

New York City und das "New York Fire Department N.Y.F.D."



Sonntag, 17.09. 2000

Wir hatten einen Plan. Die Aktion begann Feuerwache Berlin Blankenburg, pünktlich sechs Uhr. Mächtig gewaltig! Was wir brauchten war Unternehmungslust, die Gelassenheit, den Frust der daheimgelassenen Frauen zu ertragen und - genügend Bier. Als Schlagi endlich kam, waren wir vollzählig. Fuhren zum Ostbahnhof, und besetzten unser Abteil im ICE nach Frankfurt / Main, worauf Micha und Heinz allgemeine Marscherleichterung befahlen und das Bier austeilten. Knappe vier Stunden später rollten die leeren Dosen durch´s Abteil. Fanden uns auf dem Frankfurter Flughafen wieder; Horst aus Leipzig war mittlerweile auch eingetroffen.

Kuwait – Air, unser Flug, hätte Verspätung, hatten wir inzwischen erfahren. Na toll. Die allgemeine Aufregung im Flughafengewühl war wohl zu groß; Horst musste sich, übelgeworden, in der Flughafen- Klinik melden. Der diensthabende Notarzt beendete den Spuk unter Verwendung beruhigender Worte; der Defi kam nicht zum Einsatz. Aber unser fliegender Teppich, eine BOEING „Triple 7“ (777) war immer noch nicht bereit. Schließlich betraten wir die Kiste, die aus Kuwait- City kam und schon gerammelt voll war, größtenteils mit Arabern. Das Interieur in orientalischem Outfit, ein Bildschirm der die Himmelsrichtung gen Mekka anzeigte, und die Durchsagen klangen wie die fanatischen Kampfpaparn islamischer Gotteskrieger. Start in den Himmel, durch den wir in die Neue Welt gleiten würden.

Die Verspätung war nicht wirklich das Problem; als viel schlimmer stellten sich für uns die religiösen Unterschiede zwischen Morgen- und Abendland dar. Es wurde nur stilles Wasser und Saft ausgeschenkt. Man hatte also nicht nur von der Flughöhe das Gefühl, Allah ganz nahe zu sein.

Zwischendurch wurden die geografischen und technischen Daten angezeigt; speed 850 km/h, windspeed 80 km/h, winddirection 320 Grad. Wir hatten mittlererweile schon 1023 km hinter uns. 7 Flugstunden seien vorausberechnet und Schlagi musste laufend pissen.

Per Fernglas war aus dem Flieger nichts zu sehen; niemand von uns saß am Fenster, und durch die von Kerosinabgasen zerfressene Ozonschicht knallte ohnehin nur gleißend helles Licht ins Innere. Der völlig schwarz verummte Terrorist, der durch die Reihen huschte, erwies sich als Araberin.

Irgendwann begannen die Vorbereitungen der Einreiseformalitäten. Die Stewardessen teilten diverse Formulare aus. Wer war Weltkriegsverbrecher, wer hat spioniert, mit Drogen gehandelt, oder wurde schon einmal des Landes verwiesen? Niemand? Na dann, Welcome to the USA!

Der lange Flug in der economy- class nervt uns alle an. Schlagi flucht auf das Rauchverbot im Flieger, sogar auf dem Klo seien Rauchmelder installiert, meinte er frustriert.

Noch 20 Minuten, bald werden wir amerikanischen Boden betreten, einige von uns zum ersten Mal. Die Spannung steigt umgekehrt proportional zur Flughöhe; die Landung beginnt. Wir hängen mit dicken Augenringen in den Sitzen, es ist ja eigentlich schon 23:45 aber hier erst 17:45. Im Flugzeug sieht es wie nach einem Bombenattentat aus als wir es verlassen, Verpackungen, Zeitungen, Kekskrümel.

Ziehen, von finster dreinblickenden Bediensteten umstellt, durch das Flughafengebäude des J.F.K.- Airports und werden überall platziert und einzeln durchgewinkt.

Respektvolle Strenge beim Stempelbeamten, der Zöllner jedoch ist cool drauf, labert irgendwas von „Schnaps trinken“ und dann latschen wir mit unserer Bagage ins Land der Freiheit.

Draußen geht die Sonne unter; die Wolken am Abendhimmel sind glutrot als wir den Charterbus besteigen, der Lärm dröhnender Flugzeuge weht uns die Wortfetzen vom Mund. Während der Busfahrt erste Eindrücke der Weltmetropole. Vom Festlands- Stadtteil Queens kommend, überqueren wir den East- River und erblicken zum erstenmal „Big Apple“, den „Wolkenkratzer-Nationalpark“ in voller Ausdehnung.

Auf der Insel Manhattan angekommen ist es nachtdunkel, und der Bus quält sich durch die viereckgeometrisch angelegten Straßen; HighLife; es wimmelt von Menschen und Reklamen. Der Broadway, eine der breiten Gegenverkehrsstraßen, zieht sich von Süd (Downtown) nach Nord (Uptown) durch die Hochhäuser Manhattans. Irgendwo hier, im Zentrum, liegt der Times-Square, der in seiner gleißend hellen Illumination an Las Vegas erinnert und genau dort steht unser Hotel.

