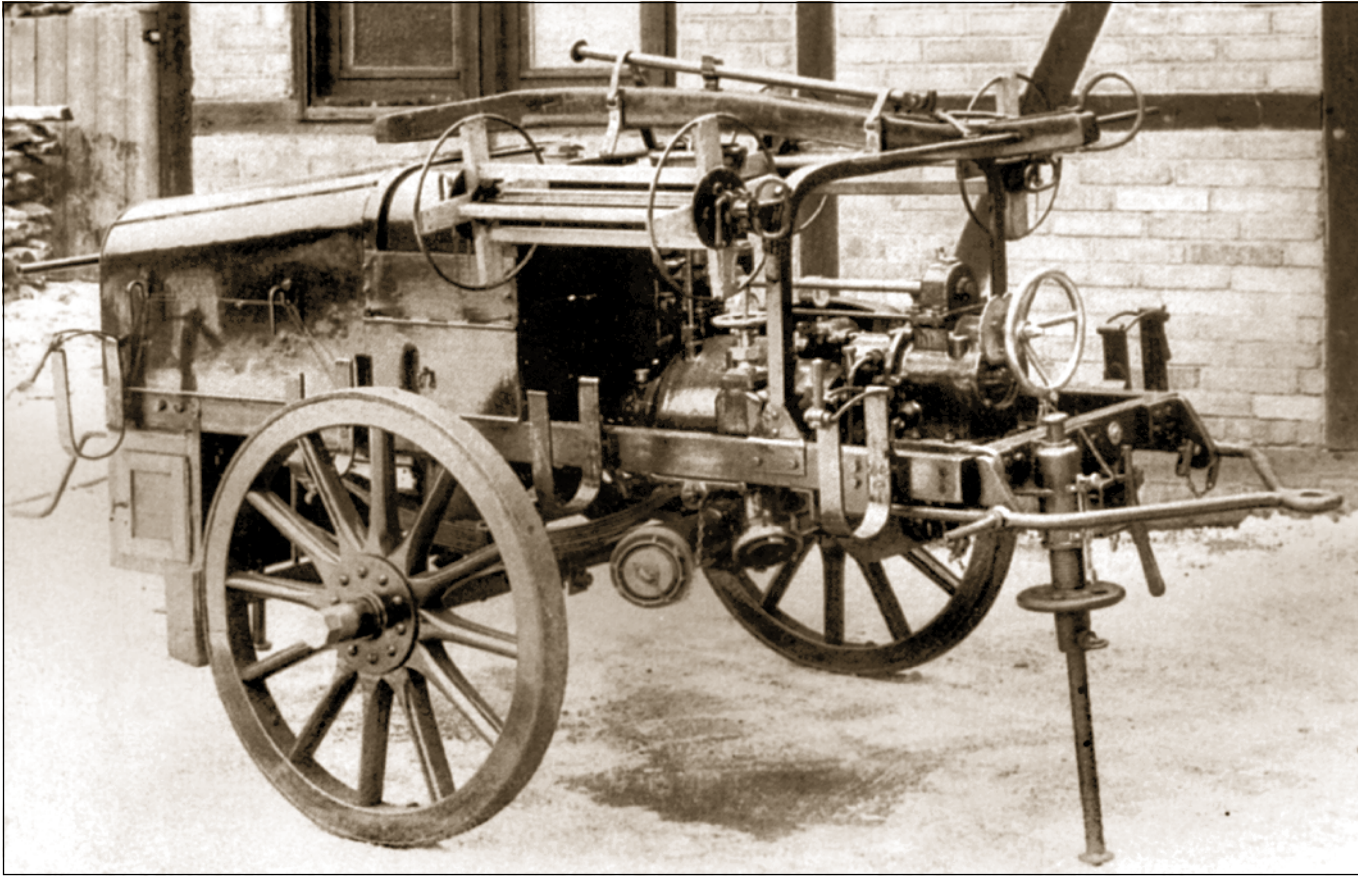


Von der Autospritze



Eine kleine Chronik des Fuhrparks der Berufsfeuerwehr

Die Geschichte der Motorisierung der hauptstädtischen Berufsfeuerwehr beginnt, noch vor ihrer eigentlichen Gründung, im Jahre 1921. Vier Großbrände auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg hatten unter der Bevölkerung für eine große Beunruhigung gesorgt, so dass der Bürgermeister am 16. April 1921 dem Gemeinderat mitteilte, dass der Staat der Stadt eine Automobil-Feuerspritze zur Verfügung stelle, welche im Bedarfsfall auch für die Nachbargemeinden bereitzustehen habe. Bei dem genannten Fahrzeug handelte es sich um ein Fahrgestell vom Typ Delahaye (KS 15) mit einer Pumpenleistung von 1500 l/min.

