

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Feuerwehr-Zeitung. 1878-1941 1931

20 (15.10.1931)

Badische Feuerwehr-Zeitung

Offizielles Organ des bad. Landes-Feuerwehverbandes, der badischen Kreis-Feuerwehverbände und der badischen Wehren

Erscheint 2 mal im Monat. Bezugspreis für das Vierteljahr ausschließl. Zustellungsgebühr RM. 1.20; Postbezug RM. 1.20
Anzeigen-Gebühr: 1 viergespaltene Millimeter-Zeile oder deren Raum 10 Kpf., 1 Reklamezeile 30 Kpf., bei Wiederholungen entspr. Rabatt. Postcheck-Konto: Amt Karlsruhe 14 137
Druck und Verlag von Ernst Koebelin, Hofbuchdruckerei, Baden-Baden, Stephaniensstr. 3 — Fernruf 23, 136, 277



Präsident des Badischen Landes-Feuerwehverbandes
Branddirektor Georg Ueberle, Bezirksrat in
Heidelberg, Untere Neckarstraße 114

Bank-Konten:

a) Vereinsbank Heidelberg, Akademiestraße, Konto Nr. 1214
b) Städtische Sparkasse Heidelberg, Konto Nr. 4728

Nummer 20

Baden-Baden, 15. Oktober 1931

52. Jahrgang

In jüngster Zeit brachten unsere beiden süddeutschen Industriefirmen, C. Mey, Karlsruhe und C. D. Magirus A.G., Ulm, verschiedene Neuerungen an Geräten heraus. Wir lassen einige Abhandlungen über diese Geräte folgen und nehmen wohl richtig an, daß sie allgemein Interesse finden. Die Schriftleitung.

Ein Teleskopmast für Feuerwehrzwecke

Von Diplom-Ingenieur Castner

Neben ihrer ersten Ganz-Verblech-Feuerleiter — einer 20 Meter-Aufspindel — führte die Feuerwehrgerätefabrik Carl Mey in Karlsruhe (Baden) auf der im Juni d. J. in Paris stattgefundenen Internationalen Feuerwehr-Ausstellung einen auf einem Automobil-Drehleiter-Fahrgestell aufgebauten Teleskopmast vor, der nicht nur die Aufgaben der bei amerikanischen Feuerwehren schon seit längerer Zeit eingeführten „Wassertürme“ voll und ganz zu erfüllen vermag, sondern der darüber hinaus noch verschiedene weitere Verwendungsmöglichkeiten bietet.

Der ganze Unterbau des Gerätes, also Fahrgestell, Drehwert, Aufrichtebögen und Antrieb, entsprechen vollkommen denen einer vollautomatischen Mey-Automobil-Drehleiter.

An Stelle der Leiter sind mehrere ineinander schiebbare Stahlrohre fest mit den Aufrichtebögen verbunden. Die einzelnen Rohre sind gleitend ineinander geführt und werden durch verzinkte Stahlseile teleskopartig auseinandergezogen. Die Seile werden über Rollen geführt, die an den Köpfen der einzelnen Rohrschüsse angebracht sind. Die Ausziehvorrichtung ist so durchgebildet, daß zugleich mit dem zweiten Rohr auch die folgenden ausgezogen werden. Zu diesem Zweck ist das jeweils am Kopfe eines Rohres befestigte Seil über die Kopfrolle des nächsten zum Fuße des übernächsten Rohres geführt und dort wieder um befestigt.

Am Teleskopmast sind auch die bei Mey-Automobil-Drehleitern bewährten Sicherungen vollständig vorhanden: die einer Waage vergleichbare Klippensicherung mit Dynamometer-Anzeigevorrichtung und optischer und akustischer Signaleinrichtung, die Terrainregulierung mittels Pendels, die Anstößsicherung, die selbsttätige Betriebsabschaltung beim Erreichen der Grenzstellungen und der Gefahrengrenze usw.

Um den Teleskopmast als Wasserturm benutzen zu können, hat er im Innern eine auseinander-schiebbare Druckwasserleitung aus Kupferrohr erhalten, die an ihrem unteren Ende mit einem

Druckanschluß versehen ist. Das an der Mastspitze angebrachte Wendestrahrohr wird durch ein am Fuße des Mastes befindliches Handrad betätigt.

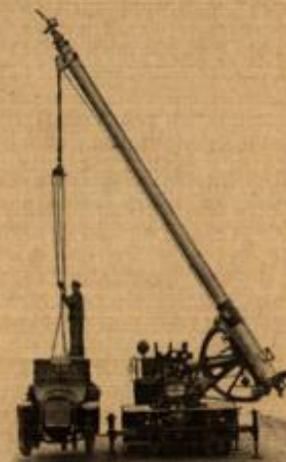
Im allgemeinen wird das erforderliche Betriebswasser von der im Fahrzeug entweder am Rahmenende oder unter dem Fahrersitz eingebauten Mey-Hochdruckkreiselpumpe geliefert. Es kann aber auch von einer anderen Motorspritze bezogen werden. Schließlich ist es auch möglich, außer dem an der Mastspitze befindlichen, ein weiteres, nach allen Seiten schwenkbares Wendestrahrohr auf der geräumigen Plattform des Fahrzeuges aufzustellen.

Die Leistung der vom Fahrzeugmotor angetriebenen Pumpe beträgt 2000 l/Min. bei 110 Meter Förderhöhe bzw. 3500 l bei freiem Auslauf. Die Pumpe besteht vollständig aus bester, wasserbeständiger Bronze, wie auch die stählerne Antriebswelle an den mit dem Wasser in Berührung kommenden Stellen durch Bronzebuchsen geschützt ist. Das Pumpengehäuse ist doppelwandig ausgeführt. Der Zwischenraum wird zur Rückführung des Motorabwassers benutzt, das im Winter zugleich die Pumpe vor dem Einfrieren schützt. Als Entlüftungspumpe und Ansaugvorrichtung dient eine Kapellschieberpumpe.

Die zweite Verwendungsmöglichkeit des Teleskopmastes ist als Kran, sei es zum Aufrichten umgekippter Fahrzeuge oder zum Aufheben schwerer Lasten bei den Aufräumarbeiten an Brand- oder Unfallstellen. Zu diesem Zweck wird am oberen



Der Mast in Fahrstellung



Der Mast beseitigt alle Hindernisse der Straße

Ende des untersten Rohres eine Dose angebracht, in die im Bedarfsfalle ein Flaschenzug eingehängt werden kann. Von besonderer Wichtigkeit ist dabei, daß der Mast nicht nur nach den beiden Längsseiten des Fahrzeuges, also senkrecht zur Fahrzeuglängsachse, sondern auch nach rückwärts als Kran benutzt werden darf, ohne die Standfestigkeit des Gerätes irgendwie zu gefährden. Dies wird vor allem dadurch erreicht, daß der Mast-Teleskopmast mit den gleichen selbsttätigen Sicherungen ausgestattet ist, wie sie sich an den Mast-Teleskopmast seit zehn Jahren immer wieder bewähren. Die Mast-Kippicherung bietet vor ähnlichen Ausführungen den Vorteil, daß sie auch bei stillstehenden Getrieben einwandfrei arbeitet. Man kann also an der Anzeigevorrichtung des Mast-Dynamometers jederzeit den jeweiligen Belastungsgrad des Gerätes ablesen. Die Verbindung der Kippicherung bzw. ihrer Anzeigevorrichtung mit einer elektrisch betätigten optischen und akustischen Signaleinrichtung ermöglicht es, daß auch Personen, die in größerer Entfernung vom Gerät sich aufhalten, auf den Belastungsgrad des Mastes bzw. auf wichtige Änderungen der Belastungsverhältnisse, rechtzeitig und unzweideutig aufmerksam gemacht werden. Dies geschieht dadurch, daß, wie bei der Leiter, bei Annäherung an die Gefahrenzone unter einem Glockenzeichen ein grünes Licht aufleuchtet, das beim Erreichen der Höchstbelastungszone unter gleichzeitigem Daueralarm durch ein rotes Licht abgelöst wird.

Auf Wunsch kann an dem Mast auch noch eine Vorrichtung angebracht werden, die seine Benutzung als Rettungsgerät ermöglicht. Diese Vorrichtung kann in zwei Ausführungen geliefert werden. Die eine von ihnen ist eine Rettungskorbvorrichtung, ähnlich wie sie an der im vergangenen Winter an die Feuer-

wehr in Genf gelieferten Mast-Automobil-Drehleiter angebracht wurde. Der Unterschied besteht in der Hauptflache darin, daß der Korb am Mast, sich senkrecht auf und ab bewegt, während der an der Leiter eine schräge Bewegungsrichtung hat. Das aus Handgefertigte Förderseil wird über ein Spill geleitet, das durch einen vom Mastgetriebe abzweigenden Nebenantrieb betätigt wird.

Die andere Ausführung hat die Gestalt eines Fahrstuhles, der auf einer auf den Rohren des Mastes aufgeschweißten Zahnstange emporklettert. Der Fahrstuhl bietet Platz für zwei Personen einschließlich des Führers. Er wird mit vier Greifern am Mast festgehalten. Der Antrieb geschieht vom Fahrmotor aus, wobei die benötigte Kraft vom Mastgetriebe abgenommen und über eine am Fuße des Mastes befindliche Seiltrommel, der Seiltrommel und dem Getriebe im Fahrstuhl zugeführt wird. Der Fahrstuhl wird durch den mit ihm hochfahrenden Bedienungsmann mittels eines Handrades gesteuert. Er kann in jeder Höhenlage angehalten werden. Nach Erreichen der erforderlichen Höhe ist der Bedienungsmann der zu rettenden Person beim Einsteigen in den Fahrstuhl behilflich und bringt sie dann rasch und sicher nach unten. Die Fördergeschwindigkeit des Fahrstuhles beträgt etwa 1,0 bis 1,5 M./Sek. Durch geeignete Sicherheitsvorrichtungen ist dafür Sorge getragen, daß bei einem etwaigen Reißen des Stahldrahtseiles, das jedoch kaum jemals zu befürchten ist, ein sofortiges, selbsttätiges Stillsetzen des Fahrstuhles eintritt, der dann, nach dem Lösen der selbsthemmenden Sicherheitsbremse vom Bedienungsmann langsam den Mast hinabgelassen werden kann. Irgendwelche Gefahrmöglichkeiten für die zu rettenden Personen bestehen somit nicht.

