

Kleiner Wagen, ganz groß - LHF 10/5



Die Superretter: ITF & Co

Pferde bei der Feuerwehr



www.laser-line.de



Offsetdruck

Qualitativ hochwertigen Druck realisieren wir mit unserem leistungsstarken Maschinenpark von Heidelberg. Bis zum Bogenformat 72 x 102 cm, 80er-Raster, 5- und 4-farbig + Lack drucken wir schnell, zuverlässig und brillant.

Digitaldruck

Die Kombination von mehreren Maschinen unterschiedlicher Hersteller im Digitaldruck ist wohl einzigartig. So setzen wir jeden Wunsch wirtschaftlich um: Schnellste Fertigstellung, umfangreiche Personalisierung und kleine Auflagen.

Verarbeitung

Mit modernster Technik verarbeiten wir die Druckbogen zu Ihrem Produkt. Ob Lackieren, Cellophanieren, Schneiden, Falzen, Wire-O-Binden, Rillen, Perforieren, Kleben, Stanzen oder Prägen – Sie erhalten Full-Service aus einer Hand.

Werbetechnik

Wir bieten Ihnen ein breites Angebot an Formaten und Materialien für die Anwendung im Innen- und Außenbereich. Plakate, Displays, Leinwände und mehr produzieren wir auf unseren umweltfreundlichen Eco-Solvent-Druckern.

OnlineShop

Millionen Produkte finden Sie im Online-Shop unter www.laser-line.de. Preiswert als Topseller/Specials und vielfältig im Individualdruck. Bestellen Sie einfach und schnell über den Onlinekalkulator und profitieren Sie vom automatischen Datencheck.

Service

Eilaufträge erhalten Sie im Sofort-Tarif innerhalb von 8 oder 24 Stunden. Im Bonusprogramm PRINT&MORE sammeln Sie mit jedem Auftrag Punkte für attraktive Prämien. Weiterbildung für die Grafik- und Druckbranche bietet Ihnen die LASERLINE ACADEMY.

LASERLINE

Kolumne:

Feuerwehroriginale und Spitznamen

Inhalt/Impressum Seite 3

Fahrzeuge

Die Superretter kommen Seite 4

„Smalltown“ RTW Seite 5

Neue Vielfalt Seite 6

Zwei neue „Abbs“ Seite 7

Kleiner Wagen, ganz groß Seite 8

ModellNews

Seite 9

Modellbau

Fahrschule gleich Modellbauschule Seite 10

Leuchtkoffer Seite 11

Förderverein Feuerwehrmuseum

Pferde bei der Feuerwehr Seite 12

Heiliger St. Florian... Seite 14

Während des Dienstes gestorben Seite 15

Die Letzte Seite

Seite 16

Neue Bücher, Termine

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

Auflage: 1000 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.

Die gedruckte Ausgabe ist nur in begrenzter Anzahl verfügbar.
Sie können jedoch die **BrennpunktNews kostenlos** per Email
beziehen. Bitte senden Sie eine Email mit dem Betreff „Brenn-
punkt news Abo“ an: brennpunktnews@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. Hier erhalten Sie
die aktuellen Mediadaten.

Feuerwehroriginale und Spitznamen

Wenn man lange bei der Feuerwehr ist, lernt man so ziemlich alle Arten von Kollegen kennen. Das fängt schon in der Ausbildung an und fügt sich durch das ganze Feuerwehrleben. Dabei fällt auf, dass wohl nirgendwo anders so viele Spitznamen geprägt werden, wie bei der Berliner Feuerwehr. Oft erhascht man schon in der Ausbildung einen Spitznamen, den man unter Umständen auch nie wieder verliert, oder sagen wir mal, los wird. Hier reicht das Spektrum von liebevoll gemeinten Namen bis hin zu schmerzenden Bezeichnungen. Natürlich heißt jeder Lehmann auch Tute, aber das ist woanders auch so. Bei uns beziehen sich Spitznamen aber oft auf Ereignisse, die für den Spitznamenträger oftmals nicht von Vorteil waren. Aus einem negativen Ereignis einen schönen Spitznamen zu kreieren, dafür gibt es die lieben Kollegen. Allerdings steckt auch da eine gewisse Herzlichkeit hinter, denn nichts ist so schön, wie die Schwäche des Menschen. Mit dem Spitznamen sind aber auch Feuerwehroriginale verbunden. Als ich bei der Berliner Feuerwehr anfang, gab es wirklich viele Ausbilder zu denen man aufblickte. Warum? Sie strahlten eine gewisse Ruhe aus, waren fachkompetent und berichteten oft aus ihrem Einsatzleben. Sie liefen immer vernünftig gekleidet, waren jederzeit ansprechbar und hatten ihren Wirkungsreich in Griff.

Da gab es den Ausbilder der jeden Morgen stechschrittartig seinen Dienst antrat - leider ist dieser schon im Himmel - sein Spitzname war „Käpt`n“, alles in allem ein Original und feiner Kerl.

Da gab es eine 3000 Dezibel Stimme „Wenn alle Atome bersten dann kommt ...“, auch ein Original und feiner Kerl.

Da gab es einen wortgewandten Rettungsdienstausbilder, der einen Spitznamen aus dem Bereich der Muppetshow trug, auch ein Original und feiner Kerl.

Da gab es einen der sich freute, wenn es bei der Löschlehre ordentlich krachte und

zischte und dabei ein verschmitztes Lächeln im Gesicht trug - leider auch schon im Feuerwehrrhimmel - auch ein Original und feiner Kerl.

Da gab es einen, der in der Fernmeldelehre einen renitenten Meldenden spielte und den Probanden damit aus der Reserve locken wollte, auch ein Original und feiner Kerl.

Da gab es einen, der uns zitternd im 3 OG mit der Hakenleiter am Steigturm hängen ließ und sagte: „Feuerwehrmannsblut ist keine Buttermilch“, natürlich auch ein feiner Kerl.

Da gab es einen, der ein wenig wie Harald Juhnke aussah, etwas hartherzig tat aber ein gutes Herz hatte, ein Original und feiner Kerl.

Da gab es einen der etwas von denkender Materie erzählte, weil das Brötchen immer mit der belegten Seite auf den Boden fiel, ein Original und feiner Kerl.

Auch ohne die erwähnten Originalnamen dürften die meisten Feuerwehrleute wissen, wer damit gemeint ist.

Ein bisschen erinnert mich das Ganze an die Feuerzangenbowle, wenn Heinz Rühmann am Schluss sagte: „Alles feine Kerle“ Damit will ich wiederum sagen, ich fand sie immer toll die „Feuerwehroriginale“. Sie gaben einen das Gefühl, einer Klasse Gemeinschaft anzugehören. Auch wenn oder gerade weil sie allesamt kleine Fehler hatten waren es „Duft Jung“. Leider weilen einige von ihnen nicht mehr unter uns. Ich vermisse in den letzten Jahren ein wenig, dass neue Originale nachwachsen. Natürlich nicht nur auf der Feuerweherschule, sondern auch auf den Feuerwachen und in allen anderen „Etagen“. Menschen die ihre „Ecken und Kanten“ haben, aber in ihrer Art dennoch echte Feuerwehroriginale sind. Gern würde man wieder sagen. „Kennste den mit dem Spitznamen, der hat doch immer das ...“

Also Leute, werdet endlich wieder Feuerwehroriginale.

Schierz

Die Superretter kommen

ITF

Kein RTW, kein NEF oder NAW, sondern gleich zwei neue Spezialfahrzeuge für den Rettungsdienst wurden bzw. werden bei der Berliner Feuerwehr neu in Dienst gestellt. Gemeint ist der neue ITF, was (beim

besonders gut. Das Be- und Entladen des Patienten wird mit der Ladebordwand hervorragend unterstützt. Der ITF wird somit als Reserve für den Stamm BTW auf der Feuerwache Suarez eingesetzt. Das neue Fahrzeug kann aber noch viel mehr. Wurden

eine Kamera zur Verfügung.