Am 23. Dezember 1921 formuliert der diensttuende Chef des städtischen Hygienedienstes in einem Brief an den Schöffenrat seine dringendsten Wünsche hinsichtlich der Erweiterung des Fuhrparks. Zwei „moto-pompe“ sowie eine „échelle mécanique automobile“ werden gefordert. Erst mehr als ein Jahr später, am 8. März 1923, wird ein Teil dieser Forderungen mit der Anschaffung einer zweirädrigen Motorspritze (ES) für Handzug der Marke Ehrhardt und Sehmer (Saarbrücken) mit einer Leistung von 1000 l/min bei 7 bar erfüllt werden.

zum Tanklöschfahrzeug



© Collection Raymond Brausch

Delahaye 84 PS

Die dafür bezahlten 15846 Franken waren offensichtlich gut angelegtes Geld, denn erst im Jahre 1944 wurde das treue Gerät ausgemustert.

Viereinhalb Jahre später, in der Gemeinderatssitzung vom 31. Oktober 1927, beklagt Rätin Becker das Fehlen eines Krankenwagens: „Wir haben bis jetzt keinen ordentlichen Ambulanzwagen. Es kam vor, dass ein Verunglückter 3 Stunden lang auf den zweispännigen Krankenwagen warten musste.“ Am 28. August 1928 wird der Wunsch eines motorisierten Krankenwagens Wirklichkeit, da zu diesem Zeitpunkt erst eine Unterstellmöglichkeit für das neue Vehikel gefunden werden konnte. Der neue Autosanitätswagen (KTW) der Marke Renault, Typ KZ, ersetzte den sog.

„Jabel“, den lange Zeit allein eingesetzten Handkarren sowie die zweispännige Kutsche. Das 59900 Franken teure Fahrzeug verfügte über 2 Krankentragen sowie über Erste-Hilfe-Material. In Betrieb genommen wurde es am 28. 8. 1928 und leistete bis zur Ausmusterung 1948 zwanzig Jahre lang treue Dienste.

Im Jahre 1930 bezog die nunmehr fest etablierte Berufsfeuerwehr der Stadt Luxemburg neue Räumlichkeiten mit Büro, Telefonzentrale, Aufenthaltsräumen und Garagen an der Arloner Straße. Vor allem die erweiterten Unterstellmöglichkeiten für den Fuhrpark machten neue Fahrzeugbeschaffungen attraktiv. Den Anfang machte am 4. Mai 1936 das Metz-Löschgruppenfahrzeug (LF25) der Marke Mercedes-Benz. Das

zweiachsige Fahrgestell des Typs LO 3500 war für ein Gesamtgewicht von 7 t ausgelegt und verfügte über eine Leistung von 95 PS. Der feuerwehrtechnische Aufbau, Typ MF VIII, stammte vom Karlsruher Spezialisten Carl Metz. Die eingebaute Niederdruckpumpe verfügte über eine Förderleistung von 2000 Liter/min bei einem Druck von 8 bar. Ferner verfügte das neue LF25 über einen 300-Liter-Wassertank sowie über einen 100 Liter fassenden Schaumtank. Mit dem am 4. 5. 1936 in Dienst gestellten Mercedes LF verfügte die hauptstädtische Berufsfeuerwehr über ein zwar teures (Preis: 136519,-) aber auch ungemein fortschrittliches Löschfahrzeug, welches auch der größten vorstellbaren Brandkatastrophe zu trotzen in der Lage war.

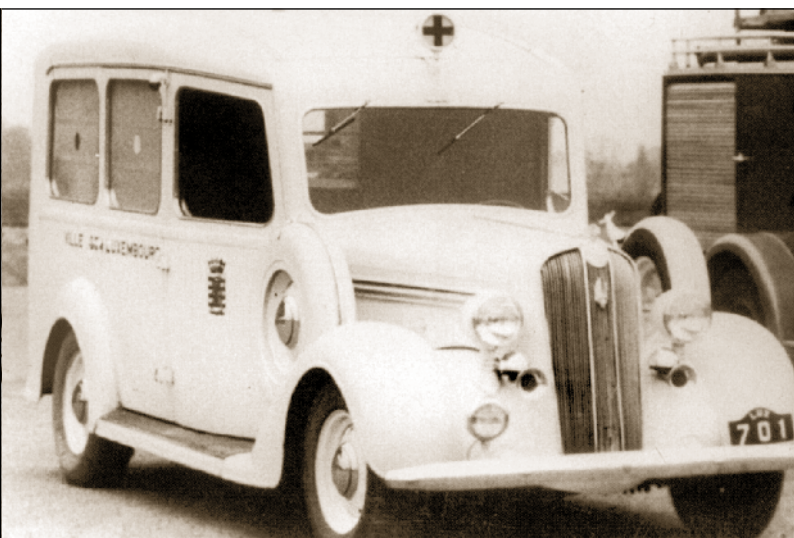
Kaum 6 Monate später ergänzte ein weiterer Krankentransportwagen (KTW) den Fuhrpark. Diesmal war ein Fahrgestell der amerikanischen Marke Plymouth, Typ „Special“, zurückbehalten worden. Den Aufbau steuerte die Escher Karosseriebau-Firma Stroesser bei. Der Anschaffungspreis belief sich auf insgesamt 52000 Franken. Ausgemustert wurde der Plymouth im Jahr 1946.

