

RIESEN FEUER



Roter Riese: Bis zu neun Tonnen schwer, "raste" das TLF mit 80 Sachen zum Einsatz

Heute rollt das Tanklöschfahrzeug TLF 16 T von 1956 tatsächlich nur noch zu erfreulichen Anlässen wie Demo-Fahrten im Auftrag der Kulturpflege. Früher kämpfte der Allradler mit neun Tonnen Lebendgewicht gegen das Feuer. Wir zeigen Ihnen den Lebensretter mit Mercedes-Benz-Fahrgestell und Metz-Aufbau im Detail.

Feuerverautos schaut man eigentlich nur noch hinterher, wenn sie mit Blaulicht und ohrenbetäubendem Martinshorn zum Einsatzort rasen – eigentlich. Denn heute sind wir im Tanklöschfahrzeug (TLF) von 1956 am Samstagnachmittag in der Vechtaer Innenstadt unterwegs. Ein Ereignis, das gleich knapp hinter Dinosaurier-Gassi-Gehen kommt. Der Motor des Brummers brüllt, schreit und geht eine Verschnaufschaltpause später

in ein fast hysterisches Kreischen über. Da gibt es kaum Häse, die nicht verrenkt werden, oder Finger, die nicht auf den roten Feuerkloss zeigen – auch ohne Blaulicht und Martinshorn. Neunzig Phon stehen unter "Geräusentwicklung" im Brief. Damit ist das TLF in bester Gesellschaft mit Hochgeschwindigkeitszügen. Kurzum, es erregt Aufsehen. Franz Kröger von der Freiwilligen Feuerwehr Vechta bekommt davon während der Fahrt

nicht so viel mit – außer freilich dem Motorgebrüll selbst, das zutiefst eindrucksvoll auch in der Fahrerkabine widerhallt. Mitverantwortlich für dieses unbarmherzige Geschrei ist der Turbolader, der den 4,5-Liter-Dieselmotor unter Druck setzt. Seit 1953 baute Mercedes die ersten serienmäßigen Turbodiesel für die Straße überhaupt – eben speziell für Feuerwehren. Kröger selbst ist derweil zwar nicht gerade unter Druck, doch immerhin ganz gut beschäftigt:



Ein Stück Kulturgut: Der Mercedes mit Metz-Aufbau wird liebevoll gepflegt

Er kurbelt kraftvoll am riesigen Lenkrad und hakelt sich durch das nicht synchronisierte Getriebe, nur um das tonnenschwere Gefährt durch die niedersächsische Stadt zu dirigieren. "Das ist noch echte Fahrarbeit, ein Riesenspaß", freut er sich, als wir im Zitadellenpark eine erste Fotostation machen. Auch Zeit, um sich den allradgetriebenen Feurlöcher genauer anzusehen. Außer einem Pumpenantrieb am Getriebe unterscheidet sich das Mercedes-Feuerwehrgestell LAF 311 (für "Lastwagen Allrad Feuerwehr") nur in Kleinigkeiten von der normalen LKW-Basis.

Diese Chassis wurden an die traditionsreiche Karlsruher Firma Metz geliefert. Die baute dann vor über fünfzig Jahren in Handarbeit die Gestelle zu Feuerwehrautos um. Metz bot schon damals zahlreiche Varianten von Löschwagen, Drehleitern und anderen Feuerwehren nicht nur auf Mercedes-Basis an.

So gelangte auch unser Fotomodell von den Mannheimer Mercedes-LKW-Werken über Metz in den Landkreis Vechta, wo es 1956 als erstes Tanklöschfahrzeug in Betrieb ging. "Vorher konnte man nur mit einer Pumpe vor Ort Wasser von Hydranten, Teichen oder Flüssen nehmen. Das dauerte lange – oft zu lange", so Kröger über die Zeit vor dem 16. T. "Übrigens

