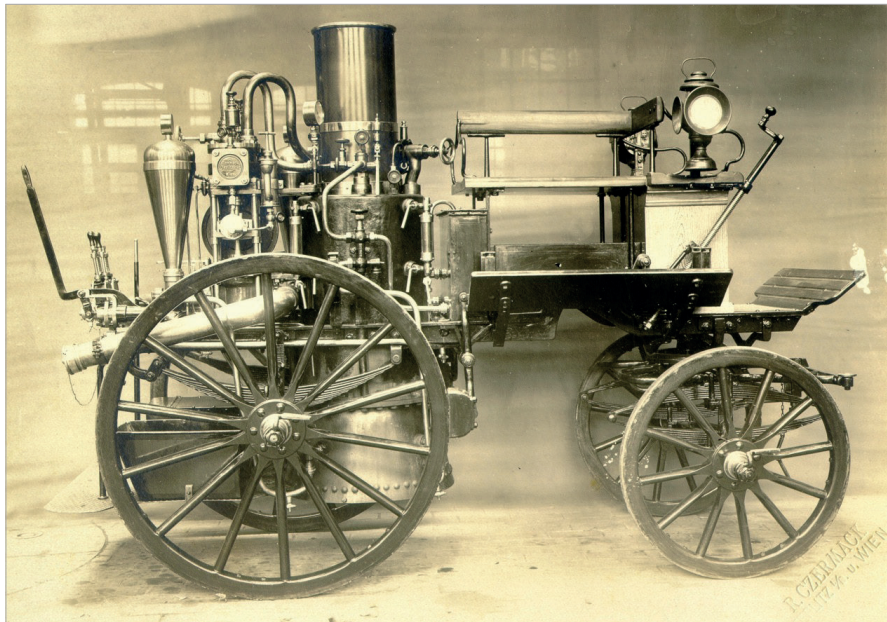


Feuerwehrleute mach(t)en Dampf!



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 & Gehrken in Altona-Hamburg, Hannibal Moltrecht in Hamburg-Billwärder und Hannover'schen Maschinenbau AG in Linden-Hannover

Dampfspritzenhersteller in der Monarchie Österreich-Ungarn:

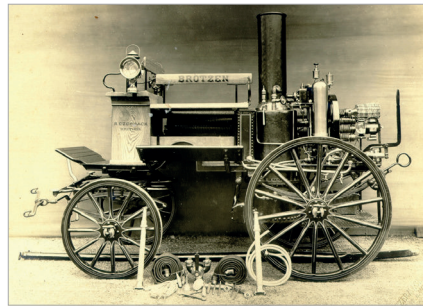
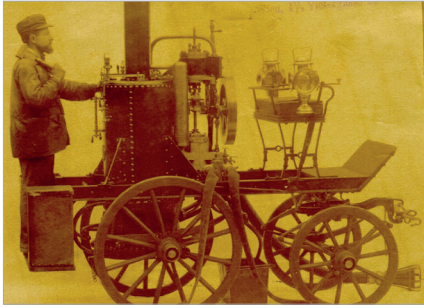
Wilhelm Knaust, Franz Kernreuter, Thumweld und Union in Wien, Konrad Rosenbauer & Kneitschel in Linz, Baltzer in Pest, R. Smekal in Prag und Czech sowie Reginald Czermack in Teplitz

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.

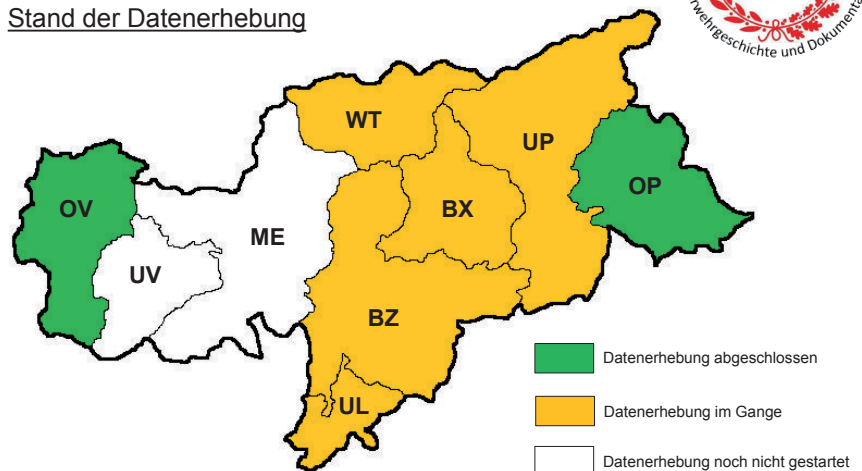
Das Sachgebiet Feuerwehrgeschichte ist sehr umfangreich. Deshalb werden immer

