# Liebe Leserinnen, Leser und Freunde der Feuerwehrgeschichte

In dem Moment, wie diese Zeilen geschrieben wurden, war das Leben anders als sonst. Wahrscheinlich wird das besondere Jahr 2020 in unsere Geschichte eingehen, nicht nur wegen der Neuwahlen im Feuerwehrwesen, sondern vor allem, weil unsere Welt aufgrund der COVID-19-Pandemie, zeitweise still zu stehen scheint. Es wird uns verboten oder zumindest abgeraten, Menschen zu treffen, um sich sowie andere vor dieser Infektion zu schützen. Doch auch diese Zeit, muss nicht zwangsläufig eine verlorene Zeit sein. Es bietet sich uns die Gelegenheit, alte Akten und Dokumente durchzusehen, unser Archiv zu sortieren und zu ordnen und so die Feuerwehrgeschichte nach und nach aufzuarbeiten. Vor allem sollte man es nicht versäumen Zeitzeugen, natürlich unter maximalen Sicherheitsmaßnahmen, zu kontaktieren, die uns von einer Zeit erzählen können, die wir uns heute nur mehr schwer vorstellen können. Denn mit ihrem Tod, geht auch ein Teil der Feuerwehrgeschichte unwiederbringlich verloren.

Bei den Freiwilligen Feuerwehren unseres Landes sind im heurigen Jahr die Führungsund Verwaltungskräfte für die nächsten fünf Jahre teils bestätigt und teils neu bestellt worden. Vor vier Jahren ist in Zusammenarbeit mit den Tiroler Feuerwehrfreunden das Sachgebiet »Feuerwehrgeschichte und Dokumentation« ins Leben gerufen worden-Ein Sachgebiet das mit (relativ) wenig Zeitaufwand den Feuerwehren sehr viele Vorteile bringt, es werden vor allem unnütze Suchzeiten verkürzt.

Gestartet ist man mit der Datenerhebung zum Thema die »Motorisierung der Feuerwehren«.

# Die Motorisierung der Feuerwehren von 1864 bis heute Bereich: Antriebsart: Fahrzeuge für den Löschund Technischen Einsatz Dampfantrieb Elektroantrieb Verbrennungsmotor Dampfantrieb Elektroantrieb Elektroantrieb Elektroantrieb Wasserförderung (Pumpen) Wasserantrieb

Feuerwehren haben teils nicht nur Daten von Fahrzeugen und Pumpen erhoben, sondern als Optional auch sämtliche motorisierte Geräte wie Stromerzeuger, Motorsägen, usw. aufgenommen. Dank großartiger Zusammenarbeit mit dem Motorisierungsamt und mit Unterstützung der Sachbearbeiter ist die Datenerhebung in verschiedenen Bezirken bereits abgeschlossen. Das bedeutet, dass die betroffenen Feuerwehren bzw. Schriftführer oder Beauftragte sämtliche Erhebungsunter-

lagen dem Landesfeuerwehrverband übermittelt haben.

Leider ist das digitale Archiv »Feuerwehrgeschichte und Dokumentation« noch nicht in Betrieb, bis zu einem Test ist deshalb noch etwas Geduld gefragt, schlussendlich soll etwas Nützliches entstehen. In der Zwischenzeit können die Feuerwehren aber trotzdem etwas Wichtiges tun: die bis jetzt mitgeteilten Daten ergänzen bzw. aktualisieren. Dabei ist ein wenig Zeit der scheidenden oder neuen

Schriftführer bzw. Beauftragte gefragt. Das heißt, die Excel-Tabelle (FAHR-ZEUGE und PUMPEN bzw. SONSTIGES) unter die Lupe nehmen und schauen, was sich seit der letzten Übermittlung der Daten geändert hat. Sind Fahrzeuge, Pumpen oder motorisierte Geräte (Optional) neu dazugekommen oder in der Zwischenzeit außer Betrieb gesetzt worden?

Das Sachgebiet erforscht die Geschichte des Feuerlöschwesens in Südtirol und Tirol, und unterstützt die Ortsfeuerwehren in Fragen zur Feuerwehrgeschichte.

Ausrüstungsgegenstände, Geräte,
Fahrzeuge welche die technische
Entwicklung des Südtiroler und Tiroler
Feuerwehrwesens repräsentieren,
sollen gesichert werden.

Dazu wird der Kontakt mit Feuerwehrgeschichteforschern, privaten und öffentlichen Archiven ausgebaut. Unterlagen werden erfasst und dokumentiert.

Die Geschichte der Südtiroler und Tiroler Feuerwehren wird von den örtlichen Feuerwehren bewahrt und Weitergegeben. Viele Festschriften halten die Entwicklung der Einzelnen Feuerwehren fest, einige Feuerwehren bewahren Geräte und Schriftgut für die Zukunft.

