FEUERWEHR MAGDEBURG

Entwicklung der Fahrzeugtechnik

1874 - 1924

Impressum

Herausgeber:	Magdeburger Feuerwehr Verband e. V. in Zusammenarbeit mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Landeshauptstadt Magdeburg
Autoren und Mitarbeit:	Hans-Peter Desenberg Hartmut Greulich Hubert Rauch Horst Weigand
Quellen (Foto & Text)	Archiv der Berufsfeuerwehr Magdeburg Stadtarchiv Magdeburg Archive der Autoren

Einleitung

Die Mobilität von Mannschaft und Gerät spielt eine entscheidende Rolle beim Wirken von Feuerlöschungsanstalten und den späteren Feuerwehren. Die Ausrüstung einer Feuerlöschungsanstalt bestand zunächst aus einfachen, tragbaren Geräte wie Löscheimer, Leitern, Einreißhaken oder Äxten. Es kamen Sturmfässer und Handdruckspritzen auf Kufen, später auf Rädern zum Einsatz. Schnell erkannte man, das der Handzug nur für kleinere Geräte und relativ kurze Strecken geeignet war und ging zu pferdebespanntem Gerät über.

Im Folgenden soll die Entwicklung der Fahrzeuge und Geräte der Magdeburger Feuerwehr näher betrachtet werden.

Aus der „königlichen Preußische Feuer-Ordnung vor die Stadt Magdeburg“ vom 23. Dezember 1747 ist zu entnehmen, dass die Stadt in dieser Zeit bereits über 13 große Spritzen, 21 kleine Spritzen, 246 Handspritzen, 65 große Leitern, 58 Einreißhaken, 42 Sturmfässer und 943 lederne Löscheimer verfügte.

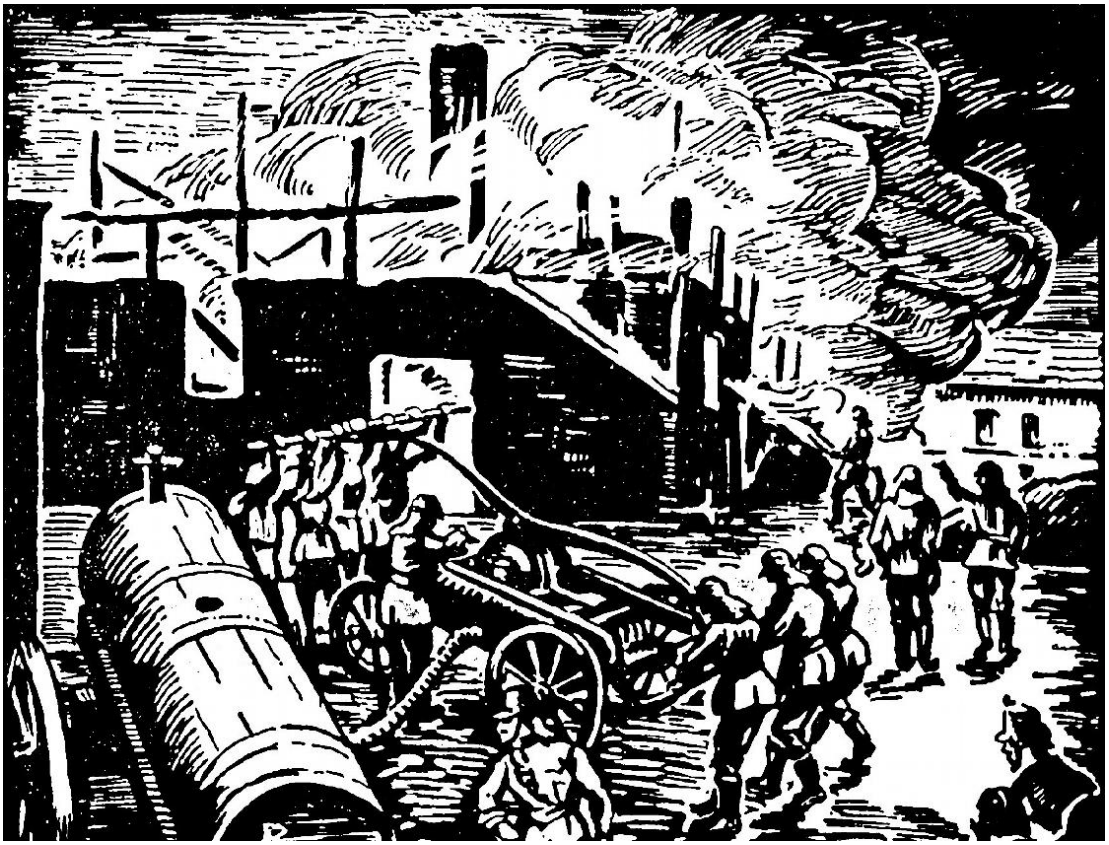
Auf die Stadtgröße und auf die damaligen Verhältnisse bezogen, war die alte Festungsstadt demnach sehr gut mit Feuerlöschutensilien ausgerüstet. Die Gerätschaften wurden in den kommunalen Spritzenhäusern der Altstadt, bei den Handwerkern und bei den Bürgern, wie dies aus der benannten Feuerordnung zu entnehmen ist, untergebracht.

Eine der ältesten überlieferten Darstellung der Brandbekämpfung mit einer fahrbaren Handdruckspritze in Magdeburg ist eine Arbeit von F. Petersen (oben

ein Auszug aus dem Bild). Der Maler hielt den Brand des Lokals „Zum goldenen Helm“ (Standort heute Ecke Breiter Weg / Ernst-Reuter-Allee) am 30. September 1822 fest. Das Bild ist im Bestand des Kulturhistorisches Museum Magdeburg.

