

Brennpunkt news

Nr. 16

Informationen über die Berliner Feuerwehr Ausgabe 1/2009



**Neues TLF 24/50
- auch im Modell -**

**Der andere Weg einer
Dienstplangestaltung**

Inhalt:

Kolumne:

Zwischen Dschungelcamp und „eläptischen“ Anfällen Seite 2

Der andere Weg einer Dienstplangestaltung Seite 3

Waren Sie schon einmal im Ü-Pool? Seite 4

Neue Fahrzeuge:
TD Nachwuchs Seite 5

Neues TLF 24/50
Rollende Hobbywerkstatt Seite 7

ModellNews Seite 8

Modellbau:
1-2-3 - drei Neue im Modell Seite 9

Fahrzeugpflege im
Feuerwehrmuseum Seite 11

Großeinsatz auf der
Motor-Welt 2009 Seite 12

Zwanzig Jahre Mauerfall Seite 11

Während des Dienstes
fanden den Tod Seite 14

Die letzte Seite Seite 16

Zwischen Dschungelcamp und „eläptischen“ Anfällen

Letztens fuhr ich mit der S-Bahn zu einem Treffen nach Mitte. Es war Freitagabend. Als die entgegenkommende S-Bahn am Bahnhof anhielt, stiegen drei Jugendliche im Alter von ca. 16 Jahren aus. Alle drei hielten eine Bierflasche in der Hand, wobei einer von ihnen eine Plastiktüte mit reichlich Nachschub im Arm trug. Nun kam meine S-Bahn und die Jugendlichen fuhren wieder in die entgegengesetzte Richtung mit.

Obwohl sie halbwegs ordentlich gekleidet waren, fehlte es ihnen deutlich an einem geordneten Wortschatz. In jedem Satz kam in einem unerträglichen Halbdeutsch das Wort „Eh Alter“ mindestens dreimal vor. Da ich ca. 15 Stationen fahren musste, waren das umgerechnet ca. 400mal „Eh Alter“. Auf der Rückfahrt, die ich um ca. 1 Uhr des Nächtens antrat, standen auf dem Bahnsteig wieder Jugendliche im Vollsuff, deren ureigenste Aufgabe wohl das Zerschlagen der geleerten Flaschen war. Dabei hörte ich mindesten ein Wort mehrmals „Eh Alter“. Genervt stieg ich in die erlösende S-Bahn ein. Leider musste ich feststellen, dass auch hier zu 90% nur betrunkene Jugendliche saßen und nun raten Sie mal was ich hörte? Ich fragte mich langsam, ob denn in die S-Bahn auch einmal ganz normale Leute einsteigen, die einfach nur gesittet nach Hause fahren wollen? Komassuff ist kein Geheimnis mehr, wen wundert es also, wenn wir es nur noch mit geistigen Tieffliegern zu tun haben. Die Pisa-Studie ist nur ein kleiner Beweis. Schaut man Fernsehserien wie Dschungelcamp wo sich angeblich Millionen Menschen erfreuen, wenn übrig gebliebene Prominente in einem mit Spinnen und Kakerlaken gefüllten Käfig den Hoden eines Nasenbären essen müssen, wenn es geht, natürlich ohne zu erbrechen, weiß man was in Deutschland als Niveau definiert wird: Cool sein, sich nichts gefallen lassen, Party ohne Ende. So sieht scheinbar unsere Zukunft aus, die auch noch oft von Prominenten stolz vorgelebt wird: Viel Kohle für wenig Arbeit. Ach ja, und das morgendliche Aufstehen sollte möglichst auch entfallen.

Sicherlich sollte man nicht alle über einen Kamm scheren, denn es gibt auch noch wenige, die versuchen etwas aus ihrem Leben zu machen. Das Niveau der Gesellschaft allerdings ist deutlich auf Talfahrt. Gerade in dieser Stadt merkt man es immer wieder. Auch die Kriminalität wächst dadurch, was Politiker gerne abstreiten. Busfahrer zu verhaun ist ein Volkssport geworden, der täglich vorkommt. Die Lösung hatte ein

„sogenannter“ Sicherheitsexperte einer regierenden Partei aus Berlin: Für ihn waren schlicht die Busfahrer selbst schuld daran, weil sie die Sache ja provozierten. Wahrscheinlich besaßen sie die Dreistigkeit, nach einem Fahrschein zu fragen. Mir fällt dazu nichts mehr ein, für die Opfer muss das die reinste Verhöhnung sein.

Genau diese heutige «Ist-mir-egal-Gesellschaft» ist es, denen es Spaß macht, Feuerwehreute Silvester gerade zu mit Geschossen aller Art anzugreifen. Die meisten normalen Menschen verurteilen dieses, machen tut aber keiner etwas dagegen. Erst wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist, kommen die „Wichtigen“ und versprechen alles Erdenkliche dagegen zu tun. Ist es zu spät, findet ein Psychiater bestimmt den richtigen Weg, einem Täter, der hundert Straftaten auf dem Kerbholz hat, eine schlechte Kindheit und eine Schuldunfähigkeit zu attestieren.

Auch bei der Berliner Feuerwehr macht sich die heutige Gesellschaft bemerkbar. Nachwuchsmangel durch nicht bestandene Einstellungsprüfungen geben Zeugnis davon. Bleibt zu hoffen, dass das Niveau nicht weiter sinken wird, um eine Anpassung vornehmen zu können.

Die Tätigkeiten im Rettungsdienst, deren Ursache im übermäßigen Alkoholkonsum liegt, zeigen eine deutlich ansteigende Tendenz. „Alk“ bis zum Umfallen, dann die Feuerwehr rufen, gerade an Wochenenden ist dies das tägliche Brot. Und wenn wieder einmal ein Meldender statt eines epileptischen Anfalles ein „eläptischen“ dieser Art meldet, weiß man oft schon wo es hingehet.

Statt sich vom Bürger Einsätze bezahlen zu lassen, für die er meines Erachtens Steuern zahlt, kommt niemand auf die Idee, diese Alkoholeinsätze kostenpflichtig zu machen. Ich denke, ein Bierchen trinken wir alle mal gerne. Allerdings sollte man einen netten Abend mit einem weißen statt mit einem roten Taxi beenden.

Schierz

Impressum:

Herausgeber & Redaktion:

Förderkreis Feuerwehr e.V. (FKF e.V.)
in redaktioneller Zusammenarbeit mit dem
Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e.V.

Gestaltung, Satz:

Fotographie + Layout, Berlin
kontakt@fotographie-layout.de

Druck: Kahmann Druck & Verlag, Berlin

Auflage: 1300 Stk.

Beiträge Fördervereins Feuerwehrmuseum Berlin e.V. sind
mit FVFM Bln e.V. gekennzeichnet.

Verteilung in den Dienststellen der Berliner Feuerwehr sowie
an die Mitglieder des FKF e.V. und des Fördervereins Feuer-
wehrmuseum Berlin e.V.

Da die gedruckte Ausgabe nur in begrenzter Anzahl vorhan-
den ist, können Sie die **Brennpunkt news** auch **kostenlos** per
Email beziehen. Bitte senden Sie eine Email mit dem Betreff
„Brennpunkt news Abo“ an:
th.hirte-foto@t-online.de

Wenn Sie das Erscheinen der **Brennpunkt news** durch ein
Inserat unterstützen möchten, wenden Sie sich bitte mit dem
Betreff „Brennpunkt news Anzeige“ und Ihren Kontaktdaten an
folgende Email:
kontakt@fotographie-layout.de oder rufen Sie unter folgender
Telefon-Nr. an: 030/811 87 57

Der andere Weg einer Dienstplangestaltung

Nun ist das neue Einsatzkonzept seit einem Jahr in Betrieb. Jeder weiß selber nur zu gut, dass das Konzept mehr schlecht als recht funktioniert und es keine verbesserte Alternative zum alten „Notfallkonzept 99“ darstellt. Vieles hat sich verändert, insbesondere auch die Erhöhung der Belastung für jeden einzelnen Feuerwehrmann. Das dies alles nur empfundene Belastungen sind und wir noch weit von einer mathematischen Ermittlung der Belastungsgrenze ... Naja, dies sollte nicht Inhalt dieses Artikel werden. Vielmehr hat sich ja noch ein anderes Problem mit dem EK06 eingeschlichen: Eine neue Dienstplangestaltung die den geforderten EU-Richtlinien Rechnung trägt. Was ist nicht alles diskutiert worden und am Ende hat selbst die extra dafür ins Leben berufene Kommission kein geeignetes Dienstmodell gefunden. Somit blieb unterm Strich jeder Feuerwache nur der eine Ausweg, eine eigene Variante für eine Dienstplangestaltung im 12h Dienst in einer 48 Stundenwoche zu finden.

Wir alle wissen nun, auch nach einem Jahr, es gibt immer noch kein Modell, das den EU Kriterien gerecht wird. Wir improvisieren alle und hangeln uns an den genehmigten 52 Doppelschichten entlang. Halbwegs funktionieren nur Modelle, die mit den Doppelschichten jonglieren und nur sporadisch 12 Stunden Rhythmen verkaufen. Bekannt geworden sind somit das Ranke-Modell, das mit Münchener Regelungen kokettiert, und ein Modell das verschiedene Wachnamen trägt, aber in Fachkreisen NET-Modell genannt wird. NET steht für Nachtschicht-Einsatzdienst 24h-

Tagschicht und dreieinhalb Tagen frei, wenn Zusatzschichten oder Rufbereitschaften die Freizeit nicht zerstören.

