

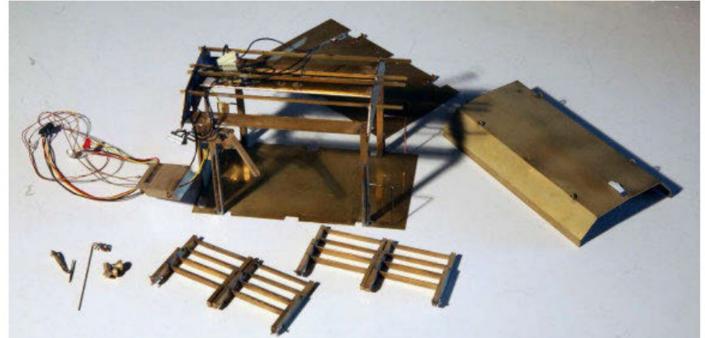
zept der Brandbekämpfung und Rettung in Tunnels grundsätzlich zu überdenken. Bisher musste eine Diesellok die antriebslosen Lösch- und Rettungswagen schiebend zum Einsatzort bringen, was sie langsam machte. Fuhr die Lokomotive mit den geretteten Personen aus dem Tunnel, war der Löschwagen hilflos und konnte nicht verschoben werden.

Aus diesem Grunde sollten die neuen LRZ selbstfahrend sein und damit mit bedeutend höherer Geschwindigkeit zum Einsatzort gelangen können. Erfahrungen aus den Bränden in Strassentunneln am Mont Blanc und Gotthard zeigten, dass nur optimal ausgerüstete Feuerwehren mit genügend Löschvorräten überhaupt bis zum Brandherd vordringen können.

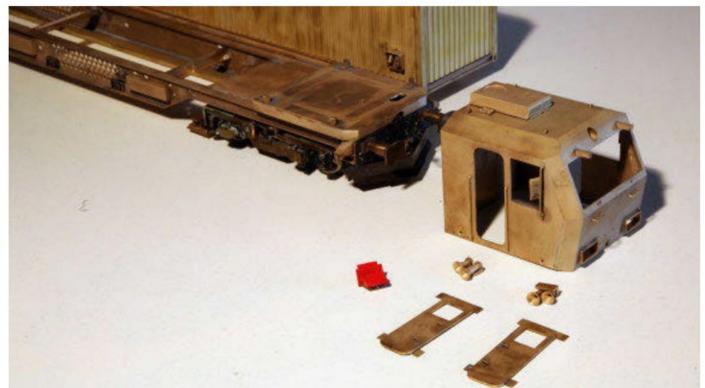
Durch Stationierung vor den neuen langen Tunnels kann eine sehr schnelle Intervention erfolgen.

Die neuen LRZ 08 sollten daher aus einem Tankwagen, einem Gerätewagen und einem unabhängig verschiebbaren Rettungswagen bestehen, d.h. Gerätewagen und Tankwagen sind fest verbunden und selbstfahrend, und der volle Rettungswagen kann abgekoppelt werden, um mit den Geretteten aus dem Gefahrenbereich wegzufahren und wieder zurückzukehren. Die LRZ 08 wurden speziell für die SBB entwickelt und gebaut. Der LRZ BRUGG war der erste, der in den Einsatz kam. Erfahrungen damit wurden bei Bau der weiteren LRZ 08 berücksichtigt, so dass jeder in Details Unterschiede aufweist.

Das erste Fahrzeug in Angriffsrichtung ist neu der Gerätewagen (Länge 22m, Gewicht 80 t). In ihm sind viele tragbare Lösch- und Rettungs-Geräte untergebracht, welche nun nicht mehr an andern Wagen vorbei zum Einsatzort getragen werden müssen (Auffangbecken, Pionierwerkzeuge, Pumpen, Generatoren, Beleuchtungsmaterial, Ölwehrmaterial, Feuerlöscher, Werkzeug, Trennschleifer, Kettensägen, Evakuierungssteg, Schienenrollwagen, Rettungsschere, Leitern Funkgeräte usw.) Das beschleunigt den Einsatz wesentlich. Wasser und Schaum werden vom fest angekoppelten Tankwagen durch fest installierte Druck-Leitungen zu den Löschkanonen und weiteren Wasserabgabestellen gepumpt. Bei diesem vierachsigen Fahrzeug sind in jedem Drehgestell beide Achsen angetrieben von einem MTU-Powerpack mit je 315 kW Leistung. Die Dieselmotoren und die dazugehörigen Getriebe fanden im Wagen-Rahmen ihren Platz. Die Kraftübertragung erfolgt dieselhydraulisch. Ein Treibstoffvorrat von 850 Litern erlaubt ein grosses Einsatzgebiet, und die Höchstgeschwindigkeit für die Anfahrt zum Einsatzort beträgt nun 100 km/h. Der ganze LRZ ist daher auch in der Lage defekte



Einzelteile des Einstiegs in den Rettungswagen.



Chassis und Führerstand des Gerätewagens.



Eigenkonstruktion der Drehgestelle des LRZ.



Die vielen Einzelteile des Tanklöschwagens.