzungszeitraums dieser Fahrzeuge von 10 bis 15 Jahren. Für Feuerwehrfahrzeuge, die ja in der Regel 25 bis 30 Jahre in Dienst stehen, würde die Verdoppelung ein Alter von 50 bis 60 Jahren ergeben. In der Praxis hieße dies, dass noch im Einsatz gefahrene Fahrzeuge als Oldtimer anerkannt werden könnten.

Würde man konsequenterweise analog ziviler Fahrzeuge die Verdoppelung des durchschnittlichen Nutzungszeitraums auch bei Feuerwehrfahrzeugen ansetzen, so ergibt sich für die Einstufung als historisches Feuerwehr-Automobil ein Alter von 50 bis 60 Jahren. Das würde aber die Erhaltung ausgedienter Einsatzfahrzeuge erschweren und überhaupt bei den Besitzern den Willen dazu schwächen. Deshalb war eine Kompromissformel zu finden und diese lautet auf 40 Jahre.

2. Definition historische Feuerwehr-Automobile

2.1 Automobile Feuerwehrfahrzeuge

Das sind ausschließlich automobiler Fahrzeuge der Feuerwehr, also keine Handdruckspritzen oder andere von Menschen oder Tieren zu ziehende Feuerwehrgeräte.

2.2 Außerdienststellung

Voraussetzung für die Anerkennung als historisches Feuerwehr-Automobil ist die Außerdienststellung des Feuerwehrfahrzeuges. Mit der Außerdienststellung wird das Feuerwehrfahrzeug aus seinem funktionalen Kontext herausgelöst.

Dem steht aber nicht entgegen, dass ein historisches Feuerwehr-Automobil für den Straßenverkehr zugelassen und weiterhin als Feuerwehrfahrzeug behördlich angemeldet und kostenneutral im Gerätehaus untergebracht bleibt.

2.3 Technikhistorisches Kulturgut

Der Verlust des ursprünglichen funktionalen Kontextes ist die Voraussetzung für die Einstufung als technikhistorisch erhaltenswertes Kulturgut.

3. Alter

Als Grundvoraussetzung für die Anerkennung als historisches Feuerwehr-Automobil gilt ein Mindestalter von 40 Jahren. Bei unterschiedlichen Jahren der Fahrgestell-Herstellung und des feuerwehrtechnischen Aufbaues zählt das Jahr des feuerwehrtechnischen Aufbaues. Jüngere, bereits außer Dienst gestellte Feuerwehrkraftfahrzeuge können ebenfalls als erhaltenswertes technikhistorisches Kulturgut eingestuft werden. Die Einteilung erfolgt daher in vier Gruppen.

3.1 Erhaltenswerte Feuerwehr-Automobile

Das sind außer Dienst gestellte Feuerwehrkraftfahrzeuge bis zu einem Alter von 30 Jahren. Damit sollen interessante Stücke erhalten bleiben.

3.2 Veteranen Feuerwehr-Automobile

Außer Dienst gestellte Feuerwehrkraftfahrzeuge mit einem Alter zwischen 31 und 39 Jahren zählen dazu. In dieser Altersspanne werden die meisten Einsatzfahrzeuge außer Dienst gestellt. Diese zu erhalten, zu pflegen oder zu restaurieren hat den Wert, dass die Mannschaft mit der Einsatzgeschichte dieser Fahrzeuge stark verbunden ist und diese den meisten Betrachtern noch in Erinnerung sind.

3.3 Klassische Feuerwehr-Automobile

Ab dem Erreichen des Mindestalters von 40 Jahren gelten außer Dienst gestellte Feuerwehrkraftfahrzeug als klassische historische Feuerwehr-Automobile. Sie zählen zu den wertvollen Exemplaren und werden in Abhängigkeit vom Bewertungsergebnis mit Plaketten honoriert.

3.4 Museums-Automobile

Für diese gelten die gleichen Bewertungskriterien, außer der Funktionalität.

4. Restaurierungsziele

Voraussetzung für eine Bewertung ist die Vorlage einer Dokumentation, aus welcher eine in sich schlüssige Zielsetzung und Vorgehensweise ablesbar ist. Darin muss unbedingt das mögliche Restaurierungsziel
Auslieferungszustand,
Zwischenzustand oder
Zustand bei Außerdienststellung
definiert und nachvollziehbar begründet sein.

Hier empfiehlt sich die Begrifflichkeit von Baujahr und Darstellungsjahr; zum Beispiel ein 1949 gebautes Löschfahrzeug kann im Zustand seines 1966 erfolgten Umbaus zum „Gerätewagen Gefahrgut“ erhalten werden. Die korrekte Bezeichnung würde in diesem Fall lauten: Gerätewagen Gefahrgut, Darstellungsjahr 1966, Baujahr 1949 (als LF 15).

4.1 Auslieferungszustand

Die Rückversetzung in den Auslieferungszustand ist am schwersten zu erreichen. Sie erfordert Konsequenz in der Entfernung aller nachträglich am Fahrzeug angebrachter Teile, wie z. B. nachgerüstete Blinker, Tarnscheinwerfer (2. Weltkrieg), verstärkte Bremsanlagen etc. Für die Rückversetzung in den Auslieferungszustand muss sichergestellt sein, dass die ursprüngliche Beladung wieder beschafft werden kann ebenso wie entfernte Fahrzeugkomponenten, wie z. B. Pendelhubwinker etc. Die Rückversetzung in den Auslieferungszustand vernichtet in der Regel viele Gebrauchsspuren und kann das Fahrzeug als Träger geschichtlicher Informationen massiv entwerten. Dieser Zustand wird oft von Sammlern bevorzugt, die den Eindruck eines fabrikneuen Fahrzeugs erwecken wollen. Unter gewissen Voraussetzungen kann es auch aus musealer Hinsicht wünschenswert sein, z. B. wenn von dem entsprechenden Typ sehr wenige weitere Belegexemplare in einem vergleichbaren Zustand erhalten sind.

4.2 Zwischenzustand

Die Wiederherstellung eines Zwischenzustandes kann sinnvoll sein, wenn ein Fahrzeug in seinem Auslieferungszustand nur wenige Jahre im Einsatz war, nach erfolgtem Umbau für die längste Zeit seiner Nutzungsdauer in diesem Zustand beibehalten wurde und wenige Jahre vor Außerdienststellung erneut modifiziert worden ist. Dies könnte z. B. auf ein vormals militärisches Löschfahrzeug zutreffen, das nach wenigen Einsatzjahren von einer zivilen Feuerwehr übernommen und für ihre eigenen Bedürfnisse umgebaut wurde, dann in diesem Zustand über viele Jahre im Einsatz war und zwei Jahre vor Außerdienststellung als Gerätewagen umgebaut wurde.

4.3 Zustand der Außerdienststellung

Die Erhaltung im Zustand der Außerdienststellung veranschaulicht die überdurchschnittlich lange Nutzungsdauer von Feuerwehrfahrzeugen, macht deren oft wechselvolle Geschichte ablesbar und zeugt vom Einfallsreichtum der Feuerwehrleute, wenn es um die Anpassung ihres technischen Geräts an wechselnde Anforderungen geht. Dieser Zustand ist aus musealer Sicht oft am erstrebenswertesten, für Sammler jedoch nicht immer attraktiv. Dieser Zustand würde z. B. bei einer Bewertung durch den TÜV nicht anerkannt, da diese Fahrzeuge mit Veränderungen, die später als 10 Jahre nach der Erstzulassung erfolgt sind, von der Anerkennung als historisches Fahrzeug ausschließen.

5. Klassifizierung

Die Klassifizierung beurteilt das Gesamterscheinungsbild des historischen Feuerwehr-Automobils. Die Überprüfung des verkehrs- bzw. sicherheitstechnischen Zustandes entsprechend der gesetzlichen Vorschriften ist nicht Aufgabe dieser Richtlinie, dafür sind die amtlichen Sachverständigen zuständig. Der Modus bezieht sich nur auf den feuerwehrspezifischen Aufbau inklusive der Beladung selbstredend in Relation zum Gesamtzustand des Fahrzeuges.

Ziel der Klassifizierung ist kein Wettkampf mit nach Ranglisten abgestuften Siegern sondern eine Zustandsbewertung des historischen Feuerwehr-Automobils, die entsprechend des Zustandes in drei möglichen Rängen/Klassen erfolgt. Die Klassen werden durch Zertifikate und Plaketten repräsentiert; diese Plaketten sind nach Erhalt unter keinen Umständen am Fahrzeug selbst anzubringen!

5.1 Klasse 1 – Goldplakette

Historisches Feuerwehr-Automobil, bei dem alle historischen und technischen Merkmale stimmen: alles ist funktionsfähig, sehr gut erhalten oder restauriert mit kompletter feuerwehrtechnischer Beladung passend zum Zeithorizont des definierten Restaurierungsziels. Minimum 90% der möglichen Punktezahl.

5.2 Klasse 2 – Silberplakette

Historisches Feuerwehr-Automobil, bei dem nur eine begrenzte Anzahl von historischen und technischen Merkmalen nicht dem definierten Restaurierungsziel des Fahrzeuges entsprechen; gut bis mittelmäßig erhalten, aber alles ist funktionsfähig; gewisse Mängel oder Fehler in der feuerwehrtechnischen Beladung. Minimum 75% der möglichen Punktezahl.