Doch heimlich, still und leise hat sich noch ein anderes Modell etabliert. Immer wieder sind Gerüchte durchgedrungen, dass die FW Lichtenberg einen Sonderweg geht und angeblich ganz frech das alte Dienstplanmodell durchzieht. Was ist nun an diesem Gerücht dran?

Ich heiße Mike

Wie immer steckt in jedem Gerücht ein Körnchen Wahrheit. Ja, wir haben da etwas gefunden, was dem alten Dienstplan ähnelt. Aber eben nur ähnelt!!

Der Urgedanke entspricht dem genehmigten NET-Modell. Es ist das einzige Modell, dass sich mit dem alten Dienstplan annähernd überlappen lässt. Da unsere Wache mit einer Nachtabenkung den Dienst organisieren muss, ist das starre NET-Modell einfach nicht umsetzbar. Aus diesem Grund haben wir uns gefragt, warum es denn partout so starr sein muss. Dabei sind doch noch Rufbereitschaften und Zusatzschichten in Verbindung mit einer Nachtabenkungen in Einklang zu bringen. Kein Kollege möchte sich seine Freizeit zerhacken lassen und trotz erfüllter Arbeitszeit noch Zusatzdienste schieben müssen.

Genau hier kann das Raster des alten Dienstplanes Abhilfe schaffen. Ein Feuerwehrmann kennt und liebt nun mal ein starres Raster seines Dienstes und organisiert sein Familienleben eben um dieses Raster herum. In diesem Fall ergibt sich aber die 55h Woche und er arbeitet damit viel zu viel. Das darf nicht sein und sein Vorgesetzter muss ihm also Freizeit aufdrücken. Das hört sich doch plötzlich ganz anders an oder? Er macht damit schon mal keinen Zusatzdienst, sondern muss plötzlich weniger zum Dienst erscheinen. In der Psyche des Feuerwehrmannes ein ganz anderer Gedankengang.

Nun kommt der Vorteil für den Dienstplaner. Aus vier Wachabteilungen werden organisatorisch drei Wachabteilungen. Eine einzelne Tour ist auf einmal viel stärker besetzt und hat mehr Leute zur Verfügung



Heißmann und bin der Wachleiter der FW Lichtenberg. Um die Gerüchte aus dem Weg zu räumen, möchte ich nun einige Ausführungen machen.

FOTOGRAFIE WERBE- +
MEDIENAGENTUR .
VERLAG

LAYOUT

FON: 030 . 811 87 57
FAX: 01805 . 060 34 00 31 81
E-MAIL: KONTAKT@FOTOGRAFIE-LAYOUT.DE



Planung • Konzeption • Gestaltung
 von der Idee bis zum Produkt
 Printwerbung von der Visitenkarte bis zum **XXL-DigitalDruck** auf
 Plane • Folie • Stoff • Papier





AUTHORISED
Print Service Provider

als zu besetzende Funktionen. Um ein Plus der täglichen Stärke zu verhindern, muss er seine Kollegen aufspalten. In Kollegen die eine Tagesschicht und in Kollegen die eine Nachtschicht machen. Das Problem von Plusstärken ist damit vollkommen aus dem Weg geräumt. Dennoch bleibt natürlich ein Rest von Mitarbeitern übrig. Diese machen dann eine Doppelschicht. Wenn sich also jeder Kollege an den alten Dienstplan orientiert, dann weiß er, zumindest immer bis zum Jahresende, wann er definitiv Dienst hat. Was er nicht weiß ist, ob er an diesem Tag eine Doppelschicht, Tag oder Nachtschicht hat. Es eröffnet sich sogar ein richtig flexibler Spielraum. In diesem Block kann demnach auch die Rufbereitschaft und die geforderte Zusatzschicht hineinorganisiert werden. Alles was die Geschäftsanweisung fordert, kann in einem Block Dienst berücksichtigt werden und verstößt noch nicht mal gegen geltendes Recht. Auch die große unbekannte Krankenquote kann somit besser abgedeckt werden. Habe ich viele Mitarbeiter, machen diese viele 12h Dienste. Habe ich wenig Leute, müssen diese mehr Doppelschichten schieben. Am Ende muss der Dienstplaner nur die Überstunden und die Anzahl der Doppelschichten kontrollieren. Daraus ergibt sich dann auch schnell wer mehr und wer weniger arbeiten muss. So ein Modell lebt natürlich von den Menschen die damit arbeiten. Der einzelne Feuerwehrmann darf sich nicht an dem Raster klammern! Es ist nur eine Orientierung für die Familie. Lernt der Mitarbeiter den Tag als kompletten Arbeitstag (24 h) zu werten, fällt es ihm auch leichter bei ungeplanten kurzfristigen Ausfällen einen Zusatzdienst zu tätigen. Denn laut Kalender bleibt ja alles im richtigen Raster. Er sollte sich nur flexibel in den drei Doppelschichten verhalten.

Wenn der Kollege zwei 12 Stundenschichten machen soll und nur eine Doppelschicht pro Woche erlaubt ist, dann ist es doch egal wann er eine Tages-, eine Nach- oder eine Doppelschicht macht. Hauptsache es gelingt dem Dienstplaner, den Kollegen in dem Raster seiner Tour zu lassen.

Auf der Feuerwache Lichtenberg funktioniert das sehr gut und es hat sich bewährt. Selbst die Anzahl der Doppelschichten haben sich am Jahresende vorschriftsgemäß im Rahmen gehalten.

Die Debatte um die genehmigten 52 Doppelschichten ist nun voll entbrannt. Da jede Feuerwache immer noch mit Personal Sorgen zu kämpfen hat, wird es dieses Jahr besonders schwer sein, diese 52 Doppelschichten zu halten. Da kommt noch ein gewaltiges Problem auf uns zu. Deshalb konnten wir Lichtenberger uns auf einen Konsens einigen. Jeder Kollege macht dann doch eine Zusatzschicht im 12h Dienst pro Monat aus dem Freizeitblock heraus. Diese Schicht wird aber nicht Willkürlich festgelegt. Eine Gruppe von 4-5 Kollegen macht in so einem Freiblock in einer anderen Tour Dienst. Zum Blockende könnten diese Kollegen schon nach dem Tagesdienst nach Hause fahren und nach zwei Tagen kommen diese Kollegen zur Nachtschicht in eine andere Tour. Somit gibt es immer noch 72 Stunden Freizeit und nach der Nachtschicht verbleiben noch 24 Stunden Erholung. Doch der Hauptgrund bleibt die gezielte Senkung der Gesamtanzahl von Doppelschichten im Jahr. Leider fehlen hier noch die Erfahrungswerte ob das auch so zuverlässig funktioniert. Fakt ist nur, das jeder Kollege die Zusatztermine schon kennt. Auch wenn an einem solchen Tag viel zu viel Kollegen in Dienst sind, werden auch hier die Dienste in Tages und Nachtschichten herunter gespalten. Ein Beitrag von den

Kollegen, um der noch geltenden Geschäftsanweisung gerecht zu werden.

Wir nennen das eine Form der „flexiblen Dienstplangestaltung“. Solange die Geschäftsanweisung jene 52 Doppelschichten als „grundsätzlich“ zulässt, stellt diese Organisation des Dienstbetriebes eine praktikable Möglichkeit der Umsetzung der EU-Richtlinien dar. Perfekt ist dieses Modell nicht, auch hier gibt es Grenzwerte des Erlaubten, wenn die Verstetigung der täglichen Stärkemeldung um jeden Preis erbracht werden soll. Es bedarf nur großen logistischen Aufwand und der flexiblen Hilfsbereitschaft der Mitarbeiter. Aber es ist sozial gestaltet, garantiert die Freizeitblöcke, sichert Rufbereitschaften und Zusatzschichten und vergreift sich nur unwesentlich an die Freizeit. Auch unsere Rettungsassistenten die nur reinen 12h Dienst machen dürfen können in diesem Modell ihre Dienste eintragen. Sie sind zwar keiner festen Tour zugeordnet, aber die Berücksichtigung ihres Rhythmus funktioniert. Das ist mit dieser Form der Flexibilität, kein Problem.

Inzwischen gibt es schon weitere Feuerwachen, die das Modell probieren. Ihre ersten Erfahrungen waren bisher überaus positiv.

Mike Heißenmann

Waren Sie schon einmal im Ü-Pool (kleines Leitstellen ABC)

Oft sind es die kleinen Missverständnisse im Leben, der eine versteht es falsch oder gar nicht, der andere will nicht zugeben davon noch nie etwas gehört zu haben. Dabei könnte vieles einfacher sein, wenn man es kurz erklärt oder wenn man es nicht weiß, sich traut zu erfragen. Auch zwischen der Feuerwehrleitstelle (FWLTS) und Kräften die sich draußen im Einsatz befinden kommt es des öfteren zu Missverständnissen. Aus diesem Grunde wollen wir hiermit einige Dinge ansprechen bzw. erklären.

1) Ü-Pool

Sollte die Leitstelle von einem Ü-Pool sprechen, dann ist damit folgendes gemeint: Ü-Pool bedeutet zunächst „Überweisungspool“, andere sagen auch Übertragungspool. Das System reserviert nach der Einsatzaufnahme bei der Alarmierung der zuständigen Einsatzkräfte die entsprechenden Fahrzeuge. Mit der 3, die die Einsatzkräfte dann beim Ausrücken drücken, wird der Einsatzauftrag von selbigen übernommen.

