

Inhalt

6	Vorwort Rolf Haselhorst	106	Die Technik: Der TUIS-Rüstwagen der BASF-Werkfeuerwehr
8	1865–1913 Von der Gründung der BASF bis zum Aufbau der Werkfeuerwehr	108	W 300 entsteht
10	Die ersten Jahrzehnte der BASF	113	Die BASF von der deutschen Wiedervereinigung bis zum Jahrtausendwechsel
16	Die Entstehung des deutschen Feuerwehrwesens	120	Die Werkfeuerwehr in den 1990er-Jahren
20	1913–1945 Gründung der Werkfeuerwehr, NS-Zeit und Zweiter Weltkrieg	124	Die Technik: Der Turbo-Löcher der BASF-Werkfeuerwehr
22	Die BASF von 1913 bis 1933	130	Die Technik: Entwicklung und Indienststellung von ROBI
26	Gründung und Entwicklung der Werkfeuerwehr bis 1933	132	Im Einsatz: Schönebeck, 1. Juni 1996
34	Im Einsatz: Oppau, 21. September 1921	134	Die BASF-Jugendfeuerwehr tritt den Dienst an
38	Die Technik: Löschfahrzeuge der 1920er und 30er Jahre	136	2001–2017 Responsible Care, Restrukturierung und Multinationalität
42	Alltag: Der 7. Februar 1922	138	Die Entwicklung der BASF bis zur ersten CO ₂ -Bilanz 2008
44	I.G. Farben und Werkfeuerwehr bis 1939	142	Die Werkfeuerwehr im Responsible Care-System der BASF
48	Die Werkfeuerwehr im Zweiten Weltkrieg	145	Betrieblicher Brandschutz in den USA und Malaysia
52	Im Einsatz: Ludwigshafen, 29. Juli 1943	150	Werkfeuerwehrarbeit im 21. Jahrhundert
54	1945–1973 Kriegsende, Wiederaufbau und Wirtschaftswunder	154	Die Technik: SPIDER verbindet die Leitstellen
56	Kriegsende und Neugründung der BASF 1953	158	Im Einsatz: Ōkuma (Fukushima), 11. März 2011
60	Die Werkfeuerwehr in den Nachkriegsjahren	162	25 Jahre TUIS
67	Im Einsatz: Ludwigshafen, 28. Juli 1948	166	Die Technik: Feuerwehrtechnik für das 21. Jahrhundert
70	Die BASF von 1953 bis 1973	170	Großschadensalarmübung im Werk Ludwigshafen
74	Die Werkfeuerwehr im „Wirtschaftswunder“	176	Die BASF-Werkfeuerwehr auf dem Weg in die Zukunft
78	Im Einsatz: Ludwigshafen, 6. Februar 1970	180	Die Entwicklung der BASF von 2009 bis 2017
82	Die Technik: Löschfahrzeuge für die Petrochemie	182	„Jeder Mensch verarbeitet tragische Ereignisse anders“ Ein Gespräch mit Rolf Haselhorst, Leiter der BASF-Werkfeuerwehr von 2001 bis 2017, und Gert Van Bortel, seit April 2017 Leiter der BASF-Werkfeuerwehr
86	1973–2001 Umweltgedanke, Mauerfall und Internationalisierung	186	Anhang
88	Von der Einführung des Verbundprinzips bis zum Fall der Mauer	189	Daten und Fakten
92	Die Evolution der Werkfeuerwehr zum Brandschutzberater	190	Chronologie
100	Im Einsatz: Ludwigshafen, 16. Juni 1979	192	Anmerkungen
102	Die Gründung des Transport-Unfall-Informationen- und Hilfeleistungs-Systems (TUIS)	198	Danksagung
		199	Bildnachweis und Impressum
		200	Die Autoren

Bürger, Turner und Beamte:

Die Entstehung des deutschen Feuerwehrwesens

Als um die Mitte des 19. Jahrhunderts in den deutschen Staaten die Industrialisierung einsetzte, begann auch im Feuerlöschwesen ein Modernisierungsprozess. Bislang galten vielerorts jahrhundertalte Feuerschutzordnungen.¹ Nach diesen waren etwa in Städten die ortsansässigen Bürger verpflichtet, Löscharbeiten zu verrichten. Erste mehr oder weniger freiwillig organisierte Feuerlöschtrupps gab es zwar bereits, so ab 1835 in Kierspe bei Arnberg und seit 1841 in Meißen. Dennoch war es um den Brandschutz schlecht bestellt. Den dienstverpflichteten Bürgern wie den freiwilligen Löschtrupps fehlte es an Übung und Anleitung. Löscheräten waren – sofern überhaupt vorhanden – oft in schlechtem Zustand; bei Löscheinsätzen brach immer wieder Chaos aus. Welche dramatischen Folgen das haben konnte, zeigte sich beim verheerenden Brand Hamburgs im Mai 1842. Obschon über tausend Löschmannschaften im Einsatz waren, konnten sie das Feuer drei Tage lang nicht unter

Kontrolle bringen. Letztlich zerstörten die Flammen ein Drittel der Hansestadt.

Spätestens jetzt machte man sich vielerorts Gedanken, wie der misslichen Lage beizukommen wäre. Im badischen und württembergischen Raum wurde das benachbarte Frankreich zum Vorbild eines effizienteren Löschwesens. Dort leisteten sogenannte *Pompier*-Corps, die unter Napoleon I. aus der französischen Armee hervorgegangen waren, auf Basis einer militärischen Struktur und Ausbildungsmethodik Brand- und Gefahrenschutz. Wichtigste Grundlage dafür: regelmäßige und straff organisierte Übungseinheiten.

In dieser Situation trat mit Carl Metz ein wichtiger Impulsgeber auf den Plan. Der aus Heidelberg stammende Schlosser hatte die Effizienz der *Pompier* um 1840 während eines Frankreichaufenthalts beobachten können. Zurück in Deutschland, warb er in seiner Heimatregion für die Gründung von entsprechenden Löschruppen. Mit dem Unterschied allerdings, dass er sich von einer freiwilligen, für jedermann zugänglichen Organisationsform langfristig den größten Erfolg versprach. Er suchte unter anderem das Gespräch mit dem Durlacher Stadtbau- und Zimmermeister Christian Wilhelm Hengst, dem 1846 die Gründung des „Ersten Badischen *Pompier*corps“ gelang.

Etwa ein Jahr später konnte das Durlacher Corps seine Fähigkeiten eindrucksvoll unter Beweis stellen. Wie nicht selten in dieser Zeit kam es am 28. Februar 1847 in Karlsruhe zu einem Theaterbrand. Die vormals in Deutschland völlig unbekanntem Durlacher Steiger erkletterten mit ebenso neuartigen Hakenleitern das Dach des Hoftheaters und deckten es mit Äxten ab. Daraufhin richteten die Rohrführer ihre Löschröhren auf die nun zugängliche Feuerstelle. Für den benötigten Wasserdruck sorgte die kontinuierlich pumpende Spritzenmannschaft an der mitgeführten Handspritze. Der gesamte Einsatz lief unter der Anleitung Hengsts zielstrebig, routiniert und organisiert ab. Binnen weniger Stunden hatte das Durlacher Corps einen drohenden Stadtbrand verhindert.

Eine Ursache des Erfolgs war der hohe Organisations- und Ausbildungsgrad des Corps. Aber auch ihre Herangehensweise war völlig neu. Löscheinsätze zielten im deutschen

