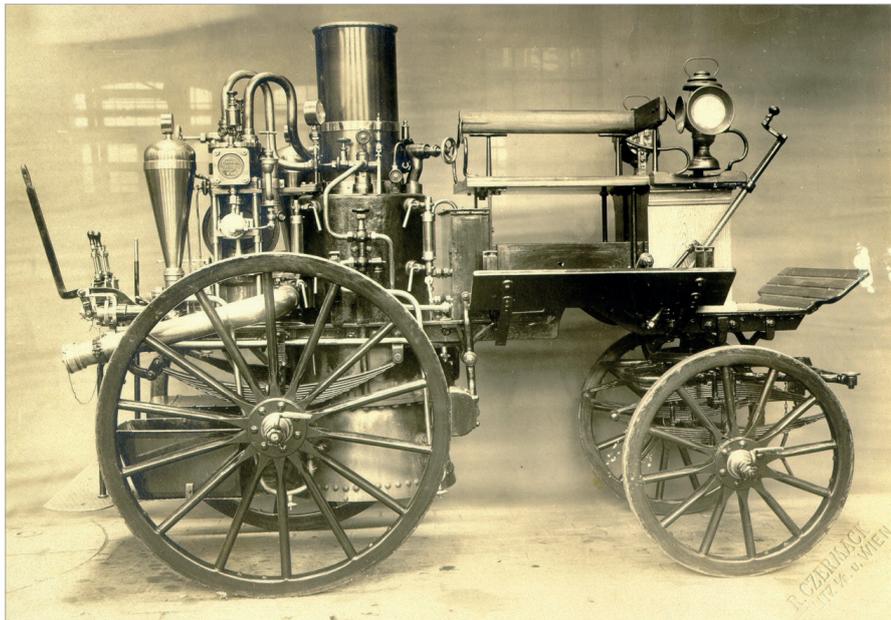


Feuerwehrleute mach(t)en Dampf!



Die Erfindung der Dampfmaschine geht auf das England des 18. Jhs. zurück. Als Vater der Dampfmaschine wird oft James Watt genannt. Waren die ersten Modelle noch stationär, versuchte man durch die Verringerung der Ausmaße und damit zusammenhängend des Gewichtes, diese auch mobil einzusetzen. Mit der Verbreitung von mobilen Dampfmaschinen erkannte man, dass diese auch für die Bedürfnisse der Feuerwehren eingesetzt werden können und erste Feuerwehren haben – als Ersatz für die handbetriebenen Pumpen – Dampfspritzen angekauft. Dadurch wurden die Feuerwehrleute bei ihrer schweißtreibenden Pumparbeit entlastet und konnten dadurch andere Arbeiten am Brandplatz verrichten. Zudem konnte durch die neue Technik auch ein gleichbleibender Wasserstrahl erzeugt werden und die Leistung der Dampfspritzen übertraf jene der menschlichen Muskelkraft um ein Vielfaches. Es gab jedoch große Vorurteile, weil die Feuerwehrleute annahmen, durch die Einführung der Dampfspritze würde ihre Arbeit zum größten Teil überflüssig.

Die ersten Dampfspritzen im deutschsprachigen Raum kamen fast ausschließlich aus England. Erst mit der Zeit gelang es auch anderen Herstellern, sich auf dem Markt zu etablieren. In Südtirol kamen vorwiegend Pumpen von Firmen aus der k. und k.-Monarchie bzw. aus Deutschland zum Einsatz.

Mitte des 19. Jhs. gab es in Amerika bereits selbstfahrende Dampf-Feuerwehrspritzen.

Mit der Entwicklung des Batterie-Elektrischen Antriebes und Benzinmotors verloren die Dampfspritzen aber zunehmend an Bedeutung und nur wenige waren zu Beginn des Zweiten Weltkrieges noch im Einsatz.

Gebaut wurden verschiedene Modelle von Dampfspritzen wie: 2-rädrig-handgezogene, pferdebespannte, selbstfahrende und auf Elektromobilen, mit einer Förderleistung von 400 bis über 5000 Liter pro Minute. Nicht alle haben die Erwartungen erfüllt und einige endeten somit als Einzelstück. Im 19. Jahrhundert gab es in Nordamerika mindestens 40 Dampfspritzenhersteller, die den riesigen Binnenmarkt bedienten. Nur vereinzelt amerikanische Dampfspritzen fanden den Weg nach Europa.

Englische Dampfspritzenhersteller, lange Zeit führend in Europa:

John Braithwaite & Cpt. John Ericsson, Shand, Mason & Co., Merryweather & Sons alle in London

Dampfspritzenhersteller in Deutschland:

Lausitzer Maschinenfabrik vormals J. F. Petzold, als Nachfolger C.F. Busch in Bautzen, Peter Joseph Beduwe in Aachen, J. A. Maffei und Krauss & Co. in München, Justus Christian Braun in Nürnberg, Friedrich August und E.C. Flader in Jöhstadt, Hermann Koebe in Luckenwalde, Gustav Ewald in Küstrin, Carl Metz in Heidelberg, Conrad Dietrich Magirus in Ulm, Louis Tidov in Badenstedt, August Hönig in Köln, G. A. Jauck in Leipzig, Lange & Gehrckens in Altona-Hamburg, Hannibal Moltrecht in Hamburg-Billwärder und Hannover'schen Maschinenbau AG in Linden-Hannover

Dampfspritzenhersteller in der Monarchie Österreich-Ungarn:

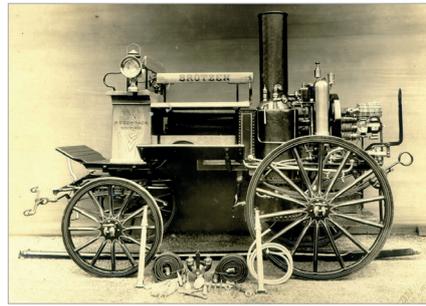
Wilhelm Knaust, Franz Kernreuter, Thumweld und Union in Wien, Konrad Rosenbauer & Kneitschel in Linz, Baltzer in Pest, R. Smekal in Prag und Czech sowie Reginald Czermack in Teplitz

Es gab noch einige europäische Hersteller

wie, W.A. Bickers in Rotterdam, Weyer & Richemond in Paris, Ludwigsbergs Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Stockholm, Sistema Ing. Enrico Giovanni in Turin usw. Doch diese haben keine große, sondern allenfalls eine lokale Rolle gespielt.

Von den Südtiroler Feuerwehr-Dampfspritzen sind noch jene von Bozen, Klausen, Mals und Meran erhalten geblieben. Diese vier sollen in den nächsten Ausgaben der Feuerwehrzeitung einzeln vorgestellt werden da mit ihnen auch in unserem Land die Motorisierung der Freiwilligen Feuerwehren Einzug gehalten hat. Den Anfang bildet dabei die Dampfspritze der Freiwilligen Feuerwehr Mals.