Das Fahrzeug besteht aus einem MAN Fahrgestell (TGL 10.180) und einem Aufbau von WAS. Der Aufbau selber teilt sich in einen Technikraum und den Patientenraum. Der Patientenraum ist lediglich mit der Aufnahme für die Trage, der Schwerlasttrage, zwei Begleitsitzen und einem Schrank für die Notfallmedizinische Beladung ausgestattet. Der Technikraum ist vom Patientenraum abgeschottet und befindet sich im vorderen Teil des Aufbaus. Hier befindet sich eine Menge Hightec mit an Bord. Das Fahrzeug wird erstmalig als reiner BTW genutzt. Der künftige Infektionstransport muss dagegen noch eindeutig geregelt werden. Man kann sich vorstellen, dass hier viele Dinge eine Rolle spielen. Alle Umstände wie ärztliche Begleitung, Desinfektion, Transportregulierungen sind so vielschichtig, dass es sich um einen hochkomplizierten Vorgang handelt. Unter der „Motorhaube“ des ITF sorgt ein 180 PS Motor mit der Abgasnorm Euro5 für den nötigen Antrieb, geschaltet wird über ein automatisiertes Schaltgetriebe. Obwohl das Corporate Design den Berliner Feuerwehrfahrzeugen im Regelfall sehr gut zu Gesicht steht, ist das Führen und das damit verbundene Splitten der Beschriftungen über Fenster und Türen ein wenig misslungen. Hier wären meines Erachtens etwas kleinere Schriftzüge eher vom Vorteil gewesen. Ansonsten wieder ein schickes Sonderfahrzeug im Bestand der Berliner Feuerwehr.



Stemo

Auch wenn man auf den ersten Blick meinen könnte, man sehe den ITF, so handelt es sich doch um ein völlig anderes Fahrzeug. Gemeint ist das Stroke-Einsatz-Mobil, kurz „Stemo“. Hört sich zunächst ein wenig nach Fliewatüt an, hat aber natürlich einen ernsten Hintergrund. Eine Studie ergab, dass der Schlaganfall (Apoplex) Todesursache Nr. 3 ist, oder dass im Falle des Überlebens mit umfangreichen bleibenden Behinderungen des Patienten zu rechnen ist. Dies verursacht große Einschränkungen in der Lebensqualität und natürlich enorm hohe Dauerkosten. Ein Schlaganfall kann zwei Ursachen haben: Zum Einen das Platzen einer Hirnarterie, man spricht vom blutigen Schlaganfall, zum Anderen die Verstopfung einer Hirnarterie. Letzteres ist die häufigste Ursache und kann unter Umständen jedoch

letzten Stand) ausgeschriebenes Infektionstransportfahrzeug heißt. Rechnerisch wird die Hauptaufgabe des ITF in erster Linie der Transport von adipösen Menschen sein. Einsätze dieser Art haben in letzter Zeit stark zugenommen. Die Indienststellung eines „Zweitwagens“ war somit fast überfällig. Die RTW können je nach Umfang des Patienten zwar noch Personen mit einem Gewicht von 150 -170 kg transportieren, darüber hinaus wird es aber schon kritisch. Hier eignet sich der ITF mit seiner Schwerlasttrage

früher für hochinfizierte Patienten auf dem Flughafen Tegel eine Isolierstation und ein Transport-isolator vorgehalten, so musste nun ein adäquater Ersatz her. Der ITF ermöglicht künftig einen Transport solcher Patienten, die im Regelfall eine hoch ansteckende Krankheit haben, man spricht auch von kontaginösen Patienten. Wird jemand transportiert, ist der Patientenraum über spezielle Filteranlagen zur Außenwelt abgesichert. Um Kontakt mit demjenigen zu haben, steht eine Wechselsprechanlage und

gut bekämpft werden. Hierzu ist eine rechtzeitige Lysetherapie nötig, die den Thrombus auflöst und die Durchblutung der verstopften Arterien wieder möglich macht. Mit dem neuen Stemo wird die Stroke Unit Klinik quasi zum Patienten gebracht und ermöglicht so die schnellste Behandlung. Zur Ausstattung gehören ein Computertomographie-Gerät und eine notwendige Laborausstattung. Personell soll das Stemo mit einem Neurologen und einem speziell



ausgebildeten Rettungsassistenten sowie einen Radiologieassistenten der Charite besetzt werden. Ziel ist es, die Zeit zwischen Diagnose und Lysetherapie so kurz wie möglich zu halten und die Heilungschancen für den Patienten damit deutlich zu erhöhen. Das STEMO ist ein Forschungsprojekt in Zusammenarbeit mit mehreren Institutionen, gefördert von der TSB (Technologiestiftung Berlin) und kofinanziert von der Europäischen Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Im Febru-

ar ging das Fahrzeug auf der Feuerwache Wilmersdorf in Dienst. In der ersten Phase wird der Stemo gemeinsam mit einem RTW in der Abmarschzeitzone 1 bis 3 alarmiert, später soll das Fahrzeug eigenständig fahren. Die Erfahrungswerte werden interessante Dinge zu Tage bringen und man wird sehen, ob sich der Stemo amortisieren wird. Aufgebaut ist das Fahrzeug auf einem MAN TGL 12 t Fahrgestell, der Aufbau stammt von Fahrtec. Schierz

Smalltown RTW

Während die Löschfahrzeuge ihre Größe in den letzten Jahren beibehalten haben, hatte man zumindest suggestiv den Eindruck, dass die Rettungswagen immer größer wurden. Eigentlich waren die letzten RTW sowohl in der Ausstattung als auch im Fahrzeugbereich per-

Dies führte zum Umdenken und Umplanen, sowohl für die Fahrzeugbeschaffung als auch für die Konstruktion. Die Firma Fahrtec, von der man in Berlin zahlreiche RTW besitzt, setzte den Wunsch in die Tat um. Nun „isst“ das Auge ja auch mit: Ein absolutes Muss war bei der Berliner Feuerwehr schon immer, dass ein Feuerwehrfahrzeug sowohl proportional als auch im Outfit ausgeglichen aussieht. Dies hätte sich fast mit den schmaleren RTW verändert, denn im Grundsatz sollte hier nur das Fahrerhaus und der Koffer auf dem Fahrgestell sitzen. Seitenspoiler wären nicht vorhanden gewesen und der RTW hätte ausgesehen wie ein „Brotauto“. Fahrtec hatte ein Einsehen und konstruierte für den nun um 10cm schmal gewordenen RTW eine entsprechende Konturanpassung. Nun sieht der RTW auch wieder wie einer aus. Und auf den ersten Blick erkennt man eigentlich keinen Unterschied. Natürlich musste auch die Innenausstattung angepasst werden. Ein Umsetzen verschiedener Gerätschaften war dafür notwendig. Technisch gesehen gab es aber kaum Veränderungen zu den Vorgängern. Die Heckab-

senkung wurde hier erstmals serienmäßig in der neuen Version über Hydraulik und Ketten konstruiert, die Luftfederung entfiel somit. Zunächst wurden drei neue RTW in der „Smalltown Version“ beschafft. Diese sind alle auf die „Berge“ gekommen; auf die Feuerwachen Schöneberg, Lichtenberg, Prenzlauer Berg. Zum Erscheinen der Brennpunkt news gab es bereits schon wieder die ersten Nachfolger für das Jahr 2011. Schierz

Schierz



und ausgereift. Wenn alles perfekt erscheint, kommt die Änderung. Aufgrund von Beschwerden von Nutzern, dass der RTW einfach zu breit sei und es in verschiedenen Wachgebäuden teilweise auch Schwierigkeiten mit dem Stellplatz gibt, entschied die Behördenleitung die Beschaffung von schmaleren RTW für die Berliner Feuerwehr.



Neue Vielfalt

Ende des Jahres 2010 wurden bei der Berliner Feuerwehr noch ein paar interessante Neufahrzeuge in Dienst gestellt. Zunächst ein **TLF 24/50** auf einem Mercedes Axor mit Rosenbauer Aufbau, der in der gleichen Bauweise konstruiert ist, wie seine Vorgänger. Äußerlich hat sich nichts geändert. Die Pumpe dagegen ist in Bezug auf die Druckluftschäumenanlage (früher CAFS) noch einmal deutlich leistungsfähiger geworden. Stationiert wurde der neue Tanker, wie er im Sprachgebrauch der Feuerwehr nun mal heißt, auf der Feuerwache Marienfelde und wird dort im Springerverfahren besetzt. Damit stehen schon vier Fahrzeuge dieser neuen Bauart der Berliner Feuerwehr zur Verfügung.



