

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2013)
Heft: 88

Rubrik: Die ersten und letzten Feuerwehrfahrzeuge von Saurer [Teil 3]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

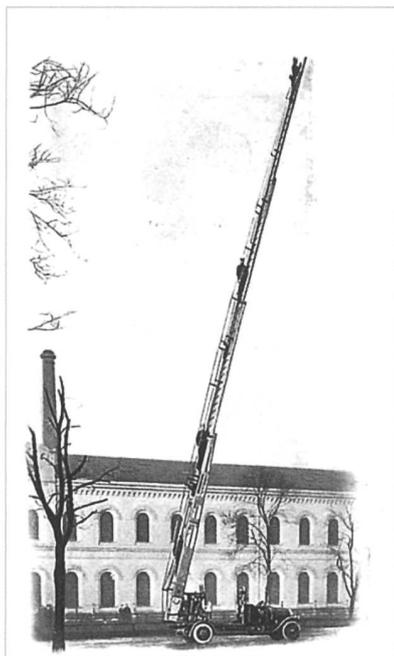


Die ersten und letzten Feuerwehrrfahrzeuge von Saurer

Teil 3 aus „wenn's brennt, SAURER Feuerwehrrfahrzeuge sind seit 1909 immer dabei“

Der Grundstein war gelegt. Die Saurer-Feuerwehrrfahrzeuge mit ihren 40 PS starken Vierzylindermotoren mit z.T. Druckluftstartern, Motorbremse und Mehrstoffvergaser überzeugten auch im Ausland. Das Fahrgestell der AM-Ketten- und Cardanwagen mit installierter Pumpe wurde zum Standardlöschfahrzeug. Das heute verwendete Zweiklanghorn war damals noch nicht bekannt.

5 Signalglocke an Feuerwehrrwagen aus dem Jahr 1914.



Zweimal 30m Leiternhöhe, aber 60 Jahre Unterschied



Also machte man mit lautem Gebimmel auf sich aufmerksam. Oder, wie es in einer alten Verkehrsvorschrift von 1899 aus Chemnitz hieß: Als Signal zum Ausweichen ist der Ruf „Heeh“. Wir lachen heute über diese Vorschrift aus der Steinzeit des Automobils. Aber wer gibt uns Garantie, dass man in 100 Jahren nicht über unsere Strassenverkehrsregeln lacht?

und 1904 die weltweit erste Drehleiter mit automatischem Antrieb. Erst ab 1916 baute Magirus die ersten hauseigenen Feuerwehrautos und 1920 folgte Rosenbauer mit seinen Aufbauten.

Die totale Einsatzbereitschaft, Manövrierbarkeit auch in unwegsamem Gelände und eine dem Einsatz entsprechende robuste Konstruktion sind die grundlegenden Anforderungen an Nutzfahrzeuge im Feuerwehrdienst. Bei den zuletzt gelieferten Saurer reichten die Gesamtgewichte von 15,5 – 28 t, bei den Saurer-OM-Fahrzeugen 3,5 – 13 t. Die Motorleistungen variierten je nach Typ von 72 bis 330 PS. Besonders gefragt waren Chassis mit Allradantrieb.

Also war es naheliegend, dass auch die nachfolgenden Saurer-Chassis der A-, B-, C- und D-Typen durch schweizerische Feuehrrn als Front- oder Normallenkler bestellt wurden um dann bei bekannten Aufbauern zum Pionier-, Pikett-, Mannschaftswagen, Drehleiterfahrzeug oder Tanklöschfahrzeug konstruiert zu werden. Die heutzutage immer wiederkehrenden Ausstellungen von Feuerwehrrfahrzeugen dokumentiert die Präsenz von Saurer.

Conrad Dietrich Magirus war Kdt. der Freiwilligen Feuerwehrr Ulm und beschäftigte sich auch mit der Konstruktion von Geräten zur Feuerbekämpfung. Er gilt als der Erfinder der fahrbaren Feuerleitern. 1892 entstand die erste – noch von Pferden gezogene – Magirusdrehleiter mit einer Steighöhe von 25 Metern



Ein geländegängiger OM P75 4x4 aus unserem damaligen Verkaufsprogramm als Tanklöschfahrzeug

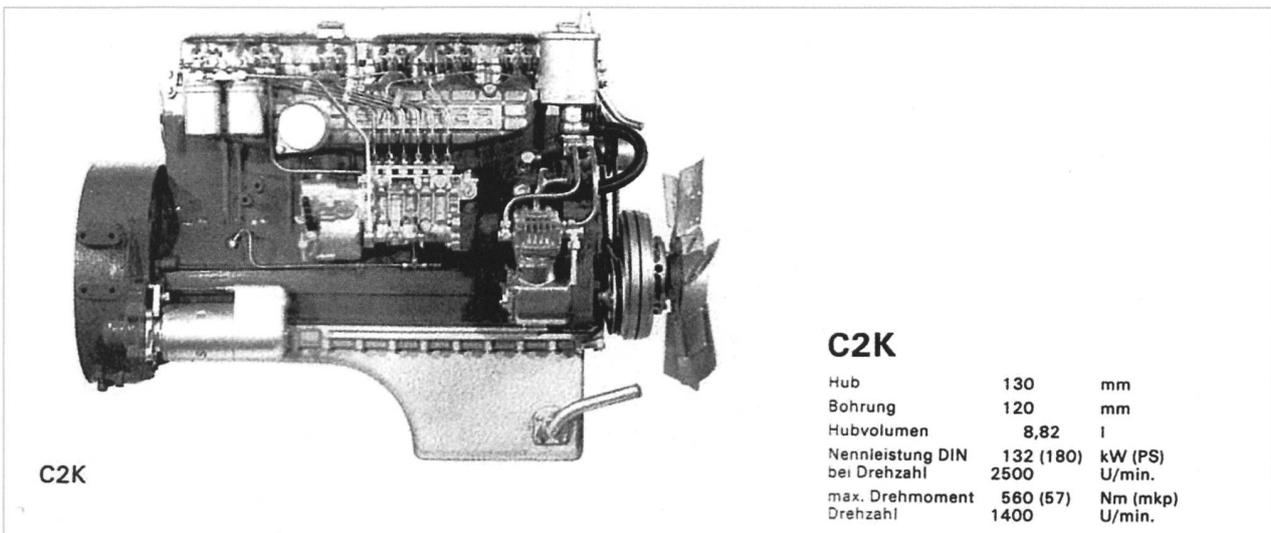
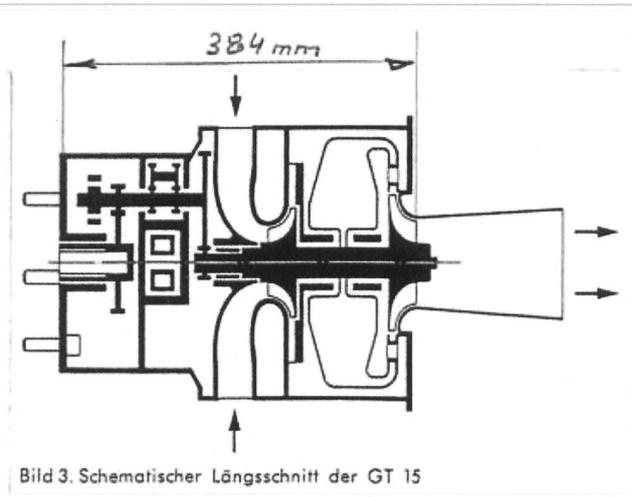
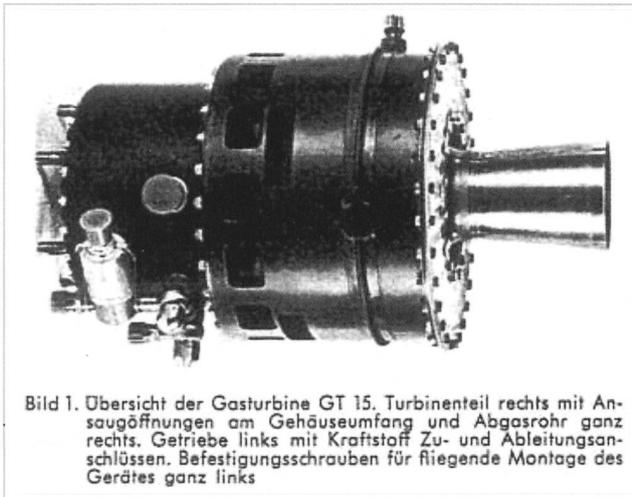
Die Frage, ob Gasturbinen als Antriebsquellen für Nutzfahrzeuge dienen könnten wurde nicht nur in den USA studiert. MAN und Mercedes hatten sogar Prototypen im Fahrversuch.

