

Brennpunkt

news

Nr. 21

Schutzgebühr 2,-€

Informationen über die Berliner Feuerwehr

Ausgabe 2/2010

Spezial

Die Kräne der Berliner Feuerwehr



Interschutz-Rückblick

Historisches: Feuer am Kudamm



Inhalt:

Kolumne: „Trau; schau; wem“	Seite 2
Neue Fahrzeuge	Seite 3
ModellNews	Seite 5
Modellbau: Drehleiter, die Dritte	Seite 7
FV Feuerwehrmuseum e.V. Neue Website Neuer RTW im Museum	Seite 8



Kran-Spezial

Die Kräne der
Berliner Feuerwehr

Seite 9-16

Modellbau:
Na denn baun wa mal ´nen Kran

Seite 17

Interschutz Rückblick

Seite 19

Historisches:
Feuer am Kudamm

Seite 20

Crossfit - das richtige Training

Seite 21

Während des Dienstes gestorben

Seite 22

Die letzte Seite

Seite 24

Trau, schau, wem

In einer kürzlich durchgeführten Umfrage wurde ermittelt, wem die Bürger in diesem Lande am meisten vertrauen. Herausgekommen ist, dass Feuerwehrleute das größte Vertrauen in der Bevölkerung genießen und nun raten sie mal, wer wohl den letzten Platz gemacht hat?

Man kann es kaum glauben, denn es waren die Politiker. Wie kann denn so etwas sein? Menschen die nie lügen; Menschen die genau wissen was dem Normalbürger jeden Tag in seinem Leben widerfährt; Menschen die „Hüh“ sagen, aber „Hott“ meinen; Menschen die Sicherheit für die Bürger wollen, aber aus angeblichen Datenschutzgründen jede Kamera auf einem U-Bahnhof verhindern; Menschen die von Umweltschutz reden, aber dies nur nutzen, um Steuererhöhungen durchzudrücken; Menschen die höhere Benzinpreise fordern, zu dieser Überlegung aber in ihrem kostenlosen Dienstwagen mit 6-Liter Hubraum gekommen sind; Menschen die Tempolimits fordern und mit ihrem Hubschrauber über den von ihnen produzierten Stau fliegen; Menschen die härtere Strafen für Straftäter wollen, aber eher dafür sorgen, dass diese früher aus der Haft entlassen werden; Menschen die ein höheres Renteneintrittsalter fordern, aber nach 4 Jahren voll pensionsfähig sind; Menschen die Manager mit niedrigen Bonuszahlungen drohen und zur Strafe dann doch ein paar Taler drauflegen; Menschen die ihre Bediensteten täglich „stärken“, indem sie ihnen im

Regen den Schirm wegnehmen; Menschen die Aussagen mit Fachwissen machen ohne dieses zu besitzen; Menschen die denen immer mehr Hürden aufstellen, auf die Verlass ist, eben weil auf sie Verlass ist; die wenigen Menschen die sich trauen das zu sagen, was alle denken und dann doch auf Druck umfallen; Menschen die jeden Nebenverdienst anklagen, aber selber in vielen Funktionen gleichzeitig Geld verdienen; Menschen die über andere herziehen und selber noch nie etwas auf die Reihe bekommen haben; Menschen die keine finanziellen Spielräume für Gehaltserhöhungen sehen, es sei denn, es geht um ihre eigenen.

Und nun frag ich sie, „Wieso sind diese Menschen auf den letzten Platz der Vertrauensliste gerutscht und wieso liegen Feuerwehrleute auf Platz 1 ?

Weil Feuerwehrleute so etwas wie Berufsehre besitzen, weil Feuerwehrleute eher sich als andere opfern, weil Feuerwehrleute sich trotz Einsparungen verbiegen, damit der Dienstbetrieb aufrecht erhalten bleibt, weil Feuerwehrleute die Unwahrheiten ertragen, die Verantwortliche über sie äußern und trotzdem ihren Dienst vernünftig versehen, weil Feuerwehrleute trotz jahrelanger Nullrunden -speziell in Berlin- trotzdem ihren Kopf hinhalten, weil Feuerwehrleute noch einen Spiegel besitzen in die sie schauen können.

Also, alles eine reine Vertrauensfrage?

Schierz

Impressum:

Herausgeber & Redaktion:

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

Gestaltung, Satz:

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

Auflage: 2500 Stk.

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

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

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

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

Neue Fahrzeuge

Zwar ist die Service Einheit Fahrzeuge und Geräte (SEFG) im Moment ein kleines El Dorado für Fahrzeugfans, die Masse dagegen erschlägt sprichwörtlich das Platzangebot auf dem Hof. Hinzu kommen die vielen Baumaßnahmen. Will man nun ein Fahrzeug vernünftig auf dem Bild festhalten, ist der Platz nach der Fotoaktion mit Sicherheit besetzt. Auch sonst steht alles kreuz und quer, zu hoffen bleibt, dass hier bald wieder Ruhe einkehrt. In erster Linie sind dies natürlich die Auswirkungen des Konjunkturprogramm, was ja eigentlich erfreulich ist. Sei es wie es sei, es gibt also wieder reichlich Nachwuchs.

Beginnend mit einem **Mercedes Sprinter Flaschenwagen**, der in Form des Aufbaus eine völlig neue Inneneinrichtung bekam. Seitlich lassen sich Auszüge herausziehen, im Heck dagegen gibt es eine Regalkonstruktion. Alle Arbeitshöhen sind dabei ergonomisch und unfallsicher gehalten. Zur Hauptaufgabe des Flaschenwagen – wie der Name schon sagt – gehört in erster Linie der Transport von Sauerstoffflaschen und Atemluftbehältern. Stationiert wird er auf der Feuerwache Marzahn.



Wenn man den Spleen hat, alle Fahrzeuge der Berliner Feuerwehr im Foto festzuhalten, dann dürfte das Jahr 2010 wohl die offizielle Geduldsprobe sein. Noch nie sind wohl so viele Fahrzeuge erschienen. Auch die **First Responder** kamen fast an einem Tag zur Berliner Feuerwehr und so machte ich mich auf den Weg, einen nach dem anderen vor die Linse zu nehmen. Mit der neuen Lieferung ist die Beschaffung der **First Responder** erst einmal abgeschlossen. Auch hier wurden wieder **Opel Corsa** verwendet, die mit einem Rettungsdienststrucksack, einem Defibrillator und einem Absauggerät, sowie einer rollbaren Transportmöglichkeit für die Geräte (Trolley) ausgestattet sind. Bis auf die Serviceeinheit Aus- und Fortbildung kommen alle First Responder zu Freiwilligen Feuerwehren meist im Außengürtel von Berlin. Insgesamt gibt es jetzt also 12 Fahrzeuge dieser Gattung.

Völlig neu konzipiert sind die **Einsatzleitwagen der Gruppe C**. Zwar bleibt das Grundprinzip der Ausführung eines Fahrgestelles Mercedes Sprinter analog zum NEF, jedoch hat sich viel geändert. Beim ELW wird nun kein Tauschmodul mehr verwendet,

Umfeldbeleuchtung existiert an den vorderen Seiten des Fahrzeuges. Besonderes Highlight ist die neuentwickelte Heckklappe. Vor allen die NEF Besatzungen beklagten immer wieder, dass die herkömmlichen Hecktüren keinen ausreichenden Watterschutz boten. Um dieser Forderung nachzugehen, ließ sich die Berliner Feuerwehr innovativ eine spezielle Heckklappe herstellen, da Mercedes diese nicht im Lieferprogramm hat. Gesagt, getan, somit haben die künftigen ELW und NEF diese Heckklappe und damit einen ausreichenden Regenschutz. Meines Erachtens ist Berlin da ein Vorreiter und es zeigt, dass



sondern die Einbauten erfolgen wieder fest installiert. Dies hat den Vorteil, den vorhandenen Platz wesentlich besser zu nutzen. Ohnehin ist der Tausch beim ELW eher zweitrangig. Im Innern befinden sich die hinteren Plätze auf vielfachen Wunsch wieder in Fahrtrichtung. Ein Arbeitstisch bietet ausreichend Fläche, integriert sind Laptop, Flachbildschirm und DIN A3 Drucker. Der Beifahrerplatz lässt sich auch nach hinten drehen. Auf der Beifahrerseite befindet sich eine verschiebbare Markise. Ein aufzusteckendes rotes Blinklicht am Heck soll auf den Einsatzstellen die Einsatzleitung besser kenntlich machen. Auch eine LED



man die Wünsche der Benutzer durchaus beachtet. Erster ELW nach dem Neukonzept wird der ELW-C 4117.

Foto-CD Berliner Feuerwehr

Über 800 Fotos

Jetzt
NEU
mit über
800
Fotos
10,-€
+1.50 €
Versand

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



struktionen inklusive Rollwagen für die Lagerung von Atemluftbehältern. Zur Unterstützung steht eine recht aufwendige Hubvorrichtung zur Verfügung. Dies hat den Vorteil, dass die LKW im Zusammenhang mit der mobilen Atemschutzstrecke (MOBAS) als Reservehalter mitgeführt werden können. Ungewöhnlich ist die Konstruktion der Fahrgestelle mit langem Radstand. Auch die Kombination aus Fenster und Verblendung ist eher selten anzufinden. Die LKW sind alle im Corporate Design beklebt.

Zwei neue Multifunktions-LKW der Größe 2 gibt es auch für die Feuerweherschule. Besonderheit sind dabei die jeweiligen doppelt ausgeführten Pedalsektionen, also quasi eine Fahrschulausführung. Der Grund besteht darin, dass zur Überprüfung von Personaleignungen für den Maschinistenposten und künftigen Sonderrechtsfahrten die Möglichkeit gegeben sein muss, dieses von einem Fahrlehrer überprüfen zu lassen.

Die beiden LKW besitzen dabei jeweils ein Schalt- und ein Automatikgetriebe. Weiterhin steht eine zusätzliche Sitzbank für das mitzuführende Personal zur Verfügung. Im hinteren Teil befinden sich Regalkon-



Neue Fahrzeuge auch bei der Bundeswehr

NEF und RTW für das Bundeswehrkrankenhaus Berlin



Das Bundeswehrkrankenhaus in Berlin wird sechs Rettungsfahrzeuge neu in Dienst nehmen. Es sind fünf Rettungswagen (RTW) und ein Notarzteinsatzfahrzeug (NEF). Das NEF löst den letzten NAW in Berlin ab. Zwei RTW und das NEF werden im Bundeswehrkrankenhaus stationiert, weitere drei RTW fahren von den Feuerwachen Wedding und Prenzlauer Berg ihre Einsätze. Alle sechs Fahrzeuge werden über die Leitstelle der Berliner Feuerwehr alarmiert. Das Besondere ist, dass alle Fahrzeuge im DIN-Gelb beklebt sind. Dies soll zur besseren Kennung im Straßenverkehr beitragen. Die

Fahrzeuge sind von der Beladung ähnlich wie bei der Berliner Feuerwehr.

Fotos: Machmüller

NEF Bundeswehr Ersatz für NAW

Fahrgestell:	MB Vito
Motor:	2,5 Diesel
KW:	110
Höchstgeschwindigkeit:	179 km/h
Besatzung:	1:1
Aufbauhersteller:	AMZ (Polen)
Baujahr:	2010
Lackierung:	Beklebung DIN-Gelb

RTW Bundeswehr

Fahrgestell:	DB Sprinter
Motor:	4 Zylinder
KW:	120 KW
Höchstgeschwindigkeit:	136 km/h
Besatzung:	1:1
Aufbauhersteller:	AMZ (Polen)
Baujahr:	2010
Lackierung:	Beklebung DIN Gelb
Geräte:	In der Tür: Defi – Monitor C3 Oxylog 3000 Im Fahrzeug: Lukas 2

ModellNews

von Ingo Papenfuß

Auch das Frühjahr begann mit einer stetigen Anzahl an Feuerwehr-Sondermodellen, eine Stagnation der Werbemodellaufträge ist nicht festzustellen, eher das Gegenteil ist der Fall, höchstens der Sammler streikt irgendwann wegen Leere im Geldbeutel!!

Und eine weitere Modellflut zur Interschutz im Juni ist zu erwarten!

Da der Redaktionsschluss dieser Ausgabe vor der Eröffnung der Interschutz liegt,

erfolgt eine Vorstellung der Messemodelle in der nächsten Brennpunkt-Ausgabe.

Doch nun zu den Neuheiten: Die Februar-Neuheiten des kleinen Autoladens beinhalten ein Herpa

Mercedes Vito NEF nach Vorbild der BF Hannover. Von Rietze konnte ein MB Atego LF 16/12 der FF Fulda mit aufwändiger Bedruckung vorbestellt werden, die Auflagenhöhe richtete sich nach dem Eingang der Bestellungen.

