

Die ersten und letzten Feuerwehrfahrzeuge von Saurer [Teil 2]

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 85

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Nutzungsbedingungen

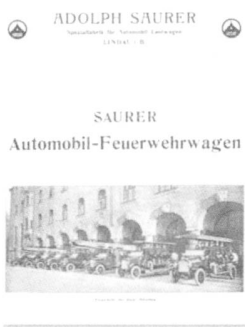
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Die ersten und letzten Feuerwehrfahrzeuge von Saurer

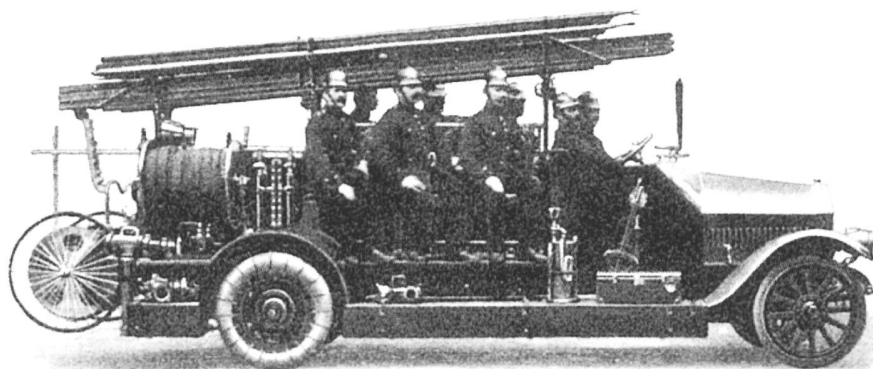
Teil 2 aus „wenn's brennt, SAURER Feuerwehrfahrzeuge sind seit 1909 immer dabei“

Die **Saurer-Feuerspritzen** sind, wie aus den Abbildungen zu ersehen ist, so ausgebildet, dass sie auch **8 bis 12 Mann** und die am Brandplatz nötigen **Hilfsgeräte transportieren** können.

Ein besonderes Gerüst über dem Wagen dient zur Aufnahme von **Schiebe-Steigleitern**, leicht **abnehmbare Schlauchhaspeln auf Rädern** werden rückwärts oder auch seitlich angebracht, zur **Mitnahme von Rauchhelmen, Sprungtuch, Tragbahnen, und Verbandzeug** ist ebenfalls genügend Platz vorhanden. Überhaupt können bei der **Ausgestaltung der feuerwehrtechnischen Ausrüstung** die verschiedensten **Wünsche berücksichtigt** werden.

Die **Automobil-Drehleiterwagen** werden mit **25 bis 30 Meter hohen**, vier- oder fünfteiligen Leitern erstklassigen Fabrikates ausgestattet. Der Leiternaufbau wird meist über der Hinterachse des Chassis montiert und mittels Schneckengetriebes **ganz im Kreis drehbar** ausgebildet. Das **Drehen, Auf- und Einziehen** der Leitern erfolgt vollkommen **mechanisch, zum Teil elektrisch**, durch vom Chassis-Motor abgeleitete Kraftübertragung.

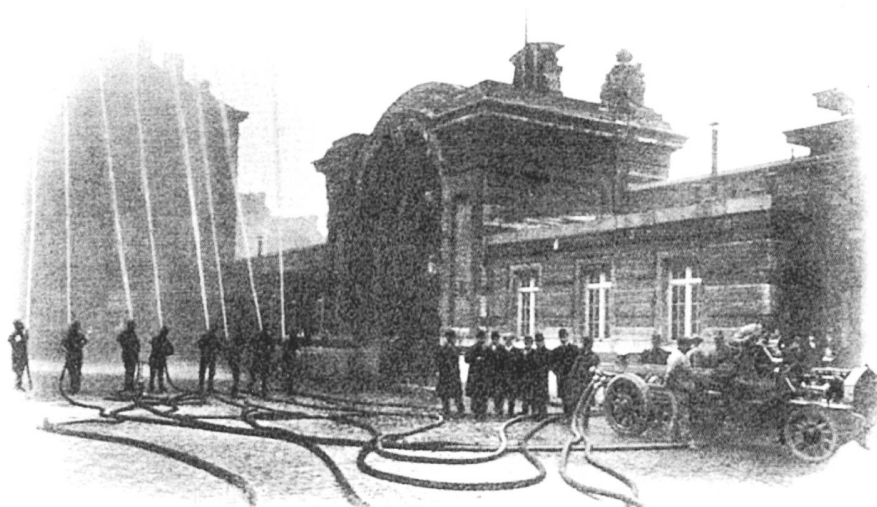
Zum **Ingangsetzen** des Motors dient eine **Druckluft-Anlassvorrichtung, Patent Saurer**, die durch einen kleinen Hebel am Schaltbrett in Funktion tritt und sofortiges, **absolut sicheres Anspringen** des Motors verbürgt.“