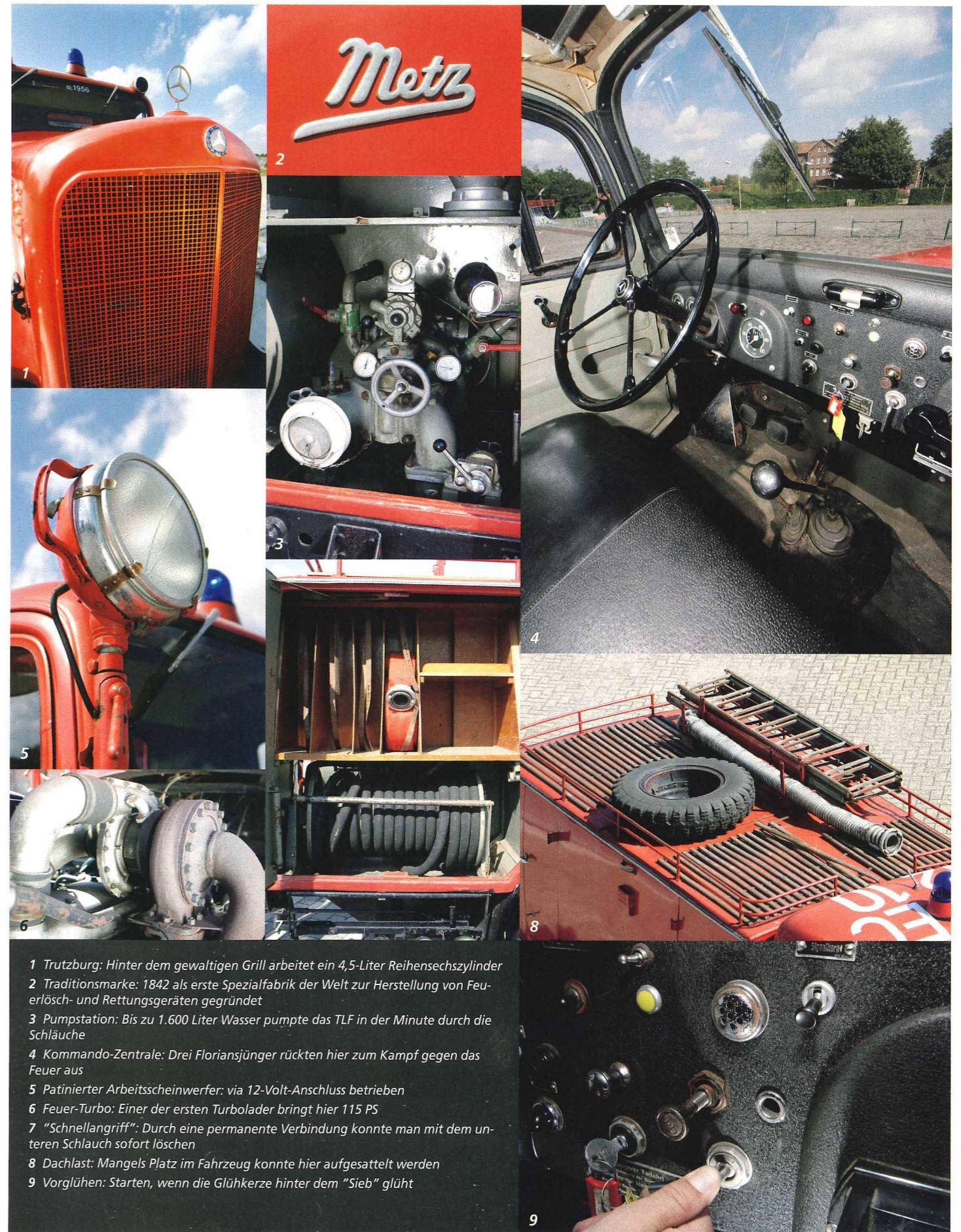
– die Fachleute hat das zwar immer aufgeregt, aber das TLF hieß bei uns immer nur 'der Tanker'."

Die "16" im Typencode bezeichnet die Pumpenleistung (1.600 Liter pro Minute), "T" steht für "Truppkabine". Und das ist eine Besonderheit. Der Feuerwehr-Experte und Buchautor Udo Paulitz im Gespräch mit MERCEDES-SCENE: "Es ist eine Abart des normalen TLF 15 oder 16, ein so genanntes Truppkabinefahrzeug. Statt einer größeren hat dieses nur die Dreimann-LKW-Kabine, dafür aber einen größeren Wassertank mit 2.800 Litern. Besonders gerne orderte man diese Allrad-Wagen in Niedersachsen wegen der relativ großen Wald- und Heideflächen."

