

# Brennpunkt NEWS

Informationen über die Berliner Feuerwehr Ausgabe 2019/2020



## Viele neue Fahrzeuge

Gut gerüstet





**ZAUBERWEHR.DE**

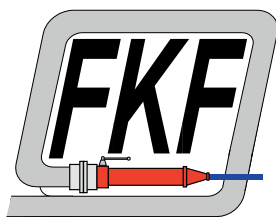
0 30 / 37 58 56 50

**Feuerwehr Illusionist**  
**Fuego Ignatio**

Anzeige

**www.FEUERWEHR-FANSHOP.de**

Anzeige



**FÖRDERKREIS FEUERWEHR E. V.**



### Impressum

**Herausgeber & Redaktion:**  
Förderkreis Feuerwehr e.V. (FKF e.V.)  
in redaktioneller Zusammenarbeit mit dem  
Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e.V.

**Gestaltung, Satz:**  
Michael Lüdke (Feuerwehr-Fanshop.de)  
M.Luedke@Feuerwehr-Fanshop.de

**Auflage:** 1000 Stk.  
Beiträge des 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  
Feuerwehrmuseum Berlin e.V.

Die gedruckte Ausgabe ist nur in begrenzter Anzahl verfügbar.  
Sie können jedoch die Brennpunkt news kostenlos per Email  
beziehen. Bitte senden Sie eine Email mit dem Betreff  
„Brennpunkt news Bestellung“ an:  
M.Luedke@Feuerwehr-Fanshop.de  
Sie erhalten die Ausgabe dann per Email als Adobe-PDF.

Wenn Sie das Erscheinen der Brennpunkt news durch ein  
Inserat unterstützen möchten, wenden Sie sich bitte mit dem  
Betreff „Brennpunkt news Inserat“ und Ihren Kontaktdaten an:  
M.Luedke@Feuerwehr-Fanshop.de oder rufen Sie uns an:  
0163 - 6901 112  
Sie erhalten dann die aktuellen Mediendaten.

## Inhalt

Inhalt / Impressum / Termine **Seite 2**  
Einleitungsworte **Seite 3**

### Fahrzeuge

Refurbishment LHF **Seite 4**  
Neue LHF 20/12 DLS **Seite 5**  
Neue Drehleitern **Seite 6**  
Die ersten Elektriker **Seite 7**  
Neue ELW-C **Seite 7**  
ELW-2 **Seite 8**  
Neue Wege bei den  
Rettungswagen **Seite 9**  
Neue NEF **Seite 10**  
Neue RTW Sprinter **Seite 10**  
Neuer Gerätewagen  
Wasserrettung **Seite 11**  
Feuerwehr goes Umwelt  
ELW-C und ELW Erk.  
mit Allradantrieb **Seite 12**  
Neues Kraftpaket **Seite 13**  
Nachträgliches Weihnachts-  
geschenk für die FF **Seite 14**

### Modelle

Modellnews **Seite 15-17**

### Fahrzeuge

Das TLF 16/20 W im Original **Seite 18**

### Modelle

Der gute alte Hauber in 1:87 **Seite 19**  
ELW-Allrad **Seite 20**  
Gerätewagen Wasserrettung  
(GW Wasser) **Seite 20**  
LHF 20/12 DLS **Seite 21**  
Radlader **Seite 22**  
RTW Schwerlast (RTW-S) **Seite 23**

### Museum

Eine kleine Geschichte von  
Bauarbeiten, Corona und  
Briefmarken **Seite 24-25**

### Aktuelles

Feuerwehrsammlung? **Seite 26-27**  
Nachruf Machmüller **Seite 28**

### Museum

Das Groß-Berlin Gesetz und  
die Zusammenführung der  
Feuerwehren in Berlin **Seite 29-33**

### Aktuelles

Lauf der Meere **Seite 33**

### Museum

Verstärkung gesucht -  
der Verein braucht Dich ! **Seite 34**  
Vor dem Reichstag 1985 **Seite 35**  
Stimmt, da gab es noch den  
Theaterdienst **Seite 36-37**  
Ein Rückblick.  
Während des Dienstes  
fanden den Tod **Seite 28-39**

# Totgesagte leben länger

Liebe Leser, Sie und auch wir hätten nicht ernsthaft gedacht, dass es noch eine neue „Brennpunkt news“ gibt. Die Gründe dafür sind sehr unterschiedlicher Natur. Trotzdem freuen wir uns nun endlich Ihnen, liebe FKF Mitglieder und Nichtmitglieder, eine Neuausgabe zu präsentieren. Im üblichen Stil berichten wir über viele Dinge, die die Berliner Feuerwehr betreffen. Auch die Berliner Feuerwehr selber hat mittlerweile wieder eine eigene Zeitschrift mit dem Namen „333“ in den Verkehr gebracht. Sie erscheint 4x im Jahr. Für die, die es nicht wissen warum „333“, das ist eine alte Zeichenalarmierung unseres geliebten Gongs, ein Ankündigungsgong und dreimal 3er Schläge. Dieses Zeichen war im Ursprung der Löschzugalarm, oder es signalisierte das Einlaufen eines Feuermelders. Gleichzeitig bedeutete es, dass alle Besatzungsmitglieder der Feuerwache im Fernmelderraum anzutreten haben.

Beide Zeitungen kann man aber grundsätzlich nicht vergleichen und deshalb stehen wir hier auch in keinerlei Konkurrenz.

Von einem Thema werden Sie in dieser Zeitung mit Sicherheit nichts, aber auch garnichts hören. Sie können es sich ja sicherlich schon denken. „CORONA“

Die letzten Monate waren für uns alle anstrengend, für den Einen mehr als für den Anderen. Ich kann keine Experten, oder solche die sich so nennen, mehr sehen oder hören. Achso, wir wollten ja gar nicht darüber reden.

Nun zur Berliner Feuerwehr und zur „Brennpunkt news“. Es hat sich seit der letzten Ausgabe viel getan. So werden im Fahrzeugbereich viele Fahrzeuge gezeigt, einige davon sind schon länger im Dienst, manche aber auch ganz neu. Auch der Modellbau kommt wieder nicht zu kurz.

Wir hoffen, dass wir wieder etwas regelmäßiger erscheinen können, denn nach wie vor ist die Zeitung recht beliebt beim Publikum.

Wir wünschen also allen viel Spaß mit der neuesten Ausgabe.

Schierz

**Der  
Feuerwehr-Spaß  
auf eurem  
Tag der offenen Tür**



Anzeige

**Feuerwehr-Huepfburg.de**



## Neue Fahrzeuge für die Berliner Feuerwehr

Im Jahr 2019 werden oder sind wieder zahlreiche Fahrzeuge beschafft und in Dienst gestellt worden. Der Senat hat vor allem einen wichtigen längst überfälligen Schritt getan. So werden in den nächsten zwei Jahren über 70 LHF beschafft, was ein kleiner Meilenstein sein dürfte. Somit kann man davon ausgehen, dass der Tag kommt, wo alle Berufsfeuerwachen und auch viele Freiwillige Feuerwehren über identische Fahrzeuge verfügen werden. Auch der Reservepool wird dann wieder stabilisiert und die richtigen Oldtimer können dann aufgrund ihres teilweise desolaten Zustandes ausgesondert werden. Um die Zeit zu überbrücken, lässt man einige LHF (ab Baujahr ca. 2000) technisch aufarbeiten und macht sie damit wieder für einige Jahre fit. Hier könnte es sich um 30-40 Fahrzeuge handeln, die sehr aufwendig „restauriert“ werden. Dabei wird auch der Aufbau vom Fahrgestell genommen, um den meistens sehr vom Rost betagten Rahmen zu überarbeiten bzw. zu erneuern. Auch die übrige Technik wird wieder in einen funktionierenden Zustand versetzt. Um diese Fahrzeuge auch optisch wieder auf Vordermann zu bringen, erhalten sie noch eine Auffrischung mit leuchtroter Folie und dem Corporate Design der Berliner Feuerwehr. Deshalb ist es nun auch nicht mehr verwunderlich, wenn man ein älteres City-LHF mit Swoosh durch die Straßen fahren sieht. Das Design steht den Fahrzeugen sehr gut und kommt auch mental gut bei den Nutzern an. Diese ganze Aufarbeitung nennt man „Refurbishment“ oder auf Deutsch, Auffrischen oder Aufpolieren.

Schierz

## Refurbishment LHF



Wie beschrieben, sind bereits einige LHF schon überarbeitet und auch neu beklebt worden. Nach dann etwas längerer Pause wurden sie ihren Nutzern, meist Freiwillige Feuerwehren, wieder zurückgegeben. Dabei wurden sowohl MAN Rosenbauer als auch MAN Ziegler Kombinationen überarbeitet. Das Ganze wurde durch unterschiedliche Firmen ausgeführt.

Bericht Bilder Schierz



Bilder : Schierz



# Neue LHF 20/12 DLS

Auch hier gibt es einige Neuzugänge zu verzeichnen. Die zurzeit ausführende Firma ist Rosenbauer, die mit Hochdruck an den Neufahrzeugen für uns arbeitet. Die Kombination aus MAN Fahrgestell und Rosenbauer Aufbau hat sich dabei bewährt und ist Ergebnis der Ausschreibungen. Gegenüber den ersten Prototypen aus dem Jahre 2016 wurden die LHF wieder in Details verbessert oder verändert. Oft wird auch versucht die Wünsche der Nutzer mit einzubeziehen, hier muss jedoch zwischen Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Funktionalität abgewogen werden. Um eine gerechte Verteilung der neuen LHF vorzunehmen, wurde durch die Direktionen in Zusammenarbeit mit der Behördenleitung und der FF eine Prioritätenliste ausgearbeitet. Hier findet auch die Freiwillige Feuerwehr Berücksichtigung, somit kann sich auch die FF über neue

LHF freuen. Für die Berufsfeuerwehr werden die Fahrzeuge nach dem Alter des Ist-Bestandes priorisiert. Bei der Ausführung der LHF ist es bei MAN TGM 15.290 Fahrstellen geblieben, die dem neuesten Abgasstandard entsprechen. Die Einstiege der Mannschaftskabine haben sich mittels Drehtreppen verbessert, was sich besonders bei engen Straßen auszahlt. Im Bereich der Handwerkzeuge wurden alle LHF nochmals auf den modernsten Stand gebracht. Der Innenraum der Kabine wurde noch etwas angepasst. Zur Verständigung zwischen Mannschaft und Fahrzeugführer existiert eine gut wahrnehmbare Gegensprechanlage. Alle LHF besitzen die sogenannte Greenstar Ausrüstung, Diese bewirkt, dass der Fahrzeugmotor an der Einsatzstelle ausgeschaltet werden kann, sollte dann die Spannung der Stromversorgung zu weit absinken, schaltet

sich automatisch der Stromerzeuger im Gerätefach ein. Die Abgase werden über ein Rohrsystem abgeleitet, so dass also der Geräteraum sogar für eine bestimmte Zeit geschlossen bleiben kann. Die beiden letzten LHF wurden zur Lehrrettungswache (Mitte) und zur Feuerwehrschule (BFRA) ausgegeben. Es folgten andere Berufswachen sowie Freiwillige Feuerwehren. Die nächsten Fahrzeuge stehen schon in der Pipeline und so wird es stramm weiter gehen. Also, alle Hand zu tun für den Fahrgestell- und Aufbauhersteller und den Zentralen Service Fahrzeug und Geräte. In einer Foto- und Presseaktion sind am 23.08.2019 medienwirksam 10 neue LHF vom Innensenator Geisel an die Berliner Feuerwehr in Person von LBD Homrighausen auf dem Schlossplatz in Charlottenburg übergeben worden.

Schierz

Bilder : Schierz





# Neue Drehleitern



Insgesamt sind es drei neue Drehleitern, die als Neuzugänge zu verzeichnen sind. Den Anfang der Riege (Jahr 2018) macht eine Drehleiter DL (A) K 23/12 auf einem Mercedes Atego (1530) Fahrgestell mit einem Aufbau der Firma Magirus. Die schick anmutende Drehleiter ist eine Vermischung aus Anthrazit und leuchttrot und steht der DLK sehr gut. Diese DLK besitzt eine Vario Abstützung, die bei Bedarf in

Breite und Höhe, wie der Name schon sagt, variable einsetzbar ist. Die Drehleiter selber gehört zum Standardprogramm und besitzt einen 500 kg Korb. Um eine schnelle und stabile Wasserversorgung zu gewährleisten, besitzt diese und auch die anderen Neufahrzeuge eine festverlegte Rohrleitung im oberen Leiterteil. Das Fahrzeug wurde auf der Feuerwache Spandau-Süd stationiert. Zwei nahezu

identische Drehleitern auf MAN TGM 15.290 mit einem Aufbau von Rosenbauer und Metz Technologie ergänzten den Drehleiterpark. Eine Drehleiter wurde auf Feuerwache Tiergarten, die andere auf der Feuerwache Lichterfelde in Dienst gestellt. Alle DLK besitzen einen 500 kg Korb und Zubehör für die technische Hilfeleistung.

Schierz





Die Berliner Feuerwehr testet zum ersten Mal rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge des Typ Nissan Leaf 40. Das geförderte Projekt soll ein Beitrag zum Umweltschutz sein und wurde mit vier Exemplaren begonnen. Hierzu wurden auch entsprechende Kraftstromversorgungen auf den betreffenden Dienststellen installiert, um den Ladevorgang in einer adäquaten Zeit zu gewähren. Grundsätzlich

kann der Ladevorgang aber auch mit einer herkömmlichen 230 Volt Stromversorgung erreicht werden, was natürlich entsprechend länger dauert. Die Nissan wurden stadtwweit verteilt und sammeln ihre Erfahrungswerte. Die Nutzer bescheinigen ein positives Feedback. Wie die Langzeiterfahrung aussieht, wird man sicherlich erst in ein paar Jahren wissen. Ihr Einsatzgebiet ist in erster Linie der Wirtschafts-

verkehr und dienstgebundenen Fahrten. Die Reichweiten der Fahrzeuge schwanken je nach Jahreszeit. Aber man kann von guten 200 Kilometern ausgehen. Aufpassen sollte man jedoch beim „Gasgeben“, denn die Beschleunigung ist enorm. Als zusätzliches Erkennungszeichen besitzen die Fahrzeuge ein Behördenkennzeichen mit einem „E“ am Schluss.



Bilder : Schierz

## Neue ELW-C



Zwei neue ELW-C wurden auf den Feuerwachen Tempelhof und Spandau-Nord in Dienst gestellt. Hierbei handelt es sich um die bewährten Mercedes Sprinter 314 CDI mit einem Ausbau von Binz. Diese beiden Fahrzeuge besitzen eine neue Funktechnik, die erprobt wird und zusätzlich wurde der Innenraum optimiert. So ist der Arbeitstisch wesentlich ergonomischer gestaltet, an der Türausstiegsseite sind zusätzliche Schränke installiert. Dadurch sieht es jetzt auch etwas aufgeräumter aus als bei den Vorgängern. Zur Ausstattung gehören jetzt zwei große Bildschirme, wobei sich der vordere Bildschirm ausklappen lässt, damit z. B. bei einer Lagebesprechung am Fahrzeug die Einsatzstelle nach außen bildlich dargestellt werden kann. Auch das neue System Command-X für die Einsatzstellendarstellung fand bei den Neufahrzeugen schon Berücksichtigung. Äußerlich wurden die ELW-C zur besseren Wahrnehmung mit weißen Stoßstangen aufgewertet.



# ELW 2

Etwas prominenter und auch mit einem größeren Bahnhof empfangen wurden dagegen die drei neuen ELW-2 der Berliner Feuerwehr. Am Tag der offenen Tür der Berliner Feuerwehr am 16.06.2019 wurden sie von einem Vertreter der Senatsinnenverwaltung offiziell und publikumswirksam der Berliner Feuerwehr übergeben. Sie sind ein Beschaffungsergebnis aus dem Siwana Paket, das nach dem Terroranschlag vom Breitscheidplatz in Kraft getreten ist. Ihre Aufgabe ist die rechtzeitige Bildung von Führungsstrukturen auf größeren Einsatzstellen, Dazu bedienen sie sich neuester Medien – und Kommunikationstechnik und sind mit großzügigen Raumkonzepten gebaut. Einer dieser Fahrzeuge konnte sich nach der Indienststellung mehrfach beweisen und rückte fast täglich zu größeren Einsatzstel-



Bilder : Schierz

len aus. Die beiden anderen Fahrzeuge werden an die Führungsstaffeln Nord und West übergeben. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um dreiachsige mit zwangsgelenkter Hinterachse ausgestattete MAN TGM 26.340 6x2 mit einem Aufbau von Gimaex, später Iturri. Die Abmaße kann man getrost als gigantisch bezeichnen und so erfordern das Fahren und der Umgang mit den Fahrzeugen viel

Erfahrung und Fingerspitzengefühl. Nach eigenen Erfahrungen fahren die ELW 2 sich sehr gut, haben ein gutes Kräfteverhältnis und wenn man beachtet, dass das Heckteil der Fahrzeuge weit ausschwenkt, dann ist es auch gut händelbar. Routine dürfte hier sehr nützlich sein. Der Innenraum ist sowohl nach dienstlichen Aspekten als auch nach technischen Anforderungen aufgeteilt. Hier ist sehr viele moderne

Medien- und Kommunikationstechnik verbaut, die allen modernen Anforderungen an einen ELW 2 standhalten sollte. Der Besprechungsraum bietet mehr Platz und Ergonomie als es beim Vorgänger der Fall war. Es ist ja nicht unbekannt, dass Computertechnik von heute, morgen schon wieder veraltet ist. Dennoch ist der ELW 2 fit für die Zukunft.