Die Entwicklung ab 1874

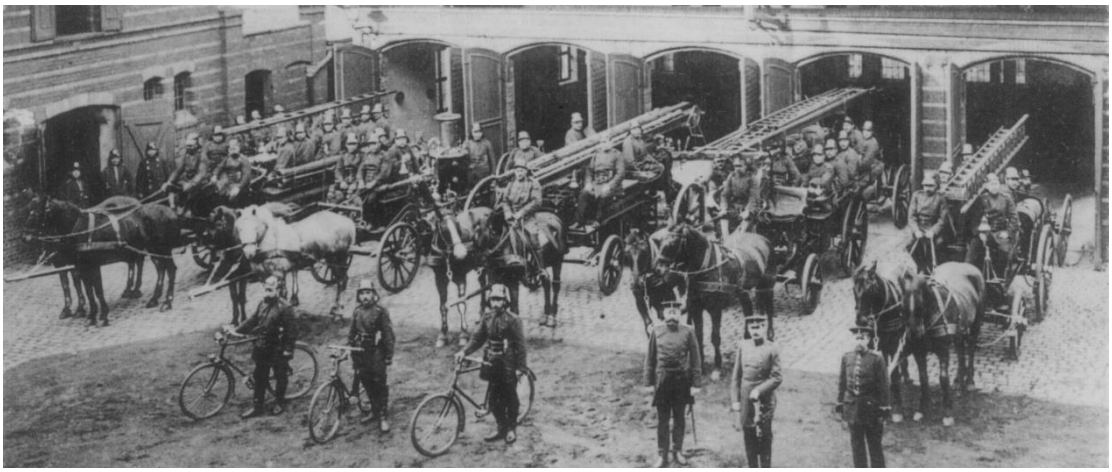
Das Gründungsdatum der städtischen Berufsfeuerwehr Magdeburg fällt mit der Übergabe des zentralen Feuerwehrdepots (spätere Bezeichnungen; Hauptfeuerwache, Kommando Feuerwehr I, Feuerwache Mitte) in der Wilhelm Straße (heute Ernst-Reuter-Allee), Ecke Brandenburger Straße am 01. Juli 1874 zusammen.



In der neuen Einrichtung waren nun die angestellten Mannschaften, Spritzen, Geräte und die Pferde zentral untergebracht. Anfänglich standen 2 Handdruckspritzen, 1 Wasserwagen, 1 Utensilienwagen, 1 Personenwagen und die dazugehörigen Pferde für den Gespanndienst zur Verfügung. Eine Darstellung des Einsatzes des Wasserwagens und einer Handdruckspritze ist im obenstehenden Holzschnitt aus dem Jubiläumsbuch „50 Jahre Magdeburger Berufsfeuerwehr“ (1924) zu sehen.

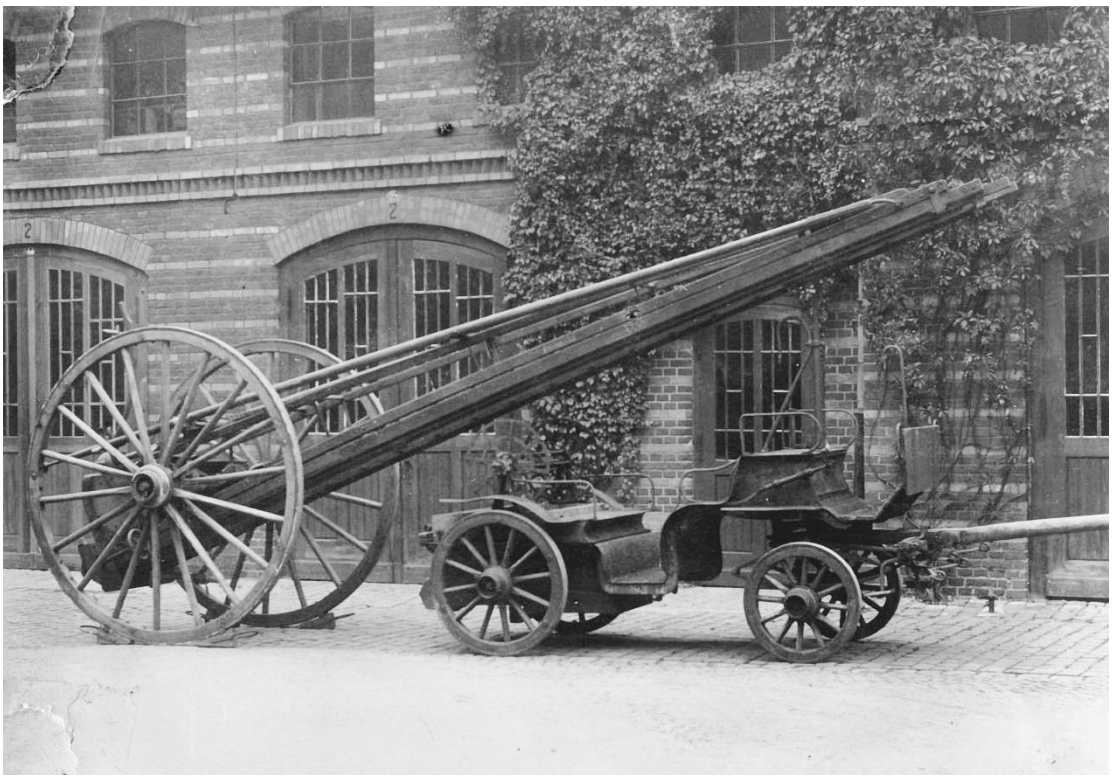
Die personelle Besetzung der Feuerwehr Magdeburg (mit den Standorten Mitte und Neustadt) bestand 1897 aus: einem Branddirektor (dem gleichzeitig die Erledigung der Straßenreinigung oblag, weiterhin war er als Stadtbauinspektor auch für die Aufgaben der Baupolizei verantwortlich.)
Zwei Brandmeistern, einem Feldwebel, einem Maschinenmeister, 12 Oberfeuermännern, 96 Feuermännern, 16 Spritzenmännern sowie 11 Fahrern.