### Beispiele (Excel Tabellen):

FAHRZEUGE und PUMPEN

Daten neu dazugekommener Fahrzeuge und Pumpen werden laut Muster eingetragen;

Daten der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge und Pumpen nicht löschen, sondern:

Jahreszahl in der Spalte »Außer Dienst ab:« eintragen und in der grünen Spalte den »Zustand:« aktualisieren.

		FREIWILLIGEN FEUERWEHRE SÜDTIROLS	nd D	ehrge schichte okumentation NG DER FEUE	RWE	HRE	N		FA	ч	RZ	Έ	UG		be	izule	egen	ebungsbogen (Excel Datei) JMPEN
	Fre	willige Feu erwehr	St. Andră	517	Г		ž.	Da	aten / Leistung:				Zustand:					y y
LIG N.	Taktische Bezeichrung:	Beschreibung:	Hersteller / Typ:	Feuerwehr- technischer Aufbau:	Absonutgish h Derd at	Author Dendish:	Motories Persong / Or	Leisungset 0'4P8; KIIV,	Magattac	Geambeald Fig.	Fordermarge/ Intell (PMI) uses	at Ingly My and	Versalt	Scheck Fustonship	200	Dolumente vorhaden?	Abdilitary volverbet?	Bemerkungen:
1	KTF-A	Kleintra rsportfahrzeug	FIAT 1101 A (CAMPAGNOLA "A")	ROSENBAUER	1962		65	5 CV	6	1770				x			در	PT Gertraud Goller
2	TA	Transportanhänger	SCHWARZF750		1974	2011			П	750					П	T	Ja	
3	MTF	Mannschaftslahrzeuge	VW23CJ	ROSENBAUER	1977	2017	51	5KW	8	2250			X		П		Ja	PT Martha Goller
4	ATTF KRF-A	Nonnschaftsfahrzeuge Keinnüstlahrzeug AR	VOLKSWAGEN 253 CU FIAT40-10WM BARIEBI	R OSENBAUER BARIEBI	1	2012 2006		70 CV		2310 3500			x x				30	PT Hidegard Gargiter geb. Agreiter PT Helene Stockner geb. Gostner
0	KL!	Keiniőschlahræug	D BAG MERCEDES BENZ 412 DF 35 46	BRANDSCHUTZ	1999			00 KW	6	4500					x		Ja	PT Gater Christina
7	KLF-A	Kleiniöschfahrzeug AR	MITSUBISHI MOTORS MMTH K74TG 1 E3 MITSUBISHI L200	BRANDSCHUTZ	2005			55 KW	5	2830					x		Ja	PT ire ne Mitterrutzner
8	TLF 3000	Tanklöschlahrzeug 3000 l	MAN NUTZFAHR ZEUGE MAN 18.340 NA	ROSENBAUER	2010		21	50 KW	9	16000	2500	Im			х			PTRita Prosch, Sonja Obertauch
9 10	MTF-A	Mannschaftstansportahrzeug AR Mannschaftstansportahrzeug AR	VOLKSWAGEN 7HC KCPC A320X1 LWAM8500 \$17NWR07MQG05 VOLKSWAGEN 7HC GCXEB3 20X1 LWAM8501217WWR 27MMG022,66391 4X4	BRANDSCHUTZ BRANDUS	2012 2017		8	32 KW 50 KW		3200 3500					×			PT Marget Hoizer PT Marget Planischek
12	T5	Trookroftsoritze	ASPI-APRILIA	·	1946	1954	+-	+	H					+		-	<del> </del>	
13	TS	Trogkrafspritze	ASPI - M02C		1951	1974	+-	-	H	-				-		<		PTEIsabeth Thaier Andreatta
14	T5 T5	Trogkraftspritze Trogkraftspritze	ROSENBAUER - TS 8.8 ROSENBAUER - RK 40		1974	1999 2016	17	CV P5			800 500	im i					Ja	PT Notburga Prosch geb. Regele PT Theresia Gostner seb. Whikler
16	SWP	5chmut zwo sserpu mpe	ROSENBAUER - RS 3		1977		1	T	Ħ		1200	im		x	П		1	PT Theresia Gostner geb. Winkler
17	T5	Trogkraftspritze	TOHATSU - 1868	Î	1991		15	CV PS			400	Vm.		X			Ja	
18	T5	Tragkraftspritze	ROSENBAUER - FOX 2	Î	1999		43	KW			1200	Ven			x		Ja	PT Martina Hollmann geb. Wiener

**SONSTIGES** Auch in dieser Tabelle können die Daten so aktualisiert werden.

Achtung! Bei einem Neueintrag ist das Fahrzeug/Gerät einfach am Ende der Liste anzufügen (vorhergehende Reihenfolge muss gleichbleiben, weil bereits übermittelte Fotos entsprechend nummeriert sind).

Eventuelle Änderungen sind dem Landesfeuerwehrverband bitte mitzuteilen. Mit (relativ) wenig Zeitaufwand hat die Feuerwehr so ein aktuelles Instrument in der Hand mit dem der Ist-Stand und die Vergangenheit des gesamten Fahrzeug- und Gerätebereichs abgebildet werden kann. Ziel wäre

es, dass dieses »Archiv« gemeinsam mit der Feuerwehr wächst und somit auch zu einem interessanten Nachschlagewerk für künftige Generationen wird.