Feuerwehrgeschichte



sind die Feuerwehren auch eingeladen der Redaktion der Feuerwehrzeitung Berichte oder Unterlagen sowie Abbildungen von historisch interessanten Objekten zum Thema »Die Motorisierung der Feuerwehren« in den Bereichen Lösch- und Technischer Einsatz (Dampfantrieb, Elektroantrieb, Verbrennungsmotor) und Wasserförderung (Dampfantrieb, Elektroantrieb, Verbrennungsmotor, Wasserantrieb) zukommen zu lassen.

Quellen:

- »Entwicklung des Feuerwehrwesens« - Historische Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes
- »Feuerwehren unter Dampf« von Manfred Gihl – Sutton Verlag 2011
- Archiv H. G. Müller
- Archiv Walter Zanon

Sachgebiet Feuerwehrgeschichte und Dokumentation

Die Arbeitsgruppe »Feuerwehrgeschichte und Dokumentation« des Landesfeuerwehrverbandes Südtirol führt unterdessen ihre Arbeiten zur Erhebung der Daten zum Thema »Die Motorisierung der Feuerwehren von 1964 bis heute« fort. Die Bezirke Obervinschgau und Oberpustertal haben die Datenerhebung bereits abgeschlossen, in den Bezirken Bozen, Brixen/Eisacktal, Wipptal/Sterzing, Unterpustertal und Unterland ist man noch fleißig am Arbeiten. Die Grafik zeigt die derzeitige Situation. Somit ist bereits der Grundstock für die Errichtung einer Datenbank gelegt, zu der dann alle Feuerwehren und auch Interessierte Zugang erhalten sollen. Man ist diesbezüglich auch in ständigem Kontakt mit dem Sachbearbeiter für Feuerwehrgeschichte des Landesfeuerwehrverbandes Tirol, Herrn Manfred Liebentritt, um auch die dortige Entwicklung auf diesem Gebiet zu verfolgen und evtl. Synergien zu schaffen bzw. darüber zu diskutieren, welche Möglichkeiten es gibt, die gesammelten Daten zugänglich zu machen. Was passiert jetzt mit den erhobenen Daten und Bildern? Nach Abschluss der Datenerhebung (erste Phase) werden die eingegangenen wertvollen Daten in einem Archiv gesammelt und in geeigneter Form für die Feuerwehren und die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Diese zweite, aufwändige Phase wird einiges an Zeit in Anspruch nehmen, darum ist etwas Geduld und Verständnis gefragt. Schlussendlich soll ein nützliches Feuerwehrgeschichte-Archiv entstehen.

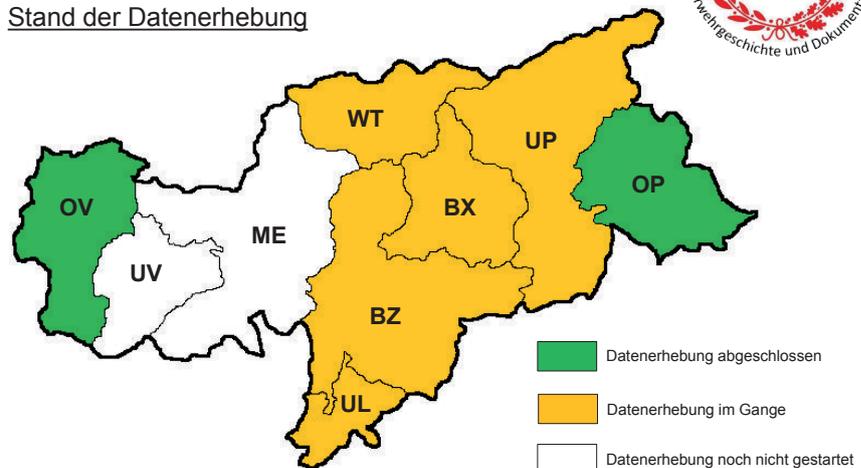
Das Sachgebiet Feuerwehrgeschichte ist sehr umfangreich. Deshalb werden immer

noch interessierte Feuerwehrleute gesucht, die an diesem Projekt mitarbeiten möchten. Sie können sich gerne beim Landesfeuerwehrverband melden, um weitere Informationen zu erhalten.

Um das Thema Feuerwehrgeschichte noch attraktiver und interessanter zu gestalten

Motorisierung der Feuerwehren von 1964 bis heute

Stand der Datenerhebung

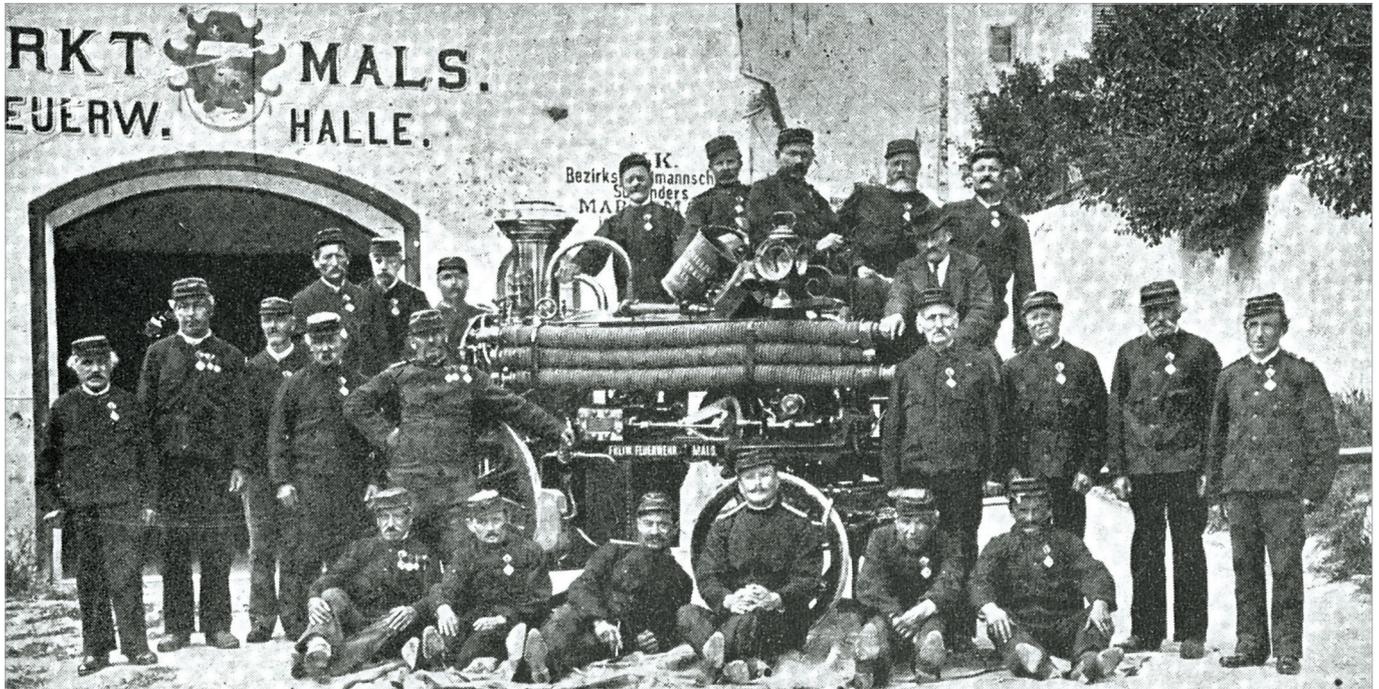


Interessante Links:

- Österreichische Nationalbibliothek: <https://www.onb.ac.at/>
- Austrian Newspaper online: <http://anno.onb.ac.at/>
- Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum: <https://www.tiroler-landesmuseen.at/page.cfm?vpath=haeuser/ferdinandeum/haus>
- Landesbibliothek Dr. Friedrich Teßmann: <http://www.tessmann.it/de/home.html>
- Bilder italienischer Dampfspritzen: <http://www.fiammeblu.it/thumbnails.php?album=5075>

Hinweis: Dieser Artikel kann auch über die Internetseite des Landesfeuerwehrverbandes (Rubrik »Feuerwehrgeschichte und Dokumentation«) heruntergeladen werden.