Bei Alarm (hier Feuerwache Mitte) waren insbesondere die Fahrer beim Einspannen gefordert



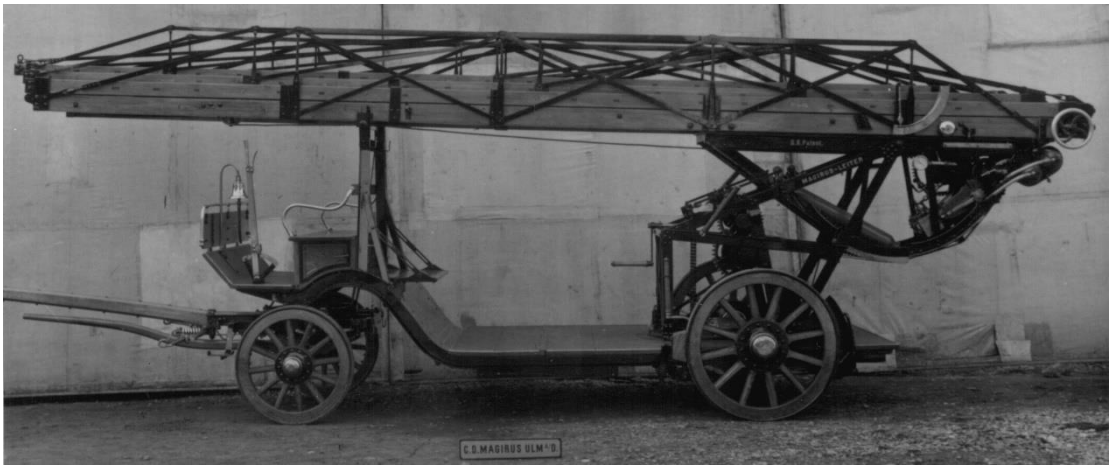
Aufstellung des Löschzuges Mitte im Hof der Feuerwache

1880 wurde eine pferdebespannte zweizylindrige Dampfspritze der Fa. Busch (Bautzen) in Dienst gestellt. Die Leistung betrug 1800 l/min, damit konnten zwei Handdruckspritzen außer Dienst gehen und die Feuerwehrleute wurden für andere Aufgaben frei. Für eine Handdruckspritze wurden 6 – 8 Mann als Druckmannschaft benötigt. Zur Sicherstellung der ständigen Wasserförderung die Tätigkeit war sehr schwer



Die erste pferdebespannte Leiter der Berufsfeuerwehr Magdeburg wurde im Jahr 1883 von der Fa. Magirus (Ulm) geliefert. Die Auszugslänge der Leiter betrug 15 m. Die einachsige Schiebleiter wurde mit einer auf dem zweiachsigen Vorderwagen senkrecht stehenden Metallstange verbunden. Eine Konstruktion, die sehr viel fahrerisches Können vom Kutscher abverlangte.

Gleich zwei moderne mechanische Leiter konnten Mitte des Jahres 1900 in Dienst genommen werden.



Dabei handelte es sich um die oben abgebildete pferdebespannte 24-m-Leiter der Fa. Magirus (Ulm) und eine pferdebespannte Leiter der Fa. Weinhardt (München) ebenfalls mit einer Steighöhe von 24 m (Bild nächste Seite).

Die im Jahr 1884 beschaffte Leiter der Fa. Witte-Greiner konnte damit ausgemustert werden. Diese Schiebleiter war komplett aus Metall gefertigt und

schwer zu bedienen. Aufgrund des hohen Gewichts musste diese Leiter per Sondergenehmigung des Magistrats mit drei Pferden bespannt werden. Fotos und Hinweise zum Verbleib der Leiter sind leider nicht bekannt.

Weinhardt-Leiter aufgerichtet auf dem Hof der Feuerwache Mitte

Im Laufe des Jahres 1897 wurden 4 Fahrräder durch die Berufsfeuerwehr Magdeburg beschafft. Der sogenannte Sappeurtrupp (vermutlich abgeleitet von den Sappeureinheiten im napoleonischen Frankreich, die auch Aufgaben des Brandschutzes übernahmen) war sofort abmarschbereit und konnte in der Zeit des Einspannens der Pferde gegenüber den pferdebespannten Fahrzeugen einen erheblichen Vorsprung herausfahren.

Der Trupp bestand in Magdeburg aus drei Feuerwehrmännern, die nach

Eintreffen an der Brandstelle schnellstens das Gebäude nach gefährdeten Personen absuchten. Bei Fehlalarmen konnten die Feuerwehrmänner dem Löschzug entgegen fahren um die Zurücklegung unnötig langer Strecken durch die Fahrzeuge zu vermeiden.

Die Schnelligkeit der Magdeburger Feuerwehr war berühmt, noch schneller aber war der radelnde Sappeurtrupp. Bei Regen, Nebel oder Glatteis jagten das Vorauskommando in derselben wilden Hatz über das tückische Kopfsteinpflaster wie bei schönen Wetter.

Eine weitere Besonderheit in Magdeburg war, dass die Spurbreite der Feuerwehrfahrzeuge den Spurbreiten der Straßenbahngleise entsprach. Durch geschickte Fahrweise der Fahrer wurden damit die aufgesessene Mannschaft, die Pferde und die Feuerwehrtechnik geschont, indem man auf den glatten Schienenköpfen fuhr. Der Verschleiß beim Befahren von Kopfsteinpflaster war für die schwere Technik extrem hoch. Auf untenstehenden Bild ist diese Taktik erkennbar.

Das obige Bild zeigt die pferdebespannte Dampfspritze der Feuerwache Buckau (Z 4 – Zug 4) im Einsatz am Umspannwerk an der Sandtorstraße. Leiter der Feuerwache Buckau Brandmeister H. Weinreich (2. v. l.). Bei Einsätzen der Dampfspritze wurden grundsätzlich zur Stressreduzierung die Pferde ausgespannt und vom Fahrer abseits betreut.

