

Airport City

Eine Legende entsteht

Von BlueGenie1974

Kapitel 6: Die Gründung der Flughafenfeuerwehr

Die Gründung der Flughafenfeuerwehr

Der Vorfall mit Flug Delta 184 hatte ganz deutlich die Achillesferse des Flughafens aufgezeigt. Es gab keine Feuerwehr am Flughafen. Dirk Pitt wusste, dass nicht jeder Zwischenfall so glimpflich ablaufen würde, wie der vor zwei Tagen. Kyle Hathaway saß gerade in einem Café im Flughafengebäude und trank gerade eine Tasse Café. Vor ihm lag eine Zeitung auf deren Titelseite ein Foto der Boeing 777-300 zu sehen war, wie sie in Sky City zur Landung ansetzte.

Kyle legte die Zeitung erst beiseite, als er merkte, dass Dirk Pitt vor ihm stand. „Was gibt's?“ „Wir hatten vor zwei Tagen verdammt viel Glück. Wenn die Maschine abgestürzt wäre, wären wir echt baden gegangen. Wir haben keine Flughafenfeuerwehr und das ist ein Problem, das wir schnell lösen müssen.“ „Dann werden wir dieses Problem als nächstes angehen. Wo willst du die Feuerwehr unterbringen?“ „Ich hatte daran gedacht, die Feuerwache hier links neben der Reparaturhalle zu bauen.“ „Gut. Bei den Fahrzeugen würde ich auf den Simba 8x8 der Firma Rosenbauer aus Österreich setzen. 6 Stück müssten für unsere Zwecke reichen.“ „Dann sollten wir auch eine Feuerwehr für die Stadt ins Leben rufen. Da fällt mir ein: Es gibt ja gar keine Stadt hier.“ „Das wird sich noch ändern, glaub mir Dirk.“ „Dein Wort in Gottes Gehörgang Kyle.“

„Hast du eigentlich heute schon Zeitung gelesen?“, wechselte Kyle Hathaway das Thema. „Nein. Bin noch nicht dazu gekommen.“ „Dann sieh dir das mal an.“ Mit diesen Worten reichte er Dirk Pitt die Zeitung die vor ihm lag. „Boeing der Delta Airlines muss in Sky City notlanden.“, las Dirk Pitt vor. „Wir sind in den Nachrichten. Und das könnte unserer Sache dienlich sein. Denn so erfahren die Leute von Sky City. Und dann kommen auch irgendwann Leute, die sich hier niederlassen wollen.“ „So wie ich.“ Dirk Pitt und Kyle Hathaway stutzten. Daena Hernandez hatte das Café betreten.

„Sie haben richtig gehört, Gentlemen. Ich habe vor mich hier niederzulassen.“ „Ich fühle mich geehrt, eine so berühmte Architektin wie Sie hier in Sky City zu haben.“ „Da kommt aber noch einiges an Arbeit auf uns zu. Wenn Sky City eine richtige Stadt werden soll, dann brauchen wir eine Verwaltung.“ „Darüber können wir nachdenken, wenn es soweit ist. Jetzt haben wir erst mal das Problem mit der Flughafenfeuerwehr

zu lösen.“ „Ich werde ein paar Pläne für ein paar Gebäude zeichnen.“ „Glaubst du wirklich, dass wir mit einer Feuerwache auskommen? Der Flughafen in Frankfurt hat vier. Jede Wache hat eine andere Zuständigkeit und somit unterschiedliche Fahrzeuge. Wir werden mehr Fahrzeuge als die von dir 6 veranschlagten Simba 8X8 brauchen.“ „Darf ich kurz was dazu sagen Mr. Hathaway?“, fragte Kyle Hathaways Privatsekretär Gene Simmons. „Nur zu.“ „Sind Sie wirklich sicher, dass Sie noch weiter in dieses Projekt investieren wollen? Immerhin haben Sie schon 1,6 Millionen \$ in den Flughafen gesteckt.“ „Letzte Warnung Gene. Stellen Sie NIEMALS meine Entscheidungen in Frage. Ich habe mich entschieden in den Flughafen zu investieren, also zieh ich das bis zum Ende durch.“ „Wie Sie meinen Sir.“