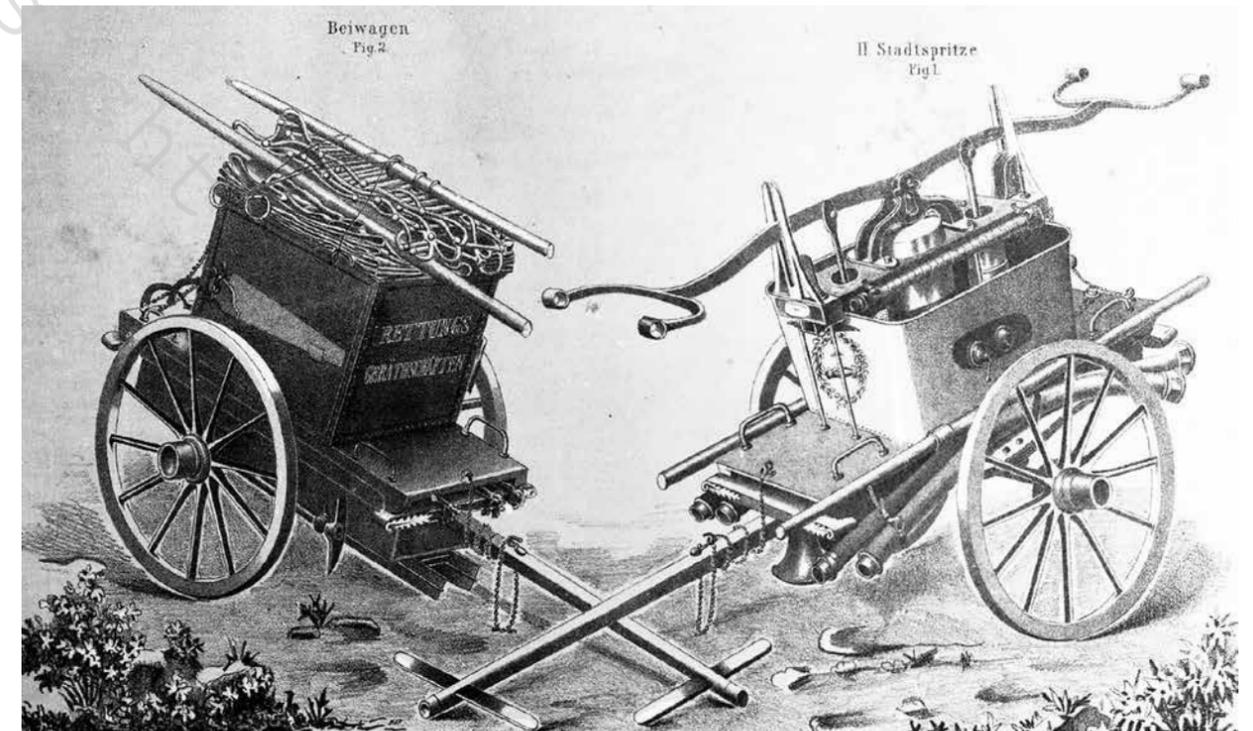
Raum bislang ausschließlich darauf ab, die Ausweitung von Bränden zu verhindern. Brandbekämpfung war daher in erster Linie Brandbeschränkung. Hengsts Männer aber griffen den Entstehungsort des Feuers an. Damit führten sie den ersten gesichert überlieferten Löschangriff Deutschlands durch.

Vor allem die Steiger des Corps ermöglichten das direkte Angreifen des Brandherds. Da ihre Aufgabe neben Mut auch körperliche Fitness voraussetzte, animierte Carl Metz Turnergruppen, sich entstehenden *Pompier*corps anzuschließen. So wollte Metz den bürgerlichen Gemeinschaftssinn und Trainingseifer der Turner für die Brandbekämpfung nutzen. Allerdings gehörten die Turner der demokratischen Nationalbewegung des Vormärzes an und weckten den Argwohn der adeligen Landesherrn. Noch in den 1850er-Jahren kämpften *Pompier*corps daher immer wieder mit obrigkeitsstaatlichen Repressalien.

Dennoch wurde das Durlacher Corps zur Blaupause des modernen freiwilligen Löschwesens in Deutschland. Sein Beispiel inspirierte schon bald zur Gründung weiterer Corps, so etwa 1848 in Baden (seit 1931 Baden-Baden), 1849 in Augsburg und 1851 in Mannheim. Bis 1852 war ihre Anzahl auf 26 gestiegen. Erste Gründungen in Bayern und Sachsen erfolgten ebenfalls in dieser Zeit. Noch 1847 hatte sich das Karlsruher *Pompier*corps gegründet. Dabei kam es zu einer Neuheit: Die Karlsruher bezeichneten sich in einem auf den 28. August 1847 datierten internen Bericht an den Gemeinderat als „freiwilliges Feuerwehr-Corps“. Damit hatte sich erstmals nachweislich ein Löschrupp als Feuerwehr bezeichnet. Die Namenswahl lässt sich wahrscheinlich auf einen im selben Jahr erschienenen Artikel in der „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft“ zurückführen. Der Autor der Tübinger Publikation forderte die Gründung sogenannter „Feuerlandwehren“. Dabei hatte er als Vorbild wohl die militärische Landwehr im Sinn gehabt. Analog zu dieser



Carl Metz: Pionier des deutschen Feuerwehrwesens, 1857.



