

Der Feuerwehrmann.

Wochenschrift für Feuerlöschwesen.

Bezugspreis:

1 Mark

pro Quartal
bei den Post-Anstalten.

Singel-Nr. 15 Pfg.

Organ des Feuerwehr-Verbandes der Rheinprovinz.

Organ des Westfälischen Feuerwehr-Verbandes.

Organ des Minden-Ravensberg-Lippeschen Feuerwehr-Verbandes.

Organ des Feuerwehr-Verbandes für das Herzogtum Oldenburg

Organ des Mecklenburger Feuerwehr-Verbandes.

Anzeigenpreis:

20 Pfg.

pro 4 gespaltene Zeile.

Reklame 1 Mark

pro 2 gespaltene Zeile.

Nr. 48.

Barmen, den 1. Dezember 1911.

29. Jahrg.

Dritte Versuchsfahrt mit dem 4000 kg schweren Benzin-Rag-Wagen*) der Berliner Feuerwehr

23. bis 28. Oktober 1911.

Von Königl. Branddirektor Reichel, Berlin.

Am 23. Oktober konnte ich die dritte größere Versuchsfahrt mit dem Benzin-Rag-Wagen antreten. An dem Fahrzeug waren die in meinem Bericht über die zweite Versuchsfahrt im Juni d. J. angeführten Aenderungen zur Ausführung gelangt. Der Wagen hatte, anstelle des 22/32 P.-S.-Motors, einen stärkeren Motor von 28/42 P.-S. erhalten. Das feste Verdeck war entfernt und durch ein amerikanisches ersetzt worden. Die Hafensleitern konnten in einem Kasten in der Längsrichtung des Wagens, zwischen den Sitzen, untergebracht werden. Die Saugschläuche ließen sich auf dem rechten Trittbrett anbringen. Bemerkenswert sind sodann noch die Aenderungen an der Bereifung. Bekanntlich war der Rag-Wagen mit der elastischen Radbereifung Pneumelastikum versehen. Um ein schnelleres Auswechseln der Radbereifung zu ermöglichen, hatte die Erp**) G. m. b. H., in Braunschweig, die Räder so eingerichtet, daß die Felge mit Füllung und Decke abgenommen und durch eine andere, vollständig montierte Felge ersetzt werden kann. Die Bereifung wurde ferner so eingerichtet, daß im Notfalle auch auf Luft gefahren werden kann. Die Aufgabe, eine zweckmäßige Bandage (Notdecke) zu konstruieren, die bei Beschädigung der Decke schnell umgelegt werden kann, ist noch nicht gelöst; doch arbeitet die Fabrik noch unausgesezt an diesem Problem. Die gegenwärtige Befestigung der Notdecken mit zahlreichen Schrauben und Muttern ist sehr primitiv. Das Anlegen einer Notdecke dauert jetzt etwa eine halbe Stunde.

Während die zweite Versuchsfahrt, die über eine Strecke von 1073 Kilometer führte, als Alarmfahrt gedacht war, wobei jeder Aufenthalt zwischen zwei Etappen möglichst vermieden werden mußte, handelte es sich diesmal um eingehende Prüfung der Stärke des Motors und der Bereifung. Nach Zurücklegung von je 25 Kilometer wurde gehalten, um den Zustand der Bereifung festzustellen. Eine Prüfung der Pumpe erschien auf dieser Fahrt umso weniger erforderlich, als sie zu meiner vollsten Zufriedenheit funktioniert. Die Pumpe ist deshalb nur dort in Tätigkeit gesetzt worden, wo es von den Kommandos der Feuerwehren gewünscht wurde.

Nach dem aufgestellten Programm sollte der Rag-Wagen nachstehende Strecken durchfahren, die über den Thüringer Wald, den Speßart, den Taunus und den Harz führten:

23. Oktober: Berlin — Jena	245,8 km
24. Oktober: Jena — Nürnberg	236,0 "
25. Oktober: Nürnberg — Wiesbaden	256,5 "
26. Oktober: Ruhetag; Fahrt von Wiesbaden nach dem Feldberg im Taunus und zurück	80,0 "
27. Oktober: Wiesbaden — Eisenach	225,6 "
28. Oktober: Eisenach — Berlin	360,4 "
Zusammen 1404,3 km	

*) Rag = Rundlaufpumpen-Aktien-Gesellschaft.

**) Erp = Elastische Radbereifung „Pneumelastikum“.

Am 23. Oktober, früh 6 Uhr, verließ ich in Begleitung des Herrn Brandmeister G e m p p, eines Obermaschinenisten und drei Feuerwehrmännern Berlin. Mein zweiter Stabs-Benzinwagen von 20/32 PS. begleitete uns auf der Fahrt. Auf dem Rag-Wagen führten wir zur Reserve eine Decke für Hinterräder Profil 935 x 135 und eine Decke für Vorderäder Profil 820 x 120 mit. In beiden Decken befanden sich Erp-Füllungen. Außerdem hatten wir für den Notfall je zwei Luftschläuche für Vorder- und Hinterräder mitgenommen.

Bei unserer Abfahrt von Berlin fiel ein leichter Regen, der die Straßen sehr schlüpfrig machte und zu vorsichtigem Fahren zwang. Sobald wir ins Freie gelangten, ließ ich den Wagen da, wo es die Straße nur irgend gestattete, mit einer Geschwindigkeit von 40 Kilometer laufen. Ich wollte feststellen, welche Geschwindigkeit der Bereifung zugemutet werden konnte. Als wir hinter Potsdam aus den schützenden Wäldungen herausfahren, empfieng uns der an jenem Tage in Stärke 9 wehende Südweststurm. Umgestürzte Bäume und herabgewehrte starke Äste zeugten von der Gewalt des Sturmes. Beide Autos kämpften mühsam gegen ihn an; kleine Steine und Sand wurden uns ins Gesicht geschleudert. Schon nach kurzer Zeit versagten alle Signale; die an dem Rag-Wagen angebrachte Glocke war nicht zu hören, während die Hupen infolge des eingebrungenen Sandes unbrauchbar geworden waren.

Kurz vor Bitterfeld, bei Kilometer 118 hatten wir die erste Reifenpanne. Die Decke des linken Hinterrades war seitlich auf eine Länge von 67 Zentimeter aufgerissen, die Füllmasse an dieser Stelle weich geworden und zum Teil herausgefallen. Es mußte ein neuer Reifen aufgezogen werden. Bei dieser Arbeit waren die Leute genötigt, Autobrillen aufzusetzen und am Wagen Schutzdecken auszuspannen, weil ihnen von den Aedern her Steine und Sand mit großer Gewalt ins Gesicht geschleudert wurden. Die beschädigte, gänzlich unbrauchbar gewordene Decke hatte vor Antritt der Fahrt 357 Kilometer ausgehalten, sodaß ihre Lebensdauer nur 475 Kilometer betrug.

Infolge des Reifendefektes ermäßigte ich die Fahr- geschwindigkeit von 40 auf 35 Kilometer. Unter Innehaltung dieser Fahr- geschwindigkeit trafen wir mittags in Halle ein. Der Chef der dortigen Feuerwehr, Herr Brand- direktor Dickow, hatte mich gebeten, die Rundlaufpumpe in Halle vorzuführen. Außer Herrn Dickow wohnten die Mitglieder der Brandkommission den Versuchen bei. Zunächst wurde die Pumpe in der Nähe des Elektrizitätswerkes am Saaleufer angelegt. Die Saughöhe betrug nur drei Meter. Der Motor wurde angelassen, die Pumpe saugte innerhalb 31 Sekunden trocken, d. h. ohne besondere Hilfsmittel, wie Evakuier- vorrichtungen usw., an und gab aus vier Rohren mit 13 Millimeter Mundstück ausgezeichnet Wasser. Aber schon nach einigen Minuten blieb der Motor stehen. Nach längerer Untersuchung wurde festgestellt, daß sich Wasser im Vergaser befand. Die Störung hatte 10 Minuten gedauert. Alsdann wurde noch längere Zeit, auch mit einem weiten Schlauch, mit einem 22 Millimeter Mundstück Wasser gegeben. Herr Dickow führte dann das Fahrzeug an eine andere Stelle der Saale, an eine hochgelegene Brücke, wo die Saughöhe acht Meter betrug. Die Pumpe saugte innerhalb 45 Sekunden an und arbeitete

zur vollsten Zufriedenheit; aber nach einigen Minuten versagte wiederum der Motor. Bei der Untersuchung wurde nichts gefunden. Nach fünf Minuten sprang der Motor wieder an und die Pumpe gab sofort Wasser. Die Saugleitung wurde darauf von Wasser gänzlich entleert und das Ansaugen nochmals probiert. Auch jetzt saugte die Pumpe sofort wieder an. Innerhalb 45 Sekunden gab ein Rohr mit einem 22 Millimeter-Mundstück Wasser. Schließlich äußerte Herr Didow noch den Wunsch, die Nagpumpe in unreinem Wasser zu probieren. Wir fuhren an eine Stelle an der Saale, wo das Wasser einem schwarzen, dicken Brei gleich, in den der Sauger erst hineingedrückt werden mußte; dann wurde die Pumpe angelassen. Aus dem Schlauchrohre drang in kräftigem Strahle eine schwarze Masse. Nach längerem Spritzen wurde der Versuch abgebrochen. Einen schädigenden Einfluß auf die Pumpe kann eine derartige, morastige Masse natürlich nicht haben. Schädigend könnte eventuell nur Sand einwirken. Saugversuche mit einem Gemisch von Sand, Schlamm und Wasser sind aber in Berlin stundenlang ausgeführt worden, ohne daß sich an der Pumpe oder den Schiebern eine Abnutzung zeigte. Herr Didow und die Herren der Kommission konnten sich bei den Versuchen auch davon überzeugen, daß die Schläuche während des Arbeitens der Pumpe durchaus ruhig liegen und daß die Rohre nach Belieben abgesperrt und geöffnet werden können, ohne daß sich ein Maschinist an der Spritze befindet.

Nachdem wir uns in Halle noch mit je einer Reserve-Decke für ein Vorder- und ein Hinterrad versehen hatten, machten wir uns auf den Weg nach Jena, und zwar mit einer Fahrgewindigkeit von 35 Kilometer. Schon hofften wir, ohne Unfall Jena zu erreichen, als plötzlich, bei Kilometer 218, die zweite Reifenpanne erfolgte. Wieder handelte es sich um das linke Hinterrad. Die vor Bitterfeld bei Kilometer 118 aufgezugene Decke war nach 100 Kilometer ebenfalls wieder seitlich, und zwar auf eine Länge von 90 Zentimeter, aufgerissen. Die Füllmasse zeigte dieselbe Zerstörung wie bei der ersten Panne. Vor Beginn der dritten Versuchsfahrt hatte die Decke, die mit einem neuen Gleitschuh versehen worden war, 1310 Kilometer zurückgelegt; ihre Lebensdauer betrug somit 1410 Kilometer. Keine sehr erhebliche Leistung für so teure Decken. Da eine Reservefüllung nicht mehr vorhanden war, mußte in die in Halle gekaufte Decke ein Luftschlauch eingelegt werden. Die Weiterfahrt gestaltete sich zu einer Angstfahrt, weil eine Reservebedeckung für Hinterräder nicht mehr vorhanden war. Ich ließ nur mit 20 Kilometer Geschwindigkeit fahren, und so trafen wir ohne weiteren Unfall um 9 Uhr 45 Minuten abends in Jena ein.

Bis Jena hatten wir 245,8 Kilometer zurückgelegt, über 1100 Kilometer sollten noch gefahren werden. Für die Zurücklegung dieser großen Strecke standen uns für die Hinterräder weder eine Reservefüllung noch eine Reservebedeckung zur Verfügung. In Jena war eine Decke, Profil 935×135, nicht aufzutreiben; wir beorderten daher telegraphisch von dem Hauptlager in Erfurt eine Decke nach der Stadt Koburg, die wir am nächsten Tage passieren mußten. Ein zweites Telegramm ging nach Braunschweig, um die Pneumastikum-Gesellschaft zu veranlassen, uns eine Reservefüllung für Hinterräder auf schnellstem Wege nach Wiesbaden zu senden, denn in Nürnberg konnte uns die Sendung nicht mehr erreichen.

Das Kommando der Jenaer Feuerwehr hatte den Wunsch ausgesprochen, die Rundlauspumpe im Betrieb zu sehen. Ich entsprach diesem Wunsche am nächsten Morgen, vor der Abfahrt nach Nürnberg. Die Versuche, die am Ufer der Saale, ähnlich wie in Halle ausgeführt wurden, verliefen zur vollsten Zufriedenheit. Der Vorführung wohnte u. a. Herr Landesbranddirektor Robst bei.

Nach Beendigung der Versuche fuhren wir um 9 Uhr morgens von Jena in der Richtung nach Saalfeld ab. In Jena hatten wir den Luftschlauch des linken Hinterrades durch noch brauchbar gebliebene Teile der Füllmasse der beiden, vor Bitterfeld und Jena schadhaft gewordenen Hinterräder ersetzt. Da wir erst in Koburg in den Besitz einer Reservebedeckung für Hinterräder gelangen konnten, ließ ich von Jena ab nur mit 25 Kilometer fahren. Ich wollte den Wagen unter allen Umständen in die Berge des Thüringer Waldes bringen, um dort den Motor zu prüfen. Von Saalfeld aus wählte ich die Strecke Reichmannsdorf-Steinach-Sonneberg-Koburg. Unmittelbar hinter Saalfeld steigt die Straße auf eine Länge von 25 Kilometer, bis Ernstal, unterbrochen an. Infolge starken Regens waren die Straßen

im Gebirge aufgeweicht und sehr schlüpfrig. Der Wagen nahm alle Steigungen, die auf 5—16 Prozent ermittelt wurden, in einem Tempo von 15 bis 8 Kilometer pro Stunde. Schon bei den ersten, erheblichen Steigungen zeigte es sich, daß der Motor für das schwere Fahrzeug noch zu schwach ist. Ein Feuerwehr-Ueberlandfahrzeug muß solche Steigungen in einem schnellen Tempo nehmen. Schwieriger als der Aufstieg gestaltete sich die Talfahrt. Das schwere Fahrzeug kam häufig ins Rutschen und war manchmal trotz Bremsens kaum zu halten. Als Uebelstand erwies sich hier die Verbindung der Fußbremse mit der Kuppelung. Wird nämlich die Fußbremse betätigt, so wird die Kuppelung ausgelöst, und es kann dann ein Bremsen mit dem Motor, das sehr wirksam ist, nicht erfolgen.

