

FeuerwehrChronik

15. Jahrgang
31. Mai 2019
Ausgabe 3



Herausgeber der FeuerwehrChronik
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Inhalt

Vorwort (Seite 51)

Manfred GIHL
Von der „Großen Lei-
ter“ zum Hubrettungs-
fahrzeug
(Seite 52)

Christoph PLUM
„Die Stunde Null“ -
Kriegsende und Be-
satzungszeit bei den
deutschen Feuerweh-
ren 1945-1949
(Seite 70)

Peter KORTE
Aus dem Archiv der
Feuerwehr Datteln
(Seite 75)

Bernd KLAEDTKE
Volles Haus zum
Tausch in der Landes-
geschäftsstelle NRW
(Seite 85)

Michael THISSEN
90 Jahre Landesfeuer-
weherschule „Nord-
rhein-Westfalen“ und
60 Jahre jetziger
Standort
(Seite 86)

Vorwort

Seit kuzem besteht die Möglichkeit sich über anfallende Termine aus dem Bereich der Feuerwehrhistorik zu informieren. Der Arbeitskreis Brandschutz- und Feuerwehrgeschichte des Deutschen Feuerwehrverbandes (DFV) hat einen diesbezüglichen Kalender ins Netz gestellt. Dieser kann als Lesezeichen in den jeweiligen Browsern abgelegt werden, sogar auf dem Handy ist er installierbar. Natürlich kann jeder seine Feuerwehrtermine, die aber zwingend einen historischen Hintergrund haben müssen, eintragen lassen. Termine wie z.B. einen Tag der offenen Tür gehören nicht dazu. Der folgende Link zum Kalender gibt es nur als Lesestatus, es können also selbst keine Termine eingetragen werden. Ansprechpartner sind hier u.a. Ulrich Lindert (feuerwehrhistorik@lindert.eu) und Michael Thissen (m.thissen@fw-chronik.de). Hier nun der Link: <https://teamup.com/ksijhpv2n92h3b3x5p>

Der „Rote Hahn“ flog übers Haus oder der „Rote Hahn“ hat gewütet, dieses wird in alten Berichten immer wieder erwähnt, doch wie ist dieser Begriff entstanden und wann wurde er erstmalig erwähnt. Wir gehen davon aus, dass er aus dem frühen Mittelalter stammt oder sogar noch älter ist. Überhaupt gibt es in Bezug zum Feuer sehr weit verbreiteter Aberglauben. Ein kleiner Arbeitskreis hat es sich zur Aufgabe gemacht dieser Thematik „Feuer und Aberglauben“ etwas auf dem Grund zu gehen. Zum „Roten Hahn“ gibt es folgende Erwähnung: „... *Da sprachen die drei er sollte ihnen viel Geld geben, sonst ließen sie ihm den roten Hahn übers Haus fliegen* ...“. Diese Erwähnung stammt aus dem Märchen „Die drei Feldscherer“, