

# Feuerwehrchronik

13. Jahrgang  
31. Januar 2017  
Ausgabe 1



Herausgeber der Feuerwehrchronik  
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Das Niederlahnstein



Die Wasserförderbereitschaft

# Das leichte Löschgruppenfahrzeug (LLG) der Freiwilligen Feuerwehr Niederlahnstein

von Stefan SPECHT

Nach der „Machtübernahme“ der NSDAP 1933 präsentierten sich die Feuerwehren in einem sehr ungeordneten Zustand. Art, Umfang und Qualität der Ausrüstung unterschieden sich stark voneinander, denn in Ermangelung verbindlicher Regelungen beschafften die Gemeinden den Bedarf der Feuerwehren nach Gutdünken.<sup>[1]</sup> Aufgrund der Defizite bei den Feuerwehren, die sich bei durchgeführten Luftschutzübungen sowie bei realen Einsätzen zeigten, musste man sich Gedanken darüber machen, wie die Feuerwehren als tragfähige Säule im zivilen Luftschutz aufgebaut werden konnten. Wie dringend eine Vereinheitlichung des Feuerlöschwesens eigentlich schon zu normalen (Friedens)zeiten war, zeigten mehrere Beispiele. Den Anfang machte der Großbrand in dem Dorf Öschelbronn am 10. September 1933. An diesem Tag brannte das fast einhundert Gehöfte umfassende Dorf nahezu restlos ab, weil es bei den eingesetzten Feuerwehren keine einheitliche Ausrüstung und Ausbildung gab.<sup>[2]</sup> Ein weiteres Beispiel ereignete sich in Berlin. Die Berliner Feuerwehr bereitete sich im Jahre 1936 auf die Olympischen Spiele vor. Am Vorabend der Eröffnungsfeier, am 30.07.1936, geriet das Kulissenhaus des Staatstheaters in Berlin-Mitte in Brand. Die Berliner Feuerwehr war bei dem Einsatz in der 18. Alarmstufe und konnte nach einer ca. dreistündigen Brandbekämpfung den Brand auf seinen Herd beschränken. Ausgebrannt waren im Ostteil die im I. und II. Stockwerk gelegenen Räume mit aufgestapelten Kulissen. Das gesamte III. Stockwerk, das Gardinenhaus und der Westflügel blieben unversehrt. Dieses Brandereignis zog Scharen - auch ausländischer - Besucher an. Darunter waren auch „Prominente“ aus Partei und Staat, denen das zum Teil veraltete Gerät der Berliner Feuerwehr, wie Elektrofahrzeuge und Dampfspritzen missfiel.<sup>[3]</sup>

Um aber auf einen Luftkrieg effektiv vorbereitet zu sein, waren drei Dinge notwendig:

- gleiche reichsweite Ausrüstung, Fahrzeuge etc.
- gleiche reichsweite Ausbildung
- gleiche reichsweite Organisation und Taktik der Brandbekämpfungskräfte <sup>[4]</sup>



Das LLG auf einer Einsatzfahrt

1936 kommt es zu einer Normung und Vereinheitlichung der Feuerwehrgeräte und Fahrzeuge. Die Normung an sich hatte keinen nationalsozialistischen Hintergrund. Die Feuerwehren in Deutschland bemühten sich bereits seit 1911 um eine Vereinheitlichung von automobilen Feuerwehrgeräten. Sie gründeten 1920 den „Fachausschuss für die Normung der Feuerwehrgeräte“ (FEN), der im Rahmen der DIN Feuerwehnormen erarbeitete und herausgab. Das Schwergewicht der Normungsarbeit lag damals aber zunächst auf dem Gebiet der Löschwasserversorgung, d. h. auf der Vereinheitlichung von Kupplungen und Schlauchgrößen. Spätestens der oben schon erwähnte, verheerende Großbrand in dem badischen Dorf Öschelbronn bei Pforzheim zeigte die Bedeutung solcher Grundnormen auf.

Die damals zahlreich herbeigeeilten Feuerwehren aus Baden und Württemberg (damals zwei selbstständige Länder) waren wegen den unterschiedlichen Kupplungs- u. Schlauchgrößen nicht in der Lage gewesen gemeinsam Löschwasser über lange Strecken, in diesem Fall bis zu 4.000 Metern (!), zu fördern.<sup>[5]</sup>

Ein weiterer Schritt war die Vereinheitlichung der Feuerwehrtaktik. Dies war eine der wichtigsten Voraussetzungen um auch eine Vereinheitlichung der Technik zu ermöglichen. So bedingte die Stärke einer Löschgruppe auch die Größe des Mannschaftstransportraumes des Löschgruppenfahrzeuges. Die Löschgruppe geht auf den damaligen Leiter der Provinzialfeuerweherschule Celle, Walter Schnell, zurück der den sogenannten „dreigeteilten Löschangriff“ lehrte.

**Walter Schnell war Uhrmachermeister und Wehrrührer der Freiwilligen Feuerwehr Celle (1925), Leiter der Provinzialfeuerweherschule Celle (1931), Provinzialfeuerwehrrührer der Provinz Hannover (1934), der Vorsitzende des Amtes für freiwillige Feuerwehren im Preußischen Feuerwehrbeirat (1937) sowie Leiter des Amtes für die freiwilligen Feuerwehren im Reichsgebiet (1938).**

Die Thesen des „dreigeteilten Löschangriffes“ fanden sich dann auch in der Ausbildungsvorschrift von 1938 wieder. Ein wesentliches Merkmal des im Jahre 1934 erschienen Lehrbuches war, dass die Mannschaft in so genannte (drei) Trupps unterteilt wurde. Diese Dreiteilung des Löschangriffs hat die Ausbildung in der Feuerwehr, den Einsatzablauf (Löschangriff) und die Führungsorganisation, nicht zuletzt durch die Raumordnung, wesentlich bestimmt.

**Der Bereich zwischen Wasserentnahmestelle und dem Brandobjekt wurde in Arbeitsbereiche aufgeteilt.**

Aus diesem Lehrbuch wurde die Polizei-Dienstvorschrift (PDV) 23, „Ausbildungsvorschrift für den Feuerwehrdienst“, 1. Teil: Der Löschangriff, Abs. 3 = Die Gruppe, formuliert. Damit wurde als kleinste einsetzbare Einheit die Löschgruppe mit einem Führer und acht Mann festgelegt. In dieser Gruppe waren je zwei Mann nach ihrer Funktion in unterschiedlichen Teileinheiten (Angriffs-, Wasser- und Schlauchtrupp). Diese Trupps wurden von einem Maschinisten, der gleichzeitig Fahrer war, und einem Melder unterstützt. Nach Sicherstellen der Wasserversorgung (Herrichten der Wasserentnahmestelle, Auslegen der Schlauchleitung) sollten dann alle drei Teileinheiten als Angriffstrupp

tätig werden. Mit der geeigneten Ausrüstung sollte bzw. war die Löschgruppe in der Lage, einen Brand in einem mittelgroßen Haus zu löschen.<sup>[6]</sup> Mit dieser Dienstvorschrift wurde die Taktik festgeschrieben, für die die genormten Löschfahrzeuge gebaut wurden / werden sollten.



Unrestauriertes LLG



Der dritte wichtige Punkt auf dem Wege der reichseinheitlichen Normung im Feuerwehrkraftfahrzeugwesen war die Finanzierung der Fahrzeuge. Diese Frage wurde mit dem Luftschutzgesetz von 1935 geregelt. Im §1, Abs. 3 befasste sich das Gesetz mit den Kosten. Hier ging der Gesetzgeber davon aus, dass die Kosten, die in den normalen Etats keinen Ausgleich fanden, vom Reich getragen werden (z. B. die Finanzierung von Fahrzeugen).<sup>[7]</sup>

**Die Inlandsaufträge für Feuerwehrfahrzeuge ließen, trotz erheblichen Nachholbedarfs, wegen den chronisch knappen Kassen der Gemeinden (Wirtschaftskrise 1929, Hyperinflation 1923) zu wünschen übrig. Im Jahr 1938 wurden höchstens 550 Feuerwehrfahrzeuge zugelassen. Der Bestand an „Kraftwagen für Feuerlöschzwecke“ am Stichtag 1. Juli 1939 betrug 5659 Einheiten (im ganzen Reich [von Aachen im Westen bis Tilsit im Osten, Flensburg im Norden bis Gar-**

misch-Partenkirchen im Süden]), die ca. 1.500 Löschfahrzeuge des Reichsluftfahrtministeriums und eine unbekannte (geringe) Anzahl bei Heer und Marine nicht mitgerechnet.<sup>[8]</sup>

Durch die aufgezeigten Mängel ergriff das, für den Luftschutz verantwortliche, RLM die Initiative zur Verbesserungen sowie Standardisierung und erließ auf Grundlage des Luftschutzgesetzes die notwendigen Verordnungen. Ziel war es:

- durch eine Begrenzung der Typenvielfalt Ausfälle von Fahrzeugen und Geräten einfacher zu beheben
- durch Großserienfertigung die Preise und den Rohstoffverbrauch zu senken
- die brandschutztechnische Ausbildung zu vereinheitlichen
- den Einsatz von Feuerwehren in Verbänden zu ermöglichen<sup>[9]</sup>

Der Einsatz von Verbänden war unter Gesichtspunkten des Luftschutzes wichtig. Der Gedanke an einen leistungsfähigen Luftschutzes hing unter anderem mit den Theorien des italienischen Generals Guilio Douhet zusammen, der in einem künftigen (der nächste nach dem 1. Weltkrieg, Anm. des Verfassers) Krieg, den strategischen Luftkrieg als sicheres Allheilmittel ansah, um den Gegner rasch zu besiegen, da er im Flugzeug die einzige effektive Waffe sah, die nicht zur Unbeweglichkeit verdammt war.<sup>[10]</sup> Man musste realistisch davon ausgehen, dass - besonders bei einem massiven Luftangriff - feindliche Flugzeuge, trotz einer funktionierenden (deutschen) Luftwaffe, ihr Ziel erreichen würden.

Die Fahrzeugproduktion - nicht nur für die Feuerwehr - stand spätestens seit Ende 1938 unter den Vorzeichen eines nahenden Krieges. Am 15.11.1938 ernannte der Beauftragte für die Durchführung des Vierjahresplans den Oberst von Schell zum „Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrzeugwesen“. Dieser verfügte am 02.03.1939 eine Typenreduzierung bei den Nutzfahrzeugen (sog. Schell-Plan), um eine Rationalisierung in dieser kriegswichtigen Sparte zu erreichen.<sup>[11]</sup>

Durch das allgemeine Wirtschaftswachstum nach der überwundenen Weltwirtschaftskrise entstand in den 1930er Jahren eine rege Nachfrage nach Fahrzeugen aller Art. Die lebhaftige Konkurrenz zwischen verschiedenen Herstellern führte zwangsläufig zu umfangreichen Angebotspaletten mit häufig wechselnden Fahrzeugmodellen. Die Reichsregierung erkannte frühzeitig, dass sich diese Typenvielfalt in einem zukünftigen Krieg negativ auf die Gesamtproduktion auswirken würde. Der Schell-Plan sah unter anderem die Reduktion der 114 LKW - Modelle auf 19 und der 52 PKW - Modelle auf 30 vor. Bei den LKW waren insgesamt vier Grundtypen vorgesehen: 1,5 t, 3 t, 4,5 t und 6,5 t. Je Hersteller sollten maximal zwei Typen aus dieser Typenreihe zugestanden werden. Folgende Hersteller wurden in den einzelnen Klassen in die Kriegsproduktion übernommen:

#### LKW 1,5 t

Opel, Phänomen, Steyr

#### LKW 3 t

Opel, Ford, Borgward, Daimler-Benz, Magirus, MAN

#### LKW 4,5 t

Daimler-Benz, Büssing-NAG, MAN (Einheitstyp), Saurer (Einheitstyp), Henschel (Einheitstyp), Magirus (Einheitstyp)

#### LKW 6,5 t

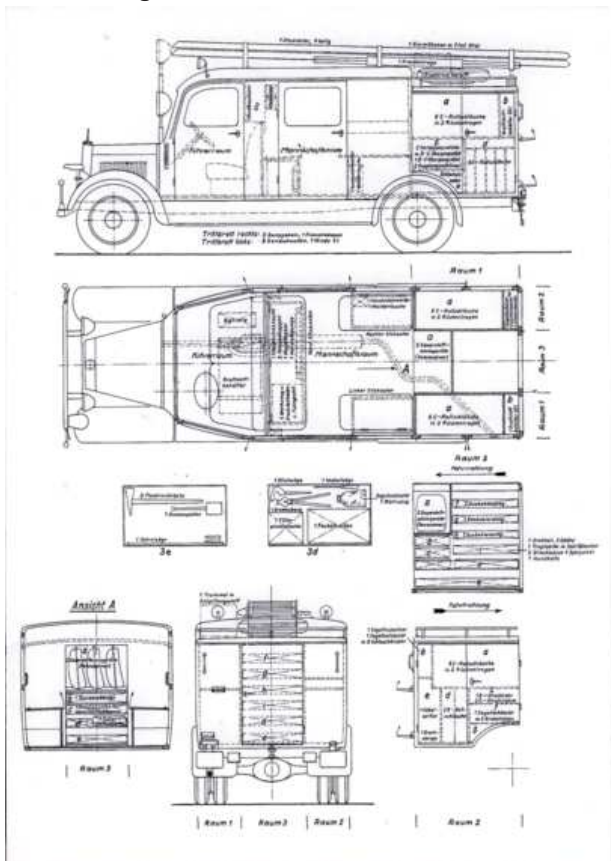
Daimler – Benz, MAN, Krupp, Vomag

Die Vorgaben des Schell – Plans wurden aber nur noch teilweise in die Realität umgesetzt.<sup>[12]</sup>

Am 16.02.1940 folgte der Runderlass „*Typenbegrenzung im Feuerlöschfahrzeugbau*“ des Reichsministers des Innern im Einvernehmen mit dem Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrzeugwesen.<sup>[13]</sup> Dies hatte zur Folge, dass alle einschlägigen Hersteller, die sich schon 1933 in der „*Arbeitsgemeinschaft der deutschen Feuerwehrgeräteindustrie*“ zusammengeschlossen hatten, nur noch die vom Reichsinnenminister zugelassenen Fahrzeuge bauen durften.