Im April kam der nächste Neuheiten-schwung:

Herpa lieferte einen MB Sprinter 06 Koffer-RTW der BF Hamburg-Osdorf, Rietze einen

VW T5 KR als NEF nach Vorbild der Wache BF Hamburg-Sasel,

fertigen lassen, es handelt sich natürlich um ein Busmodell, einen Neoplan Trendliner als ELW II der Feuerwehr Reutlingen, das Modell sieht wirklich toll aus, im Original wie auch im Modell, eine Augenweide für jede Vitrine! Anfang Mai fand auch wieder die Messe RETTmobil in Fulda statt, von Rietze gab es, ganz im Stil des Rietze-Messemodells zur



je einen Rietze MB Sprinter Koffer RTW und einen Baby-NAW, als NEF der BF Solingen ergänzt ein Rietze VW T5 KR das Quintett. Wie immer tragen alle Modelle die vorbildgerechten Drucke, Kennzeichen und sonstige Kennungen.

Anfang Mai hat sich der Busspezialist MF-Modellbau ein wunderschönes Sondermodell von Rietze

RETTmobil 2008, einen VWT5 Hornis M KTW, der, in der Fahrzeugmitte sauber drucktechnisch getrennt, auf der Fahrerseite einen Feuerwehr KTW und auf der Beifahrerseite ein NEF darstellt, wieder mal eine nette Idee zur Auflockerung der Sammlervitrine wie ich meine.

Die Firma Fahrtec-Systeme verkaufte auf der Messe erstmalig ein Herpa Werbemodell eines Mercedes-Koffer RTW's mit einer ansprechenden Vorführlackierung.

An den Lkw-Hersteller MAN hat Rietze ein



MAN TGM HLF 20/16 mit Schlingmann-Aufbau ausgeliefert, das Model ist in RAL 3000 mit neutralem Vorführdesign gehalten. Die Fa. Bürger setzt die hauseigene Serie von Stuttgarter Feuerwehrmodellen mit einem Mercedes T2 als LF 8/6 fort. Der Mercedes 814 D der Freiwilligen Feuerwehr Stuttgart-Weilimdorf mit dem Kennzeichen S-2602 wurde mit dem neuen „Corporate Design“ der Feuerwehr Stuttgart umgestaltet und ist in dieser Gestaltung einmalig. Das Modell ist ab sofort bestellbar, die voraussichtliche Auslieferung soll im September 2010 stattfinden. Nach den bereits ausgelieferten bzw. noch angekündigten Herpa-Modellen nach Vor-

bildern der BF Berlin im neuen „Corporate Design“ kündigt nun auch Wiking, nach jahrelangem Ignorieren von Berliner Modellen, 3 Modelle im neuen Design an, dabei handelt es sich um einen VW Passat Variant, einen VW T5 Bus und einen MAN TGL Koffer-Lkw. Das genaue Erscheinungsdatum dieser Modelle ist noch nicht bekannt. Auch Sondermodelle wie z.B. vom kleinen Autoladen sind noch zu erwarten, man darf also gespannt sein!

Bezugsquellen:

Der kleine Autoladen
Tel. 0541/2599820,
www.derkleineautoladen.de

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

MAN Nutzfahrzeuge
www.shop.man-mn.com

MF-Modellversandhandel
Tel. 07072/50536-0,
www.mf-modellbau.de



Herpa
MB Sprinter 06 Koffer-RTW
Fahrttec-Vorführdesign
500 Stück
18.- Euro
Fa. FAHRTEC
Herpa
MB Vito NEF 5
BF Hannover
500 Stück
23.95 Euro
Der Kleine Autoladen
Rietze
MB Atego LF 16/12
FF Fulda
Nach Bestelleingang
29.95 Euro
Der Kleine Autoladen
Herpa
MB Sprinter 06 Koffer-RTW
BF Hamburg-Osdorf
500 Stück
28.50 Euro
Der Kleine Autoladen

Rietze
VW T5 KR NEF
BF Hamburg-Sasel
500 Stück
23.50 Euro
Der Kleine Autoladen
Rietze
MB Sprinter 06 Koffer-RTW
BF München
300 Stück
25.50 Euro
Der Kleine Autoladen
Rietze
MB Sprinter 06 Baby-NAW
BF München
400 Stück
25.50 Euro
Der Kleine Autoladen
Rietze
VW T5 KR NEF
BF Solingen
150 Stück
23.50 Euro
Der Kleine Autoladen

Rietze
Neoplan Trendliner ELW II
FW Reutlingen
Auflage: ??
32.95 Euro
MF-Modellversandhandel
Rietze
VW T5 Hornis M KTW
Halb FW/Halb Rettungsdienst
Auflage: ??
15.- Euro
Rietze Messeverkauf
Rietze
MAN TGM HLF 20/16
Neutrales Vorführdesign
Auflage: ??
23.90 Euro
MAN Artikelnr ZY.RZ866-1141
Herpa
MB 814 T2 LF 8/6
FF Stuttgart-Weilimdorf
Auflage: ??
23.80 Euro
Fa. Bürger

Drehleiter die Dritte

Nach dem Erscheinen der Konjunkturpaket Drehleitern, wurden diese von mir recht schnell in passende 1:87 Modelle umgesetzt. Drehleitern sind im Modellbau schwer nachzugestalten, da sie sehr aufwändig sind. Will man es dann noch ganz genau machen, vergehen bis zu 6 Wochen Arbeit. Auch die neueste MAN-DLK im Corporate Design sollte nun die Sammlung komplettieren. Wie beim Vorbild, wurde auch im Modell ein MAN TGL Fahrerhaus in facegelifteter Variante verwendet. Herpa bietet dieses Modell an. Probleme treten beim Radlauf auf. Diese, zumindest ähnliche Version, gibt es erst seit kurzer Zeit von Herpa, denn der Radlauf und auch das Fahrgestell stammt ja eigentlich von einem MAN TGM, also die schwerere Variante. Mit viel Aufbau- und Schleif- und Spachtelarbeit produzierte ich das Teil



Wölbung ist erzeugt. Auch der Drehturm entstand im Eigenbau. Hier ist viel Augenmaß gefragt, denn die Schrägen und Rundungen sind nicht so ganz einfach zu gestalten. Wer es sich einfacher machen will,



Dabei entsteht dann eine Rundung die ähnlich einer Manschette aussieht. Dann kürzt man das Besenhaar auf die erforderliche Länge und klebt das Teil kopfüber auf die Rundung. Der Aufrichterahmen muss in gleicher Bauweise aus 1mm Kunststoff hergestellt werden. Der Leitersatz kommt wieder von Herpa, dazu gehört auch der 3-Mann Korb an der Leiterspitze. Die Seitenverblendung des Leitersatzes wird mittels 0,3 mm starkem Polystyrol gebaut. Beklebt wird die neue DLK mit originalen Klebefolien. Der Swosh zieht sich über das Fahrerhaus und dem hohen Aufbaukasten hin. Die Beschriftung stammt von DS Design. Zur Komplettierung gehören viele Details. Die Frontblitzer am Kühlergrill stellt man z. B. aus 0,5mm Quadratprofil her, dieses wird schwarz lackiert, die vorderen Flächen werden versilbert. Die Schäkel stammen von MBSK und sind aus Messing, leider einen Touch zu groß. Dies war nun schon die dritte DLK, die ich hintereinander gebaut habe und mein Bedarf am Drehleiterbau ist somit auch mehr als ausreichend gedeckt. Wer keine modellbauerische Hand besitzt, kann sich aber auch das kürzlich erschienene Modell von Herpa kaufen, das zumindest das Grundausssehen widerspiegelt.

selber. Die Kabine muss im Dachbereich plangeschliffen werden, also eine Absenkung des Fahrerhausdaches. Der Aufbau wurde aus 1mm Polystyrol selber hergestellt. Den hinteren Radlauf imitiert man mittels 0,6mm Rundprofil, welches auf Gehung gesägt bzw. geschnitten wird. Danach noch etwas schleifen und die geforderte

muss sich eine moderne Wiking DLK kaufen und diese zerlegen, denn der Turm ist, abgesehen von der Lafette, recht maßstäblich. Wer Beamter in Berlin ist, kann sich das aber nicht leisten und stellt auch hier den Turm und den Bedienstand selber her. Der klappbare Bediensitz erfordert Filigranarbeit, die Joysticks an den Armlehnen sind einen halben Millimeter groß bzw. klein. Die Herstellung erfolgt mittels Besenhaar, dieses erwärmt man mit einem Feuerzeug vorsichtig an einem Endpunkt.

Schierz

FOTOGRAFIE **LAYOUT**

WERBE- +
MEDIENAGENTUR .
VERLAG

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



Planung • Konzeption • Gestaltung

von der Idee bis zum Produkt

Printwerbung von der Visitenkarte bis zum **XXL-DigitalDruck** auf
Plane • Folie • Stoff • Papier



Neue Website für Fans der Berliner Feuerwehr

Bereits seit längerer Zeit gab es beim Förderverein Feuerwehrmuseum Berlin e. V. Überlegungen zu einem eigenen Internet Auftritt. Dabei sollte aber nicht nur der Förderverein vorgestellt werden, sondern es galt neben der Geschichte der Berliner Feuerwehr insbesondere das Feuerwehrmuseum zu präsentieren.

Seit Anfang April ist diese vom Förderverein finanzierte Seite nun also unter der Adresse www.feuerwehrmuseum-berlin.de erreichbar. Für das Feuerwehrmuseum Berlin besteht hier die Möglichkeit, sich umfassend im Internet zu präsentieren. Bisher war dies nur sehr eingeschränkt über die Website der Berliner Feuerwehr möglich. Das Museum, welches sich steigender Beliebtheit erfreut, kann somit dem Interessierten alle nötigen Informationen für einen geplanten Besuch zur Verfügung stellen. In übersichtlicher Form erfährt der Besucher, wo das Museum zu finden ist, wann es geöffnet hat und was es dort zu sehen und zu erleben gibt. Die derzeit aus Platzgründen nicht ausgestellten Museumsfahrzeuge werden hier alle vorgestellt.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich vorab einen kurzen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Berliner Feuerwehr zu verschaffen. In Form einer Zeitleiste und nach Epochen unterteilten Abschnitten, kann hier die interessante Geschichte des Feuerlöschwesens in Berlin nachvollzo-

gen werden. Es gibt Informationen zu Veranstaltungen, einen Downloadbereich, eine Linksammlung und vieles andere mehr.

Natürlich wird auch der Förderverein ausführlich vorgestellt. Dieser ehrenamtlich tätige Verein hat es sich zum Ziel gesetzt, das Feuerwehrmuseum zu fördern und zu unterstützen, sowie die Öffentlichkeit über die Geschichte der Berliner Feuerwehr zu informieren. Nun soll also auch das Internet in stärkerem Maße dafür genutzt werden.

Die Website bietet eine Vielzahl von Informationen an und wird ständig weiter ausgebaut und aktualisiert. Besucht uns auf unserer neuen Website www.feuerwehrmuseum-berlin.de und natürlich auch im Museum. Oder kommt einfach mal zu einem unserer Infotreffen im Gebäude der FF Mitte in der Linienstraße. Wir treffen uns dort jeden zweiten Dienstag im Monat um 18.00 Uhr zum gemeinsamen Gedankenaustausch und zum Fachsimpeln über die Geschichte der Berliner Feuerwehr.

Ulrich Lindert
Stellvertretender Vorsitzender des Fördervereins Feuerwehrmuseum Berlin e. V.



Neu im Feuerwehrmuseum:

Rettungswagen RTW Typ MB 308 D-KA/Binz & Co

Das letzte - zuletzt als Lastkraftwagen LKW 1 - verwendete Fahrzeug mit dem amtl. Kennzeichen B-2418 konnte jetzt in den Museumsbestand übernommen werden. Dieser

Fahrzeugtyp war der Standard-Rettungswagen der Berliner Feuerwehr in den achtziger und neunziger Jahren. Ab 1981 wurden RTW auf Basis des MB Transporters vom Typ

wurden ab November 1990 mit diesem Fahrzeugtyp ausgestattet. Insgesamt wurden von 1981 bis 1995 213 Fahrzeuge dieser Bauart beschafft.



602 D-KA (307 D) beschafft. Im Jahre 1990 modernisierte Mercedes Benz ihre Transporter Baureihe (Typ MB 308 D). Die Fahrzeuge wurden u. a. mit neuen Dieselmotoren und 5-Gang Schaltgetrieben ausgestattet. Die Feuerwachen im Ostteil der Stadt

Mercedes Benz 308 D- KA	
Mercedes Benz 4-Zylinder Dieselmotor OM 601 mit 80 PS bei 3800 U/min	
5-Gang Schaltgetriebe	
Länge:	5350 mm
Breite:	1975 mm
Höhe:	2789 mm
Radstand:	3350 mm
Ges. Gew.	3000 kg
Ausbau:	Binz & Co
Lackierung:	RAL: 3024

Die Kräne der Berliner Feuerwehr



Um auch schwierigsten technischen Hilfeleistungen Herr zu werden gehören Kranwagen zum täglichen Einsatzgeschehen der Berliner Feuerwehr. Betrachtet man die Entwicklung der Feuerwehrkrane so stellt man fest, dass auch hier die Lei-

stungsfähigkeit ständig anstieg. Begnügte man sich damals mit einer Hubkraft von 15 t, so leisten die heutigen Feuerwehr Kranfahrzeuge teilweise das Dreifache. Andererseits ist nicht hauptsächlich die Tonnage ausschlaggebend für die Beschaffung

eines Kranwagens, sondern die möglichst schnelle Einsatzbereitschaft und nach heutigen Anforderungen auch die Wendigkeit des Fahrzeuges.