Am späten Nachmittag kehrte Daena Hernandez mit vier verschiedenen Entwürfen zurück. Der erste Entwurf war eine Stahl/Glas Konstruktion und bot Platz für 14 Fahrzeuge. Dieses Gebäude sollte auf Anraten der Kolumbianerin im Süden des riesigen Areals errichtet werden und für den Gebäudebrandschutz, Einsätze mit Gefahrgut und andere technische Hilfeleistungen zuständig sein. Der zweite Entwurf war ein massives Gebäude aus schwarzem Marmor und bot Platz für 7 Fahrzeuge. Dieses Gebäude sollte auf dem Vorfeld der Center-Bahn gebaut werden. Der dritte Entwurf war ein massives Granitgebäude, das ebenfalls Platz für 7 Fahrzeuge bot. Dirk Pitt und Kyle Hathaway einigten sich darauf es an der westlichen Startbahn zu errichten. Der Entwurf für die vierte Wache, die die Nord-West-Bahn sichern sollte, war ein Ziegelbau, der ebenfalls 7 Fahrzeugen Platz bot. An dieser Landebahn sollte das Gebäude stehen.

Am späten Abend schickte Kyle Hathaway der Firma Rosenbauer in Leonding, Österreich eine Mail mit einer Bestellung für 6 Großflughafenlöschfahrzeuge des Typs Simba 8X8 und zwei 01

Löschfahrzeuge des Typs Simba 6X6. Die nächste Bestellung ging an die Firma Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH mit Sitz in Ulm, wo ein Drehleiterfahrzeug geordert wurde. Die nächste Bestellung umfasste 8 Hilfeleistungstanklöschfahrzeuge die bei Thoma Feuerwehrfahrzeuge in Herbolzheim geordert wurden. Bei demselben Unternehmen wurden auch 2 Wechselladerfahrzeuge bestellt. Bei der Firma TEC Hünert, mit Sitz in Melbeck, orderte Kyle Hathaway drei Rettungstreppenfahrzeuge. Die nächste Bestellung umfasste 4 Einsatzleitwagen, deren Basis ein Audi A6 Avant darstellte. Auf Basis des Sprinters von Mercedes bestellte Kyle Hathaway 2 sogenannte Kleinalarmfahrzeuge.

Am nächsten Morgen rückten die Bautrupps zu den geplanten Standpunkten der Feuerwachen und hoben die Gruben für die Fundamente aus. Danach begann das übliche Prozedere. Fundamente gründen und die Segmente an Ort und Stelle aufstellen. Bei Wache 1 funktionierte dieses Verfahren, doch bei den Wachen 2, 3 und 4 musste traditionell gemauert werden.

Bereits am Mittag waren die Wände von Wache 1 fertig verschweißt und die Dachkonstruktion in Form eines halben Ovals aufgesetzt. Die Schweißer verschweißten die Sektion, dann rückten die Fenstermonteure an und montierten die Glasscheiben. Als dieser Arbeitsschritt erledigt war und die Scheiben verfugt waren, rückten die Elektriker an und brachten die Elektronik zum Funktionieren. Auch ein Bereitschaftsraum fehlte nicht.

Und während in Sky City die Feuerwachen gebaut wurden, wurden im österreichischen Leonding die 8 Simbas auf die Reise geschickt. Ein mit einer 1116-Lokomotive bespannter Güterzug machte sich von Leonding auf den Weg nach Hamburg, wo die Fahrzeuge in Container verladen wurden und mit einem Schiff der Reederei Hamburg-Süd, der Cap San Nicolas, nach New York gebracht wurden. Von dort aus ging es wieder zum John F. Kennedy International Airport. Dieses Mal reichten die AN225 und die AN124 aus um die Fahrzeuge sicher nach Sky City zu bringen.

