Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (2012)

Heft: 85

Rubrik: Die ersten und letzten Feuerwehrfahrzeuge von Saurer [Teil 2]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

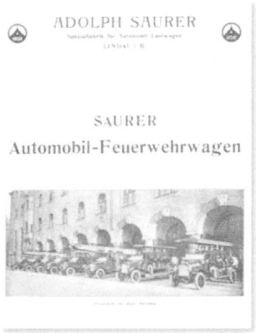
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



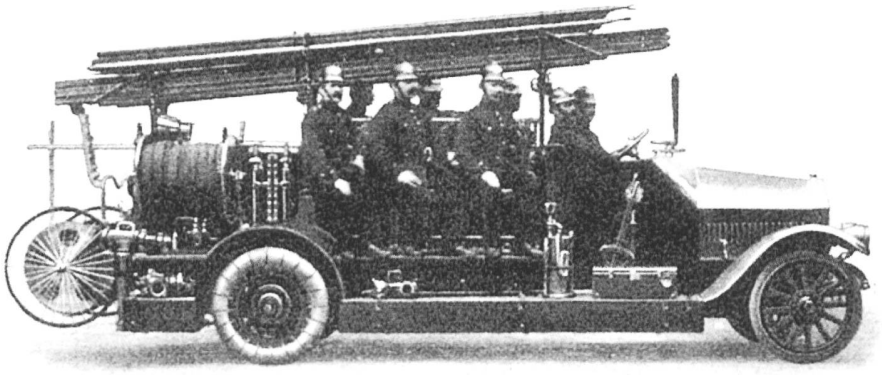
Die ersten und letzten Feuerwehrfahrzeuge von Saurer

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

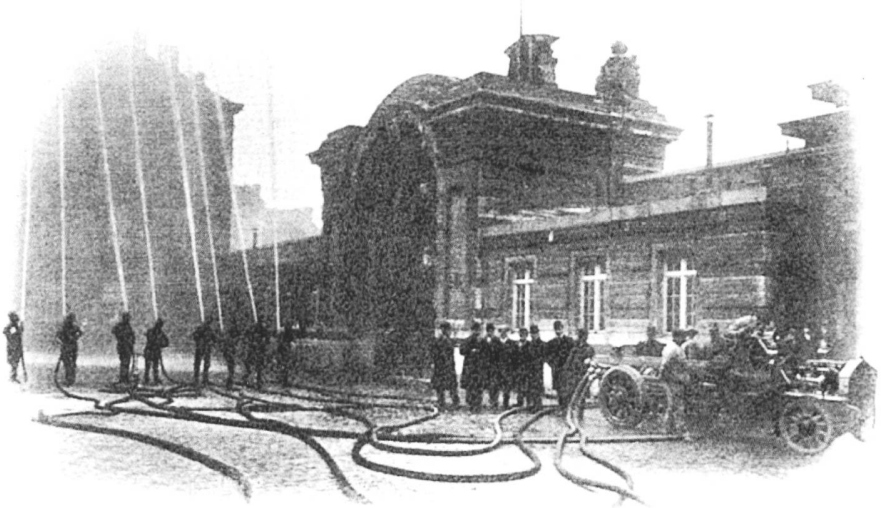
Die Saurer-Feuerspritzen sind, wie aus den Abbildungen zu ersehen ist, so ausgebildet, dass sie auch **8 bis 12 Mann** und die am Brandplatz nötigen **Hilfsgeräte transportieren** können. Ein besonderes Gerüst über dem Wagen dient zur Aufnahme von **Schiebe-Steigleitern,** leicht **abnehmbare Schlauchhaspeln auf Rädern** werden rückwärts oder auch seitlich angebracht, zur **Mitnahme** von **Rauchhelmen, Sprungtuch, Tragbahren, 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