Der Name „Magirus“ und sein Klang in der Welt

Von Felix Korn, Ulm-Donau

Man muß schon etwas tiefer greifen, wenn man den Ulmer Geist, der heute noch wie früher die gleichen Charaktereigenschaften aufweist, verstehen will. Gründlichkeit im Schaffen, jedoch nicht ohne die auch im übrigen Leben gewohnten Ruhe, ein Wille und ein klarer Blick stehen als markanteste Zeichen hervor.

So soll uns die Ueberlieferung in die gute alte Zeit zurückführen. Man schrieb das Jahr 1853. Wir, die wir heute im Zeitalter der modernen Technik leben, können uns kaum noch einen Begriff von der vergangenen Zeit machen und uns das damalige Leben vorstellen. Man glaubt immer nur an ein reibungsloses Arbeiten und an ein durch keine Fehlschläge getrübbtes Dasein.

Aber so unvollkommen heute noch vieles ist, so war es auch vor dem, und früher wie heute strebte man danach, Verbesserungen zu schaffen, zu organisieren, zu normen.

Das Stedensperd des Ulmer Bürgers G. D. Magirus war seine Feuerwehr. Für diese arbeitete er Tag und Nacht, entwarf Pläne für neue Feuerlöschvorrichtungen, setzte sie in die Tat um und angefeuert durch seinen großen Freundeskreis, der in den Kommandanten anderer Wehren zu suchen war, gründete er im Jahre 1864 ein Unternehmen, das sich vornehmlich den Bau neuzeitlicher Feuerlöschgeräte zur Aufgabe machte.

Aber auch seine literarische Tätigkeit fiel auf fruchtbaren Boden, und das bereits im Jahre 1850 erschienene Werk „Alle Teile des Feuerlöschwesens“ trug wesentlich dazu bei, den Gedankenaustausch über eine fortschrittliche Feuerlöschtechnik nicht nur mit deutschen Führern des Feuerlöschwesens, sondern auch mit solchen des Auslandes zu pflegen, um aus der Praxis für die Praxis zu schaffen. So ist es denn auch zu erklären, daß dieser Mann mit seinem unermüdbaren, für das Gemeinwohl tätigen Schaffensgeist im Jahre 1883 an die Vorstände der verschiedenen Feuerwehren Einladungen zum 1. Deutschen Feuerwehrtage ergab und damit zum Begründer des in den Reihen des Deutschen Feuerwehverbandes gepflegten deutschen Feuerlöschwesens wurde. Waren es im ersten Jahre nur 10, später 20, 38 Wehren, so steigerte sich die Zahl derselben später auf 152 und 180 und dieser Erfolg, dieses Blühen und Gedeihen des deutschen Wehrgedankens ist schlechthin die aufopferungsvolle Arbeit eines Mannes, den treue Freunde aus Liebe zur Sache tatkräftig unterstützten. Aber damit nicht genug, hier bewies ein Mann, daß er sein Fach nicht nur in der Theorie, in der Leistung seiner Wehr und in der Mitarbeit am Aufbau weiterer freiwilliger Feuerwehren beherrschte, sondern auch im Leben. In seinen eigenen Fabrikationswerkstätten fanden neue Ideen in der Schaffung besserer Geräte Verwirklichung. Vom kleinsten Feuerwehrraggregat über die für die damalige Zeit moderne Handdruckspritze zur großen Patent-Leiter — nicht nur Konstruktionen in der Zeichnung, sondern die Umsetzung in die Tat, Verbesserungen, Neuerungen, überall Fortschritt in jedem Stück und auf jeden Schritt und Tritt.

So legte denn auch der sich selbst keine Ruhe gönnende G. D. Magirus im Jahre 1878 seine Erfahrungen in einem neuen Werke nieder, betitelt: Das Feuerlöschwesen in allen seinen Teilen. Nach seiner geschichtlichen Entwicklung von den ältesten Zeiten

bis zur Gegenwart.“ 280 Holzschnitte auf 312 Seiten verteilt schmücken dieses fesselnd und lehrreich geschriebene Buch. Noch heute kommen zahlreiche Anforderungen aus dem Inlande und aus dem Auslande, und der Arbeitsgeist der heutigen Belegschaft ist erfüllt mit einem ganz besonderen Stolz, da man weiß, daß auch die Tradition das heutige Unternehmen vom gleichen Gedankengang des Gründers beiseit. Das beste Zeugnis in dieser Hinsicht über die heutige Produktion bietet der belehrende und zeitgemäße Inhalt der monatlich erscheinenden Hauszeitschrift „Magirus-Nachrichten“, die nicht unwesentlich dazu beitragen dürften, den Kontakt des Verbrauchers mit dem Werk herzustellen.

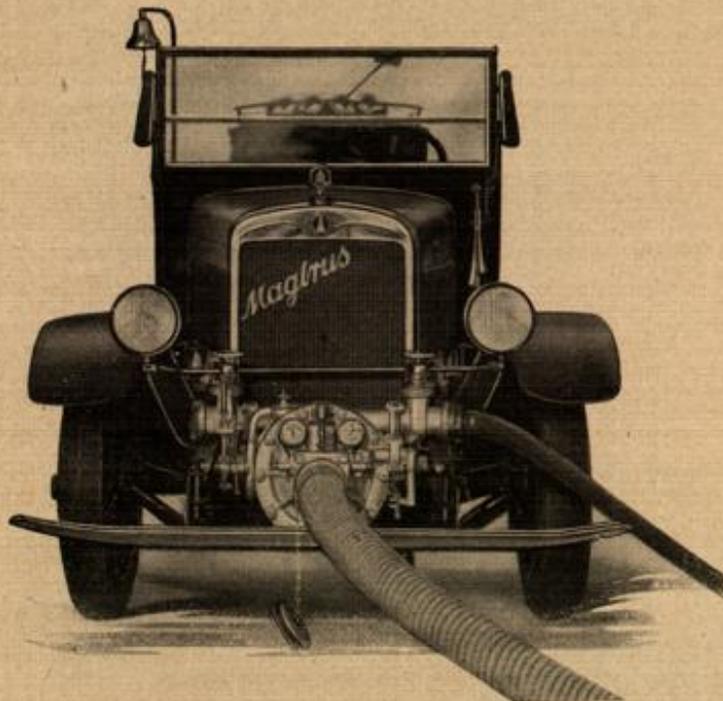
Nicht nur Reklame allein ist es, die den Namen eines Unternehmens weiterträgt, erst die Leistungsfähigkeit auf dem Fabrikationsgebiet schafft den guten Ruf und prägt ihn unauslöschlich in der Geschichte ein. U. a. sind es Magirus-Leitern, die den Namen Magirus berühmt gemacht haben, denn ihre geniale Konstruktion findet in der ganzen Welt Anerkennung, und der Beweis hierfür ist der große Absatz. Aber Magirus blieb nicht stehen bei überlieferten Konstruktionen, sondern verbesserte sie Tag um Tag, und das Neueste ist die ganz aus Stahl gebaute Feuerwehroleiter, von denen eine mit einer Steighöhe von 45 Meter die höchste Feuerwehroleiter der Welt ist.

In jedem Kontinent sind Magirus-Feuerwehrrfahrzeuge zu finden, mag es sich um Autoleitern, Autospritzen, Tankwagen, Schaumlöschfahrzeuge, Kleinmotorspritzen oder andere Geräte handeln. In Südamerika ist der südlichste Standort einer Magirus-Autoleiter und Autospritze die Stadt Magellanes an der Magellanstraße, der äußersten Spitze von Chile, wo Großer Ozean und Atlantischer Ozean sich treffen. Selbst Panama verzichtet nicht auf eine Magirus-Leiter, und gehen wir nach Nordamerika, so werden wir feststellen, daß auch der Amerikaner den ungeheuren Wert der Magirus-Leitern erkannt hat. In Afrika sind es vor allem die fast ausschließlich an der Küste gelegenen Hauptstädte der verschiedenen Kolonialdistrikte, welche ihre Feuerwehr mit Magirus-Erzeugnissen ausgerüstet haben, und verlassen wir nach einem Besuch der Feuerwehr von Kapstadt diesen Erdteil, um nach mehrtägiger Dampferfahrt unsere Besuche in Kalkutta wieder aufzunehmen, so werden wir in fast jeder größeren asiatischen Stadt immer wieder auf Magirus-Feuerwehrrfahrzeuge stoßen, sei es in Singapur, Saigon, Batavia, Tokio, Yokohama, in der Mandchurei, Mongolei oder im neuen großen Rußland. Und auch das einen halben Erdumfang von Ulm abgelegene Australien besitzt in allen Großstädten Magirus-Leitern, und kehren wir nach Europa zurück, so hat sich keiner der gesamten europäischen Staaten den Magirus-Feuerwehrrgeräten verschlossen, mitunter ist der gesamte Feuerwehrrpark mit nur Magirus-Löschgeräten ausgerüstet, nie aber fehlt die Magirus-Leiter.