Die andere Variante wäre, ein einsatzbereites

Fahrzeug findet bspw. eine hilflose Person vor der Feuerwache vor oder hat eine anderweitige Eigenmeldung, nun drückt dieses Fahrzeug bzw. die Besatzung eigenständig die 3 und erzielt im System den gleichen Effekt. Sollte man nun nicht umgehend von der Leitstelle angesprochen werden, müsste das Fahrzeug jetzt auch noch die Doppelnull (Blitz) drücken. Bei der Variante ohne die Doppelnull sieht der Mitarbeiter am Funkplatz diesen Zustand als sogenannte Vorbestellung und muss das Einsatzfahrzeug gezielt ansprechen. Hier kommt es nun zu

der berühmten Frage: „Warum sind sie im Ü-Pool?“ Besser wäre natürlich: „Welchen Einsatz haben sie übernommen?“ Sollte man einmal aus Versehen die 3 drücken, muss man dieses dem Sprechfunker der LtS sagen, denn nur dieser kann das Fahrzeug wieder in den richtigen Zustand versetzen. Also, alles kein Problem - reden sie mit uns.

2) Problem: Fahrzeug meldet sich nicht ab.

Nachts vermehrt, aber auch am Tage kommt es vor, dass sich das Fahrzeug nach der Alarmierung nicht abmeldet. Wird die 3 nicht gedrückt, erscheint nach einer festgelegten Zeit eine sogenannte Fristenmeldung. Der Sprechfunker ist nun gezwungen zu handeln. Der erste Schritt wird die Ansprache des Fahrzeuges sein, hier klärt sich die Sache meistens schon. Gerade nachts kommt es schon mal vor, dass man das Drücken der 3 vergisst. Sollte sich allerdings nach Aufruf niemand melden bleibt dem Sprechfunker nichts anderes übrig, als ein zweites Ersatzfahrzeug dazu zu disponieren, denn niemand kann garantieren, dass das Fahrzeug wirklich zum Einsatzort unterwegs ist. Leider bringt auch die Nachfrage auf der entsendenden Feuerwache oft nicht den gewünschten Erfolg und hin und wieder bekommt man sogar eine unfreundliche Antwort. Am Einsatzort stellt sich dann oft heraus, dass das erste Fahrzeug nur vergessen hat, den Funk einzuschalten.

3) Fahrzeug wird abbestellt

Sollten mehrere Einsatzkräfte zu einem Einsatzort unterwegs sein und das erst eintreffende Fahrzeug bestellt aufgrund eines Fehlalarms den Rest der alarmierten Kräften vor dem Eintreffen ab, so kann das abbestellte Fahrzeug selber nicht vom Status 3 in den Status 1 übergehen. Die 1 wird zwar am Funkgerät angezeigt, der Status wird aber nicht umgesetzt, weil die 1 nicht die logische Folge des Status 3 ist. Hier kann nur der Sprechfunker der LtS das Fahrzeug wieder in die 1 setzen. Das Setzen der 4 und dann die 1 durch das Einsatzfahrzeug würde ein Eintreffen der abbestellten Kräfte an der Einsatzstelle vortäuschen.

4) BA und Status 6

BA bedeutet: Befristete Außerdienststellung. Steht hinter der BA eine Zahl, bedeutet dies die Zeit der Außerdienststellung in Stunden. Der Grund der BA muss im Hinweisstext stehen, damit jederzeit eine plausible Erklärung für die BA nachvollziehbar ist. Gründe für eine BA können bspw. kurzfristige Werkstattaufenthalte sein. Anders sieht es mit dem Status 6 aus. Dieser dient in erster Linie dem Reinigen oder Vervollständigen von Mannschaft und Gerät nach einem Einsatz. Das Fahrzeug selber kann sich keine 6 geben, sondern sollte dies mit einem Sprechwunsch bekannt geben. Der Leitstellendisponent legt dann eine BA-Status 6 mit dem entsprechendem Standort

an. Das Fahrzeug wird ab diesem Zeitpunkt wie in einem neuen Einsatz geführt und wird bis zum Status 4 (Eingetroffen) durchgeschrieben. Der Grund dieser Maßnahme besteht darin, auch später jederzeit nachzuvollziehen, warum das Einsatzfahrzeug nicht bereit war. Ist die Besetzung mit den Arbeiten fertig, drücken sie selbständig die 1 (Einsatzbereit) und die 2 (Zurück), damit ist dieses Fahrzeug wieder disponibel.

5) Wachbesetzung

Ein Fahrzeug muss mit der Besetzung eine andere Feuerwache besetzen. Über die Datenpflege muss das Fahrzeug samt Besetzung umgepflegt werden. Der aktuelle Standort des entsprechenden Einsatzmittels wird also dann die anzufahrende Dienststelle. Grundsätzlich sind die Fahrzeuge sowohl auf der Fahrt zur angewiesenen Dienststelle als auch auf der Rückfahrt von dieser zur Stammwache über Funk einsatzbereit. Das Umpflegen übernimmt die Leitstellenfunktion Pflege Einsatzmittel.

Wichtig ist, das gegenseitige Verständnis zwischen Wache und Leitstelle könnte größer sein, wenn man Probleme vernünftig bespricht, statt sich in Spekulationen und Gerüchten zu verstricken. Dies gilt selbstverständlich für beide Seiten.

Schierz

TD Nachwuchs

Der Technische Dienst 1 verzeichnet Neuzuwachs bei den Fahrzeugen. Dazu gehören ein Wechselladerfahrzeug (WLF) und ein neues Mannschaftstransportfahrzeug (MTF 1) für die Aufnahme von Eigenunfällen der Berliner Feuerwehr. Das WLF dient als Ersatzbeschaffung und gleicht den letzten Beschaffungen. Das Fahrgestell ist ein MAN TGM 18.280, der Aufbau mit dem Hakensystem kommt von Meiler. Das Fahrzeug ist mit einem Unfalldatenschreiber (UDS) ausgerüstet, was deutlich mit Lettern am Heckunterfahrerschutz vermerkt ist und nachfolgende Autofahrer vorsorglich darauf hin weißt. Lackiert ist das Fahrzeug wie fast alle Fahrzeuge vom TD in Feuerrot (RAL 3000). Das MTF 1 hingegen ersetzt den in die Jahre gekommenen MB Vito und wird ebenfalls beim

TD 1 stationiert. Der Einsatzzweck ist die Unfallaufnahme bei Eigenunfällen der Berliner Feuerwehr. Hier werden im Einsatzfall alle wichtigen Daten aufgenommen, Fotos und Zeichnungen gemacht. Speziell für spätere Schadensersatzansprüche ist die genaue Dokumentation des Unfallortes und Unfallherganges sehr wichtig. Auch die Betreuung

des Unfallfahrers gehören mit zur Aufgabe. Vor Ort wird dann die ungefähre Schadenshöhe geschätzt, das verunfallte Fahrzeug muss dann noch gegebenenfalls eingeschleppt werden. Zum Glück sind es aber oft Bagatellschäden, der geringe Teil dagegen sind die größeren Verkehrsunfälle. Schlimm ist es natürlich immer, wenn Menschen zu Schaden kommen.

Das neue MTF 1 ist ein VW T 5. Um es zielgerecht zum Einsatzort zu bringen, steht ein Navigationssystem zur Verfügung. Im Innenraum befindet sich ein Arbeitstisch. Ein dort mitgeführtes Laptop dient u.a. zum Auslesen der Unfalldatenschreiber. Im Heck befindet sich Werkzeug in stabilen Sortimentskästen. Das MTF 1 ist auch in der Lage, kleinere Reparaturen an Fahrzeugen der Feuerwehr auf der



Feuerwache vorzunehmen, wozu z.B. ein Reifenwechsel gehört. Besonders bei bestimmten Wetterlagen ist die Einsatzfrequenz des MTF 1 relativ hoch. Für alle Fahrer von Einsatzfahrzeugen ist es schwer einen gesunden Mittelweg zu finden, wenn man bspw. bei Glatteis dennoch schnell an der Einsatzstelle ankommen will. Hier dient der Spruch „In der Ruhe liegt die Kraft“ wohl als bestes Mittel. Verkehrsunfälle bei der Feuerwehr wird man aber nie vermeiden können, denn jede Einsatzfahrt- speziell mit Sonderrechten- birgt eine erhöhte Unfallgefahr.

Schierz



**Foto-CD
Berliner Feuerwehr**

Jetzt **NEU** mit über **800** Fotos **10,-€** + 1,50 € Versand

Berliner Feuerwehren
Über 800 Fotos

Zu bestellen unter:
☎ **49 99 72 86**
machmueller@t-online.de

**Ein Film über die Geschichte
des Lösch-Trabi "Spirit of Berlin"
der Berliner Feuerwehr**

DVD

ca. 38 min.

Durch die Euphorie der Maueröffnung hatten Feuerwehrleute aus Ost- und West-Berlin bei einem Treffen im März 1990 auf der Feuerwache Berlin-Mitte die Idee und den Wunsch ein Symbol zu schaffen, das an die Wiedervereinigung der Berliner Feuerwehr erinnern sollte.

Im Trabi - Auto des Jahres 1990 - sahen die Feuerwehrleute das Symbol für Ihre Idee einen Lösch-Trabi zu bauen, der aus einem PKW Trabant P 601 L, Bauj. 1977 entstand.

Kauf des PKW durch die Gewerkschaft ÖTV-Abt. Berliner Feuerwehr für 1000,- DM.

Der Umbau erfolgte von Anfang April bis Ende Mai 1990 durch Feuerwehrmänner aus beiden Teilen Berlins mit Unterstützung der Zentralwerkstatt Berlin-Weißensee.