Dieser Hochhausbau ist weder wolkenhoch noch der modernste und sauberste, aber das darin Erlebte war einfach klassisch. Speckige Scheiben am Rezeptionspult, der Ventilator quirlt brummend den Mief durch den Flur. Das alles erinnert sehr an einschlägige Krimi- Serien. Draußen quietschen Autoreifen, kurz darauf brechen Lieutenant Kojak und Detectiv Crocker durch die Hoteltür ins düstere Innere. „Entzückend, Baby...“

Die Etagenflure düster und stickig, die Zimmer nicht minder. Entweder trotz versiffter Übergardinen vom Rotlicht der Außenwerbung durchflutet, nicht verschließbare Türen, im Klo war die Tür zwischen Wand und Becken eingehangen, was einen effektiven Tür- Schwenkwinkel von ca. 5° zuließ und als Meisterstück der Problemlösungen stand ein Papierkorb als Abwassersammelbehälter unter dem Traps.

Das Dienst- Personal multikulturell durcheinandergewürfelt und die Tatsache, daß unsere Wertsachen in der Glasvitrine am Empfang deponiert wurden, anstelle im Safe („Franz Jäger, Berlin“ – Egon Olsen hätte ihn mit links geknackt...), war wohl weniger ein Verständigungsfehler als fehlendes Equipment. Es schüttelte einen, in den Zimmern seinen nackten Fuß auf den Teppich zu setzen und Staubflusen aufzuwirbeln. In den Bettdecken Brandlöcher oder Tintenflecke, die Fallfenster verdreht. Deren Stellung wirkte sich auf den aus der Straßenschlucht aufsteigenden Lärmpegel in keiner Weise aus. Aus den Fenstern gebeugt, endete der Blick in der schwindelerregend lärmende Tiefe, bunt schimmernde Autos sah man sich durch die Schlucht winden.

Voller Neugier stürzen wir uns noch ins nächtliche Flair Manhattans, um erste Eindrücke und Eßbares zu sammeln und landen schließlich in einer Steak- Bar. Die Flammen schossen durch den Grillrost, was zu einer gewissen Ähnlichkeit der Steakunterseite mit Braunkohlen-Hochtemperaturkoks führte. Aber im Bewusstsein, in der Weltstadt New York City zu verweilen, was wir Ostbirnen uns wohl kaum zu träumen gewagt hätten wird das gern toleriert.

Und so ging unser erster Tag in den Vereinigten Staaten von Amerika zuende.

Montag, 18.09.

Frühstück amerikanisch. Schräg gegenüber ist eine Kneipe, in der man relativ gut essen kann. Bratkartoffeln, Bacon- Strips, Eier nach Kundenwunsch, dünner Kaffee und große Mengen Ketchup waren meist das Mittel der Wahl zu Gunsten der Sättigungskraft.

Danach eine vierstündige Stadtrundfahrt, die einen großen Teil Manhattans erschloß, wenn auch nur im Vorbeifahren; Kurt Masurs Wirkungsstätte, John Lennons Todesstätte, das Guggenheim- Museum, den Trump- Tower, den Central- Park.

Die Insel steht auf einem Eruptivgestein, das härter als Granit sein soll und die Möglichkeit, bis 420 m hoch zu bauen erklären würde neben dem Umstand, daß sich hier, in der Neuen Welt, die tollkühnsten Auswanderer daran machten, Phantasie und Ehrgeiz freien Lauf zu lassen.

In New York City leben ca. 7,5 Mio Menschen aller Couleur, zur Arbeitszeit erfolgt noch eine erhebliche Zuwanderung von beiden Seiten des Festlands auf die Insel.

Die amerikanische Post ist das einzige Staatsunternehmen und ihre dunkelblauen Briefkästen ähneln Abfallkübeln. Wir mögen bitte nicht versuchen, Coladosen einwerfen.

Wir kamen an Orte, wo es an jeder Ecke anders stank. Der Straßenhändler, der seine Brezeln versengt, der indische Yogi, der ein Paket Weihrauchstäbchen verkokelt, die Entlüftungsschlitze einer Fastfood- Kneipe oder der Truckdriver, der gerade Grün bekommen hat und Vollgas gibt. Die Stadt wirkt erschlagend, aufregend, trotzig und temperamentvoll, Berlin dagegen wie Pasewalk bei Nacht.

Fuhren mit der Subway durch die Stadt hinüber zum Festland nach Brooklyn, um zu Fuß die berühmte Brooklyn- Bridge - ebenfalls ein Wahrzeichen von New York City - zu überqueren.