Weiterhin gab es noch mal zwei neue **Wechseladerfahrzeuge** für den Technischen Dienst. Auch hier gleicht die Bauart der der zweiachsigen Vorgänger. Lediglich das Fahrgestell ist mit dem moderneren MAN TGM (facelift) Fahrerhaus ausgestattet. Unter dem Fahrerhaus schlummert eine Maschine mit Enhanced Environmentally Friendly Vehicle Technik. Alles klar? Nun, wer immer sich diese Bezeichnung hat einfallen lassen, abgekürzt heißt sie EEV und bedeutet, dass dies der gegenwärtig anspruchsvollste Standard für Abgastechnik ist. Die Euro 5 Motoren von MAN leisten dies, ohne Zusatzstoffe. MAN ist der einzige Nutzfahrzeughersteller, der dies so erreicht hat. Vorteil ist vor allem die Platzersparnis, weil zusätzliche Vorratsbehälter dadurch entfallen. Die Kennzeichen lauten B-2836 (TD1) und B-2837 (TD 2).

Nachwuchs gab es auch im Bereich der LKW. Ein LKW ist für das Feuerwehr Lager Buchholz bestimmt und dient dem Transport von Palettenwagen mit Feuerwehrmaterialien, die aufgrund der genügenden Breite von 2550mm des Koffer, auch doppelt nebeneinander in selbigen passen. Mit einer relativen großen Bauhöhe ist er auch für die Anfahrt von sämtlichen Rampen gut geeignet. Aufgebaut auf einem MAN TGM 15.250 Fahrgestell, besitzt der Neuling einen Kofferaufbau von Ackermann und eine Ladebordwand. Die Bezeichnung lautet **LKW 3**, das dazugehörige Kennzeichen B-2809.



Das wohl interessantere Fahrzeug ist der neue **LKW 3** (B-2859) mit Fahrerschulungseinrichtung. Nach vielen Jahren ist es wieder mal die Beschaffung eines Fahrschul-LKW, der allerdings auch noch multifunktional einsetzbar ist. Die Kabine besteht aus einer original von MAN gefertigten Staffelnkabine, die auch in anderen kommunalen Bereichen verwendet wird. Ein Kofferaufbau mit Ladebordwand macht das Fahrzeug universal einsetzbar. Nun wird zwar jeder sagen, dass die Feuerwehrrfahrerschule nicht mehr existent ist, was



wiederum nicht ganz stimmt. Zur Überprüfung von Schülern auf Alarmfahrttauglichkeit gibt es nach wie vor Sichtungsfahrten, die mit einem ausgebildeten Fahrlehrer durchgeführt werden. Aus diesem Grunde besitzt der LKW auch ein Schaltgetriebe

mit einer übereinander gelegten Doppel-H-Schaltung, eine 4-Gang Kullisse, die über einen Pneumatikschalter in die nächst höhere Gruppe schaltet. Ein bisschen muss man sich damit beschäftigen, erlernt dies aber sehr schnell.

Die Feuerwehrrfahrerschule wurde Anfang

der neunziger Jahre privatisiert. Das war nachträglich betrachtet ein großer Fehler. Wurde früher feuerwehrspezifisch ausgebildet, beschränkt man sich wohl heute auf das Nötigste. Auch wenn man früher vom Feuerwehrrfahrlehrer bei Fahrfehlern mit dem Handfeger „gestreichelt“ wurde, war eines allerdings klar, richtig fahren gelernt haben alle. Die Ausbildung war fundiert und gründlich, nach Erlangen des Führerscheines der damaligen Klasse 2 musste man noch 300 km Bewegungsfahrten machen, bevor man überhaupt Sonderrechtsfahrten durchführen durfte. Auch das feuerwehrspezifische Fahren wurde einem von unseren Fahrlehrern hervorragend beigebracht.

Schierz

Zwei neue „Abbs“

Tja, auch die Berliner Feuerwehr hat „Abbs“. Allerdings werden die schon anders geschrieben und haben nichts mit Icons oder Miniprogrammen auf Computern zu tun. Gemeint sind dagegen zwei neue Abrollbehälter.



Abrollbehälter Mulde

Als Ersatz wurde hier eine offene 10m³ fassende Mulde beschafft, die zum Abtransport von Materialien wie Brandschutt oder sonstigen einsatzbedingten Ladungen gedacht ist. Die Mulde kommt von Gimaex und lässt sich auf alle Wechselladerfahrzeuge der Berliner Feuerwehr aufsatteln. Im Gegensatz zur Mulde die vor einigen Jahren beim TD 2 stationiert wurde, ist diese nicht flüssigkeitsdicht konstruiert weil man eh davon ausgeht, dass vorher stabile Folien hineingelegt werden. Außerdem hatte die flüssigkeitsdichte Version den Nachteil, dass sich die Klapptüren aufgrund der stark ausgelegten Dichtungen nur schwer verschließen ließen. Die neue Mulde ist beim TD 1 in Dienst gestellt worden.

Abrollbehälter Auffangbehälter

Als Ersatz für den verschlissenen AB-Umweltschutz Auffangbehälter, erhielt die Berliner Feuerwehr einen neuen Abrollbehälter Auffangbehälter von Ziegler. Eigentlich wurde hier nur ein nackter Koffer gekauft, denn die wertvolle Bestückung, die oft aus hochwertigen Materialien besteht, sollte weiter verwendet werden. So baute Ziegler den neuen Abrollbehälter nach den Wünschen der Berliner Feuerwehr und brachte die Beladung hier ergonomisch unter. Besonders schick: der neue AB Behälter ist im Corporate Design beklebt und damit der erste, der den Swoosh trägt. Zum Be- und Entladen lassen sich die Klappen nach oben bzw. nach unten aufklappen. Zur Beladung des AB Auffangbehälter gehören Fässer aus verschiedenen Materialien und GFK Behälter mit unterschiedlichsten Inhaltsgrößen. Besonders wertvoll bzw. teuer sind die Behälter aus V4A Stahl. Die unteren Klappen sind begehbar und mit entsprechenden Beplankungen versehen. Stationiert wurde der



AB Auffangbehälter beim TD 1 in Charlottenburg-Nord.

Schierz



Foto-CD Berliner Feuerwehr



Jetzt
NEU
mit über
950
Fotos
10,-€
+ 1.50 €
Versand

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

Kleiner Wagen, ganz groß

Im Jahre 1995 wurden bei der Berliner Feuerwehr sogenannte LHF-K in Dienst gestellt. Was LHF heißt dürfte hinlänglich bekannt sein, das K stand für klein. Diese Fahrzeuge wurden für bestimmte Freiwillige Feuerwehren beschafft, deren Platzverhältnisse kein größeres Fahrzeug zuließen, oder in deren Ausrückebereich Brücken mit zu niedriger Brückenlast vorhanden waren. Nun sind auch diese Fahrzeuge allmählich in die Jahre gekommen und ein Nachfolger musste her. Ein passendes Fahrgestell mit geringen Abmessungen zu finden war dabei

helfmshagen. Wert wird darauf gelegt, dass die Nachfolger nun nicht mehr LHF- K heißen, sondern LHF 10-5.

Den neuentwickelten Aufbau konstruierte die Firma Rosenbauer, die daraus eine Kombination aus angeflanschter Modulkabine und Compactline Aufbau zauberte. Besonders markant ist dabei die Konturanpassung, die die Harmonie zwischen Standard- und Mannschaftskabine in einer Art Fächerform herstellt. Wie erwähnt, handelt es sich um einen Compactline Aufbau dessen besonderes Markenzeichen die Jalousie in einem

Kameraden dabei entgegen der Fahrtrichtung. Hier stehen zwei Atemschutzgeräte anlegebereit zur Verfügung, in der Mitte befindet sich der Notfallrucksack sowie der Defibrillator. Als Löschmedien stehen eine eingebaute Tragkraftspritze (TS 10/1000), ein Löschwasserbehälter (500l), drei Kanister mit je 20l Schaummittelkonzentrat und der dazugehörige tragbare Turbozumisler (TR 4) zur Verfügung. Als Schnellangriff sind zwei vorgekuppelte C-Schläuche mit einem Hohlstrahlrohr in einer Ablagebucht vorgesehen. Die Tragkraftspritze ist vom Grundsatz her im eingebauten Zustand verwendbar, lässt sich aber jederzeit über ein ausgetüfteltes pneumatisches System herausnehmen.