Aus der Feuerwehrstube



1894, 15 Jahre nach der Gründung, zählt die Malser Feuerwehr nicht weniger als 92 aktive Mitglieder. Davon sind 3 Mann beim Kommando, 24 Steiger, 29 Spritzenmänner, 25 Schlauchmänner und 11 Ordnungsmänner. Die Feuerwehr besitzt eine Saugspritze, einen Hydrophor (Handpumpe), einen Gerätekarren, einen Schlauchwagen, 500 m Schlauch und anderes Einsatzmaterial. Mals hat zu dieser Zeit 950 Einwohner und zählt 160 Häuser.

1898 war das Jahr der Großanschaffungen. Im April wurde von der Fa. Justus Christian Braun aus Nürnberg eine 1320 kg schwere, zweirädrige Feuerwehrleiter, vorwiegend aus Holz in Verbindung mit Eisen, angekauft. Im selben Jahr, nach einer intensiven Vorbereitungsphase, ist für 4.000 Gulden eine Dampfspritze angeschafft worden, hergestellt und geliefert von der »Feuerwehrspritzen-Pumpen- und Maschinenfabrik R. Czermack« Teplitz in Böhmen (Tschechei).

Im fernen Jahr 1898 war diese Dampfspritze das modernste Löscherät. Der Ankauf war nur möglich, weil der damalige Kom-

mandant Hermann Flora zum einen einen großen Weitblick hatte und zum anderen auch bereit war, Wechsel zu zeichnen und so die nötige finanzielle Sicherheit zu garantieren. Die Tilgung der Raten, die mit dem Ankauf einhergingen, erfolgte durch die Kultivierung der so genannten Feuerwehrwiesen (Verkauf des Ertrages), welche sich in der Spinaid befanden. Die Feuerwehr hat damals große Anstrengungen auf sich genommen, um diese damals moderne Dampfspritze anzukaufen. Neben jener in Mals, stand in Innsbruck eine von Kraus & Comp. München.

Die alte Malser Dampfspritze, die auch heute immer noch funktionstüchtig wäre, kam am 11.07.1902 zum ersten Mal zum Einsatz. Damals kam es in Laatsch zu einem Schadensereignis, bei welchem ein Mitglied der Laatscher Wehr, Josef Paulmichl, tödlich verunglückte.

1930 ist die Dampfspritze durch eine »Bergomi« Motorspritze abgelöst worden; das heißt, sie unterstützte noch im Notfall für kurze Zeit die Motorspritze bis zu ihrer endgültigen Stilllegung.

Die Dampfspritze beeindruckte selbst die Amerikaner, die sich gegen Ende des Zweiten Weltkrieges in Mals aufhielten.

Sie hatten vor, die Dampfspritze zu zerlegen und als Souvenir mitzunehmen. Dies konnte glücklicherweise verhindert werden.

Als man im Jahre 1974 ein Tanklöschfahrzeug ankauft, wäre der Inhaber der Firma Rosenbauer an einem Tauschgeschäft interessiert gewesen. Das Tanklöschfahrzeug des Typs Fiat TLF 3000 hätte er im Tausch mit der antiken Dampfspritze der Wehr kostenlos überlassen. Aber auch diesmal siegte der Weitblick der Malser Feuerwehrmänner. Sie schlugen diesen Tauschhandel aus, sodass die antike Dampfspritze nach wie vor im Besitz der Malser Feuerwehr ist und ein seltenes Beispiel für technischen Fortschritt, Weitblick und Zusammenhalt in der Mannschaft bleibt. Dampfspritzen dieser Bauart sind äußerst selten erhalten geblieben. Quellenangabe (Texte und Bilder):

Freiwillige Feuerwehr Mals
Peter Veith, Armin Plagg, Walter Zanon

Die Dampfspritze der FF Mals



Hersteller: Feuerspritzen-Pumpen- und Maschinenfabrik R. Czermack, Teplitz in Böhmen
Art: Horizontale Zwillingmaschine
Typ/Modell: Nicht bekannt, könnte ein Unikat sein.
Baujahr: 1898; Nr. 20;
Länge: 3,50 m; Breite: 1,54 m; Höhe: 2,30 m;
Dampfkessel: Stehender Schnellheizkessel – Kesseldruck: 7 ATM
Pumpenkolbendurchmesser: 100 mm – Hub: 200 mm
Pumpenleistung: 450 l/m, ca. je Pumpenzylinder bei 180 UpM = Gesamtleistung 900 l/m ca.
Saugeingang: 1
Druckausgänge: 2 (1 je Pumpe)
Besatzung: 3 Mann (Fuhrknecht, Heizer, Maschinist) + Gruppenführer

Auf einem vierrädrigen, blattgefederten Fahrgestell ruhen folgende Elemente:

- Kessel und dessen Armaturen (Feuerbüchse, Schornstein, Bläser, 2 Wasserstandgläser, Füllstutzen, Manometer, Zwillingssicherheitsventil, Kontrollhähne, Fischdampfventil, Speiserückschlagventile, Ab- und Dampfzuleitungen, Dampfpöler, usw.)
- Dampfantrieb und Pumpe bestehen aus einer horizontalen Zwillingmaschine mit je 2 Dampf- und 2 horizontalen Pumpenzylindern. Die beiden Dampfzylinder sind mit den Pumpenzylindern direkt durch 2 Maschinenelemente (Übertragungen) verbunden, an welchen sich 2 Doppelzugstangen befinden, die auf beiden Kurbeln, welche zueinander im rechten Winkel stehen, wirken. Durch 2 weitere Kurbeln, welche sich zu beiden Seiten der Maschine befinden, wird der Schiebermechanismus der Dampfströmung gesteuert und dadurch reguliert.
- Speisewassertank mit 3 Kessel-Speisesystemen (Handspeisepumpe, Maschinenspeisepumpe, Injektor-Speisepumpe), Saug- und Druckwindkessel, Wasserdrukmanometer, verschiedene Funktionsventile, usw.
- Saugschläuche, Verteiler, Bedienwerkzeug, Kohleschaufel, Signalhorn, usw.
- 1 Deichsel für ein Zweier-Pferdegespann, 2 Holz- und Kohlekästen, 1 Sitzbank für 2 Personen, Handbremse, 1 Werkzeugkasten und 2 Seiten-Laternen

Nach jedem Einsatz musste die Dampfspritze gewartet werden:

- Ruß und Fettreste vom Schornstein (Kamin) entfernen.
- Schlacken und Kohlereste entfernen und neu zum Zünden aufrichten*.
- Ölstände überprüfen, eventuell nachfüllen.
- Schmieren der Maschinenteile.
- Metall- und Stahlteile von Oxide- und Rostflecken reinigen und einfetten.
- Allgemeine äußerliche Reinigungs- und Wartungsarbeiten, usw.

