

Luftschutzhelfer

Die TLF 8-Prototypen für den zivilen Bevölkerungsschutz

von Bodo Brennecke

Das Thema Tanklöschfahrzeuge für den Bevölkerungsschutz geht zurück bis in die letzten Jahre des 2. Weltkriegs. Nach den großspurigen Garantien des Reichsmarschalls Göring („Meier“), kein Feindflugzeug werde jemals den Luftraum über Deutschland erreichen, wurde die Entwicklung von kompakten, wasserführenden Löschfahrzeugen für schnelle und wirksame Einsätze in den Städten stark vernachlässigt.

Spätestens nach den schweren Luftangriffen ab 1942/43 erkannte man diese eklatante Fehleinschätzung und begann viel zu spät mit der Konstruktion und dem Bau solcher Feuerwehrrfahrzeuge. Bis Kriegsende standen für das gesamte Reichsgebiet lediglich etwa 600 bis 800 Tanklöschfahrzeuge TLF 15 mit jeweils 2500 Litern Löschwasser den Feuerwehren (Feuerschutzpolizei) zur Verfügung. Die entsprechend unzureichende Brandbekämpfung bei Luftangriffen auf deutsche Städte hat viele unschuldige Bürger das Leben gekostet oder sie um ihr Hab und Gut gebracht.

Diese bitteren Erfahrungen veranlassten 1953 das Bundesinnenministerium, den Bevölkerungsschutz in einer für alle Katastrophenfälle zuständigen Organisation zusammenzufassen. So entstand zunächst eine Bundesanstalt für den zivilen Luftschutz (BzL), aus der

1957 die Bundesdienststelle für den zivilen Bevölkerungsschutz (BzB) in Bad Godesberg hervorging. Diese Dienststelle wurde im Jahr darauf per Gesetz zum Bundesamt umbenannt, das Kürzel BzB blieb dabei erhalten. Eine der zahlreichen Aufgaben des BzB war die Rekrutierung von freiwilligen Helfern für den sogenannten Luftschutzhilfsdienst (LSHD), der wiederum in acht Fachdienste unterteilt war.

Neben dem Bau von Schutzräumen und dem Aufbau eines Warndienstes widmeten sich die Verantwortlichen im Luftschutzhilfsdienst schon früh der Fahrzeugausstattung ihrer Fachdienste. Bereits ab Mitte der fünfziger Jahre hatte die deutsche Nutzfahrzeug- und Feuerwehrinterindustrie an Prototypen für allradgetriebene, geländegängige und leichte Tanklöschfahrzeuge nach den Vorgaben des Bundesinnenministeriums gearbeitet.

**Kantig und chancenlos:
Büssings Beitrag zur
Ausschreibung des BzB
war der Burglöwe
Universal Typ LU 5/10 A
mit Unterflurmotor
und Allradantrieb.**



Die für die neue Bundeswehr von Mercedes-Benz (Unimog S) und Borgward (B 2000 A) entwickelten Fahrgestelle erschienen hierfür als besonders geeignet. Von 1953 bis 1963 wurden alleine auf Unimog-Basis mindestens zehn verschiedene Prototypen gebaut und vorgeführt. Die ersten Fahrzeuge erhielten einen auf die normalen Pritschen aufsetzbaren Löschaufbau, dann einen fest mit dem Fahrgestell verbundenen und später einen leicht auswechselbaren Gerätekofter. Für die Aufbauten gab es im Laufe der Zeit diverse Anbieter wie etwa Metz, Voll mit Metz- und Ziegler-Pumpen oder Harmening, Bückeberg (später Faka/Kögel) mit Amag-Pumpen. Der erste Auftrag für das Bundesland Nordrhein-Westfalen wurde 1958/59 den Firmen Borgward (B 522 A) für die Fahrgestelle und Voll in Würzburg für die TLF 8-Aufbauten erteilt, die Pumpen steuerte Ziegler, Giengen bei.