Fahrbereite Feuerspritze der Stadt Chemnitz

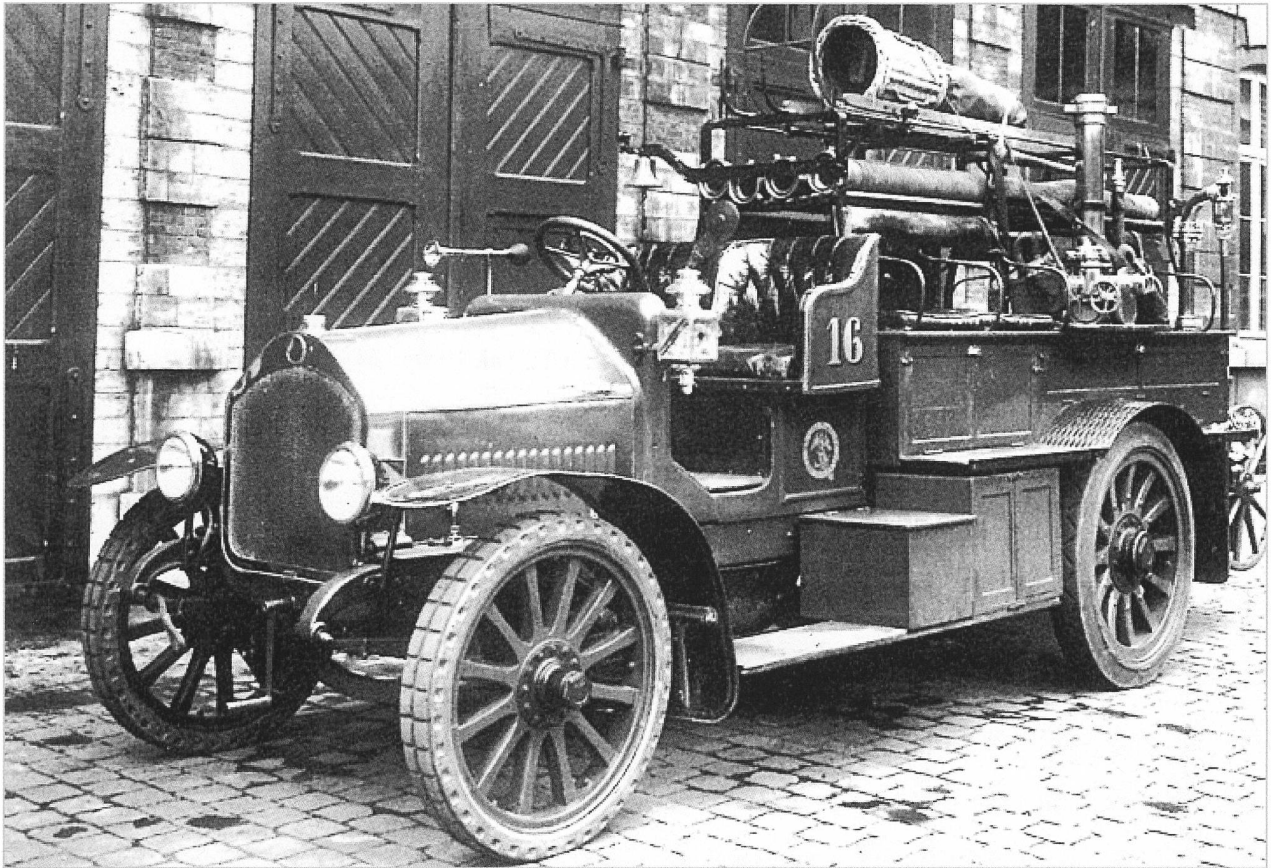
Das ist also der erwähnte Ausschnitt aus dem eingangs erwähnten Prospekt der vermutlich im ehemaligen Saurerwerk in Lindau verfasst worden ist. Abgebildet werden darin Bilder von Fahrzeugen der Feuerwehren **München, Chemnitz, Brüssel, St. Gallen und Lausanne.**

Interessant ist die Feststellung, dass es sich bei den abgebildeten Fahrzeugen um solche mit Ketten- wie auch um solche mit Kardanantrieb handelte.