Ab 1904 wurde der Berufsfeuerwehr als neue Aufgabe der Krankentransport übertragen. Obwohl man bereits pferdebespannte Feuerwehrtechnik nutzt, begann der Krankentransport zunächst fußläufig mit Krankenkörben.

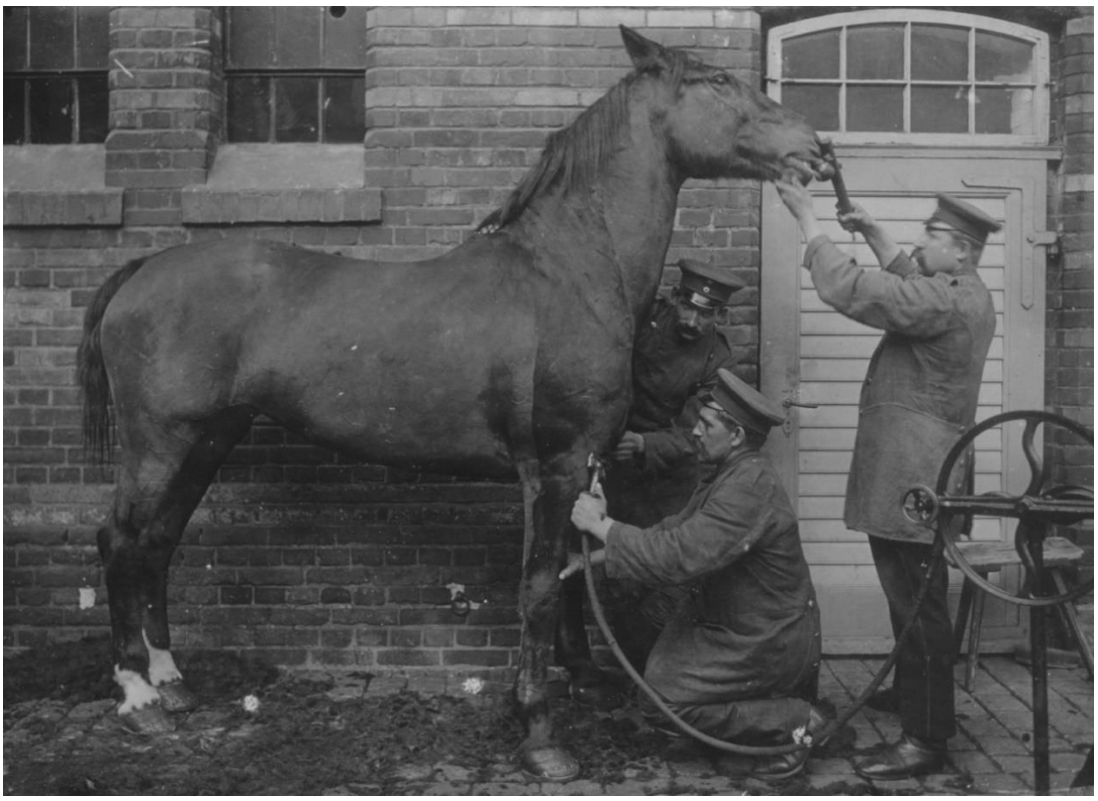
Ein städtischer Krankenwagen ging am 1. April 1904 in den Besitz der Feuerwehr über, dort war jederzeit Bespannung und Begleitpersonal in Form eines Chargierten und einem Feuerwehrmann als Fahrer zur schnellen Inmarschsetzung vorhanden. Eine rettungsdienstliche Betreuung der

verletzten bzw. erkrankten Person, wie man es heute kennt, fand während der Fahrt jedoch nicht statt.

Der Erfolg der Neuordnung des Krankentransportwesens zeigte sich sofort. Bereits im ersten Betriebsjahr wurde der Wagen 258-mal benutzt, ein weiteres Ansteigen der Transportzahl musste erwartet werden und so beschlossen die zuständigen städtischen Behörden die Beschaffung eines zweiten Wagens, der am 1. September 1905 in Dienst gestellt wurde.

Im Gegensatz zu den schweren Feuerwehrwagen wurden die leichteren Krankenwagen einspännig gefahren.

Fahrzeug	Besatzung	Gewicht
Dampfspritze 1	5	3.185 kg
Dampfspritze 2	5	3.185 kg
Dampfspritze 3	6	3.065 kg
Kohlensäurespritze 1	6	3.370 kg
Handdruckspritze 1	5	2.320 kg
Wasserwagen 1	4	3.505 kg
Personen- und Gerätewagen 1 (Bild oben)	24	4.100 kg
Personen- und Gerätewagen 2	12	3.455 kg
Maschinenleiter	5	3.695 kg
Utensilienwagen (Bild unten)	6	2.895 kg



Fast 50 Jahre waren Pferde bei der Berufsfeuerwehr Magdeburg eingesetzt. Die Pflege dieser „Antriebsart“ war sehr aufwändig. 1897 waren beispielsweise 13 Pferde auf der Hauptwache und 4 Pferde im Depot Neue Neustadt vorhanden. Die tägliche Futterration für ein Pferd bestand aus 6 kg Hafer, 4 kg Heu und 1,5 kg Häcksel.