Nachdem der Wagen bei Sonneberg besseres Gelände erreicht hatte, wurde seine Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde erhöht. Um 2 Uhr 45 Minuten trafen wir in Koburg ein, wo wir die in Jena bestellte Decke vorfanden. Im Besitze der Reservebedeckung fühlten wir uns schon bedeutend sicherer, fuhren jedoch nur mit 30 Kilometer Geschwindigkeit nach Nürnberg weiter. Eine Steigerung der Geschwindigkeit auf etwa 35 Kilometer wagte ich nicht, weil wir noch keine Reservefüllung besaßen, und die bisherige Erfahrung gelehrt hatte, daß Decken und Füllungen bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 Kilometer rasch zerstört werden.

Die Dunkelheit war bereits eingetreten, als unsere Lebensgeister in einem Dorfe hinter Bamberg plötzlich etwas unsanft aufgerüttelt wurden. Ein halbnächtiger Bursche hatte auf das vorbeifahrende Auto eine Hand voll größerer Steine geschleudert, von denen einer den Fahrer ins Gesicht traf. Ich ließ sofort halten. Wir sprangen ab und machten Jagd auf den Verbrecher, konnten ihn aber leider im Dunkeln nicht mehr einfangen. Das nächste Mal werde ich auf die Fahrt einen Polizeihund mitnehmen.

Als wir uns bald darauf dem Orte Fochheim näherten, erblickten wir in dem schmalen Bogen eines Turmes ein altes Männchen, das lebhaft eine Laterne schwenkte. Beim Näherkommen erfuhr wir von ihm, daß wir den berühmtesten „Pflasterzoll“ bezahlen sollten. Die ganze Sache machte, namentlich in der Dunkelheit, einen recht ärmlischen Eindruck, weshalb wir ohne Murren zahlten. Sehr erstaunt aber waren wir, als wir bald darauf die Stadt Erlangen durchfahren wollten und auch dort „Pflasterzoll“ bezahlen mußten. Wenn mich früher jemand fragte, wo das Himmelreich auf Erden zu finden sei, habe ich stets geantwortet: „In Erlangen,“ denn in der Bibel steht: Suche das Himmelreich zu „erlangen“. Hätte ich gewußt, daß man in das Himmelreich Erlangen nur nach Erlegung von 30 Pfg. Pflasterzoll pro Automobil gelangen kann, so hätte ich mich niemals nach diesem Himmelreich gelehnt. Ich wäre in großem Bogen herumgefahren. Hier will ich übrigens gleich vorausschicken, daß wir am nächsten Tage, auf der Fahrt von Nürnberg nach Würzburg, Aschaffenburg usw. noch sehr häufig Pflasterzoll zahlen mußten. In ganz kleinen Nestern, in denen sich kaum 100 Meter schlechtes Pflaster befand, wurde Pflasterzoll erhoben. Das fortwährende Anhalten, Verhandeln, Geldwechseln ist außerordentlich lästig und zeitraubend. Die Beiträge, die erhoben werden, sind ganz verschieden. Mit Schreden las ich an einer Tafel: „1 Pferd 8 Pfg.“ Mein Motor hatte 42 Pferde; angstvoll rechnete ich sofort 3,36 M. heraus. Zum Glück aber begnügte sich die alte Frau mit 30 Pfg.

Nach den kleinen Intermezzos mit den Pflasterzoll-erhebern in Fochheim und Erlangen langten wir um 8 Uhr 35 Minuten abends glücklich in Nürnberg an. Dort wurde das rechte Vorderrad mit einer neuen Decke und mit neuer Füllung versehen, da die Decke, die bereits vor Nürnberg eine Bandage erhalten hatte, nach Zurücklegung von 1155 Kilometer unbrauchbar geworden war. Die alte Füllung war noch brauchbar; sie sollte in die neue Decke wieder eingelegt werden. Infolge eines Mißverständnisses wurde leider die neue Reservefüllung eingelegt. Die alte Füllung hatte bis Nürnberg 2422 Kilometer zurückgelegt.

Am 25. Oktober verließen wir um 8 Uhr 10 Minuten morgens Nürnberg, um über Würzburg—Aschaffenburg—Frankfurt a. M. nach Wiesbaden zu fahren. Die Strecke führt zum großen Teil durch bergiges Gelände. Die Berge des Speßart stellten große Anforderungen an den Wagen. Die höchste Erhebung auf dieser Strecke, der Geysersberg (615 Meter), wurde, wenn auch in langsamem Tempo, glatt genommen. In Aschaffenburg setzte starker Regen ein, der bis Wiesbaden anhält. Es bot sich hier Gelegenheit, die Zweckmäßigkeit des amerikanischen Ver-

Deckes zu prüfen. Die Prüfung fiel leider nicht sehr günstig aus. Der Regen dringt trotz des überstehenden Verdeckes von vorn ein und durchnäßt die vorn sitzenden Mannschaften vollständig. Bei dem Neubau des zweiten Ueberlandwagens wird dieser Uebelstand beseitigt werden müssen. Eine zweckmäßige Konstruktion ist auch bereits hierfür in Aussicht genommen. Auf der ganzen Strecke von Nürnberg bis Wiesbaden wurde das Fahrtempo nicht über 30 Kilometer gesteigert. Erwähnenswert auf dieser Strecke ist noch folgendes Intermezzo. Als der Wagen hinter Würzburg einen kleinen Ort passiert hatte, ertönten plötzlich kurz hintereinander zwei kräftige Detonationen. Nach den bisherigen Erfahrungen wurde angenommen, daß die beiden Hinterräder geplatzt seien. Der Wagen wurde sofort angehalten. Eine Besichtigung der Räder ergab, daß sie vollkommen intakt waren. Die beiden Detonationen rührten von einem Steinbruch her, in dem Sprengungen ausgeführt worden waren. Allmählich verlor sich der verstörte Ausdruck in den Chauffeurgesichtern und die Fahrt konnte fortgesetzt werden. Um 7 Uhr 45 Minuten langten wir wohlbehalten in Wiesbaden an, wo wir zu unserer Freude die bestellte Reservefüllung für Hinterräder vorfanden.

Der 26. Oktober war als Ruhetag gedacht. Die Sache kam aber anders. Schon bei meiner Abfahrt von Berlin hatte ich die Absicht, von Wiesbaden aus einen Abstecher in den Taunus zu machen und, wenn irgend möglich, den großen Feldberg zu erreichen. In Wiesbaden wurde mir gesagt, daß es schwierig sein würde, mit dem Rag-Wagen den Feldberg zu erreichen. Da ich das Projekt nicht aufgeben wollte, entschloß ich mich, unter Zurücklassung des Rag-Wagens zunächst mit dem Begleitwagen die Strecke nach dem großen Feldberg abzufahren, um mich persönlich über die Wegeverhältnisse, Steigungen usw. zu orientieren. Ich muß vorausschicken, daß ich noch niemals im Taunus war. Um 10 Uhr vormittags fuhr ich mit Herrn Brandmeister Gempy von der Hauptfeuerwache in Wiesbaden ab. Die Fahrt ging über Sonneberg-Niedernhausen-Eppstein-Königstein-Rotes Kreuz-Großer Feldberg. Die Fahrt auf den Großen Feldberg soll von Homburg aus über Sandpladen bequemer sein. Für die Versuchsfahrt war jedoch der schwierigere Weg vorzuziehen. Die vorstehend angeführte Strecke, Wiesbaden-Königstein-Feldberg, beträgt 40 Kilometer. Gleich hinter Wiesbaden sind Steigungen bis zu 8,9 Prozent zu nehmen. Von Eppstein steigt der Weg über Fischbach, Schneidhein, Königstein auf eine Länge von 31,5 Kilometer bis zum Großen Feldberg ununterbrochen an. Die größten, auf dieser Strecke vorkommenden Steigungen betragen 9 und 12 Prozent.

Auf dem großen Feldberg angelangt, setzte ich mich telephonisch mit Herrn Branddirektor Stahl in Wiesbaden in Verbindung. Ich bat ihn, mir mit dem Rag-Wagen auf der vorgenannten Strecke bis nach Niedernhausen entgegenzufahren, da ich mich überzeugt hatte, daß der schwere Wagen die Steigungen nehmen würde. In Niedernhausen erwartete mich bereits der Rag-Wagen. Ich sandte den Begleitwagen nach Wiesbaden zurück und nahm mit Herrn Branddirektor Stahl und Herrn Brandmeister Gempy in dem Rag-Wagen Platz. Der Wagen war mit fünf Personen besetzt, das Gewicht der sechsten Person war durch Ballast ersetzt. In flottem Tempo ging es bis Eppstein, wo gerade Erdarbeiten ausgeführt wurden. Die Hauptstraße war gesperrt und mußte auf kleinen Seitenstraßen umfahren werden. Das Durchbringen des langen Rag-Wagens bereitete einige Schwierigkeiten. Zunächst mußte ein beladener Mistwagen beseitigt werden, der mitten in der sehr engen Gasse ohne Bespannung hielt. Kurz entschlossen fahnten wir in die nicht sehr appetitlichen Räder des Mistwagens und schoben ihn auf die Seite. Nach mehrfachem Hin- und Herfahren gelang es uns, den Rag-Wagen um die Ecke zu bringen. Der Wagen hat eine Länge von 5,25 Meter; wäre er etwas länger gewesen, so wäre es nicht möglich gewesen, ihn durchzubringen. Der Fall war sehr lehrreich; es erscheint nicht ratsam, Feuerwehr-Ueberlandfahrzeuge länger als 5,25 Meter zu machen. Um 4 Uhr 5 Minuten langte der Wagen auf dem Großen Feldberg bei Regen und Nebel an. Zur Zurücklegung der 40 Kilometer langen Strecke hatte der Wagen eine Stunde und 48 Minuten gebraucht. Es entspricht dies einer durchschnittlichen Fahrgewindigkeit von 22,2 Kilometer.

Die Rückfahrt ging, trotz der aufgeweichten, schlüpfrigen Straßen, glücklich von statten. Um 7 Uhr abends traf der Wagen auf der Hauptfeuerwache in Wiesbaden wieder ein. Die Rückfahrt in der Dunkelheit hatte zwei Stunden erfordert. Die Besichtigung der Bereifung in Wiesbaden ergab einen kleinen Defekt an dem rechten Hinter-

reifen. Dort war ein Niet herausgesprungen. Auf Grund der früheren, üblen Erfahrungen wurde noch in Wiesbaden eine Bandage aufgelegt.

Am 27., morgens 8 Uhr, verließen wir bei Regen Wiesbaden, um über Castel-Rüsselsheim-Offenbach-Hanau-Zulda, Eisenach zu erreichen. Die Wege waren sehr schlecht. Da wir in Wiesbaden eine Reservefüllung für Hinterräder erhalten hatten, beschloß ich, von Wiesbaden ab, versuchsweise die bisher innegehaltene Geschwindigkeit von 30 Kilometer auf 35 Kilometer zu erhöhen.

Kurz vor Rüsselsheim hatten wir einen Defekt am Motor des Rag-Wagens. Der Ventilatorriemen hatte sich gedehnt; er wurde nachgespannt. Die gleiche Störung trat im weiteren Verlaufe der Fahrt noch häufiger auf. Sodann hatte sich die Welle, auf der der Ventilator saß, verbogen; sie wurde gerade gerichtet. Später versagte der Motor noch viermal wegen Mangel an Druck in dem Benzinbehälter. Als Ursache hierfür wurde schließlich die Lockerung einer Verschraubung der Benzinleitung ermittelt.

In Rüsselsheim wurde die Fahrt kurze Zeit unterbrochen, um die Brandstelle der Opel-Werke zu besichtigen. Nach Zurücklegung von 51 Kilometer, unmittelbar hinter Offenbach, mußte wieder gehalten werden, weil die in Wiesbaden aufgelegte Bandage des rechten Hinterrades abgerissen war. Sie wurde erneuert und, da sich ein zweiter Defekt an dem Reifen zeigte, noch eine Bandage aufgelegt. Von hier ab wurde die Fahrgewindigkeit wieder auf 30 Kilometer pro Stunde ermäßigt. In der Nähe des Ortes Saalmünster hatten sich die Risse in der Decke des rechten Hinterrades derartig vergrößert, daß der Reifen vollständig erneuert werden mußte. Es wurde eine neue Decke aufgezogen, unter Verwendung der Reservefüllung. Die zerstörte Decke hatte bis Saalmünster 888 Kilometer und bei der letzten Versuchsfahrt 562 Kilometer zurückgelegt. Die Lebensdauer dieser Decke betrug somit 1450 Kilometer. Sie war nicht längs, wie die beiden anderen Hinterraddeden, sondern quer durchgerissen. Die Füllung war in demselben Umfange zerstört, wie die Decke.