Schierz



# Neue Wege bei den Rettungswagen

Die Berliner Feuerwehr betreibt zur Zeit über 180 Rettungswagen, diese splitten sich in die im Dienst befindlichen Fahrzeuge, sowie einer technischen und taktischen Reserve. Betrachtet man die Entwicklung der Rettungswagen so stellt man fest, dass es schon ein kleiner Quantensprung ist, was deren Entwicklung der letzten Jahre angeht. Vom VW Bus bis zum Modulkoffer war es ein weiter Weg. Nach einer beachtlichen Stückzahl von 213 Fahrzeugen der Baureihe 307/308 sowie einer geringen Stückzahl von Sprinter 312 erfolgte die erste Indienststellung eines Modulkoffer RTW im Jahr 1998. Bis heute setzte sich das Prinzip der modularen Kofferbauweise durch, da hier für das Personal optimale Platzverhältnisse herrschen. In einem steten Entwicklungsprozess wurden die RTW sukzessive verbessert sowie dem Standard einer hochwertigen rettungsdienstlichen Versorgung angepasst. Im Frühjahr 2018 gab es ein Treffen zwischen dem Stab Rettungsdienst und dem Zentralen Service Fahrzeug- und Geräte. Der Plan war, einen Rettungswagen so zu konzipieren, dass er zukunftstauglich wird. Eine große Rolle spielten dabei der Arbeits- und Gesundheitsschutz. Auch die Ausstattungsbelange nach neuesten Rettungsdienststandards fanden Berücksichtigung. Nach einem gemeinsamen Besuch der Messe Rett-Mobil in Fulda wurde dort nach Inspirationen gesucht. Im Anschluss der Messe ging es dann an eine gemeinsame Planung für den bis dato genannten RTW 2020. Nun ist es soweit, drei dieser Prototypen sind bereits gebaut und werden künftig auf ihre Alltagstauglichkeit getestet. Hier werden gleich

mehrere Dinge betrachtet. Im Jahr 2018 wurden zwei RTW-Fahrgestelle auf Iveco Basis (wir berichteten in der letzten Brennpunkt news) getestet. Hier sollte ein direkter Vergleich zum bekannten Mercedes Sprinter hergestellt werden, der bisher aufgrund des Automatikgetriebes als Alleinanbieter in Betracht kam. Bei den neuen drei Prototypen wird ebenfalls ein drittes Fahrgestell auf MAN TGE erprobt. Da mittlerweile viele Hersteller ein von uns gefordertes Automatikgetriebe anbieten, kommen sie auch für unsere Zwecke in Betracht. Dies ist aber nur die eine Seite, denn auch beim Modulkoffer und dessen Ausbau gibt es viele Neuerungen. Die Inneneinrichtung hat sich verändert. Markantester Punkt ist die Verwendung einer vollelektrischen Trage des Fabrikates Stryker. In Verbindung mit dem System Powerload lässt sich die Trage nun rückschonend aus- und in den Patientenraum verbringen. Die Trage besitzt einen elektrohydraulischen Antrieb, so dass Höhenverstellungen der Trage auf Knopfdruck erfolgen. Die Traglast beträgt sogar über 300kg, für adipöse Patienten besitzt die Trage eine Seitenverbreiterung. Der Innenraum des RTW ist den neuesten Gegebenheiten angepasst. So gibt es einen Apothekerschrank, in dem die Schütten mit Material untergebracht sind. Die Pflegeleichtigkeit spielte bei der Entwicklung ebenfalls eine große Rolle. Glatte Flächen bieten hier mehr Sauberkeit und Hygiene, da sie pflegeleichter sind. Im Innenraum befinden sich weiterhin zwei Begleitersitze neben der Krankentrage. Ein Großteil der Beladung befindet sich im Stirnschrank sowie einem großen Schrank an der linken

Heckseite. Durch diesen Schrank konnte das Außenfach G 3 wegfallen. Im Bereich der Gerätehalterungen muss man neue Wege gehen, da die bisherigen Halterungen mit den Neugeräten nicht mehr kompatibel sind. Der neue Weg heißt hier: "Normschienenhalterungen". Diese sind weit verbreitet und die Hersteller bieten immer entsprechende Gerätehalterungen dafür an. Wer den Innenraum betrachtet wird feststellen, dass der bisherige Krankentragstuhl fehlt. Auch hier betritt man nun neues Terrain, in Form eines klapp- und tragbaren Treppenstuhls (Stryker) mit Raupenbetrieb. Der Patient kann somit schonend über das Treppenhaus zum RTW gebracht werden und die Kollegen werden dankbar sein, mit diesem Hilfsmittel auch ihren wertvollen Rücken zu schonen. Auch äußerlich hat sich etwas getan. Der RTW besitzt einen sogenannten Alkoven (Koffer über Fahrerhaus). Hier ist die aktuellste Lichttechnik im LED Bereich verbaut, auch der Heckbalken ist mit neuester Technologie versehen. Der Heckzutritt wird nun indirekt beleuchtet. Bleibt festzustellen, dass sich die Fahrzeuge nun in der Erprobungsphase befinden. In einem Testbetrieb erhalten die Feuerwachen Wittenau, Tempelhof sowie die Lehrrettungswache solchen einen Prototyp. Damit die Kollegen der Dienststellen mit einbezogen werden, wird ein Bewertungsprogramm und natürlich eine entsprechende Einweisung stattfinden. Man erhofft sich damit klare Aussagen für die künftige Beschaffung von Rettungswagen, damit der Nutzer mit seinem "Werkzeug" zufrieden ist. Über die Testergebnisse werden wir natürlich berichten.

Schierz

Bilder : Schierz





Zuwachs ist auch bei den Notarztfahrzeugen (NEF) zu verzeichnen. Es kommt nun erstmals der neue Mercedes Sprinter zur Anwendung, der Auf- bzw. Ausbau stammt von Binz. Da sich der Korpus verändert hat, entwickelte die Firma Binz eine neue und verbesserte Heckklappe für die NEF. Diese besitzt nun eine vollkommen neue Scharniermechanik und eine verbesserte Schließung. Ein großer Vorteil der neuen Variante ist, dass die Klappe nun beim Öffnen über das Dach fährt, der vielfach bemängelte „Regenspalt“ ist damit Geschichte. Die Klappe besteht aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Der Innenraum entspricht den neuesten NEF Standards für die Berliner Feuerwehr, auch hier sind noch einmal Verbesserungen verbaut worden. So wurde z.B. der Rucksackschrank im Innenraum mit einer Jalousie versehen, damit entfällt die Gefahr der Türzerstörung bei falschen Hebelwegen. Auf Wunsch der Nutzer wurden ebenfalls Handschuhhalter und kleine Details berücksichtigt. Das NEF sieht nun im Innenraum sehr aufgeräumt aus, besonders hervorzuheben ist der Entfall von Stolperfallen. Die Fächer wurden insofern verbessert, dass man eine zweiteilige herausnehmbare Einlage vorfindet. Dieses spart enorm Zeit beim Umtakeln des Fahrzeuges, denn man kann sein eigenes Equipment einfach weiter verwenden.



Bilder :  
Schierz

## Neue RTW Sprinter

Auch beim Typ Sprinter gibt es Neuheiten zu verzeichnen. So beschaffte die Berliner Feuerwehr 20 neue RTW plus 5 Ersatzbeschaffungen auf dem neuen Mercedes Sprinter mit einem Aufbau von Fahrtec. Die Front des Sprinters ist etwas gewöhnungsbedürftig, mit der Mischung aus Leuchttrot und Weiß sieht es aber wieder ganz gut aus. Technisch ist der Sprinter ebenso überarbeitet worden, das Cockpit ist vollkommen neu gestaltet. Ein großer Vorteil für die Aufbauherstel-

ler ist die Tatsache, dass die Adaptionenpunkte mit dem des Sprinters Vorgänger identisch sind.

Der Aufbau stammt von Fahrtec und besitzt als Neuheit die Ausstattung mit Normschienenhalterungen, was erforderlich war, weil die Gerätehalterungen für die med. Geräte ein einheitliches Haltesystem verlangen und so manche Adaptermöglichkeit nicht mehr vertrieben wird.



## Neuer Gerätewagen Wasserrettung

Nachwuchs gab es auch beim Technischen Dienst. Immerhin ist der Vorgänger nun auch schon über 14 Jahre alt und somit war es Zeit für einen neuen Gerätewagen Wasserrettung. Das neue Fahrzeug besitzt ein MAN TGM Fahrgestell mit einem Aufbau der Firma Rosenbauer. Die Mannschaftskabine ist wieder so gestaltet, dass die beiden Taucher sich während der Fahrt zur Einsatzstelle umziehen können, um dort angekommen, sofort ausgerüstet in den Tauchgang übergehen zu können. Sehr aufwendig ist diesmal die Klimaanlage und Heizung konstruiert. Somit lassen sich nun auch die Taucheranzüge trocknen.

Zur Ausstattung gehören mehrere Tauchgeräte mit zahlreichem Zubehör, 14 Reserve Pressluftflaschen, ein aufblasbares Schlauchboot, ein Wasserrettungsfahrzeug in Form eines Scooters mit Elektrojetantrieb, hiermit kann man sowohl über- als auch unter Wasser Rettungseinsätze fahren, was vor allem der Geschwindigkeit zu Gute kommt, ein dazugehöriger Transportwagen, um auch auf dem Festland mobiler zu sein, eine Eisrettungsplattform, Sicherheitszubehör für Tauchgeräte, Unterwasserlampen, Rettungstücher und eine Korbtrage sowie ein Bergungsnetz, ein First Responder Rucksack

sowie ein halbautomatischer Defibrillator, ein LED Flutlichtstrahler, ein Stromerzeuger, eine Motorsäge, eine Motorwinde, zahlreiches Handwerkszeug, Das Dach des Geräteaufbaues ist so konstruiert, dass es grundsätzlich nicht mehr begehbar ist und deshalb gibt es auch keine Aufstiegsleiter mehr. Die Utensilien, die sich auf dem Aufbaudach befinden, können über eine Schlittenkonstruktion vom Heck aus entnommen werden.

Schierz

## Feuerwehr goes Umwelt

Nach den ersten Erfahrungen mit den elektrisch angetriebenen ELW Erk. auf Nissan Leaf 40 sind noch weitere Klein LKW mit Elektroantrieb beschafft worden, damit nicht genug, gesellten sich im Jahr 2020 noch vier weitere umweltbewusste Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb zum Fuhrpark der Berliner Feuerwehr hinzu. Hierbei handelt es sich um vier ELW Erk. Toyota Mirai. Somit ist die Berliner Feuerwehr Innovationsträger für die Umwelt geworden und richtig spannend wird es, wenn zum Herbst 2020 das erste elektrisch angetriebene Löschfahrzeug seinen Dienst aufnimmt. Ich denke keiner von uns kann orakeln, wo die Reise eigentlich hingeht, es bringt aber auch nichts, wenn man es nicht probiert. Wer solch einen Fuhrpark besitzen will, muss aber auch über eine große Geldbörse verfügen. Bisher sind die Fahrzeuge gefördert worden, was in Zukunft passiert? Man darf gespannt sein. Noch ist kein Fahrzeug so serienreif, dass es auch normal bezahlbar ist, auch hier gilt wohl die Regel: Das Angebot und die Nachfrage regeln den Markt.



Bilder : Schierz





Entfernte die Berliner Feuerwehr sich im Laufe der Jahre immer mehr von Allradfahrzeugen, weil 99% der Einsätze im Straßenland stattfinden, entstehen doch gelegentlich Einsatzszenarien, in denen Einsatzfahrzeuge mit Allradantrieb benötigt werden. Aufgrund der hohen Anzahl von Waldbränden im Jahr 2019 ist man zu der Erkenntnis gekommen, auch allradfähige Einsatzleitwagen zu beschaffen. Die Wünsche waren doch sehr unterschiedlich und mussten fachgerecht einer Prüfung unterzogen werden. So wurden in 2019 sechs ELW Erkunder auf VW Golf VII Alltrack beschafft. Durch ihre erhöhte Bodenfreiheit und den permanent angetriebenen Achsen entsteht damit ein positiver Betrieb auch im unwegsamen Gelände. Analog dazu kam eine Beschaffung eines ELW 1-C in Form eines Mercedes Sprinters mit einem Ausbau von Binz hinzu. Da der Allradantrieb für den kurzen Sprinter nicht vorgesehen ist, wurde die Version mit mittlerem Radstand gewählt. Der Innenausbau wurde nach dem neuesten Muster der ELW-C mit verbesserter Tisch- und Schrankkonstruktion gewählt, fernmeldetechnisch wurde der ELW mit einem Arbeitsplatz mit zwei Computerbildschirmen ausgerüstet und für künftige Medien aller Art vorbereitet. Der Zweite Bildschirm lässt sich dabei nach außen ausklappen, so dass die Einsatzstelle auf dem Bildschirm auch für Personen außerhalb des ELW darstellbar ist. Der Innenraum des ELW ist bedingt durch den länger gewählten Radstand natürlich noch etwas großzügiger als der Innenraum der kleinen Version. Da ein Allradfahrzeug dem Zweck entsprechend von vorn herein höher konstruiert ist, bedarf es jedoch viel Übung und vor allem Gewöhnung, aus dem Fahrzeug aus- bzw. einzusteigen. Dies hat zunächst etwas Unfrieden bei den Nutzern ausgelöst, jedoch lässt sich ein Allradfahrzeug bautechnisch nicht anders darstellen.

Schierz



## ELW-C und ELW Erk. mit Allradantrieb







## Neues Kraftpaket

Lange war er schon Gespräch in der Berliner Fangemeinde. Die Rede ist vom neuen Rüstwagen (RW3) der Berliner Feuerwehr. Die Berliner Rüstwagen waren schon immer eine gewisse Besonderheit, besitzen sie doch bis heute als einer der wenigen im Bundesgebiet eine Staffelnkabine. Den Beginn der Ära eröffneten die Magirus Eckhauber, es folgten Magirus Frontlenker (D-Serie) dann ging es zur Firma MAN mit den Baureihen F8, F 90 und TGA. Neuestes Kind in der Baureihe ist ein Novum in Berlin. Es handelt sich hierbei um einen Scania Typ P410 B. Der Vorteil des Scania ist die Mannschaftskabine, die einen niedrigeren Einstieg gewährt als der der Vorgänger. Die Mannschaftskabine ist eine sogenannte Crew Cab und stammt somit komplett aus dem Hause Scania. Die hinteren Sitze sind als Einzelsitze gestaltet, die Kabine ist so konstruiert, dass ein guter Durchblick nach vorn gewähr-

leistet ist. Im Innern befinden sich noch zahlreiche Einbauten so wie eine ausreichende Galerie mit Adalittlampen. Das Fahrzeug ist mit 410 PS gut motorisiert und besitzt ein automatisiertes Schaltgetriebe Typ Opticruise. Der Aufbau, der aus Aluminium gefertigt ist, stammt von Rosenbauer und ähnelt in der Bauweise dem der Vorgänger. Die gesamte Beleuchtungstechnik des Fahrzeuges basiert mittlerweile auf LED Basis. Ausgestattet ist der RW mit einem sehr umfangreichen Equipment. Dazu gehören Pressluftatmer, verschiedene Feuerlöscher, ein Greifzug, spezielle Kettensägen und Trennschleifer, zahlreiche Handwerkskoffer, umfangreiches hydraulisches Hebezeug, Abstützmaterial, Unterbaumaterial, pneumatische Hebesätze, einen fest eingebauten Stromerzeuger mit einer Leistung von 20kVA, eine Rettungsplattform, und viele Dinge, deren Aufzählung hier den Rahmen

sprengen würde. Die Gerätefächer sind mittels Alujalousien mit Barlockverschlüssen gesichert. Auf dem Aufbaudach befindet sich ein ausfahrbarer Lichtmast vom Typ Flexilight mit 8 Scheinwerfern und natürlich mit LED Technik ausgestattet. Außerdem befinden sich dort die aufklappbaren Dachkästen sowie eine aufklappbare Ladeklappe, die sperrige Ausrüstungsgegenstände verstaut. Vier Teile Steckleiter ergänzen die feuerwehrtechnische Beladung. Um Fahrzeuge oder andere Gegenstände zu sichern oder zu ziehen, besitzt der neue RW 3 eine fest eingebaute Seilwinde von Rotzler (TR 080) mit 80m Seil und einer Zugkraft von 110 kN. Auch wenn der erste Eindruck für Berliner Verhältnisse ein anderer war als sonst, so imponiert der Scania RW 3 doch mit seinem Auftritt. Für Modellbauer sei gesagt, diese Kabine nachzubauen gehört wirklich in die Oberliga. So viele Rundungen





und Schnörkelchen im Maßstab 1:87 umzusetzen, ist wirklich schwer. Zwar bietet Herpa mit dem Teilebausatz 084949 erst einmal die richtige

Grundsatz an, dann wird es aber fummelig. In der nächsten Brennpunkt werde ich garantiert darüber berichten, frei nach dem Motto "Wir schaffen das"

Bilder und Bericht Schierz

## Nachträgliches Weihnachtsgeschenk für die Freiwillige Feuerwehr



Besonders im Bereich der Mannschaftstransportwagen besteht seit langer Zeit ein Manko. Der Fuhrpark ist auch in diesem Bereich stark überaltert. Bedingt durch Sondermittel (Siwana Paket) konnten 20 Mannschaftstransportfahrzeuge für die Ausstattung der Berliner Feuerwehr mit besonderem Augenmerk auf die Ausstattung der Freiwilligen Feuerwehr beschafft werden. Da man den Nachwuchs bei der Freiwilligen Feuerwehr und später vielleicht auch für die Berufsfeuerwehr fördern will, muss es auch möglich sein, Fahrten zu Übungen, Ausbildungen oder ähnlichen Veranstaltungen zu gewähren. Hier mangelte es oft an Fahrzeugen und führte folgerichtig auch zur sinkenden Motivation der Beteiligten. Um diesen Umstand wieder zu verbessern, ist es das erklärte Ziel, die Freiwilligen Feuerwehren Berlins mit einem Mannschaftstransportfahrzeug auszustatten. Die 20 beschafften Fahrzeuge sind Mercedes Vito mit einem fachgerechten Ausbau der Firma Bendich in Berlin. Alle Fahrzeuge wurden bereits übergeben.



Auch in den Jahren 2019 & 2020 gab es wieder eine Menge Feuerwehr Sondermodelle im Maßstab 1:87.

Im Januar '19 erschien von der Fa. Bürger/Göppingen ein weiteres Stuttgarter Modell, ein Herpa MB Sprinter '13 Hochdach als Werkstattwagen der BF Stuttgart zu 31.90 €.

Das Modell Center Huenerbein aus Aachen erfreute im März die Sammler mit drei gut gemachten Busch MB Vito Modellen nach Aachener Vorbildern, Auflage je 250 Stück, ein ELW der BF Aachen, ein NEF der BF Aachen und ein NEF der Städteregion Aachen, Preise: 19.99 € / 19.99 € und 23.99 €. Alle Modelle sind sehr gut und umfangreich bedruckt.

Im März zwei weitere Hamburger Modelle des kleinen Autoladens, ein Herpa VW T6 Bus ALARMTECHNIK der BF Hamburg, 250 Stück, 29.95 € und von Rietze ein MB Atego 04 LF Kats FF Hamburg Groß-Borstel zu 32.95 €.

Im April mehr Hamburger Nachschub, von Rietze ein MAN LE 2000 HLF BF Hamburg Osdorf zu 33.95 € und ein VW T5 KR Bus als MZW der Flughafenfeuerwehr Hamburg zu 27.95 €.

Im Mai war wieder die Fa. Bürger mit Stuttgarter Modellen am Zug, von Busch erschienen zwei Mercedes Vito als NEF der BF Stuttgart, Kennzeichen S-FW 2823 und S-FW 2824 zu je 29.50 € und von Herpa ein Mercedes Actros M'96 WLF beladen mit dem AB-Unterkunft zu 29.80 €.

Im August ein weiteres Modell aus Hamburg und zwei Modelle aus Kassel vom kleinen Autoladen, von Herpa ein Scania R'13 HL Pritsche/Plane Lkw als Fahrschulfahrzeug der BF Hamburg und dazu extra den passenden Tandemanhänger, Auflage je 350 St. Preise: 32.95 € und 19.95 €, ein stolzer Preis für das Gespann! Von Rietze ein MB Atego '10 HLF 20/16 zu 33.95 € und ein VW T5 KR als ELW zu 28.95 €, beide nach Vorbild der BF Kassel.

Zum Ende des Jahres dann eine weitere Herausforderung an Sammler von Hamburger Feuerwehrmodellen: Der kleine Autoladen legte eine Sonderserie von 17 Brekina Mercedes LAF 1113 TLF 16/25 auf, für jede Berufsfeuerwache ein Modell, wie immer vorbildgerecht bedruckt, die Modelle unterscheiden sich durch die KFZ-Kennzeichen und die Wachkennung in der Frontscheibe. Stückpreis je 39.95 €.

Im Herbst erschien ein Herpa MB Sprinter 13 als NEF & ELW der Feuerwehr Hamburg - Rotherbaum, mit jeweils angepasster Bedruckung, da es von Herpa nur den mittleren Radstand des Sprinters gibt, die Originalfahrzeuge aber den kurzen Radstand haben, müssen die Sammler leider mit dem mittleren Radstand der Modelle leben. Preis je 33.50 €.

Nach Vorbild der Flughafen Feuerwehr Hamburg kam ein Herpa MB Sprinter 13 als ELW dazu, schön bedruckt, ein interessantes Modell,

34.50 €.

Anfang 2020 erschien der bereits weiter oben erwähnte Scania R'13 Pritsche/Plane Fahrschul-Lkw der BF Hamburg als 2. Variante mit geändertem Kennzeichen, dem Vorbild entsprechend, da die Hamburger Feuerwehr zwei Lkw davon besitzt, 32.95 €.

Dann mal Modelle nach Vorbild der BF München, von Rietze gab es zwei MB Sprinter 18 WAS Koffer RTW's mit unterschiedlichen Kennzeichnungen, aufwändig bedruckt, je 150 Stück zu 29.95 €.

Dann ein Düsseldorfer Modell, ein Busch MB Vito als ELW der BF, 250 St., 29.95 €.

Aus der Produktion von Rietze kommen zwei Mercedes-Benz Atego mit Schlingmann Varus-Aufbau als HLF-B und HLF-T der Berufsfeuerwehr Osnabrück und fünf verschiedene Mercedes-Benz Sprinter '18 als RTW mit WAS-Kofferaufbau der BF Hannover mit unterschiedlichen Kennungen und den entsprechenden Kennzeichen zur Auslieferung.

Die HLF's haben je eine Auflage von 150 Stück und kosten 34.95 €, die RTW's gibt es je 100 mal zu jeweils 31.95 €.



Bild: Papenfuß



Ein weiteres Rietze Modell auf MAN TGM FL Schlingmann LF 20 KatS der Feuerwehr Osnabrück-Eversburg in 150er Auflage zu 34.95 € kam auch noch dazu.

Im Herbst des Jahres 2019 lieferte das Unternehmen GSF Sonderfahrzeugbau einen Rettungswagen auf Basis des aktuellen Mercedes-Benz Sprinter an die Hamburger Werkfeuerwehr des Flugzeugbauers Airbus. Rietzes jüngste Einsatzfahrzeug-Formneuheit bot sich für eine entsprechende Umsetzung im kleinen Maßstab an, heraus gekommen ist ein sehr schönes Modellauto, der Preis des rundherum großflächig bedruckten Modells betrug 31.95 Euro.

Im August '20 gab es zwei Rietze MB Atego '13 Schlingmann/VARUS LF 10 der FF Bremen Arsten und FF Bremen Seehausen, wie immer aufwändig bedruckt und mit verschiedenen Kfz-Kennzeichen, je 150 Stück zu je 34.95 €.

Der Bremer Händler Modellbau Hasselbusch versorgt die Liebhaber der Bremer Feuerwehr mit schönen Modellen, Anfang 2019 kam von Herpa ein Scania 13 TL WLF mit

Hänger, aufgeladen ein AB-Umweltschutz und ein AB-Ölwehrgerät im Design der BF Bremen, 250 Stück, 49.99 €.

Der Hamburger Händler Stadt im Modell brachte im ersten Halbjahr 2019 vier Brekina Modelle nach Hamburger Vorbildern in den Handel, einen VW T 2 als KTW zu 18.99 €, einen Mercedes 220/8 Binz KTW Wg. 2777 zu 23.99 € und zwei Mercedes LAF 1113 LF 16 - Feuerwehr Hamburg-Neustadt Wg. 2576 und Feuerwehr Hamburg-Bergedorf Wg. 2588 zu je 37.99 €.

Es ist zwar nicht wirklich ein Feuerwehrfahrzeug, aber das nächste Modell ist so interessant, dass es hier auch vorgestellt werden muss, von AWM für den Schweizer Fachhändler SWISSMODELLE entstand ein Mercedes Citaro '12 Stadtbus nach Vorbild der Transports Publics Fribourgeois Holding (TPF), das Modell ist mit Werbung für die örtliche Versicherungsgenossenschaft ECAB ganz im Stil eines Feuerwehr-Löschfahrzeuges mit geöffneten Geräteraumen dekoriert, sogar mit Schlauchhaspel am Heck ( als Folie

natürlich ) und soll Werbung für den Beruf als Feuerwehrmann im Kanton Freiburg machen. Das Modell gibt es mit zwei unterschiedlichen Zielbeschilderungen, je 39.- €, es war in Deutschland bei Fa. Bürger erhältlich. Das Modell sieht wirklich klasse aus und macht sich sehr gut in jeder Vitrine!

Zur durch Corona ausgefallenen Messe INTERMODELLBAU Dortmund 2020 lieferte Herpa trotzdem Sondermodelle online und über Fachhändler aus, einmal eine MB Atego DLK der BF Dortmund ( ca. 38.- € ) und einen MB Sprinter Halbbus der ATF ( Analytischen Task Force ) Dortmund ( ca. 24.- € ).

Der Zwickauer Fachhändler Modell-Car Zenker ließ von Busch 500 Exemplare des Robur LO 2002 A als Pritschen-LKW mit Plane als Fahrzeug der Berliner Feuerwehr fertigen. Das Fahrerhaus ist einem einst eingesetzten Vorbild entsprechend mit einem weißen Streifen sowie auf den Türen mit dem Wappen der Berliner Feuerwehr bedruckt. Preis: je 24.32 Euro. Im April 2020 schob Zenker dann zwei Busch MB Vito als NEF des





Rettungsdienstes Dresden nach, verschiedenes Design, je 22.95 €, im Juni '20 dann ein NEF der Feuerwehr Zwickau, auch auf MB Vito, 22.95 €.

Der Schweizer Fachhändler Bahn-orama orderte bei Busch in 2019 ein Sondermodell nach Vorbild aus Bern, ein Busch Mercedes G Führungsfahrzeug ELW 02 BF Bern, beim Versand nach Deutschland entfällt die Schweizer MwSt., der Exportpreis beträgt 24.37 € plus 12.- € Porto (beim Versand eines Modells) und ggf. deutsche Einfuhrumsatzsteuer! Leider ein teures Vergnügen, da die Schweiz ja nicht zur EU gehört.

Das Modell Center Huenerbein brachte 9/2019 von Busch einen Mercedes-Benz VF 123 Miesen KTW "Feuerwehr Aachen" heraus, 250 Stück, 28.99 €.

Zur Hausmesse im November '19 gab es zwei interessante Modelle von Busch, je einen Mercedes G als NEF und ELW der BF Aachen, je 250 Stück zu 29.99 €.

Im Laufe des Jahres 2020 kamen weitere Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr Aachen dazu, ein MB Sprinter '13 Kasten als GW

Technische Hilfeleistung, 250 St., 29.23 €, einen MAN TGE Halbbus „Messtechnik“, 200 St., 29.20 € und einen Mercedes eVito Kasten der Uniklinik Aachen, 250 St., zu 19.49 €.

Im August '20 drei weitere Modelle, zweimal Herpa MB Sprinter '13 Kastenwagen als GW Technische Hilfeleistung und GW Tier-Transport der BF Aachen, 29.23 € und 24.32 €, und ein Busch MB Vito der FF Würselen Kinderfeuerwehr zu 23.39 €.

Von Modellbau Hasselbusch kamen im September '19 zwei schöne Modelle nach Bremer Vorbild heraus, ein Busch MB Vito der Flughafenfeuerwehr Bremen als First Responder und ein weiterer MB Vito als NEF der Feuerwehr Bremen, beide in tollen Farbkombinationen mit super Bedruckungen, je 29.99 €.

In 2020 erschienen weitere sehr schöne Modelle nach Bremer Vorbildern, erst ein Rietze MAN Lions City A37 Evakuierungsbus der Flughafenfeuerwehr Bremen mit toller Bedruckung, 300 St., 39.99 €, dann ein Herpa MB Sprinter '18 Kasten als „GW Jubiläum 150 Jahre

Feuerwehr Bremen“ mit einer Sonderbedruckung und einem beiliegenden Decal-Set mit noch mehr Details, die den Preisrahmen als Herpa-Bedruckung gesprengt hätten, ein sehr schönes Modell in sehr geringer Auflage von 150 Stück zum Preis von 29.99 €.

Mitte 2020 folgte dann ein Rietze VW T5 GP Halbbus als NEF Bremerhaven in 200er Auflage zu 29.99 €.

Allgemein muss man feststellen, dass die Druckqualität der Sondermodelle immer besser wird, aber leider auch die Preise immer teurer werden, für ELW/NEF-Modelle werden um die 30.- Euro fällig, RTW's und Großfahrzeuge fangen bei 30.- Euro an und enden bei bis zu 55.- Euro!! Da muss man sich sein Budget für das Hobby schon sehr gut einteilen, leider sind viele Serienmodelle der Hersteller auch nur unwesentlich billiger. Trotz dieses Preisniveaus ist es immer wieder erstaunlich, wie viele Sondermodelle immer noch gefertigt werden und doch noch relativ schnell abverkauft werden.



[www.FEUERWEHR-FANSHOP.de](http://www.FEUERWEHR-FANSHOP.de)



## Das TLF 16/20 W im Original

Passend zum Modellbau TLF in 1:87 möchten wir natürlich auch nicht vergessen, das Original etwas näher in Erinnerung zu bringen. Ab dem Beschaffungsjahr 1975 traf man bei der Berliner Feuerwehr die Entscheidung, Tanklöschfahrzeuge mit fest installierten Schaum-Wasserwerfer zu beschaffen. Die damaligen Feuerwehranhänger mit einem entsprechenden Werfer waren der Aussonderung nahe und man wollte Einsatzstellen auch künftig mit dieser Einrichtung bedienen können. Insbesondere Großbrände wie Holz- und Papierlager erforderten entsprechendes Gerät. Das erste Fahrzeug war noch ein MAN 450 (ehem. B-2208) und es folgten im Abstand von drei Jahren sechs Fahrzeuge auf MAN 11.168 Fahrgestell. Die Bezeichnung TLF 16/20 W setzte sich aus der

Feuerlöschkreiselpumpe mit einer Leistung von 1600 Liter /Minute bei 8 bar, einem Löschwasserbehälter mit 2000 Liter Inhalt und dem aufgebauten Werfer zusammen. Zusätzlich besaßen diese Fahrzeuge einen Schaummittelbehälter mit 500 Litern Inhalt. Bei dem Werfer handelte es sich um den Typ L 800/15. Wollte man den Werfer nutzen wurde in der Kabine ein Teil der hinteren Sitzbank umgeklappt, eine runde Dachluke geöffnet und der Bediengriff nach hinten geklappt. Die Wasserabgabe war sogar während der Fahrt möglich und dies, obwohl die Fahrzeuge Automatikgetriebe besaßen. Dazu wurde eine extra Schaltung entwickelt. Alle Fahrzeuge wurden von Bachert gebaut. Sie sahen wirklich toll aus und mit ihrem Werfer sogar etwas majestätisch. Aufgrund von

unterschiedlichen Baujahren besaßen die ersten vier Fahrzeuge am Aufbauheck Klapptüren, die letzten und modernsten Exemplare dagegen Jalousien. Die Fahrzeuge bewährten sich viele Jahre hatten aber einen kleinen Wermutstropfen. Die Bauhöhe von 3.650 mm war doch schon stattlich welcher man mit der Folgegeneration von Tanklöschfahrzeugen entgegenwirkte. Die nächsten TLF 16/ 20 W hatten grundsätzlich die gleichen Eigenschaften wie ihre Vorgänger, den Werfer positionierte man dagegen an die Vorderseite des Aufbaues und konstruierte diesen dann noch klappbar. Somit waren zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen, optisch sahen die Exemplare mit festem Werfer jedoch interessanter aus. Gerne stellen wir auch noch die damalige Verteilung vor:

Fahrzeugart	B-Nummer	Typ/ Aufbau	Erster Standort
TLF 16/20 W mit festem Werfer	B-2208	MAN 450/ Bachert	Hauptwache
TLF 16/20 W mit festem Werfer	B-2203	MAN 11.168/ Bachert	Wittenau
TLF 16/20 W mit festem Werfer	B-2209	MAN 11.168/ Bachert	Kreuzberg
TLF 16/20 W mit festem Werfer	B-2210	MAN 11.168/ Bachert	Neukölln
TLF 16/20 W mit festem Werfer	B-2221	MAN 11.168/ Bachert	FF Rudow
TLF 16/20 W mit festem Werfer	B-2222	MAN 11.168/ Bachert	Tempelhof
TLF 16/20 W mit festem Werfer	B-2225	MAN 11.168/ Bachert	Zehlendorf
TLF 16/20 W mit klappb. Werfer	B-2223	MAN 11.168/ Bachert	Spandau-Nord
TLF 16/20 W mit klappb. Werfer	B-2224	MAN 11.168/ Bachert	Schillerpark
TLF 16/20 W mit klappb. Werfer	B-2226	MAN 11.168/ Bachert	Lichterfelde
TLF 16/20 W mit klappb. Werfer	B-2227	MAN 11.168/ Bachert	Buckow
TLF 16/20 W mit klappb. Werfer	B-2228	MAN 11.168/ Bachert	Ranke
TLF 16/20 W mit klappb. Werfer	B-2229	MAN 11.168/ Bachert	Suarez
TLF 16/20 W mit klappb. Werfer	B-2230	MAN 11.168/ Bachert	Wedding

Gott sei Dank ist eines dieser Fahrzeuge noch erhalten geblieben und steht wohlbehütet im FW

Museum. So kann man dieses brillante Bauwerk aus den siebziger Jahren bewundern.

Schade auch, dass es den Aufbauhersteller Bachert nicht mehr gibt.





Auch wenn meine Hauber-Sammlung im Maßstab 1:87 ziemlich vollständig ist, kommt hin und wieder der Reiz nach Erneuerung. Das MAN TLF 16/20 W gehörte mit zu meinen persönlichen Favoriten. Es sah toll aus und mit dem fest montierten Dachwerfer wirkte es immer wieder sehr wuchtig. Eine Version hatte ich wie erwähnt schon in der Vitrine. Dieses Modell hatte hinten Klapptüren im Aufbau und nun fehlte mir die Version mit den Heckjalousien. Die Berliner Feuerwehr hatte von dieser Variante mit Jalousie nur 2 Stück. Somit gingen die Arbeiten los und ich brachte ein Fahrgestell von Herpa, in dem ich eine Lenkung einbaute, auf den Radstand 3.600 mm. Für die Ur-Kabine kann man auf Wiking oder aber Preiser zugreifen. Beide haben ihre Vor- und Nachteile. Wer in Punkto Kabinenverlängerung keinerlei Erfahrung hat, für den lohnt sich die komplette Preiser-Kabine. Wenn man es genau haben will, muss man aber hier eine Dacherrhöhung vornehmen. Die Firma Bachert, die diese Fahrzeuge für die Berliner Feuerwehr baute, gestaltete die Dächer immer erhöht und abgerundet in einer schönen Linie, was sehr elegant aussah. Das Aussehen verbesserte sich dazu noch durch die verwendeten silbernen Zierrahmen an den Fenstern und der Regenrinne. Die Preiser-Kabine (im Original Ziegler) muss noch an Details verändert werden, maßstäblich stimmt sie aber ungefähr mit der Bachert-Kabine überein. Hier sollte man die Löcher der Peilstangen verschließen und verspachteln. Neue richtig sitzende Löcher gehören dagegen in die beidseitig runden Ecken der Motorhaube, wie im Original. Für mein TLF verwendete ich hingegen die

Wiking-Kabine. Hier sind mehrere Vorbereitungen zu treffen. Der Radlauf muss schmaler geschliffen dafür aber innen aufgefüllt werden. Hierzu nimmt man einen schmalen Streifen 0,5mm Polystyrol und zieht ihn über eine scharfe Kante. Dabei entsteht ein runder Streifen, den man nun in den Radlauf einklebt. Danach wird dieser mit dem Originalradlauf glattgeschliffen, verspachtelt und wieder so geschliffen, dass er sich nach hinten hin verjüngt. Dabei ist nun der Kotflügel wie im Original entstanden. Als nächstes feilt man die beiden Seitenfenster nach unten hin größer, so dass die Bachert-Fenster entstehen. Zu guterletzt wird dann das Dach des Haubers plangeschliffen, weil auch hier ein neues Dach entsteht. Die Rückwand der Kabine muss man vorsichtig mit einer Trennsäge genau hinter den Einstiegstüren abtrennen und begradigen. Weiterhin trennt man die Einstiegstreppe ab, diese werden nicht mehr benötigt. Und nun kommt die Königsdisziplin. Diese habe ich auch erstmalig angewendet. Sie erfordert höchste Konzentration und Feingefühl. Im Original sind die vorderen Türen vorgesprenzt, weil die Gesamtkabine konisch konstruiert wurde. Diese Vorspreizung erzeugt man im Modell, in dem man vorsichtig die Türen von innen an der Scharnierseite einsägt. Leider ist dabei auch bei mir ein Schaden entstanden, den ich aber beseitigen konnte. Nun kann man die Türen ein wenig nach hinten spreizen aber Vorsicht, dabei reißt höchstwahrscheinlich das Dach ein. Ist nicht ganz so schlimm, denn das neue Dach in der Version Bachert wird aus einer Platte hergestellt und gibt der Konstruktion wieder mehr Gesamthalt. Hatte man

Erfolg, dann stimmen später die hintere Kabinenbreite und die Breite des Aufbaues genau überein. Diese Bauart machte Bachert Fahrzeuge optisch sehr reizvoll. Hat man das alles gesund überstanden, muss nach dem Aufbringen des Daches noch alles entsprechend mehrfach geschliffen und verspachtelt werden. Aus kleinstem Profil wurden dann die Regenleisten geformt und angebracht. Der Aufbau ist mittels 1mm Polystyrolplatten herzustellen. Dabei sollte man auf den typischen Bachert-Knick im unteren Drittel des Aufbaus achten. Das Dach des Aufbaus besteht dagegen aus Riffelblechplatten. Nun kam das Modell in die Lackiererei. Nach wie vor verwende ich Tamiya TS 36 leuchtrot, was natürlich eine grundweiße Vorlackierung voraussetzt. Nach dem Trocknen müssen die Fensterrahmen und die Regenrinnen mit silberner Farbe dargestellt werden. Hierzu benötigt man eine ruhige Hand. Die Fenster der Kabine sind aber nicht eckig sondern besitzen Rundungen. Für die Innenfarbe benutzt man ein helles Beige. Die Trittbretter werden aus Preiser Riffelblechimitation (1 mm) hergestellt. Nun folgen sehr viele Kleinarbeiten. Besonders das Dach der Kabine mit dem Werfer und die Schutzbügel bzw. Astabweiser der Blaulichter erfordern viel Fingerspitzengefühl und ebenso viel Zeit. Die Beladung des Aufbaudaches ist dagegen relativ einfach gehalten, dazu zählen vier Teile Steckleiter, ein Einreißhaken, zwei Schlauchbrücken, ein Abgaschlauch und eine Halterung für ein Reserverad. Zum Finish kommen dann noch Presslufthörner, Arbeitsstellenscheinwerfer, Antennen usw. Nun bleibt nur noch viel Spaß zu wünschen.