5.3 Klasse 3 – Bronzeplakette

Historisches Feuerwehr-Automobil, mittelmäßig bis schlecht erhalten, bei dem umfangreichere Fehler in der Restaurierung vorliegen (z. B. Rücklackierung in Urzustand bei Beibehaltung späterer Merkmale wie umgerüstete Rundumleuchten; entfernte Pendelhubwinker oder auch falsche Lackierungen wie polizeigrüne Farbgebung bei Fahrzeugen, die z. B. luftwaffengrau ausgeliefert worden waren etc.). Minimum 60% der möglichen Punktezahl.

Anmerkung:

Bei reinen Ausstellungsobjekten in Museen kann sich aus konservatorischen Gründen eine Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit verbieten, wenn diese zu nicht verantwortbaren Eingriffen in die Originalsubstanz führt (wie z. B. die Zerstörung historischer Lackschichten bei der Demontage oder eine Erneuerung der brüchigen Originalvollgummibereifung, deren Profile beispielsweise noch handgeschnitten sind). Hier sind unter gewissen Voraussetzungen (Einzel-)Kriterien der Funktionsfähigkeit aus der Wertung auszuklammern.

6. Zertifizierung

6.1 Jury

Die Kommission ernennt eine Jury und bestimmt einen Vorsitzenden, der für die fachliche Ausbildung aller Jurymitglieder und gleiche, das heißt einheitliche Handhabung des Regulativs sorgt. Die Jury setzt sich aus Mitgliedern verschiedener nationaler CTIF-Komitees zusammen. Die Zertifizierung erfolgt jeweils durch zwei Jurymitglieder.

6.2 Bewertungsrichtlinien

Für die Bewertung sind Kriterien festzulegen bzw. ein Punktekatalog mit Checkliste zu erstellen und zu veröffentlichen.

6.3 Bewerbung

Für die Bewerbung um Klassifizierung sind Richtlinien zu erstellen und ein Bewerbungsformular aufzulegen.

6.4 Zertifikat

Die Klassifizierung ist mit einer vom Präsidenten des CTIF, dem Vorsitzenden der Kommission und den beiden Juroren unterzeichneten und mit einem Bild des historischen Feuerwehr-Automobils versehenen Urkunde zu bestätigen.

Zur Beurkundung wird auch die der Klassifizierung entsprechende Plakette übergeben.
Urkunde und Plakette sind von der Kommission aufzulegen.

Die Klassifizierung besitzt eine Gültigkeitsdauer von 10 Jahren, da in einem solchen Zeitraum z. B. durch unsachgemäße Unterbringung Veränderungen eintreten können, die den Zustand gravierend beeinflussen. Nach ihrem Ablauf kann um eine neuerliche Klassifizierung eingereicht werden.

6.5 Kosten

Die Reisespesen und festgelegten Pauschalen der Jurymitglieder, sowie die Kosten für Urkunde und Plakette sind vom Einreicher zu tragen.

7. Empfehlung für veranstaltungsbezogene Bewertungen

Bei „Oldtimer-Treffen“ besteht oft der Wunsch nach Bewertungen. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass unterschiedliche Bewerber naturgemäß zu verschiedenen Ergebnissen kommen. Es kann und darf nicht sein, dass die gleichen Fahrzeuge bei weiteren Treffen andere Punktezahlen erreichen. Bei der Bekanntgabe der Ranglisten gibt es dann den hocherfreuten Sieger und viele schwer enttäuschte Verlierer. Der Ruf einer zunächst sinnvollen Veranstaltung wurde damit zerstört.

Wenn veranstaltungsbezogene Bewertungen gewünscht werden, ist eine Einteilung in verschiedene Gruppen bzw. Fahrzeugtypen durch den Veranstalter notwendig. Es werden alternative Preiszuernennungen und nachstehende Vorgangsweise empfohlen.

Auch hier sollte allerdings geachtet werden, dass in die veranstaltungsbezogenen Bewertungen nur Fahrzeuge einbezogen werden, welche die Grundkriterien für historische Feuerwehr-Automobile erfüllen.

7.1 Weiteste Anfahrt

Sonderpreise für historische Feuerwehr-Automobile mit der weitesten Anfahrt – dies ist absolut messbar. Dabei soll keine Rolle spielen, ob die Anfahrt auf eigener Achse oder auf Tieflader erfolgte – damit soll vermieden werden, mit den alten Fahrzeugen substanzgefährdende Fernstrecken zurückzulegen.

7.2 Ältestes historisches Feuerwehr-Automobil

Sonderpreise für die ältesten teilnehmenden historischen Feuerwehr-Automobile – dies ist nachweisbar (Zulassungsschein).

7.3 Publikumspreis

Ein Publikums- oder Schönheitspreis kann durch Bewertungen ohne verbindliche Kriterien von Nichtfachleuten mittels Stimmkarten vergeben werden.