Das Sachgebiet »Feuerwehrgeschichte und Dokumentation « wurde bereits in der Feuerwehrzeitung 1/2018 beschrieben. Berichte sind auf der Internetseite des Landesfeuerwehrverbandes unter dem Menüpunkt »Feuerwehrgeschichte« ersichtlich. Sollte es Fragen zu diesem Thema geben, speziell von Seiten neuer Schriftführer und Beauftragte, stehen die Sachbearbeiter in den Bezirken oder der Landesverband gerne zur Verfügung.

Wichtiger Hinweis: Mitarbeiter als Sachbearbeiter in den einzelnen Bezirken die Lust, Liebe und ein wenig Zeit haben sich mit dem Sachgebiet »Feuerwehrgeschichte und Dokumentation« zu befassen, werden weiterhin gesucht. Für unverbindliche Informationen stehen wir gerne zur Verfügung.

»Nur, wer seine Wurzeln kennt, kann wachsen«

(Zitat: Anselm Grün)

Das Sachgebiets-Team des Landesverbandes



Der Einsatz in noch feuchter Ausrüstung gehört der Vergangenheit an. Unser neu entwickelter Trocknungsschrank mit regelbarer Temperatur und Lüftungszeit entfeuchtet und trocknet hocheffizient. Monturen, Schuhe und Handschuhe sind schnell wieder einsatzbereit. Eine innovative Lösung vom Experten für Lüftungsanlagen, made in Südtirol.

Kiens/Ehrenburg T. 0474 565 253 info@weger.it www.weger.it



# Ein Beitrag zur Motorisierung der Feuerwehren im Feuerwehrbezirk Unterland

# Von der Handspritze zum TLF ...



Im Rahmen des vor rund drei Jahren im Landesfeuerwehrverband errichteten Sachgebietes »Feuerwehrgeschichte und Dokumentation« unter der Leitung von BFP a.D. Walter Zanon, Brixen, erklärte sich auch der BFV Unterland bereit, mit BFP a.D. Herbert Bertignoll daran mitzuarbeiten und als erstes das Thema »Motorisierung der Feuerwehren« anzugehen. Nach fast zwei Jahren sind die Sammlung und die Vereinheitlichung der Daten und, soweit möglich, die Fotodokumentation im Bezirk größtenteils abgeschlossen. Dabei wurden insgesamt 336 Fahrzeuge und Pumpen erfasst. Mit Bezug auf die eingegangenen Daten soll nun eine erste, wohl noch unvollständige und wahrscheinlich auch fehlerhafte Übersicht über die Motorisierung der Feuerwehren im BFV Unterland versucht werden.

Unter Motorisierung kann allgemein der Übergang des Antriebes von Maschinen jeglicher Art mit menschlicher und tierischer Muskelkraft zum Antrieb durch Dampf, Elektrizität und Explosionsmotoren verstanden werden. In den Jahrhunderten vor der Gründung der Feuerwehren legten auch in Tirol die verschiedentlichen »Feuerordnungen« für die Gemeinden die Pflichtausstattung an

Gerätschaften für Feuerlöschzwecke fest, ab 1787 auch für die ersten Handspritzen. Diese Zeitspanne ist im Bezirk Unterland relativ gut dokumentiert. In zahlreichen Festschriften wird von der Existenz und der Übergabe von gemeindeeigenen Handspritzen an die Freiwillige Feuerwehr nach deren Gründung berichtet.

In der Übergangsphase zur Motorisierung, welche zuerst die Pumpen, und erst später die Fahrzeuge betraf, kam es in Deutschland zu verschiedenen Erfindungen, die sich aber nicht durchsetzen konnten. Die erste wahre Revolution brachte die Dampfmaschine und deren vielfältiger Einsatz allgemein. Die erste «Dampffeuerspritze«, also eine ausschließlich für Feuerwehrzwecke mobile Dampfmaschine wurde 1828 in England gebaut und zur Reife gebracht. Aus den Jahren 1863 (Deutschland, Hannover'sche Maschinenbau AG) und 1867 (Österreich Fa. Knaust, Wien) stammen im deutschen Sprachraum die ersten Dampfspritzen. Diese gab es anfangs nur bei Berufsfeuerwehren, doch um die Jahrhundertwende fanden sie auch bei Freiwilligen Feuerwehren Eingang.

In Südtirol wurden im Laufe der Jahre, soweit heute bekannt, vier Dampfspritzen angekauft. Dies in Bozen, Meran, Klausen und Mals. Dazu und zu den Dampfspritzen allgemein mehr in unserer Feuerwehrzeitung ab Nr. 1/2019/ff.