Eine wahre Sternstunde in der Geschichte des Fuhrparks unserer Berufsfeuerwehr stellte die Inbetriebnahme der insgesamt 28 Meter hohen Drehleiter (DL27) dar. Das Mercedes-Fahrgestell vom Typ LO 3500 brachte 9 Tonnen auf die Waage und wurde von einem 95 PS leistenden 6-Zylinder-Benzinmotor angetrieben. Das von Carl Metz ausgestattete Fahrzeug kostete die einmalig stolze Summe von 284500 Franken und blieb bis zur Lieferung der neuen DL44 im Jahre 1959 in Betrieb. ►

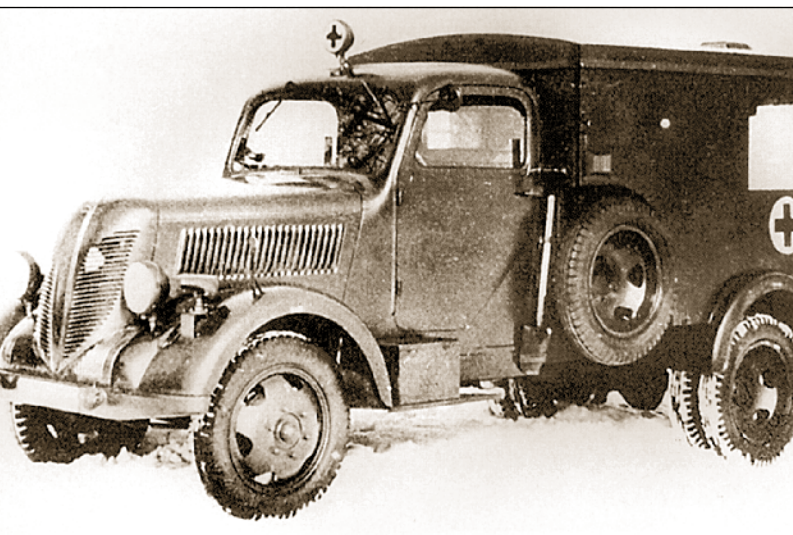
Mercedes-Benz LO 3500



Plymouth „Special“



Von der Autospritze zum Tanklöschfahrzeug



Phänomen, Typ Granit 1500S



Magirus S3000

Mit dieser letzten großen Anschaffung der Vorkriegszeit befand sich die hauptstädtische Berufsfeuerwehr im Besitz eines ersten schweren Löschzuges.

Als am 10. Mai 1940 für Luxemburg das schwärzeste Kapitel seiner Geschichte aufgeschlagen wurde, begannen auch für die Berufsfeuerwehr andere Zeiten. Am 5. Mai 1941 wurde durch Verordnung des Chefs der Zivilverwaltung (CdZ) über die Regelung des Feuerlöschwesens in Luxemburg die luxemburgische Gesetzgebung außer Kraft gesetzt.

Am 23. Dezember 1942 wurde ein neuer Krankenwagen, Marke Phänomen, Typ Granit 1500 S, in Betrieb genommen. Das Fahrzeug hatte ein Gewicht von 2,7 t und leistete 50 PS. Der Aufbau stammte vom Bonner Spezialisten Chr. Miesen, der Anschaffungspreis betrug 9818 RM.

Die am 1. Mai 1941 erfolgte Erweiterung des Wachdienstes auf 24 Stunden sowie die Kriegssituation, in welcher Luxemburg sich befand, machten alsbald neues Löschmaterial notwendig. Am 1. Januar 1943 wurden zwei zusätzliche Löschgruppenfahrzeuge (LF 15) in Dienst gestellt. Fahrgestell sowie Aufbau stammten von Magirus in Ulm. Angetrieben wurden die beiden 7-Tonner des Typs S 3000 von einem luftgekühlten Deutz-Diesel mit einer Maximalleistung von 80 PS. Die Pumpe, welche ebenfalls von Magirus (Typ PH 315 L) stammte, besaß eine maximale Förderkapazität von 1500 l/min. Der Wassertank fasste 400 Liter. Jedes der beiden LF kostete 20 117,35 RM. Die Wagen leisteten unserer Berufsfeuerwehr auch lange nach dem Krieg noch treue Dienste. Während das erste im Jahr 1965 ausgemustert wur-

de, blieb das zweite Magirus LF bis 1989 im Dienst!