Nach dem mutwillig herbeigeführten Borgward-Konkurs im Jahr 1961 blieb nur noch der Unimog S als Alternative übrig. Die ersten Fahrzeuge hatten Radstände von 2350 bzw. 2700 mm, diese reichten für die erforderlichen Größen der Löschaufbauten nicht aus. 1957 stellte Mercedes-Benz den Unimog S mit 2900 mm Radstand auf der IAA vor, mit Aufbau von Voll und Pumpe von Metz. Von 1958 bis 1963 gab es auf Unimog-Basis noch weitere Prototypen mit Aufbauten von Magirus, Metz und Voll.

Im Rückblick stand eigentlich der zügigen Beschaffung von knapp tausend TLF 8 auf Unimog S-Fahrgestellen nichts mehr im Wege. Um eine gewisse Alibifunktion zu haben, entschied sich das BzB Ende 1963 trotzdem zu einer allgemeinen bundesweiten Ausschreibung, getrennt nach Fahrgestell und



Der Burglöwe war eine ganze Fahrzeugklasse größer und deutlich schwerer als sein Hauptkonkurrent Unimog.

Löschaufbau. Die meisten der 1963 existierenden Hersteller von Nutzfahrzeugen waren seinerzeit nicht in der Lage, die erforderlichen Fahrgestelle anzubieten. Lediglich Büssing hatte gerade seinen „Universal“ mit Unterflurmotor im Versuch, Kramer den Frontlenker UF 900 und Henschel den Radpanzerwagen HWR-07. Diese Fahrzeuge modifizierte man gemäß den Anforderungen des BzB, somit waren keine generellen Neukonstruktionen erforderlich und auch die Kosten für eine fast aussichtslose Beteiligung an der Ausschreibung blieben überschaubar.

Folgende Hersteller gaben ihre Angebote ab: Büssing mit dem Burglöwe „Universal“ Typ LU 5/10 A, Henschel mit dem HWR-50, Kramer offerierte den UF 900, und Mercedes-Benz bot seinen bereits etablierten Unimog S an (siehe Tabelle). Um die Feuerwehr-Aufbauten bewarben sich die Firmen Metz aus Karlsruhe mit eigenen Feuerlöschpumpen, Magirus in Ulm, ebenfalls mit Pumpen aus eigener Produktion und Voll, Würzburg mit Pumpen alternativ von Metz, Ziegler oder Amag.

Die Vorgaben des BzB an diese Sonderlöschfahrzeuge waren klar definiert und abweichend von den üblichen Normen der Feuerwehr. Gefordert war ein allradgetriebenes und geländegängiges Fahrzeug, welches Trümmerschutt und sonstige Geländeschwierigkeiten problemlos überwinden konnte. Es sollte Platz bieten für eine Besatzung von 3 Mann (1 + 2), sowie einen Löschwassertank von 800 Litern aufweisen. Der Stauraum des Tanks sollte auch für Größen mit 1200 Litern aufnahmefähig sein. Die Förderleistung der Feuerlöschkreiselpumpe war mit einer Nennleistung von 1600 l/min. vorgegeben. Weiterhin musste eine Schnellangriffseinrichtung mit 30 Metern Hochdruckschlauch vorhanden sein. Der Aufbau sollte als Einheitskofter allseitig geschlossen, abheb- und stapelbar mit einer einsitzigen Truppmannkabine versehen sein. Kabine und Fahrerhaus waren jeweils mit einer aufklappbaren Fliegersicht- oder Beobachtungsluke auszurüsten.

Die Erprobung der Fahrzeuge erfolgte durch die Bundeswehr auf dem Gelände der Erprobungsstelle 41 in Trier. Nach Auswertung der Testergebnisse wurde unter Beachtung von Preisgestaltung und Lieferfähigkeit der einzelnen Anbieter entschieden. Den Zuschlag erhielt erwartungsgemäß Mercedes-Benz für den Unimog S mit Feuerlöschaufbau von Magirus. Am 9.8.1965 erteilte die Beschaffungsstelle des Innenministeriums Magirus in Ulm den Auftrag über die Lieferung von 959 TLF 8-Aufbauten, mit der Vorgabe, die Feuerlöschpumpen FPH 8/8 S (DIN 14420) des Wettbewerbers Ziegler einzubauen und Voll in Würzburg mit der Zulieferung von Karosserieteilen zu beauftragen. Zum gleichen Zeitpunkt erhielt Mercedes-Benz den Auf-



Seelenverwandtschaft: Der Henschel HWR-50 war dem Büssing zumindest äußerlich recht ähnlich.