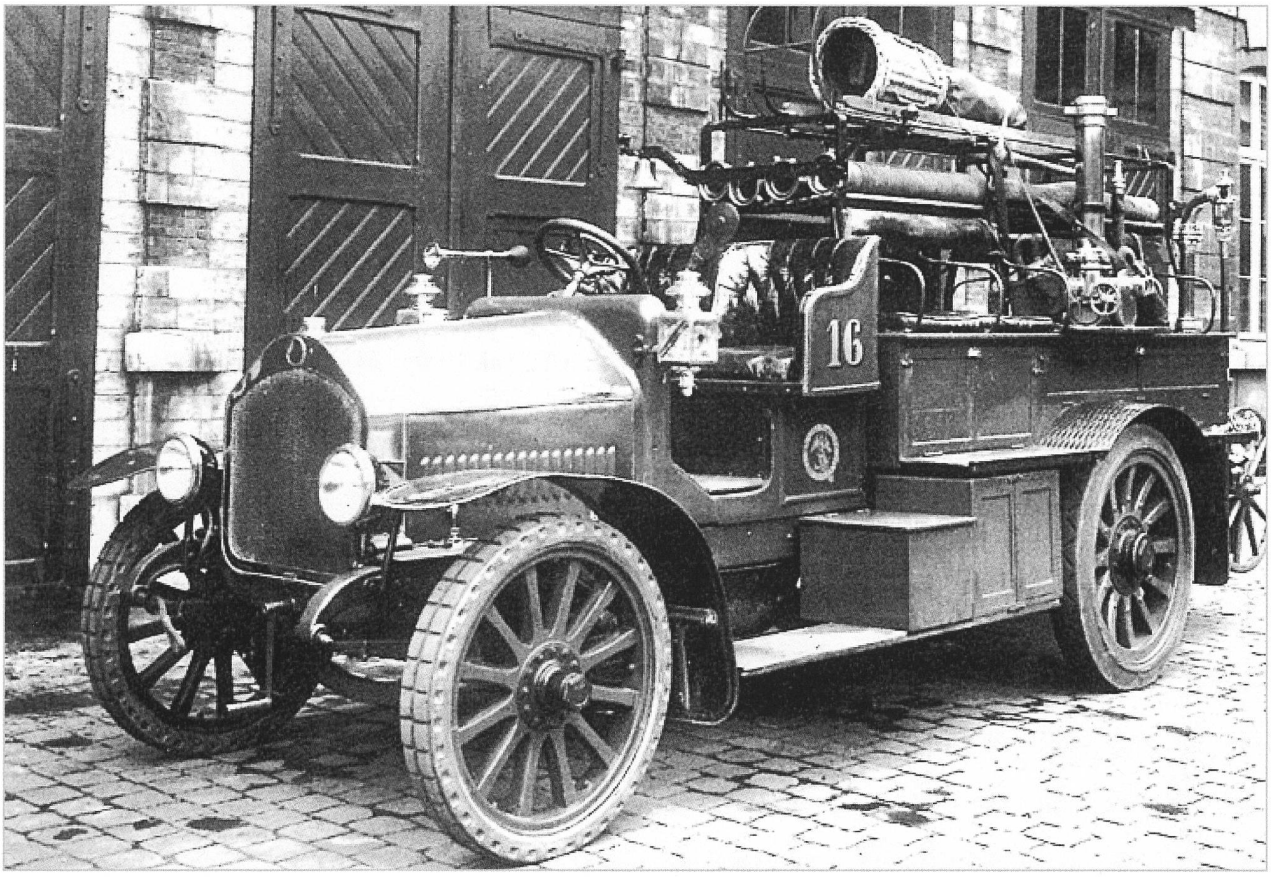


Saurer-Spritze der Stadt Brüssel in Tätigkeit
(Das Wasser strömt gleichzeitig aus 8 Druckschläuchen)

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.

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 Erdballes 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 berüchtigten Klopfsteinpflastern 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 Pferdefuhrwerk 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 entgegensetzen. 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 verzurrt 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...