** Nach dieser genauen Kontrolle, die jedes Mal zu geschehen hat, kann nun das Aufheizen beginnen. Hier sei bemerkt, dass das Brennmaterial in nachstehend beschriebener Reihenfolge eingelegt sein muss: Zuerst kommen trockene Hobelspäne locker auf den Rost, worauf klein gemachtes, trockenes Holz netzförmig übereinandergelegt wird. Nun kommen abermals einige Hobelspäne darauf, zu denen schließlich einige kleine Stücke guter Kohle gelegt werden. Das Anzünden muss von unten am besten mit einer Lunte geschehen. Nach dem Verbrennen der Hobelspäne und der kleinen Holzstücke kann schon größeres Holz eingelegt werden, und zwar so lange, bis sich eine Spannung von 1 Atmosphäre zeigt. Von da an ist dann mit Kohlen zu heizen.*

Das sind die wichtigsten Aufgaben der verantwortlichen Heizer und Maschinisten.

Bei einer einwandfreien Wartung sind sie in der Lage, in einer ½ Stunde den Dampfkessel auf einen Arbeitsdruck von 6 ATM zu bringen. Periodisch mussten die Dampfspritze bzw. der Dampfkessel einer amtlichen Prüfung unterzogen werden. Die letzte Prüfung fand im Jahre 1939 statt.

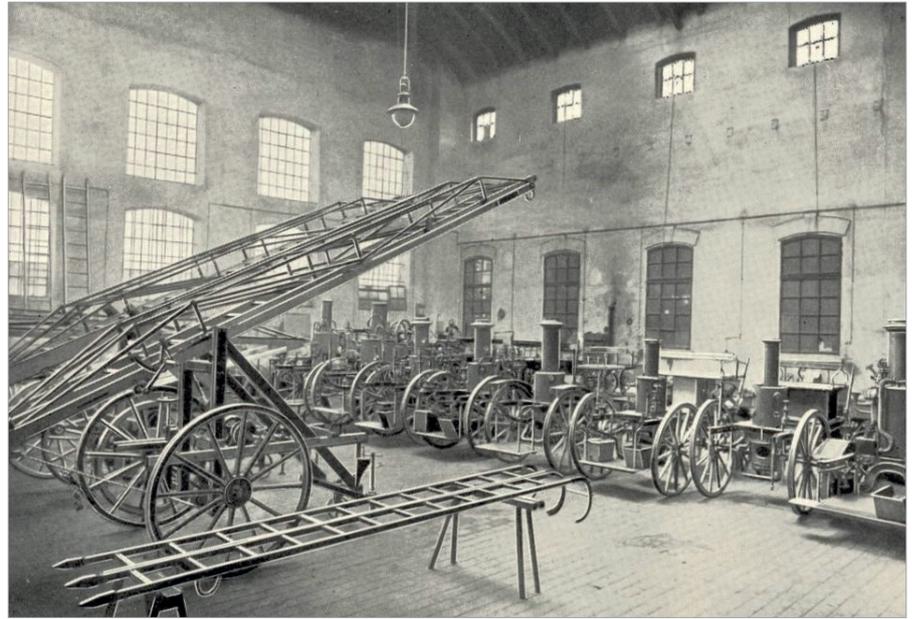
Zum Schluss sei dem betroffenen Maschinisten der gute Rat erteilt, bei allen seinen Obliegenheiten und Pflichten mit kalter Ruhe und peinlicher Reinlichkeit und Gewissenhaftigkeit vorzugehen und sich seiner Verantwortung stets eingedenk zu sein.

Quellenangabe (Texte und Bilder):

Freiwillige Feuerwehr Mals

Peter Veith, Armin Plagg, Walter Zanon

Ein Pionier für das Feuerwehrwesen



Czermack Reginald, geboren am 4. März 1847 in Prag, absolvierte nach der Handelsschule ein Praktikum in einer Bank, in der er als Sachbearbeiter für die Dampfmaschinen in Prag zuständig war.

Er wurde für sein verdienstvolles Wirken bei Organisationen und Vereinen, besonders im Feuerwehrwesen, öfters geehrt und ausgezeichnet. Unter anderem war er auch Ehrenmitglied des Landesverbandes der Deutsch-Tiroler Feuerwehren.

Am 1. Jänner 1867 ließ sich Czermack in Teplitz nieder und mit 1. Jänner 1868 gründete er eine Firma für technische Geräte, die auch Feuerspritzen der amerikanischen Fa. Douglas vermarktet hat. Um sich mit der Feuerwehr besser auseinandersetzen zu können, trat er am 3. Juni 1867 in die Turnerfeuerwehr und im Oktober 1868 in die Freiwilligen Feuerwehr Teplitz ein. 1869 eröffnete Czermack eine Montagewerkstätte in der er Geräte zusammenbaute. Die Teile wurden von inländischen und deutschen Firmen bezogen. Einer seiner Geschäftspartner war die 1860 gegründete Firma August Flader in Jöhstadt (Deutschland), die sich auf Feuerlöschgeräte spezialisiert hatte.

Großes Aufsehen erregte Czermack am 29. September 1872 auf einer Tagung der Freiwilligen Feuerwehren Nordwestböhmens in Karlsbad mit einem Hydrophor amerikanischer Provenienz, der, von nur einem Mann bedient, in der Minute 490 Liter Wasser förderte.

In der Folge konnte sich Czermack gegen namhafte Konkurrenten wie Lammer (Prag), Smekal (Mähren), Magirus (Ulm), Flader (Jöhstadt), Kernreuter und Müller (beide Wien) durchsetzen. Besonders gefragt waren Hydrophore, die über das Kronland Böhmen hinaus, in der Monarchie und sogar in Russland Absatz fanden. Trotz finanzieller und politischer Tumulte ist das Czermack's Unternehmen glücklicherweise nie in besondere Schwierigkeiten geraten.

Inzwischen hatte Czermack in seinem Betrieb die Produktion auf 289 verschiedene Feuerspritzen ausgeweitet. Erst um die Jahrhundertwende dürfte Czermack im Vergleich mit anderen Erzeugern voll in die Herstellung von Dampfmaschinen eingestiegen sein. Erst 1905 baute er eine neue Dampfmaschinenfabrik und hat seine mechanische Schlauchfabrik vergrößert.