Infolge der an diesem Tage erlittenen zahlreichen Pannen, des schlechten Wetters und des schlechten Zustandes der Straßen, erreichten wir Eisenach erst um 11 Uhr abends.

Am nächsten Tage, den 28. Oktober, fuhren wir um 7 Uhr morgens nach der Wartburg. Die Strecke, von der Straße, an der die Steigung beginnt, das sogenannte Mariental, bis zu dem Droschkenhalteplatz, dicht unterhalb der Burg, beträgt 2200 Meter. Auf dieser Strecke befinden sich Steigungen von 12,5, 13,1 und 14,4 Prozent, und zwar auf Längen von 230 Meter, 880 Meter und 250 Meter. Zur Zurücklegung der ganzen Strecke brauchte der Wagen 8 Minuten. Es entspricht dies einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16,5 Kilometer. Vor der Abfahrt von Eisenach, die um 8 Uhr 35 Minuten erfolgte, wurde noch auf das linke Hinterrad eine Bandage gelegt, weil sich ein Niet gelöst hatte. Die Fahrt sollte über Mühlhausen-Sondershausen-Nordhausen, durch den Harz, Blankenburg-Magdeburg nach Berlin gehen. Das Wetter war wieder recht ungünstig, die Straßen hinter Eisenach bis Mühlhausen befanden sich in einer außerordentlich schlechten Verfassung. Der Rag-Wagen passierte den Harz, in dem Steigungen bis zu 8 Prozent zu überwinden waren, ohne Aufenthalt. In Genthin mußte auf das linke Hinterrad eine neue Bandage aufgezogen werden, weil die alte, in Eisenach aufgelegte, unbrauchbar geworden war. Die Zerstörung der Decke hatte schon bedenkliche Fortschritte gemacht; die Füllmasse begann bereits aus der schadhaften Stelle herauszuquellen. In Brandenburg wurde dieselbe Bandage noch mit einer Fangleine umwickelt, da eine Lasche eingerissen war. Vor Potsdam war die Fangleine zerstört; sie mußte durch eine andere ersetzt werden. Die Manipulation mit den Fangleinen mußte vorgenommen werden, weil die brauchbare Bandagen nicht mehr vorhanden waren und das Aufziehen eines neuen Reifens, unter Verwendung von noch brauchbaren Teilen der alten Füllmasse, das ca. 3 Stunden gedauert haben würde, in dem strömenden Regen vermieden werden sollte. Von Genthin ab war das Tempo des Wagens auf 20 Kilometer ermäßigt worden. Infolge der Pannen und der langsamen Fahrt traf der Wagen erst um 5 Uhr 15 Minuten morgens in Berlin ein.

Innerhalb von sechs Tagen hatte das 4000 kg schwere Feuerwehrfahrzeug eine Gesamtstrecke von 1404,3 Kilometer zurückgelegt, was einer durchschnittlichen Leistung von 234 Kilometer pro Tag entspricht. Außerordentlich günstig

für die Versuchsfahrt war der schlechte Zustand der Straßen, namentlich in den Bergen, infolge des anhaltenden, starken Regens. Die Fahrt war sehr anstrengend. Wir hatten unter Wind, Kälte und Regen viel zu leiden. Die Fahrt war auch nicht ganz ungefährlich, da wir das bergige Terrain zum Teil nach Eintritt der Dunkelheit passieren mußten. Kurz vor Eisenach hätte sich beinahe ein ernstlicher Unfall ereignet. Der Fahrer war mit offenen Augen eingeschlafen. Auf einer abschüssigen Stelle fuhr der Wagen plötzlich links nach dem sehr tiefen Graben hinüber. Der neben dem Fahrer sitzende Reservefahrer griff mit großer Geistesgegenwart in das Steuer ein und riß den Wagen wieder nach der Mitte der Straße hin. Ich ließ den Fahrer, der noch ein ganz verdutztes Gesicht machte, sofort ablösen. Er hatte den Wagen etwa 100 Kilometer geführt. Dem Fahrer ist aus dem Vorfall durchaus kein Vortwurf zu machen. Das monotone Arbeiten des Motors, das gleichförmige Vorbeihuschen der Bäume zu beiden Seiten der Straße, das fortgesetzte, angestrengte Starren in einer Richtung schläfert ein. Auf das Einschlafen der Fahrer mögen zahlreiche Automobilunfälle zurückzuführen sein. Entweder heißt es dann, die Ursache konnte nicht ermittelt werden oder aber, die Steuerung hat versagt.

Wie bereits eingangs erwähnt, sollten auf dieser Versuchsfahrt der Motor und die Bereifung geprüft werden. Was nun zunächst den Motor betrifft, so hat er sich als noch zu schwach erwiesen. Bei zwei Schnelligkeitsprüfungen über je 500 Meter, auf nicht sehr guter, ebener Straße wurde zwar eine Höchstgeschwindigkeit von 48 Kilometer erzielt, doch entwickelte der Motor bei Steigungen nicht die erforderliche Energie. Der Wagen nahm die Steigungen zu langsam. Bei einem Tempo von 16 oder 22 Kilometern kommt man in bergigem Gelände nicht vorwärts. Nach den bei dieser Fahrt gesammelten Erfahrungen muß der Motor für ein Ueberlandfahrzeug, das auch in bergigem Gelände Verwendung finden soll, 50—60 PS. haben, während für die Ebene 42—45 PS. genügen. Um zu vermeiden, daß ein Wagen mit 50—60 pferdigem Motor in der Ebene eine zu große Geschwindigkeit annimmt, würde sich, falls für nötig erachtet, der Einbau einer automatischen Sperrvorrichtung empfehlen, die das Ueberschreiten einer bestimmten Geschwindigkeit, etwa 40 Kilometer, verhindert. Zuverlässige Fahrer werden die ihnen vorgeschriebene Maximal-Geschwindigkeit, die sie jeder Zeit am Tachometer ablesen können, nicht überschreiten. Ich bin gegenwärtig damit beschäftigt, die Grundlagen für die Konstruktion eines zweiten Ueberlandwagens der Berliner Feuerwehr festzulegen; für diesen Wagen wird ein 50—60pferdiger Motor vorgesehen, weil ich Ueberlandfahrzeuge haben will, die allen Anforderungen im Gelände gewachsen sind.

Die Frage der Bereifung für derartige schwere und schnell fahrende Wagen ist zu meinem Bedauern durch die 3. Versuchsfahrt nicht gelöst worden. Auf der Fahrt sollte festgestellt werden, ob es möglich ist, die Exp-Bereifung für jene Fahrzeuge zu verwenden. Die Versuche haben ergeben, daß dies für die Vorderräder möglich ist. Die Exp-Bereifung hat sich in ihnen gut gehalten. Die Füllung des linken Vorderrades ist nach Zurücklegung von 3810 Kilometer noch brauchbar. Die Füllung des rechten Vorderrades hat 2422 Kilometer zurückgelegt und befindet sich noch in brauchbarem Zustande. Auf dem linken Vorderrade ist eine Decke nach Zurücklegung von 1618 Kilometer noch brauchbar; auf dem rechten Vorderrade wurde dagegen eine Decke schon nach 1155 Kilometer unbrauchbar.

Leider hat sich die Bereifung auf den Hinterrädern nicht so gut bewährt. Es mag dies in erster Linie auf die höhere Belastung dieser Räder zurückzuführen sein. Für den Versuchswagen konnte ich keine Spezial-Tyre bauen, ich mußte ein vorhandenes Chassis nehmen. Das Chassis ist ein Omnibus-Chassis. Von dem Gesamtgewicht des Wagens entfallen 1300 Kilogramm auf die Vorderachse und 2700 Kilogramm auf die Hinterachse. Die Vorderräder sind demnach mit nur je 650 Kilogramm, die Hinterräder dagegen mit je 1350 Kilogramm belastet. Die Belastung der Hinterräder ist anscheinend für die Exp-Bereifung, Profil 935×135, eine zu große.

Im ganzen sind auf der letzten Versuchsfahrt 4 Hinterraddecken nebst Füllungen unbrauchbar geworden. Die Decken haben 475, 1170, 1410 und 1450 Kilometer ausgehalten. Die Lebensdauer der Füllungen betrug 100, 118, 1015 und 1170 Kilometer, wobei zu bemerken ist, daß es sich nur um eine teilweise Zerstörung der Füllungen handelt. Größere oder kleinere Stücke der Füllungen können zur Zusammensetzung einer neuen Füllung verwendet wer-

den, wie dies auch in Jena mit dem linken Hinterrade geschehen ist. Die Füllungen der Hinterräder waren für die 3. Versuchsfahrt in der Braunschweiger Fabrik nach einer neuen Zusammensetzung, die das vorzeitige Weichwerden der Masse verhindern sollte, hergestellt worden. Es scheint nun, daß die Herstellung dieser Füllung nicht ganz einwandfrei gewesen ist, denn die Füllungen haben sich auf der 2. Versuchsfahrt erheblich besser bewährt. Damals hatten wir auf der 1073 Kilometer langen Strecke, trotz der warmen Witterung, nur eine einzige Panne mit der Füllung und keine mit Decken. Diesmal fuhr sich der Wagen bedeutend elastischer; die Füllungen müssen weicher gewesen sein, haben aber infolgedessen auch weniger ausgehalten. Der Vorgang bei der Zerstörung von Decken und Füllungen war stets der gleiche. Sobald sich ein Niet aus dem Gleitschub, mit dem sämtliche Decken versehen waren, gelöst hatte, begann die Zerstörung der Decke und der Füllmasse. Wurde der Defekt sofort bemerkt, so konnte eine aufgelegte Notdecke (Bandage) die gänzliche Zerstörung wohl verzögern, aber nicht verhindern. Die Füllmasse wird durch Anziehen zahlreicher Schrauben mittelst eiserner Felgenreife in die Decke gepreßt. Infolge der Umdrehung der Räder wird die Masse, je nach der Geschwindigkeit der Umdrehungen und der Höhe des Druckes, dem die Räder ausgesetzt sind, mehr oder weniger stark erhitzt. Die Masse beginnt sich auszu dehnen, zu treiben; sie versucht die Decke da, wo auch nur die geringste Schwächung, etwa infolge Ausreißen eines Nietes eingetreten ist, zu durchbrechen. Ist ihr das gelungen, so quillt sie an der schadhaften Stelle heraus, wobei sich der Defekt rasch vergrößert. Zweifelloso haben die aufvulkanisierten Gleitschutzdecken mit Nieten sehr schädigend auf die Haltbarkeit der Bereifung eingewirkt. Besser würden sich wohl Lederpanzerdecken bewährt haben.

Aus den Ergebnissen der 3. Versuchsfahrt geht ferner hervor, daß die Geschwindigkeit, mit der der schwere Wagen fährt, bestimmend ist für die Lebensdauer der Decken und Füllungen. Die Fahrt begann mit 40 Kilometer Geschwindigkeit. Nach 118 Kilometer waren die Decke und die Füllung des linken Hinterrades erledigt. Die Fahrt wurde mit 35 Kilometer Geschwindigkeit fortgesetzt. Nach 100 Kilometer dasselbe Resultat bezüglich der Bereifung des linken Hinterrades. Bis nach Wiesbaden wurde dann in einem Tempo von 25 bis 30 Kilometer gefahren. Von Wiesbaden ab riskierte ich, im Besitze einer neuen Reservefüllung, wieder eine Geschwindigkeit von 35 Kilometer. Ich mußte sie jedoch schon nach Zurücklegung von 51 Kilometer auf 30 Kilometer ermäßigen, weil sich die Defekte an der Bereifung des rechten Hinterrades bedenklich vergrößert hatten. Nach weiteren 100 Kilometer waren dann Decke und Füllung dieses Rades erledigt. Da sich ein Tempo von 30 Kilometer auch noch als zu schnell erwies, wurde von Genthin ab mit 25, schließlich mit 20 Kilometer gefahren. Für ein Feuerwehr-Ueberlandfahrzeug kann nach den Ermittlungen auf meinen Versuchsfahrten nur eine stündliche Geschwindigkeit in der Ebene von 35 bis 40 Kilometer in Betracht kommen. Nur so ist es möglich, die geforderte Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 Kilometer zu erzielen. Es ist daher unerlässlich, eine Bereifung ausfindig zu machen, die gestattet, ein 3500 bis 4000 Kilogramm schweres Feuerwehrfahrzeug mit 35 bis 40 Kilometer Geschwindigkeit zu fahren. Zu diesem Zwecke sollen nacheinander versuchsweise auf den Hinterrädern des Rag-Wagens Doppel-Pneumatik, Doppel-Pneumelastikum und Doppel-Vollreifen mit hohem Profil angebracht werden, um festzustellen, welche Fahrgeschwindigkeit diese Bereifung zuläßt und wie sich ihre Lebensdauer gestaltet. Für die Versuche sind Tages-touren in der weiteren Umgebung Berlins bis zu 200 Kilometer in Aussicht genommen. Bei der Verwendung von Doppel-Profilen fallen die Gleitschutzdecken mit Nieten fort, ein Umstand, der für die Verlängerung der Lebensdauer der Decken von Bedeutung ist. Ueber das Ergebnis der Versuche wird dann berichtet werden.

