

Als die Feuerwehrfahrzeuge noch grün waren

„Wie die Feuerwehr“ heißt es, wenn jemand schnell zur Stelle ist. Das war aber nicht immer so. Schweres Gefährt und keine oder unzureichende Motorisierung ließen die Feuerwehr noch Anfang des

letzten Jahrhunderts eher langsam daherkommen. Die Geschichte der Feuerwehrfahrzeuge ist fast so alt wie die des Automobils.

Von Robert A. Thiem

Feuer und Benzin. Ein Paar, das in den Augen vieler Feuerwehrleute vor über 100 Jahren zunächst nicht zusammenpassen wollte. So kam es nicht von ungefähr, dass Gottlieb Daimler 1888, zwei Jahre nach der erfolgreichen Probefahrt seines ersten Automobils, einen Einsatz des Benzinmotors für die Feuerwehr nur als Patent für einen Nebenantrieb anmelden konnte: einen Ein-PS-Ein-Zylinder-Motor als Pumpenantrieb für eine Kolbenpumpe. Motorangetriebene Feuerwehrfahrzeuge gab es nicht. Tra-

ditionell wurden die Dampfspritzen der Feuerwehren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von drei bis dreieinhalb Stundenkilometern zum Brandherd gezogen – mit Pferden. Alternativ schneller waren Tri- und Quadricycles, bei denen bis zu sechs Feuerwehrleute kräftig in die Pedale traten, um dann völlig ausgepumpt am Einsatzort einzutreffen. Es war aber Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts nicht die Geschwindigkeit, die der Motorisierung der Feuerwehr-Einsatzgeräte den Weg bahnte. Es war der hohe Aufwand, der mit der Haltung der Pferde verbunden war. Der Anschaffungspreis alleine betrug damals stolze 1.500 Mark für ein einzelnes Ross. Die Kosten für seine Pflege und seine wenig kalkulierbare Zuverlässigkeit noch gar nicht mitberechnet.

Erstes automobiles Feuerwehrfahrzeug

Das neue Jahrhundert brachte schließlich den motorisierten Durchbruch. Die Hannoveraner Feuerwehr nahm 1902 ihren ersten „automobilen Löschzug“ in Betrieb, der eigentlich aus zwei Fahrzeugen bestand. Einem Elektromotor und einer Dampfspritze, deren Maschine auch für den Antrieb sorgte. Allerdings verbunden mit dem grundsätzlichen Nachteil der Dampfmaschine: Der Kessel musste erst angeheizt oder aber ständig unter Druck gehalten werden, um einsatzfähig zu sein. Der Elektroantrieb litt aufgrund der mit-

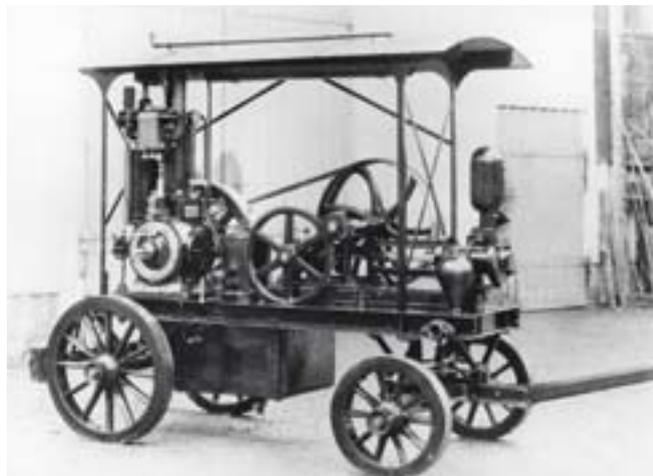
geführten Batterien unter seinem Schwerkraft. Eine markante Verbesserung brachte 1899 der Radnabenmotor. Ein junger 21-jähriger Konstrukteur der Wiener „Jakob Lohner & Co. Hofwagen und Automobilfabrik“ hatte eine geniale Idee. Um die Kraftübertragungswege zu minimieren, baute er

zwei Elektromotoren unmittelbar in die Vorderräder der Fahrzeuge ein. Sein Name: Ferdinand Porsche. 1900 erhielt er für diese geniale Idee auf der Pariser Weltausstellung eine Goldmedaille. Sein hybrider Mixt-Antrieb feierte internationalen Ursprung.

