

Von der Dampfspritze zur modernen Feuerwehrtechnik

Autor(en): Werner Gysin-Goy

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1982

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/4928b1f8-250a-42c3-abd2-f805ca77bfe6>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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 Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Werner Gysin-Goy

Von der Dampfspritze zur modernen Feuerwehrtechnik

Im Beisein von Vertretern des Regierungsrates und zahlreichen anderen Delegationen konnte die baselstädtische Berufsfeuerwehr (BBFW) Ende September 1982 das Jubiläum ihres 100jährigen Bestehens freudig und festlich begehen. Bei diesem Anlass wurde auch ihres ersten Kommandanten, des Majors Joseph Schetty, ehrend und dankbar gedacht. Denn er hatte mit der Basler Organisation, die zunächst lediglich einen Unteroffizier und sechs Mann umfasste, am 1. April 1882 die erste schweizerische Berufsfeuerwehr ins Leben gerufen. Das rasche Wachstum der Städte und der Fabriken sowie die Erinnerung an die früheren Grossbrände hatten die Einsicht in die Notwendigkeit wirksamerer, rascherer Brandbekämpfung und Unfallhilfe gestärkt.

Nach den Zeitaltern der Leder- und Blecheimer mit «Pater-noster-Bedienung» und der mechanischen, von Hand betriebenen Wasserpumpen wurde die Dampfmaschine zur unerlässlichen Hilfe des Pumpenantriebs. Anfänglich wurde sie noch als besonderes Aggregat mittels Pferdévorspann an den Einsatzort gezogen. Über einen noch besseren Antrieb der Feuerwehrfahrzeuge – ob ebenfalls mit Dampf oder mit Benzin oder mit Elektrizität – gingen die Ansichten der Fachleute noch lange auseinander. Eine brauchbare Lösung des Problems brachte zunächst folgende Kombination: Dampfkraftantrieb des Fahrwerks bis zum Brandobjekt und daselbst Kopplung des Fahrwerkantriebs mit der Löschpumpe. Es wurden sogar Spritzenwagen mit

zwei Dampfmaschinen – eine für die Fortbewegung und eine für die Löschpumpe – gebaut. Damals betrug die Zeit zwischen Notruf und Einsatzbereitschaft noch 8 bis 10 Minuten.