Bisherige Stationen

- 12.06.90 Erste öffentliche Vorstellung - Alexanderplatz- Berlin
- 14.-19.06.90 26. Deutscher Feuerwehrtag Friedrichshafen
- 25.08.90 Frankfurt/Oder -ÖTV Veranstaltung-
- 20.07.91 150 Jahre Meißen, Festumzug
- 01.08.92 ÖTV schenkt den Lösch-Trabi der Berliner Feuerwehr
- 11.-17.06.93 CTIF (Feuerwehrolympiade) in Berlin
- 03.-08.06.94 Interschutz/Hannover
- 08.07.95 100 Jahre Berufsfeuerwehr Darmstadt
- 06.-12.07.97 CTIF Herning/Dänemark
- 27.08.97 Getauft auf den Namen "Spirit of Berlin 1990" vom Gesandten der US-Botschaft in Berlin.
- 18.-30.09.97 Teilnahme an der Steubenparade in New York und Philadelphia.

15,-€

+ 1,50 € Versand

Zu bestellen bei
Hartmut Lichy
0179/29 09 181
ladav@email.de



Neues TLF 24/50

Im Zuge der Neubeschaffung kann die Berliner Feuerwehr wieder Nachwuchs bei den Tanklöschfahrzeugen verzeichnen. So wurde auf der Feuerwache Marzahn ein TLF 24/50 mit einer CAFS 3000 Anlage neu in Dienst gestellt. Aufgebaut auf einem Mercedes (1829 AK) Axor Fahrgestell stammt der Aufbau von der Firma Rosenbauer. Der Axor ist eine Zwischengröße zwischen Mercedes Atego und Actros und deutet damit auf die mittlere Gewichtsklasse hin. Der

Aufbau ist in dreigeteilter Version konstruiert, der Löschwasserbehälter befindet sich im Mittelteil. Grundsätzlich ähnelt das TLF in Art und Aufbau dem 2005 in Dienst gestellten TLF 24/50 (B-2200) der Feuerwache Köpenick. Das Fahrgestell dagegen



umfasst den neuesten Standard, dazu gehört auch das Ad Blue System für die Abgasreinigung. Die eingebaute Feuerlöschkreiselpumpe bringt es auf 3000l/min bei 10 bar. Mit an Bord werden 5000l Wasser und 350 l Schaummittelkonzentrat geführt. Der Fahrzeugmotor leistet 286 PS und überträgt diese Kraft auf ein 9-Gang Schaltgetriebe. Auf dem Auf-

baudach befindet sich ein Schaum-Wasserwerfer der eine Wurfmenge von 2400l/min Wasser erreicht. Bedienbar ist dieser von innen über einen Joystick oder von außen über Fernbedienung. Als Zubehör führt das TLF ein Schlauchboot sowie die modernen Werkzeugkisten mit. Zur Brandbekämpfung steht ein zusätzlicher tragbarer Werfer (Typ Vector) mit einer theoretischen Leistung von 600 bis 4500l zur Verfügung. Für die Personalsicherheit sind drei Atemschutzgeräte im Aufbau untergebracht. Das TLF 24/50 wurde Ende Januar an die Feuerwache Marzahn übergeben.

Schierz

Rollende Hobbywerkstatt

Auf der Feuerwache Treptow wurde ein neues Kleineinsatzfahrzeug (KLEF) in Dienst gestellt. Die Bauform ist die schon bewährte Ausführung eines MB Vario mit mittellangem Radstand. Der Ausbau stammt von Rosenbauer. Eigentlich ist das Fahrzeug bzw. die Beladung der Traum eines jeden „Bob der Baumeister“. Immerhin lässt sich fast alles mit dem KLEF bewerkstelligen. Das Fahrzeug ist gerüstet für alle erdenklichen Kleinsätze wie Wasserschäden, Sturmschäden, Einsätze mit Tieren, Insekten, Ölschäden,

Wohnungsöffnungen. Mitgeführt werden die modernen Einsatzkoffer der Berliner Feuerwehr, ein Stromerzeuger, Nass-Trockensauger, Abdichtmaterialien, Tierfanggerät und dazu gehörige Transportkisten, Tauchpumpe, Ölbindematerialien, Motorsäge, und und und. Die KLEF haben sich bei der Berliner Feuerwehr bewährt, entlasten sie doch die Löschfahrzeuge deutlich, die dann wiederum für höherwertige Einsätze zu Verfügung stehen. Zweiter positiver Nebeneffekt ist die Besetzung des KLEF mit

Kollegen, die aus gesundheitlichen Gründen keinen normalen Einsatzdienst mehr verrichten können. Das KLEF bekam die Behördennummer B-2734, ist in RAL 3000 lackiert und mit Reflexstreifen beklebt.

Schierz



ModellNews

von Ingo Papenfuß

Kurz vor Weihnachten gab es noch eine geballte Ladung an Sondermodellen, es sollte ja schließlich etwas für die Sammler unter den Weihnachtsbäumen liegen!

Das Modellbahn-Center Hünenbein aus Aachen bestellte bei Herpa zwei schöne Modelle nach Vorbildern der BF Aachen, einmal einen Mercedes Sprinter '06 Fahrtec-Koffer RTW und einen Mercedes Vito '02 der Höhenrettung, der RTW ist vorbildgerecht in leuchtrot/weiß gehalten und mit vielen Detaildrucken versehen, der Vito kommt in rot daher und hat seitliche Aufdrucke „Spezial-Rettungs-Gruppe“ und das Signet dieser Spezialeinheit plus weitere Detaildrucke incl. Dachkennung. Beide Modelle sind auf je 300 Stück limitiert.

Der Stadtfeuerwehrverband Mönchengladbach e.V. hat Sondermodelle von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr Mönchengladbach aufgelegt.

Die aktuell im Einsatz verwendete Generation NEF vom Typ VW T5 KR sind als exklusive Sondermodelle der Firma RIETZE erschienen. Es handelt sich um drei Modelle, welche sich in den

KFZ-Kennzeichen und der Dachkennung unterscheiden, die Modelle sind leuchtrot/weiß und mit allen Detaildrucken versehen, Auflage pro Modell übrigens nur 100 Stück! Mehr Infos im Online-Shop des Stadtfeuerwehrverbandes (siehe unten).

Der kleine Autoladen war natürlich auch nicht untätig und hat uns Sammlern wieder reichlich interessante Modelle beschert: Nach Vorbild der BF Osnabrück erschien ein Mercedes SK 94 WLF 5 mit AB-Bahn/Sondergerät (Basis: Herpa) mit kompletter Detailbedruckung.

Wieder in Kooperation von Preiser/Rietze entstand ein Mercedes 1222 LF 16/12-1 der Feuerwehr Bremen Neustadt in RAL 3000 mit vielen, vorbildgerechten Detaildrucken. Änderungen zum ersten Modell (siehe vorherige Modell-News): Andere KFZ-Kennzei-

chen + Dachkennung HB 2083, schwarze Windleitbleche, roter Kühlergrill, verkürzte rot / weiße Heckstreifen.

Nach Vorbild der BF Hamburg-Süderelbe kam dann noch ein MAN LE 2000 HLF auf Rietze-Basis, wie immer vorbildgerecht bedruckt.

Dann erschienen drei Wochen vor Weihnachten endlich wieder Modelle nach Vorbildern der Berliner Feuerwehr, einmal ein VW T5 KR ELW Charlottenburg-Nord mit dem Kennzeichen B-225 und ein VW T5 KR als NEF 5205 / Krankenhaus Neukölln mit dem Kennzeichen B-2609, beide Fahrzeugmodelle bestehen durch Ihre vorbildgerechte und speziell am NEF vorhandene

schien zwei Wochen später nach Vorbild der BF Stuttgart (S-8004) mit diversen Aufdrucken.

Nach Vorbild eines RTW der BF Augsburg erschien Mitte Januar ein Mercedes Vario mit vorbildgerechten Bedruckungen, Grundfarbe rot mit blauem „Augsburg“-Design, Basismodell von Herpa in 750er Auflage.

Mit der Februar-Neuheitenauslieferung brachte Rietze endlich den schon seit Mitte 2008 angekündigten Mercedes Sprinter Koffer-RTW „Berliner Flughäfen“ in den Handel.



Detailbedruckung, wieder mal tolle Modelle nach Berliner Vorbildern, die Auflage betrug je 300 Stück, die Modelle sind seit Mitte Januar ausverkauft, ein Teilkontingent konnte wieder über den FKF e.V erworben werden. Ende Januar gab es die ersten Sondermodelle für dieses Jahr vom kleinen Modellautoladen:

Wegen des großen Verkaufserfolges der ersten Auflage, wurde das NEF/KLF der BF Hamburg-Süderelbe noch einmal aufgelegt, Basis natürlich Rietze VW T5 KR.

Als erstes Sondermodell der Formneuheit von Rietze, dem MAN L 2000 DEKON-P, erschien ein Modell nach Vorbild der Berufsfeuerwehr Osnabrück.