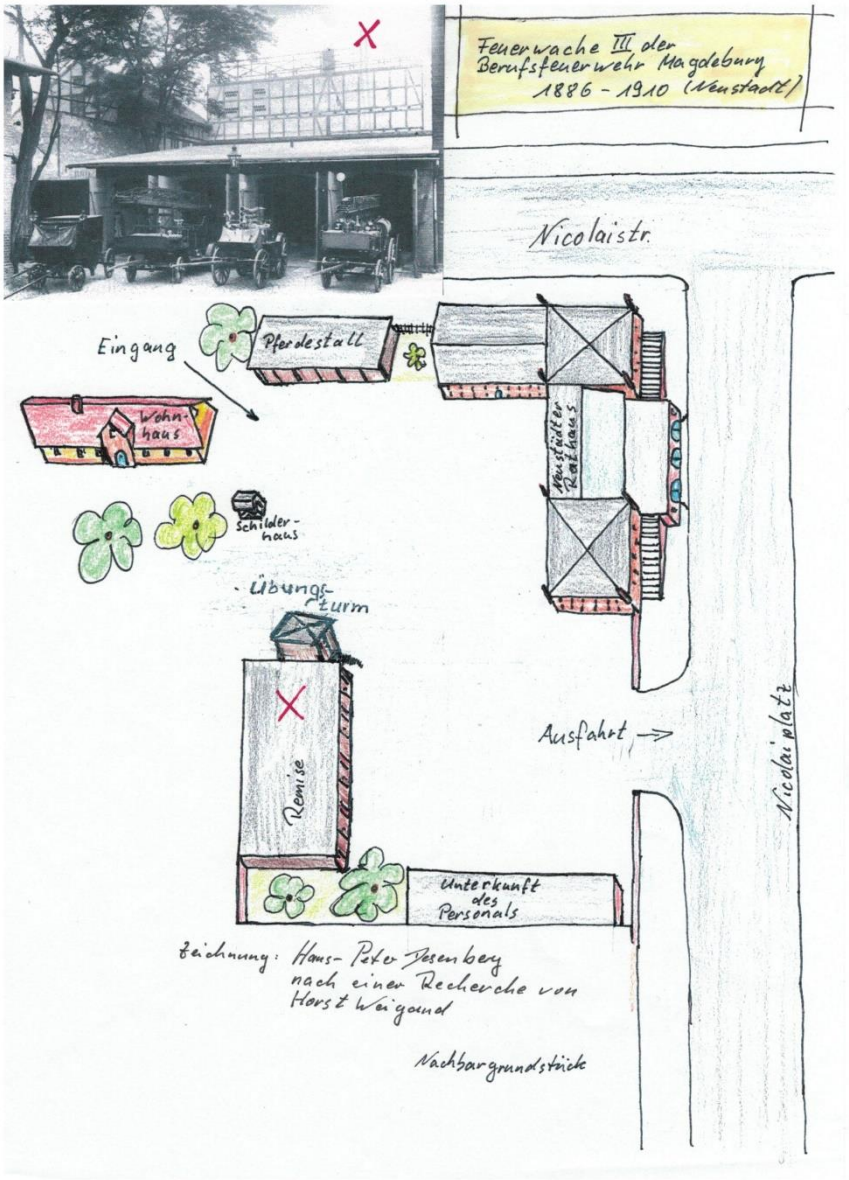
Die richtige Antriebsart für die Feuerwehr herauszufinden war in Deutschland ein langjähriger Prozess. Jeder Branddirektor einer Berufsfeuerwehr suchte nach Lösungen die Feuerwehr entsprechend zu motorisieren. Die rasante Entwicklung damals neuer Antriebsarten machte ihnen eine zukunftsweisende Entscheidung nicht leicht. Dampfmaschinen erwiesen sich mehr oder weniger nur als Zwischenlösung zum Antrieb von Fahrzeugen und Aggregaten. Der Verbrennungsmotor, früher fälschlicherweise als Explosionsmotor bezeichnet, wurde von einigen Branddirektoren wegen der vermuteten Gefährlichkeit an der Brandstellen grundsätzlich abgelehnt.

Branddirektor Stolz lies bereits im Winter 1902 dennoch mehrwöchige Versuchsfahrten mit einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor durchführen.

Die Erprobung war zufrieden stellend, wobei ein 1904 in Dienst gestellter 6-sitziger Benzinmotorwagen (Benz mit Kettenantrieb) nicht den gewünschten Erfolg brachte. Im gleichen Jahr wurde eine Automobile Dampfspritze bei der Firma Busch, Bautzen bestellt, die ab September 1905 bei der Berufsfeuerwehr Magdeburg zum Einsatz kam.

Der Pferdebetrieb blieb in den Feuerwachen zunächst erhalten, wie die Fotos der Feuerwachen Buckau (unten), Sudenburg und Neustadt (nächste Seite) belegen.

Feuermeldung


Feuerwache III der Berufsfeuerwehr Magdeburg 1886 - 1910 (Neustadt)
Nicolaistr.
Eingang
Pferdestall
Wohn-haus
Schilder-haus
Übungs-turm
Remise
Neustädter Rathaus
Ausfahrt
Nicolaiplatz
Unterkunft des Personals
Zeichnung: Hans-Peter Josenberg nach einer Recherche von Horst Weigand
Nachbargrundstücke

Die Umwandlung der Antriebsart der Fahrzeuge hatte auch bauliche Maßnahmen an den Feuerwachen zur Folge. So wurde die Feuerwache Neustadt komplett an einem neuen Standort gebaut und im Sommer 1910 als erste neugebaute Automobil-Feuerwache der Magdeburger Feuerwehr in Dienst gestellt. Ein kompletter dreiteiliger Löschzug und ein Krankenwagen fanden hier Aufstellung.

