

Bereits 1935 wurden für das Reichsluftfahrtministerium RLM die ersten Tankspritzen Ts von der Firma Flader gefertigt. Sie waren auf einem dreiachsigen Büssing-NAG Fahrgestell aufgebaut. Zwischen 1936 und 1940 wurden mehr als 600 Fliegertankspritzen auf dem ebenfalls dreiachsigen Henschel-Fahrgestell hergestellt. Die Aufbauten stammten sowohl von Carl Metz, wie auch von C.D. Magirus. Ein Teil dieser Tankspritzen besaß sogar Allradantrieb. Sie wurden als Ts 2,5 a bezeichnet. Das geländegängige Henschel-Fahrgestell trug die Bezeichnung 33 FA1. Der 6-Zylinder-Benzinmotor hatte 120 PS. Gesamtgewicht 10.200 kg.

Die Fliegertankspritze war bei vielen Feuerwehren wegen ihres großen Wasservorrats und dem Allradantrieb noch bis in die späten Sechziger Jahre im Einsatz. Immerhin fasste der Tank 2.500 Liter Wasser und 250 Liter Proteinschaummittel. Die Fahrzeuge besaßen alle Vorbaupumpen mit einer Leistung von 2.500 Litern pro Minute bei 8 bar (FPV 25/8). Beidseitig waren Schnellangriffseinrichtungen mit angeschlossenen Komet-Schaumrohren angeordnet. Während sich auf der Fahrerseite nur eine Schlauchhaspel senkrecht stehend zwischen den beiden Türen befand und demzufolge auch nur ein Komet-Schaumrohr auf dem vorderen Kotflügel war, befanden sich auf der Beifahrerseite in der Regel zwei Schlauchhaspeln übereinander, ebenfalls senkrecht stehend. Hier waren dann entsprechend zwei Schaumrohre angeschlossen. Bei manchen Fahrzeugen wurden diese senkrecht neben den Türen befestigt, meist jedoch auf dem vorderen Kotflügel liegend.

Das Fahrerhaus war oftmals offen. Auf die Türen wurde verzichtet oder sogar gar kein Dach aufgesetzt. Allen Ausführungsformen gleich war die offene Tankbauweise. Die Farbgebung war ursprünglich wohl Rubinrot (RAL

Roco-Neuheit kritisch: Henschel Fliegertankspritze Ts 2,5



Fliegertankspritze Ts 2,5 der BF Hannover. Das Fahrzeug ist Feuerrot mit schwarzen Kotflügeln und wurde bereits als TLF 25-1 bezeichnet. Schlauchhaspeln beidseitig offen. Das Komet-Schaumrohr wurde gegen ein C-Strahlrohr ausgetauscht. Als Warnrichtung dienen zwei blaue Dachblinkleuchten. Das obligatorische Dachdreieck ist abgeklappt. Gut erkennbar ist das „Mannloch“ auf dem Tankdach.



Beim TLF 25-2 der BF Hannover waren die Türen offenbar ausgehängt worden. Auch bei diesem Fahrzeug dürfte es sich um eine Strassenversion gehandelt haben. Die blauen Blinklampen sind hier unterhalb der Windschutzscheibe angeordnet. Ferner gibt es eine Kompressorfanfare. Das neuere Kfz-Kennzeichen sagt aus, dass das Fahrzeug nach Mitte 1956 noch im Dienst gewesen sein muß. Beide Fotos stammen aus dem Archiv der BF Hannover. Sammlung Merlau

3003) mit schwarzen Kotflügeln. Ab 1942 wurden diese Fahrzeuge einheitlich im Luftwaffengrau = Schwarzgrau RAL 7021 umlackiert. Nach dem Krieg wurden die Fahrzeuge vielerorts wieder in

Rot umlackiert. Sie wurden dann als Tanklöschfahrzeug TLF 25 bezeichnet.

Seit Februar 2004 ist das im vergangenen Jahr angekündigte

Fliebertankspritze Ts 2,5 a bei der Fahrzeugparade zum 100-jährigen Jubiläum der BF München. Bei diesem Fahrzeug fällt der Allradantrieb sehr stark auf. Beim oberen Foto ist sehr gut der Größenvergleich zu der im Hintergrund fahrenden Opel-Blitz KsZ8 zu erkennen. Gegenüber den sonst üblichen Ts 2,5 a weist dieses Fahrzeug eine größere Kabine auf. Auch wurde die Ausstattung offenbar zu einem späteren Zeitpunkt verändert. Die Schlauchhaspeln sind hinter einer Klappe verborgen. Die Tarnleuchten sind gut neben den Fahrscheinwerfern erkennbar.



Roco Modell mit der Artikel-Nr. 737 - fälschlich als TS 2,5A bezeichnet - im Handel. Korrekter Weise müssten sowohl das S wie auch der Buchstabe A am Ende klein geschrieben werden – so das Modell tatsächlich ein Allrad-Fahrzeug sein soll. Untypisch für ein Roco Modell ist der spärliche Zubehöranteil, der gerade diesen Oldtimer sehr aufgewertet hätte. So fehlen dem Modell die Peilstangen auf der Stoßstange ebenso wie die markanten Winker am Fahrerhaus. Auch das für alle Lkw dieser Zeit vorgeschriebene gelbe Dachdreieck und die Tarnleuchten wären Bauteile gewesen, die im Roco Programm bereits vorhanden sind. Traurig ist die sehr spartanische Nachbildung

des Fahrgestells. Weder Achschenkeln noch Kar-danstrang sind angedeutet. Auf die Darstellung der für dieses Fahrzeug markanten offenen Schlauchhaspeln wurde verzichtet und die durchaus vorbildkonforme spätere Version mit abgedeckten Haspeln realisiert. Im Vergleich mit dem bekannten Opel-Blitz-Modell des TLF 15 von Roco geht die Fliebertankspritze Ts 2,5 a durchaus auch nicht als Allradfahrzeug durch, denn dann müsste das Fahrzeug weitaus höher sein. Auch fällt auf, dass der Arbeitsstellenscheinwerfer der Ts 2,5 extrem klein ausgefallen ist. Für einen 10-Tonner dürften die sonst sehr gut gestalteten Räder zu klein sein, haben sie doch den gleichen Außen-

durchmesser, wie die des Opel-Blitz. Ein großes Manko ist die fehlende Verglasung. Wenn man schon keinen kompletten Glaseinsatz für dieses Modell anfertigen wollte, so wäre es sicher einfach gewesen, wenigstens eine Verglasung für die Windschutzscheibe zu produzieren.

Insgesamt gesehen kann kein Loblied auf dieses Modell gesungen werden. Die Sammlergemeinde hatte sich nach den schlecht gestalteten Neuheiten aus dem vergangenen Jahr und der Ankündigung, zukünftig wieder die gewohnte Roco-Qualität zu produzieren, auf ein ausgefallenes und gutes Modell gefreut. Eigentlich schade für die Fliebertankspritze Ts 2,5.



Und noch einmal die Henschel Fliegertankspritze TS 2,5a

Meine Abhandlung zum Roco-Modell der Fliegertankspritze hat eine kleine Lawine von Informationen ins Rollen gebracht, die mir neben einer Wissensbereicherung auch zeigte, dass einige meiner Darstellungen so nicht stimmen. Die Herren Rotter und Wohlmuth haben mich umfassend informiert, wofür ich herzlich danke. Auch Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Hornung hat sich in die Diskussion um das Modell der Fliegertankspritze eingereicht und mich mit umfangreichem Informationsmaterial ausgestattet, das es mir nunmehr möglich macht, meine Aussagen zur TS 2,5 a zu korrigieren. Auch ihm sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön gesagt.

Die Fliegertankspritze ist vermutlich niemals als Allradfahrzeug gebaut worden. Die offizielle Fahrgestellbezeichnung lautete Lkw 6x4 Henschel 33FA1 (mittlerer geländegängiger Lastkraftwagen mit Luftspeicher-Dieselmotor, 6-Zylinder 9123 ccm). Nur die beiden Hinterachsen waren angetrieben. Die Information, dass es sich um ein Allradfahrzeug handeln sollte, ist also falsch.

Das klein geschriebene „a“ in der Typenbezeichnung **TS 2,5a** stand nicht für Allrad, sondern war ein Kenn-Buchstabe dafür, dass das betreffende Baulos vom Aufbauhersteller Magirus in Ulm gefertigt wurde. Die letzten 86 (ursprünglich lautete der Auftrag über 100 Stück) produzierten TS 2,5a wurden unter der Auftragsnummer 906742 im Jahre 1941 bei Magirus hergestellt. Sie hatten alle eine Leichtmetall Vorbaupumpe des Typs PV225/L. Insgesamt wurden 684 Tankspritzen produziert.