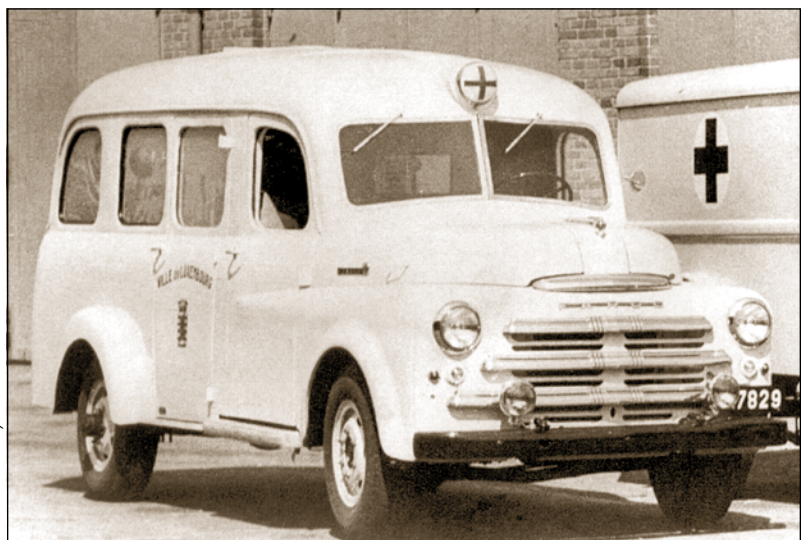
Am 5. November 1943 werden die beiden Krankenwagen der Marken Renault und Plymouth dem DRK für 2 620 RM übereignet, während der Berufsfeuerwehr einzig der Phänomen bleibt.

Auch für die Berufsfeuerwehr bedeutete die Befreiung der Stadt Luxemburg am 10. September 1944 eine große Erleichterung. Fünf Tage später schon übernimmt sie bereits wieder das Krankentransportwesen mit den 1943 abgegebenen Fahrzeugen, welche sich allerdings in einem mehr als desolaten Zustand befinden. Erst am 17. Juli 1946 werden zwei amerikanische Militär-Krankenwagen, Dodge WC 54 „Ambulance“, (Preis: 124 530 Fr.), ange-

schaft. Diese legendären „Weapons Carrier“ hatten sich auf allen Schlachtfeldern des Zweiten Weltkriegs einen Namen gemacht und waren wegen ihrer sprichwörtlichen Robustheit berühmt geworden. Lange Jahre nach dem Krieg noch blieben sie in den verschiedensten Wirtschaftszweigen als Transportmittel unersetzlich. Während einer von beiden bereits 1950 außer Dienst gestellt wurde, erfuhr der zweite bei der Berufsfeuerwehr im Jahr 1954 einen Umbau zum Rüstwagen (RW), welcher am 1. 6. 1955 zugelassen wurde und bis 1972 Dienst tat, bevor er zur Freiwilligen Feuerwehr Prétzterdau kam, wo er bis zum heutigen Tag sein Gnadengrotz bekommt.

Im Jahr 1950 wird, wegen der Zunahme des Luftverkehrs auf Findel, unter der

Fargo F-1-D-125



© Collection Raymond Brausch



© Jean Paul Hoffmann (collection privée)

TLF 16 von Magirus-Deutz

Mitwirkung der städtischen Berufsfeuerwehr eine Flughafenwehr organisiert. Zwischen dem 4. Mai 1950 und dem 31. März 1952 werden zwei Berufsfeuerwehrleute nach Findel abgestellt. Ihnen stehen drei Soldaten der Großherzoglichen Garde zur Seite, während drei weitere Gardisten der BF als Aushilfe zur Verfügung gestellt werden. Bis zum 7. Februar 1952 kann die neue Flughafenfeuerwehr über ein Magirus-LF 15 sowie über ein Somua-Wasserfass des Hygienesdienstes verfügen.

Am 3. Juni 1950 wird ein weiterer Krankentransportwagen, (KTW), „Fargo F-1-D-125“, in Betrieb genommen. Bemerkenswert an dem 3,5 t schweren und 102 PS leistenden Wagen ist die Tatsache, dass der Aufbau vom Limpertsberger Karosse-

riebauer Mich. Conrardy-Bintner stammt. Das mit einem Anschaffungspreis von 182400 Fr. recht teure Fahrzeug wird im Jahre 1966 ausgemustert.