Wie eine Gemse: Der Henschel-Prototyp während der Erprobung in Trier.



Grundlage: Die Basis für den Katastrophenschutz-Prototypen von Büssing war der skurile Burglöwe Universal.



Kriegerisches Erbe: Das Fahrgestell des HWR-50 lieferte der für Polizei und Bundesgrenzschutz gedachte Henschel-Radpanzer HWR-07.



Bei den Abmessungen kam der Kramer UF 900 dem Unimog am nächsten.



Die Serienausführung des UF 900 war wesentlich schmuckloser.

Auch der Kramer konnte im Gelände überzeugen – freilich ohne den Unimog dabei ernstlich zu gefährden. ▶



Einblick gewährt: Die rechte Fahrzeugseite des Büssing-Prototypen mit feuerwehrentechnischer Beladung. Die Aufbauten waren bei allen Fahrzeugen identisch.





Zierlicher Sieger: Die endgültige Ausführung des Unimog S als TLF 8 mit Magirus-Aufbau.



Das Unimog-TLF von der linken Seite.

trag über die Lieferung der entsprechenden Unimog-Fahrgestelle. Im August 1965 erfolgte noch eine Nachbestellung von 6 weiteren Fahrzeugen, so dass von Mai 1965 bis April 1966 insgesamt 965 TLF 8-Fahrzeuge für das BzB geliefert wurden. Für den Bau der Fahrzeuge nutzte Magirus das Werk Mainz-Mombach (Westwaggon). Nachträglich wurde der Auftrag erteilt, zirka 750 Fahrzeuge aus dieser Lieferung mit Funkanlagen auszurüsten.

Keine echte Chance hatten die drei anderen Anbieter Büssing, Henschel und Kramer. Deren Fahrzeuge waren viel zu schwer (9-10 t Gesamtgewicht) und dadurch natürlich auch wesentlich teurer. Dem Kramer mangelte es zudem gegenüber den Konkurrenten von Henschel und Büssing an einem ausreichend leistungsfähigen Motor. Ebenfalls nicht akzeptabel waren die aus Kapazitätsgründen zu langen Lieferzeiten. Um diese Fahrzeuge mit dem Führerschein der Kl. III bewegen zu können, war das Gesamtgewicht in den Fahrzeugpapieren auf 7500 kg herabgesetzt worden. Schwierigkeiten gab es ebenfalls während der Testphase in Trier. Da die Fahrzeuge in aller Eile zur Verfügung gestellt werden mussten, waren sie sozusagen „mit der heißen Nadel gestrickt“ worden. Von der Serienreife waren sie, im Gegensatz zum Unimog S, noch meilenweit entfernt. Im Verlauf des anspruchsvollen Testprogramms kam es deshalb zu zahllosen Ausfällen und technischen Defekten, selbst von Rahmenbrüchen blieben die Fahrzeuge nicht verschont. Die Auslieferung der Unimog-TLF 8 erfolgte an die Feuerwehren im gesamten Bundesgebiet, diese übernahmen als Paten die Pflege, Instandhal-

ung und deren Nutzung für Brandschutzaufgaben. Einige dieser Fahrzeuge sind bis heute bei Freiwilligen Feuerwehren, teilweise mit veränderter Ausstattung im Einsatz. Nach Auslieferung des ersten Bauloses beschäftigten sich auch andere Hersteller mit Fahrgestellen für diese Fahrzeugart. Rhein Stahl-Hanomag modifizierte 1966 den bewährten Allradwa-