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

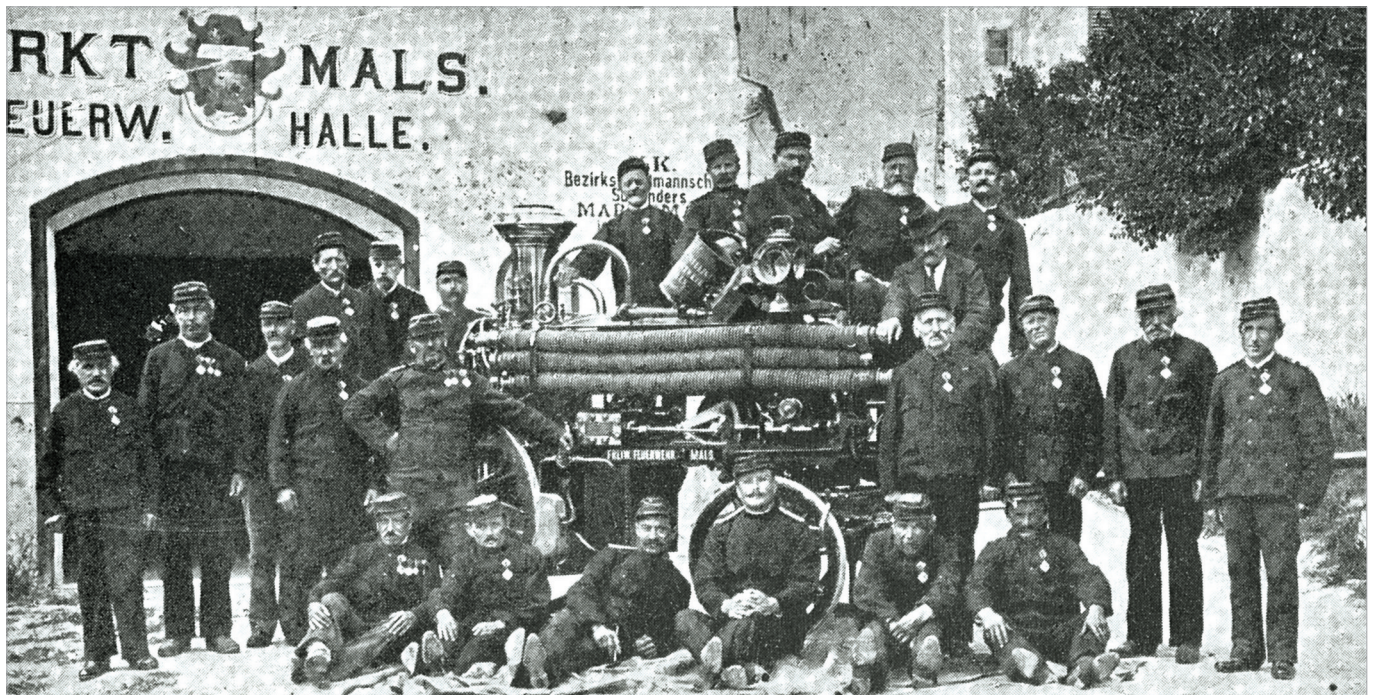


Interessante Links:

- 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 Löschgerät. 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 Zwillingsmaschine
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, Zwillingsicherheitsventil, Kontrollhähne, Fischdampfventil, Speiserückschlagventile, Ab- und Dampfzuleitungen, Dampfpöler, usw.)
- Dampfantrieb und Pumpe bestehen aus einer horizontalen Zwillingsmaschine 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, wel-

che zueinander im rechten Winkel stehen, wirken. Durch 2 weitere Kurbeln, welche sich zu beiden Seiten der Maschine befinden, wird der Schiebermechanismus der Dampfeinströmung gesteuert und dadurch reguliert.

- Speisewassertank mit 3 Kessel-Speisesystemen (Handspeisepumpe, Maschinenspeisepumpe, Injektor-Speisepumpe), Saug- und Druckwindkessel, Wasserdruckmanometer, 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 Holzstücken 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.

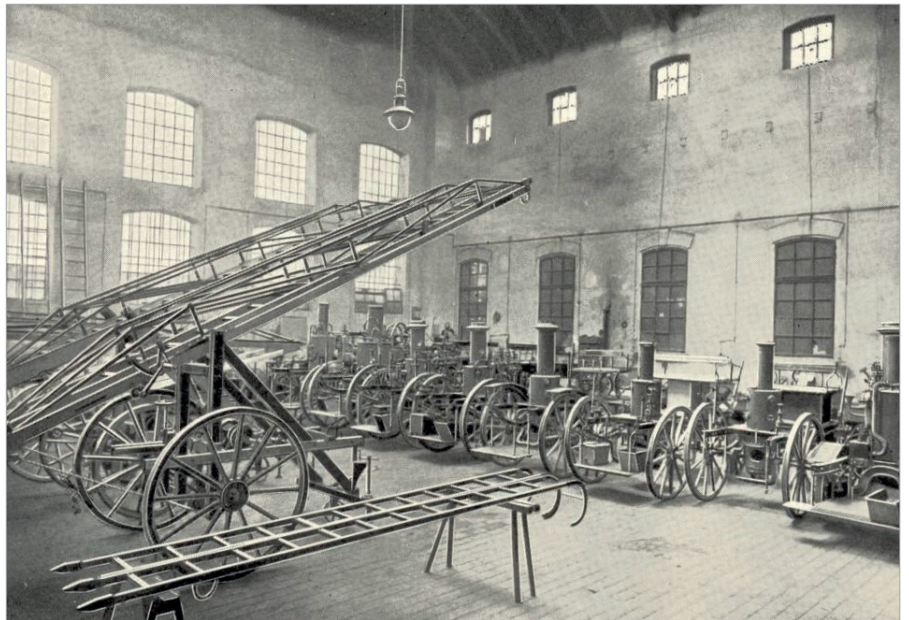
Zum Schluss sei dem betroffenen Maschinisten der gute Rat erteilt, bei allen seinen Obliegenheiten und Pflichten mit kalter Ruhe und peinlicher Reinlichkeit und Gewissenhaftigkeit vorzugehen und sich seiner Verantwortung stets eingedenk zu sein.

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 Dampfmöhlen 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 Dampfpumpen eingestiegen sein. Erst 1905 baute er eine neue Dampfpumpenfabrik 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