Nach Beendigung der dritten Versuchsfahrt wurde der Rag-Wagen auseinander genommen und in allen Teilen gründlich geprüft. Bei der Untersuchung des Chassis ergab sich, daß nur die Bremsen, und zwar infolge ihrer häufigen Benutzung im bergigen Gelände, stark abgenutzt waren; die Bremsbacken müssen erneuert werden. Sonst hat sich an dem sehr kräftigen Chassis, das ganz außerordentlichen Beanspruchungen ausgesetzt gewesen ist, kein Defekt gezeigt. Es ist dies ein Beweis dafür, daß für Ueberland-Feuerwehrfahrzeuge nur kräftig konstruierte Chassis in Frage kommen können. Ein leicht gebautes Chassis hätte die Versuchsfahrt wohl kaum ohne ernste Beschädigung ausgehalten. Die Fahrt hat ferner wertvolle Anhaltspunkte

hinsichtlich der Beschaffenheit der Beleuchtung, der Signalvorrichtungen, der Karosserie, des Verdeckes usw. ergeben, auf die hier näher einzugehen zu weit führen würde. Der Zweck der Versuchsfahrten ist, so weit es sich um den Motor, die Pumpe und die Karosserie handelt, erreicht. Die Frage der Bereifung ist noch ungelöst, aber auch sie hoffe ich in dem vorstehend angedeuteten Sinne lösen zu können.

Für derartige Ueberland-Feuerwehrfahrzeuge zeigt sich in immer weiteren Kreisen lebhaftes Interesse, so auch in Landwirtschaftskreisen. Die Verwendungsart solcher Wagen auf größeren Gütern muß natürlich, mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Landwirtschaftsbetriebes, eine vielseitige sein. Außer zum Feuerlöschen muß der Wagen zur Beförderung von Personal, zum Transport von Materialien, eventuell mittelst Anhänger, zum Bewässern von Wiesen und Aedern in trockener Jahreszeit und dergl. mehr verwendet werden können.

Wie schon in meinem Bericht über die zweite größere Versuchsfahrt mit dem Rag-Wagen erwähnt, verspreche ich mir von einer Studienfahrt solcher Wagen im Jahre 1913 sehr viel. Die Versuchsfahrten, die ich bis jetzt vorgenommen habe und die ich noch vornehmen will, sind eigentlich nur Vorarbeiten für die Aufstellung eines Programms zur geplanten Studienfahrt. Die Automobilfabriken, die sich an ihr beteiligen wollen, müssen unbedingt wissen, welche Forderungen die Feuerwehren z. B. hinsichtlich der Leistung der Pumpe, der Geschwindigkeit des Fahrzeuges, der Belastung des Wagens, der Zahl der Sitzplätze usw. stellen. Einengende Bestimmungen bezüglich der Konstruktion der Fahrzeuge sollen natürlich nicht getroffen werden. Die Wahl des Antriebssystems, der Bereifung, der Art des Karosserieaufbaues, sowie die der Pumpe ist freigestellt.

Inzwischen ist es mir gelungen, den Verein Deutscher Motorsfahrzeug-Industrieller für die Sache zu interessieren, der zur Durchführung der Studienfahrt eine Kommission einsetzen will. Ebenso hat sich die erste Kommission des Preussischen Feuerwehr-Beirates auf meinen Vorschlag einstimmig bereit erklärt, die Sache energisch zu fördern und gemeinsam mit der Kommission der vorgenannten Vereinigung die Durchführung der Studienfahrt in Angriff zu nehmen. Ich möchte hierbei ausdrücklich bemerken, daß es sich bei der beabsichtigten Studienfahrt nicht darum handelt, für eine Fabrik ein Monopol zu schaffen. Auf Grund der bei der Studienfahrt gesammelten Erfahrungen sollen lediglich die Grundlagen für die Konstruktion derartiger Ueberland-Feuerwehrfahrzeuge festgestellt werden. Alle Interessenten sollen wissen, welche Anforderungen in konstruktiver Hinsicht an ein solches Fahrzeug zu stellen sind. Ist dies geschehen, dann dürfte den Automobilfabriken ein großes Absatzgebiet für derartige Wagen erschlossen sein; denn sie sollen, wie in meiner Denkschrift im Jahre 1903 bereits ausgeführt, über das ganze Land verteilt und von mehreren Gemeinden, die einen gemeinsamen Löschbezirk bilden, beschafft werden.

Aus der Praxis — für die Praxis.

Kurze Merkworte für den Feuerwehrmann

von A. Reischl, Feuerwehr-Fachschriftsteller, Zittau i. S.

(Fortsetzung zu Nr. 44.)

Die Wasserzuführung bei dem Brande. In Orten, wo Wasserleitungen bestehen, ist die Wasserzuführung bei einem ausgebrochenen Brande einfach. Es ist durch eine Anzahl von Hydranten, die wieder Unterflur- oder Ueberflurhydranten sein können, dafür gesorgt, daß die Feuerwehr über die notwendige Wassermenge verfügt. Ist der Wasserbezug schwierig, so muß das Wasser durch Fässer zugefahren werden, es wird eine Eimerkette gestellt, oder man sucht durch Zubringer und unterlegte Spritzen das von der Hauptlöschmaschine benötigte Wasser zu beschaffen. Wo Teiche, Flüsse und so weiter im Orte sind, wird das Wasser durch Schlauchlinien dem Brandobjekte zugeführt. Die Linien sind von der Schlauchlegemannschaft herzustellen, die in genügender Zahl in der Wehr vertreten sein muß. Diese Mannschaft ist gar häufig weit vom Brandorte postiert, und kann nicht immer so beaufsichtigt werden, wie dies bei anderen Abteilungen der Feuerwehr möglich ist. Nichtsdestoweniger aber muß sie ihre Pflicht so erfüllen, daß der Dienst keine Schädigung erfährt. Darum muß gerade dieser recht notwendigen Abteilung einer Wehr das Bewußtsein der Wichtigkeit ihrer Tätigkeit beigebracht werden. Von ihr ist ein erfolgreiches

Vorgehen der Spritzenabteilung erst ermöglicht. Es ist selbstredend, daß für hinreichendes Schlauchverbandmaterial, sowie für Schlauchschutzmittel gesorgt sein muß. Es müssen Schlauchbrücken vorhanden sein, damit der Verkehr keine Unterbrechung erleidet. Die Schläuche aber sollen in einer Länge vorhanden sein, die das Legen jeder im Orte notwendig werdenden Linie gestattet.

Wasserverschwendung bei Bränden. Nach einem gelöschten Brande hört man gar häufig von dem betreffenden Besitzer des Gebäudes darüber Klage erheben, daß das bei dem Löschwerke verwendete Wasser fast einen größeren Schaden verursacht habe, als dies durch das Feuer der Fall gewesen ist. Der Hauptgrund zu dieser oft leider sehr berechtigten Klage in der oder jenen Wehr liegt darin, weil jede Feuerwehr, die zur Hilfe herbeigeeilt ist, aus allen ihren mitgebrachten Löschgeräten Wasser abgeben will. Oft werden in Folge dessen viel mehr Schläuche in Tätigkeit gesetzt, als notwendig wäre. Manchmal leidet man an den Hauptangriffspunkten erheblichen Mangel an Wasser, während an anderen Stellen Wasser ganz zwecklos verspritzt wird. In einem solchen Falle muß das Hauptkommando einschreiten und eine Regelung herbeiführen. Die Wasserverschwendung tritt auch oft dann ein, wenn der Brand in der Hauptsache bereits gelöscht ist und nur noch ein Ablöschen einzelner Teile zu erfolgen hat. Da wird denn nun ein förmlicher Sturmangriff auf jeden rauchenden Schutthaufen, auf jeden Heuschuber zc. unternommen. Es wird darauf losgespritzt, als gälte es einem verheerenden Brande Einhalt zu tun. Nur durch Auseinanderreißen und Abspritzen mit wenig Wasser kann hier ein Erfolg erzielt werden. Glühende Holzteile geraten meist nicht mehr in Brand, da darüber Kohlen liegen, welche den Luftzutritt verhindern.

Die Verwendung kleinerer Löschgeräte. Bei verschiedenen Bränden empfiehlt sich die Verwendung kleinerer Geräte, als: die Krüdenspritze, die Buttenpritze, die Hydronette, der Annihalator, der Extinkteur und der einfache Wassereimer oder die Löschbutte. Das Erstickn eines Feuers in seinem Beginne ist ungemein einfach und kann mit recht kleinen Mitteln erfolgen. Darum muß jede Feuerwehr auch kleinere Geräte besitzen und sie mit sich führen, da sie nicht selten gebraucht werden können, um ein Feuer zu löschen. Ein Extinkteur, der nach den bisherigen Erfahrungen recht gut verwendet werden kann, leistet bei Magazinsbränden, bei Zimmerbränden zc. wesentliche Dienste. In einigen Feuerwehren hat man eigene Wagen, auf denen zwei oder mehrere Extinkteure untergebracht sind. Man hat sie dann stets bei der Hand und ist instande, rasch Hilfe zu bringen. Eine Zeit lang versuchte man Löschboxen, Löschbomben und Granaten (und wie sonst alle diese Dinge absonderlich benannt wurden) in die Technik des Feuerlöschens einzuführen. Allein alle diese Hilfsmittel haben das nicht gehalten, was man sich von ihnen versprochen. Mit einem Kübel gewöhnlichen Wassers ist man instande, daselbe und noch Besseres zu leisten. Von gewiegten Feuerwehrmännern werden darum diese Gegenstände nicht zu den Waffen gezählt, deren sich die Feuerwehr bei ihrem Angriffe zu bedienen hat. Die verschiedenen Löschpulver aber, die im Handel vorkommen und von denen immer wieder neue auf der Bildfläche erscheinen, bewähren sich bei den vorgenommenen Proben vielleicht nicht ganz schlecht, da diese ganz eigenartig veranstaltet werden. Doch verlieren sie meist nach einiger Zeit ihre Wirksamkeit ganz und werden deshalb von den Feuerwehren ebenfalls abgelehnt. Das beste und dabei wohlfeilste Löschmittel ist und bleibt für die Feuerwehr das Wasser, für dessen Bereitstellung jede Gemeinde Sorge zu tragen hat.

(Fortsetzung folgt.)

Der Brand des Empire Palace-Theater in Edinburgh am 9. Mai 1911.

Das British Fire Prevention Committee hat im „Nobuch“ Nr. 157 einen Bericht über den Brand des Empire Palace-Theaters in Edinburgh am 9. Mai 1911 herausgegeben, den Herr Branddirektor Effenberger-Hannover auszugsweise ins Deutsche übertragen hat. Mit gültiger Erlaubnis der British Fire Prevention Committee veröffentlichen wir diesen Auszug nachstehend und bringen zum besseren Verständnis die Situationspläne mit zum Abdruck.

Das Vorwort bringt einige Bemerkungen darüber, daß die Entwicklung der Sicherheit in den Theatern in befriedigender Weise zugenommen habe, obgleich auch gerade in dem hier in Frage kommenden Theater im Grundriß

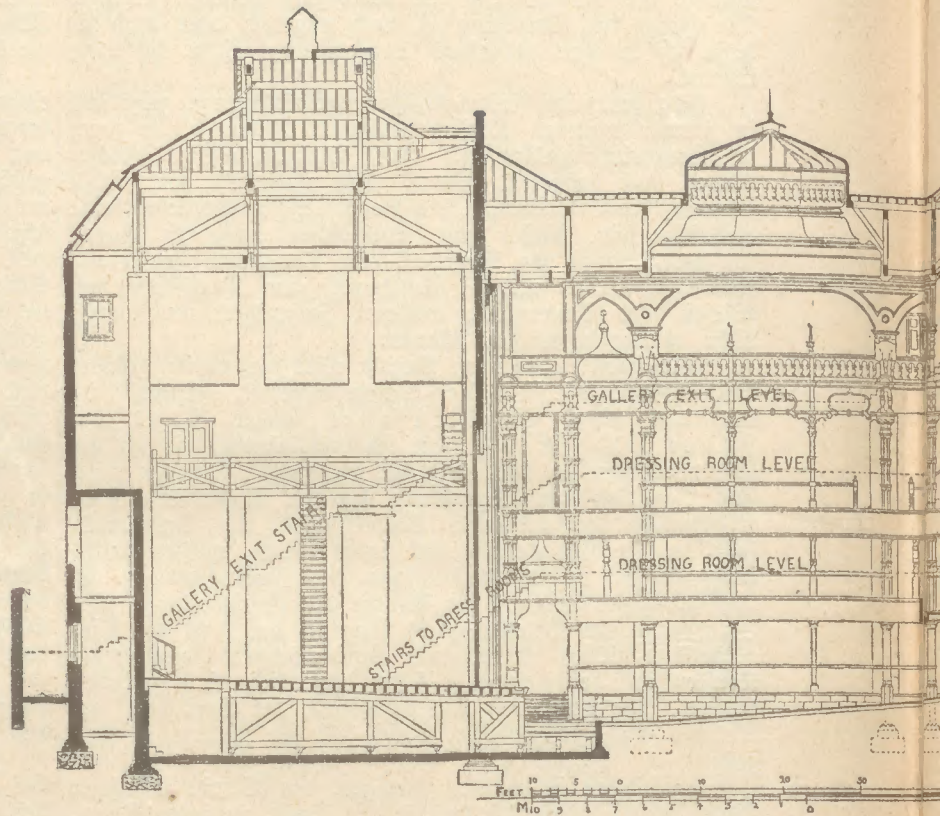
einige Mängel vorhanden seien. So z. B. seien Ankleideräume in der Nachbarschaft der Bühne, besonders provisorische in der Anordnung, wie in Fig. 6 zu sehen, zu vermeiden, Ebenso seien durch Türen nicht abschließbare Öffnungen nach den Treppen und den Ankleideräumen ein bedauernder Fehler.