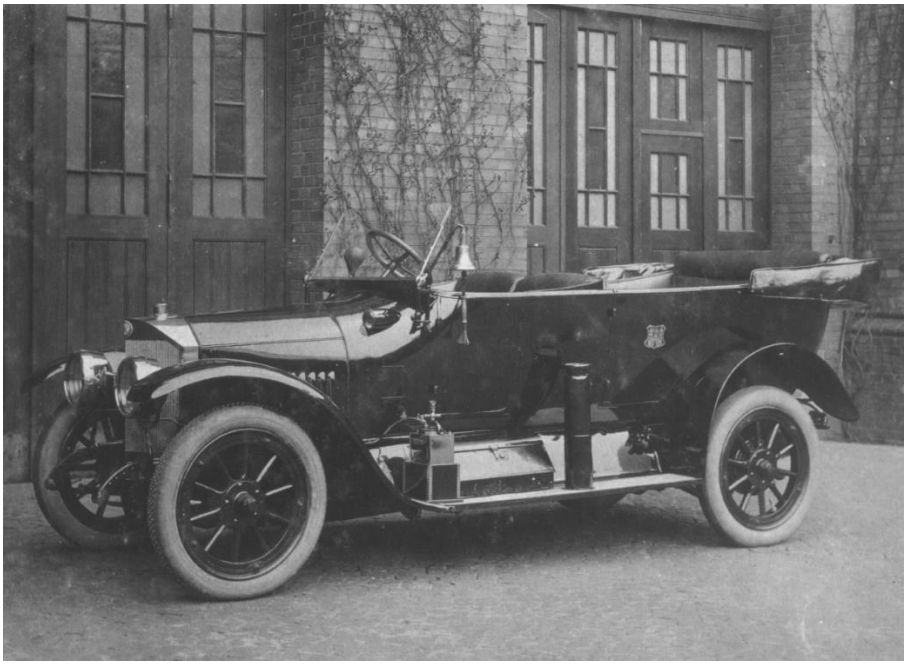
Bei den Magdeburger Elektro-Fahrzeugen waren die Batterien unter einer Haube untergebracht, damit war ein schneller Batterieaustausch (Bild unten) möglich. Überwiegend kamen Radnabenmotoren auf der Vorderachse, bei Krankenwagen auch auf der Hinterachse zum Einsatz.

Die Batterieladeräume (Bild unten zeigt den Batterieladeraum der Feuerwache Neustadt) waren ständig in Betrieb. Die Zeit zum Laden ist leider nicht überliefert.

Bei der Modernisierung des Fahrzeugparks wurde neben den Einsatzfahrzeugen auch weitere Fahrzeuge, wie der unten abgebildete benzin-elektrische Arbeitswagen, beschafft. Die Fahrzeuge wurden zum Aufrechterhalten des Dienstbetriebes, für Sicherstellungsaufgaben bei Einsätzen und für Wirtschaftsfahrten der einzelnen Werkstätten der Feuerwehr genutzt.

Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges, wurde im Jahr 1913 auf der Hauptfeuerwache ein Benzin-elektrischer, dreiteiliger Löschzug in Dienst gestellt. Neu war, dass die sonst übliche Dampfspritze durch eine Benzin-elektrische Motorspritze ersetzt wurde. Im selben Jahr wurde auch ein weiterer Krankenwagen mit Elektroantrieb beschafft.

1913 erweiterte auch ein Personenkraftwagen den Fahrzeugpark der Hauptfeuerwache. Es handelt sich um einen Benz 8/20 PS.

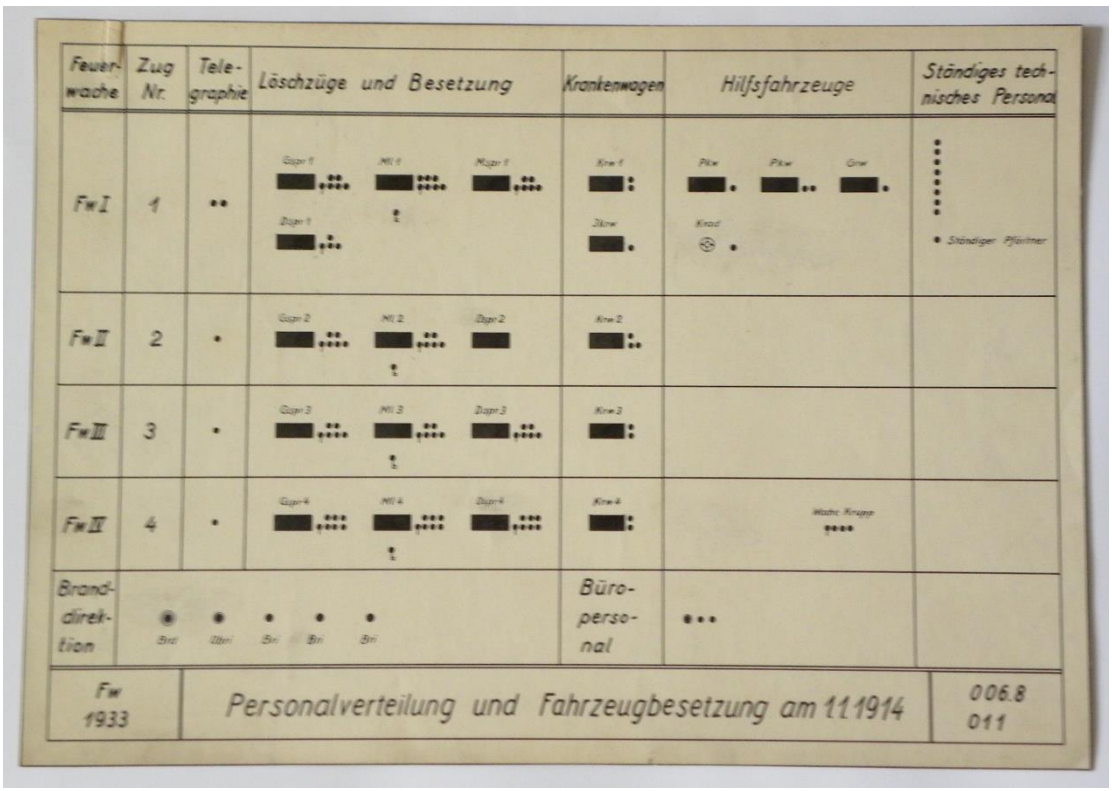


Die Hauptfeuerwache erfuhr durch eine neue Fahrzeughalle an der Brandenburger Straße eine Erweiterung. Dazu musste der alte hölzerne

Steigerturm abgebrochen und an der Hofseite der Fahrzeughalle ein neuer Steigerturm aufgebaut werden. Der Mannschaftsschlafsaal fand seinen Platz direkt über der Fahrzeughalle. Bei Alarm konnten die Feuerwehrleute jetzt schnell über die Rutschstange zu ihren Fahrzeugen gelangen. Aus den früheren Stallanlagen der Feuerwachen entstanden zweckmäßige und geräumige Werkstätten. Nahezu alle Reparaturarbeiten konnten nun durch die Feuerwehrleute durchgeführt werden. Es gab u. a. Schlosser-, Schmiede-, Tischler-, Schneiderwerkstätten und die neu dazugekommenen Ladestationen für die Batterien der Elektrofahrzeuge.