Die Dampfspritze Bozen hatte für das Unterland insofern eine Bedeutung, als sie dort bei Großbränden zum Einsatz kam. Der Transport dorthin erfolgte bei Bedarf auch mittels der Bahn.

Der nächste entscheidende Schritt war die Entwicklung des Verbrennungsmotors, welcher sich bald auch als Antrieb für Feuerlöschpumpen anbot. Bald wurde klar, dass die Zentrifugalpumpe (heute als Kreiselpumpe bezeichnet) am besten mit dem schnelllaufenden Verbrennungsmotor funktionierte. Er war kleiner, leichter und einfacher zu bedienen als eine Dampfmaschine. Aufgebaut waren alle diese Spritzen anfangs auf »be-

spannten« Wagen, erst später auf »selbstfahrenden« Fahrzeugen. Wegen der unterschiedlichen Druckanforderungen für Fahrzeugantrieb und Spritzenbetrieb konnte sich der Dampfantrieb für Feuerwehrfahrzeuge nicht durchsetzen. Der Explosionsmotor galt aber bei den Fachleuten bald als der »gegenwärtig wirtschaftlichste Antrieb für Feuerwehrfahrzeuge«. Dieser setzte sich insgesamt im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts auch durch.

Mit der Entscheidung für das Benzinautomobil war gleichzeitig auch die Entscheidung für die eingebaute Feuerlöschpumpe gefalen. Es kam nur die Kreiselpumpe in Frage. Nicht geklärt war allerdings ihr Einbauort im Fahrzeug. Vor dem 1.Weltkrieg hielten sich die vordere und die hintere Pumpeneinbaulage die Waage.

Inwieweit all diese Entwicklungsschritte in Südtirol nachvollziehbar sind, ist mir nicht bekannt, wäre jedoch sicherlich einer Vertiefung wert.

Der 1. Weltkrieg bremste allgemein die weitere Entwicklung. Positiv allerdings waren die Erfahrungen, welche beim Heer gemacht worden waren und bei den Entscheidungen im Feuerwehrfahrzeugbau mit einflossen. Die allgemeine wirtschaftliche Lage setzte aber immer wieder Grenzen.

Die Situation in Südtirol wartet noch auf eine genauere Aufarbeitung. Das Projekt » Motorisierung« könnte Anlass und Hilfe dazu sein. Im Unterland muss die weitere Entwicklung, zuzüglich zur allgemeinen Lage, auch im Zusammenhang mit der, auch zum restlichen Südtirol, besonderen politischen Situation gesehen werden. Nach der 1923 vollzogenen Abtrennung des Verwaltungs- und Gerichtsbezirkes Neumarkt von Bozen und dessen Angliederung an die Unterpräfektur Cavalese, und somit dem Trentino, war unweigerlich auch die Loslösung vom Südtiroler Landesverband und dem Bezirksverband Bozen verbunden. Die Gründung eines eigenen Bezirksverbandes, auch um den Kontakt zu den anderen Bezirken und den Entwicklungsten-

denzen nicht zu verlieren, wurde zusammen mit dem Verbot aller Freiwilligen Feuerwehren 1925 unterbunden. Mit demselben Dekret ging das Eigentum der Freiwilligen Feuerwehren an die jeweilige Gemeinde über, mit voller Entscheidungsbefugnis des »podesta«, der nun, meist ohne jegliche Kenntnis und Gespür, über Wohl und Wehe und somit auch der Entwicklung der Feuerwehren befand. 1941 wird

das Nationale Feuerwehrkorps, gegliedert in Provinzkommandos, errichtet. Das Unterland kam zum 15. Feuerwehrkorps Trient, der Rest Südtirols zum 85. Korps Bozen, eine Trennung, welche bis 1949 anhielt. Die weitere Entwicklung ist im Unterland eng mit der Sondersituation der Freiwilligen Feuerwehr Neumarkt als eine 1925 von Amtswegen in eine »Berufsfeuerwehr« umgewandelte Wehr verbunden. Jedoch bereits vorher, 1921, wurde in der Wehr über den Ankauf einer Motorspritze beraten, welcher aber in den Wirren der folgenden Jahre nicht umgesetzt wurde. Erst 1940 wurde der Wehr eine Motorspritze vom Typ »Viotti« aus den Beständen der Feuerwehr Rovereto zugewiesen, »a mortialische Kolbenpumpe«, welche bis 1949 im Dienst blieb, als sie mit einer »Bergomi«-Pumpe, »a tamische Diva, sie



funktioniert lei bol sie will« , (O-Ton Guido Furlan) ersetzt wurde. 1943 bekam Tramin eine Motorspritze des Typs »FIAT«.