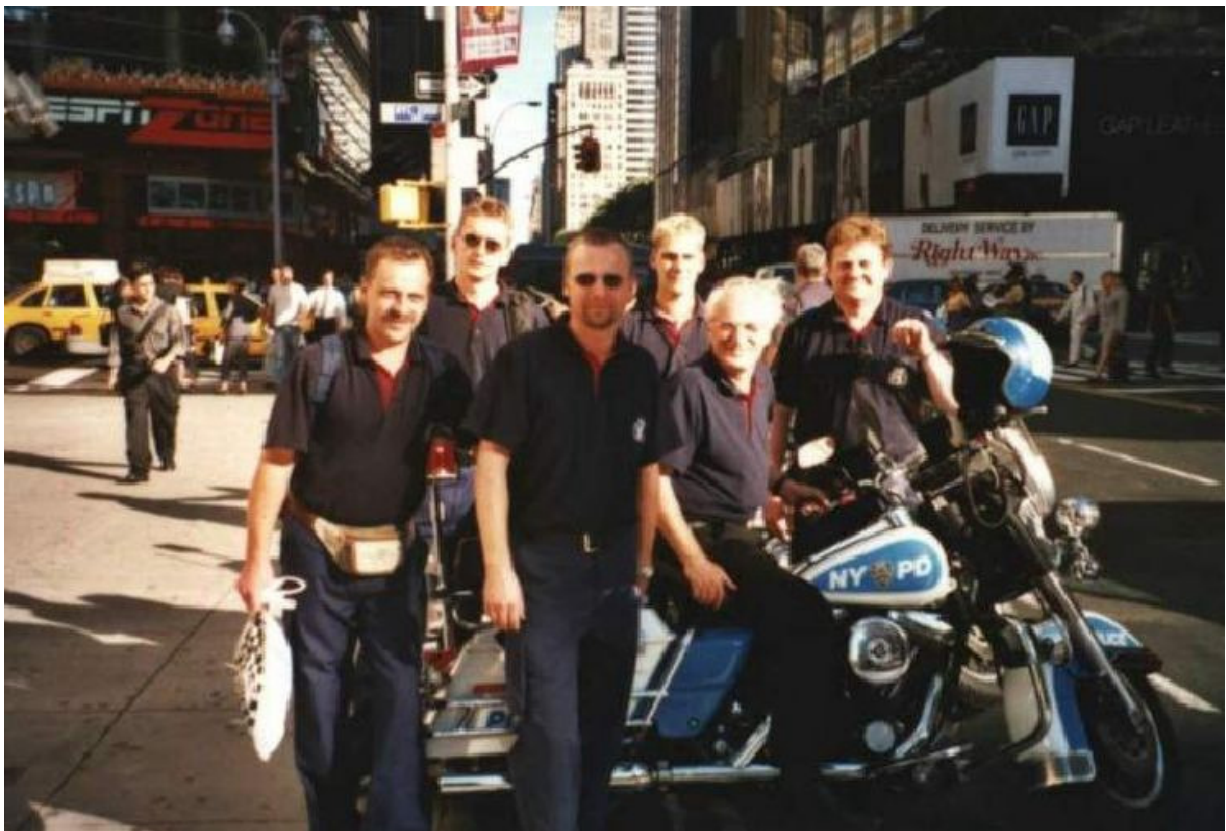
Die New Yorker U- Bahn ist ein Kapitel für sich. Nicht gerade hypermodern, paßt sie sich ihre Linienführung dem Straßenraster an, unterfährt sie aber auch den East- River und überfährt als Hochbahn die Randbezirke. Bei Regen läuft mitunter das Wasser von der Tunneldecke und fließt zwischen den Gleisen davon. Rattengiftwarnschilder. Im U- Bahnschacht ist es unerträglich warm, stickig und dunstig, die Züge jedoch, die aus einer Klapperschlange Edelstahlbüchsen mit zerkratzten Fenstern bestehen, sind teils heftig heruntergekühlt.

Lange warten braucht man nie, es kommt eigentlich immer ein Zug, entweder der normale „local“ oder der „express“, der nur an Knotenpunkten hält und mit dem man schnell durch die Stadt kommt.

Wenn man sich mit den Straßeneinstiegen der beiden Generalrichtungen „Uptown“ und „Downtown“, bedingt durch die Bahnsteigtrennung, zurechtfindet und ein Allround- Wochenticket hat, ist die Subway die Alternative zum Individualverkehr in der Stadt. Ein PKW nützt hier nur bei Besitz eigener Parkmöglichkeiten oder man zahlt 25 \$ pro Tag für einen Standplatz, den man allerdings nur dann wieder verlassen kann, wenn man freigeparkt wurde.

Fahren auf das World- Trade- Center (WTC), dem höchsten Gebäude mit den zwei gleichhohen quadratischen Stahl- Glas- Türmen. Sie sind 420 m hoch und eines der Wahrzeichen von New York. Wahrscheinlich auch das von Imperialismus und Gottlosigkeit, denn 1993 versuchten fanatische Moslems das Monstrum zu sprengen, indem sie einen Lieferwagen voll Sprengstoff in die Tiefgarage fuhren und zündeten. Das Attentat ging schief, die Türme nicht. Fanatische Intention, gepaart mit selfmade- Sprengstoff (Nitroglycerin, Harnstoffnitrat und ein paar Gasflaschen) konnte den Wolkenkratzern Gottes eigenen Landes nichts anhaben. Trotzdem 6 Tote und schwerer Sachschaden im unterirdischen Technikbereich. Eine Woche später waren die Täter ermittelt, und die Attentäter waren gefilmt. Weil sie in der Tat gefilmt worden waren.

Oben auf dem Dach des Südlichen dieser Riesen kann man hinter einem Stromzaun frei herumspazieren. Mein NVA - Fernglas ging von Hand zu Hand.
Gingen zu Fuß vom WTC den Broadway in Richtung Times- Square zurück.



Kehrten unterwegs in einer Kneipe ein. Horst bestellte sich hier das billigste a la carte, ein „Idaho- Steak“, ein tolles Schnäppchen! Bekommen hat er einen Teller voller Pommes, nur etwas größer geschnitten.