Wie oben schon erwähnt gingen die ersten Bestrebungen zur einheitlichen Ausrüstung und Beschaffung von Feuerwehrfahrzeugen vom, für den Luftschutz verantwortlichen, Reichsluftfahrtministerium aus. Ab 1937 wurden in mehreren Losen sogenannte Kraft-

zugspritzen (KzS) 8 (im Volksmund Katze genannt) beschafft.<sup>[14]</sup> Dabei handelte es sich um ein Fahrzeug mit halbgeschlossenem Aufbau, Einstieg in das mit Innenlängsbänken für eine Löschgruppe ausgestattete Zugfahrzeug vom Heck. Unterbringung der Geräte in Fächern am unteren Aufbau. Leitern in Halterungen an den äußeren Rückenlehnen der Längsbänke, Zugvorrichtung für einen Einachsanhänger. Fahrgestell mit einer Tragkraft von 1,5 t, Pumpe als Feuerlöschkreiselpumpe mit 800 l/min Förderstrom bei 8 bar auf Einachsanhänger mit Schläuchen und anderem Zubehör. Antrieb durch einen 36 PS Otto-Motor. Besatzung: 9 Mann.<sup>[15]</sup> Zunächst waren dies Opel Blitz, zuerst noch vollständig offen. Als 1939 nur noch Fahrgestellen der Größenordnung 1,5 t beschafft wurden, hatten diese ein Segeltuchverdeck über dem Fahrerraum. Als 1939 zusätzlich auch Fahrgestelle des Mercedes-Benz L 1500 genommen wurden gab es vollständig geschlossene Fahrerräume. Damit kann die KzS 8 als Vorläufer des LLG angesehen werden.<sup>[16]</sup>



Schnittbild

Der Chef der Ordnungspolizei (in Personalunion auch Chef aller Feuerwehren in Deutschland) übernahm die vom Reichsluftfahrtministerium entwickelte KzS 8 nicht in sein Beschaffungsprogramm. Er folgte vielmehr einem Wunsch aus den Kreisen der freiwilligen Feu-

erwehren nach einem kleinen Löschgruppenfahrzeug mit geschlossenem Aufbau für Besatzung und Ausrüstung, so entstand der Typ „Leichtes Löschgruppenfahrzeug“ (LLG). Damit war ein wendiges, schnelles und vielseitiges Löschgruppenfahrzeug, nicht nur in der Fahrgestell-Abstimmung, sondern auch in Aufbaueinteilung, geschaffen worden. Allerdings konnte auch bei diesem Typ aus Gewichtsgründen bei dem ausschließlich verwendeten 1,5 t - Fahrgestell keine Tragkraftspritze im Aufbau mitgeführt werden.<sup>[17]</sup> Ein vorläufiger Abschluss der Normierungsarbeiten waren die ab 1940 herausgegebenen „Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen“, die für jeden einzelnen Fahrzeugtyp genaue Bau- und Ausrüstungsbestimmungen enthielten. Von 1940 bis 1943 wurden in zehn Heften bzw. Entwürfen drei Löschgruppenfahrzeuge, zwei Tanklöschfahrzeuge, zwei Schlauchwagen und drei Drehleitern getypt.<sup>[18]</sup> Im Dezember 1940 erschien Heft 1, Leichtes Löschgruppenfahrzeug - LLG.<sup>[19]</sup> Die Vorgabe zum Bau des LLG war, dass ein leichtes Fahrzeug mit begrenzter Tragfähigkeit benötigt wurde, welches eine Löschgruppe samt Ausrüstung zu einem Einsatzort bringen sollte. Das LLG sollte im Rahmen der Typisierung ein 1,5 t - Fahrgestell und ein Gesamtgewicht, inklusive Löschgruppe, von 3.650 kg haben. Vorgesehen war ein Motor mit 65 PS. Man griff auf das 1,5 t Fahrgestell L 1500 F von Mercedes-Benz zurück, dass als einziges Fahrgestell dieser Größenordnung zum Bau von Feuerwehrfahrzeugen zu Beginn des Krieges freigegeben war. Dieses Fahrgestell stand ab Mitte 1941 zur Verfügung. Der auffälligste Unterschied zu den bisherigen 1,5 t - Fahrgestellen war der verminderte Radstand von 3500 mm auf 3000 mm und die größere Bodenfreiheit. Der bisherige 45 PS - Vergasermotor (bis 1943 L 1500 - Fahrgestell) wies besonders bei bergigen Einsatzstrecken gewisse Schwächen auf, was mit dem Fahrgestell L 1500 S (Produktion Herbst 1941 - 1944) und einem 60 PS - Vergasermotor (2,6 Liter, 6 Zylinder) gelöst wurde. Der Kraftstoffverbrauch sollte sich auf 16 Liter je 100 km beschränken.<sup>[20]</sup> Das LLG musste mit Einachsanhänger (900 kg) in vollbeladenen Zustand auf ebener Strecke im vierten Gang 65 km/h erreichen, die Steigfähigkeit

musste im ersten Gang etwa 17% betragen.<sup>[21]</sup>

Die Geschwindigkeit war ausreichend, die Marschgeschwindigkeit innerhalb einer Feuerwehr-Bereitschaft betrug ca. 40 - 50 km/h.<sup>[22]</sup> Das Niederlahnsteiner LLG lief zwar max. 110 km/h, „schluckte“ dafür aber 25 Liter Treibstoff auf 100 km. Als Besonderheit kam hinzu das es über einen sand- und staubfesten sogenannten „Wüstenmotor“ verfügte, weil dieses Fahrgestell eigentlich für das Deutsche Afrikakops vorgesehen war.<sup>[23]</sup>

Die Aufbauten kamen von der Daimler-Benz AG (Gaggenau in Baden), G. A. Fischer (Görlitz), E. C. Flader (Jöhstadt in Sachsen), Klöckner-Humboldt-Deutz AG Werk Ulm (Ulm a. d. Donau), Hermann Koebe (Luckenwalde bei Berlin), Meyer-Hagen GmbH (Hagen i. Westfalen), Ostpreußische Herstellungs- und Einkaufsgenossenschaft eGmbH (Megethen bei Königsberg), Konrad Rosenbauer (Linz a. d. Donau).

Nach einem Runderlass vom 16. Februar 1940 des RFFSSuChdDtPol

a) Tragbahre Kraftspritzen (TS) gemäß DIN FEN 560 mit einer Nennleistung von 800 l/min bei 80 m Förderhöhe. Von jedem Hersteller durfte nur ein Typ geliefert werden.

b) Einachsanhänger für die unter a) aufgeführte tragbare Kraftspritze in geschlossener Ausführung. Von jeder Herstellerfirma durfte nur ein Typ geliefert werden.

wurden Tragkraftspritze und Tragkraftspritzenanhänger (TSA) nur von folgenden Herstellern gebaut:

Gebr. Bachert (Bad Friedrichshall-Kochendorf), H. Bräunert (Bitterfeld), Daimler-Benz AG (Gaggenau), Waldemar Dittmann (Weimar), Gustav Ewald (Küstrin), G. A. Fischer (Görlitz), E. C. Flader (Jöhstadt), Hans Flader (Pleil-Sorgenthal über Weipert/Sud.), Grether & Cie. (Freiburg), Rup. Gugg & Söhne (Braunau am Inn), Aug. Hoenig (Köln-Nippes), Höing & Pflug GmbH (Köln), Fr. Kernreuther (Wien XVII), Klöckner-Humboldt-Deutz Werk Ulm (Ulm),

Hermann Koebe (Luckenwalde), Paul Ludwig (Bayreuth), Maschinenfabrik AG Balcke (Frankenthal i. d. Pfalz), Carl Metz (Karlsruhe), Meyer-Hagen (Hagen i. Westfalen), Julius Müller (Döbeln i. Sachsen), Frz. Oberascher (Salzburg 4), Carl Ochsner & Söhne (Bieltz OS), Ostpreußische Herstellungs- u. Einkaufsgenossenschaft eGmbH (Megethen), Robel & Co (München), Konrad Rosenbauer (Linz a. d. Donau), Stoewer-Werke (Stettin) und Albert Ziegler (Giengen an der Brenz)<sup>[24]</sup> und Breuer.<sup>[25]</sup>



TSA

Bemerkenswert ist, dass bereits in der ersten LLG - Variante drei Sauerstoffgeräte (sog. Heeresatmer) im Beladepan mit aufgeführt waren. In den seitlichen Geräteräumen befanden sich vier Rückentragegestelle mit je drei C-Druckschläuchen und auf dem Dach befand sich eine genormte vierteilige Steckleiter.<sup>[26]</sup> Die Konstruktion der Rückentragen war aber noch nicht voll ausgereift. Deswegen wurden die C-Schläuche als Rollschläuche in den Fahrzeugen untergebracht.<sup>[27]</sup>

Problematisch war das Fahren mit den TSA. Das manövrieren mit angehängten TSA an verkraterten und mit Trümmer übersäten Einsatzstellen nach Bombenangriffen war zeitraubend und manchmal auch nicht möglich. Dazu häuften sich die Unfälle und Zugstangenbrüche - die beim Fahren auftretenden Nick- und Stoßbewegungen führten bald zur Ermüdung und damit zum Bruch des Materials - an den TSA.<sup>[28]</sup>

Niederlahnstein war - trotz den Kasernen, den zwei Eisenbahnbrücken über die Lahn, Koblenz im Norden und Oberlahnstein mit dem Güterbahnhof und dem Rheinhafen im Süden - ein Luftschutzort III. Ordnung. Das waren Gemein-

den, deren Gefährdung durch Bombenangriffe als gering eingestuft wurde.<sup>[29]</sup> Die Nähe zu Koblenz, als Luftschutzort I. Ordnung, wird auch der Grund für die Zuweisung eines LLG gewesen sein. Der Kreiswehrführer plante Anfang 1941 den Kauf von acht Schweren Löschruppenfahrzeugen (SLG) - das SLG war ein Löschruppenfahrzeug auf einem 3 t - Fahrgestell, eine im Heck festeingebauten Feuerlöschkreiselpumpe mit 1500 l/min Förderstrom bei 8 bar und einem Löschwasserbehälter mit 400 Liter Wasserinhalt - davon sollte eines Niederlahnstein bekommen. Obwohl die Ausrüstung der Freiwilligen Feuerwehr Niederlahnstein im Mai 1942 aus einer Krafftahrspritze KS 8 (Baujahr 1913) und zwei Handdruckspritzen bestand, lehnte der Bürgermeister mit dem Hinweis ab, dass im Jahr 1938 die Leistung des Pumpwerks von 23 cbm/h auf 125 cbm/h ertüchtigt wurde und ein Hochbehälter mit 600 cbm Fassungsvermögen vorhanden war. Außerdem hätte die Stadt Niederlahnstein die Kosten für das SLG selbst tragen müssen und die FSchP. Koblenz würde sowieso sofort aushelfen. Ab August 1941 plante man in Niederlahnstein die Anschaffung eines LLG.<sup>[30]</sup>

Die unpraktische, aus dem militärischen Sprachgebrauch entlehnte Bezeichnung leichtes Löschruppenfahrzeug wurde mit einem Runderlass des RMdLuObdL vom 30. April 1943 aufgehoben. An Stelle des Sammelbegriffs „Feuerwehrfahrzeuge“ ist nunmehr die Bezeichnung „Fahrzeuge des Feuerlöschdienstes“ zu verwenden. Es galten für die getypten Fahrzeuge des Feuerlöschdienstes folgende Bezeichnung: Löschruppenfahrzeug (LF) 8: früher LLG etc.<sup>[31]</sup> Also bezog sich die 8 im Namen des LF auf die Pumpenförderleistung von 800 l/min.<sup>[32]</sup>

**Und diese „Acht“ im Namen ließ den Namen „Alte Acht“ bei den Niederlahnsteiner Feuerwehrkameraden/innen entstehen, der sich bis heute gehalten hat.**

Das LF 8 war während des Krieges nach Luftangriffen im überörtlichen Einsatz, unter anderem in Frankfurt/Main, Koblenz und Mainz. Während einer dieser Einsatzfahrten geriet das LF 8 bei Rüdesheim in einen US-amerikani-

schen Tieffliegerangriff. Die Besatzung des LF 8 fand in den umliegenden Weinbergen Schutz und dachte das Fahrzeug sei zerstört. Es hatte jedoch lediglich auf der Fahrerseite „nur“ ein Einschussloch in der Windschutzscheibe.<sup>[33]</sup>

Im Jahr 1948 nahm der Fachnormenausschuss Feuerlöschwesen seine Tätigkeit auf. Erst nach fast sechsjähriger Diskussion über die Notwendigkeit und den Umfang einer Normung von Löschruppenfahrzeugen wurden im Mai 1954 erste Entwürfe der DIN 14530 (Löschruppenfahrzeuge - Allgemeine Vorschriften) und 14531 (Löschruppenfahrzeuge mit Gruppenbesatzung) veröffentlicht. Eineinhalb Jahre später, im September 1955, folgte die DIN 14530 „Löschruppenfahrzeuge“. In den ergänzenden Baurichtlinien wurden Vorschriften über die Geräteausstattung und die Aufgabenstellung des jeweiligen Fahrzeugtyps gemacht. Im Heft 1 der Baurichtlinien wurde das LF 8 - TSA beschrieben. Hierbei handelt es sich um ein Löschruppenfahrzeug mit Seitenbeladung und einer fest eingebauten Feuerlöschkreiselpumpe (mit einer Förderleistung von 800 l/min). Die Tragkraftspritze wurde in einem Anhänger mitgeführt.<sup>[34]</sup> Obwohl das Niederlahnsteiner LF 8 keine festeingebaute Feuerlöschkreiselpumpe hatte, wurde es als LF 8 - TSA eingestuft.