Nach Ende des 2. Weltkrieges erfolgte ein erster Schub die Anschaffung von Motorspritzen betreffend. Diese stammten sehr oft aus militärischen Beständen: 1945 Auer-»Aspi«, Kurtatsch-»Aspi«, 1946 Laag-»Slanzi«, Margreid-»Bergomi«, Salurn-Pumpe aus Beständen der BF Trient. Ab den 1950 Jahren setzte, anfangs zögerlich, wohl auch wegen der wirtschaftlich-politischen Situation, ab 1970 dann sehr stark, die Motorisierung der Pumpen ein: bis 1960 vier Spritzen (Kurtinig, Laag, Tramin, Aldein), bis 1970 fünf Spritzen, wobei die ersten Auswechslungen zu verzeichnen sind (Graun, Holen, Branzoll, Neumarkt, Truden), bis 1980 zwölf Spritzen mit den ersten Doppelanschaffungen (Aldein, Penon, Kurtinig, Truden, Montan, Neumarkt, Kurtatsch, Altrei, Tramin), bis 1990 elf Spritzen (Tramin, Neumarkt, Graun, Holen, Rungg, Neumarkt, Radein, Truden, Margreid, Branzoll, Laag), bis 2000 neun Spritzen (Radein, Rungg, Altrei, Holen, Kurtatsch, Laag, Montan, Söll), bis 2010 fünfzehn Spritzen (Montan, Söll, Penon, Tramin, Holen, Graun, Margreid, Penon, Branzoll, Truden, Kurtinig), bis 2019 sechs Spritzen (Aldein, Penon, Altrei, Kurtinig,

Margreid. Branzoll).

Bis Mitte der 1980 Jahre waren die Pumpen hauptsächlich auf Tragkraftspritzenanhängern (TSA) gelagert, welche von Geländefahrzeugen (heute als MTF-TA bezeichnet) und in einzelnen Fällen auch von privaten Traktoren gezogen wurden. Später setzte sich teilweise insbesondere bei kleineren Wehren das Wechselcontainersystem durch, welches einen vielfältigeren Gebrauch der Anhänger ermöglichte. Auch wurden eigene Waldbrandeinheiten angekauft. Einigen Wehren wurden Pumpen von Seiten der Landesregierung, Abteilung Forstwirtschaft, zugewiesen. Heute sind im Bezirk Unterland insgesamt 48 Tragkraftspritzen und zusätzlich 5 Waldbrandeinheiten im Einsatz. Von den Herstellern sind die Firmen Rosenbauer und Ziegler vorherrschend. In der Mehrzahl



handelt es sich um gängige 8/8-Pumpen, mit Abweichungen der Leistung nach oben und unten. Um das Bild der Motorspritzen zu vervollständigen müssen auch noch die Einbaupumpen in den TLFs und KLF-W genannt werden. Es sind dies derzeit 16 an der Zahl, mit verschiedenen Leistungen.

Eine ähnliche Situation kann im Unterland auch bei der Entwicklung der Fahrzeuge festgestellt werden. Das erste Fahrzeug, mit amtlichen Kennzeichen »801 VF«, wurde 1936 der Feuerwehr Neumarkt vom Feuerwehrkorps Trient zugewiesen. Es handelte sich um ein Löschfahrzeug vom Typ »FIAT 15 ter« welches, bei einer Stückzahl von über 400 Fahrzeugen, von 1913 bis 1922 für das Militär und die Feuerwehr gebaut und besonders während des 1. Weltkrieges von den italienischen Pioniereinheiten hinter den Linien eingesetzt wurde. Nach Ende des Krieges gingen die Fahrzeuge an die verschiedenen Feuerwehreinheiten über. Es galt als einfach in der Handhabung und als sehr zuverlässig. Der Vierzylinder Benzinmotor erbrachte bei einem Hubraum von 4938 ccm eine Leistung von 36 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radstand betrug 370 cm, das Gesamtgewicht 3950 kg. Das Fahrzeug der FF Neumarkt wurde 1952 ausgemustert und veräu-Bert. In diesem Jahr wurde von der BF Trient ein FIAT 525 Postbus, Baujahr vor 1928, umfunktioniert als Löschfahrzeug zugewiesen. Dieses Fahrzeug war aber nicht funktionstüchtig und wurde im selben Jahr mit einem baugleichen, ebenfalls fahruntüchtigen, der BF Bozen ausgetauscht. Allerdings mit demselben negativen Erfolg. Deshalb wurde, immer noch 1952, aus dem UNRA-Lager der US-Army in Reggio Emilia ein Jeep (»Gippone«) mit Beiträgen der Gemeinde angekauft. Als Gegenleistung übernahm die Feuerwehr über Jahre mit diesem Fahrzeug die Schneeräumung in der Gemeinde.

In der ersten Nachkriegszeit wurden auch von anderen Wehren die ersten Fahrzeuge angekauft, wobei man sich oft aus Kriegsrückständen bediente. Es handelte sich insbesondere um den »Willys Jeep«, so 1947 in Auer, 1948 in Kurtatsch, 1951 in Tramin, 1965 in Margreid. 1955 wurde in Branzoll aus zweiter Hand ein Kleinlaster vom Typ FIAT 110 E erworben und zum Feuerwehrfahrzeug umfunktioniert.