Frühe Feuerwehrtechnik von Metz: Stadtspritze und Beiwagen, 1870.

Conrad Dietrich Magirus:
Erfinder der fahrbaren Drehleiter,
Lehrbuchautor und Initiator
des Deutschen Feuerwehr-
verbandes, um 1870.



sollten sich nebenberufliche Brandschutzeinheiten gründen, die regelmäßige, mit militärischer Disziplin durchgeführte Übungseinheiten abhielten.

Auch im preußischen Berlin wurde den Stadtobere immer wieder schmerzlich bewusst, dass eine Reform des Löschwesens dringend notwendig war – so etwa im Jahr 1843, als das Opernhaus Unter den Linden vollständig niederbrannte. 1845 übernahm der technische Beamte des Berliner Polizeipräsidenten Carl Ludwig Scabell die Verantwortung für die nächtlichen Brandwachen. Ähnlich wie Metz und Hengst erachtete Scabell es als notwendig, die Brandbekämpfung grundlegend zu überdenken. In einem ersten Schritt führte Scabell regelmäßige Übungen ein. Aber seine Überlegungen gingen weiter: Er entwarf bis 1847 einen Plan, der unter anderem vorsah, in den Nachtstunden fest angestellte und ausschließlich im Brandschutz tätige Kräfte auf Wachen im Stadtgebiet zu postieren. Polizeipräsident Karl Ludwig Friedrich von Hinckeldey griff Scabells Plan 1849 auf und ergänzte ihn um einen wichtigen Punkt. Auch tagsüber sollten die Wachen fortan ständig mit hauptberuflichen Feuerwehrleuten besetzt sein. 1850 konnte von Hinckeldey das Vorhaben beim preußischen Innenministerium durchsetzen. Am 1. Februar 1851 erfolgte die Gründung der ersten deutschen Berufsfeuerwehr.

War der eigentliche Gründer der Berliner Berufsfeuerwehr noch der Staat Preußen, setzte sich in der Folgezeit das Prinzip der kommunalen Berufsfeuerwehren in ganz Deutschland durch. Frühe Gründungen erfolgten 1856 in Memel (heute Klaipėda in Litauen), 1858 in Königsberg (heute Kaliningrad, zu Russland gehörend), 1865 in Leipzig und 1870 in Bremen.

Parallel dazu wurden in der aufstrebenden Industrie erste Löschtrupps gegründet, so 1847 bei der Keßlerschen Maschinenfabrik² in Karlsruhe und 1852 im badischen Ettlingen. Auch die Firmenleitung der Essener Krupp-Werke entschloss sich nach einem Großbrand 1862 zur Aufstellung einer eigenen Löschgruppe. Verantwortlich hierfür war Branddirektor Keyser, der auf dem Kruppschen Werksgelände wichtige feuerwehrtechnische Innovationen wie den Überflurhydranten, die Steigleitung und den Helm als Kopfschutz einführte.

Die Bedeutung der Löscherättschaften war auch Carl Metz nicht entgangen. Besonders negativ war ihm die dramatisch schlechte Löschwasserversorgung in Deutschland aufgefallen. Häufig kamen dabei lediglich per Hand weitergereichte, lederne Eimer zum Einsatz. Metz vereinte Sozialempfinden mit Geschäftssinn und produzierte ab 1842 modifizierte Druckspritzen nach französischem Vorbild. Er hatte beobachtet, dass die bisher benutzten Spritzen sehr schwerfällig und für viele Orte überdimensioniert waren. Metz entwarf daher eine vom Fahrgestell abprotzbare Stadtspritze, die am Einsatzort völlig variabel positionierbar war. Besonders in engen Innenstädten brachte dies ganz neue Möglichkeiten bei der Brandbekämpfung.