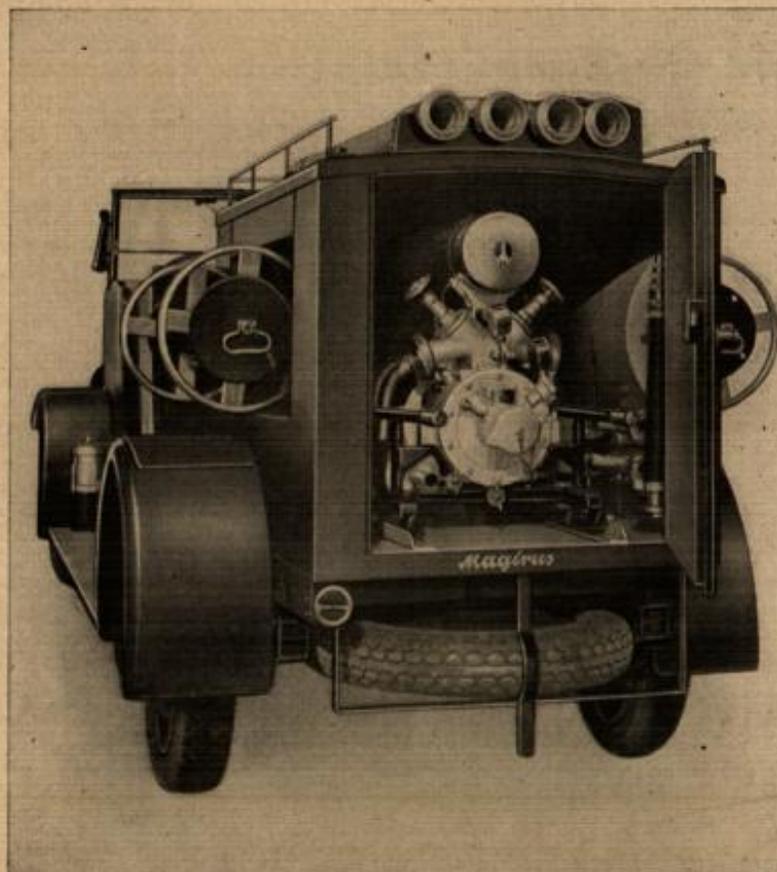
Die Tüchtigkeit eines Mannes hat ihre reichen Früchte getragen, und wo der Name Magirus genannt oder aber von Feuerlöschgeräten gesprochen wird, denkt man an das große Ulmer Werk. Die höchste Kirchtur der Welt und die höchste Feuerwehroleiter der Welt, jene aus Stein und diese aus Stahl, zwei Naturstoffe, das paßt so recht zusammen.

Magirus-Autospritze mit vorn eingebauter Hochleistungs-Kreiselpumpe

Leistung: 1200 l/m bei 80 m gesamtmanometrischer Förderhöhe



Schon der äußere Eindruck dieses Fahrzeuges verrät, daß Konstrukteure und Arbeiter wieder ein Meisterwerk schufen



Im rückwärtigen Kastenbau ist Raum für eine Magirus-„Goliath“

Bei der Konstruktion dieses Feuerwehrfahrzeugs wurden alle unsere langjähr. Erfahrungen zusammengefaßt um ein möglichst einfaches, billiges und leicht bedienbares Feuerwehrgerät mit größter Zuverlässigkeit und Lebensdauer zu schaffen.

Warum vorn eingebaute Feuerlöschpumpe? Hier die Vorzüge:

Uebersichtliche Anordnung der Pumpe. Dadurch bequeme Bedienung. Ein- und Ausbau der Pumpe überaus leicht und einfach. Einfacher Antrieb an den Motor. Dadurch Fortfall von Zahnrädern, Kardangelenken und der langen Transmissionswelle. Kraftersparnis durch Fortfall von Zwischengetrieben. Größere Ausnützung des Aufbauräumes durch Fortfall der Transmissionswelle. Leichte Unterbringung der Kleinmotorspritze an Stelle der hinten eingebauten Pumpe. Keine Belästigung durch die Auspuffgase. Bequemes Anfahren an die Wasserstelle in Sichtrichtung.

Das Fahrgestell besitzt eine Tragfähigkeit von 2000 kg. und ist in Feuerwehr-Sonderbauart gehalten. Für den besonders kräftig dimensionierten Rahmen wurde gepreßtes Stahlblech von hoher Festigkeit verwendet. Die am vorderen Rahmenende befindliche Stoßstange kann beim Spritzenbetrieb herabgeklappt werden. Eine Ferro-Duo-Servo-Vierradbremse gibt dem Fahrzeug eine vorzügliche Bremswirkung.

Das Vorgelege-Getriebe ist mit dem Motor in einem Block zusammengefügt. Kraftübertragung auf die Hinterräder durch öl- und staubfreien Kardanantrieb mit Kegelradifferential. Ein modern konstruierter 6-Zylinder-Motor mit seitlich gesteuerten Ventilen und abnehmbarem Zylinderkopf befriedigt alle an ihn gestellten Ansprüche und besitzt auch für Spitzenleistungen notwendige Kraftreserven. Die Pleuellwelle ist siebenmal gelagert. Die vor dem Kühler des Fahrgestells eingebaute Magirus-Kreiselpumpe Typ PIVv besitzt direkten Antrieb vom Fahrmotor aus über eine Klauenkupplung, die während des Stillstandes aus- und eingerückt wird.

Pumpengehäuse aus seewasserbeständigem Leichtmetall, Innenteile aus Bronze. Pumpenwelle aus Stahl, einerseits in Tragkugellagern zur Aufnahme von Längs- und Querdrücken, andererseits in Gleitlagern laufend. Welle an der Durchgangsbüchse überzogen. Auf der Welle sitzen die zwei Laufräder. Pumpendeckel bequem abschraubbar zur Freilegung der Innenteile. Einfache Stoffbüchsen-Nachstellung durch Handrad. Schmierung der Lager durch Fett mittels Staufferbüchsen.

Mantel des Pumpengehäuses doppelwandig, für spiralförmigen Durchfluß des Motor-Kühlwassers eingerichtet, dadurch einerseits dieser weiter abkühlend, andererseits Pumpe erwärmend.

Saugstutzen 100 mm l. B. zentral am Pumpendeckel angeordnet, mit Anschlussgewinde, Verschlussdeckel und Saugsieb. Druckstutzen oben auf der Pumpe rechts und links angeordnet, je mit 1 Spindel-Absperrschieber mit Anschluss-Kupplung für Schläuche von 75 mm Lichtweite.

Armaturen: Manometer, Vakuum-Manometer, je mit Absperrhahn, die Zuleitungen in den Pumpenkörper eingegossen, also gegen Frost geschützt. An geeigneten Stellen Luft bzw. Wasserhähne zum Entlüften und Ablassen von Kühl- und Pumpenwasser.

Entlüftung mittels der Auspuffgase des Motors, durch einen in die Auspuffleitung eingebauten Gasstrahl-entlüfter. Der Gasstrahler arbeitet nach dem Effektorprinzip und besitzt keine der Abnutzung unterworfenen Teile, kann auch nicht einfrieren.

Bedienung der ganzen Anlage (Anlassen des Motors, Gasregulierung, Einschalten der Pumpe und Ansaugen) vom Stand an der Pumpe. Das Ansaugen erfolgt durch Betätigung eines einzigen Hebels. Außer dem Anlassen kann der Motor mittels der Antriebskurbel durch den Saugstutzen angeworfen werden. An den normalen und für 2 Mann bestimmten Führerplatz schließt sich der Mannschaftsraum an, welcher für 6 Feuerwehrleute bestimmt ist. Hinter dem Mannschaftsraum ist ein Gerätekasten, der so groß bemessen ist, daß darin auch eine Kleinmotorspritze bis 1000 Liter Leistung

untergebracht werden kann. Die auf der Kastendecke befindliche Galerie dient zur Aufnahme sperriger Geräte. Beiderseits des Kastens befindet sich je ein Schlauchhaipel für 120 Meter Normalhaupfschlauch. Eine Anhängervorrichtung am hinteren Wagenende dient zur Mitnahme eines zweirädrigen Schlauchwagens oder einer weiteren Kleinmotorpumpe. Nachstehend noch einige technische Daten dieses Aggregats.

Motor	
Leistung auf dem Bremsstand	60 PS.
Umdrehungszahl in der Minute	2100
Zylinderbohrung	85 mm
Kolbenhub	125 mm
Brennstoffbehälter	etwa 70 Liter Inhalt
Brennstoffverbrauch für 100 Km. Fahrt	ca. 25 Liter
Brennstoffverbrauch für 1 Spritzenstunde	ca. 13 Liter
Ölverbrauch für 100 Km. Fahrt	ca. 0,42 Liter
Ölverbrauch für 1 Spritzenstunde	ca. 0,21 Liter
Höchstgeschwindigkeit	55 Km.
Steigungsvermögen bei guten Straßenverhältnissen	bis zu 22 Prozent
Niederdruckreifen 7,00 mal 20 super extra vierfach	
Radstand	ca. 4000 mm
Spurweite vorn	ca. 1540 mm