Nach diesen und anderen Bemerkungen kommt der Bericht auf das Feuer selbst zu sprechen und behandelt zunächst:

Das Gebäude. — Dasselbe war bekannt als das Empire Palace-Theater und war in der Mitte eines Blockes von Grundstücken gelegen, welche durch die Nicholsonstraße im Osten, Pottergasse im Westen, Nicholsonplatz im Süden und Collegestraße im Norden begrenzt wurden. Die Hauptein- und Ausgänge lagen an der Nicholsonstraße. Nur ein Notausgang führte an der Rückseite von der Galerie durch eine Passage über einige Grundstücke nach der Pottergasse.

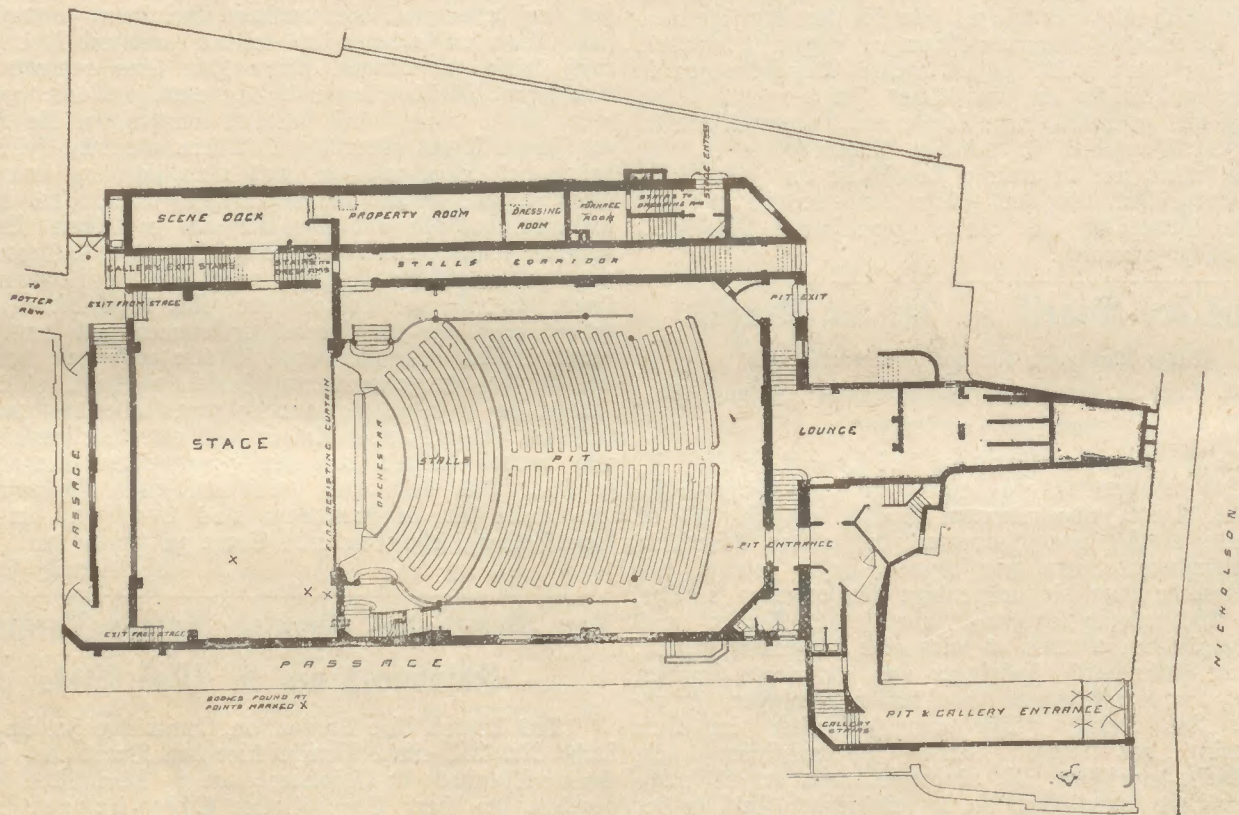
Der Bühneneingang lag an der Nordseite, außerdem führten noch zwei Ausgänge von der Rückseite der Bühne nach der vorhin erwähnten Passage nach der Pottergasse. Die Anordnung des Theaters ergibt sich aus dem beigefügten Plan Fig. 4 bis 6. In der Hauptsache waren Mauersteine bei dem Bau zur Verwendung gekommen, und die Treppenhäuser und Korridore waren aus feuerfestem Material. Dagegen waren die Dächer der Bühne und des Zuschauerraumes aus Holzwerk. Auf dem Dach des Zuschauerraumes befand sich eine runde offene Laterne, die mit einem Schiebedach aus Glas und Eisen versehen war. Die Öffnung von der Bühne nach der Treppe der Ankleideräume war 1,65 Meter breit und sechs Meter hoch und diente auch als Eingang zu dem Scenerie- und Requisitenraum auf dem Bühnenboden. Die Öffnung war unverschlossen und ohne Tür.

Der Vorhang. — Die Öffnung in der Proszeniumsmauer betrug etwa 13,5 zu 9,7 Meter und konnte durch einen feuersicheren Vorhang verschlossen werden. Der Vorhang war in 24 Felder, die mit schlecht leitendem Material gefüllt waren, geteilt und durch Drahtseile an sechs Stellen auf-



Deutsche Uebersetzung der englischen Inschriften.
 Gallery Exit Stairs: Gallerie-Ausgangstreppe, etc.
 Ein, mit der Gallerie bzw. mit den Ankleideräumen

Erdgeschoss-Plan.

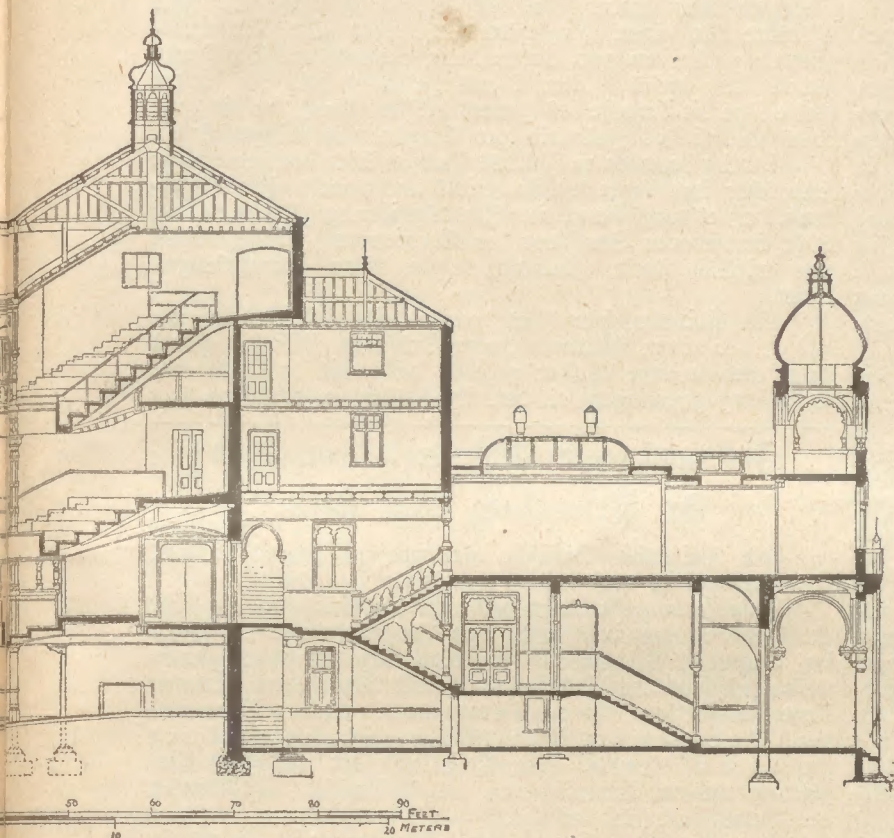


Deutsche Uebersetzung der englischen Inschriften.

Potter Row: Potter Gasse, Exit from Stage: Bühnenausgang, Stage: Bühne, Fire Resisting Curtain: Feuerfester Vorhang, Stalls: Sperrflur, Pit: Parterre, Stalls Corridor: Gang zu den Sperrfluren, Gallery Exit Stairs: Gallerie-Ausgangstreppe, Stairs to the Dressingrooms: Treppe zu den Ankleideräumen, Scene Dock: Raum seitwärts hinter der Bühne, Property-Room: Requisiten-Raum, Dressing-Room: Ankleidezimmer, Furnace-Room: Heizraum, Stage-Entrance, Pit-Entrance, Gallery-Entrance: Bühnen-, Parterre- und Gallerie-Eingang.

An den mit einem X bezeichneten Stellen wurden die Körper der Verunglückten gefunden.

durch das Theater.



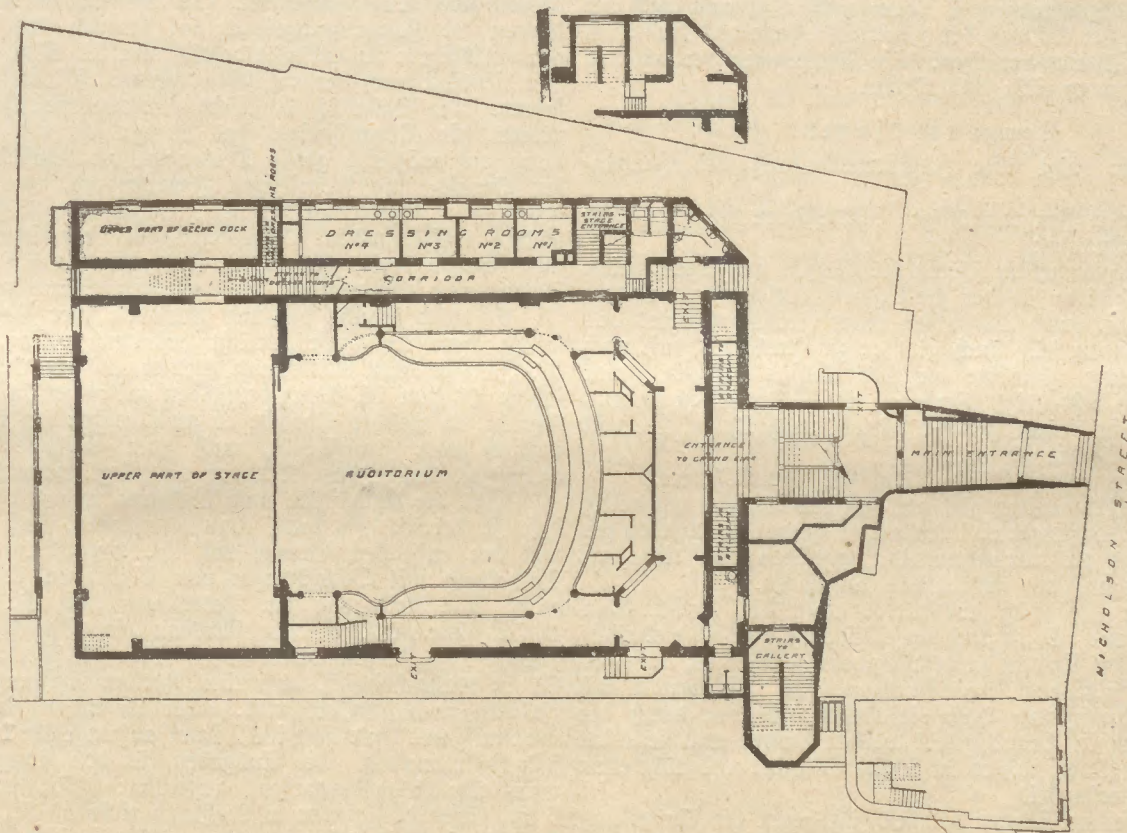
englischen Inschriften.
 Gallery Exit Level or Dressing-Room Level;
 über Räumen horizontal laufender Gang.

gehängt. Er lief über Rollen, die an der Profzeniumsmauer, und zwar drei an jeder Seite, befestigt waren, die Seile waren mit Gegengewichten versehen. Der Vorhang wurde von dem Mittelpunkt der Kopfseite des Rahmens durch ein Drahtseil bewegt, welches nach der an der Promptseite der Bühne angebrachten Winde führte.

Vertikalfert und Verlauf des Feuers. — Das Feuer brach am Dienstag, den 9. Mai 1911 einige Minuten vor 11 Uhr an der „Promptseite“ der Bühne aus, angeblich durch Schmelzen eines Leitungsdrahtes, welcher zu einer Laterne führte, die in der Szene „Die Löwenbraut“ benutzt wurde. Dieser Draht entzündete die Draperien und Behänge auf der Szene gerade am Schluß der Aufführung. Die Laterne, in welcher das Feuer begann, war in orientalischem Geschmack gehalten und aus Holz gefertigt. Statt des Glases waren Gelatineplatten von verschiedenen Farben verwandt, als Lichtquelle dienten sieben achtkerzige Lampen. Die gesamte Beleuchtungseinrichtung war Eigentum der Lafayette Theatergesellschaft. Die Dekorationsstücke waren ebenfalls Eigentum der Gesellschaft, doch war es nicht mit Bestimmtheit zu ermitteln, ob dieselben mit einer feuersicheren Lösung behandelt waren. Die Löschmaßnahmen, die getroffen wurden, waren zunächst nicht sehr ausgiebig, es kam überhaupt nur ein Hydrant in Tätigkeit. Der eiserne Vorhang konnte, was besonders interessiert, nicht ganz niedergelassen werden, weil er sich in dem Stoffvorhang, der zuerst niedergelassen war und sich durch den Zug nach außen blähte, verwickelte, sodaß ersterer sich etwa sieben Zentimeter über dem Fußboden festsetzte. Rauch und Flammen schlugen von der Bühne in den Zuschauerraum, sodaß dadurch in letzterem einiger Schaden angerichtet wurde.