1907 war Czermack 60. Mit 61 ging er in den Ruhestand. Seine Immobilien übereignete er seinen Söhnen Ing. Reginald und Eric. Mit seiner Frau Sophie ging er nach Wien. Im Ruhestand wollte er sich der Verwirklichung seiner Träume widmen. 1911/12 schwebte ihm die Gründung eines internationalen Feuerwehrmuseums in Wien vor. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges fand dieses Vorhaben jedoch ein kompromissloses Ende. Die Präsidenten der Feuerwehrverbände der Monarchie, allen voran Reginald Czermack, haben die stark dezimierten Freiwilligen Feuerwehren dazu aufgerufen, gemäß den Satzungen des Rettungsdienstes, auf den Bahnhöfen die Betreuung der Soldaten zu übernehmen.

Am 3. März 1929 ist der Kaiserliche Rat, Ehrenpräsident des Deutschen Feuerwehrvereins in Böhmen und Ehrenpräsident des Österreichischen Reichsverbandes für das Feuerwehr- und Rettungswesen, Reginald Czermack, in Teplitz gestorben.

Quellenangabe (Texte und Bilder):

Hans Gilbert Müller

Historische Schriftenreihe

des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes

Walter Zanon

Die Bozner Feuerwehr

Die Dampfspritze anno 1903

Im Jahre 1860 wurde in Bozen vom Turnlehrer Anton Schiestl der Turnverein gegründet, aus dem 1863 die Turnerfeuerwehr hervorging. Leider löste sich diese am 21. November 1870 wegen mangelnder Beteiligung auf und es blieb nur die alte Löschanstalt der Zünfte zurück.

Zur effektiven Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Bozen kam es dann am 17. Januar 1874 und wiederum war es Anton Schiestl, der die Geschicke der Feuerwehr, und zwar bis ins Jahr 1890, umsichtig leitete.

Die Feuerwehr erfreute sich großen Zulaufs und bestand am 21. März 1900, dem Tag ihrer Generalversammlung, aus 342 Mann, die sich auf folgende Einheiten aufteilten: Löschkommission, Kommando, Stab sowie Steiger-, Schlauch-, Spritzen- und Schutzabteilung. Die Schutzabteilung setzte sich aus der eigentlichen Schutzmannschaft und der Feuerwehrkapelle (aus der die heutige Musikkapelle Zwölfmalgreien hervorging) zusammen. Zudem verfügte die Wehr über eine eigene Sanitätskolonne und eine Truppe an

Werksleuten. Auch wenn die Einsätze von damals mit den einfachsten Mitteln abgewickelt wurden, so verfügte die Freiwillige Feuerwehr Bozen neben den damals gängigen Löschrequisiten über eine Schubleiter mit einer max. Höhe von 17 m und 80 cm Breite, eine 3-teilige Sturmberger Schubleiter, eine 2-rädrige Nürnberger Patent-Balace-Leiter mit einer Gesamthöhe von 22 m, Handkraftspritzen, eine Landfahrerspritze, eine kleine Wagenspritze (sog. Gymnasialspritze), sowie einen Mannschafts- und Rettungswagen und Hydranten.

Aufgrund des geringen Druckes der städtischen Wasserleitung sowie des teilweise schadhafte Zustandes bzw. der ungenügenden Leistungsfähigkeit der Handkraftspritzen sah sich das Kommando der Freiwilligen Feuerwehr Bozen gezwungen, an die Neuanschaffung einer Dampfspritze zu denken. Nach sorgfältiger Prüfung der von ersten österreichischen und reichsdeutschen Dampfspritzen-Fabriken eingeholten Offerten wurde jenes der Firma Ju-



stus Christian Braun in Nürnberg, das alle übrigen sowohl hinsichtlich Leistungsfähigkeit der Maschine, als auch Preiswürdigkeit bzw. Billigkeit übertraf, akzeptiert und diese daher mit der Lieferung betraut. (Bozner Nachrichten – 31. März 1903)

Die Auslieferung und Erprobung der neuen Dampfspritze erfolgte am 15. Juni 1903 in Gegenwart des Vertreters der Firma, Hr. M. Sicker und eines Monteurs des Unternehmens.

Justus Christian Braun, Nürnberg.

Dampfspritzen.

Mit dem Fortschreiten der Verbesserungen und der Vollkommenheit der Löscheräte, hat auch der Bau von Dampfspritzen eine hervorragendere Bedeutung erhalten, und hat hierin die deutsche Industrie die ausländische Konkurrenz, auf dem früher von dieser fast allein behaupteten Gebiete, erfolgreich verdrängt.

Wenn indess die Dampfspritzen bei uns bisher verhältnismäßig noch wenig Verbreitung gefunden haben, so dürfte die Ursache hauptsächlich darin zu suchen sein, dass in Folge des complicirten Mechanismus an das bedienende Personal in technischer Beziehung oft grosse Anforderungen gestellt werden mussten; auch daran dürfte es gelegen haben, dass meist Maschinen von grossen Dimensionen zur Anschaffung empfohlen wurden, die zwar riesige Wassermassen lieferten, jedoch in Bezug auf Dampferzeugung sehr zu wünschen übrig liessen, ausserdem schwer transportabel waren und insbesondere einen sehr erheblichen Kostenaufwand verursachten.

Diese wesentlichen Nachteile haben mich veranlasst, **Dampfspritzen zu construieren, die vermöge der gewählten Verhältnisse leicht transportabel sind, wegen des einfachen Mechanismus die denkbar einfachste Bedienung erfordern, leicht zu handhaben und im Preise (bei Verwendung nur besten Materials) sehr niedrig gehalten sind.**

Auf die Ausführung dieser Dampfspritzen wird die grösste Sorgfalt, bei der Auswahl des Materials sowohl, als auch auf die äussere Ausstattung, verwendet.

Diese **Dampfspritzen** werden in **fünf Grössen** angefertigt. Die Grösse Nr. 1 und Nr. 2 hat **einen Dampf- und einen Pumpenzylinder**, die Grösse Nr. 3 **zwei Dampf- und zwei Pumpenzylinder**, die Grösse Nr. 4 und Nr. 5 **drei Dampf- und drei Pumpenzylinder**.

Justus Christian Braun, Nürnberg.

Beschreibung der Dampfspritzen.

Der **Kessel** ist stehend angeordnet und die Construction so gewählt, dass innerhalb 10–15 Minuten (je nach der Witterung), vom Anheizen an gerechnet, die Maschine in Betrieb gesetzt und dann eine gleiche Dampfspannung mit Leichtigkeit erhalten werden kann. Da vom Augenblick der Abfahrt der Spritze bis zur Ankunft am Brandplatz, sowie bis zur vollkommenen Instandsetzung der Schlauchleitungen, erfahrungsgemäss ein Zeitraum von stets mehr als 10–15 Minuten verfliesst, so ist die Anheizdauer vollständig genügend und aus diesem Grunde die Sicherheit des Betriebes der kürzeren Anheizdauer vorgezogen worden.