Um 19:35 Uhr Ortszeit starteten die beiden Russen direkt hintereinander und landeten am nächsten Tag um 09:18 Uhr in Sky City. Die Fahrzeuge wurden ausgeladen und vorübergehend in einem Hangar untergestellt. Unterdessen wuchs am Standort von Wache 2 das Gebäude in die Höhe. Am frühen Nachmittag war der Torso fertiggestellt. Auf der Vorderseite war das Gebäude oben abgerundet und fiel im unteren Teil schräg ab, um weniger Angriffsfläche für eventuelle Windböen zu bieten. Auf der linken Seite war eine breite Ausfahrt und im Gebäude waren sieben 4 Meter hohe Öffnungen für die Fahrzeuge vorhanden. Die Führungsschienen für die Rolltore und die Tore selbst waren bereits montiert. Das Gebäude war 13 Meter lang, 30 Meter breit und 10 Meter hoch. Neben der Fahrzeughalle war die Verwaltung untergebracht. In der Etage darüber der Bereitschaftsraum für die Feuerwehrleute. Das Dach hatte man aus Beton gegossen.

Und während an Wache 2 das Dach montiert wurde, begann man an der Startbahn West mit dem Bau von Wache 3. Auf die massiven Granitquader wurden weiße Marmorquader geschichtet. Auch die Türen waren bereits montiert. Direkt neben der Fahrzeughalle war die Verwaltung der Feuerwehr, während wie bei Wache 2 im oberen Geschoss der Bereitschaftsraum für die Trupps war. Das Dach hatte man aus einer Rolle Wellblech ausgeschnitten.

Und während in den Feuerwachen die Elektriker herum wuselten und die Elektrik zum Laufen brachten, wurden in Melbeck die von Kyle Hathaway bestellten Rettungstreppenfahrzeuge auf Basis eines Volvo FH 16 auf die Reise geschickt. Ein Güterzug bespannt mit 155-182-9 machte sich auf nach Hamburg. Vom Güterbahnhof in Hamburg ging es per Sattelschlepper zum Hamburger Hafen, wo die Fahrzeuge in drei Container verfrachtet wurden. Diese Container wurden an Bord der Hanjin Boston verladen, deren nächster Bestimmungshafen New York sein sollte. 02

Am 17. März 2014 lief das Schiff von Hamburg nach New York aus, wo es am 19.03.2014 um 15:00 Uhr eintraf. Von dort aus gingen die Container weiter zum Kennedy Airport wo sie im Bauch der Boeing 747-F verschwanden, die Kyle Hathaway extra dafür gechartert hatte. Am Abend des 19. März um 20:00 Uhr landete die Maschine in Sky City und entlud ihre Fracht.

An der New York Stock Exchange nahmen Kyle Hathaways Gegner den Fortschritt zähneknirschend zur Kenntnis. „Wenn wir Kyle Hathaway nicht aufhalten, wird er diesen Flughafen zu einem der bedeutendsten Flughäfen der Welt machen.“ „Sie sagen es Mr. Tray. Aber wie können wir Kyle Hathaway stoppen, ohne dass wir unser Gesicht verlieren?“ „Ich wüsste was, meine Herren.“ „Und was schwebt Ihnen vor, Mr. Ashton?“ „Ein Sabotageakt. Wir machen alle Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr

einsatzunfähig und stecken obendrein die Feuerwachen in Brand. Das wird Kyle Hathaway zurückwerfen und ihn noch mehr Geld kosten, als er schon ausgegeben hat.“ „Auf gar keinen Fall. Was, wenn man den Sabotageakt mit uns in Verbindung bringt. Kyle Hathaway wird uns vor Gericht zerfleischen.“ „Bitte. Ganz wie Sie wollen. Dann wird Mr. Hathaway eben triumphieren. Sie haben es in der Hand.“ „Lieber gestehe ich meine Niederlage ein, als von Kyle Hathaway vor Gericht gestellt und auf Schadenersatz verklagt zu werden.“ „Sie haben Recht, Mr. Tray. Wir sind Geschäftsleute mit gutem Ruf und den sollten wir nicht aufs Spiel setzen.“ „Sie sagen es, Mr. Ryan. Wir sind Ehrenleute und als solche sollten wir uns auch verhalten. Man muss auch mal verlieren können.“ „Weicheier.“ „Sie wollten etwas sagen, Mr. Ashton?“