1960 unterhielt die Berliner Feuerwehr zunächst nur einen Kranwagen 15. Direkt aus der reinen Magirus-Produktion beschafft, wurde der KW 15 im März 1959 in Dienst gestellt. Aus Erfahrungen der verschiedensten Feuerwehren entwickelte Magirus diesen Krantyp, speziell für die Belange der Feuer-

heck wie auch über die Umlenkrollen des vorderen Stoßfängers. Für die nötige Fahrzeugabstützung sorgten zwei niederschraubbare Abstützrollen am Heck des Krans, sowie zwei beidseitig in Fahrzeugmitte befindliche Schwenkausleger mit Schraubspindeln.

tion des Fahrgestelles hing. Dies wiederum führte beim Anheben zum Verziehen des gesamten Kranfahrzeuges, was zwar die Kraft des KW 15 darstellte, aber ihm dann leider auch das Lebenslicht aushauchte. Im übrigen wurde der KW 15 im Volksmund sehr einprägsam mit dem Namen „Herkules“ betitelt.

1965 wurde dann im Rahmen einer Beschaffung des Bundes (unter dem Aktionsnamen „Eichhörnchen“) ein KW 12 in den Dienst der Berliner Feuerwehr gestellt. Erkennbar war dieses doch recht seltene Stück an der vorn angebrachten Vorbau-Seilwinde. Das Fahrzeug besaß einen 150 PS luftgekühlten Dieselmotor, der dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 67 km/h verlieh. Konstruktionsmäßig ähnelte der KW 12 ungefähr dem Aufbau des KW 15. Die Abstützungen glichen denen des KW 15 wurden aber durch zusätzliche Stützzylinder am seitlichen Heck noch aufgewertet. Entsprechend der etwas leichteren Gesamtkonstruktion besaß der KW 12 eine maximale Hubkraft von 12 t. Die Zugkraft der Vorbauseilwinde betrug 8 t. Aus betrieblichen Gründen war der KW 12 allerdings nur sechs Jahre im Dienst.

1967 wurde dann von der Berliner Feuerwehr ein KW 16 beschafft. Den KW 16 konnte man als direkten Nachfolger des KW 15 ansehen. Lediglich der verstärkte Kranausleger bildete den einzigen Unterschied zum KW 15. Rein äußerlich erkannte man den KW 16 sofort an dem zusätzlich installiertem Ausgleichsgewicht am Heck des Kranoberbaues. Das Leistungsdiagramm zeichnete sich durch eine erhöhte Hubkraft aus. Der KW 16 war von 1967 bis 1980 im Berliner Feuerwehrdienst.

Mit den Magirus-Kranwagen machte man insgesamt gesehen sehr gute Erfahrungen. Hohe Stabilität und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge bewiesen die Richtigkeit der Kranbeschaffungen. Hieraus resultierte

KW 15 bei der Arbeit

wehreinsätze. Viele Anforderungen wurden an diesen Krantyp gestellt, so war es zum Beispiel sehr wichtig, einen kräftigen Antriebsmotor zu verwenden. Das Fahrgestell sollte allradangetrieben und geländegängig sein, um auch in unwegsamem Gelände zu arbeiten.

All diese Kriterien ließ die Firma Magirus in den KW 15 mit einfließen. Aufgebaut wurde der Kran auf einem Magirus-Uranus-Fahrgestell (6x6). Der verwendete V-12 Zylinder-Motor leistete mit seinen 15966 cm³ Hubraum immerhin ganze 250 PS. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges betrug 70 km/h. Die Krananlage arbeitete vollhydraulisch. Die dabei verwendete Ölpumpe wurde vom Fahrzeugmotor über einen Nebenabtrieb angetrieben. Der im Hauptausleger lagernde Hilfsausleger gestattete eine Vergrößerung des Arbeitsfeldes.

Mit der Krananlage konnten folgende Lasten bei 42° gehoben werden:

nach hinten (ohne Hilfsausleger)	15 t
nach hinten (mit Hilfsausleger)	8 t
seitlich (ohne Hilfsausleger)	9 t
seitlich (mit Hilfsausleger)	4 t

Zusätzlich war der KW 15 mit einer 15 t Spillanlage ausgerüstet. Das hierfür verwendete 50 m lange Stahlseil erlaubte die Arbeitsweise sowohl über das Fahrzeug-

Insgesamt gesehen war der KW 15 ein voller Erfolg für die Feuerwehren und natürlich auch für die Firma Magirus. Die gebauten Stückzahlen von 13 Stück KW 15 und 39 Stück KW 16 unterstrichen diesen Erfolg.

Bei der Berliner Feuerwehr war der KW 15 von März 1959 bis 1975 im Dienst und wurde dann von der technischen Einsatzbereitschaft der Berliner Polizei übernommen. Das man aus einem Kran auch eine Banane machen kann, bewies dann ebenfalls die Polizei. Sie ließ die ganze Kraft des Krans auf die Kranflasche wirken. Leider wurde dabei nicht bemerkt, dass die besagte Kranflasche noch in der vorderen Aufnahmevorrich-



KW 12



KW 20

dann wohl auch die Komplettierung der Magirus-Kranfamilie. So erfolgte 1970 die Beschaffung des ersten KW 20. Konstruktionsbedingt hob sich der neue Krantyp doch deutlich von seinen Vorgängern (KW 15 KW 16) ab. Das Fahrgestell wurde hier sehr stabil und tragfähig aus U-Profilen gefertigt. Als Antriebsaggregat verwendete man in Berlin sogar einen 270 PS (sonst 230 PS) starken Motor. Dieser war als luftgekühlter V-10 Zylinder ausgebildet. Das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges betrug ca. 27t.

Der Hauptausleger war als Gittermast konstruiert. Sämtliche Kranfunktionen wurden vollhydraulisch gesteuert. Bei den Abstütungen des Krans konnte man nun auch auf das beschwerliche Kurbeln verzichten, denn diese arbeiteten ebenfalls mit Hydraulik. Gegenüber neueren Kranen hatte und hat noch heute der KW 20 einen entscheidenden Vorteil. Er kann Lasten, sei es mit dem Hauptausleger oder dem hinteren Abschleppausleger, verfahren. Die Gesamthöhe des Fahrzeuges bleibt dabei aber immer noch sehr gering. Besonders in Tunnelbereichen (Berliner Stadtautobahn) erwies sich diese Arbeitsvariante stets als sehr vorteilhaft. Die am Heck befindlichen hydraulischen Abstützrollen bewirkten zusätzliche Stabilität und Sicherung der zu verfahrenen Last.

Für den normalen Kranbetrieb boten sich

folgende Belastungswerte:

Länge ausgefahrener Zusatzausleger

Auf- richte- winkel	0 m	1,0m	3,5m
0°	6t	5t	3t
10°	6t	5t	3,5 t
20°	7,5t	6,5t	4t
30°	8,5t	7t	4,5t
40°	11t	10t	6t
50°	20t	16t	8t

Der KW 20 verfügte auch über eine Spillanlage mit 15 t Zugkraft. In Verbindung mit dem Abschleppausleger war es möglich, über diese Spillanlage die abzuschleppende Last über eine Seilrolle anzuheben. Die maxi-

male Anhängelast des Abschleppauslegers betrug 7 t. Eine zusätzliche Abschleppgabel verhinderte das Pendeln der Last.

Ähnlich wie bei Drehleitern besitzen auch Kranfahrzeuge, und so auch der KW 20, sogenannte Sicherheitseinrichtungen. Ein Belastungsanzeiger, welcher im Bereich des Bedienstand montiert war, arbeitete nach dem gleichen Prinzip wie der Benutzungsfeldanzeiger einer Drehleiter. Hierbei lief, eine dem Kranausleger angepasste Schaltzunge, auf einer Kontaktplatte und ermöglichte damit die Schaltung der nötigen Belastungsvorgaben. Sollte die zulässige Höchstlast überschritten werden, verhinderte dieser Belastungsanzeiger alle Bewegungen die zu einer Verschlechte-



KW 20 bei der Arbeit



KW 30 - Gottwald AMK 55-31

rung der Belastung führen konnten, durch ein sogenanntes Sperrventil .

Mit der Arbeitsweise und Zuverlässigkeit des KW 20 war man sogar so zufrieden, dass man sich zur Beschaffung eines zweiten Exemplars entschied. Bis auf wenige Kleinigkeiten glich der 1971 in Dienst gestellte zweite KW 20 dem Erstling. Obwohl er jünger war, wurde er 1985 ausgesondert.

Nach langem wohlverdienten Existenzrecht bekamen die ausgereiften Magirus-Kranwagen jedoch Konkurrenz. Da die zu bergenden Lasten stets größer wurden und neuentwickelte Krane mit Teleskopauslegern leistungsfähiger wurden, gelangten die Magirus-KW etwas ins Hintertreffen. Aufgrund der zunehmenden Anzahl bei Einsätzen der technischen Hilfeleistung, erhob sich die Forderung nach einem Kran mit größerer Ausladung und Hubkraft. Aus diesen Wünschen heraus ergab sich 1971 die Beschaffung eines 30t Teleskopkran der Marke Gottwald. Die hierfür richtige Bezeichnung lautete AMK 55-31. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um eine Gesamtproduktion der Firma Gottwald, dazu gehörten Kranfahrgerüst und Kranaufbau. Bei dem Fahrgerüst kam eine 3-achsige Ausführung mit Allradantrieb und 12-facher Luftbereifung zur Verwendung. Für den nötigen Antrieb sorgte ein Klöckner-Humboldt-Deutz Motor der Marke F 8L 413 mit einer Leistung von 230 Pferdestärken.

Für den Kranbetrieb galten die Werte:

Auslegerlänge	Ausladung	Zugkraft
7,65 m	3m	30t
7,65 m	6m	15,4t
18,45m	3m	20t
18,45m	6m	14,5t
29,45m	4m	8t
29,45m	6m	7,3t
29,45m	24m	1t

Die Fahr- und Arbeitskabinen waren linksseitig als Doppelarbeitsplatz konstruiert. Da in Berlin für die Besetzung des Krans zwei Mann vorgesehen waren, musste der Fahrzeugeinheitenführer auf der Einsatzfahrt leider entgegengesetzt sitzen. Der KW 30 wurde 1972 in Dienst gestellt. Das Fahrzeug war anfänglich komplett in Tagesleuchttrot (RAL 3024) lackiert und trug die damals noch verwendete Bezeichnung „FEUERWEHR BERLIN“ auf dem Ausleger, ausgesondert wurde er zum Jahre 1987.

Für die Folgebeschaffung sollte ein Fahrzeug in Frage kommen, das die Fehlerquellen des



KW 40 - Gottwald AMK 60-42

Vorgängers von Anfang an berücksichtigte. Auch der Ruf nach noch mehr Hubleistung wurde laut, was zur Beschaffung eines KW 40 führte. Unter der Gottwald-Firmenbezeichnung AMK 60 wurde das neue Kranfahrzeug schließlich am 20.3.1979 beim Technischen Dienst in Betrieb genommen. Als Neuheit bei einem Berliner Kranfahrzeug konnte man nun die getrennte Antriebsart für Kranunter- und Oberwagen ansehen. Mit einem Automatikgetriebe ausgestattet, ver-

wendete man für das Fahrgestell eine MAN D 2530 MTE Maschine mit 400 PS Leistung. Der Kranoberwagen wurde von einem KHD-Motor Typ BF 6 L 913 mit 125 PS angetrieben. Die Firma Gottwald war auch für den Bau des vierachsigen Fahrgestelles zuständig, und benutzte dafür ein modifiziertes und tiefergelegtes MAN Fahrerhaus.

Auszug aus der Tragfähigkeitstabelle bei abgestütztem Kran:

Auslegerlänge	Ausladung	Aufrichtewinkel	Tragfähigkeit
10,9 m	3m	67°	40t
10,9 m	8m	28,5°	15t
18,5 m	4m	75,5°	20t
18,5 m	16m	19°	3,8t
26,1 m	5m	78,5°	14t
26,1 m	24m	11°	1,1t
33,7 m	6m	80°	7,5t
33,7 m	26m	37,5°	1,2t

Mit dem KW 40 (Typ AMK 60-42) war man nun auch ganz zufrieden, zumal auch der stärker gewählte Fahrmotor die Beschleunigungswerte wesentlich verbesserte. Fast komplett in Tagesleuchttrot lackiert, trug das Kranfahrzeug den neueren Schriftzug „BERLINER FEUERWEHR“. Der KW 40 wurde im August 1997 aufgrund erheblicher TÜV-Mängel ausgesondert.