Das Modell ist allseitig mehrfach bedruckt im „Osnabrücker Design“, Auflage: 300 Stück. Das zweite Sondermodell vom Dekon-P er-

Bezugsquellen:

Der kleine Autoladen,

Tel. 0541/2599820,
www.derkleineautoladen.de

Modellbahn-Center am Markt

Hünenbein OHG, Tel. 0241/33921,
www.huenerbein.de

Stadtfeuerwehrverb. Mönchengladbach e.V,
www.feuerwehr-mg.de

Henning Edeler Internethandel,

Tel.: 0821/2421189,
www.blaulichtmodell.de

Modellbahnladen Klee,

Tel. 06781/3486,
www.exclusive-blaulichtmodelle.de

Bürger Miniaturmodelle,

Tel. 07161/72050,
www.buerger-ohg.de

Herpa
MB Sprinter RTW
BF Aachen
300 Stück
26.95 Euro
Modellbahn Hünenbein
Herpa
MB Vito '02 Höhenrettung
BF Aachen
300 Stück
17.95 Euro
Modellbahn Hünenbein
Rietze
VW T5 KR NEF MG-202
BF Mönchengladbach
100 Stück
20.- Euro
StFV MG e.V.
Rietze
VW T5 KR NEF MG-FW 3800
BF Mönchengladbach
100 Stück
20.- Euro
StFV MG e.V.

Rietze
VW T5 KR NEF MG-FW 3801
BF Mönchengladbach
100 Stück
20.- Euro
StFV MG e.V.
Alle 3 NEF's der BF MG
zusammen für 55.- €
Herpa
MB SK 94 WLF 5 mit AB-Bahn/
BF Osnabrück
500 Stück
29.95 Euro
Der kleine Autoladen
Rietze / Preiser
MB 1222 LF 16/12-1
FF Bremen-Neustadt
250 Stück
27.95 Euro
Der kleine Autoladen

Rietze
VW T5 KR NEF 5205
BF Berlin
300 Stück
22.95 Euro
Der kleine Autoladen
Rietze
VW T5 KR ELW Charlottenburg-
BF Berlin
300 Stück
22.95 Euro
Der kleine Autoladen
Rietze
VW T5 KR NEF/KLF
BF Hamburg-Süderelbe
500 Stück
22.95 Euro
Der kleine Autoladen
Rietze
MAN LE 2000 HLF
BF Hamburg-Süderelbe
300 Stück
27.95 Euro
Der kleine Autoladen

Rietze
MAN L 2000 Dekon-P
BF Osnabrück
300 Stück
28.50 Euro
Der kleine Autoladen
Herpa
MB Vario T2 RTW
BF Augsburg
750 Stück
19.50 Euro
H.Edeler / Modellbahn Klee
Rietze
MB Sprinter Koffer-RTW
Berliner Flughäfen
Serienmodell # 61564
ca.18.- Euro
Modellfachhandel
Rietze
MAN L 2000 Dekon-P
BF Stuttgart
500 Stück
28.90 Euro
Bürger / Modellbahn Klee

1, 2, 3 - drei Neue im Modell

Klotzen, nicht kleckern war die Devise. In dieser Ausgabe stellen wir das Neueste aus unserer Werkstatt vor. Zum einen ist es das neue TLF 24/50 auf Mercedes Axor. Als Grundmodell wird hier zunächst ein Modell mit dem besagten Axor Fahrgestell benötigt. Hier bietet Herpa ein TLF 24/50 mit Ziegler Aufbau an aber Vorsicht, denn es gibt auch eine Variante mit Actros Fahrgestell. Der Aufbau fliegt, so leid es auch tut, in die Restekiste. Vom vorderen Einstieg werden die unteren Tritte entfernt, hier kommen später Zusatztritte in anderer Bauform dran. Der Stoßfänger vorn wird so verändert, dass nur der wie im Original verbleibende Teil erhalten bleibt, hier ist ein sehr sauberer Trennschnitt erforderlich. Das Fahrerhaus muss anschließend auf die korrekte Höhe und der Radstand auf die richtige Länge gebracht werden. Das Fahrerhausdach wird mit Hilfe von Viertelrundstäben und geraden Profilen aufgebaut wie beim Vorbild. Hier werden später die integrierten Blaulichter angedeutet. Ich nehme dazu nach wie vor blaue Farbe, denn eine andere verwendbare und maßstabsgerechte Lösung gibt es meines Erachtens nicht. Dazu ist es natürlich erforderlich, dass der Untergrund so geschliffen ist, dass die abgerundete Bauform zum Vorschein kommt. Nun geht es an

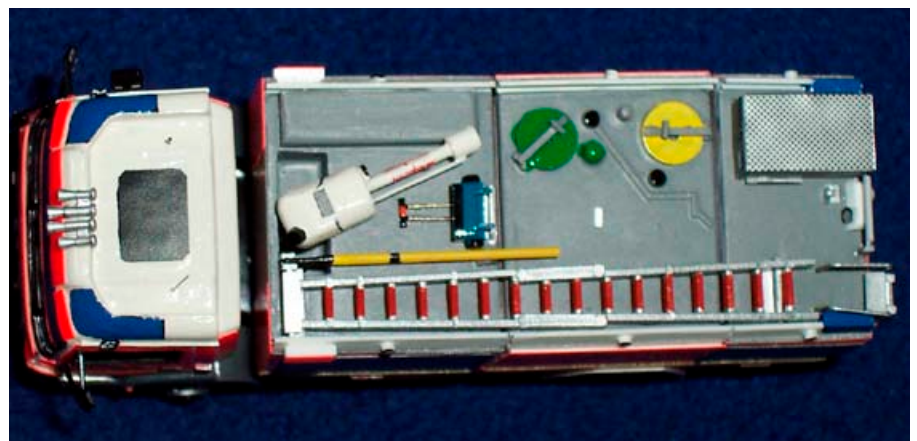


bauteile geführt werden. Die Kotflügel entstanden im übrigen auch in Eigenarbeit. Der Mittelteil des Aufbaues, hinter dem sich der Wassertank befindet, wird in gesickter Bauweise erstellt. Die einfachste Lösung sind hier aufgeklebte Kunststoffprofile von Evergreen. Wie schon so oft beschrieben, werden alle Teile verspachtelt, geschliffen, angepasst und später in Reinweiß lackiert. Danach geht es an die Beklebung mit der Originalfolie. Hier ist schon etwas Routine erforderlich, müssen doch die vie-

den Aufbau. Wie beim Vorbild, wird der Aufbau in dreigeteilter Bauweise konstruiert. Etwas knifflig wird es bei der Anpassung der hinteren Kotflügel, da diese über zwei Auf-

len Feinheiten des Fahrerhauses beachtet werden und sehr feinfühlig zugeschnitten werden. Beim Aufbau dagegen wird es etwas einfacher, da es sich um gerade Flächen

bauteile geführt werden. Die Kotflügel entstanden im übrigen auch in Eigenarbeit. Der Mittelteil des Aufbaues, hinter dem sich der Wassertank befindet, wird in gesickter Bauweise erstellt. Die einfachste Lösung sind hier aufgeklebte Kunststoffprofile von Evergreen. Wie schon so oft beschrieben, werden alle Teile verspachtelt, geschliffen, angepasst und später in Reinweiß lackiert. Danach geht es an die Beklebung mit der Originalfolie. Hier ist schon etwas Routine erforderlich, müssen doch die vie-





derten Teile auf die Gegenlager geklebt. Die Ecken sollten wie beim Original etwas gerundet sein und es sollte eine ringförmige Sicke entstehen, damit es echt aussieht. Die Lackierung erfolgt in Feuerrot (RAL 3000). Die Decals (Rettung aus Höhen und Tiefen) kommen vom neuen Bogen von Truckline. Das Original besitzt

Ich habe hier kleine Rundprofile (0,6mm Ø) in kleine Teile von 2mm abgelängt und diese um den Radlauf geklebt. Nach Aushärtung des Klebers wird der entstandene Bogen verspachtelt und rundgeschliffen bis die Kotflügelverbreiterung entsteht. Die Führung der Achsen muss etwas nach unten verlegt werden, da das Fahrzeug größere Räder besitzt. Auch hier müssen die Heck- und hinteren Seitenscheiben wie beim GW Höhenrettung verschlossen werden. Bei der Inneneinrichtung kann man sich auch etwas auslassen, dazu gehört bspw. der Arbeitstisch mit den TFT Monitoren. Die Einbauregale lassen sich ebenfalls nachgestalten, allerdings sollte man die Kirche im Dorf lassen, wichtig ist das, was man nachher auch noch sehen kann. Auf dem Dach befinden sich zahlreiche Features, die sich meistens nur in Eigenfertigung herstellen lassen. Ein Blick in die Restekiste hilft hier meistens schon weiter. Die reflektierenden Streifen werden mit Originalmaterial dargestellt.

handelt. Einzig die Beklebung des gesickten Teiles muss recht akribisch vorgenommen werden. Am besten drückt man die Folie mit einem scharfkantigen Metallteil in die Sicken, natürlich nur so, dass die Folie nicht einreißt. Nach diesen Arbeiten kommt die viele Kleinarbeit. Beklebung mit Decals und

eine Sitzbank hinter den Vordersitzen, was im Modell auch so sein sollte. Sehr diffizil wird es bei der Konstruktion des Dachträgers und der speziell angefertigten Heckleiter. Hier ist mehr als eine ruhige Hand von Nöten. Der Dachträger, der aus Kunststoffprofilen besteht, sollte vor dem Installieren

Kurzum, drei neue Modelle in der Vitrine die sehr interessant sind. Auch die kleinen Fahrzeuge sehen nach dem Finish sehr aufwendig aus, es lässt sich manchmal mehr darstellen als man es am Anfang denkt. Ich sage immer wieder, einfach den Mut haben denn „Geht nicht gibt es nicht“. Lehrgeld in Form von misslungenen Modellen muss allerdings jeder am Anfang zahlen. Bleibt nur noch den nötigen Spaß und viel Geduld zu wünschen.