Abends zogen Schlagi, Micha, Lü und Jenne durch die Kneipen in Manhattan. „New York, die Stadt, die niemals schläft...“oder so ähnlich heißt es. Unsere vier sollten es auch so erleben.

Dienstag, 19.09.

Treffpunkt 9 Uhr vor unserem Hotel, um zur „Fire- Academy“ zu fahren, dem Ausbildungszentrum des New York Fire Department.

Gegen 08:45 regte sich in der Vierer- suite Leben. Lü rumorte in der Dusche, während die anderen drei noch kreuz und quer in den Betten lagen. Sie waren erst eine Stunde zuvor von ihrer Kneipentour zurückgekommen.

Nachdem sich die Abordnung der „Berlin- Firefighters“ über die Anzugsordnung geeinigt hatte, zog sie dann auch los.

Über 14.000 „New York- Firefighter“ schützen unter Verwendung von 209 Löschfahrzeugen, 143 Drehleitern und etlichen Metern Schlauch bei einem Budget von 973.400.000 \$ (1998) die Stadt und ihre Einwohner. Langeweile haben sie nicht. 1991 brannte die 51. Etage des Empire- State- Buildings, in Brooklyn ein ganzer Straßenblock, ein Jahr später der Wald auf der Nachbarinsel Staten- Island, und insgesamt sind sie in diesem Jahr 447.148 mal ausgerückt. Sie werden „New Yorks Bravest“ genannt, New Yorks Tapfere.

Ihr Beruf genießt hohen Ansehen, reißen sich die Firefighter doch den Arsch auf, um Sachwerte und vor allem Leben zu retten, was unter New Yorker Bedingungen nicht einfach ist. Es gibt beim NYFD Spezialeinheiten, z.B. zur Biologie- oder Strahlen- Abwehr und den „Collaps- Rescue“ (Hauseinsturz).

Auf einigen Wache sahen wir Bronzetafeln mit den Namen von Firefightern, die die Rettung von Leben und Eigentum über ihr Leben gestellt hatten.

Das tun Feuerwehrmänner woanders sicherlich auch, aber hier bei den Amis hat das eben einen verdammt hohen Stellenwert; dem Firefighter, der mit einem geretteten Kind in den Armen aus dem Höllenfeuer gerannt kommt, steht der Helden- Olymp offen.

Jeder 18. Bewerber wird angenommen, Hauptkriterium ist die Physis der „Probie`s“. Ihnen werden etliche Strapazen abverlangt, Fitness und taktisches Verhalten geübt. Die soziale Absicherung kann sich sehen lassen, vier Wochen Urlaub, nach 20 Jahren Bezug des halben Gehalts bis ans Lebensende, Officer kann werden, wer 4.000 Brände gefightet hat; im Negativfall sind auch die Ehefrauen sozial abgesichert.



In der „Fire- Academy“, dem Ausbildungs- Zentrum des FDNY; rechts Horst mit dem „Halligan- tool“

Taktisch unterscheidet sich das Vorgehen im Einsatz etwas von unserem. Der „Force- Man“ knackt mit dem „Halligan“- Tool, der genialen Erfindung des gleichnamigen Firefighters alle Türen, während sich der „Can- Man“ sofort an den Brandherd heranmacht, teils mit Kleinlöschgerät (can für Kanne). Ein anderer ist für die Ventilation des Brandobjekts zuständig, d.h. er hackt Löcher in Dach, Fenster oder auch Wände, je nach Situation. Aus Heinz` Absicht, mal mit einer ihrer chromverschnörkelten Engine`s eine Ehrenrunde auf dem Übungsplatz zu drehen, wurde leider nichts.

Am Nachmittag gab es eine Dampferfahrt an der Freiheitsstatue vorbei, unser 17 \$ Wochenticket war dazu gültig. Einfach lächerlich klein gegen die Wolkenkratzer ist die wahre Größe der „Miß Liberty“ wohl eher ihre ideelle Bedeutung.

Es nieselte und die Wolkenkratzer von Manhattan machten ihrem Namen alle Ehre, kratzten sich höhnisch in die Wolken und verschwanden, so daß ihre erschlagene Höhe nur zu erraten war.

Abends stand die Feuerwehrkneipe im Stadtteil Harlem auf dem Programm. Die uns empfohlenen Chickenwings waren in mehreren Schärfegraden erhältlich. „Inferno“ wagte sich niemand von uns wegen des befürchteten extremen Löschmittelverbrauchs zu bestellen...

Danach zogen wir noch durch die Kneipen. „Hier gibt es keine Fremden sondern nur Freunde die sich vorher noch nie gesehen haben...“ stand an einer. Bier vom Faß wird in sog. „Pitches“ ausgeschenkt, das sind offene Glaskrüge, wie große Blumenvasen.

Dazu werden die eigentlichen Trinkgläser ausgegeben; grobe Gussgläser. Was jetzt noch fehlt, ist die „deutsche Bier- Leitkultur“, sonst ist alles perfekt.

Mittwoch, 20.09.