Auch bei Saurer wurden in den 50er Jahren an einer Versuchsgasturbine T5X mit einer Leistung von 200 PS gearbeitet. Die erforderliche Technologie wurde jedoch allseits als zu wenig anwendungsfähig taxiert und fallengelassen.

Auch bei Saurer wurde die begonnene Studie abgebrochen. Die erworbenen Kenntnisse waren jedoch nicht umsonst. 1951 begannen auf Anfrage Entwicklungsstudien für eine kleine, handliche Hilfgasturbine. Es entstand die kleine, nur 12 kg schwere Gasturbine GT15 mit einer Volllastleistung von 15 PS.

können. Ein Modell einer solchen „Miniatlöschwasserpumpe war damals an unserem Stand an der Mustermesse Basel ausgestellt, allerdings in ihrer Kleinheit neben einem mächtigen SDL-Notstrommotor wurde sie kaum beachtet. Zu einem Einsatz kam sie nie. Leider ist nirgendwo noch ein Bild von diesem „Pümpeli“ aufzutreiben. Schade!

Zu Beginn der 80er Jahre kam Saurer im Feuerwehrsektor jedoch nochmals zum Zuge. Die Armee beschaffte für die Luftschutztruppen starke Löschwasserpumpen. Zum Antrieb dieser Pumpen konnte Saurer den leichten, unaufgeladenen C2K Sechszylinder liefern. 180 PS: eine flotte Leistung für eine Pumpe.



Nebst einer erfolgreichen Anwendung im Flugzeugbau wäre die GT15 auch als Antrieb einer kleinen **Löschwasserpumpe** für Zivilschutz und Feuerwehren möglich gewesen. Das kleine Ding hätte von nur einem Mann an den Wasserbezugsort getragen und mit dem Handstarter in Betrieb genommen werden

Auch heute noch, 30 Jahre nach Aufgabe der Fahrzeugfabrikation sind Saurer-Feuerwehrfahrzeuge im Ausland noch täglich im Einsatz. In seinem Türkei-Reisebericht in der OCS Gazette Nr. 70 präsentiert Ruedi Schmid herrliche Bilder von der Feuerwehr Belediyesi (Istanbul).

Doch zum Schluss noch ein ganz gewaltiger Schritt zurück in die Anfangsjahre der Motorisierung der Feuerwehren. Dazu ein Auszug aus dem interessanten Buch „Chronik. Mercedes-Benz Fahrzeuge und Motoren“. Er lautet wie folgt:

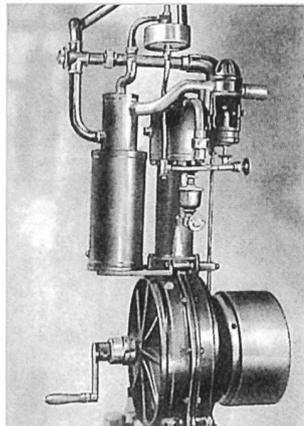
„Gottlieb Daimler bemühte sich seinen ersten stehenden Einzylindermotor von 4PS in universeller Weise nutzbar zu machen, so bei Strassenfahrzeugen, als Schiffsantrieb, aber auch für den Antrieb von Feuerspritzen. Mit seinem Patent 46779 von 1888 entstand die erste motorisierte Feuerspritze. Wichtig war wohl der Wegfall der Handbetätigung der Pumpe, als auch der Ersatz des Dampfmaschinen-Antriebes, bei dem in der Regel etwa 15 Minuten vergingen, bis der erforderliche Dampfdruck zur Verfügung stand. Auf dem Deutschen Feuerwehrtag 1888 in Hannover erregte seine motorische Feuerspritze, allerdings noch von Pferden bezogen, bei den Fachleuten grosses Interesse“.

Es sollten noch Jahre vergehen, bis Daimler 1907 erstmals ein vollmotorisiertes, fahrbares Feuerwehrfahrzeug präsentierte. Dies, nachdem nur 1 Jahr zuvor von einem Sachverständigen in einer Denkschrift zum Ausdruck gebracht wurde, dass die grosse Feuergefährlichkeit des Benzins der Verwendung eines Explosionsmotors im Feuerwehrbetrieb dauernd im Wege stehen würde. Auch nachteilig wurde empfunden, dass das Anwerfen des Motors bei Kälte mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sei. Irren ist menschlich!

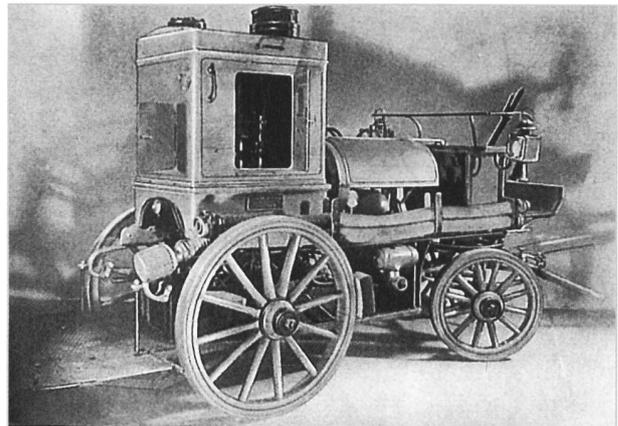


D330BF 4x4 Feuerwehr in Ereğli (Türkei)

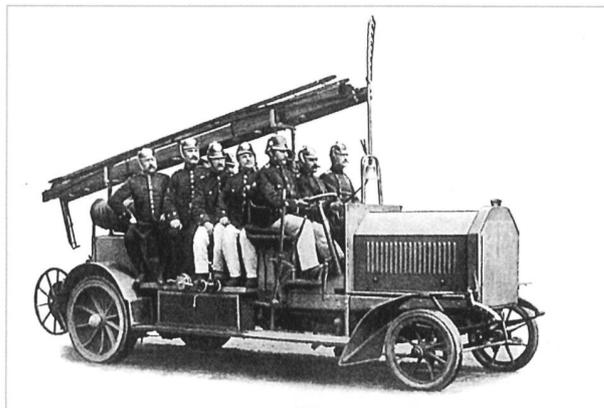
Beim Chassis dieses mustergültig gepflegten Fahrzeuges handelt es sich um das erst- und leider letztmals am Salon 1982 gezeigten D330BF 4x4 Frontlenker-Chassis



Der stehende Einzylinder von Daimler: die sog. Standuhr



Die erste motorisierte Feuerspritze



Erstes Feuerwehrauto von Daimler 1909

Quellen: Alte Saurer Prospekte
Saurer Formel D
Feuerwehr Brüssel
Dr. Opprecht: Gasturbinen

Hopf: Gazette 49.03
Gasturbinen im Fahrzeugbau?
Gasturbinen auch bei Saurer?

Mercedes: Chronik der MB Fahrzeuge und Motoren

Knecht: Geschichte der Verbrennungsmotoren-Entwicklung

Hans Hopf
9300 Wittenbach