## ELW Allrad

Er ist mit seinem Erscheinungsbild schon ein kleiner Hingucker. Gemeint ist der ELW 1-C in der Version mit Allradantrieb. Um dieses Fahrzeug im Modell nachzubauen braucht man zunächst einen Mercedes Sprinter (neu) mit mittellangem Radstand. Den gibt es so sogar, was es aber nicht gibt ist die Version mit Flachdach. Also ran an die Flex und das Hochdach über der Regenrinne abgeflex. Dann würde es aber hineinregnen, also muss ein neues Dach in Form eines Flachdaches passend aufgeklebt werden. Da so ein Dach niemals glatt ist, muss man mittels Profilen die Struktur des Originaldaches nachbilden. Wie beim Vorbild muss das Fahrgestell höher gelegt wer-

den, dazu passt man Röhrenprofile so in das Fahrgestell ein, dass der gewünschte Höhenabstand entsteht, das sieht dann auch wirklich real aus. Wenn das erledigt ist, muss man die Karosse vervollständigen. Dazu gehört die Markise mit den Seitenverkleidungen. In die vordere weiße Stoßstange integriert man beidseitig die Pressluftfanfaren, die

dann noch mit je einem Doppelbügel geschützt werden. Das Fahrzeug wird in weiß lackiert und dann mit Originalfolie beklebt. Die Fenster können von Innen wie im Original mit Tönungsfolie beklebt werden. Zum Schluss kommen wie immer die vielen Kleinteile, die aufgesetzte Klimaanlage muss man sich selber aus Vollmaterial feilen und schwarz lackieren.

Bilder + Bericht

Schierz



## Gerätewagen Wasserrettung (GW Wasser)



Kaum stand er da, ja dieses Mal ging es wesentlich schneller als beim Radlader, wurde auch hier eine Zeichnung erstellt und das Fahrzeug bis ins kleinste Detail vermessen. Als Mitarbeiter der Fahrzeugbeschaffung habe ich natürlich einen klaren Heimvorteil. Für geübte Modellbauer scheint der Bau des Fahrzeuges augenscheinlich nicht im Schweregrad ganz oben liegen, ist doch die Konstruktion relativ gerade und kantig gehalten. Dennoch baut sich das Modell auch hier nicht von allein. Im Internet kursieren Resinbausätze, die aber meines Erachtens nicht maßstäblich sind. Die Fahrerkabine wird aus einem MAN TGL von Herpa konstruiert. Der Dachaufbau mit der Blaulichtanlage wurde dabei aus Profilen erstellt, vielfach gespachtelt und geschliffen. Ebenso wird der sogenannte Kragen konstruiert, das ist der Übergang zwischen Fahrerhaus und Mannschaftskabine. Diese und der Aufbau können in zwei Teilen gebaut und später

aneinandergereiht werden. Der vordere Radlauf ist wieder eine Eigenherstellung, leider gibt es da wirklich kein Formteil. Etwas eigenwillig ist die Konstruktion des Kragens in den Radlauf hinein, denke, dass hätte man etwas eleganter lösen können. Die Räder werden aus dem Sortiment von Herpa und auch Wiking genommen. Ist der Aufbau und die Fahrerkabine fertig, werden alle Teile weiß lackiert, sollten sie jedoch von vorn herein weiß sein, empfiehlt es sich, die Teile so zu belassen. Der Vorteil liegt darin, dass sich die spätere Folienbeklebung sauberer verarbeiten lässt, hat man doch beim Lackieren oft ein paar Staubeinschlüsse. Wie eben erwähnt, wird das Fahrzeug genau wie beim Original mittels Folie beklebt. Man geht dabei vor, wie bei den großen Brüdern. Am Fahrerhaus wird es immer etwas fummelig, da hier viele Kurven und Kanten vorhanden sind. Der Vorteil an der Folie ist, geht es einmal schief, nimmt man eben

neues Material zum Verbauen. Es empfiehlt sich dafür immer frische spitze Skalpelle zu verwenden (ich meine Größe 11), dann lässt sich die Folie haarscharf schneiden. Will man weiße Fugen wie im Original erzeugen, sollte man 0,25mm Streifen von Truckline als Nassschieber verwenden, dann sieht das wie im Original aus. Niemals versuchen die Streifen mit dem Pinsel zu erzeugen, so eine ruhige Hand hat wohl keiner. Sehr kleinlich wird es auf dem Aufbaudach, dort müssen die Heizleitungen in Form von dickeren Schläuchen möglichst realistisch dargestellt werden. Die Leiterauflage und die der Staukiste bestehen dagegen aus vielen Profiltteilen. Antennen, Bullhörner, Fanfaren und viele Kleinteile ergänzen das Bauwerk, hier zählt, je detaillierter desto besser. Um dem GW Wasserrettung noch mehr Feeling zu verleihen, spendierte ich ihm noch eine Lenkung.

Schierz



Mittlerweile ist schon ein Großteil der neu zu beschaffenden LHF 20/12 DLS abgeschlossen. Immer mehr sieht man diese LHF nun im Einsatzgeschehen. Da ich damals die erste Version noch mit Trittstufen an der Seite nachgebildet hatte, wurde es Zeit für einen Nachbau aus der Serie. Die grundsätzlichen Maße haben sich ja nicht verändert, lediglich einige Details waren nun anders zu bauen. Anfangen tut alles mit einem Grundmodell. Um das Fahrgestell richtig nachzubilden, bedient man sich eines MAN TGM von Herpa. Dieser ist allerdings nur sehr wenig im Programm vertreten. Zur Anwendung kommt entweder die Herpa Metz Drehleiter oder man greift auf ein Sondermodell der Spedition Barth zurück. Dieses Modell gab es als LKW (gibt es im Übrigen immer noch) dort als Sonderauflage zu kaufen. Lediglich der Radstand ist etwas zu verändern, die Räder haben die richtige Größe. Auch der Stoßfänger ist hier gut anwendbar und muss nur wenig angepasst werden. Nachdem das Urmodell zerlegt wurde, wird das Fahrerhaus im hinteren Bereich (quasi die Rückwand) ausgesägt, der gesamte Geräteraum und die Mannschaftskabine werden dagegen aus einer durchgängigen 1mm Polystyrolplatte gefertigt und muss so gebaut werden, dass es mit dem Originalfahrerhaus achsengerecht eine Linie ergibt. Dazu sägt man das Mannschaftsraumfenster aus und passt den vorderen Radausschnitt an. Der Radlauf muss, auch wenn es sehr aufwendig ist, sowohl für vorne als auch für die Hinterachse selber gefertigt werden. Da das Gesamtfahrzeug etwas bauchig konstruiert ist, muss man eine gewisse Wölbung von oben nach unten mit einberechnen. In ungefährer Höhe des hinteren Radlaufes wird dann nochmals eine dünne Extraplatte aufgesetzt, die letztendlich die Traversenklappen darstellt. Die obere Kante wird dabei leicht angephast, denn insgesamt entsteht am Heck der Eindruck eines zweigeteilten Aufbaues. An der Heckwand selber, darf man nicht die beid-

seitigen Vertiefungen vergessen, in der linken befindet sich später die Aufstiegsleiter. In der Dacheinheit wird das Fahrerhaus mit dem Dachaufsatz und Blaulicht mittels Profilen dargestellt, das Gleiche passiert mit dem Übergang zwischen Fahrerhaus und Aufbau. Hier ist ein geschultes Auge wichtig, denn der Gesamteindruck muss am Ende stimmen. Der Aufbau wird mit einer etwas angeschrägten Blende versehen, in der sich später die Umfeldbeleuchtung und die hinteren Blaulichter befinden. Im Mannschaftsraum sollte man auch an die Inneneinrichtung denken, Atemschutzplätze lassen sich gut darstellen und im vorderen Teil sollte man nicht die Displays, Kisten und vielleicht noch die Handscheinwerfer nachbilden, denn das kann man in diesem Falle wirklich sehen. Steht die ganze Karosse, ist der Ablauf wie immer gleich. Auf den weißen Grundbau kommt die Original Leuchtröte Folie. An das Corporate Design ist zu achten, so haben sich zum Beispiel die Streifen auf den Mannschaftskabinenfenstern geändert. Diese werden jetzt im Original und natürlich auch im Modell nur noch als Streifen dargestellt, da sich die ehemaligen Flächen auf den Fenstern aufgerieben haben und auch seitens der Wachmannschaften gab es viele Beschwerden, dass man nicht richtig aus den Fenstern sehen kann, was kein Luxusproblem ist, sondern auch etwas mit Sicherheit zu tun hat. Und genau aus diesem Grunde wurden auch noch zusätzliche Blickfenster im unteren Bereich der Kabinentür freigelas-

sen, damit die Mannschaft beim Aussteigen einen besseren Blick nach Außen hat. Die neue Generation der LHF haben ja alle den Drehtritt, da ist es gut, dass man sieht wohin die Tür aufschlägt. Zurück zum Modell, hier klebt man die Streifen auf dem Fenster mit hauchdünner weißer Folie im Bogen passend zum Swosh. Die unteren Kabinenfenster habe ich mit schwarzer Glanzfolie nachgebildet, so entsteht der Effekt als könne man durchsehen. Würde man diese Fenster aussägen, wäre der Aufwand sehr hoch, denn so kleine Feilen gibt es kaum und die Vertiefung würde wieder unwirklich aussehen. Manchmal ist einfach auch besser. Aufwendig ist auch der Ausbau des Daches. Leiterauflagen, Bullhörner und Fanfaren, der verpackte Streuwagen für das Ölbindemittel und nicht zu vergessen, den versenkbare Lichtmast mit den sechs LED Scheinwerfern. Am Heck dann die Abroll-einrichtung für die Steckleiter und die besonders geformten Haltegriffe aus Metall. Auch das Fahrzeugheck besteht aus vielen Kleinteilen. Will man die neuen Rosenbauer LED Rückleuchten darstellen, sollte man auch dafür hauchdünne Folienstreifen benutzen, weil man das anders gar nicht nachbilden könnte. So ein LHF besteht aus vielen Einzeldetails und man sollte schon etwas geübt sein. Wer nicht wagt der nicht gewinnt, also immer ran an die Sache und viel Glück und Spaß dabei.

Schierz





# Radlader

Da viel Zeit vergangen ist, sind auch im „Modellstudio Schierz“ weitere Fahrzeuge der Berliner Feuerwehr im Maßstab 1:87 entstanden. Da ich ja wie bekannt bestrebt bin, möglichst auf dem neuesten Stand zu sein, versuche ich immer den Anschluss zu behalten. Gelegentlich entsteht aber auch ein Projekt, das ich schon länger auf dem Schirm hatte. So zum Beispiel der Radlader aus dem Jahr 1992. Fast täglich habe ich ihn gesehen und schon öfter darüber nachgedacht. Das Motto „Das kannst du ja auch noch später machen“ hat aber immer wieder gesiegt. Bedingt durch die Neuindienststellung des Liebherr Radladers wurde nun der Radlader mit dem Kennzeichen B-2403 ausgesondert. Da stand er nun, ausgesondert und von mir in all den Jahren nicht vermessen, quasi eine Jugendsünde. Also blieb mir nichts anderes übrig als ein paar Profilbilder zu schießen und eine Risszeichnung zu erstellen. Dann ging es an das Messen und eine gewisse Beruhigung trat ein, nun wenigstens schon mal die Originalmaße im Ordner zu haben. Natürlich gibt es seitens der Hersteller auch

Angebots- Maßzeichnungen, die sind allerdings auch manchmal global gehalten und nicht immer im Detail stimmig. Das Maßnehmen am Original ist also die einzige Version, die hundertprozentig stimmt, es sei denn, man vermisst sich. Nun reizte es mich auch diesen alten Radlader im Modell nachzubauen. Zur Hilfe kam ein älteres Kibri Modell, das ich damals mal auf einer Modellbörse erstanden habe. Schlummerte es jahrelang in der Vorratskiste, wurde es nun zum neuen Leben erweckt. Ich war erstaunt, wie viele Bauteile ich tatsächlich verwenden konnte, andere dagegen erforderten natürlich wieder eine Eigenkonstruktion. Schön war schon mal der Umstand, dass die Räder passten. Auch die bewegliche Knickkonstruktion des Fahrgestelles konnte halbwegs übernommen werden. Die Motorverkleidung musste allerdings umgebaut werden. Gänzlich neu wurde das Fahrerhaus gebaut, bedingt durch die vielen Scheiben, ein sehr aufwendiges Projekt. Beim Bau stellte ich fest, dass dieser Radlader auf den Bildern die ich in Vielzahl beäugte verschiedene Fahrerhäuser besaß. Des Rätsels

Lösung war der Umstand, dass man mit dem damals neuen Radlader auf dem Tieflader durch eine Toreinfahrt fuhr, die aber für die Höhe nicht geschaffen war. Auch wenn nur wenige Zentimeter fehlten, war das neue Fahrerhaus zerstört, was dem Leiter von Fahrzeug und Geräte nicht gerade ein Lächeln ins Gesicht zauberte. Letztendlich musste ich mich nun für eine Variante entscheiden. Auch bei einem Radlader kann man sich im Detailverhalten sehr ausleben. Hydraulikschläuche und Zylinder, Anbauten von Aggregaten bis hin zur detaillierten Version der Radladerschaufel, hier kann man sich richtig ausspinnen. Etwas haarig wird es bei der Verglasung und Inneneinrichtung der Fahrerkabine, ist hier doch nur wenig Platz zum Agieren vorhanden. Letztendlich ist es aber gut gelungen und das gute Stück bereichert nun die Sammlung. Vielleicht brauche ich ja nun für den Nachfolger des Radladers keine 20 Jahre.

Schierz





Der von mir im Original selber beschaffte RTW Schwerlast (RTW-S) stand nun auf dem Plan. Der ähnlich wie die STEMO konstruierte RTW-S besteht aus einem MAN TGL Fahrerhaus sowie einem Kastenaufbau mit einer integrierten Ladebordwand am Heck. Das Fahrerhaus stammt wie immer aus dem Herpa Fundus, dazu verwende ich das Modellkit mit einem weißen MAN TGL mit Kofferaufbau, ist nicht nur billiger, sondern bedingt durch die Farbe Weiß bestens für den Eigenbau geeignet. Das Fahrerhaus kann fast so übernommen werden, der Aufbau sollte allerdings selber gebaut werden. Nun gab es aber das Problem der neuen Fenster die die Aufbaufirma Fahrtec für alle Neukonstruktionen verwendet. Diese schließen nämlich fast plan mit der Aufbauwand ab, sind dazu noch unsymmetrisch konstruiert, haben aber den Vorteil, fast von außen undurchsichtig zu sein. Hinzu

kommt noch der neue Fahrtec Firmenaufkleber, den es bis dato noch nicht im Maßstab 1:87 gab. Was also tun? Die Fenster aus-sägen hätte nicht gut ausgesehen, denn eine Fenstervertiefung bedingt durch das Material der Wand wäre unrealistisch. Fenster nur aus schwarzer Folie wäre zu einfach. Nun kennt man im Lauf der Jahre viele Modellbauer und Kleinserienhersteller. So gehört zum Freundeskreis auch ein Hersteller von Decals. In Absprache mit ihm sendete ich Vorlagen Bilder und die dazu benötigte Bemaßung. Da es auch unterschiedliche Fenstergrößen gibt, ließ ich mir alle Varianten herstellen. Auch den Fahrtec Firmenaufkleber der auf den Scheiben klebt, hat er im Maßstab 1:87 hergestellt und gut hinbekommen. Da die Decals im 3-D Druck erzeugt werden, kommt auch eine plastische Illusion zustande. Wenn Sie nun fragen, wo bekommt

man diese Decals? Hier die e-mail Adresse [info@d-cals.de](mailto:info@d-cals.de), der Inhaber ist Markus Sterken. Man spart mit diesen Fenstern eine Menge Arbeit und es sieht auch noch gut aus. Zurück zum Modell, nachdem der Koffer konstruiert wurde, gespachtelt und geschliffen, wurden die Außenkanten mit 1,5 mm Winkelprofil beklebt. Dieses wird dann wiederum rundgeschliffen und es entsteht der Eindruck des von Fahrtec verwendeten Schutzprofils. Ist das alles fertig, wird der Koffer beklebt. Die Aufbautüren stellt man dann wieder mit Nassschiebefolie 0,25 Streifen da. Die Beschriftung stammt von DS Decals. Die Dachbeschriftung mit Leuchtfolie stammt aus dem Plotter, war aber auch das kleinste was man darstellen konnte. Am Heck wurde dann die Ladebordwand nachgebaut, da Serienproduktionen im Maß nicht stimmten, habe ich auch diese dann lieber selber gebaut. Eine Inneneinrichtung braucht man nur im Fahrerhaus verbauen, denn in den Patientenraum kann man ja nicht hineinsehen. Im Fahrerhaus befindet dann die Mittelkonsole, der Bildschirm für das Navi und andere Kleinteile. Zum Finish gehören dann viele Kleinteileergänzungen, die so ein Modell im Regelfall erst richtig aufwerten und sehenswert machen.