Die Feuerwehr wurde um 11 Uhr 20 Min. von einem Feuermelder gegenüber dem Theater in der Nicholsonstraße benachrichtigt. Als dieselbe erschien, schlugen aus der Tür auf der Rückseite der Bühne bereits die Flammen. Die auf der Bühne in großer Anzahl vorhandenen leicht entflammbaren Gegenstände fachten die Feuer besonders an. Dasselbe wurde etwa um 12 Uhr 15 Min. nachts in

Plan des I. Ranges.



Deutsche Uebersetzung der englischen Inschriften.
 Upper Part of scene Dock: Oberer Teil zum hinteren Bühnenraum, Upper Part of Stage: Oberer Teil der Bühne, Stairs to upper Dressing-Rooms: Treppe zu den oberen Ankleidezimmern, Stairs to Stage-Entrance: Treppe zum Bühneneingang, Entrance to grand Circle: Eingang zum großen Wandelgang, Stairs to Balcony: Treppe zum Balkon, Main-Entrance Haupteingang, Stairs to Gallery: Treppe zur Gallerie, Exit: Ausgang.

der Hauptsache gelöscht, schwelte aber noch die ganze Nacht. Der feuerfeste Vorhang hielt dem Feuer 18 Minuten stand, fiel dann aus den Führungen, sich überschlagend, in den Bühnenraum.

Verlust an Menschenleben. — Im ganzen kamen 10 Menschen um. Drei waren auf der Bühne erstickt und zum Teil verkohlt, drei wurden in dem provisorischen Ankleideraum in der Nähe des Einganges zu der Bühnengalerie an der „Promptsseite“ und einer wurde im benachbarten Ankleideraum gefunden. Zwei weitere waren in dem Treppenhaus erstickt, das nach den oberen Ankleideräumen der Westseite führt, und ein Kulisfenschieber sprang so unglücklich aus einem Fenster des Treppenhauses in den unteren Hof, daß er an seinen Verletzungen starb. Außerdem kamen ein Löwe und ein Pferd in den Flammen um. Nach dem ärztlichen Befunde sind sämtliche Leute erstickt.

Alle Zuhörer erreichten sicher die Straße durch die verschiedenen Ausgänge. Unfälle sind hierbei nicht bekannt geworden.

Brandschaden. — Die Bühne und der Inhalt über dem Bühnenboden, sowie das Dach wurden vollständig zerstört. Der eiserne Träger über der Proszeniumöffnung, welcher ungeschützt war, war ein wenig verbogen. Die 14zöllige Mauer über dem Bogen ist wenig zerstört. Die Proszeniumsmauer ist in diagonaler Richtung geborsten und zwar so, daß die Spritze des Risses nahe der Proszeniumöffnung war und der Riß sich nach unten zu der Ausstragung der Mauer verlief. Die Bühnenfront im Zuschauerraum ist nicht verbrannt. Viele elektrische Lampen der Rampenlichter sind dort noch intakt, ebenso die Orchesterbalustraden. Auch sind die Vorhänge zu den letzteren nur an einzelnen Stellen verbrannt. Die Bekleidung des Orchesterraumes ist mehr oder weniger angefangen. Die Malereien und Dekorationen der Rampenlogen an der Seite des Proszeniums sind angeschwärzt und an einzelnen Stellen verbrannt. Die Decke ist beschädigt, aber nicht sehr verbrannt. Das eiserne Schiebedach in der mittleren Laterne wurde zum Teil zerstört.

Tätigkeit der Feuerwehr. — Der selbsttätige Theaterfeuermelder schien nicht in Ordnung zu sein. Es fiel die Alarmklappe auf der Hauptwache, aber die „Nummer“ des Meldeortes fehlte. Der Alarm erfolgte durch einen Feuermelder gegenüber dem Theater. Die Feuerwehr rückte sofort mit größerem Aufgebot aus, und zwar kamen 6 Dampfspritzen, 3 Schlauchwagen, 1 Leiter und 58 Mann nach der Brandstelle. Bei Ankunft der Feuerwehr hatte das Publikum bereits das Theater verlassen. Die Entfernung der nächsten Feuerwache betrug zirka 1000 Meter.

Zeugenaussagen.

Nunmehr folgt eine Zusammenstellung der Zeugenaussagen.

Aus diesen Zeugenaussagen interessieren besonders folgende Auslassungen:

Der Bühnenmeister schiebt die Schuld auf irgendwelche Unregelmäßigkeiten in der elektrischen Anlage und ist der Meinung, daß durch Schmelzen eines Leitungsdrahtes das Feuer entstanden sei. Auch gibt er zu Protokoll, daß nach seiner Meinung sämtliche auf der Bühne und in deren Nebenräumen beschäftigte Personen sich hätten retten können, wenn sie nicht daran gedacht hätten, noch ihnen wertvoll erscheinende Sachen zu retten.

Eine Regenvorrichtung fehlte bei dem Theater.

Der Stadtgenieur gibt an, daß das Theater rechtzeitig durch seinen Vorgänger revidiert und abgenommen worden sei. Er selbst hat die Arrangements, abgesehen von einzelnen Beanstandungen, als ausreichend angesehen.

Sodann läßt sich ein Artist über die Konstruktion der Laterne aus. Er ist auch der Meinung, daß die elektrische Beleuchtung die Ursache zu dem Brande gewesen ist, und gibt seine dahin gehenden Beobachtungen kund. Er wendet sich gegen die Auffassung, daß die Gelatinescheiben durch die Lampe hätten in Brand gesetzt werden können und befundet als durchaus sicher, daß es tatsächlich Gelatine und nicht etwa Zelluloid gewesen sei.

Auch weitere Zeugen wenden sich gegen die Auffassung, daß die Gelatine bei der Entstehung des Feuers eine Rolle gespielt habe.

Der Direktor des Glasgow Olympic Variete-Theaters, Mr. Lloyd berichtet sodann noch, daß die Ankleideräume nicht direkt von der Bühnengalerie, sondern erst vom Korridor aus zugänglich gewesen seien. Der Elektriker Canood gibt an, es könne eine fehlerhafte Verbindungsstelle in der Laterne die Ursache zum Brande gewesen sein.

Der Elektrotechniker der Stadt Edinburgh äußert sich bezüglich der Gelatine, daß er nicht glaubt, daß Gelatine zu den Scheiben verwendet worden sei, da dieselbe bei einer niedrigen Temperatur von 100 Grad schmelze. Er hält Gelatine für einen Handelsausdruck oder eine Theaterbezeichnung für den zur Verwendung kommenden Stoff und glaubt, daß dieses Material aus Zelluloid sei. In diesem Falle läge die Ursache des Feuers auf der Hand, da die Hitze eines Glühlichtes Zelluloid zur Entzündung bringen kann.

Endlich kommen noch Auslassungen über die Eigenschaft feuerfester imprägnierten Materials und zwar nach der Richtung, daß es wohl kaum eine Imprägnierung gäbe, die einen leicht brennbaren Stoff vor der Verbrennung schütze, wenn eine wirklich starke Flamme an denselben herangelangen könne.

Ein Privatwächter (Feuermann) gibt endlich noch an, daß er den einen Hydranten ohne Mühe in Tätigkeit gesetzt habe, und solange Wasser gegeben habe, bis er durch eine Verletzung gezwungen sei, den Brandplatz zu verlassen.

Internationaler Feuerwehrtongress in St. Petersburg Mai 1912.

Die Kaiserlich Russische Feuerwehrgesellschaft in St. Petersburg teilt uns mit:

Infolge von öfters ausgesprochenen Wünschen und der Entscheidung des internationalen Feuerwehrrates in Paris im August 1911 hat sich die Kaiserlich Russische Feuerwehrgesellschaft im Einverständnis mit dem internationalen Rate entschlossen, einen internationalen Feuerwehrtongress im Mai 1912 in St. Petersburg zu veranstalten. Die Erlaubnis der russischen Regierung und die Einwilligung des Erlauchten Präsidenten der Gesellschaft sind erfolgt.

Der Zweck der Einberufung des Kongresses besteht in der Beratung von Maßregeln gegen das Feuer, seine Verhütung und Bekämpfung. Die Arbeiten des Kongresses werden in vier Gruppen geteilt: 1. Feuerverhütung, 2. Löschmittel, 3. Versicherungswesen, 4. Erste Hilfe bei Unglücksfällen.

Der Kongress findet am 25. Mai (neuen Stiles) in St. Petersburg statt und wird vier Tage in dieser Stadt dauern. (25. bis 28. Mai.) Darauf wird ein Ausflug nach Moskau veranstaltet. Der Aufenthalt in dieser Stadt ist auf zwei Tage festgestellt. (29. und 30. Mai.) Hierauf können die Kongressmitglieder auf Wunsch über Warschau mit eintägigem Aufenthalte daselbst am 31. Mai oder direkt von Moskau nach der russischen Grenze (Wirballen) zurückfahren. Die Kaiserlich Russische Feuerwehrgesellschaft übernimmt die Organisation des Kongresses mit der Hoffnung auf möglichst große Teilnahme an demselben seitens der Berufs- und freiwilligen Feuerwehren, von Stadtverordneten, Vertretern von Versicherungsgesellschaften, Rettungsgesellschaften, Fachleuten für feuerichere Bauten und Wasserwerke, überhaupt Interessenten für Feuerverhütung und Bekämpfung, im weitesten Sinne des Wortes.

Es wird erjucht, daß die Personen oder Gesellschaften, welche dem Kongresse Bericht erstatten wollen, bis zum 31. Januar 1912 Mitteilung machen und die Berichte nicht später als zum 15. März demselben zukommen lassen. Jeder Bericht, in welcher Sprache er auch geschrieben ist (deutsch, englisch oder französisch), muß zum Schlusse Vorschläge enthalten, welche dem Kongress vorgelegt werden.

Was die Reisekosten nach Rußland und den Aufenthalt daselbst betrifft, so kann man annehmen, daß die Reise von der russischen Grenze bis St. Petersburg 2. Klasse Schnellzug mit Schlafplätzen von Eideluhnen 18 R. kosten wird. Die Reise von St. Petersburg nach Moskau kostet 15 R. Die Rückreise von Moskau via Warschau bis zur Grenze 17½ R. und direkt von Moskau bis Wirballen 14 R. Es ist wahrscheinlich, daß eine Preisermäßigung für diese Fahrten noch gewährt wird. Der Aufenthalt in Rußland Wohnung und Unterhalt inkl.) kann auf ungefähr 10 R. täglich festgestellt werden. Die Ausgaben für den Kongress könnte man also folgendermaßen aufstellen: Mitgliedsgebühren 5 R., Eisenbahnfahrten in Rußland zirka 50 R., acht Tage Aufenthalt 80 R. Also im ganzen 130 bis 150 R., ungefähr 300 M. Falls eine Tarifiermäßigung bewilligt, so wird die Reise noch billiger werden. Ein Besuch in Moskau ist sehr erwünscht, denn diese Stadt stellt in der Tat das Zentrum Rußlands mit allen Eigentümlichkeiten des russischen Lebens vor. Zudem die Kaiserlich Russische Feuerwehrgesellschaft obiges mitteilt, hofft sie, daß viele Ausländer zum Kongresse kommen, wobei ihnen der herzlichste Empfang

zugewidmet werden kann. Das Organisationskomitee bittet die Redaktion, diese Mitteilung in die Spalten ihrer wertvollen Fachschrift freundlichst aufzunehmen. Die Herren, die den Kongress besuchen werden, werden gebeten, ihre Namen, Adressen, Beschäftigung oder Beruf dem Organisationskomitee St. Petersburg, Mochovaja 5 mitzuteilen.

Vorläufiges Programm.

12. (25.) Mai 1912. 9 Uhr: Ankunft in St. Petersburg, Empfang am Bahnhof vom Ausschusse des Kongresses. 11 Uhr: Feierliche Eröffnung des Kongresses von dem allerhöchsten Präsidenten der Kaiserlich Russischen Feuerwehrgesellschaft, der Großfürstin Marie Pawlowna. 1 Uhr Frühstück. 2 Uhr: Besichtigung der Petri-Paul-Festung, der Kathedrale, des Hauses Peters des Großen usw. 5 Uhr: Revue der St. Petersburger Feuerwehr und freiwilligen Feuerwehren. 7 Uhr: Diner.

13. (25.) Mai 1912. 9—12½ Uhr: Sitzung der Sektionen des Kongresses. 1—2 Uhr: Frühstück. 2—6 Uhr: Besichtigung der Reichsduma, der Feuerwachen und der Wasserwerke. 6—7 Uhr: Dampferfahrt auf die Inseln. 7 Uhr: Diner, Feueralarm und Nachtübung.

14. (27.) Mai 1912. 9—12½ Uhr: Sitzungen der Sektionen. 1 Uhr: Frühstück. 1½ Uhr: Abfahrt nach Zarstojko Selo, der Residenz Sr. Majestät des Kaisers. 2 Uhr: Ankunft, Besichtigung der Stadt, Revue der freiwilligen Feuerwehren der Umgegend usw. 6 Uhr: Rückfahrt nach St. Petersburg. 7 Uhr: Banquet. 9½ Uhr: Empfang im Rathaus von der Stadtverwaltung.

15. (28.) Mai 1912. 9 Uhr: Sitzung des Kongresses. 11½ Uhr: Letzte Generalversammlung des Kongresses. 1½ Uhr: Revue der vorstädtischen Feuerwehren vor dem Volkshause Sr. Majestät des Kaisers Nikolaus II. 2½ Uhr: Besichtigung des Volkshauses und Frühstück daselbst. 5 Uhr: Empfang der Mitglieder des Kongresses vor dem Erlauchten Präsidenten der Kaiserlich Russischen Feuerwehrgesellschaft Ihrer Kaiserlichen Hoheit der Großfürstin Marie Pawlowna in ihrem Palais. 7 Uhr: Diner. 10 Uhr: Abfahrt nach Moskau.