Stetige Entwicklungen im Kranfahrzeugbereich brachten sowohl Fahrgestelle als auch Kranoberwagen immer wieder auf den neu-

esten Stand der Technik. Betrachtet man allein die Wendigkeit und auch die Nivelliermöglichkeit heutiger moderner Kranfahrgerüste, ist dies doch sehr beeindruckend. Ähnlich wie bei den Drehleitern ist man auch bei den Mobilkränen dazu übergegangen, möglichst schmalere Fahrzeuge zu bauen, denn besonders hier gibt es die üblichen Probleme mit dem immer ansteigenden Autoverkehr und enger werdenden Straßen. So beschaffte man 1988 als Ersatzbeschaffung



KW 30/6 - Faun RTF 50-4

für den KW 30 (Gottwald) einen vierachsigen Faun-Kran des Typ RTF 50-4 (All-Terrain-Kran). Feuerwehrintern lautet die richtige Bezeichnung für den Kran FwK 30-6 (Feuerwehrkran 30t Hubkraft bei 6m Ausladung).

Das Fahrgestell wurde von einem Mercedes-Benz Motor (Typ OM 423 LA) angetrieben. Die Leistung betrug bei 2300 U/min ganze 500 PS, was dem Feuerwehrkran eine kräftige Fahrleistung verlieh. Das 42 t schwere Fahrzeug konnte von 0 auf 60 km/h in ca. 30 Sekunden beschleunigen, die Höchstgeschwindigkeit betrug 85 km/h. Aufgrund der groß gewählten Bereifung war der KW 30/6 auch im schwierigen Gelände einzusetzen. Da das Fahrzeug mit einer hydropneumatischen Federung ausgestattet war, bestand die Möglichkeit die Durchfahrts Höhe um 100 mm zu verringern. Zum besseren Manövrieren ließ sich die 1. Hinterachse anheben und die 2. Hinterachse je nach Bedarf in die gewünschte Richtung lenken.

Für die Belastung galten folgende Beispielswerte:

Ausladung	Auslegerlänge	Aufrichtewinkel	Hubkraft
6m	10,30m	46°	29,7t
12m	17,50m	42°	10,7t
20m	24,60m	32°	4,35t
30m	31,80m	11°	1,6 t

Der KW 30/6 war bis heute noch beim TD 2 im Dienst und wird mit der Indienststellung des neuen Kranwagens als Reservekran verwendet.

Nachfolger des KW 30/6 war der noch heute beim TD 1 verwendete Liebherr Kran. Die Firma Liebherr gehört zu den führenden Unternehmen im Kranbau und sie bietet sogar spezielle Feuerwehrkrane an. So wurde im Mai 1999 ein Kran vom Typ LTM 1040 bei der Berliner Feuerwehr in Dienst gestellt. Angetrie-

ben wurde er von einem 6-Zylinder Liebherr Motor mit 312 PS. Die Kraftübertragung lief über ein Lastschaltwendegetriebe mit Drehmomentwandler. Zur Verfügung standen 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge. Gefedert wurde das Fahrzeug über eine hydropneumatische Achsfederung mit Niveauausgleich. Bei Kranbetrieb verriegelt die Hydraulik auch die Achsen. Zur Verfügung standen Allradantrieb und Allradlenkung. So konnte ein Wendekreis von 22,86m bei normaler und 17,04m bei geschalteter Allradlenkung erreicht werden. Für den Kranbetrieb ließ sich der Kran vierfach in waagrecht-senkrechter Ausführung abstützen. Die Hydraulik des Kranoberwagens wurde auch über den Fahrzeugmotor angetrieben. Hier konnten vier Bewegungen gleichzeitig gefahren werden. Der vierteilige Hauptausleger konnte bis zu einer Länge von 30m hydraulisch ausgefahren werden. Die maximale Ausladung betrug 26m. Für die notwendige Sicherheit sorgte eine Liccon-Überlastanlage. Ähnlich einer Drehleiter sperrt dieses System alle Bewegungen, die

bei Überlastung zur weiteren Belastung führen würden. Liccon steht für **Liebherr-Computer-Controlling**. Das System basiert auf Lastvergleich zwischen Ist und zulässiger Last. Zu weiteren Sicherheitseinrichtungen gehörten Rohrbruchsicherungen gegen unkontrolliertes Auslaufen von Hydrauliköl. In der Mitte des Kranes lagerte ein Kontergewicht, welches hydraulisch anteleskopiert werden konnte. Der LTM 1040 besaß zusätzliches Zubehör. Dazu gehörten eine Bergungswinde, Typ Treibmatik Rotzler TR 200 mit einer Seillänge von 45m und einer maximalen Zuglast von 200kN. Am Heck befand sich ferner eine Abschleppvorrichtung die über eine Dreiecksgabel das Einschleppen von verunfallten Fahrzeugen ermöglichte. Die maximale Schlepplast wurde mit 8t angegeben. Zusätzliche Gerätekästen erlaubten das Verstauen von Schäkeln, Rundschlingen, Stahlseilen, Plattengreifer, Kantenschonern und Holzbohlen.

Fotos: Schierz, Machmüller, Sammlung Schierz



KW 30 - Liebherr LTM 1040

Magirus Kranwagen 20 t (KW 20)

Ein Klassiker geht in Pension



Mittlerweile gehören Kranwagen zur Grundausstattung einer modernen Berufsfeuerwehr. Die Berliner Feuerwehr kann auch hier als Pionier bezeichnet werden, besaß sie doch schon eh und je Feuerwehrrane in ihrem Fuhrpark. Ein Kran ist keine Luxusausstattung sondern ein wichtiges Einsatzmittel wenn es darum geht, eingeklemmte oder verschüttete Personen mittels Hebegerät zu befreien. Ebenfalls gehören zahlreiche Technische Hilfeleistungen zu seinem Aufgabengebiet. Das Einsatzspektrum erschließt sich hier über umgestürzte Fahrzeuge, verunglückte Straßenbahnen, lose Bauteile aller Art, und wie erwähnt vor allen Dingen die Rettung von Mensch und Tier. An einen Feuerwehrran werden allerdings andere Anforderungen gestellt, als an einen Baukran. Muss der Baukran eher viel Last heben können, sind Wendigkeit und die Rüstzeit die wichtigsten Merkmale eines Feuerwehrrans. Die Rüstzeit sagt aus, wie schnell ein Kran abgestützt und in die Betriebsstellung gebracht wird, sie sollte also möglichst kurz gehalten werden. Die Wendigkeit ist genauso wichtig, hier werden optimale Ergebnisse mit Hilfe von gelenkten oder liftbaren Achsen erzielt und natürlich sind auch die

Abmaße des gesamten Fahrzeuges ein ausschlaggebendes Beschaffungskriterium. Regierte früher eher die Mechanik, so übernimmt heute Kollege Computer die Führung in der Kransteuerung.

1960 unterhielt die Berliner Feuerwehr zunächst nur einen Kranwagen 15. Direkt aus der reinen Magirus-Produktion beschafft, wurde der KW 15 im März 1959 in Dienst gestellt. Aus Erfahrungen der verschiedensten Feuerwehren, entwickelte Magirus diesen Krantyp speziell für die Belange der Feuerwehreinsätze. Viele Anforderungen wurden an diesen Krantyp gestellt so war es zum Beispiel sehr wichtig, einen kräftigen Antriebsmotor zu verwenden. Das Fahrgestell sollte allradangetrieben und geländegängig sein, um auch im unwegsamen Untergrund zu arbeiten.

All diese Kriterien ließ die Firma Magirus in den KW 15 mit einfließen. Aufgebaut wurde der Kran auf einem Magirus-Uranus-Fahrgestell (6x6). Direkter Nachfolger des KW 15 war der KW 16. Vom Grundaufbau gleichgestellt, wurde hier die Hubkraft durch Verstärkung des Auslegers erhöht. Zu erkennen war er an dem zusätzlichen Gegengewicht am Heck des Drehturmes. Der Spitzname „Her-

kules“ ist bis heute in aller Munde, richtigerweise traf diese Bezeichnung aber nur auf den KW 15 zu. Magirus verkaufte insgesamt 13 Stück KW 15 und 39 Stück KW 16. Somit war dies wohl ein voller Erfolg für Firma Magirus. Ein großer Vorteil war natürlich, dass sowohl das Fahrgestell als auch der Kranaufbau aus einer Produktionsstätte stammten. So konnten alle Komponenten aufeinander zielgerecht abgestimmt und die Verlässlichkeit der Fahrzeuge optimiert werden. Hieraus resultierte dann wohl auch die Komplettierung der Magirus-Kranfamilie. So erfolgte 1970 die Beschaffung des ersten KW 20. Konstruktionsbedingt hob sich der neue Krantyp doch deutlich von seinen Vorgängern (KW 15 KW 16) ab. Das Fahrgestell wurde hier sehr stabil und tragfähig aus U-Profilen gefertigt. Als Antriebsaggregat verwendete man in Berlin sogar einen 270 PS (sonst 230 PS) starken Motor. Dieser war als luftgekühlter 10 Zylinder ausgebildet. Das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges betrug ca. 27 t.

Der Hauptausleger war als Gittermast konstruiert. Sämtliche Kranfunktionen wurden vollhydraulisch gesteuert. Bei den Abstützungen des Krans konnte man nun auch auf



das beschwerliche Kurbeln verzichten, denn diese arbeiteten ebenfalls mit Hydraulik. Gegenüber neueren Kranen hatte der Magirus KW 20 einen entscheidenden Vorteil. Er konnte Lasten, sei es mit dem Hauptausleger oder dem hinteren Abschleppausleger, verfahren. Die Gesamthöhe des Fahrzeuges blieb dabei aber immer noch sehr gering. Besonders in Tunnelbereichen (Berliner Stadtautobahn) erwies sich diese Arbeitsvariante stets als sehr vorteilhaft. Die am Heck befindlichen hydraulischen Abstützrollen bewirkten zusätzliche Stabilität und Sicherung der zu verfahrenen Last.

Der KW 20 verfügte auch über eine Spillanlage mit 15t Zugkraft. In Verbindung mit dem Abschleppausleger war es möglich, über diese Spillanlage die abzuschleppende Last über eine Seilrolle anzuheben. Die maximale Anhängelast des Abschleppauslegers betrug 7t. Eine zusätzliche Abschleppgabel verhinderte das Pendeln der Last.

Ähnlich wie bei Drehleitern besitzen auch Kranfahrzeuge, und so auch der KW 20, sogenannte Sicherheitseinrichtungen. Ein Belastungsanzeiger, welcher im Bereich des Bedienstand montiert war, arbeitete nach dem gleichen Prinzip wie der Benutzungsfeldanzeiger einer Drehleiter. Hierbei lief,

eine dem Kranausleger angepasste Schaltung, auf einer Kontaktplatte und ermöglichte damit die Schaltung der nötigen Belastungsvorgaben. Sollte die zulässige Höchstlast überschritten werden, verhinderte dieser Belastungsanzeiger alle Bewegungen die zu einer Verschlechterung der Belastung führen konnten, durch ein sogenanntes Sperrventil.

Mit der Arbeitsweise und Zuverlässigkeit des KW 20 war man sogar so zufrieden, dass man sich zur Beschaffung eines zweiten Exemplars entschied. Bis auf wenige Kleinigkeiten glich der 1971 in Dienst gestellte zweite KW 20 dem Erstling. Auch bei den Feuerwehrleuten die mit ihm arbeiteten, erfreute er sich aufgrund seiner Zuverlässigkeit großer Beliebtheit. Sieht man einmal vom spartanischen Fahrkomfort ab, machte es zumindest den Altmaschinisten immer viel Spaß, dieses Auto zu fahren. Der Begriff „Männerauto“ kam nicht von irgend wo her, denn der KW 20 hatte ein unsynchronisiertes Getriebe und keine Servolenkung. Hier waren wirklich noch „richtige“ Maschinisten gefragt. Wie erwähnt, existierten 2 Exemplare des KW 20, wobei kurioserweise das jüngere Fahrzeug 1984 ausgesondert wurde.

Im Jahr 2009 ging es allerdings auch dem

anderen KW 20 an den Kragen. Immerhin hatte er 15 Jahre länger Dienst versehen als sein Passmann. Vierzig Dienstjahre schafft so schnell kaum ein Feuerwehrfahrzeug bei der Berliner Feuerwehr. Allerdings müssen auch die Traditionellen unter uns feststellen, dass man den Fortschritt nicht aufhalten können. Vergleicht man es einmal mit der Bahn stellt man fest, dass früher kaum eine Dampf- Diesel- oder E-Lok ausgefallen ist. Sieht man dagegen was sich heute abspielt kommt man automatisch zu dem Schluss, dass an der guten deutschen Wertarbeit wohl doch etwas dran war. Der gute alte KW 20 muss nun seinen modernen komfortablen Nachfolgern Platz machen. Weit im Vorfeld dagegen machte man sich rechtzeitig Gedanken, was mit dem Fahrzeug einmal nach der zu erwartenden Aussonderung passieren würde. In Zusammenarbeit mit dem Verein Feuerwehrmuseum e.V. gab es damals schon mit dem Landesbranddirektor Broemme Zukunftsgespräche über dieses Fahrzeug. Die Fans leisteten so viel Überzeugungskraft, dass man sich glücklicherweise dazu entschied, den Magirus KW 20 in den offiziellen Museumsbestand der Berliner Feuerwehr zu übernehmen. Aufatmen ist also angesagt, bleibt der Klassiker somit uns allen und der Nachwelt erhalten. Man kann zwar davon ausgehen, dass er niemals verschrottet worden wäre weil es genug Sammleranfragen gab, aber wer weiß, wo er jemals gelandet wäre.

Heute zum Tag der offenen Tür am 04. Juli 2010 heißt es nun offiziell und zeremoniell Abschied nehmen von der Legende auf Rädern, den Magirus- Kranwagen 20 der Berliner Feuerwehr. Sein Dienstkennzeichen war B-2290.

Da es bei den Fans auch viele „Nietenzähler“ gibt, sollen in diesem Falle die wichtigsten Technischen Daten dargestellt werden. So gibt es sogar etwas zum Schmunzeln. Der KW 20 kostete damals inklusive Zulassungs- und Abnahmegebühren **290.527,27 DM**. Davon entfielen 28.790,99 DM auf **11% !** Mehrwertsteuer, 60.- DM auf TÜV Gebühren, 8.- für den KFZ. Brief und jetzt kommt es, 120.- DM für sage und schreibe 240l Diesel. Wenn das keine Preise waren.

Hans-Jörg Schierz

Fotos ©: Schierz, Machmüller, Sammlung Schierz

Technische Daten Magirus Kranwagen 20

Lieferfirma	Klöckner Humboldt Deutz
Fahrgestell- Typ	F Magirus 270 D 26 A 6x6
Fahrgestellnummer	480.0009.679
Motor- Typ	F10L 413
Motornummer	4647006
Leistung	270 PS bei 2650 Umdr./ min
Hubraum	14137 cm ³
Hub	125 mm
Bohrung	120 mm
Kühlung	Luftkühlung
Zulassung	17.11.1970
Indienststellung	17.12.1970
Baujahr	1970
Länge	8800 mm
Breite	2500 mm
Höhe	3350 mm
Radstand	3850 /1380 mm
Spurweite	V 1926/ H 1821 mm
Zul. Gesamtgewicht	26500 kg
Wendekreis	21600 mm
Höchstgeschwindigkeit	86 km/h
Anhängekupplung	Rockinger G 250
Größe der Bereifung	12.00-20 PR 18 Super
Kennzeichen	B-2290
Kraftstoffinhalt	200 l
Spillwinde	Vorn 8t, nach hinten 15t
Rundumkennleuchten	2x RKLE 130mm Halogen
Anzahl der Sitzplätze	3
Lackierung	RAL 3000 (Feuerrot)

Neues Schwergewicht

Nach vielen Jahren gibt es bei der Berliner Feuerwehr eine Neubeschaffung eines Feuerwehrranens. Feuerwehrräne haben zwar prinzipiell die gleiche Arbeitsweise wie ein mobiler Baukran, die Anforderungen an solch ein Fahrzeug sind jedoch für unsere Zwecke anderer Natur. Während in der Wirtschaft mehr die zu hebende Höchstlast und Hubhöhe zählt, ist es bei der Feuerwehr eher Wendigkeit, Flexibilität und Schnelligkeit, die im Vordergrund steht.

Bei der Berliner Feuerwehr sind täglich zwei Feuerwehrräne beim Technischen Dienst 1 in Charlottenburg und dem Technischen Dienst 2 in Marzahn im Dienst. Deren Hauptaufgabe ist die Rettung von Menschen, bei deren Rettung schwere Lasten angehoben oder Fahrzeuge aufgerichtet werden müssen. Ebenfalls gehören Einstürze, lose Bauteile, Explosionen etc. zum Aufgabengebiet. Der Kran rückt immer in Verbindung mit dem Rüstwagen aus. Die Firmenbezeichnung für den neuen Kran lautet Liebherr LTM 1050-3.1, bei der Berliner Feuerwehr läuft er als KW 30 und ist auch gewichtsmäßig so ausgelegt. Liebherr baut Kranwagen und Baukrane in allen möglichen Ausführungen, verkauft diese auch in aller Herren Länder und ist hier wohl auch einer der Marktführer. Ließ sich die Feuerwehr früher oft Spezialkrane bauen, so änderte sich hier die Philo-

Schaltsystem. Alle Achsen sind angetrieben und können mittels verschiedenen Lenkvarianten bewegt werden. Bei Straßenfahrt wird die dritte Achse elektrohydraulisch gelenkt und ab einer Geschwindigkeit über

draulikpumpe lässt über das sogenannte „Load Sensing“ System vier Arbeitsfunktionen gleichzeitig zu. Das Aufrichten des Hauptauslegers erfolgt über einen hydraulischen Hubzylinder. Die Kranbedienkabine



30 km/h in Geradeausfahrt fixiert. Die Federung erfolgt hydropneumatisch und kann hydraulisch blockiert werden. In modernen Zeiten verfügt das Fahrzeug über Scheibenbremsen. Das Zwei-Mann-Fahrerhaus ist elastisch aufgehängt und besitzt eine Sicherheitsverglasung. Die gesamte elektrische Anlage läuft über Datenbus-Technik. Steigt man ein und dreht den Zündschlüssel

ist aus Faserverbundwerkstoff und besitzt ebenfalls eine Sicherheitsverglasung. In ihr sind alle Kontrollinstrumente und Bedienarmaturen ergonomisch untergebracht. Der Kran besitzt selbstverständlich mehrere Sicherheitseinrichtungen. Dazu gehören eine Liccon2 Überlastanlage, eine Hubendbegrenzung, Sicherheitsventile gegen Rohr- und Schlauchbrüche, sowie ein betriebseigenes Testsystem. Der Hauptausleger hat eine variable Länge von 11,4m bis 38m, die maximale Ausladung liegt bei 34m. Als Zusatzbestückung besitzt der neue KW 30 am Heck eine sogenannte Bergungswinde mit einer Zugkraft von 8t. Vor dem Fahrerhaus ist eine Schwerlasttraverse angebracht, die es ermöglicht, Lasten besser anzuschlagen. Der Kran ist in RAL 3000 Feuerrot lackiert und im Corporate Design beklebt. Seine neue Heimat wird der Technische Dienst 2 in Marzahn sein. Er ersetzt den kürzlich ausgesonderten und allseits beliebten KW 20 aus dem Jahre 1970.

Schierz



sophie in soweit, dass die Beschaffung eines ausgereiften Kranes von der Stange mit zusätzlichem Feuerwehrzubehör weitaus günstiger ist. Die Betriebssicherheit und geringe Anfälligkeit liegen da weit im Vordergrund. Doch nun zum neuen Gefährt. Angetrieben wird das Fahrzeug von einem wassergekühltem 6-Zylinder Diesel (Typ D936 L) mit 367 PS. Die Kraft wird übertragen auf ein 12-Gang Schaltgetriebe mit automatisiertem

sel, entsteht der Eindruck eines Flugzeugcockpits. Die Abstützung erfolgt über eine waagrecht-senkrecht Version, die maximale Abstützbreite beträgt 6400mm. Die Stützen können über eine Fernbedienung, die sonst im Armaturenbrett lagert, herausgefahren werden. Besaßen frühere Krane noch einen separaten Kranmotor, so wird der Kranbetrieb heute über den Fahrzeugmotor angetrieben. Die angetriebene Hy-

Für Datensammler

Bezeichnung:	KW 30
Fabrikat:	Liebherr LTM 1050-3.1
Länge:	12.180 mm
Breite:	2.550 mm
Höhe:	3.850 mm
Radstand:	2.750 + 1.650 mm
Gewicht:	36 t
Motor:	D 936 L A6 367 PS
Hubraum:	10.520
Kennzeichen:	B-2823
Baujahr:	2009

Na denn bauen wa mal ´nen Kran

Kaum stand er auf dem Hof von SEFG hielt mich nichts mehr ab, zahlreiche Detailfotos von ihm zu machen. Gemeint ist der neue Kran der Berliner Feuerwehr. Vorab wurden Maßskizzen gefertigt, auch dazu gehörten zahlreiche Detailbilder. Als ich nun das Maßband herausholte kam schon die Frage auf: „Wo fange ich nun eigentlich an?“ Nach rund drei Stunden hatte ich die Sache halbwegs in den Griff bekommen, alle wichtigsten Grundmaße und tausende kleine Detailmaße waren festgehalten und auf Papier fixiert. Da es im Zeitalter der digitalen Fotografie möglich ist alles sofort zu Hause zu haben, stand einem Baubeginn des kleinen Bruders nichts mehr im Wege.



Das Vorbild ist ein Liebherr-Kran des Typ LTM 1050 und die gute Nachricht, selbigen hat Herpa in seinem Programm. Für einen Nietenzähler wie mich sicher nicht das Optimum, aber ich darf Herpa bescheinigen, hier ein recht maßstäbliches Modell herausgebracht zu haben. Da ich allerdings eine „Edelausführung“ haben wollte, begann ich den Kran von Herpa zu zerlegen und von Grund neu aufzubauen.

So begann ich mit dem Fahrgestell, wo es mein eindringlicher Wunsch war, zumindest vorne eine lenkbare Achse einzubauen. Das war gar nicht so einfach, denn Herpa hat hier ein Metallfahrgestell verwendet, aus dem ich die Ursprungsachsführung erst einmal herausfräsen musste, um eine Vorderachse eines herkömmlichen LKW Fahrgestells einzubauen. Dabei ist auch auf die richtige Höhe zu achten, das Auto soll ja schließlich gerade stehen. Die entstandene Spurweite stimmte zum Glück. Nach Einkleben der Achsführung mit Sekundenkleber, sollten die Felgen der Achsen und die Abstützung vorab schon in RAL 3000 Feuerrot lackiert werden.

Der nächste Schritt war das Heraustrennen einer Aufbauecke hinten links, weil hier wie im Original eine Aufstiegsleiter hin sollte. Dabei kann man sich an der anderen Seite orientieren um die gleiche Größe zu erzielen. Um Schritt für Schritt vorzugehen, lackierte ich

erst einmal den Grundaufbau und das Fahrgestell.

Jetzt ging es an das Fahrerhaus. Auch hier stimmen die Grundmaße weitestgehend. Von mir gab es noch eine Dacherrhöhung und der wichtigste Schritt ist, die Linie der Seitenfenster ist beim Original als Bogen geführt, beim Herpamodell dagegen geradlinig. Hier klebt man ein Eckteil ein, nach Austrocknung wird dann ein Bogen eingefleilt und verspachtelt. Nach dem Schliff folgten die Dachaufbauten und die Löcher für die späteren Astabweiser sollten bereits vorgebohrt werden.

Nun kam der Lack. Währenddessen wurde die Inneneinrichtung der Kabine ein bisschen aufgepeppt. Nach dem Zusammenbau, der Stoßstangengebiet muss dann weiß lackiert sein, erfolgt die Komplettierung des Daches.

Das Biegen der Astabweiser aus 0,3 mm Silberdraht bringt da besonders viel Freude. Unter dem Fahrerhaus erfolgen die Halterung für die Unterlegklötzer und die Klappleiter. Auch der Swosh des Corporated Design sollte schon am Fahrerhaus haften. Nun sah das Ganze schon nach einem Anfang aus.

Als nächster Schritt wurde das Heckteil aufgerüstet und lackiert, so dass die Stützen eingebaut werden konnten. Die Abstützung können im Grundsatz zwar von Herpa genommen werden, sollen sie Funktion haben müssen sie so auch bleiben, sollen sie dagegen wie im Original aussehen, müssen die Stützteller seitlich versetzt und eine Art Schiebstück angebracht werden. Auch die Stützen sollten aufgestylt werden.

Bevor es weitergeht, komplettiert man

zunächst das Fahrgestell mit allen Zurüstteilen. Dazu gehört auch die 30t Krantraverse an der Front. Hier wird es richtig fummelig, speziell die drei Haken an jeder Seite sind schwer herzustellen. Bestes Mittel ist hier, eine Polystyrolplatte zu nehmen, zwei nebeneinander liegende Löcher zu bohren und die Haken ausschneiden und rund feilen. Hinter der Krantraverse lagern noch zwei Holzbohlen.