Restaurierung des LLG

Das LF 8 war 37 Jahre in Niederlahnstein im Einsatz, davon die letzten fünf Jahre ohne TSA. Nach Ersatz durch ein TSF wurde es 1979 ausgemustert. 1980 ging es als Leihgabe an das Deutsche Feuerwehr-Museum nach Fulda. Als das Museum im Jahre 1990 ein Fahrzeug der gleichen Baureihe käuflich erwerben konnte, gab es die Leihgabe an die Stadt Lahnstein zurück. Auf unbürokratischem Wege erteilte die

Stadtverwaltung den Angehörigen der Wache Nord (frühere Freiwillige Feuerwehr Niederlahnstein) die Erlaubnis, „die Alte Acht“ zu restaurieren, um sie der Nachwelt zu erhalten. Der Gerätewart M. Sturmes und der damalige Wachleiter F. Maxeiner fuhren damals alle Oldtimer Märkte ab, um Original Ersatzteile für das Fahrzeug zu erstehen. Die neuen Reifen mussten damals in den USA beschafft werden. In 1300 Stunden Renovierungsarbeit wurden damals alle Teile neu verchromt. Interessanterweise stieß man bei den Vorbereitungen für die Lackierarbeiten auf eine graue (Original) Farbe, die eigentlich auf ein Fahrzeug der Luftwaffe (RLM) schließen lässt.<sup>[35]</sup> Der TSA wurde damals an die Freiwillige Feuerwehr Lautert (VG Nastätten) abgegeben, als diese ein neueres Modell in Dienst stellten, konnte der TSA zurückgekauft werden und steht seitdem leider unrestauriert in der alten Markthalle (B 42), der TSA in der Schauhalle am Marktplatz ist zwar aus der Zeit aber, wie gesagt, nicht das Original. Über die Tragkraftspritze (sogenannte Einheitsspritze [Fabrikat Breuer]) ist nichts genaueres bekannt, vermutlich stand diese im Keller der damaligen Feuerwache am Marktplatz und ist bei dem Hochwasser von 1970 beschädigt und anschließend verschrottet worden.<sup>[36]</sup> Jetzt steht das LLG in einer eigens errichteten Ausstellungshalle am Marktplatz, den letzten „Einsatz“ gab es bei der Sternfahrt zum 50-jährigen Bestehen des Landesfeuerwehrverbandes Rheinland-Pfalz 2012 in Mainz.



Restauriertes LLG

#### Quellenangabe

[1] PhFA L : BREKINA Autoheft Gesamtprogramm 87/88; Feuerwehrfahrzeuge der Kriegszeit von Werner Hartung, S. 40 ff

[2] PhFA L : Vorläufiger Recherchebericht über die Organisation der Feuerwehr im 3. Reich in der Provinz Nassau-Hessen, Reg.-Bez. Wiesbaden / Kreis St. Goarshausen (Stand 05.03.2016) anlässlich der Vorbereitungen für eine Chronik zum 150-jährigen Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein 2022 von Stefan Specht, S. 7

[3] PhFA L : Die Berliner Feuerwehr von den Anfängen bis zur Gegenwart von Günter Strumpf; 13 Berliner Feuerwehr unter nationalsozialistischer Diktatur, S. 113-114

[4] PhFA L: Vorläufiger Recherchebericht über die Organisation der Feuerwehr im 3. Reich in der Provinz Nassau-Hessen, Reg.-Bez. Wiesbaden / Kreis St. Goarshausen (Stand 05.03.2016 ) anlässlich der Vorbereitungen für eine Chronik zum 150-jährigen Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein 2022 von Stefan Specht, S. 7

[5] PhFA L: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus - Wie die Feuerwehren mobil wurden, Band 2 Von 1940 bis heute von Manfred Gihl; Kapitel 1 Feuerwehrfahrzeuge im Zeichen des Krieges - Stand der Normung 1939, S. 1-2

[6] PhFA L: Vorläufiger Recherchebericht über die Organisation der Feuerwehr im 3. Reich in der Provinz Nassau-Hessen, Reg.-Bez. Wiesbaden / Kreis St. Goarshausen (Stand 05.03.2016 ) anlässlich der Vorbereitungen für eine Chronik zum 150-jährigen Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein 2022 von Stefan Specht, S. 11/12

[7] PhFA L: Vorläufiger Recherchebericht über die Organisation der Feuerwehr im 3. Reich in der Provinz Nassau-Hessen, Reg.-Bez. Wiesbaden / Kreis St. Goarshausen (Stand 05.03.2016 ) anlässlich der Vorbereitungen für eine Chronik zum 150-jährigen Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein 2022 von Stefan Specht, S. 13

[8] PhFA L: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus - wie die Feuerwehren mobil wurden, Band 2 Von 1940 bis heute von Manfred Gihl; Kapitel 1 Feuerwehrfahrzeuge im Zeichen des Krieges - Stand der Normung 1939, S. 1-2

[9] PhFA L: Feuer und Flamme – die Geschichte des Brandschutzes in Köln von Stephan Neuhoff; NS - Herrschaft - Löschfahrzeuge der Luftwaffe, S. 156

[10] PhFA L: Vorläufiger Recherchebericht über die Organisation der Feuerwehr im 3. Reich in der Provinz Nassau-Hessen, Reg.-Bez. Wiesbaden / Kreis St. Goarshausen (Stand 05.03.2016 ) anlässlich der Vorbereitungen für eine Chronik zum 150-jährigen

Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein 2022 von Stefan Specht, S. 2

[11] PhFA L: Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes seit 1900 von Manfred Gihl und Werner Oswald; Feuerwehrfahrzeuge im Kriege: Wenige Typen in großen Stückzahlen, S. 71-72

[12] [http://www.kfzderwehrmacht.de/Hauptseite\\_deutsch/Verschiedenes/Schell-Plan](http://www.kfzderwehrmacht.de/Hauptseite_deutsch/Verschiedenes/Schell-Plan), Zugriff am 23.06.2016

[13] PhFA L: Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes seit 1900 von Manfred Gihl und Werner Oswald; Feuerwehrfahrzeuge im Kriege: Wenige Typen in großen Stückzahlen, S. 71-72

[14] PhFA L: BREKINA - Autoheft Gesamtprogramm 87/88; Feuerwehrfahrzeuge der Kriegszeit von Werner Hartung, S. 40 ff

[15] PhFA L: Die Berliner Feuerwehr von den Anfängen bis zur Gegenwart von Günter Strumpf; 14. Die Schrecken des Zweiten Weltkrieges; S. 14

[16] PhFA L: 112 Magazin der Feuerwehr Die aktuelle, unabhängige Zeitschrift für den gesamten Brandschutzbereich vom April 1983; Als das LF 8 noch LLG hieß von Dirk Lachmuth, S. 176-177

[17] PhFA L: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus - wie die Feuerwehren mobil wurden Bd. 2 Von 1940 bis heute von Manfred Gihl; Das Leichte Löschgruppenfahrzeug ( LLG), S. 17-18

[18] PhFA L: BREKINA – Autoheft Gesamtprogramm 87/88; Feuerwehrfahrzeuge der Kriegszeit von Werner Hartung, S. 40 ff

[19] PhFA L: Feuerwehrchronik Ausgabe 3 vom 31. Mai 2016; Das Kraftfahrwesen des Feuerlöschdienstes im Deutschen Reich 1933 - 1945 von Erwin Rodehau, S. 56 ff

[20] PhFA L: Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz 1939 - 1945 , Feuersturm und Wassergasse von Michael Feodrowitz; Das „Leichte Löschgruppenfahrzeug LLG“, S. 24

[21] PhFA L: Feuerwehrtechnik - Damals Fahrzeuge Erfindungen · Systeme · Raritäten, Die Story einer großen Marke. Das unvergessene Werk von Koebe - Luckenwalde bis 1945; Die Löschgruppenfahrzeuge nach den Vorschriften ab 1940, S. 252

[22] PhFA L: Luftangriffe auf Leipzig und die Handlungen der Löschkkräfte von Reinhard Steffler; 10.3. Die Löschhilfe für Nürnberg, S. 137

[23] Erinnerungen von Hauptbrandmeister a. D. Friedhelm Maxeiner (2016), 1961 Eintritt in die Werksfeuerwehr Drahtwerke C.S. Schmidt, 1965 Eintritt in die Freiwillige Feuerwehr Niederlahnstein,

Wachleiter Feuerwache Nord und stellv. Wehrleiter der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein von 1987 - 2008

[24] PhFA L: Feuerwehrchronik Ausgabe 3 vom 31. Mai 2016; Das Kraftfahrwesen des Feuerlöschdienstes im Deutschen Reich 1933 - 1945 von Erwin Rodehau, S. 56 ff

[25] FFL A: Carnet de Véhicule Automobile et Moto - Pompe (Fahrtenbuch und Betriebsübersicht der Kraftfahrzeuge und Motorspritzen) der Delegation Supérieure de Rhenanie Hessen-Nassau, Mission de Contrôle S.P.A.

[26] PhFA L: Jahrbuch 1998 Feuerwehrfahrzeuge; Das LF 8 - Der Mini unter den Löschgruppenfahrzeuge von Jochen Thorns, S. 25 ff

[27] PhFA L: Feuerschutztechnik Zeitschrift des Reichsverein Deutscher Feuerwehr-Ingenieure Nr. 1 / Januar 1943; Typung und Fertigung von Feuerwehrfahrzeugen im Kriege von Oberstleutnant d. FSchP. Dr. W. Kalaß (Hauptamt Ordnungspolizei), S. 1-2

[28] PhFA L: Feuerschutztechnik Zeitschrift des Reichsverein Deutscher Feuerwehr-Ingenieure Nr. 1 / Januar 1943; Typung und Fertigung von Feuerwehrfahrzeugen im Kriege von Oberstleutnant d. FSchP. Dr. W. Kalaß (Hauptamt Ordnungspolizei), S. 2-3

[29] PhFA L: Vorläufiger Recherchebericht über die Organisation der Feuerwehr im 3. Reich in der Provinz Nassau-Hessen, Reg.-Bez. Wiesbaden / Kreis St. Goarshausen (Stand 05.03.2016) anlässlich der Vorbereitungen für eine Chronik zum 150-jährigen Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein 2022 von Stefan Specht, S. 14

[30] StAL : Bestand Oberlahnstein Abt. 36 Nr. 1176

[31] PhFA L: Feuerwehrchronik Ausgabe 3 vom 31. Mai 2016; Das Kraftfahrwesen des Feuerlöschdienstes im Deutschen Reich 1933 - 1945 von Erwin Rodehau, S. 56 ff

[32] PhFA L: Jahrbuch 1998 Feuerwehrfahrzeuge; Das LF 8 - der Mini unter den Löschgruppenfahrzeugen von Jochen Thorns, S. 25 ff

[33] PhFA L: Der Feuermelder Rundbrief der Motiv - Arbeitsgemeinschaft „Feuerwehr“ e.V. Nr. 116 von August 2005; Das Leichte Löschgruppenfahrzeug von Stefan Specht, S. 42 ff

[34] PhFA L: Jahrbuch 1998 Feuerwehrfahrzeuge; Das LF 8 - der Mini unter den Löschgruppenfahrzeugen von Jochen Thorns, S. 25 ff

[35] FFL A: Artikel in der Rhein-Lahn-Zeitung Nr. 212

vom 12. September 1995  
[36] Erinnerungen von Hauptbrandmeister a.D. Friedhelm Maxeiner (2016), 1961 Eintritt in die Werksfeuerwehr Drahtwerke C.S. Schmidt, 1965

Eintritt in die Freiwillige Feuerwehr Niederlahnstein, Wachleiter Feuerwache Nord und stellv. Wehrleiter der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein von 1987 - 2008

## Die Wasserförderbereitschaft

von Lutz RIECK

Am Anfang stand die Frage „Wo waren Turbinen-Tragkraftspritzen“ eingesetzt?“

### Einführung

Der frühere Leiter der Bayerischen Landesfeuerweherschule Regensburg Dipl.-Ing. E. Schmitt (†06.04.1990) wechselte 1952 ins Bundesinnenministerium, um den Aufbau des Luftschutzes zu organisieren. Neben anderen Einrichtungen des Luftschutzes (z.B. Warndienst) wurde 1957 mit dem „Ersten Gesetz über Maßnahmen zum Schutz der Zivilbevölkerung“ in Anlehnung an den Sicherheits-Hilfsdienst während des 2. Weltkriegs ein Luftschutzhilfsdienst (LSHD) gegründet. Seine speziellen Aufgaben waren die Rettung von Menschen, Tieren und Sachwerten, die Instandsetzung zerstörter Infrastruktur und die Schadensfeststellung. Er war speziell für den Verteidigungsfall vorgesehen und sollte nach Luftangriffen tätig werden.