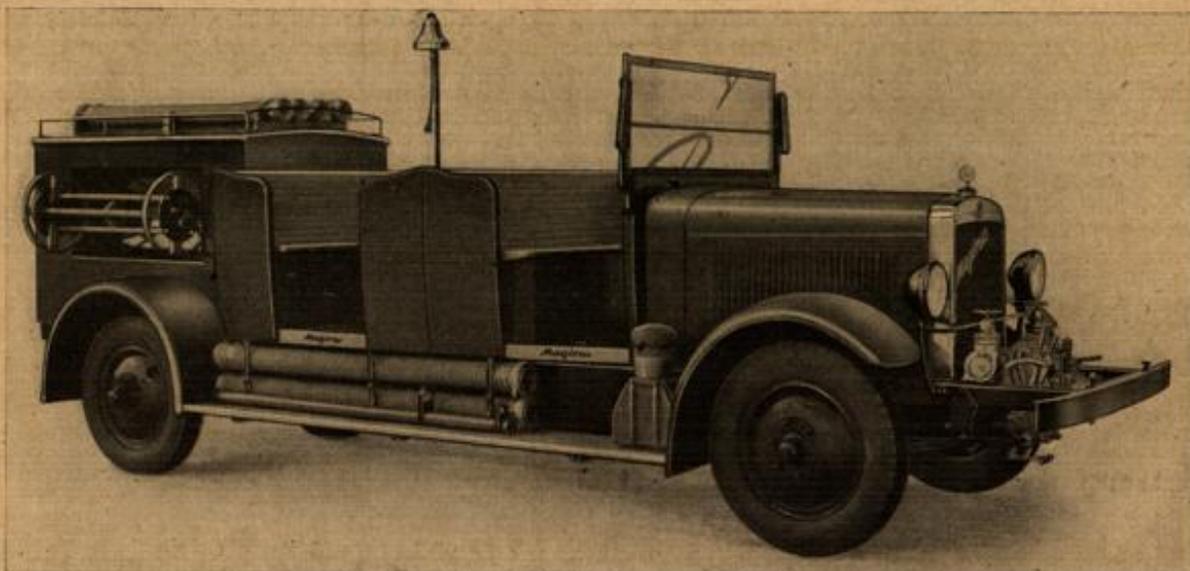
Spurweite hinten	ca. 1430 mm
Wenderadius auf dem Boden gemessen	ca. 7700 mm

Hochdruck-Artiselpumpe.

Wasserlieferung in der Minute:	
a) bei einer gesamtmanometrischen Förderhöhe von 120 m	600 Liter
b) bei einer gesamtmanometrischen Förderhöhe von 80 m	1200 Liter
c) bei freiem Auslauf	1600 Liter
Strahlwurfweite bei einem 26-mm-Mundstück	ca. 60 m
Strahlwurfweite bei einem 28-mm-Mundstück	ca. 53 m
Normalumdrehungszahl	ca. 2100
Größe Saughöhe	8,5 m
Ansaugdauer je nach Saughöhe	10—40 Sek.

Abmessungen und Gewichtsdaten des Fahrzeuges.

Länge	ca. 6200 mm
Breite	ca. 1900 mm
Höhe	ca. 2200 mm
Gewicht des Fahrzeugstells	ca. 1850 kg
Eigengewicht des Fahrzeuges	ca. 2850 kg
Nutzlast	ca. 1300 kg
Gesamtgewicht	ca. 4150 kg



Eine Hottel-Linie geht durch dieses vielseitig verwendbare Fahrzeug

Eine Ganz-Leichtmetall-Aufprotzleiter

Von Diplom-Ingenieur Castner

Auf der Ende Juni dieses Jahres in Paris stattgefundenen Internationalen Feuerwehr-Ausstellung wurden verschiedene bemerkenswerte Neuerungen gezeigt. Besondere Beachtung fand dabei der Stand der Feuerwehrgerätesfabrik Carl Metz in Karlsruhe (Baden). Wie erinnerlich, hat diese Firma im vergangenen Jahre die erste Halb-Leichtmetall-Automobil-Drehleiter an die Feuerwehr in Frankfurt (Main) zur Ablieferung gebracht. In der Zwischenzeit ist sie nun auf dem schon im Jahre 1926 mit der Schaffung der ersten Ganzstahlleiter beschrittenen Wege zur Ganzmetalleiter weitergegangen und hat eine Ganz-Leichtmetall-Leiter herausgebracht, die sich nicht nur durch den neuzeitlichen Werkstoff, sondern vor allem durch eine ganz neuartige Konstruktion von allen bisherigen Leiter-Ausführungen unterscheidet.

Die erste Ganz-Leichtmetall-Leiter ist eine 20 Meter-Aufprotzleiter, also ein Gerät, wie es ganz besonders bei den Feuerwehren in kleinen und mittleren Städten sich einer immer größer werdenden Beliebtheit erfreut, wie es aber auch von Großstadt-Feuerwehren namentlich in den Außenbezirken gern zu den verschiedensten Zwecken benutzt wird. Bekannt ist ja auch die Vorliebe der Fabrikfeuerwehren gerade für die Aufprotzleitern, weil sich für dieses handliche, leicht bewegliche und preiswerte Gerät noch andere Verwendungsmöglichkeiten bieten, z. B. bei der Anlage und Instandhaltung von Freileitungen aller Art, beim Nachprüfen der Beleuchtungsanlage, bei Arbeiten an Dächern und sonstigen Gebäudeteilen und dergl. Auch die Elektrizitätswerke und die Straßenbahnverwaltungen bedienen sich gern einer von einem Elektrolarren oder von irgendeinem anderen Kraftfahrzeug geschleppten Zweiradleiter, die im Notfall ebenfalls zu Feuerlösch- und Rettungszwecken herangezogen wird. Daneben gibt es aber noch sehr zahlreiche kleine Feuerwehren, die noch nicht im Besitze eines automobilen Feuerwehrgerätes sind, und bei denen deshalb die Leiter von den Mannschaften selbst zur Brand- oder Unfallstelle befördert werden muß.

Ihnen wird die neue Leichtmetall-Zweiradleiter daher ganz besonders willkommen sein, weil die körperliche Anstrengung der Mannschaften beim Fortbewegen der Leiter infolge ihres niedrigeren Gewichtes sehr viel geringer ist, als bei Leitern bisheriger Ausführung; beträgt doch die Gewichtsverminderung allein des Leiterparkes nicht weniger als 35 v. H. In den meisten Fällen wird man diese Gewichtserparnis ausnutzen, um bei voller Aufrechterhaltung der Standfestigkeit, auch das Fahrzeugstell leichter anzufertigen. In diesem Falle kann mit einer gesamten Gewichtsverminderung von etwa 50 v. H. gerechnet werden, unbestreitbar ein sehr großer Vorteil gegenüber gleichartigen und gleichgroßen Leitern bisheriger Ausführung.

Zur Herstellung der Leiter wurde ein vergütetes Leichtmetall „Lantal“ mit 40 kg/mm Festigkeit benutzt, also ein Werkstoff, der dem bisher verwendeten Stahl in dieser Beziehung vollkommen ebenbürtig ist. Das Lantal hat aber, ganz abgesehen von dem wesentlich geringeren Gewicht, dem Stahl gegenüber den weiteren großen Vorteil, bei höheren, aber auch bei tiefen Temperaturen bei weitem nicht so spröde zu sein, wie dieser. Deshalb sind auch Brüche infolge heftiger Erschütterungen bei großer Kälte beim Leichtmetall nicht zu befürchten, während sie beim Stahl namentlich an den Schweißstellen durchaus im Bereiche der Möglichkeit liegen. In dieser Beziehung ist somit die Lantalleiter der Stahlleiter unbestreitbar überlegen und kann auch bei sehr strenger Kälte unbedenklich bestiegen werden.

Ein Nachteil jeder Metalleiter besteht in dem großen Wärmelieferungsvermögen des Metalles. Dieser Eigenschaft vor allem ist es zuzuschreiben, daß bei starker Sonnenbestrahlung die Sprossen so heiß werden, daß ihr Berühren mit ungekühlten Händen beim Besteigen nicht ungefährlich ist. Nehmen die Sprossen eine Temperatur über 60 Grad C. an, die bei brennender Sonne im Sommer, aber auch bei starker Strahlungswärme von Feuer nicht selten erreicht wird, so würde damit die Benutzungsmöglichkeit des Gerätes ihr Ende finden. Ähnlich liegen die Verhält-

nisse bei sehr tiefen Temperaturen im Winter, die beim Berühren von Metallteilen ebenfalls zu recht schmerzhaften und schwer heilenden Verletzungen führen können. Deshalb hat die Firma Weh bei ihrer neuen Leiter die Sprossen mit Holz umkleidet das seinerseits durch einen hitzebeständigen Stoff geschützt wird.

Während die vorjährige Frankfurter Halb-Leichtmetall-Leiter nichts weiter war, als eine metallverkleidete Holzleiter, bei der sämtliche Stahlteile im Leiterpark durch solche aus Leichtmetall ersetzt wurden, ohne wesentliche Konstruktionsänderungen vorzunehmen, bedeutet die diesjährige Ganz-Leichtmetalleiter eine vollständige Abkehr von der bisherigen Leiterkonstruktion.

Alle bisherigen Leiterausführungen waren dadurch gekennzeichnet, daß die obere Gurtung (Spannwerk) schwächer gehalten war, als die untere Gurtung (Holme). Die Folge davon war eine ungleichmäßige Verteilung der auf die Leiter bei ihrer Benutzung wirkenden Kräfte und die Unzulässigkeit ihrer Beanspruchung auf Druck. Solche Leitern durften deshalb auch nicht mit der Spitze angelegt werden, weil in solchem Falle ein Einknicken, unter Umständen sogar ein Durchbrechen der Leiter in der Mitte eintreten könnte. Besonders groß war diese Gefahr bei langen mehrteiligen Leitern.