Am nächsten Morgen begannen die Bauarbeiten für Wache 4, die an der Nordwest-Landebahn stehen sollte. Und während die Bauarbeiter Ziegel um Ziegel aufeinander mauerten wurden 4 Simba 8X8 und zwei Simba 6X6 in ihre Wachen gefahren. Am Abend war der Torso von Wache 4 fertig. Auch die Tore waren montiert. Noch am selben Tag wurde in Ulm die von Kyle Hathaway bestellte Drehleiter auf Basis des Iveco Stralis auf die Reise geschickt. Ein Güterzug, der von einer Siemens Vectron Lokomotive gezogen wurde machte sich auf den Weg nach Hamburg. Im Hamburger Hafen wurde das Fahrzeug in einen Container der Maersk Line verladen, und kam an Bord der Svendborg Mærsk, die um 21:45 Uhr Ortszeit Hamburg in Richtung New York verließ.

Am 23. März um 14:45 Uhr Ortszeit erreichte das Schiff der dänischen Maersk Linie seinen Bestimmungsort. Der Container mit Kyle Hathaways Ware wurde mit einem Sattelschlepper zum Kennedy Airport gebracht, wo bereits eine Lockheed C5 Galaxy der U.S. Airforce wartete, um das Fahrzeug an Bord zu nehmen. Um 15:22 Uhr startete die Maschine in Richtung Sky City, wo sie um 16:00 Uhr landete. Kaum gelandet wurde die Drehleiter auf dem Bauch der C5 geholt und auf Stellplatz Nummer 2 in Wache 1 gefahren.

Inzwischen war der Torso von Wache 4 soweit fertig und die Tore eingebaut. Eine Schwierigkeit ergab sich, als es darum ging den Vorsprung zu mauern, der den Mannschaftsraum beherbergen sollte. Doch die Arbeiter waren keine Dummköpfe. Sie benutzten Ziegelsteine, die überstanden und mauerten so den Vorsprung. Am Abend war Feuerwache 4 fast fertig nur das Dach fehlte noch.

Und im Laufe des Tages wurden in Herbolzheim bei Thoma die beiden Wechselladerfahrzeuge mit den für den Feuerwehrbetrieb auf einem Flughafen benötigten Wechselbehältern auf Basis des MAN TGX auf die Reise geschickt. Ein Güterzug mit 156-001-0 machte sich von Stuttgart aus in Richtung Hamburg auf den Weg. Die beiden WLFs waren am frühen Morgen mit zwei Tiefladern angeliefert worden. Um 17:17 Uhr Ortszeit traf der Güterzug in Hamburg ein, wo die beiden Fahrzeuge in zwei Container der Evergreen Marine Corp. Verladen wurden, welche dann an Bord des Container-Riesen Ever Ultra gehievt wurden.

Um 18:00 Uhr legte der 285 Meter lange Riese ab und machte sich auf dem Weg nach New York, wo er am 26. März um 9:55 Uhr Ortszeit anlegte. 03
Kaum waren die beiden Container vom Schiff runter ging es mit einem Sattelschlepper zum

John-F.-Kennedy International Airport, wo die beiden Fahrzeuge im Bauch des Airbus Beluga verladen wurden, der um 10:20 Uhr von New York zu seinem Flug nach Sky City aufbrach, wo er um 13:30 Uhr landete.