Die **Ausrüstung des Kessels** besteht aus:
 2 Sicherheitsventilen, 2 Wasserständen, 1 Controlmanometerhahn, 2 Manometern, 1 Handspeisepumpe oder 1 Injecteur, 1 Maschinenspeisepumpe, 2 Rückschlagventilen, 1 Dampfpeife, 1 Ventil für den Bläser (zur Erzeugung künstlichen Zuges), 1 Ventil für den Injecteur, 1 Rauchklappe, 1 Laterne zur Beleuchtung der Wasserstände etc. Der Injecteur, sowie die Speisepumpe entnehmen das Wasser aus dem am vorderen Theile des Wagens befindlichen Wasserreservoir, das durch die Spritze, wenn dieselbe im Gange ist, gefüllt wird.

Das **Dampfpumpwerk** ist am Kessel befestigt. Die Verbindung der Dampf- und Pumpenkobenstange ist durch ein eigens constructirtes Verbindungstheil hergestellt, in dem sich die Lenkstange bewegt. Diese Verbindung bietet gegenüber den gebräuchlichen Kurbelschleifen den Vortheil, dass die Reibung und dadurch die Abnutzung der beweglichen Theile wesentlich vermindert und ganz besonders der Oelverbrauch ein bedeutend geringerer wird.

Die **Oelzuführung zum Dampfcylinder** erfolgt durch eine mechanische Oelpumpe; die Achslager werden, regulirbar, von einem Central-Schmierapparat aus mit Oel versehen.

Justus Christian Braun, Nürnberg.

Das **Pumpwerk** ist aus **Rothmetall** hergestellt und mit **kupfernen Saug- und Druckwindkesseln** versehen. Die seitlich angeordneten **Ventile** sind aus Gummi und durch **Lösen einer Bügelschraube leicht zugänglich** und auswechselbar.

In der **Druckleitung** ist ein **Sicherheitsventil** angeordnet, das **selbstthätig functioniert, wenn ein Ueberdruck im Druckwindkessel stattfindet**. An die Druckleitung ist auch die Verbindung nach dem Wasserreservoir angeschlossen. Die Pumpen-Cylinder haben Ablasshähnen.

Das **Wagengestell** ruht auf **kräftigen Federn**, ist mit einer Bremsvorrichtung versehen und hat Bocksitze für 2 Personen. Am Bocksitze sind 2 Laternen und eine Signalglocke angeordnet. Hinter dem Kessel sind 2 Kohlenkästen und der Stand des Maschinisten während der Fahrt. Unter dem Bocksitze befindet sich ein Reservoir für die Aufnahme der Werkzeuge.

Die Saugschleiche sind seitlich untergebracht und bequem abnehmbar, die Strahlröhren am Bocksitze.

Wie bereits erwähnt, werden die Dampfspritzen in 5 Grössen angefertigt, wovon sich die **Grösse Nr. 1 und Nr. 2 speciell als Angriffsspritze für Feuerwehrfilialen in grösseren Städten und für kleinere Städte, Märkte, Gemeindeverbände u. s. w. eignet**, da sie kleineren Calibers und sehr leicht zu handhaben sind.

Zur gefl. Beachtung.

Bei Bestellung bitte ich höflich, sich auf die Ausgabzeit des Cataloges:

„Januar 1900“

beziehen zu wollen.

Feuerwehrgeschichte

Am 25. Juni 1903 erfolgte anlässlich der Frühjahrs-Schlussübung – durchgeführt beim städtischen Waaghaus am Kornplatz – die offizielle Inbetriebnahme der neuen Dampfspritze. Zu dieser Übung erschienen neben dem zahlreichen Publikum auch der Bezirkshauptmann, der Herr Bürgermeister, sowie Vertretungen der Nachbarwehren von Gries, Zwölfmalgreien und St. Pauls. (Bozner Nachrichten – 29. März 1904)

Die Anschaffungskosten der neuen Dampfspritze beliefen sich auf 4800 Kronen, die gänzlich durch Spenden der Sparkasse Bozen in den Jahren 1903, 1904 und 1905 abgedeckt wurden.

8. März 1907 1 Uhr nachts wurde das Korps anlässlich eines in einem Ökonomiegebäude der Brauerei Vilpian ausgebrochenen Schadenfeuers alarmiert. Die unter dem Kommando des Löschzugs-Kommandanten Hrn. Reinstaller mit Dampfspritze u. Rettungsleitern ausgerückte Mannschaft wurde über Veranlassung des Hr. Brauereibesitzers mittels Separatzug an den Brandplatz befördert, brauchte jedoch nicht mehr in Tätigkeit zu treten, da das Feuer bereits von der dortigen Ortsfeuerwehr lokalisiert u. das Brandobjekt selbst ohnehin nicht mehr zu retten war. (Bozner Nachrichten und Allgemeiner Anzeiger – Dienstag 16. April 1907)

18. Februar 1909, 2 Uhr Früh, Dachbrand im Hotel Mondschein in der Bindergasse. Auch in diesem Falle gelang es unserer Feuerwehr, dank der guten Ausrüstung u. der Unterstützung von Hausbewohnern u. Gästen, das Feuer in kurzer Zeit zu bewältigen und dadurch angesichts der sehr gefährlichen Situation unabsichtbares Unglück zu verhüten. (Bozner Nachrichten 7. April 1909)

Am 28. Jänner 1917 wurde das Bozner Feuerwehrkommando vom Stationskommando ersucht, die Dampfspritze nach dem »Stadthof« bei Auer zu entsenden, woselbst ein großes Feuer ausgebrochen sei. Der Dampfspritzenzug wurde sofort alarmiert und rückte unter Führung des Löschzugkommandanten Herrn Battisti zum Bahnhof aus, woselbst die Dampfspritze auf einen Lastenzug verladen und nach Auer gebracht wurde. Von Auer fuhr die Spritze mit Mannschaft nach dem Brandplatz ab. Der »Stadthof« ist bekanntlich eine Landeserziehungsanstalt für verwahrloste Knaben.



(Österreichische Verbands-Feuerwehr-Zeitung 1917)

1936 wurde die Dampfspritze der Freiwilligen Feuerwehr Bozen durch die damalige Stadtregierung von Bozen an die »Amministrazione Provinciale di Bolzano – Corpo Pompieri« übergeben, die später dann in der Berufsfeuerwehr aufging. Heute befindet sich die alte Dame im Gerätehaus der FF Bozen neben modernster Technik u. veranschaulicht den Besuchern die Einsatzmittel vergangener Zeiten.

Justus Christian Braun, Nürnberg.

Dampfspritze Grösse Nr. 1.
Abbildung 1.

Grösse Nr. 1 mit einem Dampf- und einem Pumpenzylinder.

Wasserlieferung per Minute circa 400 Liter
 Wurfweite 35–40 Meter
 Gewicht Kilo
Preis M.