Damit konnte man die im Fachjargon "Niedersachsen-TLF" genannten Wagen auch schon mal abseits



"Die Spitzmaus": So der Spitzname der LKW-Basis, einem Haubenwagen



- 1 Trutzburg: Hinter dem gewaltigen Grill arbeitet ein 4,5-Liter Reihensechszylinder
- 2 Traditionsmarke: 1842 als erste Spezialfabrik der Welt zur Herstellung von Feuerlösch- und Rettungsgeräten gegründet
- 3 Pumpstation: Bis zu 1.600 Liter Wasser pumpt das TLF in der Minute durch die Schläuche
- 4 Kommando-Zentrale: Drei Floriansjünger rückten hier zum Kampf gegen das Feuer aus
- 5 Patinierter Arbeitsscheinwerfer: via 12-Volt-Anschluss betrieben
- 6 Feuer-Turbo: Einer der ersten Turbolader bringt hier 115 PS
- 7 "Schnellangriff": Durch eine permanente Verbindung konnte man mit dem unteren Schlauch sofort löschen
- 8 Dachlast: Mangels Platz im Fahrzeug konnte hier aufgesattelt werden
- 9 Vorglühen: Starten, wenn die Glühkerze hinter dem "Sieb" glüht



Ein Tag im Park: Im Vechtaer Zitadellenpark zeigt sich das TLF von seiner besten Seite

von befestigten Straßen hetzen. "Wenn keine Wasserversorgung gegeben ist oder nur aufwändig hergestellt werden kann, muss das Fahrzeug selbst Wasser an Bord haben. Denn auf Autobahnen, im Wald und auf der Heide gibt's keine Hydranten. So wurde das Niedersachsen-TLF auch gerne als Zubringer-Fahrzeug im Pendelverkehr genutzt, bis eine stabile Wasserversorgung aufgebaut werden konnte", so Paulitz. Die Vorteile dieses T-Modells sind gleichzei-

tig seine Nachteile: "Aufgrund des großen Tanks und der Dreimannkabine war eben die Besatzungsstärke sehr klein und die Gerätebestückung entsprechend mager. Man konnte ja auch wegen des zulässigen Gesamtgewichts nicht mehr allzuviel draufpacken", sagt Paulitz.

Das Vechtaer TLF fuhr mit einem Maschinisten für die Pumpe und einem Feuerwehr-Trupp (kleinste taktische Einheit, die aus einem Truppführer und einem Truppmann besteht) mit bis zu 80 km/h zum Einsatzort. "Atmenschutzgeräte, Schläuche, Spaten, anderes Kleinwerkzeug und wir – mehr konnte nicht mit. Oft sind die Kameraden früher aber aus Zeitmangel auch ohne Atmenschutz ins Feuer gegangen", erzählt Franz Kröger. So lief's in der Praxis: Am Einsatzort stellte der Maschinist im Führerhaus den Motor per Hebel von Fahr- auf Neben-antrieb um. Dann stellte er hinten die Pumpe von Saug- auf Tankbetrieb um, öffnete ein Ventil, und es gab sofort



Niedersachsen-TLF: Besonders im Norden orderte man ihn gerne auch wegen seines Allradantriebs

Wasser auf den Hochdruckschlauch. Mit diesem so genannten "Schnellangriff" konnte der Trupp dann sofort löschen. Über zwei Füllstutzen und einen Ansaugstutzen füllte man das TLF wieder auf. Bis Mitte 1978 kämpfte es tapfer

und verlässlich gegen das Feuer – oft im Moor, wo es dank Allrad gut vorankam. Dann folgte ein kleiner "Auslandseinsatz" in einer benachbarten Gemeinde. Anfang der 90er kam es wieder zurück nach Vechta. Nach kurzer Altersteilzeit ging es dann beim Traditionsverein "Piskenfuerwehr" der Vechtaer Wehr in Pension.

"Die freiwilligen Wehren sind immer besonders traditionsbewusst, nebenbei ist auf dem Land die Feuerwehr zudem immer auch ein gesellschaftlicher und kultureller Mittelpunkt", erklärt Paulitz den Umstand, dass sich besonders viele freiwillige Wehren um ihre ausrangierten Fahrzeuge kümmern. Wie ja auch in Vechta. Da genießt "der Tanker" nun in liebevoller Pflege mit fünf weiteren vierrädrigen Kameraden seinen wohlverdienten Ruhestand. Auf Feuerwehr- oder Oldietreffen heißt so dann oft noch auf plattdeutsch: "Kiek door, dat wör us ole Tanker!"

Text & Fotos: Peter Löschinger



Franz Kröger über die unsynchronisierte LKW-Fahrarbeit: "Ein Riesenspaß!"