Die beiden Wechsel-Lader-Fahrzeuge kamen in Wache 1. Inzwischen war auch Wache 4 fertig und die letzten beiden Simba 8X8 und der letzte Simba 6X6 wurden an ihre Stellplätze gefahren. Der Tag neigte sich dem Ende zu und die Bauarbeiter legten sich zur Ruhe. Doch in einem anderen Teil der Erde, in Ingolstadt lief gerade der letzte der 4 von Kyle Hathaway bestellten Audi A6 Avant vom Band. Die Fahrzeuge wurden auf einen Autowagen verladen und dieser wurde an einen Güterzug gekoppelt der von 180-018-4 nach Hamburg gebracht wurde. Diese Fahrt war die Abschiedsfahrt der 180-018, denn danach sollte sie bei der DB AG außer Dienst gestellt und an die tschechische Staatsbahn CD verkauft werden.

Bereits am 27. März um 09:45 Uhr Ortszeit erreichte der Zug die Hansestadt Hamburg. Die 4 Fahrzeuge wurden in 4 Container der Reederei Hapag-Lloyd verladen, die dann an Bord der CMA CGM Fidelio gehievt wurden. Um 10:00 Uhr lief das Schiff nach New York aus, wo es am 29. März 2014 um 11:45 Uhr eintraf. Die Container wurden abgeladen und kamen mit 2 Sattelschleppern zum Kennedy Airport und wurden dort in die beiden Antonows verladen, die im Frachtbereich warteten.

Um 12:00 Uhr starteten die beiden russischen Transportflugzeuge zu ihrem Flug in Richtung Sky City, wo sie um 14:00 Uhr landeten. Die Fahrzeuge wurden in den Wachen 1 und 2 abgestellt. Damit waren alle Feuerwachen einsatzbereit, es fehlten nur noch die restlichen Fahrzeuge. Danach wurden in Herbholzheim die 8 von Kyle Hathaway bestellten HTLF's auf Basis des Mercedes Benz Atego ausgeliefert. Ein mit 189-086-2 bespannter Güterzug rollte von Stuttgart aus nach Hamburg, wo er nach zwei Tagen Fahrt eintraf.

Im Hamburger Hafen wurden die Fahrzeuge in 8 Container der American President Lines verladen und an Bord der APL Minnesota gehievt. Um 22:15 Uhr lief das 294 Meter lange Schiff, das unter der Flagge Liberias fuhr aus Hamburg in Richtung New York aus. Am Dienstag, den 1. April um 08:45 Uhr Ortszeit lief die APL Minnesota in New York ein.

Nach dem Entladen wurden die Container mit 4 Sattelschleppern zum Kennedy International Airport gebracht und wurden in die beiden Antonows verladen. Um 10:00 Uhr starteten die beiden Russen und machten sich auf den Weg nach Sky City, wo sie um 12:00 Uhr landeten.

Nach dem Ausladen wurden die 8 Fahrzeuge in die Wachen gefahren, in denen sie stehen sollten. Damit war die nächste Lieferung abgeschlossen. Doch noch fehlten zwei Fahrzeuge. Diese Fahrzeuge lieferte die Firma Hensel Fahrzeugbau GmbH in Waldbrunn, in der Nähe von Würzburg.

Am 2. April 2014 wurden die beiden Fahrzeuge mit einem Autozug von Würzburg aus nach Hamburg auf die Reise geschickt. Dieser Zug wurde von 186-179-8 gezogen. In Hamburg wartete bereits die Ital Mattina, ein Schiff der Italia Marittima di navigazione S.p.A. In Hamburg kamen die beiden Fahrzeuge in zwei Container der China Ocean

Shipping Company, die dann an Bord der Ital Mattina gehievt wurden.

Um 20:15 Uhr Ortszeit machte sich das italienische Containerschiff auf den Weg von Hamburg nach New York. Auf der Brücke stand Kapitän Mateo Lombardi und überwachte das Ablegemanöver. Um 20:45 Uhr erreichte die Ital Mattina die Elbmündung, wo der Lotse von Bord ging. Um 21:00 Uhr hatte das Schiff die Elbmündung hinter sich gelassen und erreichte nun den Nord-Atlantik. Nach 3 Tagen Fahrt, erreichte die Ital Mattina am 04. April 2014 um 16:30 Uhr 04 den Hafen von New York.