Für die technische Hilfeleistung sind ein tragbarer hydraulischer Rettungssatz mit einer Kombischere und einem Rettungszyylinder vorhanden, zusätzlicher „Saft“ stammt von einem Stromerzeuger. Sogar die modernen Einsatzkoffer und ein hydraulischer Türöffner stehen für die Mannen bereit. Ansonsten findet man auch das übliche wie Schippen, Spaten, Multifunktionsbrechstange. Auf dem Aufbaudach befinden sich vier Steckleiterteile und die Schlauchbrücken. Alles in allem ist es erstaunlich, was in diesem kleinen LHF alles verstaut ist. Den beiden FF wird es Freude bereiten, solch ein Fahrzeug ihr Eigen zu nennen. Man kann davon ausgehen, dass ein Großteil der Feuerwehreinsätze damit bewältigt werden kann. Die B-Nummern lauten B-2290 (ehem. KW20) und B-2291.

Schierz



gar nicht so einfach. Selbst ein vor einigen Jahren beschafftes LHF 10/6 wies noch zu große Abmessungen auf. So entschied man sich für ein Mercedes Vario (818) Fahrgestell. Im Gegensatz zu den Vorgängern werden diese mit Diesel angetrieben. Insgesamt werden zwei Fahrzeuge der neuen Gattung bei der Berliner Feuerwehr in Dienst gestellt. Ein Fahrzeug geht dabei an die Feuerwehr Rauchfangswerder, das andere nach Wil-

Stück ist. Diese lässt sich fast pfeilartig mit Hilfe eines Elektroantriebes öffnen. Sollte dieser einmal ausfallen, besteht immer noch die Möglichkeit mit einer Kurbel nachzuhelfen, so dass man im Einsatz buchstäblich **nicht** vor verschlossenen Türen steht.

Ansonsten steht der „Kleine“ seinen großen Brüdern in nichts nach. Die Mannschaftskabine ist insgesamt gesehen für eine Staffel ausgelegt, im hinteren Bereich sitzen die



ModellNews

von Ingo Papenfuß

Anfang Dezember beglückte der Kleine Autoladen noch einmal die Sammler mit zwei weiteren Modellen nach Vorbildern der BF Hamburg: einmal einen VWT5 Bus facelift als NEF 13 der Wache Rotherbaum, wie immer vorbildgerecht aufwändig bedruckt, und als zweites Modell der ehemalige Mercedes 0305 Großrettungswagen der BF Hamburg auf Brekina-Basis. Das Modell kann man als sehr gelungen bezeichnen, die Auflage betrug 500 Stück.

Kein eigentliches Blaulichtmodell, aber trotzdem ein Modell mit Feuerwehrbezug, ist der 2-türige Mercedes Citaro Linienbus „Florian 4“ der Pinneberger



Verkehrsgesellschaft, welcher im Original Werbung für den Feuerwehrdienst (FF/JF) fährt. Das Modell führt die Bus-Serie fort, die auf der Interschutz 2010 mit dem Mercedes Citaro Gelenkbus der Autokraft Kiel begann. 5.-Euro des Verkaufspreises gehen wieder als Spende an die Jugendarbeit des LFV Schleswig-Holstein.

Wenige Wochen nach dem Erscheinen des ersten Ex-Polizei Wasserwerfer 9000 Modells der FF Ratzeburg auf Rietze-Basis brachte das Modellcenter Hünerbein das zweite Modell der FF Stolberg ebenfalls als Sondermodell in den Handel. Es ist ebenfalls originalgetreu bedruckt und sieht auch sehr gut aus. Verpackt ist das Modell diesmal in der normalen Rietze-Verpackung, nicht in PC-Box. Die Auflage beträgt auch nur 300 Stück.

Wie schreibt der Kleine Autoladen in seiner Info zum Jahreswechsel: „Was mit Hamburg aufhört, fängt mit Hamburg auch wieder an“.

Folgerichtig erschien Anfang Januar ein

Herpa Mercedes Sprinter Kasten RTW der BF Hamburg-Rahlstedt, wie immer komplett bedruckt.

Dann gab es noch die Möglichkeit der Vorbestellung bis zum 31.1.2011 für ein weiteres Hamburger Sondermodell. Hierbei handelt es sich um ein Busch Mercedes MK 88 LF 16/12 der Landesfeuerwehrschule in gelber Lackierung, im Original ein Einzelstück in dieser Farbgebung. Die Auflagenhöhe richtet sich nach der Anzahl der Vorbestellungen.

Mit dem gleichen Vorbestelldatum kann

te man auch noch ein Rietze Iveco EuroFire LF 16/12 der Flughafenfeuerwehr Frankfurt/Main ordern, das Modell kann im Aussehen eventuell dem Original nicht komplett entsprechen, da nicht alles im Modell umgesetzt werden kann.

Es sollen noch weitere Modelle nach Vorbildern des Frankfurt Airport folgen.

Ende Januar dann weitere Neuheiten: ein Rietze Mercedes Sprinter Koffer-RTW des Rettungsdienstes Osnabrück/Malteser Hilfsdienst in gelb mit leuchtroten Streifen und ein Rietze VW T5 Bus KR als NEF 15 der BF Düsseldorf.

Anfang Februar war es dann endlich wieder soweit, die Spielwarenmesse in Nürnberg öffnete Ihre Pforten und die Hersteller gaben mehr oder weniger einen Einblick in die 2011er Neuheiten.

Von Brekina sind bisher nur ein paar Feuerwehr-Bedrucksvarianten auf Basis bereits bekannter Modelle angekündigt.

Busch zeigte auch diverse Bedrucksvarianten aber als Neuheit ist der Robur LO 2002 A in Feuerwehr und Volkspolizei-Varianten geplant. Es gibt zwar schon den Robur als LO 2500 von Brekina, die authentische Feuerwehrvariante verspricht aber nur das Busch-Modell zu werden. Man darf gespannt sein!! Wiking zeigte ein Handmuster einer Metz Hubrettungsbühne B32 auf Mercedes Econic Fahrgestell, der Aufbau soll auch vorbildgerecht beweglich sein, das verspricht ein sehr schönes Modell zu werden.

Rietze überraschte mit zwei Varianten von aktuellen IVECO MAGIRUS-Leitern, einmal die M 32 L mit niedrigem Gerätekasten hinter dem Fahrerhaus und ein-

mal die M 32 L als Gelenkarmleiter mit hohem Gerätekasten hinter dem Fahrerhaus, wobei die Gerätekästen wohl

untereinander austauschbar sein dürften.

Als erste Serienmodelle wird die normale L 32 in der Variante FW Hildesheim und die Gelenkarmleiter nach Vorbild der BF Moskau erscheinen, diese Variante wird bestimmt eine Bereicherung für jede Sammlung. Natürlich nutzt Rietze Iveco Eurocargo Facelift-Fahrerhaus für diese Modelle. Kräftig überarbeitet und erstmals mit Allradstoßstange (mit eingesetzten Scheinwerfern) ausgerüstet wird das Iveco Magirus AluFire 3 HLF mit der aktuellen Facelift-Kabine.

Mit aktuellem Ziegler TLF 30/90-5 Aufbau erscheint bei Herpa der Mercedes-Benz Zetros als 6x6-Variante. Dieses Modell wird, unter Einbeziehung von Herpa Komponenten, durch die Firma Cursor-Modelle gefertigt. Es werden auch noch weitere Mercedes Zetros Varianten als Pritschenfahrzeuge für das THW und die Bundeswehr erscheinen.

Für ca. Juni kündigt Herpa den Liebherr LTM 1045 Kranwagen in der Version „Berliner Feuerwehr“ an.

Auf dem Modellfoto für diesen Bericht werden noch der ELW 1 der FW Reutlingen und das HLF der Wache Hamburg-Innenstadt aus vorigen Berichten nachgereicht.