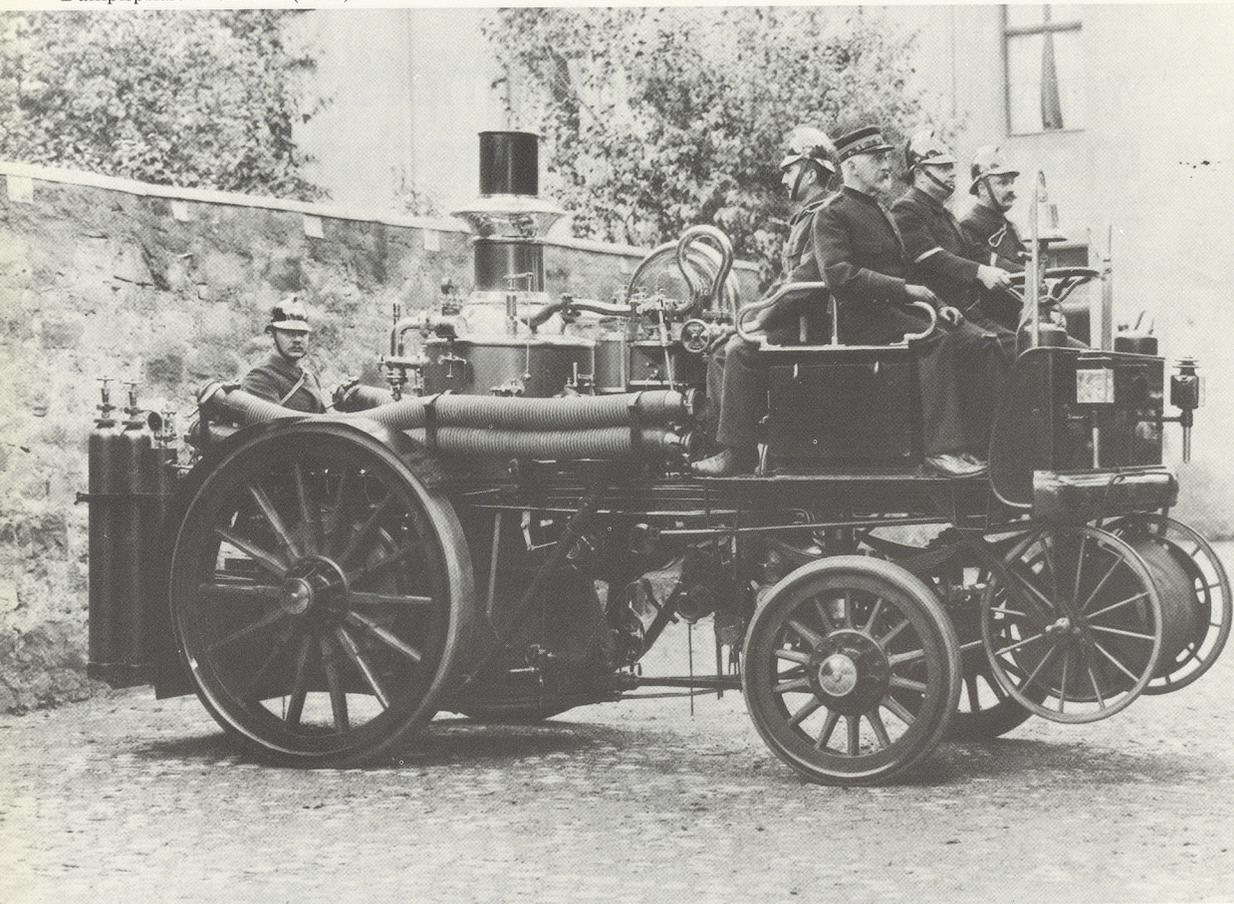
Die «Bautzener» Dampfspritze von 1905

Grosses Aufsehen erregte im Jahre 1905 die Anschaffung einer fahrbaren Dampfspritze («Basilisk II»), die von der Firma Wagenbauanstalt & Waggonfabrik (vorm. W.C.F. Busch) in Hamburg-Bautzen hergestellt worden war. Diese neue deutsche «Bautzener» Dampfspritze ersetzte die ehemalige «Basilisk» von 1875, die Major Schetty auf eigene Kosten angeschafft hatte (siehe auch Abbildung 18 b in «100 Jahre Basler Feuerwehr 1845–1945» von Bruno Thommen). Ihre Betriebszeit dauerte von 1905 bis 1925 (als Wasserlieferantin für Strassensprengwagen sogar noch bis 1929). Ihr Anschaffungspreis betrug Fr. 15 830.–.

Die zwei U-Eisen des Chassis tragen:

- die zweizylindrige Antriebsmaschine des Pumpwerks mit Dampfzylinder;
- Wasser- und Petroleumbehälter (dieser für Hilfsheizung);
- Seitlich am Heizerbedienungsstand drei Kohlesäureflaschen (ebenfalls für Hilfsheizung);
- den stehenden, 70 Liter fassenden Dampfkessel; dieser ist ein Quersieder mit 7,2 m² Heizfläche; Höchstbetriebsdruck 10 bar.

Die Zeit, um die Maschine vom kalten Zustand auf den notwendigen Betriebsdruck von