Feuerwehrtechnische Beladung der TLF 8 - Fahrzeuge nach Vorgabe des BzB

- 1 Tragkraftspritze TS 2/5
- 4 Saugschläuche A 2500
- 1 Hochdruckhaspel mit 30 m Druckschl. S 28
- 2 Saugschläuche C 1600
- 4 Strahlrohre CM
- 10 Druckschläuche B 20
- 4 Druckschläuche D 15
- 1 Stahlsteckleiter
- 1 Druckschlauch B 5
- 1 Krankentrage
- 4 Druckschläuche C 15
- 2 Hitzeschutzanzüge

(von ca. 100 Einzelpositionen die wichtigsten Ausrüstungen)



Der Unimog S als Vorserienfahrzeug mit baugleichem Aufbau von Metz und Bereifung 10.00-20. Gut ist auf diesen Bildern ein Teil der Beladung zu erkennen. (s. auch S. 39)

gen AL 28 und entwickelte 1968/69 einen völlig neuen 4x4-Kurzhauber von Typ H 55 A mit Portalachsen. Magirus-Deutz bot ab 1966/67 den Allrad-Frontlenker vom Typ F 150 D8 FA ebenfalls mit Portalachsen an. Da der 6-Zylinder-Vergasermotor im Unimog S keine glückliche Lösung war, stellte Mercedes-Benz 1965 einen Unimog Typ U 100/ 416 mit dem 6-Zylinder-Dieselmotor OM 352 und TLF 8-Aufbau von Magirus vor. Über den Verbleib dieser Prototypen ist heute wenig bekannt, ebenso wie über das Schicksal der Unimog-Konkurrenten aus der ersten Serie kaum Informationen überliefert sind. Lediglich der Henschel HWR-50 befindet sich heute in Sammlerhand.

Der zivile Bevölkerungsschutz hat mit Änderung des politischen Weltklimas massiv an Bedeutung verloren. Glücklicherweise haben sich die TLF 8 nie in den ursprünglich vorgesehenen Aufgaben bewähren müssen, sondern waren in Friedenszeiten nützliche Helfer bei vielen kleineren Feuerwehren. **bb**



**Tanklöschfahrzeuge TLF 8 (4 x 4)
Prototypen für den Zivilen Bevölkerungsschutz 1964 - 1965**

HERSTELLER	BÜSSING	HENSCHEL	KRAMER	MERCEDES-BENZ
TYP / TECHNISCHE DATEN*	Burglöwe Universal LU 5/ 10 A	HWR-50	UF 900	Unimog S U 82/ 404.01
Motor	BÜSSING	HENSCHEL	DEUTZ	DAIMLER-BENZ
Typ	U5 - 125	6 R 1013 JF	F 6 L 812	M 180 II
Leistung / PS-U/ min.	126 / 2800	132 / 2600	90 / 2800	82 / 4850
Bauart / Kühlung	Diesel / Reihe / Wasser	Diesel / Reihe / Wasser	Diesel / Reihe / Luft	Verg. / Reihe / Wasser
Anzahl Zylinder	6	6	6	6
Hubraum / cm ³	5890	6126	5100	2195
Bohrung / mm	100	100	95	80
Hub / mm	125	130	120	72,8
zul. Achslast vorn / kg	3700 / 4900	3750 / 4250	3750 / 4400	2500
zul. Achslast hinten / kg	3800 / 5100	3750 / 4250	3750 / 4400	2500 / 2750
zul. Gesamtgewicht / kg	7500 / 10000	7500 / 8500	7500 / 8800	5000
Fahrgestellgewicht / kg	4120	4200	4010	2600
Tragfähigkeit Fgst./ kg	3380	3300	3490	2150
Radstand / mm	3000	2850	2500	2900
Länge/Breite/Höhe Fgst./mm	5265 x 2400 x 2550	5130 x 2150 x 2580	4765 x 2200 x 2500	4925 x 2130 x 2190
Bereifung (4-fach)	14,5 - 20	14,5 - 20	14,5 - 20	10,5 - 20 M
Höchstgeschwindigkeit / km/h	90	85	65/80	95
Art der Achsen / Antrieb	Portal / Allrad	Portal / Allrad	Portal / Allrad	Portal / Allrad

*Werksangaben (Fahrgestell ohne Aufbau)

© NUTZFAHRZEUG-ARCHIV BODO BRENNCKE