Saurer-Spritze der Stadt Brüssel in Tätigkeit
(Das Wasser strömt gleichzeitig aus 8 Druckschläuchen)

Die Bilder und die im Text hervorgehobenen Details sind Zeugen einer ausgefeilten Technik und schweizerischen Handwerkskunst vor 100 Jahren. Es ist überhaupt sehr erstaunlich, dass 1910 Busse und Lastwagen aus der Werkstätte im damals kleinen Arbon und aus den ehemaligen Saurer-Werken Lindau, Suresnes, Wien und der Saurer Motor Company Plainfield (USA) bereits auf der ganzen Welt zu finden waren. Interessant wäre es zurückzuverfolgen, wie sie den Weg in die entlegensten Winkel unseres Erdalles gefunden hatten.



Ein Prunkstück der Feuerwehr Brüssel

Manchem Leser wird wohl die seltsame Bereifung an den Feuerwehrwagen München und Chemnitz auffallen. Indianische Kriegsbemalung oder Fastnachtsdekoration? Nein, mit Nichten! Es handelt sich um eine frühe Art von Spikes. Also, wirklich nichts Neues unter der Sonne. Die folgende Erklärung hat mein Freund Klaus Holl, Fahrzeugjournalist und Buchautor in München bei der Feuerwehr recherchiert. Sie lautet: „Die Vollgummibereifung löste ab etwa 1906 die ursprüngliche Stahlbereifung beim Lastwagen langsam ab. Sie dämpfte die Erschütterungen bei schlechten Wegstrecken und schonte den Strassenbelag in gewissem Masse. Damit wurden nun auch Geschwindigkeiten bis 25 km/h möglich, doch naturgemäß auf Strassen mit ebenen und „gut gepflegten“ Oberflächen. Schwierig wurde es abseits der wenigen Hauptstrassen. Oft versagten die Motorfahrzeuge jedoch auf den berühmten Klopsteinpflastern der Innenstädte ihren Dienst. Denn im Winter, wenn die Strassen eis- und schneebedeckt waren, bot auch die Vollgummibereifung keinen guten Schutz vor dem Hängenbleiben.

Noch vom Pferdewagen her kannten die Fuhrmänner einige Tricks. Denn spätestens beim Lenken und beim Bremsen war auch das Pferdewerk auf die Bodenhaftung der Räder angewiesen. So wurden damals Hanftaue oder Ketten um die Räder geflochten. Den Drehmomenten der aufkommenden Lastwagen konnten solche Lösungen wenig entgegenzusetzen. Daher wurden Auswege gesucht.

Büssing, z.B., setzte mit Erfolg auf kurze Kettchen, die um die Reifen geschlungen waren und die er an jeder Speiche anbrachte. Innen an der Felge, senkrecht zum Radkranz, zwischen den Speichen war ein Stift angebracht, der am Ende eine Bohrung hatte. Durch diese Bohrung konnte ein Splint montiert werden, der die Kettchen sicher auf dem Stift hielt. Diese wurden so locker angelegt, dass sie vor dem Reifen auf den Boden fielen und dadurch wie untergelegte Äste wirkten. So wurden sie viel weniger beansprucht, als eine satt um das Rad geflochtene Kette. Diese Lösung war erfolgreich, so dass sie bei Subventionswagen vorgeschrieben wurde.

Eine andere Lösung war bereits beim Personenwagen recht beliebt: Über die Reifen wurde ein Mantel aus Schweinsleder gelegt, auf dessen Oberfläche grosse runde Metallscheiben angebracht waren. Diese Überzüge mussten mit Schnüren fest verzurt werden. Bei der Münchner Feuerwehr, wie auch in Chemnitz muss dieses System eifrige Befürworter gehabt haben. Denn, als ab 1913 der Fuhrpark der Münchner Berufsfeuerwehr auf Saurer-Benzinfahrzeuge umgestellt wurde, erhielten alle Fahrzeuge diese Ausführung.

K.H.“

Auch bei Saurer hatte man sich mit diesem Problem befasst und Versuche mit gerillten Gummibandagen gemacht.

*Aus dem Archiv von Hans Hopf
Fortsetzung folgt...*