Dieses Programm kann den Verhältnissen entsprechend verändert werden.

Präsident des Organisationskomitees: Graf P. v. Suzow.

Sekretär: Th. v. Landesen.

Reichsunfallfürsorge der freiwilligen Feuerwehr.

Bekanntlich sind seit Jahrzehnten Bestrebungen im Werke, die Unfallrechtsfürsorge auch auf solche Arbeiten auszudehnen, welche freiwillig zur Rettung von Personen und zur Bergung von Gegenständen vorgenommen werden. Schon im Jahre 1894 brachte der „Reichsanzeiger“ einen Gesetzentwurf, welcher dieses, von der Feuerwehr angestrebte Ziel zugrunde legte. Der Entwurf ist allerdings damals nicht eingebracht worden, weil man annahm, die Sache wäre noch verfrüht. In der 21. Reichstagskommission wurde dann im Jahre 1900, nachdem ein Regierungsvertreter betont hatte, ein Bedürfnis nach Unfallversicherung für die Feuerwehr sei anzuerkennen, eine von dem Abgeordneten Hermann Franken, damals Vertreter des Reichstagswahlkreises Bochum, gegenwärtig Vorsitzender des Ausschusses des Westfälischen Feuerwehrverbandes, eingebrachte Resolution zugunsten einer umfassenderen, vom Abgeordneten v. Salisch verfaßten Resolution zurückgezogen, welche die verbündeten Regierungen ersuchte, baldmöglichst einen Gesetzentwurf vorzulegen bezüglich Versicherung der Personen, welche bei Rettung von Hab und Gut und Menschenleben freiwillig tätig sind. Diese Resolution wurde einstimmig angenommen. Abgeordneter Franken brachte dann die Angelegenheit am 21. Januar 1901 nochmals im Reichstage zur Sprache. Am 10. März 1902 legte er darauf den folgenden Antrag, welcher 55 Unterschriften zählte und zudem fünf Abgeordnete noch nachträglich ihre Zustimmung gaben, vor:

Der Reichstag wolle beschließen, den Herrn Reichszentraler zu ersuchen, tunlichst bald dem Reichstage einen Gesetzentwurf, betreffend die Unfallfürsorge bei Arbeiten, welche freiwillig zur Rettung von Personen und zur Bergung von Gegenständen vorgenommen werden, vorzulegen unter besonderer Berücksichtigung der bei solcher Tätigkeit vorkommenden Feuer-, Wasser- und anderen Gefahren.

Die Resolution gelangte mit großer Mehrheit zur Annahme.

Seit dieser Zeit hat man von der Angelegenheit eigentlich nichts mehr gehört. Es liegt uns nun die folgende Zeitungsnotiz vor, die gewiß in allen Feuerwehrkreisen mit lebhafter Genugtuung begrüßt werden wird. Die „Schlesische Ztg.“ in Breslau schreibt unterm 25. Nov.: „Die Vorarbeiten für ein „Unfallfürsorgegesetz im öffentlichen Dienst“ sind abgeschlossen, sodaß demnächst mit den Bundesregierungen in Beratung über die Gestaltung der Vorlage eingetreten werden kann. Der Reichstag hatte mehrfach an die verbündeten Regierungen das Ersuchen gerichtet, einen Gesetzentwurf vorzulegen über Fürsorge für Unfälle bei Arbeiten, welche freiwillig zur Rettung von Personen und zur Bergung von Gegenständen vorgenommen werden, unter besonderer Berücksichtigung der bei solcher Tätigkeit vorkommenden Feuer-, Wasser- und anderer Gefahren. Daß die Reichsregierung bisher einen solchen Gesetzentwurf nicht eingebracht hat, lag lediglich daran, daß die Reichsversicherungsordnung eine Umgestaltung der Unfallversicherung brachte, die erst abgeschlossen sein mußte. Das Reich hatte im Jahre 1901 durch das Reichsgesetz über die Betriebsunfallfürsorge den Angestellten, die in Reichsbetrieben beschäftigt sind, eine weitgehende Fürsorge gegen die Folgen von Betriebsunfällen zuteil werden lassen. Nunmehr sollen auch die im Dienste erlittenen Unfälle eine angemessene Fürsorge finden. Der kommende Gesetzentwurf wird die Unfallfürsorge nicht auf Beamte beschränken, sondern auf alle Personen ausdehnen, die im öffentlichen Dienst bei der Rettung von Personen und Gegenständen zu Schaden kommen. Hierhin gehören auch die Angehörigen der freiwilligen Feuerwehr, deren es im Deutschen Reiche etwa fünf Viertel Millionen gibt. Der Personenkreis, auf den sich das kommende Unfallfürsorgegesetz erstreckt, ist mithin sehr beträchtlich. Dieser Gesetzentwurf dürfte die erste sozialpolitische Vorlage sein, die den neuen Reichstag beschäftigen wird.“

Es ist zu hoffen und zu wünschen, daß in der Tat der neue Reichstag als seine erste Aufgabe diese Frage endlich zum Schluß bringt. Er würde sich dadurch den Dank aller Feuerwehrleute und aller derjenigen verdienen, die freiwillig zur Rettung Bedrängter und zur Bergung ihrer Habe das Leben einsetzen.

Feuerwehr-Verband der Rheinprovinz.

Kreisfeuerwehr-Verband Aachen-Land.

B. Eschweiler. Am 12. November fand der 1. Kreis-Feuerwehrtag zu Aachen statt. Um 3½ Uhr veranstaltete die Aachener Feuerwehr an der Kaserne Bendstraße zu Ehren der erschienenen Wehren eine Übung, wozu Herr Brandinspektor Beduwe instruktive Erläuterungen machte. Die schneidigen und exakten Ausführungen, mit denen sich Offiziere und Mannschaften ihrer Aufgabe entledigten, wurde durch allgemeinen Beifall belohnt und bewies die Schlagfertigkeit der Aachener Wehr aufs glänzendste.

Um 4½ Uhr begann die Versammlung im Hotel Kaiserhof, zu der fast alle Wehren des Kreises ihre Delegierten entsandt hatten und die durch die Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste ausgezeichnet wurde. Herr Kreis-Branddirektor Reichstagsabgeordneter Aachen begrüßte die Ehrengäste, Vertreter der Presse sowie die Kameraden und brachte das Hoch auf Se. Majestät den Kaiser als obersten Chef der Feuerwehren aus; sodann gab er Herrn Oberbrandmeister Merckens-Eschweiler das Wort zur Erstattung des Gründungsberichts. Redner berührte die Anfangsstadien des Zusammenschlusses der Aachener Kreis-Feuerwehren zu dem nunmehrigen Verbande, dessen von einem Ausschusse ausgearbeiteten Satzungen bei der Regierung ihrer Genehmigung harre. 11 Monate lagen die Gründungsanfänge zurück. Zweck sei die Pflege der Kameradschaft, aber auch Vereinheitlichung der Uniform. Der Vorsitzende schloß sich ergänzend diesen Ausführungen dahin an, daß der Gedanke dem Provinzialverband entsprungen sei, der es für notwendig erachtet habe, den großen Verband in kleinere Verbände zu zergliedern. Dies sei um so wichtiger geworden, als durch gesetzliche Regelung des Feuerlöschwesens die Feuerwehren mehr in den Vordergrund gerückt seien.

Herr Provinzial-Branddirektor Diezler-Düren führte sodann aus wie es ihn freue, dem 1. Kreis-Feuerwehrtag in Aachen beiwohnen zu können. Eine Zerlegung des großen Provinzialverbandes, der mit 45 000 Mitgliedern an die Spitze der ganzen Monarchie getreten sei, sei gewiß notwendig gewesen und käme dem ganzen Verbande wieder zugute.

Auch betonte er die guten Erfolge der Feuerwehrkurse in Aachen in diesem Jahre und sprach den Leitern derselben seinen Dank aus.

Großer Beifall fand der nun folgende feuerwehrtechnische Vortrag des Herrn Branddirektors Scholz=Aachen über den Ausbau des Feuerlösch- und Rettungswesens auf dem platten Lande. Die Feuerlöschschäden betragen allein für den Regierungsbezirk Aachen im Jahre 1908 über 200 000 M. Es hiesse nicht nur das Leben der Einwohner retten, sondern auch das Nationalvermögen zu schützen und die Brandschäden herabzumindern. Die Gerätschaften kleiner Wehren wären für Großfeuer nicht ausreichend, hier müsse nachbarlicher Löschschutz einsetzen. Vor allem müsse günstige Wasserzuführung, einseitige Normalkuppelung der Schläuche angestrebt, sowie das Melbewesen organisiert werden. Ausgestattete automobile Fahrzeuge mit Benzinmotoren leisteten infolge ihrer Schnelligkeit hier die besten Dienste. Die Feuerversicherungsgesellschaften wie auch der Staat spendeten gerne namhafte Beträge zur Anschaffung dieser modernen Löschgeräte. — Der Vorsitzende dankte dem Redner für den trefflichen, instruktiven Vortrag. Die reiche Fülle der Vorschläge und erstrebenswerten Wünsche und Notwendigkeiten würden gewiß fruchtbaren Boden gewonnen und eine große Förderung des freiwilligen Feuerlöschwesens im Gesolge haben.

Im weiteren Verlauf der Tagung wurde der Jahresbeitrag für die Verbandsklasse auf 20 Pfg. pro Kopf und Jahr vorläufig festgesetzt; als Stichtag gilt der 1. November.

Auf Vorschlag des Herrn Oberbrandmeisters Keller=Herzogenrath und anregende Befürwortung seitens des Herrn Bürgermeisters Hettlage=Eschweiler findet der nächste Kreisfeuerwehrtag, womit das Kreis-Feuerwehrtfest verbunden wird, in Eschweiler statt. Mit nochmaligen Dankesworten und dem Wunsche Ausdruck gebend, daß die so schön verlaufenen Verhandlungen des ersten Aachener Kreis-Feuerwehrtages reiche Früchte tragen möchten, schloß der Vorsitzende die diesjährige Tagung.

* * *

* Duisburg. Die diesjährigen Schulübungen der städtischen Feuerwehr, verbunden mit Probealarmierungen der freiwilligen Feuerwehren von Alt-Duisburg, fanden in zwei Gruppen statt. Am 10. November abends übten die Turnerfeuerwehr und 5 Löschzüge der städtischen freiwilligen Feuerwehr — Innere Stadt, Düffern, Neuborf, Neuenkamp, Kaslerfeld. Angenommen war ein Großfeuer im Lager der Baufirma Guillaume u. Wegmann am Weidenweg. Die Löschzüge trafen mit größter Geschwindigkeit kurz hintereinander auf der Brandstelle ein in der Gesamtstärke von 11 Brandmeistern und 101 Mann. Nach einer halben Stunde konnte der Brand als gelöscht angesehen werden. Die Übung leitete der Herr Oberbrandmeister Belben. Vor dem Abrücken der Wehren sprach der Herr Branddirektor Terpe ihnen seinen Dank und seine volle Anerkennung für die vortrefflichen Leistungen aus. Am 17. November abends übten 3 Löschzüge — Hochfeld, Wanheimerort, Wanheim=Angerhausen. Es wurde Großfeuer gemeldet von der Fahrradfabrik Gebrüder Bieber, Düsseldorf=erstraße. Die Löschzüge erschienen in Anbetracht der zum Teil erheblichen Entfernungen, welche zurückzulegen waren, in großer Schnelligkeit. Das angenommene Feuer wurde unter Leitung des Herrn Oberbrandmeisters Belben in kurzer Zeit gelöscht. Die Gesamtstärke der Wehren betrug 2 Brandmeister, 52 Mann. Auch hier konnte der Herr Branddirektor Terpe den Löschzügen Dank und Anerkennung aussprechen.

* * *

* Saarbrücken. Der Ausschuß des Feuerwehrverbandes der Rheinprovinz hat in seiner am Sonntag, 26. November, stattgefundenen Sitzung zu Bonn beschlossen, im Herbst 1912 in Saarbrücken einen Unterrichtskursus für Feuerwehrführer zu veranstalten.

Westfälischer Feuerwehr-Verband.

Sitzung des

Ausschusses des Westfälischen Feuerwehr-Verbandes.

(Auszug aus dem Protokoll.)

* Bochum, 18. Nov. Zu der im Hotel Kaiserhof in Bochum ordnungsmäßig anberaumten Ausschusssitzung waren unter dem Vorsitze des Herrn Fabrikbesizers H. Franken=Gelsenkirchen die Ausschusssmitglieder Moder=roh=Anna, Krui=Münster, Brün=ing=haus=Wetter, Schramm=Hagen, Stru=nd=Bielefeld, Bleckmann=

Bochum, W. Wuppermann=Plettenberg, Heint. Meyer=Minden, Wilh. Drees=Burgsteinfurt, Fischer=Bocholt und Wethmar=Lüdinghausen erschienen. Entschuldigt Wurm=Siegen und Hartmann=Paderborn.

Die Sitzung wurde um 11 Uhr vom Vorsitzenden eröffnet. Es wurde verhandelt und beschlossen:

1. Die neugewählten Mitglieder W. Drees=Burgsteinfurt, Heint. Meyer=Minden und W. Wuppermann=Plettenberg wurden durch den Vorsitzenden in ihr Amt eingeführt.

2. Verschiedene Ein- und Ausgänge wurden vom Vorsitzenden zur Kenntnis gebracht. 39 Wehren mit 2241 Mitgliedern haben ihren Beitritt zum Verbands erklärt und wurden aufgenommen.