Für einige stand eine Shopping- Tour zu einem Factory- Outlet- Center an. Es war per Bus nach einer guten Stunde Fahrzeit erreichbar und lag bei der Ortschaft Woodbury irgendwo im Nachbarstaat New Jersey. Okay, die amerikanischen Aspirin- Tabletten sind billiger als bei uns, und daher habe ich eine Packung für Helma- Sabine gekauft.

Die östlichen US- Bundesstaaten ähneln nicht nur kulturell, sondern auch botanisch europäischen Landschaften, hier scheint dasselbe Unkraut wie bei uns am Bahndamm zu wachsen, eben nur amerikanisch.

Am Abend ging jeder seiner eigenen Wege. „Brooklyn- Lager“ blieb angenehm in Erinnerung.

Donnerstag, 21.09.

Diesmal werden wir in der Frühstückskneipe von einer deutsch sprechenden Albanerin bedient. Bei der UCK ist Deutsch die zweite Amtssprache. Ob die jungen Kameraden schon vergeben wären, wollte sie von den Älteren wissen. Welche Folgen der Vorstoß hatte, blieb unbekannt.

Fahren mit der Subway in die Bronx, um die 3. Wache der „Collapsing- Rescue“ zu besichtigen. Sie kamen mit ihrer Riesen- Engine, die pro km 2 Gallonen schluckt, gerade zurückgerührt. Sie hatten Einsatz in Manhattan!

Die Boys haben das Equipment für Tiefenrettung, alle möglichen pneumatisch betriebenen Trennwerkzeuge, Steintrennkettensägen, optisch - akustische Endoskope und Vibrations- Detektoren zur Suche lebend Verschütteter. Eine deutsche Erfindung, ließen sie uns wissen!

Abends wollten wir den Sonnenuntergang über New York City vom Empire- State- Building aus sehen. Der 380 Meter hohe Koloss steht relativ nah an unserem Hotel und hat eine kegelförmige Stahlkonstruktion auf dem Dach, wo damals die Zeppeline andocken sollten, und einer hat es wohl auch gemacht. Nach einem kurzen Fußmarsch durch die Straßenschluchten erreichten wir ihn in der Hoffnung, rechtzeitig oben zu sein, was aber angesichts der Warteschlangen aussichtslos schien. Trotzdem war der Blick aus 350 Metern auf die abendliche Metropole einfach traumhaft.



Dachkonstruktion des Empire- State- Building für King-Kong und landende Zeppeline in 380 m Höhe

Freitag, 22.09.

Vormittags Besichtigung des „Intrepid“- Museums an den Landungsbrücken des Hudson-Rivers, der den US- Bundesstaat New York vom Bundesstaat New Jersey trennt.

„Intrepid“ heißt der abgewrackte Flugzeugträger, der im 2. Weltkrieg Amerikas Freiheit verteidigend über die Weltmeere kreuzte und auch zwei Kamikazeattacken heldenhaft überstanden hatte.

Daneben liegt das U- Boot „USS Growler“, welches den Weltfrieden irgendwann im kalten Krieg rettete. Es ist zwar eine etwas veraltete Büchse, die zum Abfeuern ihrer beiden Raketen extra hätte auftauchen müssen, aber immerhin ist man stolz auf die eigene Geschichte. Heutzutage können moderne U- Boote wie die „Kursk“ aus der sicheren Tiefe des Ozeans schießen.

Danach hatte unsere „Jugendbrigade“ eine Feuerwache gefunden, die uns auf einen mehrere Stunden langen Schnupperkurs einluden. Leider war nur ein Fahrzeugplatz pro Wache frei, was die Einsatzteilnahme unmöglich machte. Aber der Kaffeeautomat auf der Wache war Spitze.

Der Rest des Tages wurde individuell verbracht. Im Garten des UNO- Hauptquartiers ließ ich mich vor der Plastik „Schwerter zu Pflugscharen“ fotografieren („in der UNO steht ein leerer Stuhl, darauf saß ein Mann aus Suhl...“ > Feeling B). Sonstige Highlights des Tages waren Macy`s Kaufhaus (das New Yorker KdW), der Central- Park und Schlagi`s finanzielle Pleite.

Samstag, 23.09.

Früh Abfahrt nach Philadelphia im US- Bundesstaat Pennsylvania. Nach drei Stunden Busfahrt erreichen wir die Stadt im Regen. Phila ist bei weitem nicht so hektisch und eng wie New York City, und hier scheint es auch gesitteter zuzugehen.

In Pennsylvania leben relativ viele deutsche Immigranten, was wohl auch die Existenz ihrer deutsch- amerikanischen Freundschaftsvereine z.B. der Polizei und Feuerwehr erklärt. Weshalb bei dem dicken Police- Officer in Phila anstelle des Colts allerdings eine deutsche Knarre im Halfter herumbaumelt, kann aber auch andere, objektive Gründe haben.

Nachdem sich der Boulevard langsam mit Traditionsvereinen gefüllt hatte, u.a. eine Alaaf-Truppe aus Kölle, begann die „Steuben- Parade“, die sich dann auch langsam in Bewegung setzte, so etwa wie die zum Republikgeburtstag. Allerdings tat der eklige Nieselregen der Aktion so einigen Abbruch. Friedrich Wilhelm Steuben war preußischer General unter Friedrich dem Großen – ein Vierteljahrhundert später wäre er ein Ossi gewesen - der sich im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg einen Namen gemacht hatte.