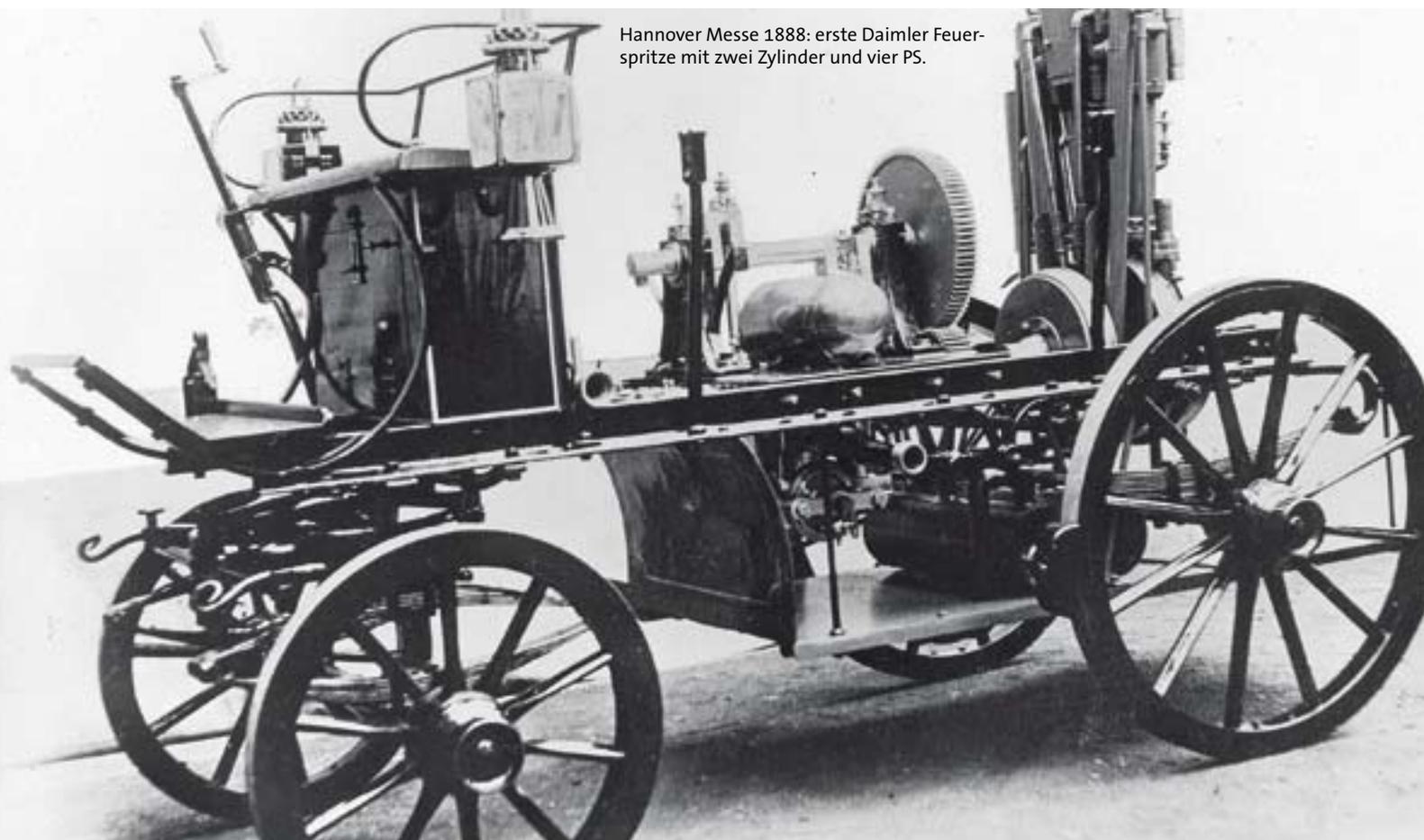
Teilten sich Dampfmaschine und Elektromotor anfänglich das Feld, war es wiederum Porsche zu verdanken, dass die Vorzüge