Bezugsquellen:

Der kleine Autoladen

Tel. 0541/2599820
www.derkleineautoladen.de

Bürger Miniaturmodelle

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

Hamburger Feuerwehr-Shop

Tel. 040/8508285
www.hamburger-feuerwehr-shop.de

Brekina
MB 0305 GRTW
BF Hamburg
Auflage: 500
32.50 Euro
Der Kleine Autoladen

Rietze
VWT 5 NEF
BF Hamburg Rotherbaum
Auflage: 500
23.50 Euro
Der Kleine Autoladen
Rietze
Mercedes Citaro Bus
Florian 4 der PVG
Auflage: 300
30.- Euro
Hamburger Feuerwehr-Shop
Rietze
Mercedes SK WaWe 9000
FF Stolberg
Auflage: 300
27.95 Euro
Modellcenter Hünerbein
Herpa
Mercedes Sprinter Kasten RTW
BF Hamburg Rahlstedt
Auflage: 500
28.50 Euro
Der kleine Autoladen

Rietze
Mercedes MK 88 LF 16/12
BF Hamburg LFS
Auflage: nach Bestelleingang
28.95 Euro
Der kleine Autoladen
Rietze
Iveco EuroFire LF 16/12
FW Frankfurt Airport
Auflage: nach Bestelleingang
28.50 Euro
Der kleine Autoladen
Rietze
VWT 5 KR NEF 15
BF Düsseldorf
Auflage: 250
23.50 Euro
Der kleine Autoladen
Rietze
MB Sprinter 06 Koffer-RTW
Malteser Osnabrück
Auflage: 250
25.50 Euro
Der kleine Autoladen

Fahrschule gleich Modellbauschule

Das was zunächst sehr einfach aussah, entpuppte sich als Sisyphusaufgabe. Der neue LKW 3 Fahrschule besitzt im Original eine MAN Staffelnkabine. Das Grundfahrgestell ist ein MAN TGM, also die mittlere Klasse. Problem ist, dass es dieses Fahrzeug nicht als Grundmodell gibt. Herpa hat den TGL und den TGS im Programm, aber eben nicht den TGM. Ich entschied mich ein TGS Fahrerhaus aus dem Teileservice zu benutzen.

Dazu sägt man die Rückwand ab dem kleinen Fenster gerade ab und fügt ein entsprechendes Kabinenteil an die Naht an. In Höhe des Türschlosses befindet sich eine halbrunde Sicke, die sich bis über die Hintertür und Hintersteg weiter fortsetzt. Diese fertigt man, indem man mittig mit einer Dreikantfeile eine Naht zieht und dann mit einer minimalen Rundfeile die Sicke in die noch nicht ans Fahrerhaus angeklebten Platte vorsichtig und genau gerade hinein feilt. Das Dach der Kabine geht von vorn nach hinten schräg nach oben und endet am Heck mit einer Phase.

Nun musste ich leider feststellen, dass der Kühlergrill des TGS höher ist als der des TGL, welcher wiederum richtig dimensioniert gewesen wäre. Also blieb nichts anderes übrig,

als den Kühlergrill kleiner zu machen, den vorderen unteren Steg des Fahrerhauses zu entfernen und einen neuen passenden Steg einzufügen. Hier wird es das erste Mal sehr sehr knifflig. Aufwendig ist auch der Radlauf mit den Einstiegen. Der TGS Radlauf wird im Halbkreis schmaler gefräst, dann wird das hintere Teil abgetrennt und ein neues Endstück angefügt, so dass ein neuer halbrunder Radlauf für den TGM entsteht. Auch die

Anfertigung der richtigen Stoßstange bringt eine Menge Bastelspaß. Dazu verwendet man die Stoßstange des TGS. Erst wird oberhalb der Hauptscheinwerfer ein gerader Schnitt gezogen, danach wird im Unterbereich des Teiles ein V-artiges Stück ausgesägt. Sowohl oben als auch unten wird nun ein 0,9mm Rundprofil im Bogen der Stoßstange aufgeklebt. Oben teilt sich das Stück, so dass eine Wölbung über den Scheinwerfern entsteht. Nach der Trocknung des Klebers, feilt man die Rundprofile so, dass ein runder Abschluß entsteht und nach verspachteln und



schleifen eine TGM Stoßstange zum Vorschein kommen müsste. Im Fahrerhausdach sollte man



noch Sicken in Längsrichtung ziehen, hier muss man nur die vorgegebenen des Originalfahrerhauses weiterziehen. Nach Spachtelaktion und Schliff erfolgt die Lackierung in RAL 3000 Feuerrot. Der hintere Einstieg des Fahrerhauses wird erst nach Montage der Inneneinrichtung gefertigt, weil er innenliegend ist und die Inneneinrichtung sonst nicht mehr hindurchpassen würde. Gegenüber dem Fahrerhaus gestaltet sich der Bau des Koffers als Leichtigkeit. Dieser entsteht aus 1mm Polystyrolplatten. Ich klebe noch 1,5m Winkelprofile an die Au-

ßenränder und schleife die Kanten rund, auf diese Weise entstehen die aufgesetzten Außenkanten des Originalkoffers. Am Heck

löscher, Bedienteil für Ladebordwand usw. ausgestattet. Spiegel, Antennen, Fanfaren etc. komplettieren das Modell. Das Modell sollte nicht unbedingt als Einsteigermodell gebaut werden. Es ist oft schon so gewesen, Fahrzeuge die leicht konstruierbar aussehen, gestalten sich dann im Modellbau als ausgesprochen schwierig. Schierz

befindet sich eine –bei mir nicht funktionierende Lade-

bordwand. Auch der Koffer wird in Feuerrot lackiert und mit DS Design Decals beklebt. Die silberne Konturbeklebung wird aus Original Reflexfolie gefertigt. Das Fahrgestell wird mit Luftfilter, Kraftstofftank, Feuer-



Leuchtkoffer



Auf dem Modellbauplan stand das neue ITF. Auffällig beim Vorbild war zunächst die sattrote Folienbeklebung des Fahrzeuges. Besonders das Fahrerhaus hat kaum weiße Nähte, so dass es einer Lackierung nahe kommt. Das Fahrzeug selber und natürlich auch das Modell bestehen aus einem MAN TGL Fahrgestell. Zu Verwendung kam ein Herpa MAN mit facegelifteten Fahrerhaus. Der Radstand beträgt im Original 3600mm, das Modell wurde entsprechend verändert. Batteriekasten, Luftfilter und Auspuffanlage bleiben bestehen, der vordere Einstieg und auch die Kotflügel hinten können 1:1 von Herpa übernommen werden. Auf den Radläufen vorn und hinten befinden sich beidseitig Seitenmarkierungsbeleuchtungen, die in Form von quadratischen Profilen (Querschnitt 1mm) angebracht werden. Die Vorderachse sollte in der Spur etwas verbreitert werden, dies geschieht mit Hilfe von röhrenförmigen Distanzstücken, die auf die dann längere Achse zwischen Rad und Fahrgestell geschoben werden. Der Koffer wird aus Polystyrolplatten (1mm) gefertigt:

Zunächst die Seitenwände mit den ausgesparten Fenstern, dann das Dach und die Vor- und Rückplatte. Zu beachten wäre, dass sich der Aufbau am Heck etwas länger nach unten zieht, entweder man setzt hier etwas an oder beachtet dies gleich beim Zuschnitt der Platten, was natürlich günstiger ist. Will man eine bewegliche Ladebordwand einbauen sollte man beachten, dass natürlich auch Fenster in den Hecktüren sind. Wird die Ladebordwand dagegen starr konstruiert kann man darauf verzichten, weil diese dann ohnehin nicht sichtbar sind. Nach dem Zusammenkleben des Koffers wird dieser so konstruiert, dass man von unten eine Bodenplatte einschieben kann. Auf dieser sitzt dann gleich noch die Inneneinrichtung, die bei diesem Modell vergleichsweise spärlich ausfällt. Der Koffer wird nun an den Umlaufkanten mit 1,5 mm Winkelprofil beklebt. Nach Trocknung werden diese rund geschliffen, so dass ein runder Abschluss an den Außenkanten entsteht. Danach erfolgt die Folienbeklebung des bereits weißen Fahrerhauses und des Koffers. Wie bereits erwähnt ist das

Fahrerhaus sattrot, dies kann bei runden Form zu Problemen führen, weil die Folie manchmal etwas zu starr für diesen Maßstab ist. Mit einem Fön kann man die Folie jedoch etwas flexibler machen, die Hitze darf dabei natürlich nicht zu groß werden, sonst „Tschüß Modell“. Nach der Beklebung kommen die Beschriftungen, der Swoosh usw. Die silbernen Türrahmen kann man mittels Folie herstellen. Der Zuschnitt ist sehr fummelig, da der Rahmen hier mit einem Skalpell vorsichtig herausgetrennt werden muss. Jetzt folgen viele Details, dazu gehören die Ladebordwand, die Hydraulik, Umfeldbeleuchtung, Reflexbeklebung, Antennen, Unterfahrschutz usw. Die Kennzeichen lauten „B-2600“ – war mal eine alter NAW - und dann ist das Modell des neuen ITF fertig. Schierz



Pferde bei der Feuerwehr

In der BrennpunktNews Ausgabe 4/2008 schrieb Günter Strumpf einen sehr interessanten Artikel über die Feuerwache Oderberger Straße. Dabei riss er zwangsläufig das Thema Feuerwehrpferde an. Gerne möchte ich hier auf dieses Thema etwas genauer eingehen.