Er machte die Haufen verlotterter Kämpfer der jungen Nation teils aus eigener Tasche finanzierend, materiell und moralisch zu einer schlagkräftigen Armee und setzte so letztlich die Unabhängigkeit Amerikas von der englischen Krone durch. Er, der zusammen mit George Washington genannt wird, ist Nationalheld, und die von ihm formulierten „Regeln für Ordnung und Disziplin der Truppen der Vereinigten Staaten bilden noch heute die Grundlage der Disziplinbildung in der US- Army.

Wir dagegen, Dosenbier trinkend, zogen mit amerikanischen Feuerwehrmännern durch die Straßen.

Abends waren wir zum bayerischen Volksfest geladen. Irgendwo in der Umgebung von Phila stand ein Festzelt, aus dem laute Volksmusik und temperamentvolle Ansprachen klangen. Bier und Trachten, Sauerkraut und Ritterkreuze!

Die Party war in vollem Gange, eMail- Adressen wurden ausgetauscht und mir wurden 1.000 US- Dollar geboten, wenn ich eine „Null- Acht from Germany“ besorgen könnte. Der Opa des Bietenden hätte bei der „Leibstandarte A.H.“ gedient.

Als Deutsche erkannt, bekamen wir hier Komplimente für Hitler und nicht nur von Weißen! Nachdem mir Ähnliches schon einmal in UK passiert ist, ist mein schönes, in der DDR anerzogenes Weltbild nun langsam völlig im Arsch.

Traten die Rückfahrt an, und wer während der Fahrt wach geblieben war, sah gegen 22 Uhr noch einmal - zum letzten Mal – im nächtlichen Glanz Millionen glitzernder Lichter „Big Apple“ vor sich liegen, als sich unser Bus dem Hudson- River näherte, der hier auf seiner Breite die funkelnde Skyline widerspiegelt. Bestaunten atemlos die Wolkenkratzer Spitzen die, bunt illuminiert in den Wolken verschwunden, gespenstische Lichtschleier über Manhattan legten.

Daß eine Woche, die derartige Hagelschläge von Eindrücken bot, entsprechend verabschiedet werden mußte, versteht sich wohl von selbst.

In diesem Kontext kann nur der Name „Smith“ angemessen sein. Lü, Schlagi, Jenne, Micha und ich zogen also in diese Lokalität um die Ecke, irgendwo in der Schlucht der Stadt.

Neben der gepflegten Einnahme alkoholischer Getränke übten wir ausgiebige Konversation mit anderen Anwesenden, so lernten wir u.a. einen abgerissenen Typen kennen, der sich als der Vater von Monica Lewinsky ausgab und der uns einen ausgab. Beim Russisch- Labern kam ein finsterer Geselle des Wegs, der ukrainische Vorfahren hatte - und gab einen aus. Barkeeper Smith nannte uns „verrückten Doitsche“ und gab auch einen aus.

Einer jungen Sängerin, die die hiesigen Bretter des Ruhmes noch erklimmen will, gefielen wir wohl etwas, so daß sie auch einen ausgab. Noch eine Runde Jägermeister in New York City.

Micha und ich schwatzten angeregt mit zwei Angestellten einer Fluggesellschaft und nach kurzem waren wir auch schon beim Thema, nämlich welches international mit Bewegungen dreier Finger an zwei Händen symbolisiert wird. Auch hier gab es `ne Runde, nur wählte ich Weich- Ei diesmal Cranberry- Juice.



MultiKulti in Smith's Bar in Manhattan; drei Osis, Maria aus Irland und die tschechische Putzfrau

Und wie immer, erschien dann die Frau, die nachts für einen Schnaps Smith's Kneipentresen poliert. Jenne wurde von ihr herzlich geknuddelt, bevor sie mit ihrem speckigen Lappen und ihrer Haarpracht gleicher Güte weiterhinkte und irgendwas von Czechoslovakia durch die Zahnlücken nusichelte.

In der vierten Stunde des neuen Tages löste sich dann unser schwankendes Festkomitee in Wohlgefallen auf. Wir fünf aus Berlin- Blankenburg fanden uns schließlich im Hotel „Carter“ am Times- Square in New York City, halbvolle Budweiser- Büchsen hinterlassend, friedlich ein.

Sonntag, 24.09.

Der Tag wurde ausschließlich individuell verbracht, nicht mal zum Breakfast trafen sich alle.

Das Ehepaar Buchholz hatte sich mittlerweile von uns abgesetzt, um auf eigene Faust die östlichen US- Bundesstaaten zwei Wochen per Mietwagen zu erkunden.

Räumten die Hotelzimmer und erlebten noch mal das New Yorker Verkehrschaos aus der Perspektive des Autofahrenden, als wir uns zum J.F.K.- Airport durchfitzten.

New Yorks rush- hour dauert im Prinzip 7 Tage in der Woche, allerdings nicht am Sonntag morgen, denn dann sind die Straßen weithin frei, so daß man bis fast bis zur Südspitze von Manhattan herunterblicken kann und die ewigen Dampfmaschinen aus den Gullys ungestört aufsteigen können.



Ich auf der Brooklyn- Bridge

Bemerkenswert sind die Fußgängerampeln. „WALK“ bedeutet bekanntlich soviel wie „gehen“ aber „DON'T WALK“ scheinbar praktisch genau das gleiche!