Der Fachdienst Brandschutz gliederte sich in Bereitschaften und Schnelltrupps. Eine Feuerwehrbereitschaft bestand aus zwei A(Angriffs)-Zügen mit jeweils einem Vorauslöschfahrzeug VLF, zwei Tanklöschfahrzeugen TLF 8 und einem Löschgruppenfahrzeug LF 16-TS sowie einem W(Wasserversorgungs)-Zug mit einem Tanklöschfahrzeug TLF 16, einem Schlauchkraftwagen SKW und einem Löschgruppenfahrzeug LF 16-TS. Im 4. Zug (Versorgungszug) war neben einem LKW auch eine Drehleiter vorgesehen. Die überörtliche Feuerwehrbereitschaft unterschied sich von der örtlichen Feuerwehrbereitschaft nur durch einen zusätzlichen LKW mit Feldkochherd. Die Feuerwehrbereitschaften waren auf mehrere Standorte

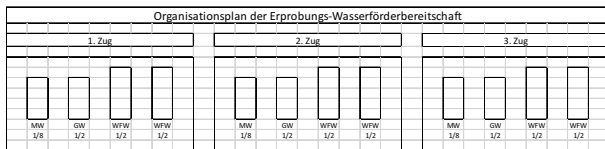
verteilt. Die Schnelltrupps sollten nach einem Luftangriff die Lage erkunden und an die Einsatzleitung Lagemeldungen abgeben. Deshalb hatten diese TLF 8 ein Sprechfunkgerät (dafür fehlten zwei B-Schläuche).

Mit dem Gesetz zur Erweiterung des Katastrophenschutzes vom 9. Juli 1968 wurde der Luftschutzhilfsdienst aufgelöst, da nun im „erweiterten Katastrophenschutz“ das Personal aus dem normalen (friedensmäßigen) Katastrophenschutz für den Verteidigungsfall an seine Stelle trat. Die Ausrüstung des LSHD fiel zum Teil an die Gemeinden oder Organisationen, wurde ausgesondert oder verkauft. In einigen Orten finden sich noch heute Fahrzeuge, die vom LSHD stammen. Seit 1970 wurden die örtlichen Feuerwehren zu Kreiseinheiten zusammengestellt. Oberbaudirektor Dipl.-Ing Franz Stadler schuf als Vergleichsmaßstab das „Additionsprinzip“ mit dem „Gruppengleichwert“ (vgl. Brandwacht 1/1970). Die Feuerwehrbereitschaften wurden aufgelöst und der A-Zug in Löschzug Rettung (LZ-R) und der W-Zug in Löschzug Wasserversorgung (LZ-W) umbenannt. Die Vorauslöschfahrzeuge VLF (auf Unimog) der A-Züge wurden zu Hilfsrüstwagen umgebaut, die später durch RW 1 ersetzt wurden. Der bisher selbstständig arbeitende LSHD-Aufstellungsstab wurde in das Landesamt für Feuerschutz eingegliedert und das Amt in Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz umbenannt.

### Wasserförderbereitschaften (Erprobungsbereitschaften)

Mit Erlass des BMI vom 10. Juni 1964 wurde

das BZB beauftragt, in Abstimmung mit den Ländern und den Feuerwehren für eine Breitereprobung drei Wasserförderbereitschaften zu beschaffen und erproben zu lassen. Der erste Muster-Wasserförderzug wurde am 21. Mai 1967 in Bonn der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Fahrzeuge und Ausstattung konnten erst 1967 den Erprobungsstellen zur Verfügung gestellt werden. Aus geografischen Gründen wurden die Berufsfeuerwehr Regensburg (Erprobungsstelle Süd), Berufsfeuerwehr Bonn (Erprobungsstelle West) und die Landesfeuerwehrschule in Harrislee (Erprobungsstelle Nord) festgelegt. Der damalige Leiter der Berufsfeuerwehr Regensburg, Oberbaurat Dipl.-Ing. Wischer war in der Planungsgruppe vertreten. Die Erprobungsbereitschaften gliederten sich in drei Wasserförderzüge bestehend aus einem Mannschaftswagen, einem Gerätewagen und zwei Wasserförderfahrzeugen. Die Führungsgruppen und die Versorgungszüge wurden nicht aufgestellt.



Das Führungspersonal für die Breitereprobung stellten die Berufsfeuerwehren und die Landesfeuerwehrschule, das Bedienungspersonal die örtlichen Freiwilligen Feuerwehren.

Von der Regensburger Bereitschaft waren zwei Züge bei der Freiwilligen Feuerwehr Regensburg und der 3. Zug im Landkreis Oberviechtach in den Gemeinden Schönsee und Winklarn stationiert. Zugführer war dort der Kreisbrandinspektor Thammer. Die Fahrzeuge hatten Münchener Kennzeichen M-80xx. Nach der Auflösung der Bereitschaft 1972/73 wurde ein Wasserförderzug (früher in Oberviechtach) in den Landkreis Schwandorf und ein Zug (früher in Regensburg) in den Landkreis Amberg-Weilburg verlegt. Die Fahrzeuge erhielten die Landkreis-Kennzeichen mit 8000-Nummern. Die Wasserförderzüge wurden zwischen 1978 und 1984 aufgelöst und die Fahrzeuge den örtlichen Feuerwehren übergeben. Nun erhielten die Fahrzeuge die normalen Behördenkennzeichen der jeweiligen Kreise (z.B. R-2327). In Regens-

burg wurden die Fahrzeuge beim Löschzug Oberisling der Freiwilligen Feuerwehr Regensburg stationiert. Der Mannschaftswagen kam zum Löschzug Keilberg und wurde 1993 ausgesondert.

### Fahrzeuge

Als **Mannschaftswagen** wurde ein beim Bundesgrenzschutz eingesetzter Gruppenkraftwagen (Grukw II Typ A) der Firma HANOMAG mit leichten Änderungen verwendet. Das Fahrzeug war mit einem Scherenklappverdeck und Plane ausgestattet; die Plane war jedoch nicht witterungsbeständig. Im Aufbau waren neun Sitzplätze und ein Notsitz vorhanden. Der Motor hatte eine Leistung von 70 PS, die sich jedoch bei der Erprobung als zu schwach herausgestellt hat. Das zulässige Gesamtgewicht betrug 4900 kg.



Quelle: Internet FF Regensburg, LZ Keilberg

### Beladefliste:

Stück	Fahrerhaus	Stück	Sitzruhen im Aufbau
1	Kraftwagen-Verbandskasten A	1	Feuerwehraxt
1	Winkerkelle	4	Kupplungsschlüssel ABC
1	Flaggensatz	3	Handscheinwerfer
1	Handfeuerlöscher PG 6 H	1	Krankentrage mit Tragegurt
2	Wanddreiecke	1	Löschdecke
1	Tasche für Fahrzeugpapiere	1	Höhenmesser
		1	Spaten mit Griffstiel CS
		1	Klaueibeil
		1	Kreuzhacke, 3 kg
		1	Sanitätskasten klein
		1	Wagenheber, hydraulisch
		1	Unterlegklotz für Wagenheber

Für den **Gerätewagen** wurde ein HANOMAG-Fahrgestell mit Pritschenaufbau, Plane und Spriegel des Typs A-L 28 verwendet. Der Antriebsmotor hatte eine Leistung von 70 PS, die ebenfalls als zu gering bewertet wurde. Auch hier gab es mit der Plane Probleme. Auch dieses Fahrzeug hatte ein zulässiges Gesamtgewicht von 4900 kg.

Für die Fahrzeuge sollten statt der Truppbesat-



Quelle: Erprobungsbericht BzB

zung (zwei Mann) künftig Staffelbesetzung vorgesehen werden. Auf dem Gerätewagen waren die Tragkraftspritze (eine Turbinen-TS oder zwei TS 16/8), 8 A-Saugschläuche mit Zubehör, zwei Sammelstücke F-2A, zwei Druckschläuche F 20, 4 Druckschläuche A 10, 1 Verteiler A-2A, 3 Druckbegrenzungsventile F sowie 2 Verteiler A-2B und 3 Krümmer F verladen. Er diente auch der Kraftstoffversorgung der eingesetzten Geräte. Die mitgeführten 22 Reservekanister erwiesen sich aber bei längeren Einsätzen vor allem der Turbinen-TS als zu wenig.

#### Beladeliste

Stück	Fahrerhaus	Stück	Pritsche, rechte Seite
1	Kraftwagen-Verbandkasten A	10	Einheitskanister 20 l
1	Winkerkelle	4	Druckschlauch A, 10 m
1	Flaggensatz	1	Saugkorb A mit Schutzsieb
1	Handfeuerlöscher PG 6 H	2	Sammelstücke F-2A mit Kugelhahn
2	Wardreiecke	1	Werkzeug für TS
1	Tasche für Fahrzeugpapiere	2	Übergangsstücke F-A mit Kugelhahn
		1	Einmann-Motorsäge
	<b>Pritsche, linke Seite</b>	4	Saugschläuche A, 2,5 m
12	Einheits-Kanister 20 l		
1	Verteiler F-2A		<b>Pritsche, Mitte</b>
2	Verteiler F-2B	1	Turbinen-Tragkraftspritze oder
3	Krümmer F	2	Tragkraftspritzen TS 16/8-S
3	Druckbegrenzungsventile F	1	Abgasschlauch für TS
2	Druckschläuche F, 20 m		
4	Saugschläuche A 2,5 m		<b>Unter der Pritsche</b>
1	Saugkorb A mit Schutzkorb	2	Unterlegkeile mit Handgriff

Die **Wasserförderwagen** waren bereits 1964 auf einem KHD-Fahrgestell MAGIRUS F Typ Mercur 125 A mit Pritschenaufbau, Plane und Spriegel bestellt worden. Die Pritsche diente zur Aufnahme der fachtechnischen Ausstattung und 1000 m Druckschlauch F. Der Antriebsmotor hatte eine Leistung von 120 PS. Auch diese Motorleistung wurde als zu gering bewertet. Im Fahrerhaus hatten drei Personen Platz. Auch bei diesem Fahrzeug sollte eine Staffelkabine vorgesehen werden.

Die Schläuche lagen zusammengekuppelt auf der Pritsche. Zwischenlagen waren nicht notwendig. Das Auslegen der Druckschläuche erfolgte vom fahrenden Fahrzeug. Der dazu benötigte Zeitaufwand betrug etwa 8 Minuten für



Quelle: Erprobungsbericht BzB

800 m Schlauchlänge. Für die Aufnahme war mit einem Zeitaufwand von etwa einer Stunde zu rechnen.

Die fachtechnische Ausstattung war in Gerätekästen an den Längsseiten der Pritsche untergebracht.

Der Verstärkerpumpenabstand in der Ebene betrug bei 4.000 l/min ca. 760 m. Die übrigen Schläuche dienten als Reserve.

#### Beladeliste

Stück	Fahrerhaus	Stück	Pritsche, linke Seite
1	Kraftwagen-Verbandkasten A	4	Saugschläuche A, 2,5 m
1	Winkerkelle	2	Druckschlauch a, 10 m
1	Flaggensatz		
1	Handfeuerlöscher PG 6 H		Pritsche, Mitte
2	Wardreiecke	50	Druckschlauch F, 20 m
1	Haftscheinwerfer mit Anschlußleitung und Stecker		
1	Handscheinwerfer mit Blinkleinr.		<b>Pritsche, rechte Seite</b>
1	Tasche für Fahrzeugpapiere	4	Saugschlauch a, 2,5 m
		2	Saugkorb A mit Schutzsieb
		2	<b>Unter der Pritsche</b>
1	Abschleppstange 2,0 m	4	Sammelstück F-2A
2	Unterlegkeil mit Handgriff	4	Kupplungsschlüssel
			Halteleinen

Ein Firmenkonsortium von Daimler-Benz AG, Carl Metz GmbH und KSB bauten 1966 auf Eigeninitiative unter Mitwirkung des Bundesamts einen neuen Wasserförderwagen mit A-Druckschläuchen auf einem Mercedes Benz LA 911/36. Das Musterfahrzeug wurde bei den Erprobungsbereitschaften Süd und West erprobt. Da weitere Wasserförderbereitschaften nicht aufgestellt wurden, konnte dieses Fahrzeug nicht mehr beschafft werden. Es dient heute dem THW in Bamberg.

Nähere Angaben zu den Fahrzeugen sind dem Buch „Einsatzfahrzeuge des Luftschutzhilfsdienstes 1953 bis 1967“ zu entnehmen.

#### Pumpen

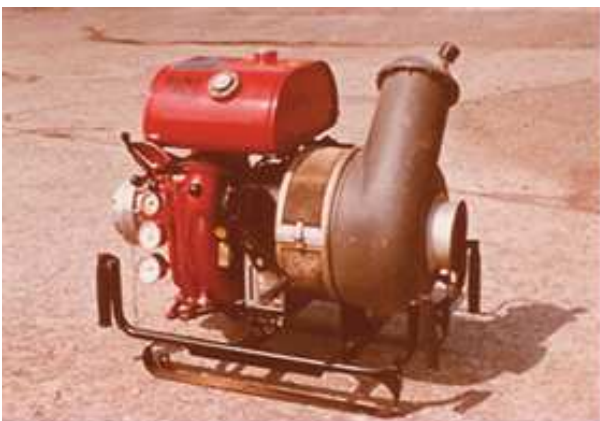
Die mittig im Wasserförderwagen eingebaute Feuerlösch-Kreiselpumpe leistete 4.000 l/min

bei 7 bar manometrischer Gesamtförderhöhe. Der Schließdruck (Nullförderdruck) betrug 10 bar. Als Entlüftungseinrichtung diente ein zwei-stufiger Gasstrahler. Die Pumpe hatte einen F-Saugstutzen und zwei A-Druckstutzen. Der Bedienungsstand war seitlich am Fahrzeug angeordnet. Die Pumpenleistung sollte später erhöht werden; hierzu müsste die Motorleistung 150 PS betragen.