Beim Bau der neuen Ganz-Leichtmetall-Leiter hat sich nun die Herstellerfirma die Erfahrungen des Stahlbaues, insbesondere diejenigen des Brückenbaues, zunutze gemacht. Demgemäß sind die Seitenteile zu vollständig ineinander eingespannten Kastenträgern mit gleich starken unteren und oberen Gurtungen geworden. Hieraus ergibt sich, wie die verschiedenen unter teilweise sehr schweren und in der Praxis niemals vorkommenden Bedingungen durchgeführten Belastungsproben gezeigt haben, bei sehr leichter Bauart eine überaus günstige Kräfteverteilung, sowie eine sehr große Festigkeit und Steifigkeit und ein außerordentlich hoher Grad von Sicherheit. Ferner ist es hierdurch ermöglicht, die Leiter nicht nur mit der Spitze anzulegen und dann selbst von mehreren Leuten besteigen zu lassen, sondern sie auch vollständig ausgezogen in waagerechter Lage als Brücke zu benützen.

Für die Herstellung der Leiter wurden nur offene Profile verwendet, die den Vorteil bieten, daß sie jederzeit leicht übermäßig und nachgeprüft werden können. Sämtliche Teile sind durch Nieten zusammengefügt. Hohlprofile haben demgegenüber den Nachteil, daß sich in ihrem Innern Schweißwasser bilden kann, das, weil das Anbringen eines Schutzanstrichs hier nicht möglich ist,

durch Zerstoren des Werkstoffes eine höchst bedenkliche Gefahr heraufbeschwören kann.

Beschränkte sich bei allen früheren Konstruktionen die Führung der Oberleitern auf den Holm, so ist sie bei der neuen Leiter auf die ganze Höhe, also Holme, Stäben und Verspannung ausgedehnt, die ineinander geführt und gegenseitig eingespannt sind. Die bei der Benutzung der Leiter in dieser auftretenden Beanspruchungen kommen somit nicht nur in den Holmen, sondern auch im gesamten Spannwerk zur Auswirkung. Ferner ist bei diesem Gerät erstmalig eine Neuerung der Firma Weh angewendet worden, die darin besteht, daß die Obergurtungen durch Führungsstrahlen in ständiger Verbindung bleiben bzw. ineinander zusammengehängt sind.

Die neue Weh-Ganz-Leichtmetall-Ausprobleiter zeichnet sich also im Vergleich mit allen bisher gebräuchlichen gleichartigen



Die Leiter aufgezogen in Fahreinstellung

Geräten durch eine stattliche Reihe von Vorzügen aus, die ihr voraussichtlich sehr rasch zu einer weiten Verbreitung verhelfen werden.

An der Konstruktion dieser neuen Leiter ist noch besonders hervorzuheben, daß sie sich nicht nur zur Ausführung in Leichtmetall, sondern auch — und das ohne wesentliche Änderungen — für eine solche in Stahl eignet. Der Unterschied besteht in der Hauptsache darin, daß bei der Herstellung in Stahl die Schweißung an die Stelle der Nietung tritt. Wer also dem Leichtmetall noch irgendwelche Bedenken entgegenbringt, kann sich die gleiche Leiter in Stahl bauen lassen, muß dann allerdings auch mit dem sehr viel größeren Gewicht und verschiedenen anderen sich hieraus ergebenden Nachteilen vorlieb nehmen.

Besichtigung der Weinheimer Gummifabrik und Hanfschlauchweberei Weisbrod & Seifert G. m. b. H.

Heidelberg. Am 15. September dieses Jahres besuchte der Verwaltungsrat der Feinw. Feuerwehr Heidelberg unter Führung des Präsidenten des badischen Feuerwehrverbandes, Herrn Branddirektor Ueberle und des Herrn Feuerwehrkommandanten Friedrich Müller, Heidelberg, die Weinheimer Gummifabrik und Hanfschlauchweberei, Weisbrod & Seifert, G. m. b. H., die als einzige Fabrik in Baden rohe und gummierte Feuerwehrschläuche herstellt.

Mit der Besichtigung war die Abnahme von gummierten Schläuchen verbunden.

Als erstes erfolgte die Besichtigung der Gummier-Abteilung, wobei sämtliche Arbeitsgänge praktisch vorgeführt wurden. In der sogenannten Färberei werden die rohen Schläuche gefärbt bzw. gegerbt, mit dem Zwecke, das Garn zu imprägnieren, damit der Schlauch eine höhere Widerstandsfähigkeit gegen Fäulnis und Vermodern erhält. Auf einer Spritzmaschine wird die Gummiseele, der sogenannten Manchon gespritzt und erhält hierbei seine zukünftige Länge von 20 bis 35 Meter. Hierauf wird die Gummiseele in einem Dampfkessel vulkanisiert, d. h. unter Dampfdruck vorgeheizt, dadurch erhält die seitherige plastische Gummimasse ihren Nerv und wird elastisch. Der nun entstandene Gummischlauch wird auf beiden Seiten mit Lösung bestrichen und in den gefärbten, inzwischen in einem Trockenraum getrockneten Hanfschlauch eingezogen und an einem Dampfkonus angeschlossen, der den Schlauch im Inneren mit Dampf füllt und unter Druck setzt, um die Gummierung an das Gewebe anzudrücken und anzubringen.

Die zur Abnahme bestimmten Schläuche wurden an einer bis zu 50 Atm. gehenden automatischen Prüfvorrichtung angeschlossen und auf den vorgeschriebenen Druck von 16 Atm. geprüft. Bei Drucküberlastung bis zu 18 Atm. zeigen die Schläuche vollen Druckwiderstand und Dichtigkeit. Jeder gummierte Feuerwehrschlauch, der die Fabrik verläßt, wird diesem Prüfstand der Druck- und Dichtigkeitsprobe unterworfen.

Die eigentliche Hanfschlauchweberei konnte erst später besichtigt werden, da sich diese Abteilung in dem zweiten Werk der Firma befindet.

Die weitere Führung zeigte die Herstellung von technischen Gummivaren und ging man zunächst in das Walzwerk, dem Ur-

sprung der Gummifabrikate. Die verschiedenen Sorten von Rohgummi sowie die Zusammenlegung der Gummimischungen waren zu sehen; ferner das Verarbeiten des Rohgummis, das Mischen auf Walzwerken, ebenso das Gummieren von Schlaucheinlagen am Kalandar und die Herstellung von Gummilösung.

Gezeigt wurde ferner die Fabrikation von Wasser- und Druckschläuchen, Pressluft-, Autogen-, Wein- und Bierschläuchen und die Wickel- und Klappereinrichtungen dazu. Ferner die Herstellung von Spiral- und Druckschläuchen.

Danach erfolgte die Besichtigung des Werkes 2, Hanfschlauchweberei und Fahrraddecken-Fabrik.

Die Hanfschlauchweberei interessierte uns ja in erster Linie. Das Hanf-, Flachs- oder Ramiegarn wird auf Kreuzspulen von der Spinnerei bezogen und kommt, nachdem die Reißfestigkeit des Garnes geprüft ist, auf große, mehrere 100 Kreuzspulen fassende Zwirnmäshinen, um hier zu einem starken Faden für die Kette oder den Schuß des Schlauches gezwirnt zu werden.

Das für die Kette bestimmte Garn kommt auf eine sogen. Räum- und Scheermaschine. Hunderte von Fäden werden hier auf die Webstuhlrommel oder Kettbaum nebeneinanderliegend aufgewickelt. Die Anzahl der Fäden bestimmt die Breite und damit den Durchmesser des zu webenden Schlauches, gleichzeitig ist dieselbe jedoch auch für die Dichtigkeit des Schlauches maßgebend. Ist die nötige Länge aufgewickelt bzw. aufgebäumt, dann ist die für den Schlauch bestimmte Kette fertiggestellt und der Kettbaum wird in den Webstuhl eingelekt. Das Schußgarn wiederum wird auf einer besonderen Maschine auf Schußspulen aufgespult und die gefüllten Spulen in den Webstühlen eingelekt, worauf mit dem eigentlichen Webprozeß begonnen wird. Die Webstühle sind auf bestimmte Qualitäten eingestellt, man konnte sehen: gewöhnliche Hanfschläuche, Kombinationsschläuche mit Flachsfasern und Flachsfasern, sowie die in den letzten Jahren durch ihre Widerstandsfähigkeit und Haltbarkeit bewährten Ramieschläuche.

Die Belieferung der Feuerwehren durch obige Firma geschieht durch den einschlägigen Handel und ist dieselbe jederzeit bereit daran interessierten Feuerwehren die Besichtigung ihrer Werke zu gestatten. Wir sind jedenfalls von dem Gesehenen sehr befriedigt zurückgekehrt.

Berichtigung zu dem Artikel „Wasserentnahme aus Hydranten“ in Nr. 18 vom 15. September 1931

Von Landesbranddirektor Dr. Meyer, Weimar

In obiger Nummer äußert sich der Geräteinspektor Reichle der Freiw. Feuerwehr Konstanz über das Thema „Wasserentnahme aus Hydranten“ und kommt hierbei auf die Ausführungen in Nr. 15 der Badischen Feuerwehrzeitung zu sprechen, in welcher eine Abhandlung von mir aus der Thüringer Feuerwehrzeitung abgedruckt ist.