Bereits weit vor der Gründung der Berliner Feuerwehr, waren die pferdebesitzenden Bürger, bzw. Fuhrunternehmer verpflichtet Vorspanndienste zu leisten und im Ernstfall ihre Pferde zur Verfügung zu stellen. In einer Berliner Polizeianordnung vom 1. Mai 1743 heißt es: Zu jeder Spritze werden drei Bürger bestellt, die ihr Brot mit Pferden verdienen. Das Prämien-geld für die zuerst ankommende Spritze war bei Pferdezug höher als bei Handzug. In einer Anweisung von Ludwig Scabell, dem Branddirektor der 1851 gegründeten Berliner Feuerwehr, heißt es: Der Transport der Geräte verlangt 77 Gespanne, von denen 68 bei entstehenden Feuer Tag und Nacht erscheinen, 9 aber die nächtliche Feuerwache beziehen müssen. Aus Geldmangel wurden aber nur 32 Gespanne für 6400 Taler genehmigt. Eigene Gespanne hatte die Berliner Feuerwehr allerdings erst ab 1880. Vorher mussten diese, wie bereits erwähnt von Fuhrunternehmen oder auch von der Straßenreinigung gemietet werden. Bei anderen Berufs- und freiwilligen Feuerwehren verhielt es sich ähnlich.

Speziell für die Feuerwehr errichtete Gebäude gab es in Berlin erst ab 1862, vorher konnte man nur die Spritzenhäuser zur Aufbewahrung der Geräte, zu denen im Alarmfall erst die Pferde gebracht werden mussten. Die Brandinspektion III, Mauerstraße 15a, Ecke Kronenstraße 1 war eines der ersten für die Feuerwehr errichteten Bauwerke. Bei diesen älteren Feuerwachen bestand fast das ganze Erdgeschoss aus einer Remise, in denen die Fahrzeuge untergebracht waren. Über der Remise befanden sich meist zwei Obergeschosse, die die Mannschaftsstuben enthielten. Die Ställe waren von der Remise getrennt und bei Alarm mussten die Pferde erst über den Hof geführt werden, was sie aber schon bald allein getan haben.

Erst ab 1897 mit dem Bau der Feuerwache Urban in der Wilmsstraße 19 und der Feuerwache Fischerstraße 37/38 standen die Pferde neben bzw. vor den Wagen. Im Falle der Alarmierung konnten die Fahrer auf einer vor den Pferden liegenden Stallgasse an

die Pferde herantreten und mit einem Handgriff den Latierbaum und die Halfter lösen. Das nun freie Pferd stellte sich dann neben die Deichsel des Wagens und konnte angeschirrt werden. Dadurch erreichte man Ausrückgeschwindigkeiten von 28 Sekunden.

Die Pferde standen im Stall mit Kopfgestell und die Trense hing lose in der Kinngrube.

Der Stirnriemen war in den Kompaniefarben. Außer dem Fahrer waren zum Anspannen für jedes Pferd zwei Mann erforderlich, welche das Sielgeschirr, bestehend aus zwei Zugstränge, einem Tragegurt und einer Halskoppel das sich am Fahrzeug befand anlegten.

Die in der feuerwehreigenen Schlauchmacherei angefertigten Geschirre wurden nicht genäht, sondern mit Kupfernieten und vernickelten Plättchen genietet. Die Zugstränge wurden mit ledergelber Ölfarbe gestrichen und bestanden aus ausran-gierten Hanfschläuchen.

Die Fahrer hatten an der Brandstelle bei ih-

ren Pferden zu bleiben und sich um diese zu kümmern. Hufbeschlag und Geschirre mussten kontrolliert werden und bei kaltem Wind oder im Winter waren die Pferde einzudecken. Im Sommer wurden Beine, Nüstern und Stirn nass abgewischt und dann komplett mit Stroh abgerieben. Bei längeren Einsätzen spannten die Kutscher die



Die ersten pferdebespannten Fahrzeuge hatten noch keinen Kutschbock, die Fahrer mussten auf den Pferden reiten.

Pferde aus, führten sie herum und mussten Zusatzfutter reichen.

Nach 1880 erhielt die Berliner Feuerwehr die Genehmigung sich eigene Gespanne zuzulegen. Es wurden Pferde dänischen, hannoveranischen, in der Hauptsache jedoch ostpreußischen und mecklenburgischen Schlages eingestellt. Zu junge von außerhalb kommende Pferde bewährten sich nicht. Bevorzugt wurden welche die das Steinpflaster der Stadt gewöhnt waren. Die Berliner Feuerwehr verfügte 1883 über 112 und 1904 bereits über 154 eigene Feuerwehrpferde.

Von der Verwaltung wurde festgelegt, dass jede einzelne Kompanie mit gleichfarbigen Pferden zu bespannen sei. Die erste Kompanie führte Schimmel, die zweite Kompanie Füchse, die dritte und fünfte Kompanie Braune und die vierte Kompanie Rappen. Die Pferde erhielten eine Stammmummer und einen Namen. Die Namen wurden für die erste Kompanie aus dem Themenbereich „Deutsche Sage und Geschichte, für die zweite Kompanie aus Römische Geschichte, für die dritte Kompanie aus Naturereignisse, Blumen, Pflanzen, Flüsse, Schlachten, für die



Strickeisen

(Sammlung: Guzy)

vierte Kompanie aus Vögel und Insekten und für die fünfte Kompanie aus Säugetiere gewählt.

Für die Pferde stand der Abteilung ein Tierarzt zur Verfügung.

In den Anfangsjahren erfolgte der Hufbeschlag von externen Hufschmiedemeistern, später dann durch eigenes Personal unter Aufsicht des Tierarztes. Der Beschlag wurde alle vier Wochen erneuert.

In der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober bekamen die Pferde so genannte Sommereisen. Das waren Strickeisen mit eingelegter Korkschale. Vom 15. Oktober bis 15. April gab es Strickeisen mit Bohrungen und Gewinden zum Einschrauben der Stollen, sogenannte Winterreisen. Stollen waren aber nur im äußersten Falle einzuschrauben.

Die Fütterung erfolgte in drei Mahlzeiten und jede Mahlzeit in drei Portionen.

Als Einstreu wurde bis zum 1. September 1895 Stroh, ab diesem Tag Torfstreu zur Freihaltung der Stallluft von Ammoniakgasen verwendet. Da die Schlafräume der Feuerwehrmannschaften in unmittelbarer Nähe der Stallungen lagen.

Es gab bei der Feuerwehr normalerweise nur Wagen als Zweispanner, bis auf wenige Ausnahmen die als Einspanner eingerichtet waren. Die Mannschafts- und Wasserwagen wurden in den Wintermonaten bei starkem Schneefall mit vier Pferden bespannt. Allerdings mussten dann oft Mietpferde eingestellt werden, da die Reservegespanne nicht ausreichten. Um aber in solchen Situationen möglichst wenig Pferde einstellen zu müssen, werden 1897 Versuche mit drei nebeneinander gespannten Pferden eingeleitet. Hatten die Feuerwehrpferde das Durch-



Die pferdebespannte Handdruckspritze des Blankenburger Feuerwehrvereins e.V. von 1928. (Foto: Guzy)

schnittsalter von 4,5 Jahren überschritten und erwiesen sich für den Dienst bei der Feuerwehr als unbrauchbar, wurden sie in öffentlichen Versteigerungen verkauft. Diese ausrangierten Pferde wurden dann unter anderem gerne in den Dienst von Meiereien oder Brauereien gestellt. So kam es auch manchmal vor, dass ein ehemaliges Feuerwehrpferd beim Ertönen der Alarmglocke, an seine ehemaligen Pflichten erinnert wurde. Dann fuhr ein ganzer Löschzug durch die Straßen verfolgt von einem hinterher galoppierenden Pferd mit Bierwagen ohne Kutscher. So kam übrigens das Bier zur Feuerwehr.