Die amerikanische Rechtsprechung gibt angeblich meist dem Autofahrer die Schuld wenn dieser einen Fußgänger, der bei Rot überläßt, umkarrt. Diese Freiheit wird von den Passantenströmen in New York City ausgenutzt; auch durch uns.

Diesmal war Kuwait- Air pünktlich, und die Flasche Jim, die Micha in der weisen Voraussicht mitgenommen hatte, das Alkoholtabu zu unterlaufen, blieb zu. So wie unsere Augen während der meisten Zeit des Rückflugs.

In Berlin- Blankenburg angekommen, fiel die frisch duftende Berliner Vorortluft auf.

Geschichte des Brandschutzes in New York City

Erste „warde“ (Brandschutzwarte) im Jahre **1648**. **1677** bekamen die Aufseher über Kamine und offene Feuerstellen die Aufgabe des abwehrenden Brandschutzes übertragen.

1731 kaufte N.Y. ihre ersten Löschkarren. Zwischen **1790** und **1866** wurde der Brandschutz in Manhattan durch die freiwillige Feuerwehr New Yorks sichergestellt. Die Feuerwehreinheit (auch „company“ genannt) „lafayette hook and ladder 6“ bekam ihre erste Drehleiter **1861**. Die Stadtteile Brooklyn, Queens und Staten Island wurden **1898** Teil der Stadt New York.

Bis **1905** wurden alle freiwilligen und durch einzelne Stadtteile gesponserten hauptamtlichen Feuerwehren zum „Fire Department of New York“ zusammengefasst.

Das erste motorgetriebene Löschfahrzeug kam **1907** zur Feuerwehr. Die Company 205 in Brooklyn, die als erste Einheit Pferdespritzen bekam, war auch die letzte Einheit, die ihre Pferde **1922** aufgab. Die erste Rescue Company wurde **1915** gegründet. Der Funkverkehr wurde **1937** eingeführt, die letzten Fahrzeuge bekamen Funk aber erst in den sechziger Jahren. Einsatzleitrechner kamen **1976** hinzu. Die erste „hook and ladder- company #1“ mußte noch ihre Leitern und Einreißhaken im Rathaus aufhängen und die Einsatzstelle zu Fuß erreichen.

Die 90er Jahre im Rückblick:

1990: Feuer im Happy Lands Social Club; 87 Menschen sterben. Das 51. Stockwerk des Empire- State- Building brennt.

1991: In Brooklyn brennt ein ganzer Straßenblock (produzierendes Gewerbe) ab. Ein Tankzug fängt Feuer in der Bronx, 5 Tote, 10 Geschäfte brennen aus. Eine Cargo- DC- 8 stürzt am Kennedy- Airport ab.

1992: US Air- Flug 405 stürzt am La Guardia- Airport ab. Der Gateway- National- Park brennt, 80 ha Wald brennen auf Staten- Island. Der seit 50 Jahren stärkste Sturm wütet auf Staten Island. 58 Fw- Einheiten helfen mit

1993: Arabische Terroristen zünden eine Bombe im World- Trade- Center; 135 Fw- Einheiten mit 775 Einsatzkräften sind 24 h im Einsatz

1994: Alle Feuerwehrleute erhalten besser schützende NOMEX- Einsatzkleidung. Verbrennungen gingen in der unteren Körperhälfte um 75% zurück, oben um 63%

1995: In Oklahoma detoniert eine Bombe; New Yorker Einheiten helfen mit. Das Hotel St. Georges in Brooklyn explodiert; es wird 18. Alarm ausgelöst, der höchste Alarm in der Geschichte des FDNY

1996: Die größte Rettungsdienst- Organisation, der EMS(Emergency Medical Service) wird dem FDNY angegliedert. Beim Hurrican „Hortense“ helfen New Yorker Firefighter in Puerto Rico aus

1997: Das neue Hauptquartier des FDNY wird in Brooklyn seiner Bestimmung übergeben. Ausbildungsprogramme zur Abwehr chemischer Kampfstoffe werden mit anderen Dienststellen durchgeführt. Das Programm heißt „Inter- agency Chemical- Exercise (ICE)- Drill

1998: Die Rate der New Yorker Brand- Todesopfer sinkt auf einen Tiefstand seit 53 Jahren. Einsturz am Times-Square, die Feuerwehr war 28 Tage im Einsatz

1999: Fort Totten (Queens) wird Ausbildungsstätte für EMT`s und Paramedics, die Fire Academy soll folgen. Die Sprinkler- Verordnung wird eingeführt

2000: Die Fire- Academy bleibt am alten Standort, es entsteht eine neue Übungshalle

Die heutige Organisationsstruktur wird geführt von einem „commissioner“, dem Manager der Feuerwehr. Dieser und sein „First Deputy Commissioner“ (Vertreter) werden vom Bürgermeister ernannt. Verantwortlich für das uniformierte Personal ist der 5- Sterne- Chef „Chief of the Department“.

Zur Führungsebene gehören:

- 11 „Assistent Chiefs“
- 11 “Deputy- Assisant Chiefs“

Darunter gibt es:

- 70 „deputy chiefs“
- 279 „battalion chiefs“
- 516 captains
- 1460 „lieutenants“
- 8604 „firefighters“.