Herr Reichle schreibt hier: „Herr Branddirektor Meyer verwirft vollständig die direkte Entnahme von Wasser aus den Hydranten.“ Diese Behauptung steht in direktem Widerspruch zu meinen Ausführungen, in denen es u. a. heißt: „Wenn eine Wasserleitung im Orte vorhanden ist, so muß für den ersten Löschanriff auf jeden Fall das Wasser aus der Wasserleitung der Motorspritze zugeführt werden.“ Ferner heißt es im dritten Absatz: „Es ist also im Interesse einer schnellen Brandbekämpfung nicht nur zulässig, sondern notwendig, daß die Motorspritze bei ersten Angriffen das Löschwasser aus der Wasserleitung entnimmt (nicht aber saugt).“

Von mir ist also nur gewarnt worden vor dem Saugen aus der Wasserleitung, nicht aber vor der direkten Entnahme, und zwar seien noch einmal kurz die Gründe hierfür genannt:

1. Ein Saugschlauch ist nicht für höheren inneren Ueberdruck eingerichtet. Eigentlich muß jeder Feuerwehrmann wissen, daß man z. B. zur Prüfung der Dichtigkeit von Saugschläuchen diese nicht etwa unter Druck setzen darf, sondern sie lediglich unten geschlossen mit Wasser gefüllt aufhängen soll. Würde man aber einen Druckschlauch, und das ist doch zum Saugen aus einer Wasserleitung notwendig, an einen Hydranten anlegen und diesen aufdrehen, ehe die Motorspritze läuft, so kommt der gesamte Hydrantendruck und u. U. noch ein erhebliches mehr durch Wasserschläge in den Druckschlauch.
2. Die Wasserleitungen in kleineren Orten, insbesondere in Gebirgsgegenden sind meist nicht in Ringsform gebaut, sondern endigen strahlensförmig, so daß sehr wohl die Gefahr besteht, daß unter ungünstigen Verhältnissen eine solche Leitung teilweise luftleer gemacht wird.

Es ist ohne Zweifel richtig, wenn Herr Reichle sagt, daß die Grundbedingung über die Entnahme von Wasser aus dem Hydranten ist:

1. Genaue Kenntnis des Rohrnetzes in Bezug auf Rohrquerschnitt, Wassermenge und Druck,

2. genaue Kenntnis der zur Verwendung kommenden Motorspritze in Bezug auf deren Leistungsfähigkeit.

Dieses ist alles sehr schön, wenn es sich nur um eine Übung handelt, bei der man sich vorher alles genau überlegen kann und bei der nur eine Spritze bezw. nur eine Schlauchleitung vorgenommen wird oder bei der zum mindesten die Zahl der Leitungen dem Kommandoführer genau bekannt ist. Ganz anders sieht die Sache aber in der Praxis aus, wenn bei einem Großfeuer, wo der Kommandoführer ganz andere Dinge zu tun hat als an die Rohrquerschnitte zu denken, mehrere Löschzüge anrücken, nachbarliche Hilfe eintrifft und vorübergehend auch mehr aus einer Motorspritze herausgeholt wird als ihre Nennleistung anzeigt.

Herr Reichle bringt als Beweis seiner Ansicht die Ergebnisse bei Übungen der Feuerwehr in Konstanz beim Saugen aus der Wasserleitung. Man muß sich aber wohl hüten, aus den örtlichen Verhältnissen etwa allgemein gültige Richtlinien herleiten zu wollen, wie wir sie in unseren Feuerwehrzeitschriften aufstellen. Es mag ohne Zweifel in manchen größeren Orten, die über erhebliche Wassermengen und gute Leitungsquerschnitte verfügen, möglich sein, ohne Schaden für die Wasserleitung und für die Saugschläuche aus der Leitung direkt zu saugen. Aber bei der überwiegenden Anzahl von Gemeinden würde dieses Vorgehen falsch sein und wahrscheinlich zur baldigen Zerstörung der Saugschläuche führen. Aus diesem Grunde ist auch für Thüringen, ohne Rücksicht auf die Verhältnisse in einzelnen größeren Orten, allgemein die Vorschrift erlassen, daß aus der Wasserleitung wohl das Löschwasser direkt entnommen werden soll, aber nicht durch Saugschläuche, sondern durch Zulauf vermittelt von Druckschläuchen.

Auch bei den meisten Berufsfeuerwehren von Großstädten, die doch über riesige Wassermengen verfügen, ist das Saugen aus dem Hydranten nicht üblich, in vielen direkt verboten, weil in den Außenbezirken großstädtischer bebauung die Wasserverorgung doch wesentlich ungünstiger werden und man von einem Feuerwehrführer nicht verlangen kann, daß er sich in jedem Falle überlegt, ob noch gesaugt werden kann oder nicht. Schließlich ist noch zu bedenken, daß die Feuerwehr nicht der alleinige Abnehmer von Wasser aus Leitungen ist und daß diese Entnahme von dritter Seite sehr erheblich sein und alle Berechnungen über die Leistung eines Hydranten über den Haufen werfen kann.

Aus den badischen Wehren

80jähriges Jubiläum der Freiw. Feuerwehr Freiburg i. Br. am 27. September 1931

Ganz der Zeit entsprechend feierte die Freiw. Feuerwehr Freiburg das Fest des 80jährigen Bestehens im engeren Rahmen, sozusagen als Familienfest. Einladungen ergingen nur an Freunde der Wehr und so hatten sich diese natürlicherweise alle eingefunden.

Mit einem gut besuchten Gottesdienst im Münster nahmen die Feierlichkeiten ihren Anfang. Der eigentliche

Festakt

fand vormittags 10 Uhr in der städtischen Kunst- und Festhalle statt, dem die Einwohnerchaft in großer Zahl anwohnte. Die Korpskapelle unter der bewährten Leitung von Kapellmeister Reiber eröffnete ihn mit dem von unserem einheimischen Komponisten Dörle komponierten Festmarsch, dem sich in prächtiger Ausführung die Große Fantasie aus Wagners Meisterfinger anschloß. Der Freiburger Männergesangsverein brachte unter Chorleiters Weis Schneidiger Stabsführung Kreubers „Vorwärts nach Gott“ zum Vortrag, worauf 1. Kommandant Scholl der Festversammlung herzlichsten Willkommengruß entbot. Besonders begrüßte er den Vertreter der Staatsregierung, Landeskommissär Schwörer, ferner Landgerichtspräsident Brugier, die Landräte Böhrle und Hef, Polizeidirektor Baer, Amtsgerichtsdirektor Böhl, Oberbürgermeister Dr. Bender, Bürgermeister Hölzl, die Vertreter des Stadtrates und des Bürgerschaftsausschusses, der evangelischen und katholischen Geistlichkeit, der Polizei, der Handels- und Handwerkskammer, des Theaters, der städtischen Beamten, der Freiw. Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, den Branddirektor Ueberle als Vertreter des Landesfeuerwehrverbandes, sowie die Abordnungen befreundeter Feuerwehrkorps. Sodann gedachte Herr Scholl des 75. Gründungsfestes, das noch in größerem Rahmen abgehalten werden konnte als das heutige, das in eine Zeit schwerer wirtschaftlicher Depression fiel. Abend erwähnte er den Idealismus, der die Mitglieder der Wehr, trotz den Mühen und Sorgen der Gegenwart befehle und sollte ihnen für ihre treue Hingabe an das Werk der Nächstenliebe aufrichtigen Dank und volle Anerkennung. Daß die Freiburger Freiw. Feuerwehr bezüglich der Gerätschaften und der Bekämpfungsmethoden des Feuers auf voller moderner Höhe stehe, verdanke sie der Unterstützung und dem Verständnis der Stadtverwaltung,

besonders ihres Oberhauptes und Ehrenmitgliedes des Korps, Oberbürgermeister Dr. Bender. Mit großer Genugtuung konstatierte Kommandant Scholl die guten Beziehungen zur Freiburger Polizei und zu den staatlichen und städtischen Behörden und gelobte zum Schluß, daß er, wie die gesamte städtische Wehr, alle Kräfte einsetzen werde, um sich das Vertrauen der Bürgerschaft zu erhalten.

Oberbürgermeister Dr. Bender stattete als Dolmetsch der gesamten Bürgerchaft und der Stadtverwaltung innigen Dank ab für die Opferwilligkeit, die jeder einzelne wackere Feuerwehrmann befunde, pries den kameradschaftlichen Geist, der im Feuerwehrkorps herrsche, aber auch die Mannhaftigkeit, mit der Gefahren entgegengetreten wurde, und die als Vorbild der Gemeinschaft in schweren Zeiten der Bürgerschaft dienen möge. Auch bezüglich der Ordnung und Disziplin könne die Freiburger Feuerwehr den Bürgern als Beispiel dienen. Mit dem Wunsch, daß der gute Geist des Feuerwehrkorps immerdar erhalten bleiben und aus ihm ein Segen für jeden einzelnen und die örtliche Gemeinschaft und darüber hinaus auf unser gesamtes deutsches Volk ausgehen möge, verband Oberbürgermeister Dr. Bender nochmals den Dank und die Anerkennung der Stadtverwaltung.

Landeskommissär Schwörer überbrachte die Glückwünsche der badischen Regierung, die dankbar der großen Verdienste des Freiburger Freiwilligen Feuerwehrkorps gedachte, das heute im ganzen Lande als gute und vorbildliche Wehr anerkannt sei. Die Vervollkommnung in Gerätschaften und Ausbildung verdanke das Korps der tatkräftigen Unterstützung der Stadtverwaltung, die Schlagfertigkeit und den guten Geist den führenden Männern, die an seiner Spitze jeweils standen und stehen, und dem Idealismus, den jeder Wehrmann in sich trage. In Würdigung der Verdienste für 40jährige Zugehörigkeit zur hiesigen Wehr habe die Staatsregierung an zwei ihrer Mitglieder das Ehrenzeichen samt Urkunde verliehen, die noch von dem kürzlich verstorbenen Staatspräsidenten Willebrand unterzeichnet wurden. Bei diesen Worten erhob sich die ganze Festversammlung und hörte stehend den kurzen Nachruf auf ihn an. Sodann verteilte Landeskommissär Schwörer an Mitglieder des Korps Auszeichnungen. Die Namen der Deforierten veröffentlichten wir bereits in Nr. 17, Sonderbeilage.

Landeskommissär Schwörer beglückwünschte die also Ausge-

zeichneten und gab der Hoffnung Ausdruck, daß das Freiburger
Freiw. Feuerwehrcorps auch fernerhin blühen und gedeihen
und seinen Verdienst in Ehren halten möge: Gott zur Ehr,
dem Nächsten zur Wehr!