Quelle: Zeitschrift Zivilverteidigung 3-1971

Die Turbinentragspritzte TST 40/7 (Bild links) bestand aus einer DEUTZ-Kleingasturbine Typ 216 und einer Magirus-Feuerlösch-Kreiselpumpe, die 4.000 l/min bei 7 bar manometrischer Gesamtförderhöhe und 1,5 m geod. Saughöhe förderte. Der Schließdruck (Nullförderdruck) betrug 10 bar. Die Turbine konnte entweder mit einem Reib- und Schlagzunder, mit einer Lunte oder einem Sturmstreichholz gezündet werden. Der Kraftstoffverbrauch lag bei ca. 60 l/h.



TST 40/7 [Quelle: Erprobungsbericht BzB]

Die Tragkraftspritze TS 16/8 (Bild Mitte) bestand aus einer Ziegler-Pumpe einem Porsche-Antriebsmotor. Sie leistete 1.600 l/min bei 8 bar manometrischer Gesamtförderhöhe und 1,5 m



TST 40/7 [Quelle: FF Buxtehude (Internet)]

geod. Saughöhe. Der Motor wurde mit einer Handkurbel gestartet. In die Förderleitung wurden jeweils zwei TS 16/8 parallel eingebaut. Die Tragkraftspritze hatte einen A-Druckabgang zur Saugseite hin.

Die Turbinentragspritzte TST 36/8 bestand aus einer MAN-Turbine 6012A (früher BMW, Typ 6012 CM 08, Ausführung 0601-98-006.020) und einer KSB-Feuerlösch-Kreiselpumpe mit einer Leistung von 3.600 l/min bei 8 bar manometrischer Gesamtförderhöhe. Bei 7 bar Ausgangsdruck erreichte auch sie einen Förderstrom von 4.000 l/min. Die Zündung erfolgte mit einer am Aggregat angebrachten elektrischen Zündanlage. Das Ankurbeln war sehr kraft- und zeitaufwendig und die Turbine war schlecht regelbar. Die Erprobung hatte ergeben, dass diese TST nicht einsatztauglich war.



TST 36/8 [Quelle: Zivilverteidigung Nr. 3/1971]

### Armaturen

Der Verteiler F-2A hatte sich nicht bewährt, hier sollte künftig ein Verteiler F-AFA mit Übergangsstück F-A beschafft werden. An die A-Abgänge konnte dann ein Verteiler A-2B ange-kuppelt werden, so dass von dort die Normausr-

stattung der Feuerwehren angeschlossen werden konnte. Die Sammelstücke 2A-F sollten strömungsgünstiger gestaltet werden. Die Druckbegrenzungsventile F hatten sich bewährt.

### Schläuche

Die F-Schläuche wurden von verschiedenen Herstellern beschafft. Das Gewicht eines 20 m-Schlauchs einschließlich der Kupplungen betrug ca. 40 kg. Der Reibungsverlust betrug bei einem Förderstrom von 4.000 l/min ca. 0,7 bar auf 100 m. Probleme bei der Erprobung gab es mit den Einbindearten und mit den Dichtungen.



links: Wisa-Einband; mitte: Draht-Einband; rechts: Klemmring-Einband [Quelle: Erprobungsbericht BzB]

### Einsätze

Wasserförderbereitschaft Regensburg (Erprobungsstandort Süd)

Bei der Katastrophenschutzübung am Chiemsee 1969 wurden die F-Druckschläuche eines Wasserförderfahrzeugs als schwimmende Ölsperre verwendet. (vgl. brandwacht 12/1969). Für den Fall, dass Öl aus der Tiroler Ache in den Chiemsee gelangen sollte, war vorgesehen, dass die Staatliche Feuerweherschule Regensburg eine 200 m lange Schlauchleitung aus F-Schläuchen mit einem Motorboot auf den Chiemsee zieht und damit die vagabundieren Öllachen einschlingeln soll. Die Schlauchleitung war auf beiden Seiten mit Blindkupplungen versehen. An einem Ende wurde die Schlauchleitung mit Leinen am Motorboot festgemacht, am anderen Schlauchende war die Blindkupplung mit einem Kugelhahn und einem Anschluss für einen Abgasschlauch ausgestattet. So konnte die Schlauchleitung mit den Auspuffgasen in ca. 35 Sekunden aufgepumpt werden. Dann wurde der Abgasschlauch abgekuppelt und die Schlauchleitung konnte als Ölsperre auf

den See gezogen werden. Ein Einsatz auf dem Chiemsee war in den folgenden Jahren nicht notwendig. Später wurden dann spezielle Schwimmsperren für diesen Aufgabenbereich beschafft.

Am 19. September 1970 entzündete sich austretendes Erdgas am Untertagegasspeicher in Eschenfelden (vgl. brandwacht 11/1970). Zur Kühlung der Umgebung wurden große Wassermengen benötigt. Da die umliegenden Feuerwehren nicht über ausreichende Kapazitäten verfügten, forderte das Landratsamt die Unterstützung der Staatlichen Feuerweherschule Regensburg mit Tanklöschfahrzeugen und Schlauchwagen an. Am zweiten Tag wurden zwei Züge der Wasserförderbereitschaft aus Regensburg (Leitung Brandamtmann Lukas) angefordert. Die 2.700 m lange F-Förderleitung vom Schwimmbad Königstein zum Löschteich an der Sonde ersetzte die bestehende B-Schlauchleitung. Der Förderstrom betrug 3600 l/min. An der Wasserentnahmestelle wurden zwei Tragkraftspritzen eingesetzt. In der Förderstrecke mit 54 m Höhenunterschied wurden drei Wasserförderwagen als Verstärkerpumpen eingebaut. Erschwerend waren beim Aufbau der Leitung die vielen Feldeinfahrten, hier fehlten entsprechende Schlauchbrücken. Zur Sicherheit wurde am nächsten Tag der 3. Zug (Standorte Winklarn und Schönsee) unter der Leitung von KBI Thammer nachgefordert. Insgesamt dauerte der Einsatz sieben Tage.

Nach der Auflösung der Bereitschaft und Aufteilung auf die Stadt-/Landkreise wurden jährlich gemeinsame Übungen der drei Wasserförderzüge bis 1978 durchgeführt. Die Fahrzeuge waren später von den Freiwilligen Feuerwehren bei verschiedenen Einsätzen (z.B. Hochwasser 1988 oder beim ErdEinsturz eines Säurelagers 1981 in Stulln) beteiligt.

Wasserförderbereitschaft Bonn (Erprobungsstandort West)

Am 2 April 1969 explodierte im Ölhafen Godorf (etwa 20 km rheinabwärts von Bonn) auf dem Tanker „CHEMGAS 10“ einer der sechs Drucktanks mit Flüssiggas. Der Tanker war mit 7.000 m<sup>3</sup> Butadiengas beladen. Die örtlichen Feuer-

wehren, unterstützt von drei Feuerlöschbooten, konnten mit zehn Löschkanonen den Schiffskörper abkühlen. Die Bezirksregierung Köln forderte die Wasserförderbereitschaft Bonn an, um ein gefährdetes Löschboot abzulösen. Mit zwei Turbinen-Tragkraftspritzen und einer dritten als Reserve sowie zwei Wasserförderwagen dauerte der Einsatz 52 Stunden. Beim Einsatz wurden 7.420 l Dieselkraftstoff für die T-TS verbraucht. Da die Bereitschaft nur Kraftstoffvorrat für sechs Stunden mitführte, war die Kraftstoffversorgung mit dem Umfüllen in Kraftstoffkanister sehr lästig. Hier wäre ein Tankwagen hilfreich gewesen. Der Einsatz konnte ohne größere Probleme erfolgen. (vgl. „Ziviler Bevölkerungsschutz, Heft 6/1969, Seite 14 ff., „Explosion im Ölhafen“, von BOI Karlheinz Gehrman, Bonn).

Nach Unterlagen der FF Bonn-Kessenich wurde die Wasserförderbereitschaft 1972 bei einem Großbrand bei der Dachpappenfabrik Andernach in Bonn, 1975 beim Waldbrand in der Lüneburger Heide sowie 1976 bei Waldbränden in der Nähe von Brüggen eingesetzt.

Wasserförderbereitschaft Schleswig-Holstein (Erprobungsstandort Nord)

Von der Erprobungsbereitschaft Nord liegen leider fast keine Unterlagen mehr vor. Aus den Unterlagen des Innenministerium Niedersachsen geht hervor, dass die Wasserförderbereitschaften West und Nord beim Waldbrand 1975 im Landkreis Gifhorn eingesetzt waren. Die Wasserförderbereitschaft Nord zusammen mit dem Pipeline-Pionierbataillon aus Wuppertal pumpten u.a. vom 12. bis zum 18. August ununterbrochen Wasser in das Moor, um den Grundwasserspiegel anzuheben. Die Wasserförderbereitschaft West leitete u.a. aus der etwa 2 km westlich verlaufenden Ise Wasser in das westliche Moorbrandgebiet.

### **Erprobungsbericht des Bundesamts für zivilen Bevölkerungsschutz**

Das Bundesamt für zivilen Bevölkerungsschutz erstellte einen Erprobungsbericht über die bei den drei Bereitschaften gewonnenen Erfahrungen und den Anmerkungen des fachtechnischen Referats des BzB (Referent Dipl.-Ing.

Kronenberg und Sachbearbeiter TROI Zahr). In der Zusammenfassung heißt es:

„Die konzipierten und erprobten Wasserförderbereitschaften haben sich grundsätzlich bewährt. Die Erprobung, die sehr aufschlussreich war, brachte wichtige Erkenntnisse hinsichtlich des Umfanges der Ausstattung, deren Verlastung sowie der technischen Forderung für Fahrzeuge und Aggregate. Die Konzeption der Wasserförderung über lange Wegstrecken mittels einer Förderleitung der Größe F (6“) hat sich ebenfalls bewährt. Andere Schlauchgrößen werden unter Zugrundelegung des Förderstromes von 4.000 l/min nicht für geeignet gehalten (großer Reibungsverlust; zumindest doppelte Schlauchleitung).

Die Entwicklung weiterer Armaturen, wie z.B. Schlauchüberführung (Baukastenprinzip), Absperrventil F und eines Hilfsgerätes für die Entwässerung der Druckschläuche ist noch notwendig. Außerdem ist noch zu untersuchen, durch welche technischen Maßnahmen die Schlauchverlastung leichter und schneller durchgeführt werden kann.

Zur Erhaltung der vollen Einsatzbereitschaft bzw. zur Komplettierung sind die Erprobungseinheiten gemäß den Erprobungsergebnissen mit der erforderlichen Ausstattung nachzurüsten. Notwendige technische Verbesserungen sind an den Fahrzeugen und Aggregaten durchzuführen. Außerdem sind die Einheiten so bald wie möglich mit Sprechfunkgeräten FuG 10, 2-m-Band, auszustatten und auch die Beschaffung von Führungsfahrzeugen ist dringend notwendig. Hierfür anfallende Haushaltsmittel sind zur Verfügung zu stellen.

Gemäß dem Organisationsplan besteht eine Erprobungsbereitschaft aus drei Wasserförderzügen. Die Förderkapazität beträgt ca. 4.000 l/min auf ca. 6.000 m. Die Wasserförderzüge sind in ihrer Ausstattung vollkommen gleich gehalten. Eine universelle Einsetzbarkeit ist dadurch gegeben. Auch bei Überschwemmungen ist der Einsatz von Wasserfördereinheiten, bedingt durch die leistungsstarken Pumpen, sehr wirkungsvoll. Durch die vorher erwähnte Kon-

zeption beträgt die Lenzleistung eines Zuges 15.000 l/min, welches einer Gesamtförderleistung von 45.000 l/min pro Bereitschaft entspricht.

Unter Zugrundelegung der Erprobungsergebnisse bezüglich der Fahrzeugbeschaffenheit, der technischen Ausstattung und der erforderlichen Personalstärke wurde im Hinblick auf den Katastrophenschutz ein Wasserförderzug neu konzipiert. Nach diesem Konzept ist anstelle des Mannschaftswagens ein zusätzlicher Wasserförderwagen vorgesehen. Die Förderkapazität wurde vorausschauend auf 5.000 l/min bei 8 bar je Wasserförderwagen festgelegt. Zwei Wasserförderzüge würden in ihrer Förderleistung einer Erprobungsbereitschaft entsprechen. Durch die einheitliche Ausstattung des Wasserförderzuges können mehrere Wasserförderzüge eine größere Einheit bilden. Dieses Baukastensystem ist aus Standardisierungs- und taktischen Gründen besonders wichtig, da Einheiten beliebig vergrößert oder verkleinert werden können. Sollte die Zugstärke als größte Einheit einer Wasserfördereinheit gelten, so kann ggf. ein weiterer Wasserförderwagen vorgesehen werden, um die Eindringtiefe auf ca. 4.000 m zu vergrößern. Dieser Faktor ist besonders wichtig für weiträumige Stadtgebiete.