Die letzten pferdebespannten Fahrzeuge befanden sich zum größten Teil noch bei den freiwilligen Feuerwehren und wurden dann allmählich bis 1938 durch Kraftwagen ersetzt.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden aus der Not heraus wieder pferdebespannte Löschfahrzeuge eingesetzt.

Sascha Guzy FF6360 / FVFM



Oldie

Aus dem Jahr 1957 ist das Schaumlöschfahrzeug 3 ton 4x4 von Merc. L4 312/42 mit einem Aufbau der Firma Metz. Das Fahrzeug gehörte zur Royal Airforce Berlin-Gatow, Fire & Crash Service. Jetzt steht das SLF 25 B im Museum „Alliierte in Berlin“ in Reinickendorf, nahe Flughafen Tegel. Foto Machmüller

„Heiliger Sankt Florian, Schütz´ unser Haus, zünd´ andre an“

...heißt es scherzhaft in einem alten Vers. Denn der heilige St. Florian ist der Schutzpatron in Feuersnot und der Feuerwehrleute. Sein Gedenktag ist der 4. Mai.

Florian war ein römischer Beamter, genauer gesagt Kanzleivorstand des Zivilstatthalters im Lager Lauriacum, dem heutigen Lorch in Oberösterreich an der Donau. Diese römische Provinz Noricum im Voralpenland erstreckte sich vom Inn ostwärts bis zum Wienerwald. Da er zum christlichen Glauben übergetreten war und sich weigerte den Göttern der Römer zu opfern wurde er vom Dienst suspendiert. Er wurde in die Verbannung nach Sankt Pölten geschickt und hatte dadurch Ehr- und Pensionsverlust erlitten.

Rund vierzig Christen wurde in Lauriacum der Prozess gemacht und nach langen Peinen und vielen Martern warf man sie in den Kerker. Florian reiste trotz Verbannung zurück um ihnen zur Hilfe zu kommen. Daraufhin wurde er auf Befehl Aquilinus dem Stadthalter zusammen mit seinen Glaubensbrüdern zum Tode verurteilt. Mit geschärften Eisen wurden ihm die Schulterblätter zerschlagen, so steht es in alten Schriften. Anschließend wurde dem sterbenden ein Mühlstein um den Hals gehängt und er sollte in der Enns ertränkt werden. Zunächst war allerdings niemand bereit das Todesurteil zu vollstrecken. Bis sich schließlich ein Soldat fand der den Verurteilten in den Fluss stieß. Als der Soldat den Ertrinkenden nachschaute erblindete er. Florians Leiche tauchte wieder auf und wurde von den Wellen auf einen Felsen gespült. Um die Leiche vor Schändungen durch die Heiden zu bewahren tauchte plötzlich ein Adler auf, der ihn mit ausgebreiteten Flügeln schützte.

In der folgenden Nacht erschien Florian einer frommen Frau Namens Valeria mit der Aufforderung ihn zu bestatten. Als die Ochsen welche den Karren mit dem Leichnam zogen vor Durst völlig ermattet waren, entstand vor ihnen auf wundersame Weise eine Quelle, der heute noch fließende „Floriansbrunnen“. Valeria bestattete Florian auf ihrem Landgut. Über seinem Grab entstand später das heutige Stift Sankt Florian. Dies geschah im Jahre 304, damals



Floriansmedaille der Berliner Jugendfeuerwehr



Der heilige Florian mit Mühlstein

herrschten die Kaiser Diokletian und Maximian. Christen wurden verfolgt und mussten sich um üblen Strafen und Martern zu entgehen in den Bergen und in Felshöhlen verstecken. Nur acht Jahre nach der Hinrichtung Florians wurde unter Kaiser Konstantin volle Glaubensfreiheit zugesichert.

In manchen Gegenden durfte am Tag vor dem Gedenken aus Aberglaube kein Feuer im Hause angefacht werden. Nur der Dorfschmied durfte Feuer machen und dies wurde von den Dorfbewohnern ausgenutzt um Essen aufzuwärmen. Wer seine Pfeife rauchen wollte, musste dies im Freien tun. Am 4. Mai sollte es ein wenig regnen, man versprach sich dadurch weniger Feuersbrünste.

In Oberösterreich ist der Gedenktag des heiligen Florian ein Feiertag. Er ist der Schutzpatron des Landes und es gibt schulfrei. Viele Feuerwachen auf dem Lande haben den heiligen Florian im Fresko gemalt. Am

Floriantag finden auch Feuerwehrfestlichkeiten und -übungen statt. Häuser werden mit Wasser bespritzt um sie vor Bränden zu schützen.

Aber Florian spielt nicht nur in der Geschichte der Feuerwehr eine wichtige Rolle. Er ist auch der Schutzpatron der Bäcker, Bierbrauer, Rauchfangkehrer, Seifensieder, Gärtner, Böttcher, Töpfer, und Schmiede. Er ist Schutzpatron für Katholiken aus Österreich und den ehemaligen engverbundenen Nachbarländern wie Böhmen, Mähren, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Slowenien, Polen und Bayern. Der Heilige Florian befehligt das Wasser, kann es über brennende Häuser ausgießen, kann trockenes Land befruchten, Wasserfluten hemmen und bei Brandwunden helfen.

„Florian“ wird in Fortführung dieser Tradition als Rufname im Funkverkehr der Feuerwehren verwendet.

Sascha Guzy FF6360 / FVFM

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 Feuerwehrenmal 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 Feuerwehrenmal 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 gefallen). Wegen des Umfangs wird die Zusammenstellung nach den Platzmöglichkeiten nach und nach erscheinen. Günter Strumpf

Hauptwachtmeister d. FSchP. Georg Raapke, Fw Ranke

35 Jahre alt • verstorben 20.5.1945

Liste: Am 20.5.1945 in Gefangenschaft verstorben. (1951), Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Major d. FSchP. Dr. Willibald Schütz, Fw Spandau

47 Jahre alt • verstorben 17.11.1945

... ist von einer Vernehmung (Anfang Juni 1945) auf dem Pol.-Rev. 143 nicht zurückgekehrt. Vermutlich im KZ (russ. Lager) verstorben. (21.3.1950). Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Oberwachtmeister d. FSchP. Karl Pätzel, Fw Suarez

32 Jahre alt • verstorben Nov. 1945

Seit April 1945 liegen hier keine Lebenszeichen von Pätzel vor. (24.8.1948) ... und seinen Dienst bis zum 30.4.1945 als Feuerwehrmann auf Suarez versah. (31.8.1948). Im April 1945 kam P. in russische Gefangenschaft. Nach Aussage des heimgekehrten ... ist der Pätzel in Russland verstorben. (8.8.1950). Liste: Todestag 11.45, in Kiudowka im Ural. (1951). Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Hans Schweingruber, Fw Ranke

33 Jahre alt • verstorben 4.12.1945

Ende April 1945 geriet er in sowjetische Gefangenschaft, in der er am 4.12.1945 verstarb (5.10.1964). ... im Kriegseinsatz am 4.12.1945 durch Unfall verstorben. (9.3.1965). Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Werner Hoeschel, Fw Friedenau

40 Jahre alt • verstorben 15.12.1945

... ist in den letzten Kriegstagen in der Bamberger Straße mit der ganzen Belegschaft in russische Kriegsgefangenschaft geraten. Dort verstorben 15.12.1945. Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Bezirks-Leutnant d. FSchP.

Willi Riemer, Fw Oderberg

50 Jahre alt • verstorben 29.12.1945

...und zuletzt nach Wache Mariendorf, von wo er auch in Gefangenschaft geraten sein muß, denn von April 1945 ab habe ich nichts mehr von ihm

erfahren können. (9.12.1946)... gestorben am 29.12.1945 im Lager Wesola, Kreis Kattowitz, in Gefangenschaft. (30.10.1963). Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

? Werner Pollaks, Fw Schillerpark

31 Jahre alt • verstorben 31.12.1945

Seit April 1945 vermißt, am 31.12.1945 für tot erklärt worden. ... soll nach Polen (Posen oder Warschau) versetzt worden sein; wegen Tausch von Geld gegen Brot mit Juden kam er zu einer Strafkompagnie. Er soll sich das Leben genommen haben. (22.8.1957). Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Meister d. FSchP. Kurt Sieg, Fw Hafensplatz

38 Jahre alt • verstorben 31.12.1945

Archiv-Karte: Nach Rücksprache mit ... ist S. Ende 1944 nach Litzmannstadt zum Aufbau der Feuerwache II abkommandiert worden. (undatiert) ... wurde nach Litzmannstadt versetzt und durch Ausweisung von dort kam er nach Breslau, wo ich weiß, daß er dort während der Festungszeit eingesetzt war. Am 8.Mai 1945 (Anmerk. 1.5..45) sah ich , wie er in russische Gefangenschaft kam... (24.1.1948) ... teilen wir Ihnen mit, daß nach unseren Feststellungen Ihr verstorbener Ehemann ... auf Grund seines erlernten Berufes als Maurer zum Aufbau einer Feuerwache nach Litzmannstadt abkommandiert worden ist. (21.6.1954). Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Bezirks-Leutnant d. FSchP. Karl Scheer, Fw Stettin

etwa 44 Jahre alt • verstorben Dez. 1945

... bis zum Umbruch hier tätig. (8.2.1950). Liste: In Gefangenschaft verstorben, Kaunas/Litauen (1951). Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP.

Hans Ehlendt, Abteilung III

etwa 39 Jahre alt • verstorben 1945.

Liste: In Gefangenschaft ´ 45 verstorben, Ruhestätte Woldenberg/ Neumark (1951) Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.



Anfang des Jahres sind im Sutton Verlag zwei neue Bücher von Manfred Gihl erschienen. Manfred Gihl, Branddirektor a. D., ist ein profunder Kenner der Feuerwehrgeschichte. Der Diplom-Ingenieur ist Gründer und Vorsitzender des Vereins „Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.“ sowie Mitglied des Referats „Brandschutzgeschichte“ der Vereinigung zur Förderung des deutschen Brandschutzes e.V. Neben zahlreichen anderen Publikationen zur Feuerwehr veröffentlichte er 2010 den historischen Band „Die Hamburger Feuerwehr“. Nun erschienen zwei neue Bücher: „Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr 1960 bis heute“ und „Feuerwehren unter Dampf - Die Geschichte der Dampfspritzentechnik“.

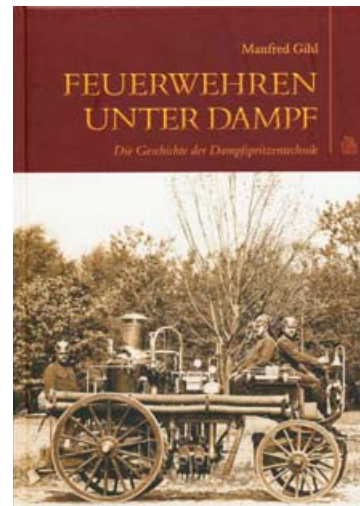
Feuerwehren unter Dampf

Die Geschichte der Dampfspritzentechnik

Auf 128 reich illustrierten Seiten präsentiert Manfred Gihl die Geschichte der Dampfspritzen der deutschen Feuerwehren. 113 bisher größtenteils unveröffentlichte Fotografien und Dokumente vermitteln einen lebendigen Eindruck von den Einsätzen der dampfbetriebenen Pumpen, die ca. 1860 begannen und bis in die 1920er-Jahre andauerten. Die faszinierenden Bilder stammen aus Feuerwehrarchiven, Gihls eigenen, umfangreichen Beständen sowie privaten Sammlungen. Neben den Pionieren der Dampfspritzentechnik stellt der Autor die vielfältigen Dampfspritzentypen vor, zeigt Anzeigen bekannter Hersteller und weist Wege zu den letzten erhaltenen Dampfspritzen in Museen und Feuerwehrsammlungen. Die Einführung der Dampfspritzentechnik revolutionierte das Feuerlöschwesen, denn mit ihr stand erst-

mals eine zeitlich nicht beschränkte, gleichmäßige Pumpleistung zur Bekämpfung von Bränden zur Verfügung. Für die Passanten war es stets ein imposanter Anblick, wenn die von zwei oder drei Pferden gezogenen Dampfspritzen durch die Straßen preschten. Mit technischen Zeichnungen und Fotografien ruft dieses Buch eine längst vergangene Epoche ins Gedächtnis.

Manfred Gihl stellt die wichtigsten deutschen und englischen Hersteller vor, von den Marktführern wie Magirus und der Lausitzer Maschinenfabrik bis zu kleinen Spezialisten wie Braun in Nürnberg, und gibt einen Überblick über die Stückzahlen, Preise und Größen der produzierten Spritzen. Zeitgenössische Postkarten, Katalogabbildungen und technische Zeichnungen belegen die Vielfalt der Typen und Konstrukti-



onen, von der gezogenen Einpumpenspritze bis zum unbespannten Selbstfahrer.

Bilder von Feuerwehreinsätzen und Dampfspritzen auf ihrem Weg durch die Straßen spiegeln eindrucksvoll die Einsatzgebiete wider, zeigen aber auch, dass nicht jede Innovation von Erfolg gekrönt war: So dichteten Zuschauer nach einem Unfall ein kunstvolles Spottlied auf den Selbstfahrer „Biebricher Dampfspritz“.

ISBN: 978-3-86680-813-3 • 19,95 €[D] • 128 S. 113 teilw. farb. Abb. • geb. • 17,0 x 24,5 cm

Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr

Von 1960 bis Heute

Die Freie und Hansestadt Hamburg unterhält die zweitgrößte Feuerwehr in Deutschland. Sie ist stets bemüht ihre Ausrüstung auf dem neuesten technischen Stand zu halten. So fanden und finden sich in ihrem Fahrzeugpark nicht nur übliche Normfahrzeuge, sondern auch manche Eigenentwicklung. Auf 128 reich illustrierten Seiten vermittelt Manfred Gihl dem Leser einen lebendigen Eindruck von der Geschichte des Fahrzeugparks der Hamburger Feuerwehr.



Fahrzeugpark seit etwa 1960 zu einem der modernsten Deutschlands entwickelt hat. Mit fachkundig kommentierten und qualitativ hochwertigen Farbfotografien informiert der Autor den Leser über die einzigartige Vielfalt der Einsatzfahrzeuge der Hansestadt.

Faszinierende Bilder von den Löschfahrzeugen über Hubrettungs- und Einsatzfahrzeuge bis hin

zu den vielseitigen Sonderfahrzeugen und Rettungsdienstfahrzeugen dokumentieren die technische Entwicklung. Dramatische Momentaufnahmen von Großbränden wie dem Großfeuer nach einer Explosion in der Hamburger Ölmühle, realen Einsätzen bei Verkehrsunfällen oder Übungseinsätzen verdeutlichen die breite Palette von Aufgaben der Feuerwehr. In einer spannenden Zeitreise entdeckt der Leser Fahrzeuge aus fünf Jahrzehnten, vom TLF 16 auf dem „Rundhauber“-Fahrgestell

zum KHD S 3500 über eine Metz-Drehleiter DL 30 auf Kurzhauber-Fahrgestell Mercedes-Benz L 1519 bis zum Teleskopmastfahrzeug TMF mit 54 Meter Rettungshöhe auf einem vierachsigen MAN-Fahrgestell.

Mehr Infos unter www.berliner-feuerwehr.de

Termine

Mai 2011

14.05.2011 Tag der offenen Tür

zum 135-jährigen Jubiläum der Freiwilligen Feuerwehr Köpenick
Katzengraben 1, 12555 Berlin

21.05.2011 Tag der offenen Tür

der Feuerwehr Spandau Süd
Betckestr. 13, 13595 Berlin

Juni 2011

18.06.2011 13. Nordberliner Geländelauf

der FF Blankenfelde, ab 08:30 Uhr
Themen: Umwelt-Natur, Erste Hilfe, Teamgeist, Kultur und Werte und natürlich Feuerwehraufgaben
Reitplatz, Hauptstraße ohne Nummer, Dorf Blankenfelde

Mehr Infos unter www.berliner-feuerwehr.de

ISBN 978-3-86680-767-9 • 22,95 €[D] 128 S. • 217 Abb. • Broschur • 16,5 x 23,5 cm