H.J.Schierz



reflektierenden Seitenstreifen in Gelb und Silber. Das Aufbaudach ist recht aufwendig gestaltet, dazu gehören der Werfer, die Leiterhalterungen, die Staukästen und die Armaturen. Was sich hier kurz anhört, dauert aber wirklich seine Zeit, will man alles wie im Original haben. Die letzte Arbeit sind die Kennzeichen (B-2210) und die korrekten Wachschilder (Marzahn)

Die zwei anderen Modelle sind zwar deutlich kleiner, realisieren ließen sie sich jedoch erst durch den in der letzten Ausgabe vorgestellten neuen Decalbogen. Der Gerätewagen Höhenrettung besteht aus einem Mercedes Sprinter mit mittellangen Radstand. Die hinteren Seitenscheiben und die Heckscheiben müssen mit passgenauen Einlegestücken verschlossen werden. Dazu klebt man von hinten dünne Polystyrolplatten als Gegenlager von innen in die Gerätekabine. Von außen dagegen werden die maßgeschnei-

ren in Schwarz lackiert werden, damit der gute rote Lack nicht zu Schaden kommt. Die Heckleiter wird aus Draht gebogen und mit Stufen aus Kunststoff beklebt. Mit Kleinteilen wird die Sache dann fertiggestellt. Dazu gehört auch die vorbildliche Dachbeladung mit Hakenleiter und Schleifkorbtrage.

Der GW-Messtechnik ist dagegen noch komplizierter. Vor allen die Tatsache, dass dieser eine zwillingsbereifte Hinterachse besitzt, setzt einen aufwendigen Umbau voraus. Der Radlauf muss dazu auf beiden Seiten verbreitert werden.





Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e.V.

Fahrzeugepflege im Feuerwehrmuseum

Pünktlich zu seinem 25 jährigem Bestehen konnte das Feuerwehrmuseum melden: „So gut wie alle unsere motorgetriebenen Groß-Exponate sind wieder fahrbereit.“

Seit Anfang 2005 arbeitet der „Technische HBM“ des FM Stefan Berger die „Baustellen“ der Museumsfahrzeuge Stück für Stück ab. Bei Pflege, Wartung, Probe- und Überführungsfahrten der Museums-Fahrzeuge ist auch der Förderverein immer zur Stelle. Tatkräftig unterstützen Jürgen Geissler, Lutz Kath, Sebastian Lübke, Jürgen Meyer, Bernd Noack, Aristidis Psathas und Hartmut Schnell das Museumsteam.

Besondere Erwähnung verdienen auch die Kollegen Rainer Selle und Sven Behnisch von der FW Moabit. Zusammen mit gleichgesinnten Kollegen ihrer Wachabteilung wird stundenlang an den Old- und Youngtimern „geschraubt“.

Der Erfolg kann sich sehen lassen!

Größtes Sorgenkind war die Magirus DL 26+2 mit Stahlleitersatz (Bj. 1936). Bei diesem eindrucksvollen Fahrzeug war u. a. die

Diesel-Einspritzpumpe defekt. Mit Unterstützung unseres Vereinsmitgliedes Holger Bahlmann konnte die Pumpe von einer Spezial-Firma in Sachsen repariert werden.

Beim leichten Löschgruppenfahrzeug LLG Mercedes L 1500 S, Bj. 1942, konnte das Problem mit der Zündung und dem ausgeschlagenen Hauptlager des Getriebes beseitigt werden.

Im April 2008 konnte als neues Groß-Exponat der ausgesonderte Notarztwagen NAW (ex. B-2600) übernommen werden.

Das marode Mercedes Bachert LHF 16 CD (ex B-2156) konnte im Sommer 2008 gegen einen „besseren“, „Dackel“ (ex B-2158) ausgetauscht werden. Der alte Museums-Dackel befand sich in einem schlechten Allgemeinzustand. Es fehlte die feuerwehr-technische Beladung, die Halterungen in den Gerätefächern waren teilweise ausgebaut worden. Das neue Museums-LHF verfügt über eine fast komplette technische Beladung (es fehlen nur Stromaggregat und die PA's). Es befindet sich in einem guten technischen und optischen Zustand.

Vier neue Radbremszylinder, Bremsbeläge und Radlager vorn für das LF 16 S 4000/1, Radbremszylinder, neue Kardannwelle, ein neues Lenkrad für das LF 16 W 50, und 8 Reifen Grösse 8.25 R 20 und ein Starter für W 50 aus dem Lagerbestand bei SE FG haben zum technischen Werterhalt der Fahrzeuge beigetragen.

Zu den Fahrzeugen, die nur bedingt fahrbereit sind, gehören die beiden vollgummibereiften Magirus: Motorspritze MS 20 Bj.1923 und Auto-Patent-Leiter KL 26 Bj.1927. Dort steht eine ausgiebige Tank- und Vergaserreinigung mit anschließender Abdichtung an. Unser Ziel für das Jahr 2009 ist es, auch die letzten technischen Baustellen abarbeiten zu können. Dann kann es an die Karossen gehen.....

Sebastian Lübke, FVFM e.V.



Notarztwagen NAW B-2600

Im April 2008 erhielt das Feuerwehr-Museum den ausgesonderten Notarztwagen NAW mit dem ehemaligen Kennzeichen B-2600 als Exponat. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um den letzten im Einsatzdienst befindlichen NAW der Berliner Feuerwehr, welcher als serienmäßiger Daimler Benz T 2 Kastenwagen von der Firma Binz zum NAW ausgerüstet wurde.

Am 18. September 1974 wurde der erste Notarztwagen NAW am Rudolf Virchow Krankenhaus. Einsatzgebiet waren die Bezirke Reinickendorf u. Wedding sowie teilweise Moabit. Die Besatzung bestand aus zwei Feuerwehrbeamten und einen Arzt (Krankenhaus). Die FW Schillerpark war Betreuungswache des Fahrzeuges.

In den Jahren 1977 bis 1987 wurde das Notarztwagensystem auf insgesamt sieben Stationen erweitert. Im Juli 1991 übernahm die Berliner Feuerwehr die sieben Notarztwagenstützpunkte des Ost-Berliner Rettungsamtes.



Als Notarztwagen NAW beschaffte die Berliner Feuerwehr zwischen den Jahren 1974 und 1997 ausschließlich Daimler Benz Kastenwagen. Die Firma Binz baute die Transporter zu Notarztwagen aus. Seit dem Jahre 1997 wurden ausschließlich NAW auf Transporter- und LKW-Fahrgestellen beschafft, die mit Kofferaufbau versehen wurden.

Das Museumsfahrzeug B-2600 wurde im Oktober 1996 am Krankenhaus Friedrichshain als NAW 1205 in Dienst gestellt. Im Juni 2001 löste ein neuer MAN/WAS Koffer NAW

das Fahrzeug ab. Bis zu seiner Aussonderung im März 2008 fungierte das Fahrzeug als Reserve-Notarztwagen bei der Direktion Süd. Mit der Aussonderung des NAW B-2600 endete nach rund 34 Jahren nicht nur die Tradition der „Kasten-Notarztwagen,“ sondern auch die der Notarztwagen allgemein. Denn in Zukunft werden im Berliner Rettungsdienst die kleineren Notarzteinsatzfahrzeuge NEF verwendet.

Fahrgestell: MB 714 D-KA, Bj. 1995

Motor: MB OM 364 Dieselmotor mit 3.975 cm³ und 140 PS
Automatik-Getriebe

Länge: 6.265 mm

Breite: 2190 mm

Höhe: 3135 mm

Radstand: 3700 mm,

Zul. Gesamtgewicht: 5.910 kg

NAW-Ausbau: Binz

Lackierung: RAL 3024,

Sebastian Lübke, FVFM e.V.



Großeinsatz auf der Motor-Welt 2009

Großeinsatz für das extra erweiterte Museumsteam und unsere Vereinsmitglieder. Vom 19. bis zum 22. Februar 2009 fand in den Messehallen unter dem Funkturm die Ausstellung Motor-Welt 2009 Berlin statt. Die Berliner Feuerwehr präsentierte in der halben Messe-Halle 4.1 ihre Old- und Youngtimer.

Erstmalig – seit der 150 Jahr-Feier – konnten bei dieser Sonderschau wieder alle historischen Fahrzeuge gezeigt werden. Auch der legendäre Magirus Kranwagen KW 20 des Technischen Dienstes konnte bestaunt werden.

Schon im Januar 2009 begannen die umfangreichen Vorarbeiten. Nur mit einem La-

geplan konnte die Aufstellung der einzelnen Fahrzeuge genau festgelegt werden. Eingänge, Pfeiler und Notausgänge mussten dabei genau beachtet werden. Alle Museumsfahrzeuge wurden gewaschen und poliert. Kleine Lackschäden und Roststellen wurden beseitigt. Für jedes Fahrzeug wurden Aufstell-Tafeln mit einem entsprechenden Text angefertigt.

Trotz eines Wintereinbruchs konnte am Montag den 16. Februar mit der Überführung der Fahrzeuge begonnen werden. Die beiden Kutschen und der zwanziger Jahre Löschzug rollten per Tieflader in die Messehalle. Die Fahrzeuge mussten nun noch einmal gewaschen und anschließend zu ihren

Ausstellungsplatz rangiert werden.

An allen vier Ausstellungstagen wurde im Schichtsystem gearbeitet. Vereinsstand und Exponate wollten schließlich betreut werden.