Insgesamt gab es an mobiler Einsatztechnik:

- 209 „engine companies“ (Löschfahrzeuge)
- 143 „ladder companies“ (Drehleitern)
- 5 „rescue companies“ (Rüstwagen) – eine pro Stadtteil – und 8 weitere Spezialeinheiten

Die „Marine- Division“ besteht aus:

3 „marine companies“ (Feuerlöschboote) mit 16 Kapitänen, 21 Feuerlöschboot- Maschinisten sowie 5 Monitor- Bedienern.

Stadt	Einwohner	Budget 1998	Löschfahrzeuge	Drehleitern	Feuerwehrmänner
New York City	7.300.000	973.400.000	209	143	14.362
Los Angeles	3.785.000	329.000.000	97	48	3.365
Houston	1.800.000	209.500.000	83	33	3.195
San Francisco	760.000	170.000.000	41	18	1.552
Washigton DC	606.900	104.800.000	32	16	1.763
Las Vegas	448.244	43.400.000	13	5	493
Miami	380.000	43.800.000	11	6	605

Einsätze

Einige „engine companies“ kommen auf über 5.000 Einsätze jährlich, am Tag also über 13. „ladder companies“ schafften es auf über 4.000 Einsätze. Ein Großteil der Einsätze wird als „workers“ bezeichnet, dabei handelt es sich um Einsätze in bewohnten Gebäuden. Die battalion chiefs erreichen bis zu 5.700 Einsätze pro Jahr.

Die Brandbekämpfung der New Yorker Feuerwehr wird von anderen Feuerwehren wegen des damit verbundenen erhöhten Unfallrisikos als „aggressiv“ bezeichnet.

Langjährige Nachforschungen haben jedoch ergeben, daß das schnelle Eingreifen – die unverzügliche Brandbekämpfung – mehr Menschenleben gerettet und Sachwerte erhalten hat, als dies unter Rücksichtnahme auf etwaige Unfallrisiken der Fall gewesen wäre.

Diese Vorgehensweise setzt Mut und sehr viel Erfahrung der eingesetzten Mannschaften voraus.

Das **taktische Vorgehen** der einzelnen Einheiten wird heute durch drei Faktoren bestimmt: Personalstärke, technisches Gerät und Training.

Auf einem Löschzug sind ein Offizier und neben dem Maschinisten vier Firefighter. Eine solche Einheit geht nur mit einer C- Leitung (2 ½ inch line) vor. Durch entsprechende Ausrüstungen gelingt es Mannschaften der „ladder companies“, Wohnungen schneller zu öffnen, als Mannschaften von „engine companies“ die erste Leitung legen können.

Dies erhöht das Risiko für Drehleitermannschaften, da sie ohne Wasser ins Gebäude gehen. Aus diesem Grund wurden folgende sieben Einsatzgrundsätze entwickelt:

1. Das Risiko soll im rationalen Verhältnis zum erwarteten stehen
2. Funkverbindung zwischen Einsatzkräften in den Einsatzstockwerken und den Kräften in den darüberliegenden Etagen
3. Wasserversorgung (eine Leitung) im Einsatzstockwerk, bevor Aktivitäten in den darüberliegenden Etagen erfolgen
4. Die Entlüftung durch das Dach ist notwendig, notfalls Durchbruch der Dachhaut
5. Der Brand darf sich nicht über das Treppenhaus ausbreiten
6. Zufluchtsorte im Stockwerk oberhalb des Brandes sind erst nach Prüfung zu betreten
7. Am Einsatzort sind Drehleitern vorsorglich auszufahren da ihr Gebrauch möglich ist

1995 wurden bessere Einsatzhosen („bunker- pants“ - NOMEX) eingeführt.

Die Statistik der Verbrennungs- Ereignisse bei Firefightern spricht für sich:

Die „**Police – Emergency**“ der **New York- New Jersey Port Authority** sind verantwortlich für die Tunnels, Brücken, Bahnhöfe und Flughäfen der Stadt.

So kommt es auch, daß der Brandschutz auf New Yorks Flughäfen (John F. Kennedy, LaGuardia und Newark - New Jersey) von der Polizei übernommen wird. Die an den Airports patrollierenden Polizisten sind ausgebildete Feuerwehrleute, haben ihre Einsatzkleidung im Kofferraum und kommen im Polizeifahrzeug zur Einsatzstelle.

Die Feuerwachen auf den Flughäfen sind ebenfalls mit Polizisten besetzt., die auch im Feuereinsatz ihre Schusswaffen mitführen. Das FDNY ist hier nur unterstützend tätig; hier behält die Polizei die Einsatzleitung.

Die „**Police – Emergency**“ des **New York Police Department (NYPD)** unterhält verschiedene VRW's und RW's, die auch zu Unfällen ausrücken. Nur im Brandfall hat das FDNY die Einsatzleitung inne, in allen anderen Fällen das NYPD. Da das FDNY nur über fünf große RW's verfügt ist es Wunsch des Bürgermeisters, daß Polizei und Feuerwehr parallel zum Einsatz ausrücken. Der Eifer, als erster am Einsatzort zu sein, führt zu regelrechten Wettfahrten...

Jahr	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Brandwunden	1234	1334	771	645	527	542	421