Das erste Baulos fertigte die Firma Carl Metz in Karlsruhe. Dieses hatte keinen Kenn-Buchstaben. Die Fahrzeuge mit den Kenn-Buchstaben b und c wiederum sollten Weiterentwicklungen von Magirus sein, die von

Wolfgang Hornung wie folgt beschrieben werden:

TS 2,5 b: Henschel-Fahrgestell 4,5 Tonnen ALLRAD, beauftragt 1 Stück 1942, Hersteller Magirus mit Heckpumpe PH225 aus Leichtmetall.

TS 2,5 c: Henschel-Fahrgestell 4,5 Tonnen ALLRAD, beauftragt 1 Stück 1942, Hersteller Magirus jedoch mit Magirus-Heckpumpe PH 525 aus Gusseisen.

Die zwei für diese Prototypen vorgesehenen Allrad-Fahrgestelle sollten vom Reichs-Luftfahrt-Ministerium RLM in Berlin bestellt und bei Magirus angeliefert werden. Zwar ist dieser Vorgang unter den Auftragsnummern 906133a und 906134a im Jahre 1942 dokumentiert worden. Dass diese beiden Entwicklungen dann auch gebaut wurden, konnte nicht nachgewiesen werden. Es erscheint jedoch eher unwahrscheinlich, denn aus einer Aktennotiz vom 19.10.1943 geht hervor, dass die beiden Fahrgestelle bis zu diesem Tag noch nicht von der Firma Henschel nach Ulm überführt worden waren. Ohnedies sahen neue Planungen für den Nachfolgetyp der Fliegertankspritze bereits 1942/43 das Tanklöschfahrzeug TLF 15/43 auf zweiachsigem Daimler-Benz Fahrgestell mit Heckpumpe vor, von dem letztendlich 10 Stück bei Magirus produziert worden sind. Geplant waren 100 Stück.

Auch meine Kritik der zu kleinen Räder des Roco-Modells wurde entschärft. Die TS 2,5 a war tatsächlich nur ein 3,3-Tonner (Rahmentragfähigkeit 5.100 kg). Damit sind die Räder durchaus stimmig. Der Irrtum entstand dadurch, dass man früher die hintere Achslast des Fahrzeugs und nicht das Gesamtgewicht angegeben hat. Es erscheint mir auch interessant, dass die Farbgebung von den Augenzeugen als „Luftwaffenblaugrau“ und nicht als „schwarzgrau“ bezeichnet wird. *„Ich war von 1940 bis 1943 bei der Luftwaffe. Auf allen*

Flugfeldern waren die Tanklöschfahrzeuge Luftwaffenblaugrau, wie unser Stahlhelm (Flieglack 36)“, so Wolfgang Hornung zu diesem Thema.

Allen gebauten Fliegertankspritzen gemein war die zweistufige Feuerlöschkreiselpumpe aus Leichtmetall (Leistung von 2.500 Litern bei 8 bar) als Vorbaupumpe sowie die drei Komet-Schaumrohre, die auf den vorderen Kotflügeln positioniert waren. Sie bezogen ihr Löschmittel von den drei stehend angeordneten Hochdruck-Schlauchhaspeln. Beim Betrachten der zahlreichen Fotos fiel mir auf, dass die Schlauchleitungen teilweise so befestigt waren, dass im Einsatzfall ein einfaches Abziehen des Schlauches nicht möglich gewesen wäre. Das betraf aber offenbar nur einen Teil der TS 2,5. Bei diesen Fahrzeugen waren die Kometrohre so auf dem Kotflügel positioniert, dass es laut Augenzeugenberichten möglich war, noch während der Anfahrtschaum auf die Rohre zu geben, um sie wie Monitore einzusetzen. Zwar konnte mittels des Kurbelschaltgetriebes die Pumpe generell während der Fahrt zugeschaltet werden, doch die Abgabe des Löschmittels war üblicherweise erst nach dem Stillstand des Fahrzeugs möglich. Gewollter Zufall oder eine weitere Variante? Vielleicht lässt sich das ja auch noch klären. Übrigens gab es nur bei den ersten 90 gelieferten Henschel-Fliegertankspritzen (offenes Verdeck) stehende Schaumrohre, später wurden diese nur noch liegend angeordnet. Die Hochdruck-Schlauchleitung auf der Fahrerseite war 40 Meter lang, während auf der Beifahrerseite zwei nur 20 Meter lange HD Schläuche angeordnet waren. Übrigens führten viele der TS 2,5 neben den beiden obligatorisch links angeordneten Kohlensäure-Schneelöschern noch zwei rechts am Tank befestigte Tetra-Handfeuerlöscher mit. Tetra-Feuerlöscher wurden in den Sechziger Jahren aus dem Verkehr gezogen.