Nach Einschätzung des Feuerwehr-Verbandes der Provinz Sachsen brachte der Ausbruch des 1. Weltkrieges einen völligen Stillstand in der Entwicklung des Feuerlöschwesens in der Provinz Sachsen. Die Feuerwehren konnten ihre Fahrzeuge und Geräte nur ganz mangelhaft, teilweise gar nicht, besetzen. Diese Einschätzung traf auch auf die Berufsfeuerwehr Magdeburg zu.

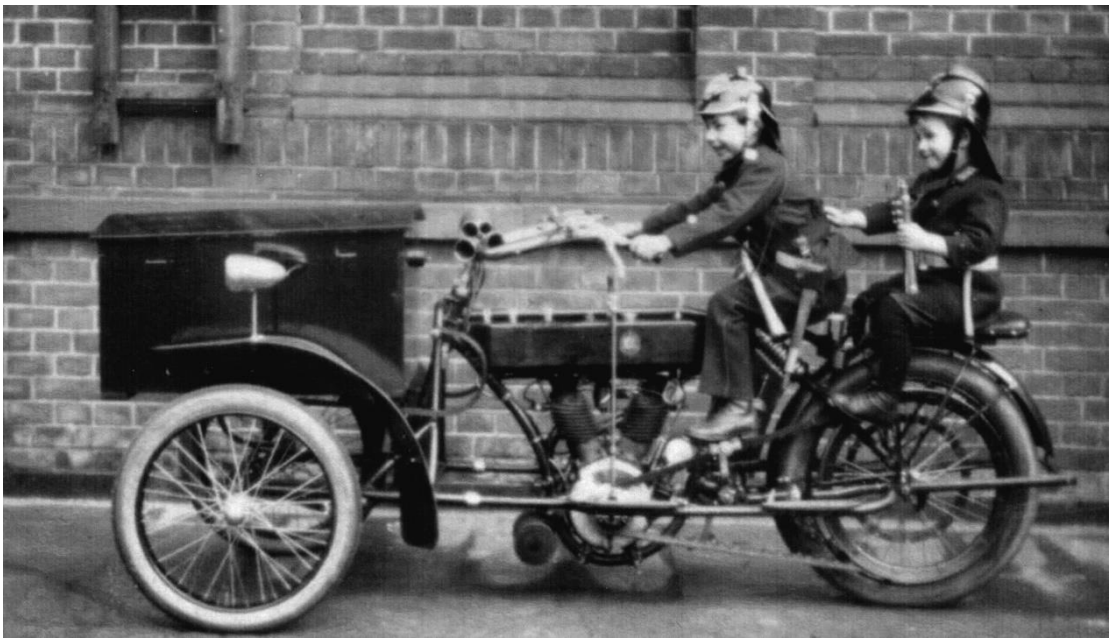
Der Personalbestand belief sich bis zum Kriegsbeginn auf 5 Offiziere, 26 Beförderte (im heutigen Sinne Zug- bzw. Gruppenführer) und 136 Feuerwehrmänner. Mit der Anordnung des Deutschen Kaisers, Wilhelm II., zur Mobilmachung im August 1914 wurde der Dienstbetrieb der Magdeburger Berufsfeuerwehr stark in Mitleidenschaft gezogen. Brandinspektor Stube, der mit der Führung der Branddirektor-Geschäfte beauftragt wurde, standen jetzt nur noch 24 Beförderte und 50 Feuerwehrmänner zur Verfügung. Ein 72-stündiger Dienst im Wechsel mit 24 Stunden Freizeit musste eingerichtet werden, dennoch war die volle Einsatzbereitschaft nicht mehr aufrecht zu halten. Die Technik auf der Hauptfeuerwache blieb voll besetzt, während in den Außenwachen nur noch ein Fahrzeug besetzt werden konnte.



Der Personalmangel hatte nicht nur auf den Ausrückedienst Auswirkungen, in

Folge mangelhafter Pflege stiegen die Instandsetzungsarbeiten. Die Zeit zur Pflege der Technik reichte kaum noch für die nötigsten Arbeiten, da immer aufwändigere Instandsetzungen notwendig wurden. Bedingt durch das Alter der vorhandenen Technik wurde diese mehr und mehr auf Verschleiß gefahren. Gute Ersatzteile (Bereifung, Ersatzteile für Motoren und Akkumulatoren) waren nicht oder nur mit großen Kosten zu haben.

Eine Seltenheit im Fahrzeugpark der deutschen Feuerwehren ist das auf dieser Seite abgebildete NSU-Dreirad. Diese Fahrzeuge waren überwiegend bei der Reichspost und der Reichswehr im Einsatz. Bei der Feuerwehr Magdeburg wurde das Fahrzeug für Versorgungs- bzw. Kurierfahrten eingesetzt. Bei den jungen „Feuerwehrmännern“ handelt es sich vermutlich um die Kinder der auf der Feuerwache Mitte wohnenden Führungskräften.



Im Kriegsjahr 1915 konnte trotz aller Schwierigkeiten die Feuerwache Buckau mit einem automobilen Löschzug (Gasspritze, Leiter, Motorspritze) ausgestattet werden. Der Löschzug war mit dem zwei Jahre vorher beschafftem Löschzug der Hauptfeuerwache baugleich. Es sollte die letzte Neuzuführung von Technik während des Kriegs sein. Pferdegespanne waren fortan nur noch auf der Feuerwache Sudenburg und bei einigen Kranken- und Arbeitswagen vorhanden. Wesentlichen Anteil an diesen Modernisierungsprozess bis zu diesem Zeitpunkt, ist dem Branddirektor Prölss (Branddirektor von 1904 – 1918) zuzuordnen.