Neben Metz war auch Conrad Dietrich Magirus aus Ulm ein Pionier des deutschen Feuerwehrwesens. Magirus, Turner und ab 1846 Leiter der ersten Ulmer Feuerwehr, gilt als Erfinder der fahrbaren Drehleiter. Magirus tat sich zudem als Lehrbuchautor hervor und veröffentlichte 1850 mit „Alle Theile des Feuerlöschwesens“ ein Standardwerk der deutschen Feuerwehrliteratur. Daneben initiierte Magirus die Gründung des württembergischen Feuerwehrverbandes in Plochingen 1853, hielt den ersten Deutschen Feuerwehrtag 1854 in Ulm ab und trieb zur Formierung des Deutschen Feuerwehrverbandes 1855 in Stuttgart an.

In den 1860er-Jahren machte das Löscherättswesen einen weiteren Modernisierungssprung. In Linden bei Hannover baute der Maschinenfabrikant Georg Egestorff die erste Dampfspritze deutscher Herstellung.³ Die Löschwasserförderung erfolgte bei Egestorffs Maschine durch Kolbenpumpen, die bis zu acht Bar Druck erzeugen konnten. Damit waren Fördermengen von bis zu 3000 Litern in der Minute möglich. Die Hannoversche Feuerwehr setzte die Maschine ab 1863 ein. Mit dem Aufkommen der Dampfspritze war die Zeit des mühsamen Pumpens für die Feuerwehrmänner vorbei – zumindest bei den Wehren, die sich eine Dampfspritze leisten konnten. Waren bis 1900 die meisten größeren städtischen und industriellen Feuerwehren mit Dampfspritzen ausgestattet, blieben in ländlichen Gebieten bis weit in das 20. Jahrhundert Handdruckspritzen im Gebrauch. Letztere wurden in der Regel von den Feuerwehrleuten an den Einsatzort gezogen. Bei den sehr viel schwereren Dampfspritzen kamen Pferde als Zugtiere zum Einsatz. Um die

Jahrhundertwende kamen Spritzen auf, die mit zwei Dampfmaschinen ausgestattet waren. Die erste diente zur Fortbewegung, die zweite war für den Pumpenbetrieb zuständig. Die Feuerwehr Hannover setzte derartige „dampfautomobile Dampfspritzen“ ab 1902 ein. Durchsetzen konnte sich das Konzept aber nicht. Zum einen waren die „Dampfautomobile“ für viele Feuerwehren zu teuer, zum anderen war das ständige Unter-Dampf-Halten der Maschinen zu aufwendig. Das war aber notwendig, denn schließlich musste sie im Einsatzfall sofort fahrbereit sein.

Weit praktikabler war dagegen der zum Ende des 19. Jahrhunderts aufkommende Verbrennungsmotor. Einflussreiche Vertreter des deutschen Brandschutzes wie der Berliner Branddirektor Maximilian Reichel und sein Leipziger Kollege Georg Bandau lehnten ihn allerdings ab. Ihnen erschien der Gedanke, mit leicht entflammbarem Kraftstoff an einen Brandort heranzufahren, als widersinnig. Das war auch der Grund dafür, dass bei einigen Feuerwehren wie etwa bei der Berliner Anfang des 20. Jahrhunderts alternative Antriebskonzepte wie der batteriegespeiste Elektromotor anzutreffen waren. Letztlich war der Siegeszug des Verbrennungsmotors aber nicht aufzuhalten. Er war in Summe leichter als die zeitgenössischen Elektromotoren mit ihren großen Batterieeinheiten, ließ höhere Geschwindigkeiten zu und seine Drehzahl konnte auf die gebräuchlichen Kreiselpumpen, die er ebenfalls antrieb, gut abgestimmt werden.

Bis zum Vorabend der Gründung der BASF-Werkfeuerwehr hatte das deutsche Feuerwehrwesen – wenn auch mit beträchtlichen regionalen Unterschieden – in technischer wie organisatorischer Hinsicht einen hohen Entwicklungsstand erreicht. Vielerorts waren Freiwillige Feuerwehren entstanden, die in ländlichen Regionen den Brand- und Gefahrenschutz leisteten. In über 50 Groß- und Industriestädten von Aachen bis Zwickau waren Berufsfeuerwehren aktiv. Auch zahlreiche Betriebe der Großindustrie verfügten mittlerweile über betriebliche Brandschutzeinheiten, die häufig allerdings nicht hauptberuflich tätig waren. Schließlich waren zur Koordination und Kommunikation von Interessen zahlreiche Verbände wie der Deutsche Feuerwehrverband und der Verband Deutscher Berufsfeuerwehren (ab 1900) aktiv.