Dann wendet man sich den Aufbauten hinter dem Fahrerhaus zu.

Hier ist das linke Riffelblech zu verändern, die rechte Variante kann belassen werden. Die Kästen sind mit Klappenschlössern zu versehen, der Staukasten hinter der Verkleidung (Beifahrerseite) ist rechtwinklig statt schräg darzustellen.

Nun erfolgt die Lackierung in RAL 3000 und auch hier die Beklebung mit dem weißen Bogen.

Es empfiehlt sich, die zahlreichen Aufkleber am Aufbau nachzugestalten, dies erfolgt in Form von weißen Folienfeldern, die zumindest der Originalzustand andeuten. Am Heck muss noch der Aufkleber „Fahrzeug ist mit UDS ausgerüstet“ in dreigeteilter Form anzubringen (ist auf dem DS Design Bogen vorhanden). Jetzt erfolgt die Herstellung der Staukiste und der Bergungswinde am Heck. Die Kiste ist aus Polystyrol. Bei der Bergungswinde sollte man sich überlegen die abgedeckte oder offene Variante zu bauen. Da diese meist abgedeckt ist, entschied ich mich auch für diese Version. Das ist gar nicht so einfach, ich erstellte dabei



einen dem Vorbild ähnlichen Unterbau und überzog das Ganze mit einem Stück Alufolie. Erst beim viertem Versuch war



ich zufrieden und lackierte das Teil mit glänzendem Rot.

Ist der Unterwagen des Krans von Herpa sehr gut zu gebrauchen, so sieht es beim Oberwagen etwas anders aus. Hier heißt es wieder viel selbst Hand anlegen, zumindest wenn es ganz genau sein soll. Auffällig ist, dass der Hauptausleger bei unserem Kran genau waagrecht liegt, beim Herpa Modell dagegen schräg nach oben zeigt. Nach dem Zerlegen, muss deshalb der Drehturm erhöht werden, dies geschieht mittels 1 mm Platten, die dann verspachtelt und durch Profile stabilisiert werden.

Die Bedienkabine kann entweder modifiziert oder so wie bei meinem Modell, komplett neu gebaut werden. Dies ist fast einfacher, weil die Fenster vollkommen anders sind, die Inneneinrichtung kann man dann wieder von Herpa verwenden. Feinstarbeit ist hier allerdings bei den Fenstern zu leisten, denn der Platz ist mehr als beschränkt.

Auch der Staukasten mit der Aufstiegstreppe an der rechten Seite erhielt eine Neukonstruktion; der nicht so Versierte

kann aber auch auf Herpa zurückgreifen. Auf selbigen Kasten gehört dann noch der Tritt mit dem Geländer, das man aus 0,3 mm Draht herstellt. Nun sollte der Hauptausleger dem neuen Turm genau angepasst werden, so dass er waagrecht in der Auflage liegt. Wenn das geschehen ist, heißt es viel Schnickschnack: Kasten hier, Ölkühler da, Hydraulikleitungen dort und und und..... Zugegeben, da bin ich etwas im Vorteil, weil ich einige Detailaufnahmen besitze und die Originalmaße abgenommen habe. Hier kann der Modellbauer seinen Gefühlen freien Lauf lassen und sogar bis ins Tausendstel gehen. Allerdings sei darauf hingewiesen, wenn das Modell fertig ist, sollte man es sich genau überlegen wo man es überhaupt noch berührt. Mit Spielzeug hat das schon lange nichts mehr zu tun, deshalb bleibt das gute Stück auch in der „Nichtfunktion“.



Auch der Ausleger bringt viel Detailarbeit mit sich. Speziell die Verstärkungen an denen der Aufrichtezylinder sitzt sind schwer herzustellen, weil sie den Rundungen des Auslegers angepasst werden müssen. Der Auslegerkopf ist aufwendig, hier zeigt sich dann auch irgendwann die Maßstabgrenze. Man sollte zwar so viel wie möglich darstellen, aber der Moment kommt, wo das Stoppschild angezeigt ist. Der weiße Bogen auf dem Ausleger bringt auch wieder Schwierigkeiten mit sich, denn er fließt durch verschiedene Anbauteile. Hier ist es eventuell günstiger, weiße Farbe zu nehmen. Beim Lackieren des Auslegers heißt es „Aufpassen“, denn dieser ist aus einem ganz speziellen Kunststoff der zum einen schwer lackierbar ist (Farbe platzt leicht ab), zum anderen auch schwer mit Teilen beklebbar ist, hier geht es wirklich nur mit Sekundenkleber. Die Anbringung der Kranflasche sollte mit Draht erfolgen, weil dies stabiler ist als Bindfaden. Der Draht kann dann auch als Seil oberhalb des Auslegers dargestellt werden. Wenn man

hier angelangt ist, sollte das Modell mit dem Original eingehend verglichen werden und es wird auffallen, dass man doch noch etwas vergessen hat.

Viele Wochen Arbeit lagen nun hinter mir, aber was soll es, einen Kran baut man ja halt nicht jeden Tag. Viel Spaß dabei

Schierz

Die Interschutz 2010

Vom 07.06 bis 12.06.2010 fand in Leipzig die Weltleitmesse Interschutz statt. 1138 Aussteller aus 45 Nationen zeigten u. a. Produkte für Feuerwehren, Zivilschutz und Rettungsdienst.

Wer die Messe Interschutz von früher kennt stellt fest: Die Messe hat sich stark gewandelt. Außer der Berliner Feuerwehr waren kaum noch andere Städte oder Bundesländer mit eigenen Ständen/Fahrzeugen vertreten. Dafür waren jetzt viele ausländische Hersteller vertreten z. B. für Schutzkleidung aus der Türkei, Blaulichtbalken aus Polen und Feuerlöscher aus China. Auffallend waren auch die sehr vielen Modellauto-/Hobbyläden, die ihre Ware teilweise zu „astronomischen“ Preisen verkauften.

Wenn man „ordentlich“ Fahrzeuge fotografieren wollte, musste man sich einen Presse-/Aussteller-Ausweis besorgen. Nur dann konnte man „zu anderen Zeiten“ - ohne „störende Besucher“ - in Ruhe seine Fotos machen.

Die Berliner Feuerwehr hatte einen großen Stand in der Halle 1. Sie stellte ein neues LHF 20/12, den Löschtrabbi und den neuen Liebherr FwK 30 aus. Der Stand war eine angemessene Repräsentation unserer Feuerwehr. Auf der Ausstellungsfläche der Fa. Rosenbauer war ein weiteres „Berliner“ LHF 20/12 ausgestellt.

Pünktlich zur Messe beschafften auch die Branddirektion Leipzig und der Flughafen Leipzig/ Halle zahlreiche neue Einsatzfahrzeuge.

Das THW stellte einige neue Fahrzeuge vor (z. B. einen MB Axor/Rosenbauer GKW und einen MB Sprinter MLKW). Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Kat.-Hilfe BBK stellte die neuentwickelten MAN LF-Kats und MB Atego SW-Kats vor. Auch der Prototyp eines CBNR (ABC)-Messleitwagen konnten am Stand des BBK besichtigt werden.

Auf der Ausstellungsfläche der Fa. Lentner stand ein neues GTLF für die BF Frankfurt/Main, ein „fahrendes Hochhaus.“ Am Tankaufbau ist eine senkrechte Lampenreihe montiert, welche als Tankfüllanzeige dient. „Gewaltig“ ist auch der neue Zetros von Daimler. Das zwei- oder dreiachsige



Haubenfahrzeug, wurde speziell für den Einsatz beim Militär und beim Katastrophenschutz entwickelt. Am Stand der Fa. Daimler konnte man einen dreiachsigen Zetros als GTLF bewundern. Daimler stellte ebenfalls seine neue Unimog-Baureihe U 20 vor.

Beeindruckend waren auch eine dreiachsige, Scania/Metz „Knick“-DLK und der dreiachsige Scania/Rosenbauer RW-Kran für die BF Ludwigshafen. Die Fa. Bronto präsentierte einen 112 Meter hohen Gelenkmast, Iveco-Magirus eine DLK 60 und die Fa. Metz eine neue DLK 62.

Die beiden polnischen Hersteller Stolarczek und Wawrzacek präsentierten Einsatzfahrzeuge u. a. auf MAN und Renault Fahrgestellen. Die tschechische Fa. THT stellte ein „flaches“ FLF für die tschechische Armee aus. Das auf einem Tatra Fahrgestell aufgebaute Fahrzeug kann, Dank der niedrigen Bauweise, in Flugzeugen transportiert werden.

Bei der Bundeswehr gab es ein neues Scania/Rosenbauer FLF für ihre Auslandseinsätze zu sehen. Ein russischer Hersteller zeigte ein Abgas-Löschgerät, welches auf einen Raupenbagger montiert ist.

Auffällig ist, dass es immer mehr deutsche Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen gibt. Auch der Traditions-Name Bachert tauchte wieder auf.

An historischen Fahrzeugen waren u. a. eine Opel Blitz Kraftzugspritze „Katze“ und eine im Jahre 1913 an die BF Leipzig gelieferte Magirus DL 26.

Auf der Vorführfläche konnte man zahlreiche Einsatzübungen oder Fahrzeugvorführungen bewundern.

Sebastian Lübke



GW Mess BD Leipzig



Tatra THT FLF



TM 24 BF Hannover

Abgaslöschgerät auf einem Raupenfahrzeug

30. August 1929: Feuer Kurfürstendamm 178

In einer Zeitschrift „Feuerschutz“ des Jahrganges 1929 ist unter der Überschrift „Persönliches“ Nachstehendes zu finden:

„Die Feuerwehr Berlin hat am 30. August d. J. einen schweren Verlust erlitten.

Bei der Bekämpfung des Dachstuhlbrandes Kurfürstendamm 178 wurden in Ausübung ihres Berufes der Brandmeister Pfeiffer und die Feuerwehrmänner Christel und Klemm durch einen unerwartet eintretenden Deckeneinsturz verschüttet und erlagen wenige Stunden später ihren schweren Verletzungen.

Der Brandmeister Pfeiffer stand im 56. Lebensjahr und gehörte 27 Jahre der Berliner Feuerwehr an. Feuerwehrmann Christel war 36 Jahre alt und stand im 10. Dienstjahr. Feuerwehrmann Klemm, 24 Jahre alt, war erst vor 4 Monaten in den Dienst der Feuerwehr getreten. Alle drei Beamten gehörten zur Feuerwache Schöneberg.

Der R. D. F. nimmt an dem schweren Verlust der Berliner Feuerwehr und an dem Leid, das die Hinterbliebenen getroffen hat, aufrichtigen und tiefsten Anteil. Das Andenken dieser in treuester Pflichterfüllung so je aus dem Le-

gten an den Särgen Kränze nieder und riefen den Verstorbenen ein letztes Lebewohl zu. Die Beisetzung erfolgte am 3. und 4. September d. J. unter Anteilnahme der gesamten Berliner Bevölkerung.“

So begannen Recherchen zu einem Ereignis aus dem Berlin der 20er Jahre. Was war geschehen?

Am 28. August 1929 wurde in Berlin am Haus Kurfürstendamm 178 Klempnerarbeiten am Dach ausgeführt.

Anmerkung: Dieses Haus wurde nach dem 2. Weltkrieg durch einen Neubau ersetzt. Interessierte können es nun nicht mehr besichtigen.

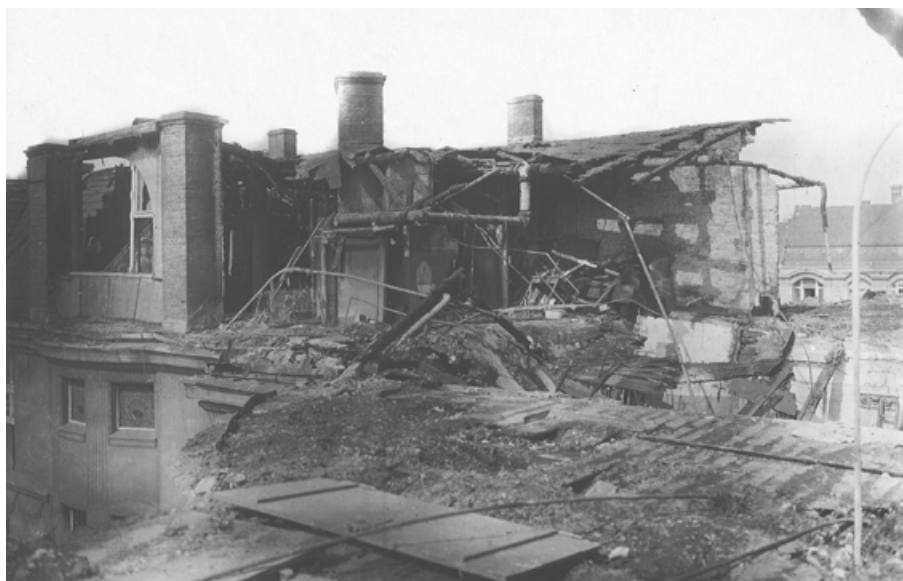
Bei den Klempnerarbeiten löste sich der Gummischlauch vom LötKolben. Ausströmendes Azetylen entzündete sich am noch warmen LötKolben. Die aus dem Schlauch austretende Flamme traf auf freiliegende Holzteile des Dachstuhles. Mit hoher Geschwindigkeit breitete sich das Feuer im Dachstuhl aus. Die mit den Klempnerarbeiten Beschäftigten konnten das Feuer nicht mehr selber löschen und alarmierten die Feuerwehr.