Am 5. Juni 1953 sowie am 1. Juli 1954 kommen zwei weitere Krankenwagen zur Verstärkung der Flotte hinzu. Der Krieg ist längst vergessen, und auch hierzulande hat VW die Herzen der Autofahrer im Sturm erobert. Und so ist es kein Wunder, dass zum ersten Mal in der Geschichte unserer BF zwei „Bullis“, wie die VW-Transporter in bei unseren östlichen Nachbarn liebevoll genannt werden, zurückbehalten werden. Mit einem Preis von lediglich 145000 Fr. sind sie nicht allzu teuer geraten, ihre Aufgaben erfüllen sie dennoch bis ins Jahr 1975 zur vollsten Zufriedenheit ihrer Benutzer.

Am 30. April 1958 bricht, materialtechnisch gesehen, bei der BF Luxemburg ein neues Zeitalter an. Zu diesem Datum nämlich wird das erste Tanklöschfahrzeug in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um ein TLF 16 von Magirus-Deutz. In den sechziger Jahren ist die Marke in Deutschland unangefochtener Marktführer auf dem Gebiet der Feuerwehrentechnik. Das Fahrgestell des Typs KHD FB-3500/6 verfügt über ein Gesamtgewicht von 10 t, der luftgekühlte KHD-Sechszylinder leistet 137 PS. Der Aufbau stammt von Magirus, die Pumpe „Magirus PM 615“ besitzt eine Förderleistung von 1600 l/min, der Wassertank fasst 2400 l. „Durch das neue Tanklöschfahrzeug wird die Aufgabe der Feuerwehr ungeheuer erleichtert. Die mitgeführte Wasserreserve gibt die Möglichkeit, bei Ausbruch eines Großbrandes, in Fällen, wo Anschluss an die Wasserleitung sich als nötig erweist, die Zeit bis zur Freilegung eines Hydranten zu überbrücken. Auch bei der Bekämpfung von Bränden in isoliert gelegenen Häusern, bei Wald- und Wiesenbränden, wo keine Wasserleitung vorhanden ist, leistet diese Wasserreserve große Dienste.“ Mit diesen Worten beschreibt der „Revue“-Reporter in der Ausgabe vom 6. 12. 1958 die Vorzüge der Neuanschaffung. Bis ins Jahr 1997 wird das gute alte TLF, zuletzt der FF Röllingergrund, treue Dienste leisten.

Nachdem am 3. Oktober desselben Jahres zwei Krankenwagen, Marke Plymouth Savoy mit Aufbau von Van Dun, zu einem Preis von je 315000 Fr. in Dienst gestellt wurden, stand am 17. Juni 1959 ein weiteres technisches Highlight an: Eine neue, 46 Meter hohe Drehleiter gab ihren

VW 27 a

Plymouth Savoy



Von der Autospritze zum Tanklöschfahrzeug

Einstand an der Arloner Straße! Das 154 PS leistende und für ein Gesamtgewicht von 14 t ausgelegte Fahrgestell, Typ Magirus Jupiter S 6508, trug besagte 44 + 2 Meter-Magirus-Leiter, welche zusätzlich über einen Rettungslift für 2 Personen verfügte. Mit einem geradezu astronomisch hohen Preis von 1817000 Fr. war die DL 44+2, so die feuerwehrtechnische Bezeichnung, für lange Zeit das teuerste Fahrzeug in der Flotte der BF.

In den sechziger Jahren betrieb der neue Kommandant Aloyse Lickes konsequent den Ausbau der Fahrzeugflotte. Neben jährlich kam es zu Neuanschaffungen. Den Anfang machte am 8. 1. 1960 die Inbetriebnahme der umgebauten Drehleiter (DL 27) aus dem Jahre 1937, welche ein neues Fahrgestell, Mercedes LF 322/48, erhalten hatte. Am 21. Juni desselben Jahres folgte ein Schlauchwagen (SW 1800) auf Basis Magirus 125 A Sirius. Das Fahrzeug war mit insgesamt 1,8 Kilometern Schlauch beladen! Die Krankenwagen-Flotte verstärkte am 22. Januar 1964 der legendäre „grousse Won“, wenig einfühlend auch „Fleeschwon“ genannt. Es handelte sich hierbei um einen vom deutschen Spezialisten Binz auf der Basis eines Mercedes L 318 B aufgebauten KTW (Krankentransportwagen), welcher 4 Verletzte zu transportieren in der Lage war. Ein Tanklöschfahrzeug TLF 8 auf Mercedes LAF 1113/36-Chassis, welches die BF in Eigenregie hergestellt hatte, wurde im Juli 1964 seiner Bestimmung übergeben. Ein Großbrand am 17. Mai 1965 im Bahnhofsviertel, bei welchem die Schreinerkooperative „Onst Heem“ völlig ausbrannte, hatte die Notwendigkeit weiteren Materials offenbar werden lassen.



Mercedes LF 322/48

Am 22. Juni dieses Jahres bereits kam eine weitere Magirus-Drehleiter (DL30 h) in den Einsatz. Ein Jahr später treibt ein Trocken-Tanklöschfahrzeug (TROTLF 16) auf Basis Mercedes LAF 1113 die Modernisierung des Fuhrparks voran.

Die Indienststellung eines schweren Metz-Rüstwagens (RW3) auf Mercedes 1624/42-Chassis macht deutlich, dass die BF, neben ihrem angestammten Tätigkeitsfeld der Brandbekämpfung immer mehr technische Aufgaben, vor allem im Bereich der Bergung, wahrnehmen muss. Bereits im Dezember 1970 hatte die BF reagiert und sich einen Kranwagen (KW) zugelegt. Hierbei handelte es sich um einen ausgemusterten Panzer-Abschleppwagen, welchen die kanadischen GI's ihren lu-

xemburgischen Kollegen nach dem Krieg überlassen hatten. Der „Wrecker“-Ward La France M1 A1, Baujahr 1942, verfügte über einen Sechszylinder-Continental-Benzinmotor, welcher gut und gerne 100 l Sprit je 100 km verbrauchte. Im Einsatz durften es manchmal sogar ein paar mehr sein! Um den alten Haudegen seinen neuen Aufgaben anzupassen, hatte man das ursprünglich offene „Torpedo“-Fahrerhaus durch eine Magirus-Kabine ersetzt. In klassischem Feuerwehrrot nebst schwarz lackiertem Fahrgestell brauchte sich der Ward La France nicht im geringsten vor seinen wesentlich modernen Kollegen zu verstecken. Dass Provisorien manchmal länger halten als man denkt, bewahrheitete sich auch in diesem Fall, denn die hastig

Magirus-Deutz 125 A



Mercedes 1624/42





Ward La France M1 A1



Range Rover

zusammengestrickte „alte Krake“ machte erst 1987 einem modernen KW Platz.

Auch im Bereich der Krankenwagen brachen in den Siebzigern neue Zeiten an. Die Tage der amerikanischen „Schlitten“ waren gezählt. Den Anfang machten im Juni 1971 zwei Mercedes 230 mit Binz-Europ-Aufbau. Gefolgt wurden sie in den Jahren 1973-1978 von 4 Opel Admiral mit Miesen-Aufbauten.

Bei den Tanklöschfahrzeugen begann die Ära der Moderne am 8. 7. 1974 mit dem SLF 24/6500-P750, einem Trocken-Schaum-Tanklöschfahrzeug auf Magirus FM 310 D 19 - Fahrgestell. Das 19 t schwere und 310 PS starke Ungetüm verfügte über eine Niederdruck-Pumpe, Magirus FP 16/8, welche 2900 l/min bei einem Druck von 8

bar förderte, einen Wasser-Schaumwerfer, ALCO 371/WS-FE, mit einer Förderleistung von 2000 l/min. Der Wassertank verfügte über eine Kapazität von 6000 l, der Schaumtank fasste 600 l, die Pulverlöschanlage, TOTAL, 750 kg. Der Pulverwerfer, ALCO, schließlich leistete 20 kg/s. Mit einem Kaufpreis von 4 261 401 Fr. war in dieser Hinsicht wieder einmal eine Schallmauer durchbrochen worden.

Einen weiteren, beträchtlichen Fortschritt stellt die Anschaffung der Leiterbühne LB 30/5 auf Magirus 310 D 21 F dar. Der 4 Personen Platz bietende Rettungskorb erlaubt eine gefahrlosere Rettung aus großen Höhen, als dies mit den herkömmlichen Drehleitern bis dahin möglich war. Der Rettungslift der DL44 neigte bei

voll ausgefahrener Drehleiter und starken Winden nämlich zum Verkanten, was die Bergungsarbeiten naturgemäß beträchtlich erschwerte.

Den zunehmenden Umweltschäden durch ausgelaufenes Öl wurde im November 1978 mit der Anschaffung eines Ölschadenfahrzeugs (OESF) Rechnung getragen. Hierbei handelte es sich um einen Eigenbau der BF, welcher unter Verwendung des Mercedes-Fahrgestells LF 322 der endgültig ausgemusterten, alten DL 27 aus dem Jahre 1937 zustande gekommen war.

Was die Krankentransportwagen betraf, so setzte man auch weiterhin auf die, inzwischen bewährten, deutschen Fabrikate und beschaffte in den Jahren 1980 und 1982 weitere 5 Mercedes 250-KTW, „Binz 2000“.

Um in Sachen Unfallrettung schneller und flexibler reagieren zu können, kam ab Januar 1981 ein VRW (Voraus-Rüstwagen) zum Einsatz. Der 130 PS leistende Range Rover mit Barth-Aufbau konnte in Rekordzeit vor Ort sein.