Knapp 60.000 Besucher strömten in die acht Hallen der Motor-Welt Berlin – ein neuer Besucherrekord. Viele Fotos wurden geschossen und zahlreiche Fragen konnten von uns kompetent beantwortet werden. Für alle Beteiligten ein unvergessenes Erlebnis, vier tolle Tage mit vollem Programm

Vielen Dank an die Mitarbeiter des Feuerwehr-Museums und unsere Vereinsmitglieder für ihr Engagement.

Dank auch an den Technischen Dienst, die 2. Bereitschaftspolizeiabteilung (TEE), das Technische Hilfswerk und die Spedition LEX. Sie transportierten die beiden Kutschen und die beiden vollgummibereiften Fahrzeuge auf Tiefladern zu den Messehallen.

Sebastian Lübke, FV FM e.V.



Foto: Gormann



† Bernd Stange

Am 2. Januar 2009 verstarb im Alter von 62 Jahren unser Vereinsmitglied HBM Bernd Stange.

Seinen Dienst als Feuerwehrmann begann er im Jahre 1972 auf der Feuerwache Wedding. Weitere Stationen auf seinem beruflichen Werdegang waren die Feuerwachen Hermsdorf und Moabit. Aus gesundheitlichen Gründen musste Bernd Stange bereits mit 55 Jahren seinen Dienst quittieren.

Er wurde am 21. Januar 2009 auf dem Friedhof am Fließtal in Tegel im Beisein von Familienangehörigen, Freunden, Kollegen und Vereinskameraden beigesetzt.

Der Vorstand des Fördervereins Feuerwehrmuseum Berlin e.V.



Zwanzig Jahre Mauerfall

Vor fast genau zwanzig Jahren fiel in Berlin die Mauer. Das Abgeordnetenhaus und der Senat von Berlin wollen mit zahlreichen Veranstaltungen und Ausstellungen diesem historischen Ereignis Gedenken. Deshalb hat auch das Feuerwehrmuseum seinen Ausstellungs-bereich zu den Themen Berliner-Mauer und Feuerwehren in der ehemaligen DDR deutlich erweitert.

Neu ist jetzt die Darstellung einer Szene zum Thema: „Massenüberprüfung Brandschutz in Wohnstätten.“

Zu diesem Themenkomplex wurde eine alte

Küche aus DDR-Zeiten aufgebaut. Das Zusammensuchen von alten DDR Küchenschränken und Haushaltsgeräten gestaltete sich aber schwieriger als zunächst erwartet. Denn heutzutage sind original DDR Küchenutensilien sehr rar geworden.

Mit einer dementsprechend gekleideten Hausfrau und einer uniformierten Feuerwehrfrau wird die Szene einer Wohnstätten-Kontrolle nach-



gestellt. Die Ausstellungen zu den Themen: Feuerwehrinsätze im Grenzgebiet und beim Fall der Mauer wurden überarbeitet. Veränderungen erfuhr auch der Bereich Wiedervereinigung der beiden Berliner Feuerwehren im Jahre 1990.

Leider wird diese Ausstellung im November 2009 nicht mehr zu besichtigen sein. Das Feuer-

wehremuseum muss im Juni 2009 für mindestens ein halbes Jahr schließen, aufgrund umfangreicher Umbau und Sanierungsmaßnahmen auf der Feuerwache Tegel.

Sebastian Lübke, FVFM e.V.

Fotos: Machmüller

Neu bei der WF Bayer Schering Pharma AG

Drei Fahrzeuge wurden bei der Werkfeuerwehr Bayer Schering Pharma AG (Berlin) neu in Dienst genommen, zwei Ersatz- und eine Neubeschaffung. Bei den Ersatzbeschaffungen handelt es sich um eine DLK 23-12 L 32, sie ist der Ersatz für die DLK 30 aus dem Jahr 1976. Das Wechselladerfahrzeug mit Aufbau Gefahrgut wurde neu entwickelt und ersetzt eine ältere Bauart. Als Neubeschaffung wurde ein zweites WLF beschafft, baugleich mit dem ersten. Der AB Havarie ist neu im Bestand der WF, er kommt bei Unglücksfällen aller Art zum Einsatz.



Fotos: Machmüller

Während des Dienstes fanden den Tod

Im Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e.V. gibt es Überlegungen, die durch den feuerwehrtechnischen Dienst tödlich verunglückten Angehörigen der Berliner Feuerwehr in irgend einer Form (Ehrenbuch wie bei der Polizei, Namenstafeln wie früher auf dem Feuerwehrehrenmal oder anderes) aufzuzeigen, um die Verunglückten aus der heutigen Anonymität zu holen. Wir wollen zu diesem Zweck alle, die während des

Dienstes ihr Leben verloren haben, mit den zeitgenössischen Angaben zum Hergang bekannt machen. Die Angaben hat unser Mitglied Günter Strumpf über fast dreißig Jahre zusammengetragen. Dabei hat er nun für jeden Todesfall einen Vorschlag gemacht, der sich nach den Vorgaben für das frühere Feuerwehrehrenmal richtet. Das hat früher die Todesfälle, die auf „werkthätiger Nächstenliebe“ beruhten, also ausschließlich

durch Einsätze im feuerwehrtechnischen Dienst bedingt waren, namentlich genannt. Diesmal sollen alle bekannten Fälle, also einschließlich der Kriegstoten, genannt werden (aber nicht die als Soldaten gefallenen). Wegen des Umfangs wird die Zusammenstellung nach den Platzmöglichkeiten nach und nach erscheinen. Günter Strumpf

Bezirks-Oberleutnant d. FSchP. Alfred Richling, Fw Tempelhof

39 Jahre alt • verstorben 5.10.1944

Etwa im Monat Mai 1944 ... bei der Bekämpfung eines durch Fliegerangriff verursachten Brandes auf dem Gelände der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft ein Herzleiden zugezogen, das später zu seinem Tode führte. Da R. nach Abschluß der Löscharbeit mit völlig durchtränkten Kleidern zur Feuerwache gefahren wurde und sich anschließend in ärztliche Behandlung begab ... (28.5.1951) Die Versorgungsbezüge ... wurden im Oktober 1944 nicht nach den Unfallbestimmungen festgesetzt. Eine Rente vom Versorgungsamt wird nicht gezahlt. (21.7.1958) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch den Dienst bedingt war.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Nikolaus Skotarczak, Fw Spandau

60 Jahre alt • verstorben 6.10.1944

Der Ofm. ..., welcher am 6.10.1944 bei dem Feuer Auto-Union, Berlin-Spandau, Zitadellenweg 22, als Feuerwehrmann eingesetzt war, ist Zeuge, wie der Bdm. Nikolaus Skotarczak bei dem o.g. Feuer von einer einstürzenden Mauer tödlich verletzt wurde. Er ist am 6.10.1944 im Krankenhaus Spandau verstorben. (5.7.1954) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Alfred Kern, Fw Schöneberg

36 Jahre alt • verstorben 16.10.1944

Der Verstorbene besaß als Leiter der Fahrschule der Berliner Feuerwehr noch keinen Führerschein für Motorräder und mußte diesen noch erwerben. Auf einer Schulungsfahrt, die der Verstorbene auf dienstliche Anordnung für den Erwerb des betreffenden Führerscheins unternehmen mußte, ist er am 16.10.1944 in der Nähe der Ortschaft Wensickendorf gegen einen Baum gefahren und dabei tödlich verunglückt. (31.10.1955)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch einen Einsatz bedingt war.

Meister d. FSchP. Karl Sommer, Kommandowache

36 Jahre alt • verstorben 31.10.1944

Am 31.10.1944 um 20.30 Uhr war Mstr. Sommer auf der Schadenstelle Anhalter Bahnhof eingesetzt. Es brannte die in 18m Höhe befindliche Zwischendecke. Bei Erkundung des einzusetzenden Angriffs betrat S. als Führer des Angriffstrupps die Decke, brach durch und stürzte in die Tiefe. Die Verletzung war so schwer,



daß er nach kurzer Zeit verstarb. (1944)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

Major d. FSchP. Dipl.-Ing. Erwin Schubert, Ltr. Fak?

35 Jahre alt • verstorben 2.1.1945

Major Schubert war von seiner Dienststelle beauftragt, nach einem Fliegerangriff im Januar 1945 die gemeldeten Schadenstellen abzufahren und die Einsätze zu leiten. Auf der Schadenstelle Neukölln, Hohenzollernplatz (jetzt Karl-Marx-Platz), wurde Herr Major Schubert durch Mauerwerk eines herabstürzenden Schornsteins um 23.35 Uhr tödlich verletzt. (18.7.1955)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Fritz Märzke, Fw Wilmersdorf

39 Jahre alt • verstorben 3.2.1945

... wurde M. am 3.2.1945 auf einem Dienstweg durch Fliegerangriff tödlich verletzt. (24.9.1954)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil Fliegeralarm Einsatzdienst auslöste.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Herbert Bober, Fw Reichenberg

41 Jahre alt • verstorben etwa 23.2.1945

Am 17.1.1945 wurden die Brandmeister Bober ... und ich mit noch anderen Brandmeistern nach Posen abgeordnet. In Posen wurden wir auf die einzelnen Dienststellen verteilt. Der Bm. Bober wurde der Berufsfeuerwehr Posen zugeteilt und soll später im Kampf um die Stadt Posen gefallen sein. (20.3.1952)

Anmerkung: Posen wurde zur Festung erklärt. Damit durfte die Feuerwehr die Stadt nicht mehr verlassen. Die furchtbaren Kämpfe endeten am 23.2.1945 mit der Einnahme der Stadt durch die Rote Armee. Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Kurt Goldenbaum, Fw Urban