Schierz





Womit fangen wir also an, wenn wir über eine langwierige und nicht enden wollende Schließzeit des Feuerwehrmuseums Berlin sprechen? Am besten mit allen Themen, die uns bewegen und über die ich auch ständig von allen Seiten geradezu mit immer und immer der selben Frage bombardiert werde und das auf allen Kanälen. Facebook, Messenger, WhatsApp, SMS und telefonische Anrufe, sogar Post in Briefform vermitteln die Fragestellung nach der Wiedereröffnung. Medien fragen genauso an wie Politiker, Kollegen, Vereinsmitglieder, Bekannte, Freunde und letztlich Besuchende, die vor der Tür stehen und klingeln. Wann macht ihr auf?

**Wann eröffnet ihr denn nun endlich wieder eure Ausstellung, der Aufzug ist doch fertig. Ja!**

Alles Gute fährt nach oben und so freuten wir uns im letzten und vorletzten Jahr über einen Aufzug, der unsere Ausstellung barrierefrei machen sollte. Etliche unvorhersehbare Dinge sind bei den Bauarbeiten aufgetreten, die eine schnelle Eröffnung unmöglich machten und deren Schuld nicht in Personen und Institutionen zu suchen ist, sondern im Detail liegen, wie z.B. verborgene Abwasserleitungen o. Ä., die nicht kartografiert waren, und sich störend auf eine unkomplizierte Fertigstellung auswirkten. Etliche Nebenarbeiten verzögerten den Bau. Diese Zeiten sind überwunden, eine vom Beauftragten für Behinderungen geforderte Klingel für Kinder, die im Rollstuhl sitzen und an die zu hohe Eingangsklingel nicht heran kämen, wurde nun auch installiert, und zwar gegenüber der Eingangsklingel. Es geht also voran. Jetzt mangelt es noch an einer Kameraüberwachung, denn das Fenster ist ja durch den Aufzugsschacht verschwunden, und wir haben keine Möglichkeit mehr, den Zutritt und das Verlassen des Gebäudes zu kontrollieren und auch nicht zu sehen, ob jemand evtl. auf der



Neue TSA Ausstellung

Treppe gestürzt ist oder jemand ohne zu klingeln unbeobachtet hinein schlüpft, wenn eine andere Person das Gebäude gerade verlässt. Sollte die Tür zum Notausgang der Wache zufällig offen stehen, ist es jeder Person möglich, unbeobachtet in den Wachbereich vorzudringen. Gebäudesicherheit ist hier das Zauberwort und wir arbeiten daran. Alle Vermerke sind gefertigt und die Begutachtung durch eine Firma erfolgt noch im September 2020. So langsam ziehen wir den Sack zu und alles kommt zu einem guten Ende, so mein fester Glaube.





In den öden Jahren der Schließzeit haben wir eine neue Garderobe gebaut, mit sicheren Kleiderhaken, an denen man sich nicht versehentlich erdrosseln kann, wie es ja leider im Jahr 2017 in Mankato Minnesota geschehen ist. Ein vierjähriges Kind, also genau die Altersgruppe unserer Kita Besuchenden, hat sich dort erdrosselt. Des Weiteren haben wir alte Holzleitern geschliffen und lackiert, die Ausstellung umgebaut, und wir haben uns dem neu angeschafften Multimedia Guide gewidmet. Die Shoutboxen sind installiert und wir fangen an, das System mit Inhalten zu füttern. Bis dato haben Ulli und ich schon einiges bewerkstelligen können. Die Erarbeitung von Texten ist zäh und mühselig und Geschriebenes muss so umgesetzt werden, dass die Inhalte auch gut und verständlich gesprochen werden können und das auch noch für Kinder und Erwachsenen. Nebenbei haben wir Einzelpersonen und kleinere Grüppchen eingelassen und auch Musik im Museum durchgeführt. Der Takt fing langsam wieder an zu schlagen und wir freuten uns in den letzten beiden Jahren über ein ständig ausverkauftes Haus und darüber, dass wir mit Sonderaktionen wenigstens irgendwie auf das Museum aufmerksam machen konnten und dann kam Corona.

Nichts geht mehr. Eine Begehung durch unsere Arbeitssicherheit ergab, dass etliche Räume im Museum so eng sind, dass es nicht möglich wäre, die Abstandsregeln einzuhalten. Besuchende würden sich sowohl auf den Treppen als auch auf den Toiletten in den Gängen, der Taucherecke, der Unterwasserwelt, der Ausstellung Feuerwehr im 2. Weltkrieg und im Bereich des Rauchraums förmlich auf die Füße treten. Selbst Gruppen der BFRA treffen nun in geminderter Personenzahl bei uns ein, alle artig mit Maske und nicht mehr als sieben auf einen Streich.

Auch auf den letzten Metern, bzw. im Spritzensaal, hat sich etwas getan. Die statischen Berechnungen für ein neues Highlight in der Ausstellung wurden von der BIM geliefert und ein lange vor sich hinstaubende TSA aus den 20er Jahren konnte mit Hilfe des TDs in das Museum gehoben werden. Eine grandiose Leistung unserer immer behilflichen und hilfsbereiten Einsatztruppe. Zuvor musste allerdings in Maßarbeit, unter den Vorgaben der strengen Berechnungen, ein Podest gebaut werden, damit die Last des 800 kg schweren Anhängers nebst Beladung nicht durch die Decke kracht und die Ausstellung im Keller landet. Eine Bücherei wurde eingerichtet und alle in den Ablagekästen vor sich hindümpelnden Bücher wurden in eine Buchablage einsortiert, die wir gebraucht im Internet gefunden haben und gratis erhalten konnten. Wie sich bei der Abholung des Regals mittels unseres Museumsfahrzeugs (MU) herausstellte, war der Vater der Spenderin einst FF Angehöriger. Da kam große Freude auf und wir haben später aus dem Nachlass noch Orden und Schriftgut für das Archiv erhalten.

Alle Fahrzeuge mussten in den schweren Coronazeiten ihren angestammten Standort verlassen, weil dort vorübergehend Materialien für das neu errichtete Corona-

Krankenhaus in den Messehallen eingelagert wurden. Mittlerweile sind die Hallen wieder beräumt und alle Fahrzeuge stehen auf ihren alten Plätzen.

Wie man also sehen kann, gibt es immer etwas zu tun. Letztlich wurde eine Veranstaltung des Bundesfinanzministeriums durch uns in der Fahrzeughalle der Feuerwache Tegel durchgeführt und ausgestattet, wo die Jugendbriefmarke 2020 mit dem Thema Feuerwehr offiziell vorgestellt wurde. Unser Historiker Günter hatte sich bereits über den Zeitraum eines Jahres mit den gestaltenden Künstlern in Verbindung gesetzt und etliche Expertisen für historische Fahrzeuge geschrieben, die letztlich auf den Briefmarken erscheinen sollten. Vor der Tür stand das Aktionsteam der Deutschen Post und verteilte den Erntestempel. Der Verein präsentierte sich mit einem Stand und auch der Feuerwehr-Fanshop beglückte die Passanten mit Feuerwehrartikeln. Das Gartenbauamt Reinickendorf stellte Blumen und Pflanzenkübel zur Verfügung, der erste Musikzug der Berliner Feuerwehr begleitete die Veranstaltung musikalisch.

Nun hoffen wir alle auf bessere Zeiten. Ich wünsche Ihnen/euch von ganzem Herzen: Bleibt gesund und munter!

Stefan Sträubig (Museumsleitung)





Was treibt einen Menschen an, sich ausgiebig mit dem Thema Feuerwehr zu beschäftigen? Im folgenden der Versuch einer Erklärung und im weiteren Text die Beschreibung einer Anhäufung von Dingen mit Bezug zur Feuerwehr.

Einen "Tag der offenen Tür", so wie seit vielen Jahren bei der Berliner Feuerwehr am Nikolaus-Groß-Weg in großem Umfang als eine Art Volksfest mit großem Informations- und Unterhaltungswert für die ganze Familie zelebriert, gab es in den 60er- und 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts auch - aber anders. Mit briefmarkengroßen Schnipseln, ausgeschnitten aus dem Scheckheft, war es möglich, in einer überschaubaren Gruppe an einer Führung durch eine Feuerwehrwache in (West)-Berlin teilzunehmen. Die Vorstellung der Fahrzeuge - was ist ein Löschfahrzeug, wozu dient die Leiter, warum fährt da so ein kleiner VW-Bus mit, Vorführungen, Erklärungen direkt am Objekt...alles vorgetragen von Fachleuten, von Feuerwehrmännern. Männern!. Es war ein ähnliches Gefühl wie Weihnachten oder der eigene Geburtstag, der Besuch einer Feuerwache war mit einer der höchsten Feiertage im Jahreslauf. Der Funke muss zu dieser Zeit übergesprungen sein, wenn auch zunächst unbemerkt. Unbekümmerte Jugend mit dem üblichen Blödsinn im Kopf, das erste Moped, Feuerwehr als Freizeitbeschäftigung war zu der Zeit noch nicht so interessant. Banker-Ausbildung. Ende der 70er-Jahre weitete sich das Interesse dann plötzlich aus. Hintergrund: An der Filiale Moabit der Berliner Volksbank führen gefühlt hunderte Feuerwehrfahrzeuge vorbei, der Lehrling stand mit großen Augen vor der Tür... Teileinsturz der "Schwangeren Auster". Initialzündung - Eine bis dahin vorhandene Modellauto-Sammlung wurde aufgegeben bzw. zum Grundstock für das, was heute intern gerne als Feuerwehr-



sammlung 4.0 bezeichnet wird (4. Standort in etwas mehr als 40 Jahren). Zuerst ganz unscheinbar: ein paar Feuerwehr-Fahrzeuge von Wiking, eine geschenkte Festschrift einer FF im Berliner Stadtgebiet (das Feuerwehr-Magazin startete erst 1984). Die Entwicklung war dann nicht mehr aufzuhalten; das Interesse immer größer. Herpa nahm gegen 1978 die Produktion von Feuerwehr-Modellen auf, die Publikationen wurden zahlreicher, Freunde und Bekannte wurden aufmerksam und trugen ihren Teil

zum Wachstum der Sammlung bei. Ein Regal, eine Vitrine, zwei Regale, zwei Vitrinen.

Die Zeit als Taxifahrer in Berlin ergab in den Jahren 1984 bis 1990 sehr viele Möglichkeiten, den Auslöser des Fotoapparates zu bedienen. Feuerwehr am Strassenrand, Feuerwehr im Einsatz, Feuerwehr vor der Wache...viele der Bilder in meinen Ordnern sind in dieser Zeit entstanden.

Im Jahr 1988 ein weiterer großer Schritt: Jens-Peter Wilke zeigte den Weg zum Eintritt in die Freiwillige





Feuerwehr Lichterfelde, damals FF 329. Was für eine spannende Zeit, Feuerweherschule, Übungsdienste, Alarmierung zur Besetzung der Wache, weil die "Berufer" längere Zeit beschäftigt waren, Einsätze... plötzlich mittendrin in der Welt der Feuerwehr, in Berlin, in der ältesten Berufsfeuerwehr Deutschlands. Und der Dienstausweis öffnete die Tore aller Wachen und Gelände zwecks Fotoaufnahmen so vieler Fahrzeuge wie möglich. Der Schreck über den Anblick des in der Feuerweherschule gestrandeten Tankwagens mit Anhänger als Übungsobjekt (steht der da immer noch in hellrosa?). Es war eine tolle, abwechslungsreiche, den Charakter eines Menschen festigende Zeit.

Auch nach dem Umzug nach Bayern im Jahr 1990 blieb die Leidenschaft für die Berliner Feuerwehr bestehen, es ist der große Mittelpunkt meiner Sammlung, in der neben zahlreichen Modellautos (ca. 2000, nie richtig gezählt), vielerlei verschiedener Literatur und Bildbänden, einiges an Ausrüstungsgegenständen, einem umfangreichen Fotoarchiv und eigentlich allem, was direkt oder indirekt mit dem Thema Feuerwehr zu tun hat, zusammengetragen wird. Aus zwei Regalen und zwei Vitrinen wurden viele Regale, 12 Vitrinen, ein altes Küchenbüfett und ein Glasvitrinenschrank, ein Vitrinentisch, zwei Sessel. Bis in den letzten Winkel gefüllt. Fast schon ein kleines Museum mit Platz zum fachsimpeln, manchmal über Stunden.

Die eigene Zugehörigkeit zur Berliner Feuerwehr über einen leider begrenzten Zeitraum hat die Achtung und den Respekt zu den Frauen und Männern der Feuerwehr verstärkt, bis heute unvermindert. Die Mischung der Technik - von ziemlich alt, z.B. der bis vor wenigen Jahren noch im Einsatzdienst stehende Magirus KW neben einem Hubrettungsfahrzeug TM 50 oder der zum Werkstattwagen umfunktionierte ehemalige RTW neben

dem ganz neuen Scania Rüstwagen, - macht das Thema so unglaublich vielfältig und interessant. Die Bewahrung der Geschichte der Berliner Feuerwehr ist Aufgabe des Berliner Feuerwehrmuseums. Aber - mir macht es ebenfalls unendliche Freude und wenn sich dann Besucher alles zeigen oder erklären lassen, wenn Anfragen zu Details eingehen, die der Erstellung einer neuen Festschrift oder einem Filmprojekt dienen oder auch "nur" der Bildertausch mit anderen "Infizierten", dann sind die Stunden gefüllt, sinnvoll und voller Entspannung.

"Wir retten Berlin", das ist ein großartiges Motto und es ist darin alles enthalten, was die Arbeit der Berliner Feuerwehr auszeichnet, sowohl im "Aussen-" als auch im "Innendienst". Und die Arbeit der Feuerwehr im zeitgeschichtlichen Ablauf der Nachwelt mithilfe der Sammlung zu bewahren bzw. zu präsentieren ist eine selbstgestellte Aufgabe, die sowohl zufriedenstellend ist als auch stolz macht.

Die Bilder zeigen nur sehr unvollständig die gesamte Ausdehnung der Sammlung, dafür aber einige Einzelstücke, deren Besitz mich sehr erfreut, sind diese Einzelstücke damit doch vor einem unwürdigen Ende auf dem Müll gerettet worden.

Viele weitere Informationen sind unter [www.feuerwehrsammlungberg.jimdo.com](http://www.feuerwehrsammlungberg.jimdo.com) im Internet zu finden. Es sind dort auch die Kommunikationswege ersichtlich, unter denen ich gerne Fragen beantworte, Informationen raus suche, die nicht anderweitig zu finden sind oder einfach nur gerne neue Gästebucheinträge lesen darf. Besucher sind willkommen, die Veranstaltung ist öffentlich und kostenlos, wenn auch 450 km von Berlin entfernt. Sofern der geneigte Leser dieses Artikel meine Leidenschaft unterstützen möchte, möge er auf mich zukommen. Jedes Utensil, jede Publikation, jedes Schriftstück, jedes Ärmelabzeichen erhält einen ehrenden Platz. Und es ist Zeit, mich bei einigen Mitarbeitern der Berliner Feuerwehr, bei denen der Feuerwehr nahestehenden Menschen, beim FKF und vielen anderen zu bedanken...für Zuwendungen, für Unterstützungen, für den einen oder anderen Gedankenaustausch...jeder Einzelne wird wissen wer damit gemeint ist. Die namentliche Nichtnennung erfolgt allein aus Respekt oder Rücksichtnahme.

Wolfgang E. Panknin (Baujahr 1959)





# Nachruf Detlef Machmüller

Am 22. November 2019 verstarb der „Feuerwehr-Fotograf“ Detlef Machmüller im Alter von 67 Jahren. Über vier Jahrzehnte dokumentierte er den Alltag bei der Berliner Feuerwehr fotografisch. Der gelernte Schriftsetzer war in den 1970ern als Bildjournalist für den West-Berliner Boulevard unterwegs. Er fotografierte damals nicht nur bei Modenschauen, Bällen und Promiauftritten, sondern auch bei Bränden und Unglücken. Dabei entwickelte er bald eine zunehmende Leidenschaft für die Arbeit der Berliner Feuerwehrleute. Dass er seinen Beruf aufgeben musste, als er Anfang der 1980er eine schwere Nierenerkrankung erlitt, schmerzte ihn sehr. Die Feuerwehr-Fotografie betrieb er aber als Hobby weiter und war fortan nicht nur bei großen Einsätzen dabei, sondern erstellte auch unzählige Fotos von neuen Fahrzeugen, neuartigen Geräten oder neu erbauten Dienststellen. Besonders wichtig war es ihm dabei stets, die Menschen bei der Feuerwehr in den Mittelpunkt zu stellen. Ein Punkt der bis dato in der Feuerwehr-Bild-Dokumentation oft vernachlässigt worden war. Genauso wie der Versuch, der Einsatzfotografie über die Dokumentation hinaus auch ein gewisses Maß an Ästhetik abzugewinnen. Dies alles dürfte ausschlaggebend dafür gewesen sein, dass „Machmüller-Bilder“ sich schnell einer großen Beliebtheit erfreuten. Der Pressestelle der Berliner Feuerwehr stellte er seine Bilder stets kostenlos zur Verfügung, was für die Mitarbeitenden dort oft eine große Hilfe war, gab es doch damals noch nicht, so wie heute, zu jedem Ereignis eine wahre Flut an (digitalen) Bildern. Als erster ziviler Fotograf erhielt Machmüller einen Meldeempfänger der Feuerwehr und eine offizielle Sondererlaubnis zum Betreten von Einsatzstellen. Der kleine krumme Mann mit dem viel zu großen Helm gehörte bald wie selbstverständlich zu jeder großen Einsatzstelle und war Generationen von Berliner Feuerwehrleuten als „Haus- und Hoffotograf“ vertraut. Legendär sind seine Bilder vom Hotelbrand am Ku'damm 1989, vom Einsturz einer Lagerhalle, der zwei Feuerwehrleuten das Leben kostete (1991) oder vom Explosionsunglück in der Lepsiusstr. 1998.

So wurde er auch zu einem wichtigen Chronisten der Berliner Feuerwehr. Es ist Detlef Machmüller zu verdanken, dass entscheidende Momente wie die Wiedervereinigung von Ost- und West-Berliner Feuerwehr im Jahr 1990 im Bild festgehalten und für die Nachwelt erlebbar sind.

Auch Feuerwehrfachzeitschriften belieferte er. Als das Feuerwehr-Magazin 1983 in seiner erst zweiten Ausgabe mit der Berliner Feuerwehr titelte, hatte Detlef Machmüller die Bilder zu diesem Beitrag geliefert. Jahrzehnte lang wurden danach in diesem und anderen Magazinen unzählige Bilder von Machmüller über die Feuerwehren in Berlin und den neuen Bundesländern abgedruckt.

Machmüller gehört zweifellos zu den Begründern eines Metiers das heute viele Anhänger hat: Die Feuerwehr-Fotografie. Wurde er anfänglich oft noch als „Spinner“ belächelt, gibt es nun nicht nur in Berlin eine Vielzahl an versierten (Hobby-)Fotografen, die es verstehen, mit ihren tollen Bildern die Welt der Feuerwehr breiten Teilen der Gesellschaft zugänglich zu machen.

Um Machmüller selbst war es in den letzten Jahren ruhig geworden. Er hatte erkennen müssen, dass eine neue Generation an „Feuerwehr-Fotografen“ herangewachsen war, die schneller, flexibler und technisch weiter war, als er es bei seinem Gesundheitszustand zu leisten vermochte und so beschränkte er sich zuletzt auf die Ordnung und Digitalisierung seines umfangreichen Bildarchivs. Eine Ehrung erfuhr sein Lebenswerk 2009 mit der Veröffentlichung von zwei Bildbänden des Sutton-Verlages in denen seine besten Fotos noch einmal einen angemessenen Rahmen erhielten.

Auch als es ihm gesundheitlich immer schlechter ging, hielt er immer noch Kontakt zur Berliner Feuerwehr, die für ihn, wie er es einmal ausdrückte, seine „Familie“ war. „Ohne die Feuerwehr wäre ich schon längst tot“, äußerte er mehr als einmal. Sein letzter Wunsch war es daher auch, dass seine Bilder in den Besitz der Berliner Feuerwehr übergehen. Sie werden nun vom Museum der Berliner Feuerwehr verwaltet. Ein wertvoller Schatz, spiegeln doch Machmüllers Bilder vier Jahrzehnte Berliner Feuerwehr-Geschichte wider.

Wir bedauern den Verlust und werden uns noch lange an ihn erinnern.

Jens-Peter Wilke



Bild : Christiane Flechtner Journalistin



## Das Groß-Berlin Gesetz und die Zusammenführung der Feuerwehren in Berlin

In diesem Jahr besteht Berlin in der territorialen Ausdehnung, wie wir es heute kennen seit 100 Jahren. Das eigentliche Kerngebiet war viel kleiner und ging aus der Doppelstadt Berlin - Cölln hervor. Berlin erreicht erst durch die Zusammenlegung der zahlreichen Städte und Gemeinden die heutige Größe. Bei der Bildung von Groß-Berlin 1920 gilt es, die zahlreich vorhandenen Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren zusammenzuführen und eine große Berliner Feuerwehr zu bilden.

Seit ihrer Gründung 1851 ist die Berliner Feuerwehr eine staatliche Einrichtung von Preußen. Nach dem Ersten Weltkrieg 1918 lautet die offizielle Bezeichnung der Berliner Feuerwehr „Preußisches Polizeipräsidium, Abteilung für Feuerwehr“. Es gibt kein anderes Beispiel einer staatlichen Berufsfeuerwehr in Deutschland. Während die Oberbeamten (vormals Offiziere) der Feuerwehr und der Polizeipräsident dafür plädieren, alle Berufsfeuerwehren des künftigen Groß-Berlin zu verstaatlichen, zielt die Stadtverwaltung und die Feuerwehrgewerkschaft auf eine städtische Einrichtung.

Noch vor Gründung der Einheitsgemeinde von Groß-Berlin, beschließt die Berliner Stadtverordnetenversammlung am 10. April 1919 die staatliche Berliner Feuerwehr in eine städtische, d. h. kommunale Einrichtung umzuwandeln. Doch die Umsetzung dieses Beschlusses gestaltet sich schwierig und die Verhandlungen über die künftige Organisation der Feuerwehr sollen sich noch über Monate hinziehen. Zu dieser Zeit zeichnet sich die Bildung der Einheitsgemeinde Groß-Berlin bereits ab.

Der am 9. November 1918 aus dem Kriegsdienst zurückgekehrte Branddirektor Maximilian Reichel legt bereits am 25. Juni 1919 einen Plan für die Änderung der Organisation der Berliner Feuerwehr vor, über den ab Herbst 1919 verhandelt wird. Die Planung berücksichtigt auch schon die Einbeziehung der künftig hinzukommenden Feuerwehren auf dem Gebiet von Groß-Berlin. Der Kapp-Putsch ab dem 13. März 1920 und der Generalstreik als Reaktion darauf, verhindern zunächst eine abschließende Bearbeitung und Entscheidung vor Bildung der neuen Einheitsgemeinde Groß-Berlin.

Das „Gesetz über die Bildung der neuen Stadtgemeinde Berlin (Groß-Berlin-Gesetz)“ wird in dritter Lesung in der Preußischen Landesversammlung mit knapper Mehrheit am 27. April 1920 angenommen.

## Die Erweiterung Berlins durch das Groß-Berlin-Gesetz von 1920

(besonders kleinflächige Gutsbezirke und Forstgebiete wurden nicht mit in die Darstellung aufgenommen)



Abbildung 1: Wikipedia, von Maximilian Dörrbecker (Chumwa) - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7492635>



Berlin umfasst zu diesem Zeitpunkt nur das Gebiet der späteren Stadtbezirke Mitte, Tiergarten, Wedding, Prenzlauer Berg, Friedrichshain und Kreuzberg (Hallesches Tor).

Im Frühjahr 1920 gehen die Verhandlungen über die künftige Organisation der Feuerwehr weiter, dabei wird im Ministerium des Innern und im Polizeipräsidium noch immer der Standpunkt vertreten, die Feuerwehr müsse in engster Verbindung mit der Polizei verbleiben. Daraufhin wird auf einer Versammlung von Feuerwehrleuten eine Resolution zur Verstaatlichung verabschiedet, die am Ende Erfolg haben sollte:

*„Die Feuerwehrbeamten von Groß-Berlin erheben den schärfsten Protest gegen die geplante und durch geheime Verhandlungen fast zur Tatsache gewordene Verstaatlichung der Feuerwehren von Groß-Berlin. Sie können in der geplanten Verstaatlichung nur den Versuch erblicken, die durch die letzten Stadtverordnetenwahlen freiheitlich gestaltete Stadtverwaltung auszuschalten und die Beamten der Feuerwehren wieder zu der militärischen, rechtlosen Organisation zu machen, die sie vor der Revolution war. Sie erklären, daß sie mit allen zu Gebote stehenden Mitteln diesen Versuch, ihre Revolutionsrechte zu vergewaltigen, bekämpfen werden und fordern die gesamte freiheitlich gerichtete Bürgerschaft auf, die Feuerwehren in diesem Kampfe zu unterstützen und richten besonders an Magistrat und Stadtverordnetenversammlung des neuen Berlin den Appell, sich nicht des Bestimmungsrechtes über die Feuerwehren von Berlin zu entäußern, sondern der Forderung der Feuerwehren auf Übernahme in den Kommunaldienst die größte Unterstützung zuteilwerden zu lassen. Die Versammlung sendet eine Kommission zum Oberbürgermeister Wermuth, um ihre Forderung dort zu vertreten.“*

**Am 1. Oktober 1920 tritt das Groß-Berlin-Gesetz in Kraft.** Damit vergrößert sich die neue Stadtgemeinde um das 13fache von 65,72 km<sup>2</sup> auf 878,1 km<sup>2</sup>. Berlin wird der Einwohnerzahl nach hinter London und New York zur drittgrößten Stadt der Welt. Die Einheitsgemeinde zählt nun rund 3,8 Mio. Einwohner gegenüber 1,9 Mio. vorder Eingemeindung. Damit werden die bisherigen sechs kreisfreien Städte Charlottenburg, Lichtenberg, Neukölln, Schöneberg, Spandau und Wilmersdorf sowie aus den umliegenden Kreisen Niederbarnim, Osthavelland und Teltow die Stadtgemeinde Cöpenick (heute Köpenick), 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirke zur Stadtgemeinde Berlin eingemeindet. Sie bilden seitdem die Einheitsgemeinde Groß-Berlin, wobei es im Laufe der letzten 100 Jahre nur zu geringfügigen Grenzverschiebungen kommt. Berlin wird in 20 Bezirke eingeteilt, später kommen im Ostteil der Stadt die Stadtbezirke Marzahn (1979), Hohenschönhausen (1985) und Hellersdorf (1986) hinzu, die jeweils aus Teilen angrenzender Bezirke gebildet werden. Im Jahr 2001 entstehen durch Zusammenlegung der 23 Bezirke im Rahmen der Bezirksreform die heute bekannten 12 Bezirke.

Im Laufe der Jahrzehnte verschwindet der Begriff Groß-Berlin immer mehr aus dem Sprachgebrauch, ist aber in der Verwaltung noch länger präsent. So nennt sich die Stadtverwaltung in Berlin (Ost) bis 1977 noch Magistrat von Groß-Berlin. Die Verfassung Berlins aus dem Jahr 1950 nennt Stadt und Land (Stadtstaat) bereits nur Berlin.

In den Jahren 1918 und 1919 müssen durch den Personalnotstand in Folge des Ersten Weltkriegs sowie der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszeit in zahlreichen Gemeinden notgedrungen Berufsfeuerwehren oder Feuerwehren mit hauptamtlichen Kräften eingerichtet werden, so in Britz, Lankwitz, Lichtenfelde, Mariendorf, Spandau, Steglitz, Tempelhof, Treptow und Zehlendorf. Die Wehren können nur notdürftig ausgestattet und behelfsmäßig eingerichtet werden. Darüber hinaus gibt es in den bis zur Eingemeindung selbstständigen Städten Charlottenburg, Lichtenberg, Neukölln, Schöneberg und Wilmersdorf bereits schon länger größere Berufsfeuerwehren.

**Insgesamt sind das mit der Berliner Feuerwehr immerhin 15 Berufsfeuerwehren, die nach der Bildung von Groß-Berlin mit den vorhandenen 65 Freiwilligen Feuerwehren zu einer Berliner Feuerwehr zu zusammenzuführen sind.**

Jedoch herrscht nicht überall Zustimmung in den Städten und Gemeinden, bedeutet dies doch die Aufgabe der Selbstständigkeit. Gerade bei den Freiwilligen Feuerwehren sehen viele Mitglieder nicht ein, nun über die bisherige Gemeindegrenze hinaus tätig werden zu müssen und gehen sogar soweit den Standpunkt einzunehmen, die neue Verwaltung von Groß-Berlin solle nun selbst sehen, wie sie den Brandschutz sicher stellt. Das führt zur Auflösung einiger Wehren wie der FF Südende und der FF Wilhelmsburg und kann in anderen Fällen nur mühsam verhindert werden. Auch die Bauern und Fuhrleute sind oft nicht mehr bereit ihren Verpflichtungen zur Gespann-Gestellung nachzukommen, so in Hermsdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf. Obwohl also zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung des Groß-Berlin-Gesetz es noch längst nicht von einer einheitlichen Feuerwehr gesprochen werden kann, entfallen nun jedoch die Verhandlungen über die Kostenübernahme bei der nachbarlichen Löschhilfe und anderer Tätigkeiten über die Gemeindegrenze hinaus.

**Mit dem neuen Haushaltsjahr treten am 1. April 1921 die „Bedingungen für die Übernahme der Feuerwehr“ in Kraft. Damit ist die Berliner Feuerwehr eine städtische Behörde, sie führt den Schriftwechsel abweichend unter „Magistrat von Groß-Berlin, Feuerwehr“.**



Abbildung 2: Türbeschriftung auf einem Fahrzeug 1921

In Folge der Übernahme in städtische Regie kommt es bei der Berliner Feuerwehr zu zahlreichen organisatorischen Veränderungen. Einzelne Wachen werden geschlossen (An der Apostelkirche, Mauerstraße, Ringbahnstraße, Tieckstraße), Fahrzeuge zu anderen Berufsfeuerwachen oder zur Freiwilligen Feuerwehr umgesetzt, Neubeschaffungen von Fahrzeugen



ermöglichen 1922 endlich auch den Pferdebetrieb auf dem Gebiet von Alt-Berlin abzuschaffen.

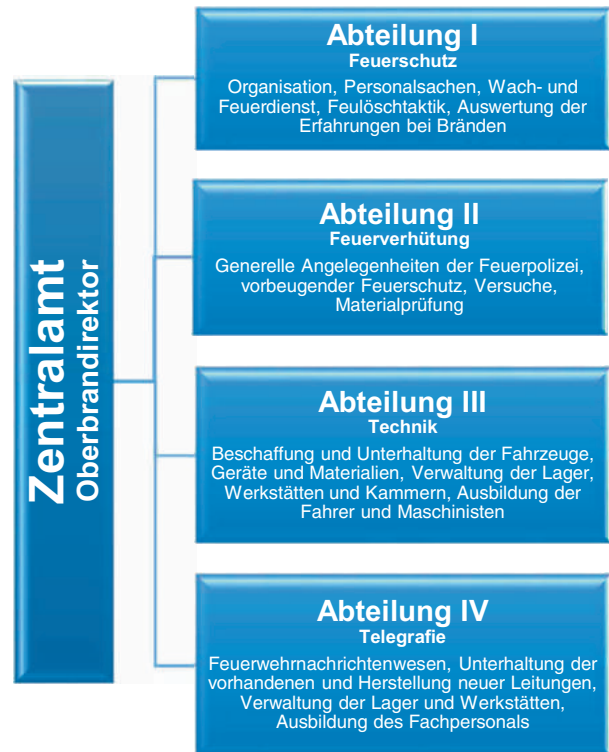
Nach dem Ersten Weltkrieg ist die wirtschaftliche Lage in Deutschland sehr problematisch und auch die Stadt Berlin muss sparen. Nicht das gesamte Personal der hinzugekommenen Berufsfeuerwehren kann übernommen werden. Die zu erzielenden Personaleinsparungen und die allgemeine Haushaltslage führen zu einer Einstellungssperre. Dem bestehenden Personalmangel kann nicht Einhalt geboten werden, sondern wird sogar noch verstärkt. Dies führt zu einer Änderung des Dienstbetriebs, da kaum noch Vierfahrzeugzüge ausrücken können. In den früheren Vororten steht oft nur noch ein Fahrzeug zur Verfügung, im Brandfall müssen deshalb mehrere Wachen ausrücken, was die Schlagkraft mindert.

Dass die Zusammenarbeit der Feuerwehren noch nicht reibungslos läuft und es weitere Probleme gibt, zeigt sich am 20. Januar 1922 bei dem Großbrand der Schokoladenfabrik von Sarotti in Tempelhof. Im Keller des sechsgeschossigen Stahlbeton-Industriebaus kommt es in der dortigen Packerei zu einem sich rasch entwickelnden Brand von Verpackungsmaterial. Die Löscheversuche der Mitarbeiter schlagen fehl, die zuständige Tempelhofer Feuerwehr wird erst 45 Minuten nach Brandausbruch telefonisch informiert, ein vorhandener Feuermelder wird nicht betätigt. Von Tempelhof wird die Alarmierung der Wehren aus Neukölln, Britz und Mariendorf veranlasst. Die eigentlich vorgesehene sofortige Weitergabe der Meldung zur (Alt-)Berliner Feuerwehr erfolgt mit erheblicher Verzögerung. Durch die rasante Brandentwicklung können die in den Innenhof mündenden Treppenhäuser bald nicht mehr benutzt werden, wodurch 300 Mitarbeitern in den oberen Stockwerken der Rückzugsweg abgeschnitten ist. Zusammen mit der inzwischen angerückten Feuerwehr aus „Alt-Berlin“, können mit vier mechanischen Leitern und einem Rettungsschlauch alle Personen gerettet werden. Die verzögerte Alarmierung, mangelhafter baulicher Brandschutz und Probleme bei der Wasserversorgung führen zu einer enormen Brandentwicklung, die zu erheblichen Gebäudeschäden führt und auch die gelagerten wertvollen Kakaobohnen vernichtet. Dies veranlasst die Firma Sarotti die Stadt Berlin auf Schadensersatz zu verklagen, weil ihrer Ansicht nach die Kakaobohnen noch zu retten gewesen wären und es zu Versäumnissen bei der Feuerwehr gekommen wäre. Erst 1929 verliert Sarotti in dritter Instanz den Prozess bei einem Streitwert von 1,5 Millionen Mark.



Abbildung 3: Brand in der Schokoladenfabrik von Sarotti 1922

Am 1. März 1922 beschließt der Magistrat die Satzung der Deputation für das Feuerlöschwesen, womit das „Zentralamt der Feuerwehr“ gebildet wird, so die neue offizielle Bezeichnung der Berliner Feuerwehr. Nun werden die von Branddirektor Reichel bereits 1919 vorgeschlagenen vier Abteilungen gebildet:



In der Satzung der Deputation für das Feuerlöschwesen, welche die Fach- und Dienstaufsicht über die Feuerwehr führt, wird die Zuständigkeit der 20 Berliner Bezirke für die Verwaltung und Instandhaltung aller Feuerwehrgebäude und die Angelegenheiten der Freiwilligen Feuerwehr geregelt. Der technische Betrieb und die Ausübung des Brandschutzes sind davon ausgenommen.

Die noch zu bildenden Löschbezirke sollen nach Vorstellung Reichels von den Leitern der früher selbstständigen städtischen Feuerwehren übernommen werden, aber nur noch begrenzte Selbstständigkeit erhalten. Damit wollen diese sich jedoch nicht abfinden, verkehren sie doch bislang gleichrangig mit Reichel und sind nicht bereit, sich diesem unterzuordnen.

Dies und die zum 1. November 1922 geplante Zusammenführung der Feuerwehren unter von Reichel abgelehnt en Bedingungen, führen bei dem zwischenzeitlich zum Oberbranddirektor ernannten 67jährigen zu dem Entschluss, sich zurückzuziehen.