Zubehör:

7 Meter Saugschläuche in 3 Abtheilungen, 1 verbesserter Saugkorb, 1 Vertheilungsstück mit Hahnverschluss, 10 Meter Haufschauch Nr. 10 (114 mm flach gemessen breit) mit Verschraubung, 20 Meter Druckschläuche Nr. 6 (86 mm flach gemessen breit) in 2 Abtheilungen, 3 Strahlrohre, 6 Mundstücke, 2 Schmierkämmen, die nöthigen Schraubenschlüssel, 1 Holzhammer, 1 Kohlschaufel, 1 Feuerkrücke, 4 Reserve-Wasserstandsgläser mit Gummiringen, 6 Reserve-Gummiklappen.

Feber Tenderwagen, den jeweiligen örtlichen Ansprüchen genau construirt und ausgerüstet, siehe ich mit besonderen Angeboten zu Diensten.

Justus Christian Braun, Nürnberg.

Zur gefälligen Beachtung!

Hiermit erlaube ich mir noch zu bemerken, dass ich hinsichtlich Construction, hochsolider Ausführung und grösster Leistungsfähigkeit **die weitgehendste Garantie** biete.

Gegebenen Falles bin ich gerne bereit, durch Gewährung von Ratenzahlungen nach Wunsch, **die Anschaffung thunlichst zu erleichtern.**

Allenfallsigen **besonderen Wünschen bezüglich abweichender Ausrüstung trage ich nach Möglichkeit Rechnung** und bin mit Vergnügen bereit, nach Mittheilung des Näheren, mit dementsprechend ausgearbeiteten Kostenanschlägen zu dienen.

☛ Nachfolgend aufgeführte Zeugnisse, Protokolle u. s. w. empfehle ich gütiger Durchsicht.

Nürnberg, Januar 1900.

Justus Christian Braun.

☛ Durch Herausgabe dieser Preisliste treten alle anderen ausser Gültigkeit. ☛

Beilage III.

Nürnbergger Patent-Balance-Leiter 8 C.

D. R. P. Nr. 76469, 81192 und 82106.
 Patentirt in Italien.
Abbildung 302.

Beideilung siehe Seite 151 und 152. Preis siehe Seite 153.

Quellenangabe:
 (Texte und Bilder)

- Archiv FF Bozen
- Bozner Nachrichten
- Österreichische Verbands-Zeitung
- Stefan Ramoser

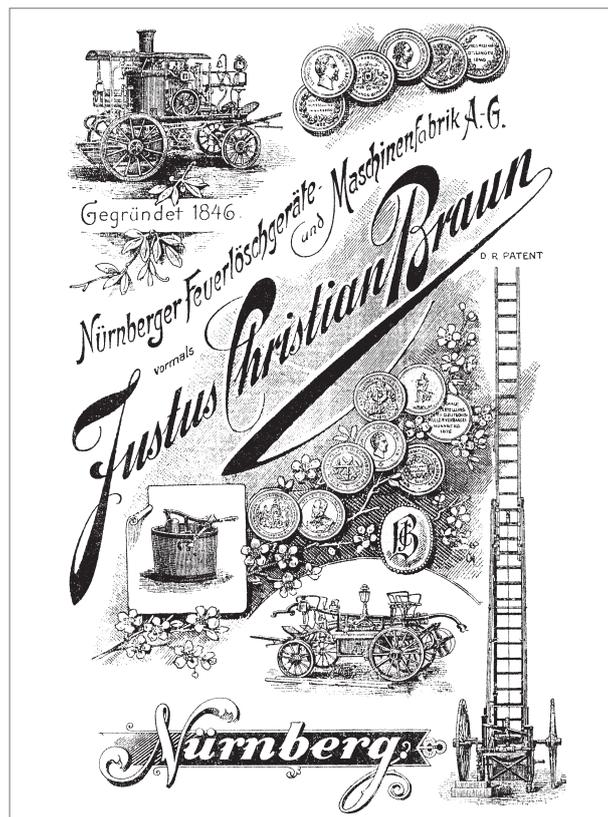
Nürnberger Feuerlöschgeräte- und Maschinenfabrik vorm. Justus Christian Braun AG

Mit der Meistersprechung am 13. Februar 1845 von Justus Christian Braun (28. Februar 1814 – 18. Mai 1878), begann dessen Karriere als Feuerlöschgerätefabrikant. Kurz darauf, 1846 gründete der Rotgießmeister unter bescheidenen Anfängen eine Gießerei- und Maschinenwerkstatt in Nürnberg zur Herstellung von Messinggusserzeugnissen aller Art und Metallartikel, darunter auch Glocken.

Bereits nach vier Jahren, also 1850, hatte sich das Geschäft so sehr erweitert, dass eine Verlegung notwendig wurde, um die Massenproduktion etwas wirtschaftlicher und fabrikmäßiger betreiben zu können, wobei gleichzeitig die Einrichtung für den Kraftbetrieb, durch Anlage eines Pferddegöpels erfolgte, um mit 1 PS die benötigte Energie zu liefern. Im Jahre 1857 schon musste der Pferddegöpel einer Dampfmaschine weichen. Damit trat das Geschäft in die Reihe der größeren Fabrikbetriebe.

Um 1860 begann eine Spezialisierung auf Feuerlöschgeräte (Feuerspritzen), mit denen Braun bald große Erfolge erzielte. Um 1868 ging er mehr und mehr zur Herstellung von Handdruckspritzen über. Bereits im selben Jahr konnte er auf dem Bayerischen Feuerwehrtag in Gunzenhausen eine Feuerspritze vorführen, die wegen ihrer Handlichkeit und Zweckmäßigkeit allgemeine Anerkennung fand. Sie wurde von Hand betrieben und war verfahrbar. Bis 1911 wurden nachweislich mehr als 8.800 Spritzen gebaut. Justus Christian Braun machte sich nämlich immer wieder Gedanken über das Feuerlöschwesen im Allgemeinen und über die vorhandenen Feuerlöschgeräte im Besonderen.

Als die Räumlichkeiten wieder zu eng wurden, erwarb Justus Christian Braun außerhalb der Altstadt im Stadtteil Gärten bei



Wörth in der Wächterstraße ein Grundstück mit 13.000 m². Es entstand die »Nürnberger Feuerlöschgeräte- und Maschinenfabrik vormals Justus Christian Braun«. Auf dem Fabrikgelände fanden sich schließlich eine Schlosserei, eine Schmiede mit 12 Feuern und 2 Fallhämmern, eine Eisengießerei mit 2 Kupolöfen, eine Metallgießerei mit einem Ofen, eine Formerei, eine Schreinerei, eine Wagnerei, eine Lackiererei, Lager Räume, Kessel- und Maschinenhaus sowie kaufmännische und technische Büros. Der Betrieb beschäftigte ca. 30 Angestellte und ca. 300 Arbeiter.