Branddirektor Ueberle (Heidelberg) sprach für den Bad. Lan-
desfeuerwehverband Grüße und Glückwünsche aus und betonte,
daß vor einigen Wochen der technische Ausschuss des Verbandes
hier getagt habe, wobei auch die Feuerlöschrichtungen der
Stadt Freiburg besichtigt worden seien. Vom sachmännischen
Standpunkt aus müssen diese als vorbildlich bezeichnet werden,
was der Energie des 1. Kommandanten Scholl und der weit-
blickenden Unterstützung der Stadtverwaltung zu verdanken ist.
Möchten doch alle Stadt- und Gemeindeverwaltungen in ihrem
eigenen Interesse diese musterhafte Unterstützung ihren Weh-
ren zuteil werden lassen, die letzten Endes wieder dem Leben und
Besitztum ihrer Bürger zugute kommt. Nachdem das vom Lan-
desauschuss gestiftete Ehrenkreuz am blauen Band für langjäh-
rige Dienstzeit und für ganz besondere Verdienste um das Feuer-
lösch- und Rettungswesen bereits früher schon den Kommandan-
ten Scholl und Weindröther verliehen worden ist, erhielten es
nunmehr aus der Hand des Branddirektors Ueberle 3. Komman-
dant Stadtrat und Zimmermeister Franz Ambs, sowie die
Hauptmänner Rudolf Winkler und Emil Zimmermann, sowie
Oberbürgermeister Dr. Bender.

Nachdem Hans Heinrichs Männerchor „Wo an Himmel
Eichen ragen“ verklungen war, dankte Hauptmann Vöfler na-
mens der Deforierten, worauf die Korpskapelle die Feier mit
dem Scholl-Marsch von Jörgel beendet.

Inzwischen hatten sich bei herrlichstem Herbstwetter viele
Tausende von Menschen auf dem Karlsplatz angesammelt, um
dem Vorbeimarsch des gesamten Feuerwehrcorps beizuwohnen.
Nachdem die Aufstellung unter Leitung vom 2. Kommandanten
und Feuerlöschinspektor Weindröther vollzogen worden war,
schritt 1. Kommandant Scholl mit den Ehrengästen die Front der
einzelnen Kompanien ab. Sodann erfolgte der Vorbeimarsch in
folgender Ordnung: Spielleute und Korpskapelle, Reierabteil-
ung, das aktive Korps in Kompanieskolonne (1. bis 11. Kompa-
nie); die gesamten automobilen Feuerwehrräte bildeten den
Schluß. Der Vorbeimarsch klappte sehr gut. Die Mannschaften
zeigten eine sehr gute Haltung. Disziplin und Unterordnung
wird in Freiburg streng gepflegt. Daß man Kommandant Scholl
und die übrigen führenden Offiziere zu diesem Marsch herzlich
beglückwünschte war ein Bedürfnis für jeden Einzelnen. Möge
dieser Geist in Freiburg weiter blühen und gedeihen und möge
er für all die Lauen ein Anstöß zur Besserung sein.

Im Anschluß an die Feier fand in der Alten Burse ein ge-
mütliches Zusammensein mit den auswärtigen Vertretern Frei-
williger Feuerwehren statt, nachmittags am Waldsee ein Konzert
der Korpskapelle, das sehr gut besucht war und allgemeinen Bei-
fall fand.

Mit Befriedigung kann das Freiburger Feuerwehrcorps auf
sein 80. Gründungsjubiläum zurückblicken. Mit neuem Ansporn
wird es ins neue Dezennium hineingehen, begleitet von den
besten Wünschen der gesamten Bürgererschaft, die durch reiche Be-
sorgung der Häuser ihre Anteilnahme bekundete, und getreu sei-
nem Wahlspruch: Einer für alle, alle für einen!

Hockenheim. Brandobjekt zur Schlußprobe der Freiw. Feuer-
wehr Hockenheim am 19. September 1931, abends halb 8 Uhr.
Im Keller des Rathauses ist durch ausströmende Gase im Heiz-
raum eine Explosion entstanden. Durch die starke Explosion ist
die Kellerdecke eingestürzt. Das Feuer ergreift zunächst Holzvor-
räte, Kohlen usw. und verbreitet sich infolge des starken Luftzuges
in die oberen Räume und in den Flur aus. Durch die starke
Rauch- und Kohlenoxydgase (Verqualmung) ist es den Beamten
der oberen Stockwerke nicht mehr möglich, die Gänge und das
Treppenhaus zu benutzen. Sie flüchten sich in den Bürgeraal
zurück, von wo aus sie gerettet werden sollen.

Die alarmierte Wehr hat nun die erste Aufgabe, die in Ge-
fahr befindlichen Menschen zu retten, was mit der Schiebeleiter
und dem Rettungsschlauch geschieht. Die mechanische Leiter hat
die Aufgabe im Grundbuchamt und anderen Räumen die Bücher
und Akten in Sicherheit zu bringen.

Brandbekämpfung: 1. Komp. mechanische Leiter, beginnt mit
der Räumung im Grundbuchamt und legt eine Schlauchleitung
zur Sicherheit über die Leiter, mit einer zweiten Schlauchleitung
wurde vom Haupteingang mit Gasmaske ein Innenangriff
gemacht.

2. Komp. Schiebeleiter, beginnt mit der Rettung der Menschen
im Bürgeraal und legt eine Schlauchleitung von der Ottostraße
durch den Hof zum Kellereingang, der Wehrmann geht angefeilt
mit Gasmaske vor.

3. Komp. Rettungsschlauch, die Mannschaft rettet die in den
Bürgeraal geflüchteten Personen.

Die Sanitätskolonne (Männliche und Weibliche) verband auf
dem Verbandsplatz die Verwundeten und überführte mit Kran-
senwagen die schwer Verwundeten zum Arzt, das Anlegen der
Verbände prüfte Kolonnenführer Keller.

Nach der Übung ging es im Vorbeimarsch unter Klängen
der Musik zum gemütlichen Beisammensein in den Stadtparkaal.
Kommandant Nieder begrüßte die erschienenen Kameraden und
ließ besonders die Herren Bürgermeister Klein mit den Stadi-
räten, Ehrenkommandant Pflaum, und die Kameraden von Nei-

lingen, Neu- und Altlusheim herzlich willkommen. Kommandant
Herr Schnabel, Reilingen, übernahm die Kritik und bemerkte,
daß die Übung in der größten Ruhe und der Angriff richtig
war, daß sowohl ruhige Ueberlegung als auch feste mutvolle Ent-
schlußkraft die Vorbedingung für jeden Erfolg ist. Kommandant
Herr Nieder ehrte mit einem Diplom für 12jährige Dienstzeit
Kapellmeister, Herr Hans Schneider, Hauptmann Herr Schlamp
Johann, Musiker Wilhelm Vogel, Tambour Emil Gaa, Hornist
Joh. Seibert, Hornist Karl Pfisterer, Schellenbaumträger Ludwig
Rinkler und Kolonnenführer-Stellv. Fritz Schüller. Ehrenkom-
mandant Herr Pflaum richtete an die Gechrien und Wehrmänner
beherzigenswerte Worte. Adjutant Herr Schneyer, Reilingen,
wünschte, daß der kameradschaftliche Geist auch in alle Zukunft
bestehen bleibe. Adjutant Keller brachte ein Hoch auf die Musik
und Spielleute aus, die zum guten Gelingen des Abends beiget-
ragen haben, Gott zur Ehr, dem Nächsten zur Wehr. A.

Karlsruhe, 20. Septbr. 1931. Nachdem das Gelände des alten
Personenbahnhofes Karlsruhe an die Stadtverwaltung angefal-
len ist, mußte das Gerätehaus der Bahnhofsfeuerwehr Karlsruhe,
das auf diesem Gelände stand, geräumt werden. Mit diesem fiel
ein gut Stück Geschichte von 50 Jahren dieser Wehr. Im Jahre
1877 wurde die Bahnhofsfeuerwehr gegründet. Ihre ersten Ge-
rätschaften bestanden aus einer 15 Meter hohen Anstalleiter und
einem Schlauchwagen. Die Leiter wurde an Haken längs des Ge-
rätemagazins aufgehängt und im Bedarfsfalle auf den Schultern
transportiert. Der Schlauchwagen wurde im Hofe hinterstellt.
Anfang 1879 wurde eine weitere Anstalleiter und eine Abprob-
spritze beschafft. Für die beiden Leitern wurde nun im Hofe des
Gerätelagers ein Schutzdach erstellt, wo sie an Trägern auf-
hängt wurden und zum Transport diente für beide Leitern
ein zweirädriger Leiterwagen.

Im Jahre 1880/81 wurde die Uniformierung der Bahnfeuer-
wehren durchgeführt und weil die Uniformen und Mannschafts-
rüstungen nach Anordnung der Generaldirektion in dem Raume
der Gerätschaften ständig untergebracht werden mußten, wurde von
der Vagerhalle des Gerätemagazins ein Raum durch Wände ab-
getrennt und die Geräte und Mannschaftsausrüstungen dort un-
tergebracht. Zur Ein- und Ausfahrt diente ein großes Tor.

Seit dieser Zeit, also 51 Jahre bestand nun dieses Gerätehaus
und all den vielen Eisenbahnern die dort ein- und ausgingen
und im alten Bahnhof Dienst machten, war es stets eine Freude,
wenn das Tor des Gerätehauses geöffnet wurde, die Helme und
Gerätschaften, die nach und nach immer mehr vervollständigt wur-
den, spiegelblank gepußt und aufgewischt wurden und mancher
dieser Eisenbahner ist, wenn dann zur Übung mit den Spiel-
leuten an der Spitze ausgerückt wurde, strammen Schrittes ne-
benher marschiert.