Die zweite Phase der allgemeinen Aufrüstung mit Feuerwehrfahrzeugen beginnt im Unterland Mitte der 60er Jahre, dauert über zehn Jahre und ist mit dem Aufkommen der »FIAT Campagnola« auf dem Markt engstens verbunden. Die erste »Campagnola« vom Typ 1101 A wurde 1963 vom Bezirksverband angekauft und bei der FF Neumarkt stationiert. Sie war auch als Ersatzfahrzeug für die anderen Wehren des Bezirkes gedacht, sollte deren Fahrzeug längerfristig ausfallen. Diese Funktion wurde allerdings nur einmal von Kurtatsch wahrgenommen. Heute steht dieses Fahrzeug als Oldtimer immer noch im Gerätehaus Neumarkt und erinnert an diese Zeiten. Hauptsächlich in den 1970er Jahren wurden im Bezirk insgesamt 14 Geländefahrzeuge dieses Typs und von Nachfolgemodellen wie 1107 A und 1100 A von den meisten Wehren angekauft. Es war damals das Feuerwehrfahrzeug schlechthin und kann durchwegs als MTF-TA (Fahrzeug für Mannschaft- und Transportanhänger, meist TSA, Tragkraftspritzenanhänger) klassifiziert werden. Ein Sonderfall stellte der im Bezirk relativ verbreitete Löschanhänger »Lavina« dar, mit meist 500 I Wasser und Pumpenantrieb in der Regel mittels Kardanwelle. Solche Anhänger waren in Neumarkt, Aldein, Branzoll und Montan ab Anfang der 1970er Jahre im Einsatz. Sie stellten für mehrere Wehren die erste Möglichkeit des Mitführens von Löschwasser dar und sind somit erste, wenn auch sehr begrenzte Vorläufer des Tanklöschfahrzeuges.

Der nächste Schritt stellt die Einführung des Tanklöschfahrzeuges dar. Diese erfolgte gemäß Entwicklungsvorgabe und über Beiträge des Landesfeuerwehrverbandes. Im Unterland entschied man sich für den OM »Tigrotto« mit Baribbi-Aufbau, Mittel- und Hoch-

druckpumpe, 1500 | Wassertank. Es wurde 1965 der FF Neumarkt zugewiesen und blieb dort bis 1981 im Dienst. Es wurde damals an die FF Gargazon veräußert, von dort kam es nach Mattarello (TN) und schlussendlich nach Kroatien. Der legendäre »Tigrotto« wurde 1981 durch ein TLF 5000 von Magirus Deutz, und dieses wiederum 1996 durch ein TLF 5000-A von Mercedes Benz ersetzt. Die nächsten Tanklöschfahrzeuge wurden in Tramin (1973), Auer (1980) und Branzoll (1981) in den Dienst gestellt. Heute stehen insgesamt 14 TLF's im Dienst und zwar in Aldein, Auer, Branzoll, Kurtatsch, Kurtinig, Margreid, Montan, Neumarkt (zwei), Pfatten, Radein, Salurn, Tramin und Truden. Es sind dies zwei TLF 1000, acht TLF 2000, drei TLF 3000 und ein TLF 5000.

Bereits bei diesen ersten Fahrzeugen handelt es sich, sei es bei den Geländefahrzeugen wie auch TLF's, nicht, wie beim »FIAT 15 ter« um spezifisch für den Feuerwehrdienst konzipierte Entwicklungen, sondern sie waren als Basisfahrzeug für den allgemeinen Markt bestimmt. Sie wurden in der Folge von den aufkommenden Spezialfirmen über eigene Aufbauten den speziellen Bedürfnissen und Wünschen der Wehren angepasst. Bald schon kam es dadurch zu »Wildwüchsen«, was zur Einführung von Baurichtlinien