3. Die Neuausgabe des Feuerwehrhandbuchs wurde beschlossen und Kamerad Modersohn in Gemeinschaft mit Kamerad Schramm beauftragt, eine Ergänzung des Textes vorzunehmen. Die Uebungsordnung soll als eine besondere Beilage beigegeben werden. Die Auflage soll in 1500 Exemplaren erfolgen und wurde der Verlag des Buches der Buchdruckerei von G. Marx in Olpe gemäß Offerte übertragen.

4. Der Herr Vorsitzende berichtete über die bisher gegründete Kreisverbände und teilte mit, daß im Regierungsbezirk Münster noch drei Kreise, im Bezirk Arnberg vier Kreise und im Bezirk Minden acht Kreise noch nicht organisiert seien. Die Kosten für die Einrichtung der Registratur der Kreisverbände wurden bewilligt.

5. Es wird beabsichtigt, in der Stadt Gelsenkirchen, welche sich hierzu bereit erklärt hat, eine Feuerwehrfachschule zu errichten.

6. Die bisher aus sieben Mitgliedern bestehende technische Kommission wurde um drei Mitglieder verstärkt. Zu dieser Kommission gehören bisher die Kameraden Modersohn=Anna, 1. Vorsitzender, Brün=ing=haus=Wetter, 2. Vorsitzender, Fischer=Bocholt, Schramm=Hagen, H. Meyer=Minden, Klotz=Weidenau, Heckmann=Herten. Hierzu wurden gewählt: Klöver=Lippstadt, Dieckmann=Droszhagen und Drees=Burgsteinfurt.

7. Ueber die Sitzungen des Preussischen Landes-Feuerwehrverbandes und des Deutschen Reichsverbandes berichtete der Vorsitzende.

8. Kamerad Modersohn=Anna wurde als ständiges Mitglied in den Preussischen Feuerwehrbeirat gewählt. Die Kosten für die Sitzungen des Beirats übernimmt der Verband, jedoch nicht die Kosten für die Kommissionsitzungen.

9. An der vom Beirat beabsichtigten Errichtung eines Feuerwehrerholungsheims hat der Verband kein Interesse und können Beiträge hierzu aus der Verbandskasse nicht geleistet werden. Der Ausschuß steht der Sache jedoch nicht ablehnend gegenüber.

10. Ueber den Antrag betreffend Abweichungen der Tuchfarben für die Uniformen des Verbandes wurde zur Tagesordnung übergegangen. Die Mehrheit des Ausschusses ist der Ansicht, daß es bei dem bisherigen Beschlusse bleiben muß. Bezüglich der Uniform der Kreisbrandmeister wurde beschlossen, für dieselben keine besondere Uniform vorzusehen. Dieselben tragen die Uniform im Range der Wehr.

11. Das vom Verbands gesammelte Material über Waldbrände soll der Königl. Regierung unterbreitet werden.

12. Als Ort für den im nächsten Jahre abzuhaltenden Verbandstag wurde auf Antrag der freiwilligen Feuerwehr Deynhausen die Stadt Deynhausen gewählt. Ein Verbandsfest soll nicht stattfinden.

13. Zur Unterstützung des Feuerwehrmuseums werden jährlich 200 M. bewilligt.

14. Das Urteil des Amtsgerichts Hörter, betreffend Abweigung der Unterstützungspflicht des bei einem Brande verunglückten Th. Rotermund, Mitglied der freiwilligen Feuerwehr Lücktringen, wurde besprochen und, da der Prozeß im Interesse des Verbandes bzw. aller Wehren liegt, beschlossen, denselben weiter durchzuführen.

Hierauf wurde die Sitzung vom Vorsitzenden geschlossen. Ende abends 6¼ Uhr.

Feuerwehr-Verband für das Herzogtum Oldenburg.

Die freiwillige Feuerwehr Rüstringen II (Heppens) ist am 24. November 1911 in die Oldenburgische Feuerwehr-Unfallkasse e. B. aufgenommen.

Aus anderen Feuerwehrkreisen.

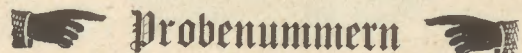
* Berlin. Frau Anna Schramm vom königlichen Schauspielhause hat der Unterstützungskasse des Vereins Berliner Feuerwehrmänner ein Legat von 10 000 M. ausgesetzt. Es soll zur Unterstützung von Witwen und Waisen ehemaliger Feuerwehrmänner des Vereins dienen.

Verschiedene Mitteilungen.

* [Fünf Feuerwehrleute verunglückt.] Aus Freiberg, 20. Nov., berichtet das „Chemnitz. Tgbl.“: Montag nachmittag brach in einem Seitengebäude des Besitzums des Gutsbesizers Hennig in Falkenberg bei Halsbrücke Feuer aus, das ein Gebäude vollständig einäscherte. Leider trug sich hierbei ein recht bedauerlicher Unfall zu. Kurz vor dem Brandherd fuhr die mit Mannschaften besetzte Spritze der Feuerwehr Halsbrücke mit dem Hinterteil scharf an einen Dreschmaschinenöpel an. Dadurch wurde die Spritze umgeworfen und fünf Feuerwehrmänner wurden zum Teil erheblich verletzt.

Der Feuerwehrmann

erscheint wöchentlich und ist durch die Postämter des Deutschen Reichs, Luxemburgs und Oesterreich-Ungarns für den Preis von 1 Mark pr. Vierteljahr zu beziehen. Direkt von der Expedition unter Kreuzband bezogen, kostet der Jahrgang für das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn 5 Mark bei vorheriger Einsendung des Betrages, für die Länder des Weltpostvereins 6 Mark.



werden auf Wunsch franko versandt.

Bestellungen für das I. Quartal 1912 bitten wir sofort bewirken zu wollen, damit keine Verzögerung in der Zustellung eintritt.

C. Thorn, Elberfeld

Spezial-Geschäft in Feuerwehr-Artikeln

empfiehlt in solider und sauberer Ausführung

sämtliche Personalausrüstungen, besonders Helme in jeder Ausführung, Gurte und Beiltaschen, Beile, Leinen, Karabinerhaken, Laternen, Fackeln, Hakenleitern, Schiebeleitern, Dachleitern, Schlauchhaspel und Gerätewagen in verschiedenster Ausführung, Rauchschutz- und Rettungsgeräte.

Hakenleitern mit hohlem Haken aus Mannesmann-Stahlrohr
ungemein leichtes Gewicht.

Ausrüstungen für Sanitäts-Kolonnen.

Man verlange Preislisten.

1677

Schläuche

aus Hanf und Flachs, roh und gummiert

liefert in hervorragender Qualität und vorzüglicher Ausführung zu billigsten Preisen

1676

Meehanische Hanfeschlauchweberei

Hans Meiswinkel, Essen-Ruhr

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Lieferant der kaiserl. Marine und der Staatsbahn.

Carl Henkel, Bielefeld

Fabrik sämtlicher Ausrüstungen für Feuerwehren
Uniformfabrik — Lederwarenfabrik

Bedeutendste Firma für Personal-Ausrüstungen



empfiehlt sich zur Lieferung sämtlicher einschlägigen Artikel bei Neu-Einrichtung oder Neu-Uniformierung etc. den neuesten Vorschriften entsprechend.

Brandmeister-Uniformen

Tuch-Uniformen — Arbeits-Uniformen

Helme, Gurte, Beile, Laternen, Rettungsgeräte, Schläuche etc.

Sämtliche Ausrüstungen für Sanitätskolonnen

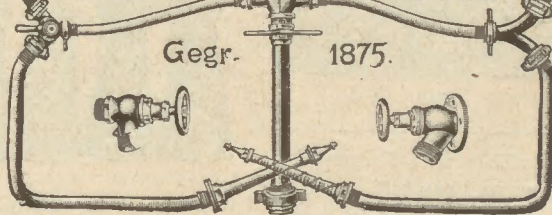
Litewken, Mützen, Armbinden, Abzeichen, Unfall-Meldeschilder, Trag- und Fahrbahren, Verbandkästen, Verbandtaschen.

Muster und Preislisten zu Diensten.

1647

J. Schmitz & Co Höchst a/M. B.

Feuerlösch-Metall-Armaturen - Gießerei



Gegr. 1875.

1686

Heinrich Mandelartz, Aachen

Fernsprecher 1613 ■ Adalbertstrasse 18

Feuerwehrausrüstungen, Lösch- und Rettungsgeräte
liefert sämtliche Artikel in tadelloser Ausführung für Feuerwehren.

Verlangen Sie Kataloge und Spezialangebote kostenlos.

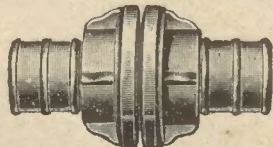
1704

Sämtliche Feuerlösch-Artikel

Monopolfreie Kupplungen

Normal-Kuppel-Stücke

: nach seitherigem Patent Storz :



Billigste Preise

Bestes Material

nur allerbeste Präzisions-Arbeit

1712 **Aug. Hönig** G. m. b. H. **Köln-Nippes**

Spezialfabrik für Feuerlöschgeräte u. Armaturen • gegr. 1832.

Sämtliche Feuerlösch-Artikel

BEDUWE

Jos. Beduwe, Aachen.

1688

Feuerspritzen

Mech. Leitern

Feuerspritzen

Mech. Leitern

Storz Original- und Patent-Schlauchkupplungen



Modell 1886
mit
Lippendichtung

Modell 1901
mit
Lamellendichtung

Anerkannt bestes Original-Fabrikat. Bedeutend reduzierte Preise
Neuer Katalog auch über alle sonstigen Feuerlösch-Armaturen erschienen.

Zulauf & Cie., Höchst a. Main

Einzige Spezialfabrik aller Storkupplungen
Feuerlösch-Armaturenfabrik und Metallgiesserei

1640 Gegründet 1870.



Sämtliche Bedarfsartikel
— liefert die —
**Westf. Turn- und
Feuerwehrgeräte - Fabrik**
Heinr. Meyer, Hagen i. W.

1521 **Telephon 144**
Hauptpreisliste gratis und franko.

THEATERSTÜCKE

für Feuerwehren in reichster Auswahl.
Preislisten gratis und franko. Ansichtsbe-
stellungen mit Vereinsstempel versehen!
PH. L. JUNG, Feuerwehrbuchhdlg., München 7

1652

Steiner & Keller, Uniformfabrik

Gegr. 1878. **Köln.** Gegr. 1878. 1678

Spezialabteilung:

Uniformausrüstung von Feuerwehren und Sanitätskolonnen.
Präm. mit gold. Med. Feuerw.-Ausst. Rheydt.
Seit 30 Jahren vertragsmässige Lieferanten der Berufs- und
Freiw. Feuerwehren der Stadt Köln.
Auf Wunsch kostenlose Offerte mit fertigen Musterstücken.
Rheinische Vorschrift. Westfälische Vorschrift.

Vereinigte Feuerwerräte-Fabriken GmbH

Ulma D. Hagen

Spezialität:
Feuerspritzen
aller Art.

1726

Handfeuerlöscher

„Frankenruf“
(gesetzl. geschützt)



12 Liter Inhalt.
Füllung ohne Kosten M. 7.50 franko.
Wiederverkäufern Rabatt.

Hermann Franken
1639 Gelsenkirchen 2.

Empfehle den Kameraden
mein **prima Lederfett**, dasselbe
macht das Schuhwerk **weich
und wasserdicht.**

Julius Welsch
Gerbereibesitzer und Oberbrandmeister
1728 Baumholder.

Feuerspritze!

Eine tadellose und wenig
gebrauchte zweirädrige Gleit-
Abprotz-Zubringe-Spritze mit
doppeltem Zylinder einschliessl.
Zubehör billig zu verkaufen.
Rotthausen (Kreis Essen), den
23. November 1911.

Hohoff
Bürgermeister.
1729

Vereinigte Feuerwerräte-Fabriken GmbH

Ulma D. Hagen

Spezialität:
Feuerwehr-
Automobile

1727

FRIEDRICH FRIEDEMANN & SÖHNE in LANGENLEUBA-NIEDERHAIN





Telegraphen-Adresse: Ölschlackfabrik Treibriemen- und Schlauche-Fabrik Arbeiter-Wohnhaus- Nummer 3.

empfehlen ihre vorzüglichen

Rutansschläuche

St. 1679

Der Vereinsredner. Heft 3 für Feuerwehren (enth. 72 Reden) 1,20 M., mit Porto 1,25 M., durch Nachnahme 1,50 M. Ferner
empfehle zu denselben Preisen Heft 1: Für Pioniervereine; Heft 2: Für Schützenvereine; Heft 4:
Für Gesangsvereine; Heft 5: Für Turnvereine; Heft 6: Für Landwirtschaftsvereine; Heft 7: Für
Handwerkervereine; Heft 8: Für kaufmännische Vereine; Heft 9: Für Sportvereine. Ferner
12 Prologe für Feuerwehrfeste 60 Pf., Porto 5 Pfg., Nachnahme 90 Pf. 32 Ansprachen und Tischreden in Prosa für freiwillige Feuerwehren
und Turnvereine 1,20 M., mit Porto 1,30 M., Nachnahme 1,55 M. 45 verschied. buntfarbige **Feuerwehrransichtskarten** gegen Voreinsendung
von 3 M. franko, Nachnahme 25 Pf. mehr, 100 Stück 6 M., 200 Stück 11 M. Katalog über Feuerwehr-Lehrbücher, Theaterstücke, Couplets und
Decorationsplakate für Festlichkeiten gratis. **Georg Bradenwig, Feuerwehrbuchhandlung, Berlin SW. 29, Am Tempelhofer Berg 2.**