Diese Informationen wurden mir durch die Ablichtung des Erlasses des Reichsministers der Luftfahrt vom 23.7.1943 (hierin wird allerdings

Kenn-Nummern 100 bis 190, davon gefertigt 91 Stück, Aufbau-Hersteller Carl Metz, Karlsruhe, Bez. nach 1943 als TLF 25/36
Kenn-Nummern 191 bis 347, davon gefertigt 157 Stück, Aufbau-Hersteller Carl Metz, Karlsruhe, Bez. nach 1943 als TLF 25/38
Kenn-Nummern 348 bis 783, davon gefertigt 436 Stück, Aufbau-Hersteller Magirus, Ulm (TS 2,5a), Bez. nach 1943 als TLF 25/40
(statistische Informationen von Karl Rode)



Alle Fotos sind Werkaufnahmen aus dem Archiv Iveco-Magirus. Diese Aufnahmen bildeten einen Teil der Vorbildunterlagen, die der Firma Roco zur Modellkonstruktion zur Verfügung standen. Aufnahme links: Das Kurbelschaltgetriebe, mit dem die Pumpe eingeschaltet wurde.

von einem 4,5-Tonner geschrieben), ferner durch Übermittlung der Informationen von Augenzeugen sowie durch Kopien aus den Auftragsfortschreibungen von Magirus aus den Jahren 1941 bis 1942 zugänglich gemacht. Weiterhin lassen sich Informationen hierzu nachlesen im Buch „Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr“ von Werner Oswald, erschienen im Motorbuch Verlag. Ferner in der Dokumentation „Die Fliegerhorstfeuerwehr der Deutschen Luftwaffe von 1935 bis 1945“ von Karl Rode. Auch in verschiedenen anderen Dokumentationen wird die Fliebertankspritze beschrieben, oft jedoch wird sie der Luftwaffe zugeordnet, was zumindest auf die Ausführungen auf Daimler-Benz Fahrgestell nicht zutrifft. Diese Fahrzeuge gehörten kommunalen Feuerwehren.

Abschließend möchte ich noch etwas zum Roco-Modell feststellen. Offenbar hat man im Hause Roco ursprünglich die Absicht gehegt, die Schlauchhaspeln wahlweise offen oder geschlossen darzustellen. Nimmt man nämlich die Schutzblenden komplett ab und dreht sie herum, entdeckt man andeutungsweise jeweils eine kurze Schlauchhaspel. Nur lässt sich dieses leider falsch dargestellte Teil nicht herumgedreht wieder montieren. Durch etwas Bastelarbeit ist es aber möglich, eine passable Schlauchhaspel-darstellung zu realisieren.

Vorschlag an Roco zur Modellverbesserung: Eine passgenaue Tiefziehverglasung kostet gut gemacht 12 Cent, ein Spritzteil mit Dachdreieck, zwei Spiegeln, zwei Peilstangen, ein neuer größerer Arbeitsstellenscheinwerfer und einem Umrüstteil (Relief) zur Schlauchhaspel-darstellung sowie die fehlenden Tarnlampen dürften nicht die Welt kosten. Wenn das dadurch verbesserte Modell dann 1 Euro mehr kostet, wird das jeder interessierte Kunde gern akzeptieren. Der Weg, nicht mehr eine fernöstlich produzierte schwache Qualität auf den Markt zu bringen, ist ja schon eingeschlagen. Jetzt sollte versucht werden, die erreichte gute Qualität durch entsprechendes Zubehör zu toppen.

Ihr Reinhard Merlau