und Beladeplänen durch vorgesetzte Gremien führte. Südtirol übernahm in den 1970/80er Jahren die Richtlinien des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes. Diese sind, mit den allfälligen und notwendigen Anpassungen auch heute noch gültig. Die allgemeine wirtschaftliche und technische Entwicklung und die damit verbundenen Gefahrenlagen schlägt sich verständlicherweise auch im Feuerwehrwesen mit den Rüst- und später den Sonderfahrzeugen nieder. Eine weitere Bedeutung für die zahlenmäßige wie Typen bezogene Entwicklung des Fahrzeugstandes bewirkte die in den 1990er Jahren einsetzende Kollaudierung der Fahrzeuge. Dadurch wurde nicht nur die oft gegebene Überladung der Fahrzeuge vermieden, sondern auch eine klarere Klassifizierung der Fahrzeuge erreicht. Damit verbunden war auch eine zahlenmäßige Zunahme der Fahrzeuge. Ebenso gewann auch die vom Landesfeuerwehrverband aus Sicherheitsgründen propagierte Abkehr vom Anhänger und die vor allem bei kleineren Wehren beliebte Anschaffung von Wechselcontainern immer mehr an Bedeutung. Die weitere Entwicklung der Motorisierung im Feuerwehrbezirk Unterland kann wie folgt zusammengefasst werden: mit der technischen Entwicklung allgemein und der Zunahme des Verkehrsaufkommens im Spezifischen, bedingt durch den Ausbau des Straßennetzes und der Inbetriebnahme der Brennerautobahn, wurde die Anschaffung von spezifischen Rettungsgeräten und deren Verladung auf gesonderten Fahrzeugen notwendig. Der Ankauf von Rüstfahrzeugen (SRF, RF, KRF) war eine unmittelbare Folge. Der FF Neumarkt wurde als Portalfeuerwehr der Abschnitt Bozen Süd – San Michele a.A. der Autobahn als Pflichtbereich zugewiesen. Die Wehr reagierte 1980 mit der Indienststellung eines SRF Magirus Deutz auf diese neue Herausforderung. Dieses Fahrzeug wurde 2001 durch einen Mercedes Benz ersetzt. Die Einsatzerfahrungen und vor allem die Behinderungen durch Staus bei der Anfahrt zum Einsatzort veranlasste die Wehr 1992 zur Anschaffung eines KRF-S (Kleinrüstfahrzeug Straße) vom Typ VW Passat GT G60, welches, voll ausgerüstet mit hydraulischen Rettungsgeräten als Vorausfahrzeug wertvolle Hilfe leistete und noch leistet. Längs der Staatsstraße SS 12 rüsteten sich 1980 Salurn, 1988 Auer, 1992 Laag und 1995 Branzoll mit KRF aus. Entlang der Weinstraße folgte 1982 Tramin mit einem RF, und in der Folge Kurtatsch und Graun. Die Straße ins Fleimstal und der Abschnitt Berg wird betreut von Montan (1993), Truden (2002), Aldein (2005) und Holen (2002). Nicht alle Wehren sind mit hydraulischen Rettungsgeräten, wohl aber mit technischen Geräten bezogen auf die spezifische Gefahren ihres Einsatzgebietes ausgerüstet, welche auf Kastenwagen oder auch auf Wechselcontainern verlastet sein können. Zusammenfassend sind im Bezirk 1 SRF, 1 RF und 13 KRF stationiert.

Wie weiter oben beschrieben, führte auch die über die Kollaudierung streng kontrollierte Gewichtsbeschränkung der Fahrzeuge zu einem Umdenken bei den Feuerwehren, weg vom »fahrenden Gerätehaus« hin zur situationsbedingten Beladung von Fahrzeugen, zunehmend auch mit standardisierten (Pellets, Großkisten) Ladeflächen. Es sind dies die anfangs oft als MZF (Mehrzweckfahrzeug) bezeichneten, heute als KTF (Kleintransportfahrzeug) klassifizierten Fahrzeuge für die Beladung meist loser Gerätschaften. Waren es zuerst meist Kastenwagen, vereinzelt auch mit Ladebordwand, sind es heute vielfach Pickups. Eine gesonderte Rolle nimmt in diesem Bereich das STF-K (Schweres Transportfahrzeug mit Kran) des Bezirksfeuerwehrverbndes (BFV), betreut von der FF Neumarkt, ein. Es ist dem Bezirks Katastrophen-Hilfsdienstlager zugeordnet und dient insbesondere der Lieferung von dort gelagerten Mitteln und Geräten zu den einzelnen Wehren auf deren Aufforderung hin. Das erste Fahrzeug, ein Mercedes Benz LP/808 wurde 1990 vom Weißen Kreuz Unterland dem BFV kostenlos überlassen, welcher es für die eigenen Bedürfnisse mit einem Kran AMCO VEBA adaptierte. Der Ersatz dieses Fahrzeuges mit einem Magirus Iveco und Kran HIAB 071 erfolgte 1997.

In diesem Zusammenhang noch ein Wort zu den Transportanhängern (TA). Es gibt derer im Bezirk noch insgesamt 35, welche zahlenmäßig sehr unterschiedlich auf die einzelnen Wehren verteilt sind und kaum im Ersteinsatz Verwendung finden. Sie dienen in der Mehrzahl als TSA (Tragkraftspritzenanhänger), wobei die Pumpen in der Regel als Zulieferer bei Groß- und Waldbränden eingesetzt werden. Im KHD-Lager sind die zwei großen Schmutzwasserpumpen und das große Notstromaggregat verlastet. Wiederum zusammenfassend: im Bezirk gibt es 1 STF-K, 15 KTFs und 35 TA.

Eine weitere wichtige Sparte an Fahrzeugen, welche in den letzten 10 Jahren vermehrt angekauft wurden, stellen die Mannschaftstransportfahrzeuge (MTF) dar. Bei den MTF's handelt es sich oft um Kleinbusse mit neun Sitzplätzen, aber auch um handelsübliche Personenfahrzeuge. Derzeit sind im Bezirk 11 solcher Fahrzeuge bei folgenden Wehren stationiert: Aldein, Auer, Branzoll, Graun, Kurtatsch, Kurtinig, Laag, Margreid, Neumarkt, Penon, Pfatten, Radein, Salurn, Tramin und Truden. Der Austausch der Fahrzeuge aus den 1980/90er Jahren hat bereits eingesetzt.