TECHNIKE-INFO

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: Daimler-Benz AG Mannheim Typ LAF 311/36, Aufbau Metz TLF 16 T, Baujahr 1956

Motor: Reihensechszylinder-Vorkammer-Diesel Typ OM 312 (OM = "Oel-Motor") mit Turboaufladung, Gusseisenblock mit abnehmbarem Zylinderkopf, 4.580 ccm

Leistung: 115 PS bei 2.800 U/min

Kraftübertragung: manuelles Vierganggetriebe, zwei angetriebene Achsen, spezieller Antrieb für die Pumpe

Fahrgestell: LAF ("Lastwagen-Allrad-Feuerwehr") 311/36 ("36" für Radstand 3.600 mm), tragender Rahmen mit aufgesetzter Karosserie, Starrachsen und zwei Halbelliptikfedern vorn und hinten, zwei progressiv wirkende Zusatzfedern hinten, Teleskopstoßdämpfer

Felgen: Stahlscheibenräder mit geteilten Schrägschulterfelgen in 6,5-20 vorn und hinten

Reifen: Englebert-LKW-Reifen in 8,25-20 e.H.D. S&G vorne und hinten

Karosserie: Metz-Aufbau TLF-16 T, Pumpe mit Minutenleistung von 1.600 Litern, je zwei Schlauchgänge und ein Füllstutzen hinten links und rechts, eine "Schnellangriff"-Einrichtung an der Seite, ein pumpengetriebener Wasseransaugstutzen für externe Wasserquellen

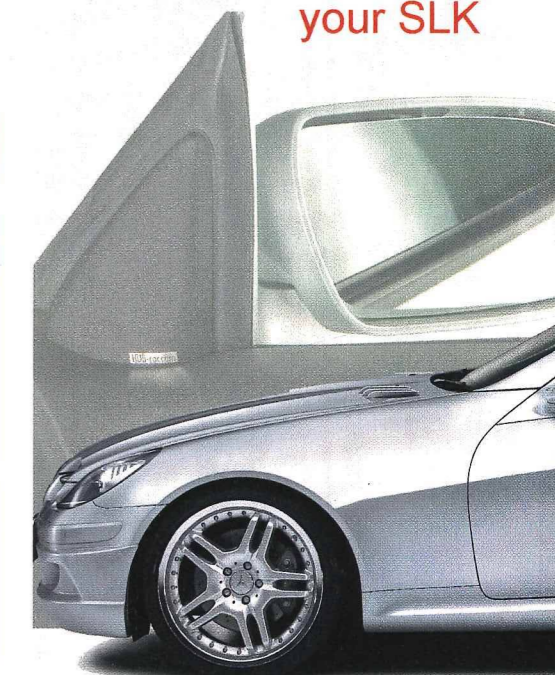
Beladung: 2.800 Liter Wasser, 90 Liter Schaum, drei Pressluft-Atemgeräte, Schläuche, vier Saugschläuche; diverse Kleinteile, Werkzeuge und Leitern

Leergewicht: ca. 5.005 kg, voll ausgerüstet und betankt ca. 9.000 kg

Höchstgeschwindigkeit: ca. 70 – 80 km/h

HUB-car.com
sound-konzept

„Sound Up!“
your SLK



Musikalische Leistungssteigerung für alle SLK mit serienmäßigen Harman Kardon® Soundsystem

Unser Musiktipp dazu
Ala Heiler „changes“



Verkaufsstart: 09.05.2008

Exklusiv bei HUB-car.com:

Vorabverkauf handsignierter CD's ab dem 15.04.2008 unter www.hub-car.com
CD Preis: 17,50 € zzgl. Versand

HUB-car.com
Mühltorstrasse 58
71364 Winnenden
Fon +49 7195 941201
Fax +49 7195 941203
info@hub-car.com

www.hub-car.com



Fotos der Freiwilligen Feuerwehr Vechta: das bewegte Leben eines Lebensretters!

Näheres zur "Piskenfuerwehr" gibt's unter www.piskenfuerwehr.de. Die Homepage der Freiwilligen Feuerwehr Vechta erreichen Sie unter www.feuerwehr-vechta.de! Mehr über Feuerwehren lesen Sie im neuen Buch von Udo Paulitz: "Feuerwehr-Typenbuch 1946 – 1969" (144 Seiten), das Sie bei unserem Leserservice Tel.: +49(0)2366/808300 im Netz unter mps@vest-netz.de oder www.medienpostshop.de bekommen.