Leider machte der Tod des Firmenträgers J. C. Braun dem rastlosen Streben ein zu frühes Ende. Die beiden Söhne Christian Sigmund und Johann Friedrich Emanuel übernahmen die Fabrik, die sie unter Hochhaltung der Prinzipien, nur das möglichst

Beste zu liefern, weiterführten. 1890 wurde das gewachsene Familienunternehmen »Nürnberger Feuerlöschgeräte- und Maschinenfabrik, vorm. Justus Christian Braun«, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

Ab 1887 bot das Unternehmen auch Dampfspritzen eigener Konstruktion an und seit 1896 empfahl sich Braun mit Dampfspritzen in verschiedenen Größen neuester Konstruktion. Es folgten auch Automobil-Dampfspritzen mit Einradantrieb. Später lieferte Braun Dampfspritzen auf Fahrgestellen der Daimler-Motorenwerke (Marienfelde) mit Radnaben-Elektromotoren eigener Fertigung. So wurde auch Justus Christian Braun ein erfolgreicher Dampfspritzenfabrikant, der für deutsche und ausländische Feuerwehren um die 50 Stück gebaut haben dürfte, darunter nur wenige selbstfahrende.

Ein Kuriosum war die dreirädrige Dampfspritze, bei der eine Zweizylinder-Dampfmaschine das einzige Vorderrad antrieb. Damit sollte eine leichtere Durchlenkbarkeit des Einzelrades (das aber doppelte Breite besaß!) erreicht werden. Die Feuerwehr Biebrich (bei Wiesbaden) erhielt 1904 dieses eigentümliche dampfautomobile Dreirad. Bei einer wohl zu schnellen Fahrt kippte es am 5. Januar 1910 beim Einbiegen in die Rathausstraße um. Dabei wurden Passanten auf dem Gehweg durch den ausströmenden Dampf erheblich verletzt. Damals entstand das Spottlied »Die Biebricher Dampfspritze«, dessen letzte Verse lauten: »Da sie zum Laufen ist zu faul/Wird sie gezogen vom Gaul/Und die Moral der Geschicht/So'n teuer Dampfspritze braucht man nit«. Jedenfalls ließ man sie im selben Jahr auf Vierradbetrieb und Belastung umbauen.

Die Feuerwehren berichten

1892 ist die Herstellung von Leitern der Fa. »Fischer & Stahl« von der Fa. »Justus Christian Braun« übernommen worden. Das Unternehmen erhielt 1902 das Patent für die Produktion von Balance-Drehleitern. 1898 erhielt die FF Mals eine 2-rädrige, 1320 kg schwere J.C. Braun Patent-Balance-Leiter. Dass unter den genannten Umständen der Firma, neben dem materiellen Erfolg auch sonst die verdienten Ehren zuteil wurden, bezeugen die auf allen besuchten Ausstellungen erhaltenen Auszeichnungen durch erste Staatspreise, goldene Medaillen usw., deren Ausführung zu weit führen würde. *Zum 50-jährigen Bestehen feierte die Firma den Ehrentag durch Freigabe des Tages, Gewährung des vollen Lohnes und Verteilung von Geldgeschenken an die Arbeiter je nach Maßgabe der Dienstzeit. Eine wei-*

tere sehr beträchtliche, Stiftung machte die Firma dadurch, dass sie, in Anbetracht des großen Absatzes ihrer Spritzen in Bayern, dem Bayerischen Landes-Feuerwehrausschuss für jeden der sieben Kreise des rechtsrheinischen Bayerns je eine Spritze im Preise von 1000 Mark zur Verfügung stellte, welche an die am meisten bedürftige Feuerwehr schenkungsweise abgegeben wird. Aus verschiedenen Gründen fanden zwischen 1904 und 1919 Fusionen (mit bekannten Unternehmen wie: C.D. Magirus; Gustav Ewald; I.G. Lieb; The Premier Cycle CO.LTD;), Auflösungen, Gesellschafts- und Firmennamen-Änderungen statt. Aus der damaligen Nürnberger Feuerlöscher- und Maschinenfabrik vorm. Justus Christian Braun AG, entstanden 1919 die Fahrzeugfabriken Nürnberg und Ansbach

AG (Faun) und ab 1920 die »Faun – Werke AG, ein sehr bedeutendes Unternehmen für Spezialfahrzeuge.

Im Jahre 1995 feierte das Haus FAUN sein 150-jähriges Bestehen und berief sich somit auf die Meistersprechung von Justus Christian Braun am 13. Februar 1845 bzw. auf die Eröffnung seiner Werkstatt im selbigen Jahr.

Quellenangabe (Texte und Bilder):

- Chronik Feuerwehr Prunn,
- Wikipedia,
- »Feuerwehren unter Dampf« von Manfred Gihl,
- Österreichische Nationalbibliothek.
- Stefan Ramoser
- Walter Zanon

Lehrgang »Feuerwehrgeschichte« an der LFS Tirol

Beim gemeinsamen Treffen des Sachgebietes Feuerwehrgeschichte und Dokumentation mit den Nord- und Osttiroler Kollegen am 24. Mai 2019 an unserer Landesfeuerweherschule wurde der Vorschlag gemacht, einen Lehrgang zum Thema »Feuerwehrgeschichte« an der Landesfeuerweherschule Tirol zu organisieren. Am Donnerstag, 3. Oktober 2019 war es schließlich soweit. Sechs Sachbearbeiter aus Südtirol, darunter auch Sachgebietsleiter BFP a. D. Walter Zanon, haben sich in aller Frühe nach Telfs aufgemacht, um an diesem Lehrgang teilzunehmen. Die insgesamt rund 30 Feuerwehrleute aus Nord-, Ost- und Südtirol erwartete ein interessantes Programm. Zuvor hieß Schulleiter OBR DI(FH) Georg Waldhart alle Anwesenden herzlich willkommen und zeigte sich über die enge Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Feuerwehrgeschichte mit den Kollegen aus Südtirol sehr erfreut. Der stellvertretende Direktor des Tiroler Landesarchivs Dr. Christian Fornwagner MAS informierte in seinem Vortrag über die Aufgaben und Arbeiten des Landesarchivs und gab auch praktische Tipps für die Suche nach historischen Unterlagen in der umfangreichen Sammlung des Ar-

chivs. Martin Reiter, Marketingleiter der Tiroler Versicherung und selbst aktives Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr Brixlegg, sprach über die Quellensuche im Internet und wies auf einige interessante Internetseiten hin, die manche historische Schätze bergen. Nach dem gemeinsamen Mittagessen in der Mensa der Feuerweherschule referierte die Verantwortliche der Restaurierwerkstätte und Buchbinderei des Tiroler Landesarchivs, Mag. Dr. Gertraud Zeindl, über die richtige Behandlung von historischen Unterlagen und Objekten und gab auch wichtige Hinweise über ihre fachgerechte Lagerung derselben. Abschließend sprach MMag. Bernhard Mertelseder M. A.,

wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Geschichte und Ethnologie der Universität Innsbruck und Referent für das Chronikwesen beim Tiroler Bildungsforum, über die Grundzüge der Archivierung und Dokumentation und zeigte einige Beispiele auf, wie auch mit einfachen Mitteln eine analoge bzw. digitale Archivierung von Unterlagen möglich ist.

Mit der Übergabe der Teilnahmebestätigungen endete gegen 17.00 Uhr diese interessante Fortbildung an der Landesfeuerweherschule Tirol.

Ein Dank an dieser Stelle nochmals an die Landesfeuerweherschule Tirol für die freundliche Aufnahme der Südtiroler Teilnehmer.