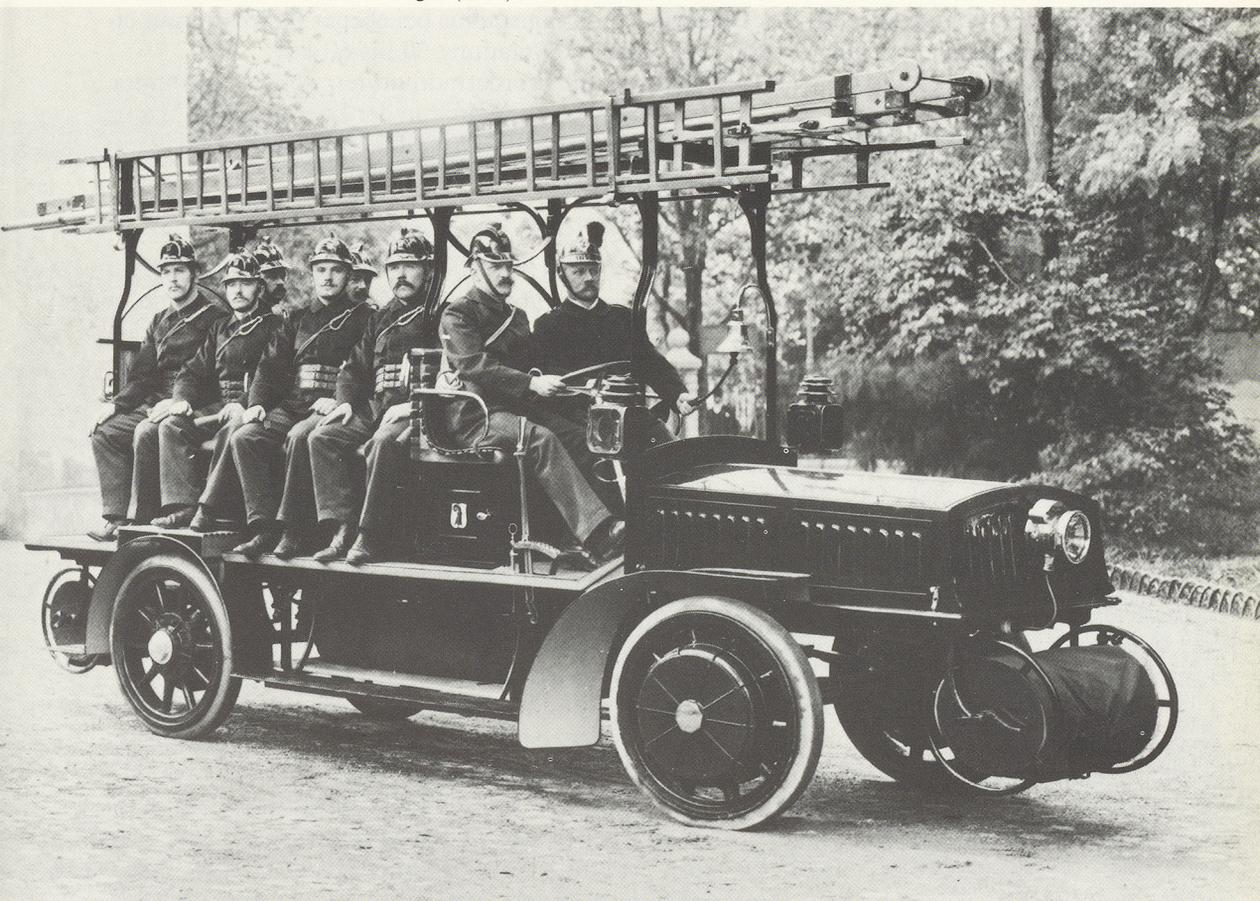


mindestens 4 bar aufzuheizen, beträgt 10 Minuten. Die normale Rostfeuerung des Kessels mittels Steinkohle kann auch mit Petroleum bewerkstelligt werden, das mit Kohlensäuregas zur Brennstelle gedrückt wird.

Das doppelt wirkende Dampfpumpwerk besteht aus Dampf- und Pumpenzylinder sowie einem Steuermechanismus und einem Saug- und Druckwindkessel mit Mano- und Vakuummeter-Anzeige. Bei hohem Arbeitsdruck (8 bis 10 bar) betrug die Pumpenleistung 2100 l pro Minute. Die zweizylindrige An-

triebsdampfmaschine dient dazu, die 5,3 Tonnen schwere Automobildampfspritze über ein Differential und Kettenantrieb mit einer Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h anzutreiben. Besatzung: 6 Mann einschliesslich Heizer und Maschinist.

Ein vierrädriger Wagen mit Ersatzmaterial (Kohlen, Hydrantenarmaturen, zusammenlegbares Wasserbassin, Beleuchtungsmaterial) wurde bei Ernstfalleinsatz von der Dampfspritze mitgeführt. Die beiden hinteren Antriebsräder (Vollgummi) waren ohne jegliches



Profil, so dass sie bei Nässe an einer Steigung gerne durchdrehten, zum Beispiel beim Brand des Goetheanums in der Neujahrsnacht 1923.