Jener Trupp, der in der Dachgeschosswohnung vorging, fand kein offenes Feuer vor sich. Plötzlich, das Feuer hatte die Decke der Dachgeschosswohnung durchbrochen, wurde dieser Trupp von einer Stichflamme erfasst. Dieser Trupp bestand aus zwei oder drei Feuerwehrmännern. In den alten Archiven sind widersprechende Angaben zu finden. Fest steht, dass Oberfeuerwehrmann Schiffmann und Feuerwehrmann Töppel schwere Brandverletzungen erlitten und ein Brandmeister sich eine Rauchvergiftung zuzog. Dieser Trupp musste durch andere Kameraden aus dieser Dachgeschosswohnung befreit werden. Dazu wurde ein weiteres Rohr vorgenommen. Während dieser Befreiungsaktion wurde die Meldung „Menschenleben in Gefahr“ von der Brandstelle abgesetzt. Aber, das Feuer breitete sich aus. Weitere Löschzüge trafen an der Brandstelle ein. Insgesamt kamen acht Schlauchleitungen, acht Sauerstoffschutzgeräte und zwei mechanische Leitern zum Einsatz. Gegen 13 Uhr war die Gewalt des Feuers gebrochen. (Diese Ausdrucksweise ist in alten Unterlagen oft zu finden.) Langsam aber sicher wäre dieser Einsatz nun zu Ende gegangen. Aber, es sollte noch viel schlimmer kommen.

Nicht mehr mit Löscharbeiten Beschäftigte nahmen im 4. Stockwerk Wasser auf. Plötzlich stürzte die 85 m² große Holzbalkendecke mit der Last der auf ihr liegenden Dachgeschosswohnung ein. Brandmeister Pfeiffer, Brandmeister Radlo, Oberfeuerwehrmann Christel, Oberfeuerwehrmann Thinius, Oberfeuerwehrmann Kaatz, Oberfeuerwehrmann Dietze und Feuerwehrmann Klemm wurden verschüttet. Brandmeister Pfeiffer, Oberfeuerwehrmann Christel und Feuerwehrmann Klemm erlagen im Krankenhaus ihren Verletzungen. Für die anderen vier verletzten Beamten bestand keine Lebensgefahr.

Wie konnte das geschehen?

Im Brandobjekt gab es Wohnungen mit außergewöhnlich großen Zimmern, wie es einst nur in „Berlin WW“ üblich war. Die eingestürzte Decke war 10 m x 8,5 m groß. Beim Bau des Hauses konnten freiliegende Holzbalkendecken bei solchen gewünschten Abmessungen nicht zur Anwendung kommen. Bei Holzbalkendecken ist nur eine Spannweite bis zu 6 m zulässig. Mit einer statisch einwandfreien, jedoch im Wohnungsbau selten angewandten, Konstruktion löste



ben Gerissenen soll jederzeit ehrend bewahrt bleiben.

Zum Gedenken der Toten fand am 3. September auf der Feuerwache Schöneberg, wo in der Wagenhalle die Säрге der Toten aufgebahrt waren, eine eindrucksvolle Trauerfeier statt, bei der der Verdienste der Verstorbenen gedacht wurde.

Oberbürgermeister Böß, Polizeivizepräsident Dr. Weiß, Oberbranddirektor Gemp und eine große Zahl von Vertretern weiterer Behörden, auswärtiger Feuerwehren und Verbänden

Um 10:58 und 10:59 Uhr rückten zwei Züge der Berliner Feuerwehr zum Dachstuhlbrand Kurfürstendamm 178 aus. Dort fanden die Männer der Feuerwehr in einem ausgedehnten Dachstuhl einen schon weit entwickelten Brand vor.

In diesem Dachgeschoss gab es eine Dachgeschosswohnung. Im schwer zugänglichen Dachraum über dieser Dachgeschosswohnung fand das Feuer reichlich Nahrung. Drei Schlauchleitungen waren zu seiner Liquidierung eingesetzt.

man einst im 4. Stock dieses Problem. In den tiefer liegenden Etagen fand man andere, jedoch kostspieligere Lösungen. Quer über die Holzbalkendecke des 4. Stockwerkes hatte man ein doppeltes Hängewerk errichtet. Dieses doppelte Hängewerk stand frei im Dachraum und lag mit seinen Enden auf dem Mauerwerk auf. Jeder Balken der Holzbalkendecke war mit dem Hängebalken des doppelten Hängewerks verbunden.

Später, Wohnraum war knapp, baute man die bereits erwähnte Dachgeschosswohnung in das Dachgeschoss ein. Dabei hatte man das Hängewerk beiderseits mit Putzträger versehen und feuerhemmend verputzt. Danach war nur noch eine Wand zu sehen. Das in ihr ruhende Hängewerk war nicht mehr zu erkennen. Niemand hatte eine derartige Konstruktion an dieser Stelle erwartet. Weder die Betroffenen noch die Einsatzleitung haben es an Vorsicht mangeln lassen. Das Feuer hatte einen Knotenpunkt des Hängewerkes soweit zerstört, dass es seine Wirkung verlor. Die nun auch noch mit Löschwasser vollgesogene Decke konnte die eigene Last und die Last der auf-

liegenden Dachgeschosswohnung nicht tragen. Zwangsläufig erfolgte der Deckeneinsturz.

Wie stand es vor 80 Jahren im „Feuerschutz“ geschrieben?

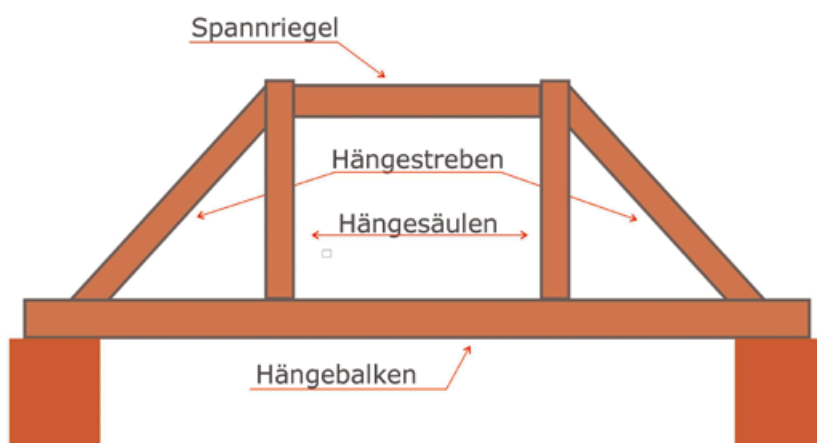
„Das Andenken dieser in treuester Pflichter-

füllung so je aus dem Leben Gerissenen soll jederzeit ehrend bewahrt bleiben.“

Also, tun wir es!

Horst Sack, FVFM

Doppeltes Hängewerk



Crossfit

Nach fast 7 Jahren Training für unsere etwas anderen Feuerwehrwettkämpfe wie den „Toughest Firefighter Alive“ in Mönchengladbach, den „Treppenlauf“ im Park Inn Berlin oder die „Berlin Firefighter Challenge“, hat sich mittlerweile herausgestellt, dass wir mit herkömmlichen Training für Kraft, Ausdauer oder Schnelligkeit allein nicht weit kommen um erfolgreich an diesen Wettkämpfen teilnehmen zu können. Aber was tun?

Modernes Training scheint heutzutage nur noch einen Anspruch zu haben - es darf nicht weh tun. Deswegen wird gejoggt und nicht gerannt, der Körper wird an Maschinen geformt, statt mit Langhanteln zu trainieren, und alles im Namen der Gesundheit. Doch hilft es der Gesundheit, nur weil es ihr nicht schadet? Hilft uns Joggen oder isoliertes Muskeltraining an Maschinen wirklich?

Gerade für Einsatzkräfte von Feuerwehr und Polizei ist es doch wichtig, sich umfassend körperlich zu betätigen. Wir können uns die Belastung im Einsatz nicht aussuchen, sondern wir bekommen eine Einsatzsituation vorgegeben und müssen sie entsprechend bewältigen, auch körperlich!

CrossFit setzt auf funktionelle, also umfassende Bewegungen, eine hohe Intensität und auf eine konstante Veränderung des Trainings. Dieses Training zielt auf alle Bestandteile der körperlichen Fitness wie



Ausdauer, Durchhaltevermögen, Kraft, Flexibilität, Leistungsentfaltung, Schnelligkeit, Koordination, Beweglichkeit, Gleichgewicht und Genauigkeit ab:

Funktionelle Bewegungen - Bewegungen für und aus dem Leben,

Hohe Intensität - relativ kurze aber harte Trainingseinheiten,

Konstante Veränderung - täglich neue Herausforderungen wie im wahren Leben. Man wird mit diesem Programm nie Weltmeister in einer einzelnen Sportart, aber man erlangt so eine breit angelegte Fitness, die einem in jeder Lebenssituation weiterhelfen kann.

Wer es probieren will, kann ab sofort am Training auf der FW Marzahn teilnehmen!

Weitere Infos sowie Trainingszeiten findet ihr unter www.crossfit-berlinfb.de! Hier werdet ihr ab jetzt auch täglich neue „Trainingspläne“ finden. Wer noch Fragen hat, kann mir auch gerne eine Email schreiben: Mike.Weikamm@Berliner-Feuerwehr.de.

Mike Weikamm

Während des Dienstes fanden den Tod

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

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

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

Hauptwachtmeister d. FSchP. Richard Hackbarth, Fw Spandau

47 Jahre alt • verstorben 30.4.1945

... im April 1945 gefallen (gemeldet wie Hall) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Otto Hall, Fw Spandau

43 Jahre alt • verstorben 30.4.1945

Am 30.4.1945 war ich beim Löschangriff in Berlin, Karlstraße/Am Zirkus, als Angriffstruppmann tätig. Bei Zurücknahme der Schläuche sah ich an der Motorspritze 3 Angehörige der Feuerschutzpolizei, die durch Granatsplitter getroffen waren, tot liegen. Unter diesen befand sich auch der Hauptwachtmeister der Feuerschutzpolizei Otto Hall.(18.1.1960) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Meister d. FSchP. Walter Maske, Fw Hafensplatz

40 Jahre alt • verstorben 30.4.1945

... hat in der Feuerschutzeinheit, welcher ich vorstand, Dienst getan und ist am 30. April 1945 während eines Einsatzes im Dienst ca. 50 Mtr. vor meinen Augen, vermutlich von russischer Seite aus, gefallen. (Jan. 1969) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Hans Plumhof, Fw Wilmersdorf

39 Jahre alt • verstorben 30.4.1945

... ich war mit Hanne in den letzten Kampftagen zusammen; wir waren zuletzt zusammen bei der Verteidigung des Charlottenburger Schlosses. Dort fielen die Kameraden wie die Fliegen, denn der Angriff der Russen war sehr hart dort. Hanne bekam den Auftrag, den linken Flügel mit einigen Kameraden zu verteidigen. Nach einer geraumen Zeit erhielt ich Nachricht, daß einige Kameraden es erwischt hatte ... da erhielt ich Auskunft, daß es einige von der Feuerwehr waren. Etliche sagten mir, daß Hanne gefallen wäre. (1.7.1947) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Meister d. FSchP. Richard Raufeisen, Fw Steglitz

46 Jahre alt • gest. 30.4.1945

... daß Raufeisen durch einen Granatvolltreffer vor dem Hause Regensburger Straße 12a gefallen ist. (26.5.1960) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal

vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Meister d. FSchP. Richard Schulz, Fw Oderberg

61 Jahre alt • verstorben 30.4.1945

Liste: am 30.4.1945 gefallen (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Oberwachtmeister d. FSchP. Otto Streich, Fw Suarez

36 Jahre alt • verstorben 30.4.1945

Wegen Wassermangels sollte im April 1945 auf dem Hof der Feuerwache Suarez ein Brunnen gebohrt werden. Zur Durchführung dieser Arbeit wurde u.a. Streich dienstlich eingeteilt. Bei dieser Arbeit wurde Streich von den Splittern einer einschlagenden Granate tödlich verletzt.(20.6.1956) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Fritz Greke, Fw Hafensplatz

44 Jahre alt • verstorben Ende April 1945

Liste: gefallen April 1945 (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Kurt Meibaum, Fw Suarez

42 Jahre alt • verstorben Ende April 1945

Liste: gefallen April 1945, Ruhestätte Berlin (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Oberwachtmeister d. FSchP. Emil Meißner, Fw Wilmersdorf

41 Jahre alt • Ende April 1945

Liste: gefallen April 1945 (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.