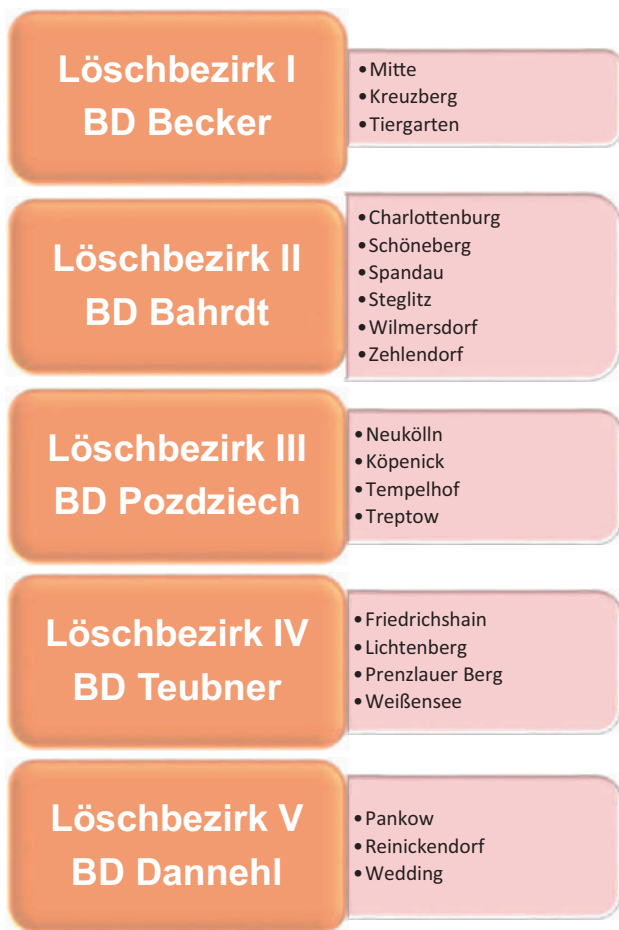
Auf seinen Wunsch hin erfolgen die Beurlaubung zum 31. Oktober 1922 und die Pensionierung zum 31. März 1923.

Abbildung 4:  
Oberbranddirektor  
Maximilian Reichel





Am 1. November 1922 werden die geplanten Abteilungen und Löschbezirke eingerichtet:



Nach dem Ausscheiden Reichels einigen sich die Beteiligten im Wesentlichen auf die von ihm aufgestellten Organisationsgrundsätze. Am 7. März 1923 stimmt der Magistrat der „Geschäftsanweisung für die Deputation für das Feuerlöschwesen“ zu. In ihr werden die Aufgaben der Deputation und der Abteilungen aufgezählt sowie die Stellung des Oberbranddirektors festgelegt. Die Löschbezirke und die für den baulichen (vorbeugenden) Brandschutz zuständigen Brandschutzbezirke erhalten nun die Bezeichnungen Altstadt, West, Süd, Ost und Nord.



Abbildung 5: Oberbranddirektor Walther Gemp

Bereits am 13. März wird der bisherige Leiter der Abteilung III, Baurat Walther Gemp, kommissarisch mit der Leitung der Berliner Feuerwehr betraut und am 1. Oktober 1923 zum Oberbranddirektor ernannt. Ihm obliegt es nun, die Zusammenführung und Vereinheitlichung zum Abschluss zu bringen. Zu unterschiedlich haben sich die Feuerwehren in der Region, die nun unter einem Dach entwickelt. Denn noch immer gibt es verschiedene Feuerwehrrüstungen,

abweichende Taktik bei der Brandbekämpfung und auch die Fahrzeugausrüstung ist nicht einheitlich.

Bei den Berufsfeuerwehren in Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Wilmerdorf wird bereits die Storz-Kupplung verwendet, während in Neukölln die Ewald-Kupplung verwendet wird. Die Freiwilligen Feuerwehren verwenden neben Storz auch die Systeme Ewald, Grether-Witte, Giersberg und sogar Verschraubungen. Um alle Armaturen einheitlich auf Storz-Kupplungen mit 44 mm (C) und 72 mm (B) Weite umzustellen und um Kosten zu sparen, werden die alten Armaturen eingeschmolzen und durch eine Gießerei neu gegossen. Neben den Schlauchkupplungen müssen auch die Armaturen an Pumpen, Hydranten, Verteiler und Strahlrohren angepasst werden.

Das gesamte Nachrichtenwesen und das Feuermeldesystem müssen erneuert werden. Zahlreiche verschiedene Systeme sind verteilt im Stadtgebiet vorhanden, Gemp entscheidet künftig das bereits in Neukölln und Niederschöneide verwendete moderne Siemenssystem einzuführen. Dafür und um sämtliche Wachen mit der Hauptwache zu verbinden, sind neue Kabeltrassen zu ziehen. In Zusammenarbeit mit der Berliner Einheitszeit GmbH werden im gesamten Stadtgebiet neue Betonkabelkanäle verlegt und in diese die Fernmeldekabel eingezogen, womit eine hohe Betriebssicherheit und gute Instandhaltungsmöglichkeiten gegeben sind. Neue Einheitsfeuermelder von Siemens mit Fernsprechverbindung zur Feuerwache werden ab 1926 aufgestellt.



Abbildung 6: Einheitsfeuermelder von Siemens

Durch die Neuorganisation kommt es einerseits zu weiteren Auflösungen von Freiwilligen Feuerwehren (Britz, Lichterfelde, Niederschöneide, Stralau, Treptow und Zehlendorf), andererseits werden ab 1920 aber auch die neuen Wehren Köpenick-Nord,



Falkenberg, Hellersdorf, Lübars, Müggelheim, Schwanenwerder, Wartenberg und Wilhelmsruh gegründet. Auch erste Wachneubauten für die Berufszüge werden ab 1925 in Dienst genommen, so in Steglitz für einen Halbzug und in Spandau für zwei Züge.

Im November 1924 kommen neue Bezeichnungen für die Berufsfeuerwachen zur Einführung und die Züge erhalten Nummern, um den Fernmeldebetrieb zu erleichtern. Die bis heute üblichen prägnanten Namen beziehen sich nicht immer auf den Stadtteil, sondern oft auf die Straße der Wache ohne den Zusatz „Straße“ (z. B. „Suarez“) oder auf markante Örtlichkeiten (z. B. „S tettino“). Diese damals übliche Namensgebung findet auch bei Umspannwerken, Post- und Telegrafämtern Verwendung.

Damit ist die Neuorganisation der Berliner Feuerwehr inklusive der Zusammenführung mit den Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren auf dem Gebiet von Groß-Berlin im Wesentlichen abgeschlossen. Die Voraussetzungen sind durch die politische und wirtschaftliche Situation nach dem Ersten Weltkrieg nicht einfach und es gilt viele Hürden zu nehmen. Entstanden ist die größte Berufsfeuerwehr in Deutschland, allerdings gilt bei der Technik noch viel aufzuholen. Dies geschieht in den folgenden Jahren, bis der Zweite Weltkrieg alle Anstrengungen zu Nichte macht. Die Teilung der Stadt Berlin und der Berliner Feuerwehr sind die bekannten Folgen.

**Ulrich Lindert**  
**Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e. V.**

**Fotonachweis:**  
 Wikipedia (Bild 1)  
 Bildarchiv Berliner Feuerwehr (Bild 2-5)  
 Sammlung Lindert (Bild 6)

**Quellenverzeichnis:**  
 „75 Jahre Berliner Feuerwehr“  
 Magistrat Berlin, 1926

Mende, Branddirektor der Berliner Feuerwehr:  
 „Die Gründung der Berliner Berufsfeuerwehr und ihre technische Entwicklung“  
 Feuerschutz, Zeitschrift des RDF, September 1926

Strumpf, Günter: „125 Jahre Berliner Feuerwehr“,  
 Berliner Feuerwehr, 1976

Strumpf, Günter: „Die Berliner Feuerwehr“  
 EFB-Verlag, 1987

Lottmann, Eckart: „Berliner Feuerwehr – Auf der Drehleiter der Geschichte“  
 be.bra Verlag GmbH, 1996

berlingeschichte.de, Kauperts/Zepter und Krone GmbH  
 (früher Luisenstädtischer Bildungsverein e. V.)

© Ulrich Lindert, Berlin - Zehlendorf, 1. Auflage 06.2020  
 Durch die COVID-19-Pandemie konnten nicht alle Quellen im Archiv des Feuerwehrmuseums Berlin ausgewertet werden. Weitere Erkenntnisse sollen in einer späteren Ausgabe ergänzt werden.

# Lauf der Meere

Auch im Jahr 2019 fand der berühmte Lauf der Meere wieder statt. Der Förderkreis Feuerwehr e.V. hat in jedem Jahr die Spenderhosen an und fördert diese Sportveranstaltung mit 250 Euro. Die Läufer legen sich dafür auch ordentlich ins Zeug und holen das Letzte aus sich heraus. Als Dank gibt es die Gruppenaufnahme für unser Magazin.

**Lauf zwischen den Meeren 2019 - Ergebnisse der BSG Berliner Feuerwehr**  
 Samstag, 25.05.2019

	Etappe	Vorname	Nachname	Start	Ziel	Distanz	Zeit	Pace
Staffel 1 (Start-Nr. 397)	1	Dirk	Thieme	Husum	Wittbek	11,5 km	47:59	4:10
	2	Bernd	Kruse	Wittbek	Holligstedt	10,4 km	44:24	4:16
	3	Christoph	Branke	Holligstedt	Dannewerk	11,1 km	44:44	4:02
	4	Roger	Heinrich	Dannewerk	Jagel	9,8 km	41:14	4:12
	5	Marco	Thieme	Jagel	Fahrdorf	8,9 km	38:48	4:22
	6	Paul	Lajow	Fahrdorf	Fleckeby	8,2 km	32:38	3:59
	7	Tobias	Riedel	Fleckeby	Gammelby	9,3 km	39:24	4:14
	8	Christopher	Esni-Rudolph	Gammelby	Loose	10,4 km	46:18	4:27
	9	Maximilian	Emmerling	Loose	Waabs	8,4 km	32:51	3:55
	10	Andrew Oliver	Grabe	Waabs	Damp	8,6 km	41:22	4:49
						96,6 km	6:49:42	4:15

Platz in der Gesamtwertung: 30 von 877  
 Platz in der Firmenwertung: 7 von 371

	Etappe	Vorname	Nachname	Start	Ziel	Distanz	Zeit	Pace
Staffel 2 (Start-Nr. 398)	1	Pascal	Rohde	Husum	Wittbek	11,5 km	57:58	5:02
	2	Jürgen	Rigo	Wittbek	Holligstedt	10,4 km	44:53	4:19
	3	Christopher	Grosse	Holligstedt	Dannewerk	11,1 km	53:57	4:52
	4	Carsten	Imm	Dannewerk	Jagel	9,8 km	47:46	4:52
	5	Christopher	Tennstedt	Jagel	Fahrdorf	8,9 km	42:56	4:49
	6	Guido	Goerlitz	Fahrdorf	Fleckeby	8,2 km	50:09	6:07
	7	Robert	Wetterling	Fleckeby	Gammelby	9,3 km	55:33	5:58
	8	Thorsten	von Hagen	Gammelby	Loose	10,4 km	52:03	5:00
	9	Mario	Witt	Loose	Waabs	8,4 km	40:59	4:53
	10	Mario	Witt	Waabs	Damp	8,6 km	44:17	5:09
						96,6 km	8:10:31	5:06

Platz in der Gesamtwertung: 210 von 877  
 Platz in der Firmenwertung: 85 von 371





## Verstärkung gesucht - der Verein braucht Dich!

Alle kennen das Feuerwehrmuseum Berlin und viele von Euch waren auch schon dort. Sicher nicht erst seit der sehr erfolgreichen Veranstaltungsreihe „Musik im Museum“, sondern vielleicht schon im Rahmen der Grundausbildung oder einfach aus Interesse. Viele Kameraden und Kollegen kennen auch den Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e. V. Der Verein unterstützt und fördert das Museum mit seiner Sammlung, den Fahrzeugen und Geräten sowie dem Archiv. Wir führen Anschaffungen durch und helfen beim Erhalt der wertvollen historischen Exponate. Unsere Vereinsmitglieder erforschen und dokumentieren die Geschichte der Berliner Feuerwehr und helfen bei der Beantwortung der zahlreichen Anfragen zu historischen Themen. Dabei sind wir nicht nur auf Mitgliedsbeiträge und Spenden angewiesen, sondern auch auf unsere Vereinskameraden. Unsere Mitglieder setzen sich aus allen Alters- und Berufsgruppen zusammen, von denen viele ehemalige und aktive Feuerwehrangehörige sind. Alle gemeinsam sind wir an der Geschichte der Berliner Feuerwehr interessiert. Ihr könnt Euch aktiv einbringen oder einfach nur als Mitglied dabei sein und den Verein damit finanziell unterstützen, ganz nach Belieben. Der Mitgliedsbeitrag liegt nur bei 18 Euro im Jahr und der Eintritt im Museum ist darin schon enthalten. Wir brauchen dringend Verstärkung und freuen uns über gleichgesinnte neue Vereinskameraden. Unser äußerst unterhaltsamer und informativer Infoabend, findet jeweils am zweiten Dienstag im Monat um 18 Uhr bei der FF Mitte in der Linienstraße 128 statt. Bei einem kleinen Imbiss tauschen wir uns über historische und aktuelle Themen der Berliner Feuerwehr aus. Gäste sind dort gerne gesehen, einfach mal vorbei kommen!

Noch Fragen?

Schreibt uns:  
[info@feuerwehrmuseum-berlin.de](mailto:info@feuerwehrmuseum-berlin.de)

Oder schaut auf unsere Internetseite:  
[www.feuerwehrmuseum-berlin.de](http://www.feuerwehrmuseum-berlin.de)

Ulrich Lindert (Vorsitzender)



# BERLINER FEUERWEHR

# Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e. V.



Am 23. August 2019 fand eine spektakuläre Fahrzeugübergabe in Berlin statt. Vor der historischen Kulisse des Schlosses Charlottenburg übergab der Senator für Inneres und Sport Andreas Geisel zehn neue MAN TGM/Rosenbauer Lösch- und Hilfeleistungsfahrzeuge LHF 20/12 DLS an Landesbranddirektor Dr. Karsten Homrighausen.

Fast auf den Tag genau 34 Jahre zuvor, am 8. August 1985, fand ebenfalls eine spektakuläre Fahrzeugübergabe in Berlin (West) statt. Vor der historischen Kulisse des Reichstags-Gebäudes übergaben damals Vertreter der Firma Daimler Benz Landesbranddirektor Kurt-Werner Seidel zwölf neue Einsatzfahrzeuge. Dabei handelte es sich um zehn Lösch- und Hilfeleistungsfahrzeuge LHF 16 CD - mit Aufbauten der Firma Gebrüder Bachert GmbH in Bad Friedrichshall - und zwei neue Frontlenker-Drehleitern DL 23/12 n. B. Alle zwölf Fahrzeuge waren in niedriger Bauform ausgeführt. Der Startschuss für den Berliner Löschzug niederer Bauform war gefallen. Bei beiden Fahrzeugtypen fand das Daimler Benz Fahrgestell 1222 Verwendung.

Bereits ein Jahr zuvor hatte die Berliner Feuerwehr den Prototypen des niedrigen Lösch- und Hilfeleistungsfahrzeug LHF 16 CD (Spitzname „Dackel“) in Dienst gestellt. Bei dieser zweiten LHF Generation war das Fahrgestell verlängert und die Fahrer- und Mannschaftskabine nach vorne und tiefer versetzt worden. Bis zum Ende des Jahres 1987 waren insgesamt 32 „Dackel“ von der Firma Gebrüder Bachert an die Berliner Feuerwehr ausgeliefert worden.

Sie waren das Standard-Löschfahrzeuge auf den Berliner Feuerwachen Ende der achtziger- und Anfang der neunziger Jahre. Anschließend wurden diese Fahrzeuge den Freiwilligen Feuerwehren übergeben und später als Reserve-Fahrzeuge verwendet. Im Sommer 2008 wurde das letzte DB/Bachert LHF 16 CD ausgesondert und anschließend dem Feuerwehrmuseum übergeben.

Bei den beiden Drehleitern DL 23/12 n. B. CD handelte es sich um die ersten beiden Frontlenker Drehleitern bei der Berliner Feuerwehr überhaupt. Sie waren von der Firma Metz Feuerwehrgeräte GmbH Karlsruhe produziert worden. Es waren Standard-Drehleitern ohne Korb mit einfacher Schrägabstützung. Auch sie waren in niedriger Bauart ausgeführt und mit einem von der Firma Eller GmbH in Sinsheim vorgezogen und tiefer gezogenem Fahrerhaus ausgestattet.

Dank der niedrigen Fahrzeughöhe sollte es möglich sein Durchfahrten zu Hinterhöfen bei Altbauten im Innenstadtbereich zu passieren und das reduzierte Gesamt-Gewicht sollte ein Befahren bestimmter Kellerdecken und von Rasenpflastersteinen bei Neubauten ermöglichen.

Diese beiden Drehleitern waren anschließend auf den Feuerwachen Charlottenburg Nord und Schöneberg stationiert. Im Jahre 1986 wurden zwei weitere - fast baugleiche - Fahrzeuge beschafft. Das letzte Fahrzeug dieser Bauart wurde im Jahre 2005 ausgesondert.

Eine weitere fast baugleiche niedrige Standard-Drehleiter DL 23/12 n. B. wurde auch im Jahre 1985 von der Firma Metz - auf einem MAN Fahrgestell - abgeliefert. Sie war in den achtziger Jahren auf der Feuerwache Steglitz stationiert.

(Bezeichnung CD = C: niedrige Bauhöhe, D: Firma Daimler Benz)





## Stimmt, da gab es noch den Theaterdienst Ein Rückblick.

Ja, alle Kollegen mit längeren zurückliegenden Dienstjahren werden sich noch erinnern: der Theaterdienst oder richtig die Brandsicherheitswache in Versammlungsstätten oder kurz Siwa. Für die meisten eher lästig und nicht sehr beliebt oder aber willkommen als angenehme Abwechslung. Allerdings war das meistens abhängig vom Ort und der Veranstaltung. Wenn man z.B. nach einer langen und anstrengenden Inszenierung in der Schaubühne, freien Volksbühne oder Berliner Ensemble ermatet wieder zur Wache oder auch mal nach Hause fuhr und dachte, schlimmer kann es nicht mehr werden, war das leider ein Irrtum. Ja, der Theaterdienst war viele Jahrzehnte mit einer Kernaufgabe der Feuerwehr. Jeden Abend zogen dutzende Feuerwehrmänner los in die vielen Theater Berlins, ab der Kaiserzeit bis zum Jahr 2007, aber darüber später.