Elektromobil als Mannschaftswagen

Ein bekannter Branddirektor schrieb 1906, dass die sofortige Betriebssicherheit beim Verbrennungsmotor am allerwenigsten gewährleistet sei, und darum entschieden sich die Berliner, die Pariser und die Wiener Feuerwehr für den elektrischen Antrieb der Fahr-

zeuge. Der geringe Aktionsradius wurde dabei in Kauf genommen. So entschloss sich auch unsere Stadt, als zur neuen Dampfspritze, die nur mit 6 Mann besetzt war, ein zusätzliches Mannschaftstransportmittel für die übrigen am Einsatzort benötigten Berufsfeuerwehrlleute angeschafft werden musste, zum Kauf eines Elektromobils. Dieses wies zwei Front- und zweimal vier Längssitze auf sowie eine Vorrichtung zur Befestigung einer Schiebleiter und zweier Hakenleitern. Vom Hersteller wurden folgende Eigenschaften garantiert:

– Mit geladener Batterie soll der Wagen 45 km Wegstrecke zurücklegen können. Maximale Geschwindigkeit auf ebener Strecke 32 km/h;

– Vorderradmotoren zusammen 10 PS, für kurze Zeit auf das Dreifache überlastbar. 14polige Magneträder vorn.

Am 22. August 1905 fand die Probefahrt statt: Basel-Rheinfelden-Möhlly und zurück = 42 km. Am 1. Oktober 1905 wurde dieser Mannschaftswagen definitiv in Betrieb gesetzt.

Erste Auszugdrehleiter

Für eine erfolgreiche Feuerbekämpfung aber fehlte noch immer ein sehr wichtiges Rettungsgerät, nämlich eine leistungsfähige Auszugdrehleiter. Wie sollte man sonst bei einem nicht mehr begehbaren, stark verrauchten Treppenhaus Leute aus den oberen Stockwerken retten? Deshalb wurde beschlossen, auf den 1. Februar 1909 eine Elektro-Balance-Automobil-Drehleiter System Braun aus Nürnberg anzuschaffen, die von den Vereinigten Feuerwehrgeräte-Fabriken in Ulm a/Donau geliefert wurde. Folgende Spezifikationen wurden vereinbart:

– Steighöhe der ausgezogenen Leiter 22 m;

– Aktionsradius bei ebener Fahrbahn mit einer Akkuladung 50 bis 60 km;

– Die Vorderradmotoren sollen zusammen 40 PS leisten und in der Ebene dem Fahrzeug 30 km/h Geschwindigkeit ermöglichen. Preis Fr. 33 750.–

Weitere Neuerungen

Alle drei Fahrzeuge bildeten für längere Zeit die Hauptstütze der Feuerwehr Basel zum Schutze der Bürger und der Stadt, bis sich durch die technische Vervollkommnung eine Umstellung auf den Verbrennungsmotor nicht mehr aufhalten liess. Auch die «Alarmglocke», die vielen bejahrten Einwohnern noch in heimeliger Erinnerung sein dürfte, musste dem Martinshorn (cis/gis) weichen. Rascher Einsatz erheischte Tanklöschspritzen. Drehleitern wurden mit Telebühnen und Rettungskörben perfektioniert. Auch vier neuere Tanklöschwagen (einer führt z.B. für den Erstangriff 3000 l Wasser, 600 l Schaumextrakt mit sich) lassen uns den raschen Fortschritt der Technik klar erkennen. Zwei neuere Automobildrehleitern mit vollhydraulischen Telebühnen stehen heute im Dienst und bilden mit dem Feuerlöschboot II (Christophorus 1973) unentbehrliche Einsatzmittel.

Moderner Tanklöschwagen (1980) mit 3000 l Wasser und 600 l Schaumextrakt als Tankinhalt.





Ausserdem gehören Pionier- und Staublöschwagen zum grossen Wagenpark.

Grosser Dank gebührt allen unseren treuen Helfern im Kampf gegen Feuer und Unfall: der Freiwilligen und der Berufsfeuerwehr, den Werkfeuerwehren, den Luftschutz-Armeeverbänden, den Erfindern und Herstellern neuer, immer wirksamerer Geräte und den hilfsbereiten Samaritern. Der mutigen Frauen, die sich am doch nicht ungefährlichen Feuerwehrdienst beteiligen wollen, sei besonders lobend gedacht. Obenan aber möge für alle Ver-

Ankunft des neuen Feuerlöschbootes und Verabschiedung des alten «St. Florian» am 2. Februar 1973.

antwortlichen stets die Frage stehen: Sind wir für alle Eventualitäten gerüstet? Nämlich: Feuerschutzhilfe, Ölwehr, Eisenbahnkatastrophe, Chlorgasunfälle, Radioaktivität, Kernkraftwerksunfall, Wassernot, Tierhilfe, Tunnelunglück, Erdbeben, Explosionen, Flugzeugabsturz, Epidemien, Kriegsereignisse, Autobahnkatastrophe, Gruben- und Brückeneinsturz, Waldbrand usw.