Frühe Feuerwehrentechnik von Magirus: fahrbare „Ulmer Leiter“, nach 1873.

Schwerter zu Pflugscharen: Der Turbo-Löcher der BASF-Werkfeuerwehr

Von den Produktionsanlagen bis zum Umwelt- und Arbeitsschutz – in der ostdeutschen Industrie war, trotz des durchweg hohen Ausbildungsstandes der ostdeutschen Mitarbeiter, kaum ein Bereich zu finden, der auf westlichem Niveau arbeitete. Die Feuerwehrgeräte waren ebenfalls rückständig, wie die Ludwigshafener Werkfeuerwehrlaute 1990 im Synthesewerk Schwarzheide feststellten. Aber es gab eine Ausnahme.

Als die Ludwigshafener BASF-Werkfeuerwehrlaute sich Ende 1990 in Schwarzheide des Brandschutzes und der Gefahrenabwehr annahmen, besuchte eine Gruppe um Werkfeuerwehrlauter Volker Lambrecht das in der Nähe gelegene Gaskombinat Schwarze Pumpe. Dort machten sie in Form eines Abgas-Löschfahrzeugs (AGLF) eine interessante Entdeckung.¹ Dabei handelte es sich um einen Lkw vom Typ IFA W50 LA, auf dessen Fahrgestell ein MIG-15-Düsentriebwerk montiert

war. Um Brände zu löschen, wurde der umfunktionierte Flugzeugantrieb gezündet und in den Abgasstrahl Löschwasser eingespeist. Das Wasser wurde sodann über Strecken von bis zu 100 Metern getragen. Lambrecht und seinen Kollegen war das Prinzip zwar bekannt, und sie wussten auch, dass diese Löschtechnik in den Staaten des ehemaligen Ostblocks recht verbreitet war. In der gesamten westlichen Welt gab es ihres Wissens nach aber keine Feuerwehr, die sie einsetzte. Und auch die BASF-Werkfeuerwehr hatte dem Konzept bislang kein größeres Interesse geschenkt. Nach der Anschauung eines AGLF „in Aktion“ war das zu überdenken.

Nur kurze Zeit später machte die Abgaslöschtechnik (auch Aerosollöschtechnik genannt) erneut von sich reden: Am 5. März 1991 ging der Zweite Golfkrieg zu Ende. Im Laufe der Kriegshandlungen waren im besetzten Kuwait zahlreiche Ölquellen in Brand gesetzt worden. Diese waren mit



Ideengeber: Das Abgaslöschfahrzeug des "Gaskombinats Schwarze Pumpe" bei einer Vorführung auf der Friesenheimer Insel, 1993.



Hoher Besuch: Volker Lambrecht erläutert Bundespräsident Dr. Roman Herzog (3. v.l.) die Funktionsweise des Turbo-Löschers.



Vielfältige Einsatzmöglichkeiten: testweise Belüftung eines Straßentunnels mit dem Turbo-Löcher.

herkömmlichen Methoden kaum zu löschen. Erst ungarische Feuerwehrlaute hatten dabei Erfolg – unter Einsatz des Abgaslöschverfahrens.² Spätestens jetzt war klar, dass auch die BASF-Werkfeuerwehr zukünftig über einen Abgaslöcher verfügen sollte. Aber bis dahin war es noch ein weiter Weg.