des Radnabenmotors und die Kernkompetenz des Benzinmotors miteinander verbunden wurden. Er ersetzte die 900 Kilogramm schweren Batterien durch einen Benzinmotor. Der Benziner stellte mit Hilfe eines Dynamos den nötigen Strom für die Radnabenmotoren zur Verfügung. Der Aktionsradius der Fahrzeuge

vergrößerte sich beträchtlich. Die Front der Bedenkenträger bröckelte. „Wenn ein Feuerwehroffizier etwas von einem Explosionsmotor hört, dann weiß er schon ganz genau, dass er ihn nicht brauchen kann, dass er absolut unbrauchbar ist“, bemerkte noch 1906 ein Branddirektor ironisch. Sicherheitsbedenken bei Motorbränden infolge undichter Benzinleitungen und die Sorge, dass die Motoren nicht bei jedem Wetter anspringen könnten, waren die



Erste benzinmotorgetriebene Feuerspritze der Welt: Daimler 1-Zylinder mit einem PS aus dem Jahr 1888.



Hannover Messe 1888: erste Daimler Feuerspritze mit zwei Zylinder und vier PS.



Schon in den 60er Jahren zählt die Berufsfeuerwehr der Stadt Innsbruck zu den schlagkräftigsten Feuerwehren Österreichs.

Hauptargumente der Kritiker. Doch dann ging es Schlag auf Schlag: Am 1. Dezember 1906 nahm die Freiwillige Feuerwehr des Berliner Vororts Grunewald die erste benzinautomobile Feuer-(Gas-)spritze in Betrieb. Genau ein Jahr später, am 1. Dezember 1907, wurde in Frankfurt das erste mit Motor angetriebene Spritzenfahrzeug zugelassen. Letztendlich konnten die Traditionalisten der Feuerwehren doch von den technischen Innovationen überzeugt werden.

Technischer Durchbruch in den zwanziger Jahren

Die zögerliche Wirtschaftsentwicklung nach dem Ersten Weltkrieg beeinflusste die Wirtschaftskraft der Kommunen enorm. Ihre fehlende Unterstützung der Feuerwehren konnte aber die technische Entwicklung der Feuerwehrfahrzeuge nicht aufhalten. Im Gegenteil. Die elektrische Zündung wurde zum Standard, die Motorleistungen stiegen bis in Bereiche von 100 PS und trotz anfänglichem Zögern bei den Feuerwehren setzte sich schließlich selbst die Luftbereifung durch. Auch der Krieg brachte, wenn man so will, einen Vorteil: Nach seinem Ende waren viele Militärfahrzeuge zurückgelassen worden. Die Fahrgestelle konnten mit Feuerwehraufbauten auf zivil umgerüstet werden. Diese Chance erkannte besonders die Linzer Firma Rosenbauer. 1919 begann sie mit dem Feuerwehr-Automobilbau. 1923

lieferte Rosenbauer eine Auto-Motorspritze für die erste Kompanie der Innsbrucker Berufsfeuerwehr und zwei Jahre später eine zweite Motorspritze für ihre Schwesterkompanie. 1929 baute Rosenbauer das damals modernste Feuerwehrfahrzeug Österreichs, eine Auto-Motorspritze mit Vorbaupumpe für die Feuerwehr in Wilten bei Innsbruck. Spenden der Wiltener Bürger ermöglichten diesen Deal. Selbst nach 30 Jahren war dieses Fahrzeug noch im Einsatz.

Doch die Fahrzeuge wurden nicht nur technisch weiterentwickelt. Auch den damaligen, veränderten Anforderungen wurde Rechnung getragen. Solange Pferdefuhrwerke den Straßenverkehr dominierten, war das Aufrichten zusammengebrochener Zugtiere eine der am häufigsten in Anspruch genommenen Dienstleistungen der Feuerwehr. Dies änderte sich natürlich mit zunehmender Motorisierung. Erste Pionier-, Richt- und Rettungswagen entstanden in den späten 20er Jahren, die später den Markt als Rüstwagen dominierten.