Wie entstand der Theaterdienst ? Dazu ein kurzer Blick in die Vergangenheit.

In früheren Zeiten gab es viele Brände von Theatern mit hohen Opferzahlen. Das Vorhandensein vieler leichtbrennbaren Stoffen bei den Kulissen, der Inneneinrichtung und der Bauweisen zusammen mit vielen Zuschauern war eine gefährliche Mischung, zumal die Theater erst mit offenem Feuer wie Kerzen und Fackeln beleuchtet wurden. Auch die folgende Beleuchtung mit Gas war nicht ungefährlich. Seit dieser Zeit gilt übrigens das bis heute ungeschriebene Gesetz des absoluten Pfeifverbotes auf der Bühne, die Gasbeleuchtung gab bei unabsichtlichen Löschen der Flamme ein Pfeifgeräusch von sich. Erst die Einführung der Elektrizität brachte eine Entspannung. Der Brand des Wiener Ringtheaters 1881 mit 384 Todesopfer mit nachfolgenden Prozess brachte ein Umdenken und die Gesetzgeber dazu, Vorschriften und deren Überwachung zu beschliessen. So wurde in Preussen 1889 ein eiserner Vorhang und Sprinkleranlage gefordert. Somit sind wir

jetzt bei der Brandsicherheitswache durch die Feuerwehr, allerdings ein genaues Datum der ersten Einführung konnte nicht ermittelt werden. Aber mussten ja die neuen Einrichtungen auch technisch überwacht und geprüft werden. So wurde die Berliner Feuerwehr in den Theatern tätig und der Dienst wurde mit den Aufgaben Prüfung der techn. Einrichtungen und Einhaltung der einschlägigen Vorschriften im Brandschutz, erste Massnahmen bei Bränden und andere Vorfälle sowie Einleitung der Evakuierung über die Jahrhunderte bis 2007 tätig. Es änderten sich lediglich die Ausrüstung, die Dienstplangestaltung und die jeweilige Mannschaftsstärke.

So wurde als Kopfbedeckung in den Anfängen noch der Schutzhelm getragen, in alten Filmen war noch der Feuerwehrmann auf der Bühne damit und mit Hakengurt und Beil zu sehen.. Bis in die 70er Jahren wurden zur Siwa Schutzhelm, Löschdecke, Handschuhe, Handscheinwerfer und Feuerwehraxt mit auf die Bühne genommen. Die fortschreitende Aufrüstung der Theater mit brandschutztechnischer Technik , stationären Löschdeckenbehälter u.ä. führten dann zum allmählichen Rückgang dieser mitgeführten Geräte, so das heute eigentlich nur noch an einzelnen Theater eine Erste Hilfe bzw Rettungsdiensttasche mitgeführt wird. Das gleiche gilt auch für die Stärke der jeweiligen Brandsicherheitswache. So waren in den großen Theatern wie zB den Opernhäusern 5 Wachen vor Ort, Wachhabender und 1 Posten links und rechts der Bühne, 1 Wandelposten Bühne, 1 Posten auf der Unterbühne. Diese Posten wurden dann im Uhrzeigersinn alle 20min. gewechselt. Aber auch hier führte der techn. Fortschritt mit den Handfunkgeräten zu einer deutlichen Reduzierung auf 1,2 oder in wenigen großen Häusern 3 Posten je Haus. Dienstkleidung war die 1.Garnitur mit der obligatorischen Signalpfeife.

Der vorwiegende Abenddienst in den Theatern führte immer wieder zu Problemen mit der Besetzung der Löschzüge und Unmut bei den Beschäftigten auf den Wachen. So ist überliefert, das bis zur Einführung des 24 Stundendienstes 1902 der Unmut groß war, mussten doch bei dem damaligen 48 Stundendiensten in den freien 24 Stunden noch Theaterdienst geleistet werden. Dann wurde über einen langen Zeitraum immer der Theaterdienst von den Wachen beschickt, wobei es immer Versuche gab, das anders zu regeln. So gab es in Ost und West den sogenannten Außendienst, bei dem einmal im Jahr 18 Tage hintereinander nur Dienst im Theater geleistet wurde. Dazu dann manchmal in den Vormittagsstunden eventuell noch auf der Wache wirtschaftliche Arbeiten. Auch die Bezahlung der Siwa in der Freizeit versprach eine Lösung und brachte aber nicht den vollen Erfolg, da nicht genug Meldungen kamen und weiterhin die Wachen gefordert waren. Desweiteren gab es immer mal wieder Versuche, mit der Ausbildung von Bühnentechnikern zum Brandschutz Helfer oder gründen einer FF im Theater das Problem zu lösen. Als dann die Theater aber erfuhren, dass diese Mitarbeiter dann während der Vorstellung nur Siwa leisten dürften hatte sich das schon erledigt.

In Ostberlin gab es noch eine Besonderheit, die Deutschen Staatsoper und die Komischen Oper war ständig im 24 Std. Dienst besetzt und übernahm die Abenddienste. Hier versahen in der Regel ältere Kollegen die letzten Jahre vor der Rente Dienst.

Nur bei Urlaub oder Krankheit ergänzte dann die Wache.

Wie war nun der Ablauf eines Theaterdienstes? An Hand eines Brandsicherheitsdienstes in den 70er Jahre in der Volksbühne mal ein Beispiel:



Treffen 1,5 Stunden vor Vorstellungsbeginn Treffen im Aufenthaltsraum. Eintrag ins Wachbuch mit Namen und Uhrzeit, Gang ins Foyer und Anbringen des Schildes „Feuerwehr anwesend“, dann Prüfen des Feuermelders mit Probelauf nach Anruf auf der Wache, Prüfen des Eisernen Vorhang und der Regenanlage und dann Begehung des Theaters vom Dach bis in die Unterbühne sowie Probenbühne, Requisite usw. Mit Einlassbeginn Aufnahme der Postentätigkeit und mit Unterschrift des Bühnenmeisters nach Vorstellungsende Ende der Siwa und Übergabe wieder an den Bühnenmeister.

So oder so ähnlich verlief die Brandsicherheitswache für alle Wachen. Selbstverständlich war über die Jahrzehnte alles in einschlägigen Dienstanweisungen, Gesetze und Geschäftsanweisungen geregelt.

Ab 2005 gab es dann doch einschneidende Veränderungen. So war die Aufgabenstellung der Siwa nur noch für die Spielfläche begrenzt mit Ausnahme eventueller Notfälle im Theater. So verkürzte sich zB der Dienstantritt.

Aber die wichtigste Veränderung kam mit

dem Einsatz von Selbsthilfekräften im Brandsicherheitsdienst. (Wer denkt sich solche Wörter aus?) Dieser Personenkreis konnte entweder nach Prüfung des vorhandenen Ausbildungsstandes oder nach Lehrgangbesuches dann das erforderliche Zertifikat von der zuständigen Stelle an der FW.Schule in Empfang nehmen. Die Theater hatten dann die Verantwortung, in Eigenregie zu kontrollieren, das nur zertifizierte Posten die Siwa versehen. Das Theater am Potsdamer Platz war dann das erste Theater, das von einer Privatfirma betreut wurde. 2007 wurde dann mit Wegfall der Subventionen für die staatlichen Theater auch dort diese Option interessant, nahm ja die Berliner Feuerwehr rund 37 Euro die Stunde. Das war die Geburtsstunde von privaten Firmen, die kostengünstige Angebote machten. Allerdings gestattete die Berliner Feuerwehr dann nicht die von den Firmen angestrebte Beschäftigung der Mitarbeiter der Berliner Feuerwehr als Nebentätigkeit wegen angeblichem Interessenkonfliktes. So kam nur noch der Personenkreis von Kam. der FF und interessierten Pensionäre sowie eine der wenigen Lehrgangsabsolventen in Frage. Damit war und ist die Qualität der Durchführung einer immerhin

verantwortungsvollen Tätigkeit zur Sicherheit während einer Theateraufführung gegeben. Das galt bis 2018. Wie ist der aktuelle Stand? Durch Inkrafttreten der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmung (VV TB Bln) am 01.05.2018 wurde die Sonderregelung des Landes Berlin für die Selbsthilfekräfte im Brandsicherheitswachdienst wie sagt man so schön obsolet, also nicht mehr gültig und veraltet. Daher gilt jetzt wie in allen Bundesländern der Brandschutz Helfer nach der Arbeitsstättenverordnung (ASR 2.2)

Somit ist die Feuerwehr raus, es bilden jetzt eine ganze Reihe von privaten Bildungseinrichtungen diese Ausbildung an. Auch entfällt die Prüfung durch die Feuerwehr nach diesen Lehrgängen. die unterschiedlich von 2 bis 8 Tagen dauern! Also werden in naher Zukunft bei Ausscheiden der Pensionäre immer öfter dieser kurz ausgebildete Personenkreis die Siwa verstärkt besetzen, ob dann bei Notfällen professionelle Handlungen folgen, kann bezweifelt werden. Leider wird dazu auch das hohe Ansehen der Feuerwehr beschädigt, wird ja immer noch die Feuerwehr mit der Brandsicherheitswache identifiziert. Erste Vorfälle gab es schon, ich spreche aus Erfahrung.

Dieser Rückblick erhebt nicht den Anspruch einer Vollständigkeit und ist weniger aus historischer Erforschung sondern mehr aus eigener Erfahrungen und Gesprächen mit älteren Kollegen entstanden. Es sollte nur eine Erinnerung an „alten“ Zeiten wiedergeben, denn in Gesprächsrunden dazu kann fast jeder der älteren Kollegen irgend eine Anekdote oder über gute und schlechte Begegnungen mit den damaligen Künstlern, Sängern und Schauspielern erzählen. Denn: dichter als wir waren auf der Bühne keiner den jeweiligen Darstellern.

International geht es auch anders, so hat die Wiener Staatsoper eine Betriebsfeuerwehr in Mannschaftsstärke, unabhängig von der Wiener Feuerwehr.

B.Lettow (Förderverein Feuerwehrmuseum)





*In der Brennpunkt Ausgabe Nr. 32 (1/2018) erschien letztmalig unsere Liste der während des Dienstes zu Tode gekommen Kameraden und Kollegen der Berliner Feuerwehr. Unser Mitglied Günter Strumpf hat in langjähriger Arbeit alle Todesfälle zusammen getragen, die während des Dienstes auftraten. Ergänzt durch Angaben zum Hergang, der zum Tode des Feuerwehrangehörigen führte. In dieser Liste befinden sich aber auch die Kriegstoten, einschließlich der in Gefangenschaft verstorbenen, allerdings nicht die als Soldaten gefallenen.*

*Wir wollen diese Ehrung nun fortsetzen und gehen zurück in das Jahr 1946.*

**Bezirks-Leutnant d. FSchP. Emil Thiele, FW Richard  
59 oder 60 Jahre alt - verstorben etwa 1947/1948**

Liste: In Gefangenschaft verstorben (1951)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

**Bezirks-Leutnant d. FSchP. Gustav Triebull, FW Steglitz  
59 oder 60 Jahre alt - verstorben etwa 1947/1948**

Triebull ist ... 1.10.1941 in den Ruhestand versetzt worden ... und ist 1945 als Flüchtling nach Berlin zurückgekommen ... hat sich im April `45 noch mal der Feuerwehr zur Verfügung gestellt (Reaktivierung).

... in Berlin Frankenaustraße in russische Gefangenschaft (aus der er nicht zurückkehrte). (15.12.1952)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

**Oberwachtmeister d. FSchP. Fritz Volkmann, FW Richard  
? verstorben etwa 1947/1948**

Liste: In Gefangenschaft verstorben (1951)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Grundsätze verursacht wurde.

**Oberbrandmeister Erich Dietrich. FW Tempelhof  
50 Jahre alt - verstorben 21.4.1953**

Explosionsunglück am 21.4.1953, in Berlin-Tempelhof, Volkmarstraße 16-21

Als die Feuerwehr eintraf, zog aus einem Entlüftungsrohr gelber, beißender Qualm. Beim Eindringen in den Kellergang stieß der Angriffstrupp auf die verschlossene Kellertür, die sich mit den vom Pförtner gebrachten Schlüsseln nicht öffnen ließ. Aus den Türritzen zog ebenfalls beißender Qualm. Der Angriffstrupp begann sofort, die Tür mit dem Beil einzuschlagen. Da kam es zu einer Schwelgasexplosion. Die Stahlbetondecke hob sich, die Pfeiler und Wände brachen, die Decke riß teilweise auf und stürzte in den Keller...

Wegen der Gefahr weiterer Einstürze mußten... (die Bergungsarbeiten) von Abstützarbeiten begleitet werden. ... Zwar wurde Oberbrandmeister Dietrich lebend geborgen, doch verstarb er am selben Tage im Krankenhaus. (1976)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

**Oberbrandinspektor Adolf Kanaschöfsky, FW Mariendorf  
58 Jahre alt - verstorben 21.4.1953**

verunglückt wie Dietrich

verstorben im Krankenhaus

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.

**Oberfeuerwehrmann Joseph Wollschläger, FW Tempelhof  
38 Jahre alt - verstorben 21.4.1953**

verunglückt wie Dietrich

Ofm. Wollschläger konnte nur noch tot aus den Trümmern gezogen werden. (1976)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrehrenmal vorzusehen.



Bild: Ulrich Lindert



## **Oberfeuerwehrmann Friedrich Frackowiak, FW Lietzow**

**49 Jahre alt - verstorben 17.1.1955**

Sturmschaden in Berlin SW 68

Bei schwerem Sturm und Schneetreiben wurden die Löschzüge 1 (Linden) und 8 (Lietzow) am Montag, dem 17.1.1955, nach der Friedrichstraße 224 alarmiert. Das Notdach eines 5-geschossigen Bürohauses (Quergebäude) war zur Hälfte (ca. 400 qm) vom Sturm abgedeckt und auf das Vorderhaus geschleudert worden, so daß etwa ein Drittel der Dachfläche zur Straßenseite hinunterhing.

Während der Sicherungsarbeiten hob eine Sturmbö etwa 10 qm der bereits abgerissenen Dachfläche an und schleuderte sie hinab auf die Straße. Oberfeuerwehrmann Frackowiak wurde mit in die Tiefe gerissen und infolge des Sturzes tödlich verletzt. (1956)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen.

## **Oberbrandmeister der FF Rudi Drawitz, FF Tegelort**

**38 Jahre alt - verstorben 13. 2. 1957**

Während eines Alarmes am 13. Februar 1957 brach Wehrführer Rudi Drawitz gegen 20.30 Uhr vor den Augen seiner Kameraden beim Besteigen des Löschfahrzeugs auf der Feuerwache Tegelort zusammen. Trotz sofort eingeleiteter Wiederbelebungsversuche durch seine Kameraden konnte bei dem erst 38 Jahre alten Oberbrandmeister... im Krankenhaus nur noch der Tod festgestellt werden.(2002)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen.

## **Brandmeister Hans Jaeger, FW Mariendorf**

**43 Jahre alt - verstorben 1.6.1961**

Wasserschaden Berlin-Mariendorf, Ullsteinstraße 229, am 1. Juni 1961

In einem Fabrikgebäude war in einem etwa 400 qm großen Keller Wasser eingedrungen. Trotz der Tätigkeit einer stationären elektrischen Pumpe stieg das Wasser im Keller immer höher und erreichte schließlich eine Höhe von etwa 50 cm. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Feuerwehr um Hilfe ersucht.

Mit einer Wasserstrahlpumpe waren von der Feuerwehr etwa 12 m<sup>3</sup> Wasser abgesaugt, als der Brandmeister Hans Jaeger vom Löschzug 25 im Kellerraum durch Berühren der unvorschriftsmäßig installierten Elektropumpe einen elektrischen Schlag erhielt und zu Boden stürzte. Nach dem Entfernen aller elektrischen Sicherungen wurde der Verunglückte geborgen. Es wurden sofort Wiederbelebungsversuche eingeleitet, die auch auf dem Transport in das Wenckebach-Krankenhaus fortgesetzt wurden. Dort stellten die Ärzte seinen Tod fest. (1962)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen.

## **Brandamtsrat Heinz Pohlke, FW Spandau-Süd**

**51 Jahre alt - verstorben 20. 3. 1974**

BAR Pohlke wurde nach Dienstschluss von seiner Ehefrau vermisst. Als auf ihre Nachfrage hin sein Büro kontrolliert wurde, lag BAR Pohlke leblos über seinen Schreibtisch gesunken. Es konnte nur noch der Tod festgestellt werden.(2002)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch einen Einsatz eintrat.

## **Oberbrandmeister Lutz-Michael Nehring, FW Spandau-Süd**

**34 Jahre alt - verstorben 15.3.1977**

Auf der Unterhavel an der Wache Spandau-Süd, unterhalb der Schulenburgbrücke,, hatte die Feuerwehr eine Öl-Alarmübung veranstaltet. Quer über den Fluß wurde eine Ölsperre ausgelegt und am gegenüberliegenden Ufer befestigt. ... Gegen 22 Uhr sollte die Ölsperre wieder eingeholt werden. ... Das Löschboot kam zu Hilfe. Die Besatzung befestigte ein Seil mit einem großen Stahlhaken an der Ölsperre. ... Aus bisher nicht geklärter Ursache bog sich der Stahlhaken unter dem Druck auseinander ... und schnellte, von dem gespannten Seil katapultiert, geschoßartig in Richtung Löschboot zurück. Lutz-Michael Nehring, der an Deck des Bootes stand, wurde direkt am Kopf getroffen. Ein Rettungswagen brachte den verheirateten Oberbrandmeister mit zertrümmertem Schädel ins Klinikum Westend. ...Doch alle Bemühungen waren vergebens, Gestern früh erlag Lutz-Michael Nehring seinen Verletzungen, ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben. (16.3.1977)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch einen Einsatz eintrat.

## **Feuerwehrmann der FF Michael Möllenbeck, FF Kladow**

**20 Jahre alt - verstorben 30.12.1978**

FM Möllenbeck prallte am 26.12.1978 bei der Alarmfahrt zur Feuerwache Kladow auf der linken Seite des Ritterfelddamms gegen einen Straßenbaum. Er verstarb am 30.12.1978 im Krankenhaus. (1984)

Wäre nach den bisherigen Grundsätzen für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen.



[www.FEUERWEHR-FANSHOP.de](http://www.FEUERWEHR-FANSHOP.de)

DER ORIGINAL STOFF AUS DEM  
DIE FEUERWEHRLEUTE SIND !



Handytaschen, Schlüsselanhänger, Taschen uvm.  
aus original PBI-Stoff