Um für einen eventuellen Großbrand im Bartringer Industriegebiet, wo Luxemburgs Erdölreserven lagern, gerüstet zu sein, wurde am 4.12.1981 ein weiteres Schaum-Tanklöschfahrzeug STLF 5000/50 geliefert. Der Mercedes 1932 A mit Metz-Aufbau verfügte über einen 320 PS starken Zehnzylinder-Diesel, Wasser- und Schaumwerfer sowie Wasser- (5000 l) und Schaumtank (500 l). Ihm zur Seite stand ab 1984 ein 20 to- Schaum-Anhänger, Marke ACOMAL AT 179, mit einem Fassungsvermögen von nicht weniger als 18000 l Schaummittel.



Opel Admiral

© Jean Paul Hoffmann (collection privée)

Von der Autospritze zum Tanklöschfahrzeug



Liebherr, Typ LTM 1030



Mercedes 1935 AK

Einen Quantensprung machte das einheimische Rettungswesen 1984, als der SAMU-Dienst ins Leben gerufen wurde. Eigens zu diesem Zweck wurde ein NAW (Notarztwagen) angeschafft. Der von Miesen auf einem Mercedes L 613 D 35-Fahrgestell aufgebaute Wagen verfügte über alle notwendigen Systeme, welche für eine schnelle und effiziente Notfall-Rettung vonnöten waren. Der am 6. Juli 1984 zugelassene Mercedes kostete 4 123 995 Fr. und versah seinen Dienst bis 1994. Als Unterstützung des NAW stieß im Oktober desselben Jahres ein RTW (Rettungstransportwagen), welcher das gleiche Mercedes L 613-Chassis zur Basis hatte, zum Fuhrpark der BF. Den normalen Krankentransport übernahmen weiterhin die kleineren KTW auf Mercedes-PKW-Basis, von denen ab 1986 im Zweijahresrhythmus stets neue beschafft wurden.

Der 26. Oktober 1987 bedeutete dann erneut eine Sternstunde für den Fuhrpark der BF. Der neue KW, welcher den alt-ehrwürdigen Ward La France in den Ruhestand schickte, stand einer modernen, hochtechnisierten Wehr, wie sie die Stadt Luxemburg mittlerweile besaß, gut zu Gesicht. Bei der Neuanschaffung handelte es sich um einen Autokran der Marke Liebherr, Typ LTM 1030, mit einem Gesamtgewicht von 26 t. Die Hubkraft betrug 30 t, die Teleskoplänge 20 m, die Zugkraft 20 t. Eine Besonderheit dieses Kranwagens war eine spezielle Rettungsbühne, welche an den Ausleger befestigt werden konnte. In die Rettungsbühne integriert war ein Wasserschaumwerfer mit einer Leistung von 1000 l/min, welcher über eine am Auslegerarm befestigte Metall-Teleskopleitung

gespeist wurde, so dass der Kran auf diese Weise praktisch eine Drehleiter ersetzte. Die Kosten für den neuen KW beliefen sich auf die bis dahin noch nie da gewesene Summe von rund 20 Mio Franken.

In nunmehr regelmäßigen Abständen wurden auch die kleinen KTW auf Mercedes-PKW-Basis ersetzt. Ab dem 20. 6. 1988 ergänzten zwei Mercedes 260E/Binz 2001 den Fuhrpark. Vier Jahre später, in den Monaten April bis Juli 1990, kamen weitere 5 Fahrzeuge desselben Typs hinzu. Allerdings besaßen sie nun die neue, elfenbein-rote Farbgebung der BF-Krankswagen.

Neben einigen Mannschafts- und Gerätewagen bereicherte im Dezember 1990 ein WLF 1 (Wechselader-Fahrzeug), IVECO 260.34 AH mit einem Gesamtgewicht

von 26 t und einer Leistung von 260 PS den Fuhrpark. Das Ladesystem, Guima B.S 16 PA, mit einem Ladekran, Palfinger PK 10500, war auf den Transport von einem AB-Mulde (Abrollbehälter-Universal) sowie einem AB-CMIC (Abrollbehälter-Gefahrgut) abgestimmt, welche beide im ersten Halbjahr 1991 in Betrieb genommen wurden.

Zwei Notarztwagen (NAW 2) auf Mercedes-Fahrgestell 814 D-KA, mit einem Aufbau von Binz konnten am 16. 5. 1991 bzw. 16. 5. 1994 ihrer Bestimmung übergeben werden.