Aufgrund der Erprobungsergebnisse der Wasserförderbereitschaften und im Zusammenhang mit der vorgesehenen Neugliederung des KatS ist es notwendig, die Entwicklung bzw. Neukonzipierung des Wasserförderzuges einschließlich Ausstattung durchzuführen.“

### **Zusammenfassung**

In den Archiven sind fast keine Unterlagen über die Erprobungsbereitschaften vorhanden. Auch in den Feuerwehr-Zeitschriften ist über diese Einheiten nicht berichtet worden. Nur in den Zivilschutz-Zeitschriften sind Veröffentlichungen übermittelt, die jedoch alle von Herrn Karlheinz Gehrmann (BF Bonn) stammen. Einige Informationen findet man in den Internetauftritten der FF Kessenich, der FF Oberköblitz sowie der Kreisbrandinspektion Schwandorf.

Nach Angaben der FF Kessenich wurden die

Einheiten 1985 ausgesondert; die Kommunen konnten die Fahrzeuge und die Ausstattung erwerben.

Nach dem Attentat vom 9. September 2001 in New York wurde auch in Deutschland das Katastrophenschutzkonzept überprüft. Im „Rechenbachpapier“ wurde eine Neukonzeption gefordert, bei der wieder eine Wasserförderkomponente mit F-Schläuchen vorgesehen war. Als Muster dienten die Fahrzeuge in Holland, bei denen die Schläuche mit einer Automatik aufgenommen werden können.

Bayern hat mehrere Abrollbehälter „Wasserfördersystem“ beschafft, bei dem das „HydroSubSystem“ mit einer Schwimmpumpe und 2000 m F-Schläuchen aus Holland verwendet wird. Weitere Informationen sind der Homepage des LFV Bayern zu entnehmen.



Quelle: LFV Bayern

### **Anmerkung**

In Bayern war in den sechziger und siebziger Jahren auch der Einsatz der Pipeline-Kompanie der Bundeswehr aus Krailling im Katastrophenfall vorgesehen. Die Pipelinekompanie war mit 6“-Schnellkupplungsrohren mit Mannesmann-Universalkupplungen (MUK) ausgestattet. Um einen Übergang auf das bei den Feuerwehren verwendete Storz-Kupplungssystem zu ermöglichen, wurden vom Land Übergangsstücke von MUK auf Storz sowie Verteiler MUK-4 B-Abgänge beschafft. Die Pipelinekompanie war 1969 bei der Katastrophenschutzübung Chiemsee zum Abtransport des Mineralöls und 1977 bei der Katastrophenschutzübung „Almrausch“ in der Rosenheimer Filze für die Löschwasserversorgung eingesetzt. Einige Jahre später

wurde die Kompanie aufgelöst.

### **Schlussbemerkung**

Ich danke allen Kollegen und Feuerwehkkameraden, die mich bei der Arbeit unterstützt haben.

Falls noch irgendwo Unterlagen über die Wasserförderbereitschaften gefunden werden, bitte ich mich, zu informieren.

lutz.riECK@alriECK.de

## *8. Fachforum Feuerwehrgeschichte Nordrhein-Westfalen in Waltrop*

von **Bernd KLAEDTKE**

### **Feuerwehrhistoriker auf historischen Pfaden in NRW. Besuch des Schiffshebewerkes in Waltrop im Rahmen des 8. Fachforums Feuerwehrgeschichte**

Üblicherweise beschäftigen sich Feuerwehrangehörige mit aktuellen Themen rund um das umfangreiche Spektrum der Feuerwehr. Anders war es jedoch am Wochenende des 19. - 20. November 2016. Inzwischen schon traditionell fest im Jahreskalender des Verbandes verankert, trafen sich die an der Feuerwehrhistorik interessierten Personen zum alljährlichen Erfahrungsaustausch, in diesem Jahr bei der Feuerwehr Waltrop.

Die Feuerwache in Waltrop war der Tagungsort für das „8. Fachforum Feuerwehrgeschichte“ des „Verband der Feuerwehren in NRW“. Organisiert durch den ehemaligen Wehrleiter der Feuerwehr Waltrop, Bernhard Heckmann, und dem Wachabteilungsführer der Feuerwehr Waltrop, Ludger Thiedmann, fanden so annähernd 70 Feuerwehrhistoriker den Weg nach Waltrop. Bereits bei der Begrüßung der Fachforumsteilnehmer konnte der Fachberater des Verbandes, Bernd Klaedtker, mit einigen Überraschungen aufwarten. So haben neben der Bürgermeisterin von Waltrop, Nicole Moenikes, dem Leiter der Feuerwehr Waltrop, Detlef Tschackert, der Kreisbrandmeister, Robert Gurk auch der Bezirksbrandmeister des RB Münster, Donald Niehues, den Weg zum Fachforum gefunden. Alle Funktionsträger richteten einige

Grußworte und Anekdoten an die Fachforumsteilnehmer, welche diese interessiert aufnahmen. Als besondere Wertschätzung gegenüber den Feuerwehrhistorikern war auch der Besuch des Präsidenten des Deutschen Feuerwehrverbandes, Hartmut Ziebs, zu werten. Er hatte sich extra die Zeit genommen um die Fachforumsteilnehmer in Waltrop persönlich zu begrüßen. Zusätzlich äußerte Hartmut Ziebs in seinem Grußwort aber auch die Bitte an alle Feuerwehrkollegen in NRW sich aktuell mit der Thematik „des jüdischen Lebens in der Feuerwehr“ auseinander zu setzen.



**Der Präsident des Deutschen Feuerwehrverbandes, Hartmut Ziebs, bei seiner Ansprache**

Noch vor dem ersten Fachvortrag wurde es in Waltrop förmlich. Durch den stellvertretenden Verbandsvorsitzenden, Stephan Neuhoff, sowie dem Ehrenvorsitzenden des Verbandes, Dr. Klaus Schneider, wurde der stellvertretende Fachberater des VdF NRW offiziell in sein Amt berufen. Der in Gütersloh wohnende und bei der Berufsfeuerwehr Bielefeld tätige Feuer-

wehrkollege, Heinz-Herman Zöllner ist von nun an offiziell der stellvertretende Fachberater für die Feuerwehrgeschichte beim VdF NRW.



vlnr.: Bernd Klaedtke, Heinz-Hermann Zöllner und Stephan Neuhoff

Den Einstieg in die Fachvorträge machte Nils Vollmar von der Feuerwehr Heiligenhaus. Er referierte über die Erstellung der Chronik seiner Heimatfeuerwehr. Im Vordergrund stand hier nicht das eigentliche Publizieren (denn dieses kommt erst in den nächsten Jahren), sondern eher die Erschließung von Dokumenten, die Wertung von Bildmaterial bis zu den Punkten wie man aktive Feuerwehrkollegen für diese Thematik begeistern kann. Auch die Einbindung der Bevölkerung in die Recherche zu den Exponaten einer Chronik, fand bei den Teilnehmern großes Interesse.

Die Entwicklung der Kranfahrzeuge bei den Feuerwehren wurde vom Fahrzeugspezialisten, Thomas Knauf (Lage), vorgetragen. Dabei wurde insbesondere die frühe Entwicklungsgeschichte von Feuerwehrkränen dargestellt und diskutiert. Sicherlich sind Kranfahrzeuge auch heute noch ein „Nischenprodukt im Feuerwehrfahrzeugbau“. Dennoch fand dieses spannende Thema Anklang und wurde durch die Fachforumsteilnehmer geradezu „aufgesogen“.

Nach einer kurzen Mittagspause konnte Michael Thissen von der Feuerwehr Dormagen mit seiner Dokumentation über „das Schiffsun- glück bei Emmerich 1960“ anknüpfen. Er referierte über das eigentliche Ereignis und stellte dabei die damaligen Folgen für das Land NRW dar. Es war der Beginn der landeseigenen Feuerlöschboote. Ein Thema welches bis zum heutigen Tag aktuell ist.

Über das „Jüdische Leben in der Feuerwehr“, berichtete Rolf Schamberger (Fulda). Der Leiter des Deutschen Feuerwehr-Museums in Fulda und Obmann der Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen in Deutschland, berichtete über die bisherigen Forschungsergebnisse zu diesem Thema. Sicherlich waren die nüchternen Forschungsergebnisse ein Grund, warum es im Schulungsraum der Feuerwehr Waltrop sehr ruhig wurde.

Ein weiteres Thema, welches auch die landestypischen Zusammenhänge im NRW Feuerwehrwesen darstellte, wurde durch Stefan Kuhn von der Feuerwehr Herne vorgestellt. Er referierte über „Die Entstehung der Berufsfeuerwehr in Herne“. Dieser Vortrag zeigte eindrucksvoll die Komplexität der kommunalen Selbstverwaltung mit den darüber angegliederten Aufsichtsbehörden der Bezirksregierung, sowie des Ministeriums. So waren es doch die Aufsichtsbehörden die nach einem langen Kampf dafür gesorgt haben, das eine Berufsfeuerwehr in Herne eingerichtet wurde.

Zum Abschluss der Vortragsreihe stellte Bernd Klaedtke die Ergebnisse eines Teils seiner Fachberatertätigkeit vor. An das Publikum stellte er die Frage „Was geschieht mit einer (eventuell der Eigenen) Feuerwehrsammlung? Anhand von Bildern von mehreren Sammlungsauflösungen unter seiner Beteiligung zeigte er Gedanken zu der Nachhaltigkeit einer aufgebauten Sammlung auf. Aus seiner Sicht ist dies leider keine Seltenheit. Oftmals wird damit nicht nur Kulturgut sondern auch viel Geld mit der Auflösung einer Sammlung vernichtet.

So endete der erste Tag des Fachforums offiziell gegen 18 Uhr. Selbstverständlich fanden in der Feuerwache und später in der Waltroper Gastronomie bis in die Nachtstunden Gespräche, Diskussionen und Tauschgeschäfte rund um die Feuerwehrgeschichte und deren Exponate statt. Ein nicht zu verachtender Programmpunkt, der allen Teilnehmern als Erfahrungsaustausch und zum „Netzwerken“ dient und von allen gut angenommen wurde. Der perfekt durch die Feuerwehr Waltrop eingerichtete Pendelverkehr, zu den einzelnen Hotels, wurde



Bernd Klaedtke bei der Einführung des Fachforums

gerne „bis zur letzten Fahrt“ von den Fachforumsteilnehmern angenommen.

Am Sonntagmorgen begann das Fachforum mit dem gut einstündigen Vortrag von Norbert Frey (Stadtdirektor a.D.) über die Geschichte der Feuerwehr Waltrop statt. Der Autor des damaligen Festbuches zum Feuerwehrjubiläum war natürlich prädestiniert für diesen lokalen Feuerwehrgeschichtsteil. Damit hat sich inzwischen dieser Programmpunkt, die lokale Geschichte der Feuerwehr darzustellen, als fester Bestandteil in das Fachforum etabliert.

Mit einem sehr real vorgestellten Vortrag berichtete Martin Lenski von der Feuerwehr Bochum über die Firma Minimax bei der Feuerwehr. Neben Bildmaterial, Firmenprospekten und damaligen Marketingstrategien zeigte er eindrucksvoll die Funktionsweise einer „Minimax Tüte“. Extra für seine Demonstration hatte er die Funktionsweise des Auslösemechanismus, aus Plexiglas“ als Anschauungsobjekt nachgebaut.

Danach hatten die Fachforumsteilnehmer erstmalig die Möglichkeit über ihre eigenen Forschungsthemen zu referieren. Auch dieses Angebot wurde sehr rege angenommen, so dass die Zeit gegen Ende des Fachforums schon sehr knapp wurde.

Den Abschluss bildete der stellvertretende Fachberater für die Feuerwehrgeschichte des VdF NRW, Heinz-Hermann Zöllner (BF Bielefeld), selbst. Er stellte den Sachstandsbericht zur Oldtimerbewertung bzw. die Zertifizierung der Feuerwehroldtimer nach CTIF Richtlinien



Die Teilnehmer auf dem Hof der Feuerwache, vor der schon älteren Drehleiter

im Verband der Feuerwehr in NRW dar.

Im Anschluss an die Vorträge konnte noch der Terminkalender zu den zukünftigen Veranstaltungen besprochen werden. Dazu zählte auch die kurze Vorstellung des nächsten Tagungsortes durch den Iserlohner Feuerwehrhistoriker Heinz Balkenhoff.

Das „9. Fachforum Feuerwehrgeschichte“ wird vom 25. bis zum 26. November 2017 in Iserlohn stattfinden.

Nach zwei erfolgreichen Tagen hätten die Teilnehmer gegen Mittag des 20. November 2016 mit neuem Tatendrang und vielen Informationen nach Hause entlassen werden können. Aber aufgrund des Angebotes von Bernhard Heckmann sind fast alle Fachforumsteilnehmer noch dem Aufruf gefolgt das historische Schiffshebewerk in Waltrop zu besichtigen. Dieses Angebot hat sich natürlich kaum ein Teilnehmer entgehen lassen. Selbst die aus der Ferne angereisten Feuerwehrhistoriker aus den Niederlanden und aus Bayern waren bei diesem Programmpunkt noch dabei.



# Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter KORTE

## Es geschah im Februar...

937 Aus Angst vor der Strafe mit der Rute geht das Kloster St. Gallen (CH) nach der Brandstiftung eines Schülers in Flammen auf (Herden, Roter Hahn und Rotes Kreuz)

14.02.1327 München erlebt in der Valentinsnacht einen furchtbaren Stadtbrand. Ausgehend vom Kloster Anger zerstört es Rosental und Rindermarkt, beschädigt St. Peter und wütet bis zum Franziskanerkloster. Der Stadtrat erlässt daraufhin eine Feuerordnung (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 503 / Brandwacht 2/1967, S. 23 / Das Feuer

1452 Ohne Kriegseinwirkungen werden drei Viertel der Stadt Amsterdam (NL) durch ein Großfeuer vernichtet. Danach müssen alle neuen Häuser mit steinernen Dächern und Seitenwänden versehen werden (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 141 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 301)

10.02.1677 Der franz. General Baron Montclar lässt Hagenau (Elsaß) niederbrennen, um den vordrängenden Feind „verbrannte Erde“ zu hinterlassen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 294)

19.02.1767 Friedrich der Große verordnet eine Feuersozietät „für das platte Land der Grafschaft Mark“ und „für das platte Land des Fürstentums Minden und Minden Ravensberg“, also auch für die ländlichen Gebiete (275 Jahre Feuersozietäten in Westfalen, S. 8 / Marcus Weidner auf [lw.org/westfaelische-geschichte/portal/Internet/input\\_felder/](http://lw.org/westfaelische-geschichte/portal/Internet/input_felder/))

28.02.1842 Erlass einer Feuerverordnung für den gesamten Regierungsbezirk Koblenz. Sie schreibt die Einrichtung eines Brandkorps für jede in den Gemeinden vorhandenen Feuerspritze vor (Leupold 2003, Die freiwilligen Feuerwehren in der Rheinprovinz bis 1918, S. 26)

28.02.1847 Großer Brand des Karlsruher Hoftheaters. Aus Sparsamkeitsgründen ist nur einer von vier Ausgängen geöffnet. Von den 2.000 Anwesenden kommen 70 ums Leben, 200 werden verletzt. Ursache ist zu spätes

Anzündern der Gasbeleuchtungskörper durch Hoflakaien. Das Durlacher „Pompierkorps“ bewährt sich trotzdem, die Fabrikate des Carl Metz zeichnen sich durch besondere Löscherfolge aus. Das eingesetzte Durlacher Pompierkorps gibt Anlass zur Bildung Freiwilliger Feuerwehren (Weiser, Die deutsche Feuerwehr, 1855, S. 24 u. 278 / Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 757 / VFDB 3/1958 / Hornung, FF-Geschichte, S. 57 / Metzger 1992, 150 Jahre Metz, S. 31 / Buck, Thalia in Flammen (Theaterbrände), S. 57 / G. Strumpf in Biographisches Handbuch zur deutschen Feuerwehrgeschichte 2014, Seite 14 ff. / CTIF 2015: Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 71)

27.02.1872 Nach siebenjähriger Bauzeit (Kosten für die Stadt fast 2,7 Mio. Taler) nimmt die Stadt Köln ein Wasserleitungssystem mit 1.117 Unterflurhydranten für die Brandbekämpfung in Betrieb (Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, S. 58)

20.02.1882 Die erste Jugendfeuerwehr Deutschlands und vermutlich auch in Europa wird in der Gemeinde Oevenum auf Föhr (Kreis Nordfriesland) gegründet (Festschrift 125 Jahre DFV, S. 167 / Bürger gegen den roten Hahn, S. 83 ff.)

Februar 1892 Die Fürstliche Regierung in Lippe verabschiedet eine neue Feuerlöschordnung. Sie löst ihre Vorgängerin von 1801 ab und überträgt den gesamten Löschdienst in den Städten den Freiwilligen Feuerwehren (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, 2012, S. 38)

16.02.1897 Die Dresdener Kreuzkirche wird nach 1669 erneut durch einen Brand schwer beschädigt, alle Glocken stürzen vom Turm herunter (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 688 / Brandwacht 2/1959 / Feuer, S. 110)

19.02.1902 In Hannover (NI) wird der erste automobiler Drei-Fahrzeug-LZ in Betrieb genommen (Hornung, FF-Geschichte, S. 77 / Paulitz, Hist. Feuerwehren im Einsatz, S. 19 / Müller in Hist. Schriftenreihe des O.ö. Landes-Feuerwehrverbandes – Entwicklung des Feuerwehrwesens (2007), Bd. 2, S. 77 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 129)

09.02.1907 Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Bocholt (NRW) (Festschrift 100 Jahre FF Bocholt)

01.02.1922 Gründung der BF Geestemünde (Bremen), ab 18.10.1924 Wesermünde, ab 1947 BF Bremerhaven (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren)

10.02.1927 Im Reichswehrministerium des Deutschen Reiches wird eine Luftschutzdienststelle eingerichtet (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, Geschichte der Hauptstelle für das Grubenrettungswesen, S. 223)

10.02.1932 Bei der Explosion der Ferngasbehälter der Neunkirchener Eisenwerke AG (Neunkirchen, Saarland) sterben 65 Menschen, mehrere hundert werden verletzt (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 27 / Feuerschutz 3/1933)

27.02.1937 Einweihung der Provinzial-Feuerwehrschule Ostpreußen in Königsberg-Metgethen (Der Feuerwehrmann 10/1977 / CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 289)

08.02.1947 Eine Brandkatastrophe auf einem Berliner Kostümfest im größten Spandauer Vergnügungslokal „Karlslust“ fordert 81 Todesopfer, 159 Menschen werden schwer verletzt. Ein überhitzter „Kanonenofen“ setzt die Holzdecke in Brand (150 Jahre Berliner Feuerwehr, S. 175 / Unser Brandschutz 1/1993 / Gläser, Wasser Marsch in Ost-Berlin“, 2012, S. 243 / Feuerwehrchronik Jahrgang 11 v. 31.05.2015, S. 76)

Februar 1952 Der BF Hamburg wird eine Genehmigung für die Verwendung des Funkrufnamens „Florian“ erteilt, am 18.10. führt ihn auch die BF Berlin in ihrem Sprechfunkverkehr ein. Am 13.06.1975 wird der Funkruf „Florian“ in einem Normblatt-Entwurf aufgenommen (Hornung, FF-Geschichte, S. 98 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte)

14.02.1952 Auf dem Leipziger Hauptbahnhof wird der erste Feuerlöschzug der Deutschen Reichsbahn („Pionier“) seiner Bestimmung übergeben (Wasser Marsch in der DDR, S. 625)

29.02.1952 In Gelsenkirchen findet der bundesweit erste Blutspende-Termin des Deutschen Roten Kreuzes statt (Recklinghäuser Zeitung v. 29.02.2016)

16.02.1957 Beginn des modernen Notarztdienstes. An der Chirurgischen Universitätsklinik Heidelberg wird das „Clinomobil“, ein umgebauter (neun Meter langer) elfenbeinfarbener lackierter Reisebus mit Anhänger (mobiler Stromerzeuger auf Einachsenanhänger), in Dienst genommen. In dem Fahrzeug sollen Schwerverletzte schon am Unfallort operiert werden können (Feuerwehr Retten Löschen Bergen 11/2009, S. 74). Das „Clinomobil“ fährt bis 1960 (112 Magazin 3/2008).

07.02.1962 Eine Schlagwetterexplosion in der Grube „Luisenthal“ in Völklingen (Saarland) kostet 299 Bergleuten das Leben und viele Verletzte. Es ist die größte Bergwerkskatastrophe seit Bestehen der BRD (Geschichte mit Pfiff 2/2010)

12.02.1962 Bei den Löscharbeiten im Untergeschoss einer Kugellagerfabrik in Schweinfurth stürzt ein Teil der Werkhalle ein. Von den verschütteten Feuerwehr- und Werkangehörigen können vier Männer nur noch tot geborgen werden (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 52 / Brandwacht 5/1963)

16.02.1962 Erster Tag einer zweitägigen Sturmflut an der Nordseeküste, von der besonders Hamburg betroffen ist. Es sterben mehr als 300 Menschen. In Schleswig-Holstein und Niedersachsen allein sind mehr als 30.000 Feuerwehrmänner im Einsatz (Katastrophen, die die Welt erschütterten, S. 222 / Feuerkasse Hamburg (2001): Es begann 1676, S. 29 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 96)

23.02.1967 Der Seenotrettungskreuzer „Adolph Bempohl“ verunglückt auf See. Vier Besatzungsmitglieder und drei zuvor gerettete Seeleute sterben (Recklinghäuser Zeitung v. 22.02.2014)

Februar 1977 Ein Großfeuer im Moskauer „Rossija-Hotel“ fordert 45 Menschenleben (Brandschutz 10/1985, S. 399)

11.02.1982 Beim Brand von Hydrauliköl im Pressenkeller der VEB Elektrokohle Berlin-Lichtenberg entsteht ein Sachschaden von ca. 875.000 DDR-Mark (Wasser marsch in der DDR, S. 728)

20.02.1987 In Wien wird das Hauptverwaltungsgebäude des Steyr-Daimler-Puch-Konzerns ein Raub der Flammen. Der Brandschaden liegt über 50 Millionen DM (Notruf 112, Bd. 8, S. 105)

22.02.1992 Der Brand einer Kartonfabrik in Varel (Niedersachsen) verursacht einen Sachschaden von ca. 100 Millionen DM (Notruf 112, Bd. 13, S. 65 ff.)

29.02.1992 Die Landesfeuerweherschule für Mecklenburg-Vorpommern in Malchow wird eröffnet (Festschrift 2004: 125 Jahre Landesfeuerwehrverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.)

21.02.1997 Die DS 83803 (Vorhaltung der Bahnfeuerwehren usw.) wird von der Deutschen Bahn AG außer Kraft gesetzt (Lösch 2003, Die Bahnfeuerwehr, Seite 124).

14.02.2002 Im Volkswagen-Werk in Hannover richtet der Brand von zwei Lagerhallen einen Sachschaden von über 50 Millionen Euro an

23.02.2007 In Alsunga (Lettland) verursachen zusätzliche Elektroheizungen in den Zimmern eines Pflegeheimes einen Großbrand, bei dem 25 Patienten umkommen (Recklinghäuser Zeitung v. 24.02.2007).

14.02.2012 Nachdem Unbekannte unter einer Brücke auf der A57 bei Dormagen mit Kunststoffrohren ein Feuer entfacht haben, kommt es aufgrund des Qualms zu einer Massenkarambolage von mehr als 20 Fahrzeugen. Ein Mensch stirbt, 13 werden verletzt. Die Brücke muss abgerissen werden: der Sachschaden beträgt ca. acht Mio. Euro (Recklinghäuser Zeitung u. Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 15. u. 17.02.2012)

08.02.2016 In der Schlachtereier einer Fleischwarenfabrik Westfleisch in Paderborn (Nordrhein-Westfalen) bricht ein Feuer aus, das sich schnell großflächig ausbreitet. 300 Einsatzkräfte bekämpfen den Brand, es entsteht ein Sachschaden von über 10 Mio Euro. Von den 600 Mitarbeitern erleiden nur drei Personen eine leichte Rauchvergiftung. 1.000 Schweine können unversehrt gerettet werden.

09.02.2016 Im oberbayrischen Bad Aibling fahren auf einer eingleisigen Strecke zwei Regionalzüge in voller Fahrt frontal aufeinander auf. 11 Menschen sterben, 85 werden verletzt, davon mindestens 20 lebensgefährlich. Ursache sind Fehler des örtlichen Fahrdienstleiters (Recklinghäuser Zeitung vom 20. u. 11.02. u. 30.03.2016 / Rettungsdienst 5/2016 / Feuerwehr Retten Löschen Bergen 5/2016)

## Es geschah im März...

31.03.1252 Zu Ostern fällt die halbe Altstadt Braunschweigs einem Großfeuer zum Opfer (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 120)

06.03.1422 Die Stadt Bilbao (E) wird erneut durch einen Stadtbrand stark verwüstet (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 211)

04.03.1657 In Werl (NRW) werden 125 Wohnhäuser und 21 „salzhäusere“ durch ein Feuer vernichtet (Feuerschutz im Kurkölnischen Sauerland, S. 58)

28.03.1712 Der Maler, Radierer und Kupferstecher Jan van der Heyden, Erfinder des Feuerlöschschlauches, der legendären „Schlangenspritzen“, des Innenangriffs, des Löschbootes und erster methodischer Anweisungen, stirbt in Amsterdam (\*1637) (Das Feuer hat zwei Gesichter, S. 14 / FF in Sachsen-Anhalt, 3/2008 S. 20ff. / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 19 u. 23)

17.03.1752 In Paris brennt der Markt von Saint Germain mit seinem aus Holz errichteten Bau, der 340 Kaufläden beherbergt, nieder (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 538)

04.03.1762 Ein Trupp durchziehender Soldaten setzt in Wessum (NRW) 38 Häuser in Brand (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 268)

15.03.1827 Erlass der „Brandordnung für die Stadt Trier“ und durch den Bürgermeister Errichtung einer sog. „Feuerlöschgesellschaft“, die Brände löschen soll und einer „Schützengesellschaft“, die „das Eigenthum der dem Brande unterworfenen oder damit bedrohten Einwohner zu retten und zu verwahren“ hat (Leupold 2003, Die freiw. Feuerwehren in der Rheinprovinz bis 1918, S. 23)

22.03.1827 Im Königreich Württemberg wird durch Erlass empfohlen, bei Feuerlöschkupplungen gleiche Schraubengewinde zu verwenden (Hornung, FF-Geschichte, S. 51)

29.03.1837 In Annaberg (SN) werden bei einem Stadtbrand, 136 Häuser zerstört, 450 Familien werden obdachlos (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, Seite 188)

19.03.1847 Nach dem Durlacher Beispiel wird in Ettlingen (Baden-Württemberg) ein Pompiers-Corps gebildet (CTIF 2015: Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 74)

20.03.1847 In Karlsruhe (BW) wird ein „freiwilliges Feuerwehr-Corps“ nach dem Vorbild Durlachs gebildet (Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 76). In Karlsruhe wird ein Verein von Freiwilligen gegründet, der sich „Karlsruher Feuerwehr“ nennt. (Der goldene Helm, 1956, S. 22 / CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung 2011, S. 41 / CTIF 2015: Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 74 / Rassek, 2016, „Feuerswehren“).