Werdegang dieses Regulativs:

4. Juni 1999 Erste außerordentliche Fachtagung der Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF zum Thema „Die Automobilisierung der Feuerwehren“ in Pörschach, Österreich, mit Bewertung der am Oldtimer-Treffen in Krumpendorf teilnehmenden Fahrzeugen (im Rahmen der XIII. Internationalen Feuerwehrsternfahrt).
Vorschlag von CTIF-Generalsekretär Dr. Alfred ZEILMAYR allgemein gültige Bewertungsrichtlinien für Feuerwehr-Oldtimer zu schaffen.
11. Oktober 2000 8. Tagung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft in Feldkirch, Österreich/Vorarlberg: Allgemeine Diskussion über dieses Thema und Bildung einer Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Richtlinien unter Leitung von Kreisbrandmeister Karl HERMANN aus Tübingen, Deutschland/Baden-Württemberg.
10. Oktober 2001 Die Arbeitsgruppe diskutiert im Rahmen der 9. Tagung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft in Kurort Jonsdorf, Sachsen, Deutschland, die bisher erarbeiteten Vorschläge. Es wird gefordert, jüngere Feuerwehrkraftfahrzeuge unter gewissen Voraussetzungen (Raritäten der besonderen Art, z. B. Produktionseinstellungen oder aus welchen Gründen auch immer) als erhaltenswertes technikhistorisches Kulturgut einzustufen, um die Notwendigkeit der Erhaltung zu gewährleisten. Daraus wurde der Begriff „Youngtimer“ geformt.
In der Sitzung der CTIF-Geschichtekommission wird die Arbeitsgruppe (Siegfried BOSSACK, BRD/Sachsen – Bereich ehemalige DDR, Manfred GÖRLICH, Österreich – Bereich Technik, Karl HERMANN, BRD/Baden-Württemberg – Bereich Sammler, und Rolf SCHAMBERGER, BRD/Hessen – Bereich Museen) um die Ausarbeitung von Bewertungsrichtlinien gebeten. Als Grundlage werden die von der 1. Arbeitsgemeinschaft Feuerwehrhistorik Grethen (Sachsen) erarbeiteten und bereits in der Praxis angewandten Kriterien vorgeschlagen.
17. Mai 2003 Deutsches Feuerwehr-Museum Fulda: Arbeitsgespräch der mit der Ausarbeitung betrauten Arbeitsgruppe und Probebewertung eines Feuerwehr-Oldtimers nach den angedachten Kriterien im Rahmen des 7. Museumsfestes.
10. Oktober 2003 Fortsetzung der Diskussion im Rahmen der 11. Tagung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft in Linz/Österreich.
5. Oktober 2005 Beratung des von Adolf SCHINNERL und Dr. Alfred ZEILMAYR an Hand der bisherigen Besprechungsprotokolle und insbesondere nach den von Karl HERMANN und Siegfried BOSSACK beigestellten Vorlagen zusammengestellten Regulativs, Bewertungstabelle, Punktekatalog, Richtlinien für die Bewerbung um eine Klassifizierung, Bewerbungsformular sowie Zertifikat durch die Teilnehmer der 8. Kommissionssitzung in Pribyslav, Tschechische Republik.
- Dazu schriftliche Stellungnahmen und Ergänzungen:
22.10.2005 Johann SALLABERGER
05.12.2005 Dr. Alfred ZEILMAYR
24.01.2006 Mag. Ralf SCHAMBERGER
27. September 2006 Beschlussfassung in der 9. Kommissionssitzung unter dem Vorsitz von Adolf SCHINNERL in Kurort Jonsdorf, Sachsen Deutschland:
a) Regulativ für eine Klassifizierung von historischen Feuerwehr-Automobilen
b) Bewertungstabelle für historische Feuerwehr-Automobile
c) Punktekatalog zur Bewertung historischer Feuerwehr-Automobile
d) Richtlinien für die Bewerbung um eine Klassifizierung von historischen Feuerwehr-Automobilen
e) Bewerbungsformular um Klassifizierung eines historischen Feuerwehr-Automobils
f) Zertifikat für ein historisches Feuerwehr-Automobil
g) Plakettenentwurf in Bronze, Silber und Gold
Weiterleitung an den Exekutiven Rat des CTIF
19. Februar 2007 Sitzung des Exekutiven Rates in ATHEN, Griechenland, Vorsitz Präsident Walter EGGER, Schweiz:
Zustimmung und Weiterleitung an die Delegiertenversammlung.
20. September 2007 Delegiertenversammlung in Mondorf, Luxemburg, Vorsitz Präsident Walter Egger, Schweiz:
Endgültige Annahme durch das höchste Organ des CTIF.