Seit der Gründung der Berufsfeuerwehr Magdeburg und im weiteren mit dem Bau des Handelshafens im Jahre 1893 entwickelte sich die Brandbekämpfung und Hilfeleistung der Berufsfeuerwehr auch auf der Elbe und den Gewässern in der Stadt Magdeburg ständig weiter.

So wurde durch den Hafen Magdeburg für die verschiedensten Hafenbetriebszwecke der Dampfer „Mercur“ (siehe nächste Seite) beschafft, der u. a. als Feuerlöschboot bei Bränden und Havarien auf der Elbe und im Hafengebiet genutzt werden konnte.

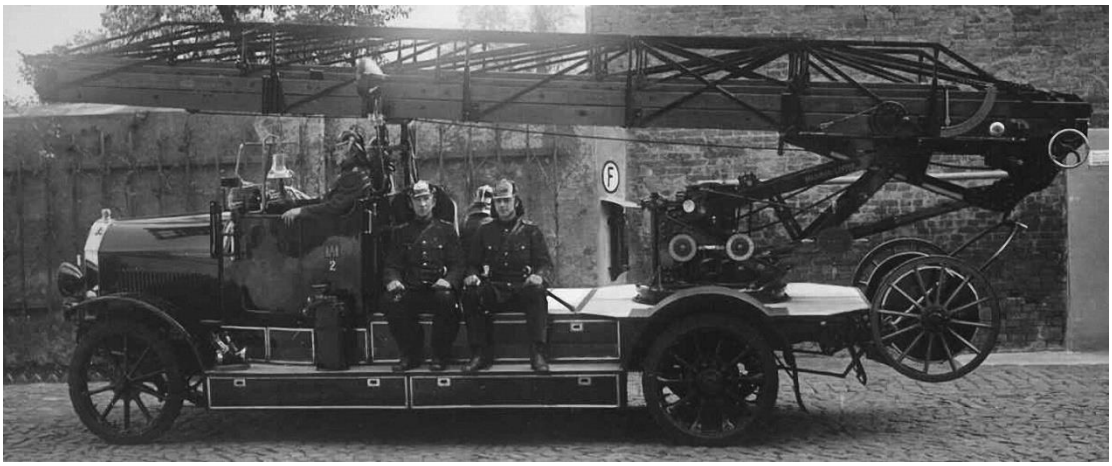
1923 kam ein weiteres Boot dieser Bauart dazu, so dass die Berufsfeuerwehr auf diese beiden Boote im Einsatzfall zurückgreifen konnte. Die eigentliche Besatzung der beiden Schiffe wurde durch den Hafen gestellt, im Bedarfsfall stellte die Berufsfeuerwehr Magdeburg die feuerwehrtechnische Besatzung. Neben den üblichen Schlauchbooten und Wasserrettungsgeräten, die zur Ausrüstung der Berufsfeuerwehr gehörten, waren diese Feuerlöschboote eine echte Bereicherung.

Die Beschaffung der Feuerwehrfahrzeuge erfolgte zwischenzeitlich unter Beachtung der Feuerwehrfachnormen aber auch der anderen einschlägigen

Normen des Normenausschusses der Deutschen Industrie. Diese Normung wirkte verbilligend auf die Preisgestaltung und war eine wesentliche Erleichterung der Fahrzeuginstandhaltung.

Zur Mitteldeutschen Ausstellung (Miama) im Jahr 1922 wurde eine Feuer- und Unfallwache (Bild oben) temporär in Dienst gestellt. Diese Wache sollte ursprünglich mit den neuzugeführten Fahrzeugen, einer Motorspritze und einer Maschinenleiter mit Magirus-Aufbau – Modell K 20, ausgestattet werden. Wie im Bild zu sehen ist traf leider nur die Motorspritze rechtzeitig ein und bezog mit einem Krankenwagen die Ausstellungswache.

Die Ablieferung der Leiter erfolgte erst im Frühjahr 1923, die Aufnahme der Leiter entstand bei Indienststellung des Fahrzeuges auf der Feuerwache II.



Auf der Feuerwache Sudenburg wurde mit Zuführung des Fahrzeuges der Pferdebetrieb eingestellt. Der Verbrennungsmotor löste auf dieser Feuerwache die Pferde direkt ab, weil der für das Jahr 1916 vorgesehene Wechsel zum

Elektrobetrieb kriegsbedingt nicht durchgeführt werden konnte.

Die komplette Umstellung des Kraftfahrbetriebes hatte zur Folge, dass für die Überholung der zahlreichen Fahrzeuge eine zweckmäßige Arbeitsverteilung zwischen den einzelnen Feuerwachen vorgenommen werden musste. Nicht mehr notwendige Ställe bzw. kleine Werkstatträume wurden zu Werkstätten umgebaut bzw. baulich erweitert. Die Werkstattflächen der Hauptfeuerwache verdreifachten sich, um alle Arbeiten an Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren inclusive der Fahrgestelle erledigen zu können. Durch die Einstellung handwerklich vorgebildeter Feuerwehrleute konnten die Karosseriearbeiten durch Stellmacher, Sattler und Lackierer ausgeführt werden.

Die Feuerwache II (Sudenburg) befasste sich in der geräumigen Tischlerei in erster Linie mit dem Leiterbau. Der Feuerwache III (Neustadt) behielt die bereits seit der Eröffnung übertragenen Arbeiten an Elektromotoren, Akkumulatoren sowie deren Zubehörteile. In der Feuerwache IV (Buckau) beschäftigen sich die Feuerwehrleute neben der Ausbesserung und Pflege des gesamten Schlauchmaterials mit der Instandhaltung der Feuerwachen und ihren Inneneinrichtungen.

Für alle Feuerwachen galt natürlich neben den Arbeiten die Feuerwehr- und Rettungseinsätze in der Stadt Magdeburg zu gewährleisten.