Meister d. FSchP. Paul Pajonk, Fw Reichenberg

45 Jahre alt • verstorben Ende April 1945

Liste: gefallen April 1945 (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrebrennmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Oberleutnant d. FSchP. Karl Rathke, geboren ?

47 Jahre alt • verstorben Ende April 1945

Der von der FSchP. Kassel nach Berlin versetzte Olt.d.FSchP. Rathke wurde mit Kdo.-Befehl Nr. 36 vom 13.4.1945 -Flammenwerferbataillon Joop- unter Freistellung von anderen Aufgaben mit Wirkung vom selben Tage zum Chef der Kompanie Mitte bestellt.

Liste: April 1945 gefallen, Ruhestätte Berlin (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Walter Siebel, Fw Oderberg

44 Jahre alt • verstorben Ende April 1945

Liste: gefallen April 1945 (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Bezirks-Oberleutnant d. FSchP. Max Wilcke, Fw Britz

geb. ? • verstorben Ende April 1945

Liste: gefallen im Dienst auf Wache Lietzow April 1945 (1951) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Meister d. FSchP. Bernhard Arendt, Fw Wedding

44 Jahre alt • verstorben 1.5.1945

Ich habe gehört..., daß A., weil er Uniform getragen hatte, von den Russen in die Brandglut einer Ruine geworfen wurde und dort verbrannt ist. (29.9.1958) Später bei Aufräumarbeiten soll man dort seine Uhr gefunden haben. (29.9.1958) Archivkarte: Bei Kriegsende verstorben (undatiert) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod offenbar nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Walter Barnikow, Fw Grunewald

41 Jahre alt • verstorben 1.5.1945

... Am 1. Mai 1945 wurde er von eindringenden russischen Soldaten aus unserer Wohnung Berlin-Wannsee, Chausseestr. 2a, gewaltsam entführt. Ich habe ihn dann später in Berlin-Wannsee, Golfweg 15-16, erschossen aufgefunden. Im militärischen Einsatz befand er sich nicht. (1.12.1959) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptwachtmeister d. FSchP. Walter Heise, Fw Ranke

44 Jahre alt • verstorben 1.5.1945

Sterbeurkunde: Am 1.5.45 auf dem Hofe Berlin, Chausseestraße 94/95 infolge Feindeinwirkung gefallen. (20.1.1959)

Der Hauptwachtmeister d.FSchP. Walter Heise hat bis April 1945 auf der Feuerwache Ranke Feuerlösch- und Unfalldienst versehen. Herr Heise wurde einige Tage vor Kriegsende bewaffnet und nach Berlin, Karlstraße, zum Kampfeinsatz kommandiert. (31.1.1959) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Oberstleutnant d. FSchP. Dipl.-Ing. Raimund Marek, Chef des Stabes

52 Jahre alt • verstorben 1.5.1945

Am 26. oder 27. April 1945 in Berlin- Anhalter Bahnhof schwer

verwundet (Halssteckschuß). Transport nach Potsdamer Platz (Hauptverbandsplatz). Da der den Kommandeur vertretende Chef des Stabes, Oberstlt. Marek, sich zum Kampfeinsatz auf die unmittelbar im Frontgebiet liegende Wache Hafenplatz begeben hatte... Der letzte Chef des Stabes, Oberstlt. Marek, erschoss sich am 1.Mai, in dem in der Reichskanzlei eingerichteten Feldlazarett. (25.9.1947) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Oberwachtmeister d. FSchP. Wilhelm Schmidt, Fw Urban

63 Jahre alt • verstorben 1.5.1945

Erkundung Johannisstraße und Staatsbibliothek durch F. und H. Russische Panzer in der Nähe der Wache (Stettin) in der Oranienburger Straße ... Meldung von Hamann, daß Obw Willi Schmidt durch Granattreffer gefallen ist. (1.5.1945) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Hauptmann d. FSchP. Paul Sobeck, Ltr. Fak ?

46 Jahre alt • verstorben 1.5.1945

... Mit ihnen zusammen kam auch Hauptmann d. FSchP. Sobeck zu mir und fragte, wie er sich weiter verhalten solle. Eine Antwort darauf erübrigte sich, da wir Feuerschutzpolizeiangehörigen auf den Polizeipräsidenten offensichtlich den Eindruck machten, nicht von der Panik ergriffen zu sein ... und deshalb den zusätzlichen Befehl von ihm erhielten, den Abzug des Personals zu sichern. Als wir die Befehlsstelle dann verließen und versuchten, im Dunkeln auf den angrenzenden Friedhof zu gelangen, eröffneten russische Scharfschützen sofort das Feuer, das die meisten tödlich traf, einschließlich Hauptmann Sobeck. (7.1.1977) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Meister d. FSchP, Hellmuth von Wittken, Fw Britz

47 Jahre alt • verstorben 1.5.1945

... ist infolge von Feindeinwirkung am 1.5.1945 bei der Ausübung seines Dienstes in Berlin, Neue König-/Ecke Watzekstraße, durch eine Handgranate gefallen. Er war sofort tot. (30.3.1946) - Wäre nach den bisherigen Grundsätzen nicht für ein Berliner Feuerwehrenmal vorzusehen, weil der Tod nicht durch feuerwehrtechnische Gründe verursacht wurde.

Bezirks- Oberleutnant d. FSchP, Franz Brandt, Fw Schillerpark

? verstorben 2.5.1945

An dem von Frau B. genannten Tage (2.5.1945) befand ich mich im Keller des Hauses Friedrichstraße 94 (Innenstadt), wo sich auch der damalige Bezirksoberleutnant Brandt aufhielt. Wegen der Kampfhandlungen war vorübergehend für einen Teil der Wachbesetzung der Wache Schillerpark dort eine Notunterkunft eingerichtet worden. Beim Annähern der russischen Panzer verabschiedete sich Brandt von mir und suchte danebengelegene Kellerräume auf. Nachdem wir auf dem Hofe alle von den Russen gesammelt wurden, war Brandt nicht mehr dabei. Ich selbst habe nicht gesehen, wie Brandt ums Leben gekommen ist. Im Kollegenkreise wurde erzählt, daß er sich im Keller des Lokals „Alt-Bayern“ selbst erschossen hat. (27.11.1958)

Die Berliner Feuerwehr im Einsatz

Ein faszinierender Bildband über die älteste Berufsfeuerwehr Deutschlands

Auf 128 reich illustrierten Seiten vermittelt Detlef Machmüller einen lebendigen Eindruck vom Alltag der Berliner Feuerwehr in der Zeit von 1980 bis heute. Die 240 meist farbigen Aufnahmen stammen aus dem Privatarchiv des Autors und Fotojournalisten, der mehr als 30 Jahre spektakuläre Feuerwehreinsätze begleitete. Die Bilder zeigen die Feuerwehrleute bei Großbränden, Gebäudeeinstürzen oder Autounfällen und stellen die



vielfältigen Anforderungen an den Beruf dar. Nicht zuletzt präsentiert Machmüller einen Überblick über die Einsatzfahrzeuge von altbewährten bis zu den modernsten. Dieses Buch nimmt den Leser mit auf die Drehleiter und vermittelt lebendige Eindrücke des Alltags der

Feuerwehrleute von heute.

Dramatische Momentaufnahmen vom Feuerwehreinsatz bei Bränden, Verkehrsunfällen oder Naturkatastrophen führen dem Leser die gefährliche Arbeit der Kameraden vor Augen. Hautnah erlebt er den Löscheinsatz der Berliner Feuerwehr beim Brand der Dachkuppel des Planetariums im Jahr 1988 und beim größten Hotelbrand in der Nachkriegszeit am Kurfürstendamm im Dezember 1989.

Den anstrengenden Einsatz bei Verkehrsunfällen dokumentieren spektakuläre Bilder einer Straßenbahn in einem Wohnhaus, eines Pkws in einem Fußgängertunnel und

in einem U-Bahn-Eingang. Einzigartige Aufnahmen zeigen die Arbeit der Kameraden beim Einsturz der Kongresshalle, bei Aufräumarbeiten nach dem Unwetter „Iphigenie“ oder bei technischen Hilfeleistungen auf der Love Parade.

Aufnahmen der Bergung eines VW-Käfers aus dem Landwehrkanal oder des Funds eines Trabis im Malchower See dokumentieren die spannende Arbeit der Feuerwehrtaucher. Auch Tierrettungen gehören zur täglichen Arbeit der Wehr. Gespannt verfolgt der Leser die spektakuläre Rettung einer trächtigen Zuchtsau aus einem Kanalschacht oder einer entlaufenen Elefantenkuh.

Den technikbegeisterten Leser erwarten detaillierte Fotografien der Einsatzfahrzeuge der Berliner Feuerwehr. Vom LHF 20/12, dem Basisfahrzeug der Hauptstadtwehr, über das Tanklöschfahrzeug 20/24 oder der Feuerwehrkran 30 bis hin zum Feuerwehrtleskopmast mit einer Arbeitshöhe von 50 m ist alles dabei.

Detlef Machmüller, Jahrgang 1952, ist ein profunder Kenner der Feuerwehrgeschichte der Hauptstadt. Der gelernte Flachdrucker war 30 Jahre als freier Bildjournalist tätig und widmete sich vor allem der Dokumentation von Feuerwehreinsätzen. In der Vergangenheit ist Machmüller bereits mit zahlreichen Veröffentlichungen zum Thema Feuerwehr hervorgetreten.

Erscheint im Juli 2010 im Sutton Verlag in der Reihe Archivbilder

Die Berliner Feuerwehr im Einsatz

Die Jahre 1980 bis 2010

von Detlef Machmüller

Erhältlich im Buchhandel - ISBN 978-3-86680-665-8 • 18,90 €[D] • 128 S. • 240 vorw. farb. Abb. • Broschur • 16,5 x 23,5 cm • 300 g oder im Feuerwehr-Shop in der Wollankstrasse 7, 13187

Preisfrage: _____ Welchen Spitznamen bekam der KW 15?

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

Sendet Eure Antwort bis **1. September 2010**

per Email an: brennpunktnews@t-online.de - Betreff: „Preisfrage“

per Fax an: +49 (030) 812 99 658

(Anschrift für den Versand und Telefonnummer für eventuelle Rückfragen nicht vergessen)

Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Termine

Juli 2010

4.7.2010 Zentraler Tag der offenen Tür der Berliner Feuerwehr 10:00-18:00

Feuerwache Charlottenburg-Nord, Nikolaus-Groß-Weg 2, 13627 Berlin
Mehr Infos unter www.berliner-feuerwehr.de

August 2010

3.- 8.8.2010 Woche der Helfer im Mercedes-Benz Museum

Highlight der Veranstaltung ist das Oldtimertreffen am Wochenende Mercedes-Benz Museum, Mercedesstraße 100, 70372 Stuttgart

28.8.2010 Tag der offenen Tür der FF Prenzlauer Berg 10:00-18:00

FF Prenzlauer Berg, Schieritzstraße 24, 10409 Berlin

September 2010

2./4.9.2010 4. Berlin Fire Fighter Challenge

Die Challenge ist ein etwas anderer Feuerwehrwettkampf der mit kompletter Einsatzkleidung und angeschlossenem PA zu absolvieren ist! Anmeldungen und Informationen gibt's unter www.tfa-berlin.de Potsdamer Platz

4.9.2010 Tag der offenen Tür der Feuerwache Suarez 12:00-19:00

Feuerwache Suarez, Suarezstraße 9, 14057 Berlin

10.-12.9.2010 9. Pankower Feuerwehrtage

Ein Feuerwehrfest mit einem Wettkampf im Löschangriff „Nordpokallauf“ der Jugendfeuerwehr am 12.09.2010
FF Pankow, Stiftsweg 1a, 13187 Berlin

11.09.2010 9. Prenzelberger Beach-Cup

Beginn 8:30 Uhr
Der Beachvolleyball-Cup ist eine Initiative der Feuerwache Prenzlauer Berg.
Ort: Velten, am Bernsteinensee

13.09.2010 Pensionärstreffen

15 - 19 Uhr, Villa Wannsee, Gelände der Feuerwache Wannsee, Kronprinzessinnenweg 20, 14109 Berlin

November 2010

26.-27.11.2010 11. Berliner Rettungsdienstsymposium

„Aus der Praxis – für die Praxis“
Campus Virchow-Klinikum, Augustenburger Platz 1, 13353 Berlin
Mehr Infos unter www.berliner-feuerwehr.de

Alle Termine: Änderung vorbehalten. Keine Gewähr für die Richtigkeit