Einen wichtigen Schritt in Richtung mehr Effizienz bei der Unfallrettung bedeutete am 4. 6. 1991 die Indienststellung eines neuen VRW (Voraus-Rüstwagen), welcher

NAW Vario 815



imedia



© Jean Paul Hoffmann (collection privée)

Iveco 260.34.AH

den alt-ehrwürdigen Range Rover ersetzen sollte. Der neue Mercedes 1120 AF/824 mit Rosenbauer-Aufbau verfügte über ein Gesamtgewicht von 10 t und leistete 240 PS. Die beiden Pumpen (Niederdruck: 3000 Liter/min bei 10 bar; Hochdruck: 400 Liter/min bei 40 bar) sowie Wasser- und Schaumtank erlaubten zusätzlich einen schnellen Einsatz bei Bränden.

Im Jahr 1992 wurde ein DLK 50, IVECO 26034 AH (25 t, 340 PS), Aufbau Magirus sowie eine STLF 6000/600, Fahrgestell MAN 19372, (19 t, 370 PS), Aufbau Rosenbauer, angeschafft, und ein Jahr später (19. 2. 1993) ein neuer, schwerer Rüstwagen (RW 3), Mercedes 1935 AK (19 t, 350 PS), Aufbau Rosenbauer.

1993 sah die Indienststellung einer LB 30 CC, IVECO 260 34 AH, (25 t, 340 PS), Aufbau Magirus. Zwei weitere KTW, Mercedes 124 T/280E, Aufbau Binz, kamen ein Jahr später ebenso hinzu wie ein STLF 5000/1500, Steyr 19S42, (20,3 t, 420 PS), Aufbau Rosenbauer.

Ein weiteres Wechsellader-Fahrzeug (WLF 2), DAF FAT 85 360, (26 t, 364 PS), Ladesystem Guima B.S 16 PA, erlaubte ab Oktober 1994 den Einsatz von weiteren Abrollbehältern, so z.B. für die Einsatzleitung, Schläuche, Öl, Atemschutz, Rettungsdienst oder Schaum.

Am 17. Januar 1997 stieß ein kleineres TLF 3000, Mercedes Unimog 2450, (14 t, 240 PS), Aufbau Vanassche, zur Tanklöschfahrzeug-Flotte hinzu.

Wesentlich flexibler gestaltet werden konnte das modulare Konzept der mittels WLF-Fahrzeugen an den jeweiligen Standort gebrachten Abrollbehälter durch das sich ab August 1998 im Dienst befindliche, dritte Wechsellader-Fahrzeug, MAN T 18/27 343, (26 t, 343 PS), Ladesystem Guima B.S 16 PA.

Neben diversen Geräte- und Kommando-Fahrzeugen wurde 2001 eine kleinere, zweiachsige DLK 23-12 n.B. Vario cc Hzl, IVECO ML 150 E/150 E 27, (25 t, 340 PS), Aufbau Magirus, mit einer Rettungshöhe von 28,2 m angeschafft.

Am 22. 10. 2002 wurde der Mercedes-VRW durch ein Hilfe-Tanklöschfahrzeug, TLF 16/20-2Hzl, IVECO II 150 E 28, (15,5 t, 202 kW), Aufbau Magirus, ersetzt.

Ein viertes WLF, Scania P 114 GB 6X4NZ, (26 t, 250 kW), Ladesystem Guima B.S 16 PA, beschafft am 3. 11. 2003, macht den Wechsellader-Fuhrpark vorläufig komplett. Ein zweites TLF 16/20-Hzl, Iveco II 150 E 28, hilft ab November den schnellen Einsatz, beispielsweise bei Autounfällen, effizienter zu gestalten.

Stetig ausgebaut wurde und wird immer noch die Ambulanz-Flotte. Derzeit verfügt die BF über 8 „kleine“ KTW auf PKW-Basis sowie über 4 NAW.

Dass das Beste bekanntlich stets zum Schluss kommt, das soll auch die vorliegende Chronik nicht in Abrede stellen: am 22. September 2005 stößt ein absolutes technisches Highlight zum ohnehin bestens ausgestatteten Fuhrpark der hauptstädtischen BF. Der neue KW stellt alles bisher Dagewesene in den Schatten. Das vierachsige, Liebherr LTM 1070-4.1 F genannte Monstrum (siehe S. 18 und 19) bringt sagenhafte 47,8 t auf die Waage und lässt das Herz eines jeden rechten Feuerwehrmannes höher schlagen. Mit einer Hubkraft von 70 t sowie einer Teleskoplänge von 50 m und einer Zugkraft von 8 t lässt sich so ziemlich alles bergen, was auch immer in Bedrängnis geraten könnte. Dass so viel Technik ihren Preis hat, versteht sich von selbst: Auch der Anschaffungspreis von exakt 678.500 Euro ist einsame Spitze. Dem ist, zumindest von Seiten Ihres Chronisten, im wörtlichen wie im übertragenen Sinne nichts hinzuzufügen.

Jean-Paul Hoffmann



HTLF 20/30
Axor 1833

Raymond Brausch