Nach dem Ausladen brachten zwei Sattelschlepper die Container zum John-F.-Kennedy International Airport, wo sie in den Bauch der Antonov AN225 gefahren wurden. Nachdem die Ladung ordnungsgemäß gesichert war, schloss Kapitän Sergeij Ivanov die Ladeluke der Maschine und rollte mit seiner Antonov zum Ende der Startbahn. „New York Tower, hier Charter 412. Erbitten Starterlaubnis.“ „Charter 412 Sie haben Starterlaubnis für Startbahn 31 Rechts.“

Um 17:25 Uhr hob die Antonov AN225 ab und machte sich auf ihren Weg nach Sky City, wo sie pünktlich um 18:00 Uhr landete. Nach dem die beiden Fahrzeuge ausgeladen waren, wurden sie gleich auf den vorgesehenen Stellplätzen abgestellt. Damit war die Flughafenfeuerwehr zwar einsatzbereit, doch in Betrieb genommen werden konnte sie noch nicht. Es fehlte Personal. Kyle Hathaway löste das Problem indem er Stellenanzeigen in allen großen amerikanischen Tageszeitungen und in den Lokalblättern schaltete.

In den nächsten Tagen standen die Telefone kaum still. Der erste Bewerber war Chief Doug Bennett aus Vestavia Hills, im US-Bundesstaat Alabama. Der 55-Jährige konnte fast 30 Jahre Berufserfahrung aufweisen. Damit war er in der engeren Auswahl. Der nächste Kandidat war Kevin Powell, ebenfalls im Rang eines Chief mit 25 Jahren Diensterfahrung aus Salt Lake City, im Bundesstaat Utah. Als dritter Bewerber reichte Marc Desantis, seit 20 Jahren im aktiven Dienst und im Rang eines Chief geführt, aus Baton Rouge, Louisiana seine Unterlagen ein. Der vierte Bewerber auf den Posten des Chief war Chief Brian Fitzroy, 35 Jahre alt und seit 18 Jahren bei der Feuerwehr.

Dirk Pitt und Kyle Hathaway sichteten reihenweise die Bewerbungen. Nach 3 Tagen intensiver Sichtung hatten die beiden ihre Teams für die Feuerwachen gefunden. Doch damit war die Flughafenfeuerwehr immer noch nicht einsatzbereit. Denn die Mannschaften waren mit dem ihnen zur Verfügung gestellten Equipment gar nicht vertraut, weil sie zum einen noch nie auf einem Flughafen als Feuerwehrmann gearbeitet hatten, zum anderen, weil sie noch nie mit Fahrzeugen aus Ländern der Europäischen Union gearbeitet hatten. Doch Kyle Hathaway ließ sich davon nicht ins Bockshorn jagen. Er hatte eine Idee. Er ließ eine Konferenzschaltung zum Frankfurter Flughafen herstellen und bat die Kollegen in Frankfurt den Kollegen in Sky City über die Life-Schaltung die Funktion der Fahrzeuge zu erklären und diese zu schulen.

Er wusste, dass ein solches Verfahren noch nie angewendet wurde, doch es musste gehen. Nach einer Woche intensiver Schulung waren die Feuerwehrleute mit den ihnen zur Verfügung gestellten Fahrzeugen bestens vertraut und konnten mit ihnen umgehen. Nun begann eine ganze Reihe von Einsatzübungen. Am 07. April 2014

wurde es Ernst für die Flughafenfeuerwehr in Sky City. Hochrangige Vertreter aus Washington, die für den Katastrophenschutz verantwortlich zeichneten, waren nach Sky City gekommen um sich die neue Flughafenfeuerwehr genau anzusehen.

Sie stellten den Männern und Frauen verschiedene Übungs-Szenarien und sahen sich den Verlauf der Übungen an. Am Ende des Tages waren die Beamten zum den Schluss gekommen, dass die Flughafenfeuerwehr von Sky City ihre Prüfung mit Bravour bestanden hatte und erklärten sie für einsatzbereit. Damit war ein wichtiges Problem auf dem Flughafen gelöst. Doch es gab noch viel zu tun.