Die im Bezirk stationierten Sonderfahrzeuge wie Rettungsboote, Drehleiter, Gefährliche-Stoffe-Fahrzeug, Einsatzleitfahrzeug sind einerseits durch besondere Gefahrenlagen (Hochwasser), aber auch durch Sonderprogramme des LFV bedingt.

Nach der Hochwasserkatastrophe 1981, anlässlich des Dammbruches der Etsch bei Salurn, bei welcher das Schlauchboot mit Außenbordmotor des SRF der FF Neumarkt zum Einsatz kam, schaffte die FF Salurn, gesponsert von der Sparkasse, ein solches an. 1983 wurde vom BFV Unterland ein Aluboot mit Jet-Antrieb (Castoldi Jet 970E30) angekauft, was den Einsatz auch bei Niedrigwasser in der Etsch ermöglicht. Es ist bei der FF Neumarkt stationiert und wird insbesondere bei Suchaktionen im Fluss eingesetzt. Die beiden Schlauchboote mit Außenbordmotor von Neumarkt und Salurn wurden später durch stärkere Modelle ersetzt. Seit 2018 werden diese durch ein Rettungsboot der FF Pfatten ergänzt.

Auf Betreiben des BFV wurde 1987 ein erstes Einsatzleitfahrzeug (ELF) in den Dienst gestellt. Es handelte sich um einen FIAT Ducato Kastenwagen, welcher nach eigenen Entwürfen aufgebaut wurde. 2009 wurde die-

ses Fahrzeug durch einen VW-T5 ersetzt. Es ist mit allen derzeit gängigen Kommunikationsgeräten ausgestattet.

Gemäß dem Programm des LFV betreffs der Ausstattung der Bezirke mit Drehleitern wurde 1991 eine solche (DLA-K 23/12) von Magirus angekauft. 2016 erfolgte deren Austausch durch ein Nachfolgemodell. Es ist wie alle Bezirksfahrzeuge in Neumarkt stationiert. Ebenso gemäß Programm des LFV wurde 1993 in Neumarkt ein Gefährliche-Stoffe-Fahrzeug (GSF) mittlerer Größe stationiert. In der Folge wurde die Dekontaminationseinheit an die FF Auer delegiert. Aufgrund des überarbeiteten landesweiten Gefahrgutkonzeptes ging das Fahrzeug 2018 als Übungsfahrzeug zurück an den LFV bzw. die Landesfeuerwehrschule. Die Dekontaminationseinheit blieb bei der FF Auer, welche, auf Anforderung, die BF Bozen bei Gefahrguteinsätzen weiterhin unterstützt.

Eine abschließende Bewertung der Gesamtsituation, wie sie aus der untenstehenden Tabelle hervorgeht, ergibt: der Fahrzeugstand im Feuerwehrbezirk Unterland kann durchwegs als gut bezeichnet werden. Ein weiterer quantitativer Ausbau erscheint nur in Ausnahmefällen notwendig. Das Augen-

merk der Verantwortlichen in den Wehren und im BFV kann und wird somit im Sinne der programmatischen Ausrichtung des LFV auf der qualitativen Verbesserung bzw. Modernisierung liegen.

# Übersicht über den Fahrzeugstand 1999 im Bezirk Unterland:

TLF	14
KLF	25
MTF-TA	10
SRF	1
RF	1
KRF	14
MTF	11
STF-K	1
KTF	17
TA	35
DL-K	1
ELF	1
Boot	4
Summe	136

Durch die Datenerhebung im Rahmen des Projektes »Die Motorisierung der Feuerwehren von 1864 bis heute« ist der Bezirksfeuerwehrverband Unterland in den Besitz vieler wichtiger Informationen gelangt, die wesentlich zur Ausarbeitung des vorliegenden Berichtes beigetragen haben.

Zum einen kann die einzelne Feuerwehren ihre »motorisierte« Geschichte so detailliert aufarbeiten, zum anderen sind aber auch flächendeckende Auswertungen möglich, die Aufschluss über die Entwicklung der Ausrüstung geben. Deshalb kann die Umsetzung dieses Projektes allen Feuerwehren und Verbänden sehr empfohlen werden.

Autor: Herbert Bertignoll, BFP a.D Quellen: Erhebung Motorisierung 2018/19, verschiedene Fachliteratur Foto: FF Neumarkt



## Feuerwehrleistungsabzeichen in Gold - Absage

Der 26. Bewerb um das Feuerwehrleistungsabzeichen in Gold vom 6. bis 7. November 2020 an der Landesfeuerwehrschule Tirol in Telfs wurde aufgrund der Corona-Krise abgesagt.

Dadurch entfallen auch die geplanten Vorbereitungstage von August bis November an der Feuerwehr-

schule Südtirol.