41 Jahre alt • verstorben 24.2.1945

Die Feuerweereinheit von G. war in der Blücherkaserne Kesselsdorfstraße untergebracht. Dort befand sich G. im Luftschutzkeller, als er durch die Luftdruckwirkung einer Fliegerbombe getötet wurde (10.1.1959)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil Fliegeralarm Einsatzdienst auslöste.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Hermann Piper, Fw Schöneeweide

42 Jahre alt • verstorben 27.2.1945

... auf der Schadenstelle Berlin-Tempelhof, Berliner Str. 164, beim Einsturz des 4-geschossigen Gebäudes umgekommen. (16.3.1953) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

Meister d. FSchP. Otto Eichler, Fw Friedenau

56 Jahre alt • verstorben 2.3.1945

E. hatte von seiner Dienststelle, der Feuerlösch- und Entgiftungsbereitschaft 40, als Löschgruppenführer den dienstlichen Auftrag erhalten, mit seiner Löschgruppe in Berlin-Neukölln, etwa am 27.2.1945, einen durch Luftangriff entstandenen Kellerbrand selbstständig zu bekämpfen. Dabei hat er durch Stichflammen äußere Verbrennungen und durch Einatmen der heißen Brandgase wohl auch innere Verbrennungen erlitten. Er wurde nach dem Unfall in das Neuköllner Krankenhaus eingeliefert und ist dort nach einigen Tagen an den Folgen des Unfalles verstorben. (20.3.1956) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

Meister d. FSchP. Arthur Paasch, Fw Wilmersdorf

58 Jahre alt • verstorben 28.3.1945

Bei einem Einsatz am 20.3.1945 fuhr ich als Führer eines Feuerlöschzuges zu einer Brandstelle in der Nähe der Jannowitzbrücke. Während dieses Dienstesatzes -Bekämpfung eines Feuers- verunglückte der Meister der Feuerschutzpolizei Arthur Paasch schwer. An den Folgen der erlittenen Brandwunden ist Paasch verstorben. (27.2.1952) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Hermann Schickinger, Fw Oderberg

42 Jahre alt • verstorben 4.4.1945

Bei einem Fliegerangriff befand sich Schickinger in der Unterkunft der 2. F-u. E.-Bereitschaft Nord, Schule Rosenthal. Das Gebäude wurde von einer Fliegerbombe getroffen und Sch. hierbei verschüttet. Ich hatte mit meiner Bereitschaft den Auftrag, den Verschütteten zu befreien. Nach längeren Aufräumungsarbeiten in den Nachtstunden wurde Sch. tot geborgen. Die Beisetzung erfolgte einige Tage später auf einem Friedhof im Ortsteil Reini-ckendorf. (1.2.1959) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil Fliegeralarm Einsatzdienst auslöste.

Major d. FSchP. Dipl.-Ing. Max-Joachim Baumgarten, Ltr. Fak?

33 Jahre alt • verstorben 10.4.1945

Am 10. April fiel auf einer nächtlichen Schadenstelle infolge eines Luftminenabwurfs der Major d. FSchP. Dipl.-Ing. Baumgarten. (25.4.1947) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Erich Malodystach, Fw Schillerpark

43 Jahre alt • verstorben 21.4.1945

Am 20.4.1945 erhielt Bez.-Ltn. M. den Feuerwehreinsatzbefehl von Hptm. Starkow (Wache Schillerpark), nach Reinickendorf, Berliner Straße 100, auszurücken. Wir fuhren mit unserem Fahrzeug, dessen Fahrer ich war, nach Beendigung der Tätigkeit gegen 21.00 Uhr zur Feuerwache Schillerpark zurück. In der Humboldt-/ Ecke Brusebergstraße gerieten wir jedoch in ein russisches Maschinen-gewehrnest und erhielten aus etwa 50m Entfernung die ersten MG-Garben, die unser Fahrzeug trafen. Im Fahrzeug saßen außer Malodystach und mir noch Bez.-Ltn Böhme und Mstr. Reinhold

Fandrich. Halt! - raus! rief Malodystach; Ltn. Böhme und Malodys-tach sprangen zuerst vom Fahrzeug. Ich hörte noch die Rufe: Stoj! - Stoj!-, aber schon nach wenigen Metern ihrer Flucht wurden sie von russischen MG-Schützen mit mehreren Feuerstößen beschos-sen und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit getrof-fen, denn ich habe mehrmals Schreie gehört. Kollege Fandrich wurde im Fahrzeug verwundet, denn er blieb regungslos darin sitzen. (19.2.1959)

Anmerkung: Laut Karteikarte starb Malodystach am 21.4.1945; dies entspricht auch dem Tagesfrontverlauf. Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe eintrat.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Werner Böhme, Fw Schillerpark

geboren ? • verstorben 21.4.1945

wie Malodystach. Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe eintrat.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Alfred Martinke, Fw Schillerpark

54 Jahre alt • verstorben 23.4.1945

... bis zum Tage seines Todes (gefallen am 23.4.1945 am Bahnhof Eichborndamm). (20.10.1949)

Anmerkung: Es dürfte sich um einen Einsatz des Flammenwer-ferbataillons Joop gehandelt haben. Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Meister d. FSchP. Kasimir Nawrotzki, Fw Richard

50 Jahre alt • verstorben 23.4.1945

Er ist bei einem Fliegerangriff Berlin-Baumschulenweg am 17.4.1945 verletzt worden. An den Verletzungen ist er am 23.4.45 im Krankenhaus gestorben... Berlin-Oberschöneeweide, Königin-Elisabeth-Hospital... (12.10.1948) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil Fliegeralarm Einsatzdienst auslöste.

Hauptmann d. FSchP. Hermann Gatterer,

43 Jahre alt • verstorben 24.4.1945

Liste: 24.4.1945 gefallen; Schöneberger Friedhof, Eythstraße (1951) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe bedingt war.

Meister d. FSchP. August Kühl, Fw Lichterfelde

56 Jahre alt • verstorben 24.4.1945

Am 24.4.1945 wurde eine Gruppe der Feuerschutzpolizei Berlin, der auch ich angehörte, der Schutzpolizei zum Einsatz mit Waffen gegen die in Berlin eingedrungenen Streitkräfte zugeteilt. Auf dem Hof in der Polizeikaserne Berlin-Karlstraße sollten wir Waf-fen empfangen. Der Hof stand laufend unter Artilleriebeschuss. Ein Volltreffer schlug in die auf dem Hof stehende Gruppe ein. Dabei wurden die Meister der Feuerschutzpolizei August Kühl von Wache Lichterfelde, Reinhold Wegener von Wache Steglitz sowie noch einige mir nicht bekannte Kameraden getötet. Der Einsatz erfolgte durch das Kommando der Schutzpolizei Berlin, Karlstraße, welchem die Gruppe unterstand als militärischer Verband. (6.1.1954) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe bedingt war.

Großer „Tag der offenen Tür“ auf den 14. Juni 2009 vorgezogen



Fotos: Machmüller

Aus organisatorischen Gründen mußte der große „Tag der offenen Tür“ auf dem Gelände am Nikolaus-Groß-Weg auf den 14. Juni um eine Woche vorgezogen werden. „20 Jahre Mauerfall“ ist das diesjährige Schwerpunktthema. Neben Events zum Thema gibt es von 10-18 Uhr Programm für jung und alt.

Preisfrage: _____ Was wird als Museums-Dackel bezeichnet?

Wenn Ihr die Brennpunkt news aufmerksam gelesen habt, sollte Euch die Antwort nicht schwer fallen!

Sendet Eure Antwort bis **1. Juni 2009**
per Email an: th.hirte-foto@t-online.de
per Fax an: +49 (030) 812 99 658
(Anschrift für den Versand und Telefonnummer für eventuelle Rückfragen nicht vergessen)
Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Als Gewinn gibt es diesmal die überarbeitete Foto-CD „Berliner Feuerwehr“ von Detlef Machmüller mit mehr als 800 Fotos. Wer sie nicht gewinnt kann sie aber bestellen. Für 10,- Euro, zzgl 1.50 Euro für den Versand, ist sie erhältlich unter:
☎ 49 99 72 86 oder machmueller@t-online.de.

Berliner Feuerwehren



Über 800 Fotos



Jahreshauptversammlung des



Förderkreis
Feuerweh e.V.

Die Jahreshauptversammlung des Förderkreis Feuerweh e.V. findet am 23. Juni 2009 um 18 Uhr im Nikolaus-Groß-Weg 2, Raum 405 statt. Gäste sind herzlich willkommen.

Feuerwehmuseum muß schließen



Foto: Hirte

Nein, kein nachträglicher Aprilscherz, aber auch nicht so schlimm wie es klingt. Im Rahmen der Baumaßnahmen an der Feuerwache Tegel muß das Feuerwehmuseum seine Pforten für ca. sechs Monate schließen. Voraussichtlich ab 9. Juni ist ein Besuch des Museums nicht mehr möglich.

Neues WLF mit Ab-Schlauch für die BF Potsdam

Die Potsdamer Berufsfeuerweh hat einen neuen WLF mit AB Schlauch in Dienst genommen.

Es ist eine Ersatzbeschaffung für einen WLF W50 L/KC mit Abrollcontainer aus dem Jahr 1980. Der Wechsellader gehörte zu den dienstältesten Einsatzfahrzeugen der BF Potsdam.

Der AB-Schlauch wird besonders für die Randbereiche von Potsdam benötigt, hier gibt es öfter Probleme mit der Wasserversorgung.



Foto: Machmüller