Die Feuerwehren in Tirol nach dem Zweiten Weltkrieg

Ende 1933 fand in Deutschland die Eingliederung sämtlicher Feuerwehren durch die Nationalsozialisten in die Reichspolizei statt. Fünf Jahre später konnte durch das in Kraft getretene Reichsfeuerlöschgesetz

eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Feuerwehrfahrzeuge erreicht werden. Gleiches geschah in Österreich. Auch hier wurden während der deutschen Besetzung die landesrechtlichen Bestimmungen über das Feuerwehrewesen aufgehoben und das für das gesamte deutsche Reichsgebiet geltende Recht eingeführt. Die freiwilligen Feuerwehren „alten Musters“ waren damit praktisch abgeschafft worden. Doch gerade die Tiroler Feuerwehren hatten Glück im Unglück: Viele motorisierte Löschfahrzeuge kamen in jener Zeit nach Tirol. Und so waren am Ende des Zweiten Weltkriegs die Tiroler Feuerwehren verhältnismäßig gut ausgerüstet. Darüber hinaus hielten sich die Schäden durch Plünderung und Beschlagnahmung der Besatzungstruppen in Tirol sehr in Grenzen.

Nach dem Krieg wurden die Feuerwehrfahrzeuge hauptsächlich auf zurückgelassenen Fahrzeugen der deutschen Wehrmacht von den Feuerwehren selbst eingerichtet. Dadurch entstand ein reger Erfahrungsaustausch zwischen den Herstellern der Feuerwehrfahrzeuge und den Feuerwehren selbst. Entgegen aller Bedenken und auf Anregung des Innsbrucker Branddirektors Ing. Anton Stolz baute die Firma Rosenbauer ein 4000-Liter-Tanklöschfahrzeug mit aufgesetzter Löschkanone. Einen solchen Koloss, den die Feuerwehrleute intern den „Stolz-Tanker“ nannten, gab es zunächst nur bei der Be-



Eines der letzten grünen Feuerwehrfahrzeuge der Tiroler Feuerwehren.

rufsfeuerwehr in Innsbruck. Anton Stolz hatte bereits im Krieg als Bataillonskommandeur bei den Pionieren gelernt, wie entscheidend die schnelle Verfügbarkeit von ausreichenden Wassermengen für eine erfolgreiche Brandbekämpfung ist. Unterstützt von seinem Chef, dem Innsbrucker Bürgermeister Alois Lugger, konnte er im Laufe seiner Amtszeit insgesamt fünf 4.000-Liter-Löschfahrzeuge für die Innsbrucker Feuerwehren beschaffen. Ein Meilenstein in ihrer Geschichte.

Der zumindest optisch gravierendste Beschluss wurde bei der Landesfeuerwehr Ausschusssitzung am 25. Mai 1961 gefasst: „Aus Sicherheitsgründen sind alle Feuerwehrfahrzeuge bis 1966 von polizeigrün auf rot umzulackieren.“ Die bereits dritte „Feuerwehrfarbe“ in der Geschichte der Feuerwehren Tirols war beschlossene Realität. Neben der traditionellen Farbe „grün“ waren die Feuerwehrfahrzeuge im Zweiten Weltkrieg Saharagelb lackiert worden, da das zur Herstellung der Farbe Grün notwendige Chromdioxid in der Waffenproduktion benötigt wurde.

Feuerwehrfahrzeuge haben sich in ihrer über 100-jährigen Geschichte technisch, entsprechend ihrer neuen Aufgaben, weiterentwickelt. Nicht nur wegen ihrer geänderten Farbe haben sie wenig bis gar nichts mehr mit ihren Klassikern aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts gemein.



Einer der ersten benzingetriebenen Leiterwagen von 1910.



Brandbekämpfung um die Jahrhundertwende im Dreifahrzeuflöschzug.