Die Abgaslöschtechnik war zwar auch bei westlichen Feuerwehren mittlerweile im Gespräch, und gerade in der Petrochemie waren die Einsatzmöglichkeiten wirklich groß.³ Mit einem entsprechend leistungsstarken AGLF konnten sowohl Gaswolken verwirbelt und verdünnt, Schadstoffe aus der Luft ausgewaschen, Brände an höheren Bauwerken bekämpft oder auch hoch liegende Rohrleitungen, Kesselwagen und Tanks beschäumt werden. Verbunden damit war zudem ein Sicherheitsgewinn für die Einsatzkräfte, da alle Aktivitäten aus einem größeren Abstand zur Schadensstelle erfolgen konnten als mit herkömmlichem Gerät. Dennoch bot kein Hersteller AGLF an. Und so praktikabel der umgebaute IFA-Lkw in Schwarz Pumpe auch war, einfach nachbauen wollte und konnte die BASF-Werkfeuerwehr das Einsatzfahrzeug nicht. Dagegen sprach unter anderem die verwendete Technik, die viel zu alt und anfällig war. Wollte die BASF-Werkfeuerwehr die Löschmethode für sich nutzbar machen, musste also auf eigene Faust ein AGLF entwickelt werden.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde bei der Werkfeuerwehr ein Projektteam gegründet: Siegfried Fiedler zeichnete für die Technologie verantwortlich, Rolf Haselhorst übernahm die Gesamtprojektkoordination. Zunächst machten sich die beiden daran, Technologiepartner zu gewinnen und führten erste Gespräche mit den Firmen MAN (Fahrzeug), Zikun (Aufbau und Gesamtkonstruktion) und Albach (Konzeption der Wasserwerferdüsen und Strahlrohre), die vielversprechend verliefen. Bei einem entscheidenden Bauteil traten aber Komplikationen auf.⁴

Zunächst war der Plan, MIG-Triebwerke zu verwenden. Es zeigte sich aber, dass unter anderem die Ersatzteilbeschaffung und die Betriebszulassung unüberbrückbare Probleme bereiteten. Es fand sich zudem keine Firma, die die Wartung der Turbinen übernommen hätte. Die Werkfeuerwehr musste also umdisponieren. In dieser Situation erfuhr das Projektteam, dass die Luftwaffe eine Anzahl ausgemusterter Jet-Triebwerke einlagerte. Diese stammten aus Alpha Jets, die im Zuge der Konversion von Kriegswaffen stillgelegt worden waren. Da es sich damit um bereits eingesetzte westdeutsche Technik handelte, gab es bei Zulassung, Wartung und Ersatzteilbeschaffung deutlich weniger Schwierigkeiten. Haselhorst und Fiedler gingen daher davon aus, dass auch der Ankauf unproblematisch ablaufen müsste. Dem war aber nicht so. Bevor die BASF-Werkfeuerwehr die Trieb-



Wasser marsch: In den Abgasstrahl des Turbo-Löschers können minütlich bis zu 7000 l eingespeist werden.



Hoher Nutzwert: Der Turbo-Löscher eignet sich hervorragend zur Kühlung hoch liegender Apparaturen und Rohrleitungen.

werke erwerben konnte, war ein regelrechter Verhandlungsmarathon zu durchstehen, der sich über mehrere Monate hinzog. Letztlich kam man aber zum Abschluss.

Unterdessen konnte die BASF-Werkfeuerwehr eine weitere erfreuliche Nachricht vermelden: Ein gemeinsam mit der BASF-Patentabteilung 1993 beantragtes Forschungsprojekt war unter dem Titel „Ermittlung von Einsatzspektrern und Wirkungsgraden des Aerosollöschverfahrens“ bewilligt worden. Das bedeutete, dass das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie die Entwicklungsarbeiten am Abgaslösch-Fahrzeug mit rund 1,7 Millionen D-Mark unterstützte.⁵ Damit waren etwa 50 Prozent der veranschlagten Entwicklungskosten abgedeckt. Da die BASF AG der Werkfeuerwehr bereits zugesichert hatte, die weiteren Mittel zur Verfügung zu stellen, war die Finanzierung gesichert. Das spornte erst recht an, das Projekt voranzutreiben. Als mit BMW-Rolls-Royce ein kompetenter Partner für die Triebwerkssteuerung gewonnen war, ging das Projekt AGLF Mitte 1994 in die Umsetzungsphase.