Im Hofe des Reichsbahn-Ausbesserungswerts Karlsruhe
wurde nun ein neues, geräumiges und den modernen Verhält-
nissen entsprechendes Gerätehaus erstellt. Zur Ein- und Aus-
fahrt dienen drei große Tore und für den gewöhnlichen Zutritt
seitlich ein kleines Tor. An der linken Ecke befindet sich ein
Steiger- und Schlauchtrockenturm, im Innern eine neuzeitliche
Schlauchwaschanlage, die Kleiderkästen und Gerätschaften.

Der Gerätepark, der sich ganz gewaltig ausgebaut hat, — be-
steht 3. St. aus einer 22 m hohen modernen Maschinenleiter mit
Vorderwagen, einer 20 m hohen Maschinenleiter und einer Lafet-
ten-Motorispritze mit Vorderwagen, alle drei Fahrzeuge für Pfer-
debespannung eingerichtet, einem Steigewagen mit Schiebe-, Ha-
fen- und Dachleitern, Rettungsschlauch u. a. m. und zwei Hydran-
tenwagen mit über 1200 Meter Schlauchmaterial und sonst den
nötigen Ausrüstungen, die drei letzteren Wagen werden beim
Ausrücken an die drei ersteren Fahrzeuge angehängt, — können
nun in diesem neuen Gebäude gut und ordnungsgemäß unter-
bracht werden.

Große Freude herrschte unter den Kameraden, als sie ek-
stasisch das neue Gerätehaus betraten, und dankbar wird es aner-
kannt, daß die Reichsbahndirektion, trotz der schwierigen wirt-
schaftlichen Lage sich zur Erstellung dieses Hauses entschlossen hat.

Waldshut, 22. Septbr. (Schlußübung der Freiw. Feuerwehr.)
Die gestrige Herbstschlußübung war als Alarmübung vorgegeben.
Der Übungsplan war folgender: „Im Hause Kaiserstraße 37 ist
im Hofe Feuer ausgebrochen, das sich sehr schnell auf den Lauben-
anbau ausbreitet. Durch die offenen Hoftüren ist das Treppen-
haus verqualmt und nicht mehr begehbar. Es besteht Gefahr, daß
sich noch Leute in den oberen Stockwerken befinden, die un-
bedingt gerettet werden müssen. Beim Eintreffen des Autolösch-
zuges stehen der ganze Laubenanbau sowie auch die Dachgaube
in Brand. Da die Gefahr besteht, daß das Feuer auf die Nach-
barhäuser übergreift, fühlt sich der Führer veranlaßt, die ganze
Wehr zu alarmieren. Die anstehenden Häuser sind unbedingt zu
halten.“ Um 5.30 Uhr begann die Übung, die Herr Kommandant
Blum leitete und der zahlreiche Zuschauer anwohnten. Zunächst
wurde die Automobilspritze alarmiert. Wenige Minuten später
wurde vom Kommando Großalarm befohlen, worauf die Signal-
hörner das gesamte Korps zusammenriefen. Der 1. Löschzug,
wie die Automobilspritze nahmen Aufstellung in der Kaiserstraße,
der 2. Löschzug griff von der Rheinstraße aus an. Auch eine Ab-
teilung der Staatspolizei rückte an und sperrte ab. Sanitäts-
kolonne und Sanitätsauto waren gleichfalls zur Stelle und be-
teiligten sich an den Rettungsarbeiten. Die Übung bewies aufs

Neue, daß die Feuerwehr schlagfertig und ihrer Aufgabe gewachsen ist. Nachdem die Übung beendet, erfolgte ein Vorbeimarsch des Korps mit Gerätschaften vor dem vor dem Rathaus versammelten Kommando und den geladenen Gästen und Führern der Stations- und Konzafenerwehr. Nachdem die Geräte im Spritzenhaus verpackt, marschierten Feuerwehr und Sanitätskolonne, die Stadtmusik an der Spitze, mit klingendem Spiele zum „Nebstod“ zum üblichen gemeinsamen Trunk mit Ripplesse. Nach dem Eröffnungsmarsch der Stadtmusik um 7 Uhr entbot Herr Kommandant Emil Flum den Kameraden und insbesondere den Herren Regierungsrat Schöffner, Polizeimajor Mühe, Gemeinderäten Wasmer, Leible, A. Ebner und Schlect, dem Kommando der Konzafenerwehr und der Stationsfeuerwehr, sowie der Sanitätskolonne ein herzliches Willkommen. Der Kommandant war mit der Arbeit zufrieden und dankte der Mannschaft für

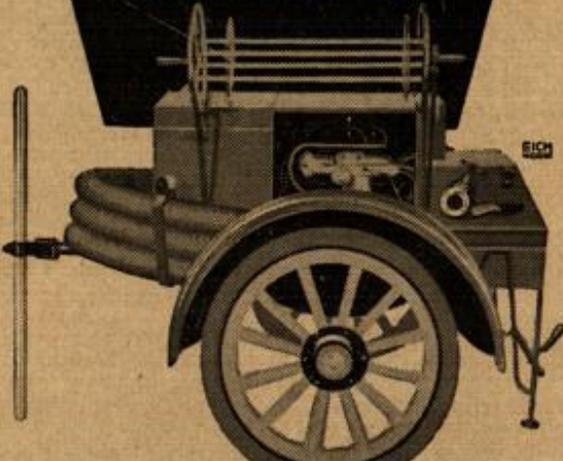
die exakte Durchführung der Übung. Herr Bürgermeisterstellvertreter Professor Wasmer dankte die Einladung zur Probe und lobte die schnelle und sichere Arbeit der Wehr. Er bedauert das Fehlen der Jugend in der Feuerwehr, hofft, daß diese mehr wie bisher Verständnis für die edle Sache der Nächstenhilfe zeigt und wünscht dem Korps für die Zukunft alles Gute. Herr Regierungsrat Schöffner als Sprecher des Bezirksamts und der Staatspolizei lobte die guten Leistungen des Korps und den an den Tag gelegten staatsbürgerlichen Geist. Herr Ingenieur Bollmer (Konzafenerwehr) wünschte der Feuerwehr ein weiteres Blühen und Gedeihen. Herr Kommandant Ed. Ebner-Konzafenerwehr berichtete über den Mannheimer Landesfeuerwehrtag und verbreitete sich über Neueinrichtungen und Erfahrungen im Löschwesen.

Verantwortlicher Schriftleiter: Gustav Dienzlen, D.-Baden.

BALCKE

KLEIN-MOTORSPRITZE
MIT
VIERZYLINDER-MOTOR
FAHR- UND TRAGBAR

NORMALLEISTUNG 600 L
PRO MINUTE BEI 7 ATM.
MAXIMALLEISTUNG 900 L
PRO MINUTE BEI 6 ATM.



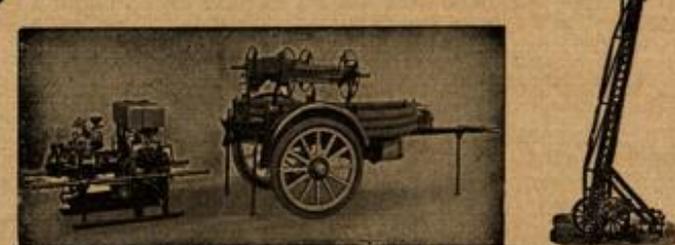
MASCHINENBAU-AKTIENGESELLSCHAFT BALCKE
FRANKENTHAL/PFALZ

Vertreter für Nordbaden:
Ingenieurbüro Becker & Schäfer, Mannheim, Jungbuschstr. 11
Verkaufslager für Mittel- und Südbaden:
Emil Kress, Lahr.

1842
gegründet
in Heidelberg

Metz

Automobildrehleitern,
fahrbare und tragbare
mechanische Leitern, Auto-
mobil-, Lafetten-, Kleinmotor-
u. Handdruck-Feuerspritzen, Hy-
drantengeräte, sowie sämtliche
Armaturen u. persönl. Ausrüstungen
für Offiziere und Mannschaften.



Genau nach den behördlichen Bestimmungen.

Carl Metz, Feuerwehrgerätefabrik, Karlsruhe I. B.

Inserieren bringt Gewinn!

August W. Sartori - Karlsruhe

Beste und billigste Bezugsquelle für
Feuerwehr-Personal-Ausrüstungen
jeder Art

Fahnenstickerei Festartikel
Hanfschläuche und Verkuppelungen

Kaiserstrasse 98 Telefon 5683

Schlauch-Reparaturmittel
„Original-Ziglin“

1 kleine Dose samt Zubehör für
ca. 50 Reparaturen RM. 8.—
1 große Dose samt Zubehör für
ca. 80 Reparaturen RM. 12.—

Albert Ziegler, Singen a. Brenz 13
Schlauchweberei / Feuerlöschgerätefabrik

Beilagen

finden zweckmäßige
Verbreitung in der

„Badischen
Feuerwehrzeitung.“

Grether & Co. Freiburg i. B.

fertigen seit 1869 **Feuerspritzen**
seit 1895 **Motorspritzen**
für Hand- und Pferdezug, neuerdings auch Kleinmotorspritzen und Anhängemotorspritzen

Hydrantengeräte
Schlauchwagen, Standrohre, Strahlrohre, Sammelstücke, Verteiler

Grether-Kuppelungen

Alle Spritzen und Armaturen stets den Anforderungen im Brandfall
und dem Löschdienst der Freiw. Feuerwehren bestens angepaßt.

Feuerwehr-Uniformen

jeder Art liefert

S. Wolff, Uniformfabrik, Karlsruhe I. B.
Karlstraße 15. Vertreterbesuch od. Preislisten auf Wunsch.