28.03.1847 In Wernigerode (ST) brennen zwei Straßenzüge mit ihren Häusern ab (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 358)

05.03.1862 Das Reichsgemeindegesezt bestimmt in Österreich, das die Gemeinden für die Sicherheit der Bevölkerung und das Sanitätswesen zuständig sind (CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 135)

23.03.1862 Auf dem außerordentlichen Turntag in Düsseldorf stellt der Duisburger Turnverein den Antrag, man möge sich für die Einrichtung von Turnerfeuerwehren einsetzen (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, 2012, S. 9) Siehe auch: Leupold 2003, Die freiw. Feuerwehren in der Rheinprovinz bis 1918, S. 35

20.03.1872 Das alte Düsseldorfer Schloss mit der darin untergebrachten staatlichen Kunstakademie und das Ständehaus in Düsseldorf brennen vollständig nieder. Die Hydranten liegen zu weit entfernt, so dass die Schlauchleitungen der Spritzen zu kurz sind (Der Feuerwehrmann 3/ 1970 u. 3/1971 / Feuer, S. 68 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 65)

25.03.1877 Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Hamm (NRW) (Festschrift 25 Jahre BF Hamm, 2000)

März 1882 Errichtung der „Unterstützungskasse für beim Feuerlöschdienst Verunglückte und deren Familien in der Provinz Schleswig-Holstein (Feuerwehr-Unfallkasse Schleswig-Holstein) (Brandschutz 5/1997)

28.03.1882 Der Hamburger Apotheker Paul Carl

Beiersdorf erhält ein Patent für den ersten Wundschneverband

01.03.1892 Während der Nacht brennt das Sommertheater in Leipzig nieder. Es wird Brandstiftung vermutet (Thalia in Flammen, S. 274)

05.03.1922 Gustav Schulze-Delitzsch, Mitbegründer des Preuß. Feuerwehr-Landesverbandes V. Er setzte die staatliche Bestellung von Feuerlöschdirektoren durch (G. Strumpf in Biographisches Handbuch zur deutschen Feuerwehrgeschichte 2014, Seite 68 ff.)

04.03.1932 Das 130 Jahre alte Theater Zittau (SN) brennt vollständig nieder, da der Schutzvorhang zusammenstürzt, als die Drahtseile ausglühen (VFDB 3/1958)

01.03.1937 Ein Erlass des RFSSuCHdDtPol ordnet an, dass sich neu zu beschaffende Feuerwehrfahrzeuge farblich den Polizeifahrzeugen anzugleichen haben. Die Fahrzeuge der FF sind „dunkelgrün glänzend“ zu lackieren, Fahrgestell Räder und Kotflügel“ schwarz glänzend“. Die Änderungen brauchen erst bei notwendig werdendem Neuanstrich Pflicht. Außerdem kein Stadtwappen mehr, sondern Hoheitszeichen der Polizei (Gihl, Geschichte des dt. Fahrzeugbaus, Bd. 2 S. 23 / Blazek

29.03.1942 Erster Angriff mit mehr als 1.000 Bomben auf Köln. 1.300 Menschen sterben, 300.000 werden verletzt, 140.000 obdachlos. 23 Krankenhäuser, 28 Schulen und 16 Kirchen werden zerstört bzw. schwer beschädigt (Feuerwehrchronik 1/2013 v. 31.01.2013)

März 1947 Überschwemmung im Oderbruch (BB), 70.000 Hektar Land werden überflutet. Bei Reitwein bricht ein Damm. Mehr als 20.000 Einwohner müssen evakuiert werden. 15 Menschen kommen ums Leben (Gläser, Wasser Marsch in Ost-Berlin“, 2012, S. 246)

04.03.1957 Das Deutsche Feuerwehrehrenkreuz wird erstmals an eine Frau, an Jeanne Gläser, verliehen. Verliehen wird es für ihre Tätigkeit bei der Feuerwehr-Unfallversicherung (Frank Wörner, Fachforum Feuerwehrgeschichte VdF NRW 2015, Freudenberg)

13.03.1957 Beim Brand der Stadthalle Solingen (NRW) brennt beim Anrücken der FF bereits die gesamte ohne Unterbrechung durchgehende hölzerne Dachkonstruktion. Ein Innenangriff ist nicht mehr möglich. 1,5 bis 2 Mio. DM Sachschaden (VFDB 3/1958)

09.03.1962 Ein Bergwerksunglück auf der Zeche Sachsen in Hamm-Heesen (NRW) fordert 31 Tote (Recklinghäuser Zeitung v. 8.2.2012)

08.03.1967 Drei Millionen DM Sachschaden verursacht ein Großbrand von Schloß Friedrichsdorf in Kronberg/Taunus, inzwischen ein Hotel mit internationalem Ruf. Großstanker der Frankfurter BF übernehmen kurzfristig die Wasserversorgung; Der Einsatzleiter leitet Fahrzeuge und Löschkräfte vom Hubschrauber aus zu kritischen Punkten (Brandschutz in Baudenkmälern und Museen, 1980, S. 113)

04.03.1977 In Rumänien fordert ein Erdbeben der Stärke 7,2 auf der Richter-Skala über 1.300 Menschenleben

13.03.1977 Die erste Halle des Deutschen Feuerwehrmuseums in Fulda wird ihrer Bestimmung übergeben (Festschrift 125 Jahre DFV, S. 165)

27.03.1977 Auf der Startbahn des Flughafens Santa Cruz (Teneriffa) stoßen zwei Boeing 747 der PANAM und der KLM zusammen. 582 Menschen sterben bei dem bis dahin schwersten Unglück der Zivil-Luffahrt

27.03.1982 Gründung der ersten Arbeitsgemeinschaft Feuerwehrhistorik. Sie wird beim Kulturbund der DDR angesiedelt (Wasser marsch in der DDR, S. 730)

27.03.1982 Bei einem Barackenbrand auf der Baustelle des neuen Charité in Ost-Berlin erleiden zwei Männer der Feuerwehr tödliche Verletzungen (Wasser marsch in der DDR, S. 730)

06.03.1987 Nach dem Auslaufen aus dem belgischen Hafen Zeebrugge mit geöffneter Bugklappe kentert die britische Kanalfähre „Herald of Free Enterprise“. 193 Menschen sterben

08.03.1987 Nach einer Gasexplosion entsteht beim Brand eines barocken Gebäudes (Schopenstehl 31) in Hamburg ein Gebäudeschaden von über 1,4 Mio Euro (333 Jahr Feuerkasse Hamburg, 2009, S. 53)

13.03.1992 Bei einem Erdbeben in der türk. Provinz Erzincan kommen 523 Menschen ums Leben (Recklinghäuser Zeitung v. 13.03.2015)

20.03.2007 In einem südrussischen Altenheim am

Asowschen Meer kommen bei einem Brand 63 von 97 Heimbewohnern ums Leben, weil der Nachtwächter die Warnsignale einer unvollständig installierten Feueralarmanlage zweimal ignorierte. Die Feuerwehr hatte einen Anfahrtsweg von 50 km (Dattelner Morgenpost v. 21.03.2007 / Brandschutz 5/2007)

04.03.2012 Beim frontalen Zusammenstoß zweier Personenzüge in Südpolen kommen 16 Menschen ums Leben, 60 weitere werden verletzt (Recklinghäuser Zeitung v. 05.03.2012)

04.03.2012 Ein verheerender Brand in zwei Hallen eines Essener Betriebes für Matratzen-Recycling kann von 85 Einsatzkräften mit Wasser aus dem Rhein-Herne-Kanal und 18.000 l Schaummittel nach 40 Stunden gelöscht werden (Recklinghäuser Zeitung v. 05.03.2012)

14.03.2012 Bei einem Busunfall auf der A9 im Siders-Tunnel (Schweiz) sterben 28 Menschen, davon 22 Kinder (RZ v. 15. u. 16.12.2012)

31.03.2012 Bei einer Explosion im Chemiepark Marl (Evonik) sterben zwei Menschen. Eine 100 Meter hohe Stichflamme verursacht ein Feuer mit Temperaturen von mehr als 1.000 Grad. Von den 130 Einsatzkräften der Werkfeuerwehr des Chemieparks, der Werkfeuerwehr vom Standort Gelsenkirchen-Horst und der FF Marl kann es erst nach 15 Stunden gelöscht werden: Ursache ist die Überdosierung eines Reaktionsbeschleunigers (Katalysator) (WAZ u. RZ v. 02. u. 03.04.2012, Recklinghäuser Zeitung v. 05.12.2012)

28.03.2016 Ein Großbrand beim Geflügel-Unternehmen „Wiesenhof“ in Lohne (NI) richtet einen Sachschaden von ca. 10 Mio. Euro an. 400 Einsatzkräfte sind vor Ort. Die Brandursache ist ungeklärt. 1.200 Beschäftigten droht eine Kündigung

Liebe Leser der Feuerwehrchronik, die Datensammlung des Archivs der Freiwilligen Feuerwehr Datteln umfasst inzwischen mehr als sechseinhalbtausend Einträge, und es kommen nahezu täglich neue hinzu. Diese Datensammlung, die wir auch „Historischen Kalender“ nennen, erhebt zum einen keinen Anspruch auf Vollständigkeit, zum anderen soll sie aber auch auf keinen Fall Selbstzweck sein.

Auf dem „7. Fachforum Feuerwehrgeschichte“ des Ver-

bandes der Feuerwehren in NRW im November 2015 wurde in vielen Einzelgesprächen großes Interesse an diesen Daten geäußert. Dies freut die „Datensammler“ in Datteln natürlich sehr. Aufgrund der Nachfrage möchten wir daher an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen, dass jede Feuerwehr und jeder Feuerwehrhistoriker jederzeit an uns herantreten kann, wenn sie/er für einen (überschaubaren) Zeitraum oder zu einem bestimmten Sachverhalt anlassbezogen einen Auszug aus der Datensammlung benötigt.

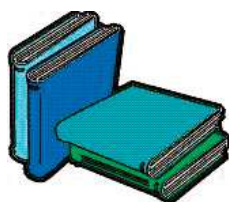
Die Archivare der Freiwilligen Feuerwehr werden bemüht sein, ihre Wünsche zu erfüllen, wenn dies möglich ist. Die Recherche und die Übersendung der Daten ist grundsätzlich kostenlos und wird daher nur per Mail erfolgen. Aller-

dings würden wir uns in einem solchen Fall auch immer über die Übersendung einer Festschrift oder eines Ärmelwappens dieser Wehr freuen - was aber völlig freiwillig ist.

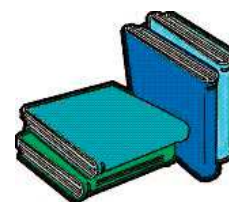
Bei einer Veröffentlichung einer Datenliste bitten wir um Angabe des Feuerwehrarchivs Datteln als Quellenangabe.

Ihre Anfragen richten Sie bitte an [archiv@feuerwehr-datteln.de](mailto:archiv@feuerwehr-datteln.de). Da wir die Daten ausschließlich aus uns zugänglichen Veröffentlichungen und der Literatur entnehmen, sind wir auch für Korrekturen und Fehlerhinweise an diese Adresse sehr dankbar.

Peter Korte



## Neuerscheinungen oder Büchertipps



Zu beziehen über:  
[Hartmut.Stoepel@t-online.de](mailto:Hartmut.Stoepel@t-online.de)



Zu beziehen über den Buchhandel mit der  
ISBN 9783939843764

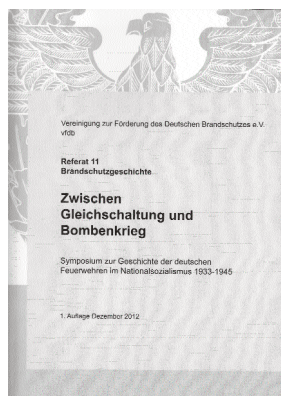


## Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren

Schools and training centers of the fire brigades

22. Tagung der internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr und Brandschutzgeschichte im CTIF vom 1. - 3. Oktober 2014 in Celle, Deutschland  
 22<sup>nd</sup> international conference International Study Group for the History of the Fire Service and Fire Protection in the CTIF

Zu beziehen über Heiko Reinholz:  
 he-112@gmx.de



Bestellmöglichkeit über [www.vdf-nrw.de](http://www.vdf-nrw.de)

### Wir bedanken uns bei:

- Peter Korte
- Lutz Rieck
- Stefan Specht

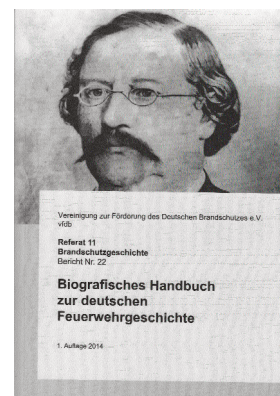
Gerd Schrammen



## Das Feuerlöschwesen der Stadt Neisse bis 1945

Die Geschichte einer oberschlesischen Feuerwehr und ihrer Stadt

Zu beziehen über den Buchhandel mit der ISBN 9783848205950



Bestellmöglichkeit über [www.vdf-nrw.de](http://www.vdf-nrw.de)

### Impressum

**Herausgeber**  
 Bernd Klaedtke & Michael Thissen

**Redaktionsanschrift**  
 Michael Thissen  
 Landstraße 25, 41516 Grevenbroich  
 M.Thissen@FW-Chronik.de  
 www.fw-chronik.de

Bernd Klaedtke (BKlaedtke@aol.com)  
 Vanikumer Str. 44, 41569 Rommerskirchen