Am 26. April 1996 war es so weit. Nach einer etwa zweijährigen Bau- und Erprobungsphase stellte die BASF-Werkfeuerwehr ihr neues Löschfahrzeug im Rahmen einer Pressevorführung der Öffentlichkeit vor. Und was die zahlreich erschienenen Gäste dort zu sehen bekamen, war in der Tat beeindruckend. Gemeinsam mit ihren Projektpartnern hatte die Werkfeuerwehr ein Löschfahrzeug verwirklicht, das mit den bislang bekannten AGLF nur das Prinzip teilte: Das Einsatzfahrzeug verfügte über zwei Larzac-Strahltriebwerke, die auf einer schwenkbaren Lafette befestigt waren. Außerhalb der Einsatzzeit lagen sie geschützt unter einer hydraulisch gesteuerten Haube. Die Steuerung der Triebwerke erfolgte von einem Bedienpanel aus, das sich in einer Kanzel oberhalb der Fahrerkabine befand. Für die Wasser- bzw. Schaummittelaufgabe auf den Abgasstrahl sorgten pro Triebwerk zwei Wasserwerfer mit einem Minutendurchsatz von jeweils 3500 Liter. Um ein möglichst umfassendes Einsatzgebiet anfahren zu können, war das Fahrgestell des MAN-Lkw sowohl gelände- als auch straßengängig ausgelegt. Für die Aufnahme des Flugzeugtreibstoffs stand ein 2000 Liter fassender Tank zur Verfügung. Bei einem Verbrauch von



Sinnvolle Weiterverwendung: Die Larzac-Düsentriebwerke des Turbo-Löschers stammen aus Alpha Jet-Kampfflugzeugen.

1000 Litern pro Stunde je Triebwerk war damit ein Dauerbetrieb beider Düsen von einer Stunde möglich. Hans Jörg Henne, BASF-Bereichsleiter für Umwelt, Arbeitssicherheit und Energie, war angesichts dieser Leistungsdaten bereits im Vorfeld der Pressevorführung auf einen passenden Namen für das neue Einsatzfahrzeug gekommen: Turbo-Löscher.⁶

In der Folgezeit führte die Werkfeuerwehr die im Rahmen des Forschungsprojekts vorgesehenen Tests durch. So unter anderem in Trauen auf einem Versuchsgelände der Bundeswehr mit Beteiligung des Instituts der Feuerwehr in Heyrothsberge. Sowohl die Testläufe zur Brandbekämpfung großer Flüssigkeitsbrände wie die Ermittlung des Lösevermögens von Aerosolwolken bei Schadstoffen in der Luft als auch die Belüftung von Tunnelanlagen auf der Straße und Schiene verliefen erfolgreich – der Turbo-Löscher erfüllte die in ihn gesetzten Erwartungen in jeder Hinsicht.

„Davon überzeugte man sich am 26. Juni 1999 auch in Hamburg“, wie sich Volker Lambrecht noch lebhaft erinnert. „Der Leiter der Hamburger Feuerwehr, Dieter Farrenkopf,

hatte uns gebeten, die Potenziale des Turbo-Löschers vor Ort vorzuführen. Da wir großes Interesse daran hatten, dass sich die Technologie des Abgaslöschverfahrens weiter verbreitet, waren wir dazu gern bereit. Als Vorführungsort war unter anderem der Neue Hamburger Elbtunnel vorgesehen. Dort sollten wir veranschaulichen, wie der Turbo-Löscher für die Frischluftzufuhr und Entrauchung bei Tunnelbränden einsetzbar ist. Herr Prill, der für die Feuerwehr zuständige Hamburger Staatsrat, und Herr Farrenkopf waren so interessiert an unserer Arbeit, dass sie es sich nicht nehmen ließen, das Ganze aus unmittelbarer Nähe zu betrachten. Da der Tunnel nach seiner Eröffnung 1975 noch nie von Reifenabrieb, Abgasrückständen und ähnlichem Unrat gereinigt worden war, riet ich davon ab – ohne Erfolg. Mit der Folge, dass, nachdem der Turbo-Löscher den Tunnel etwa fünf Minuten mit voller Kraft durchgeblasen hatte, eine riesige Schmutzwolke entstanden war, die unter anderem die Herren Farrenkopf und Prill voll erwischte: Die beiden waren verdreckt von Kopf bis Fuß. Ihre Begeisterung für den Turbo-Löscher schien durch das intensive Erlebnis aber nur noch gestiegen zu sein.“⁷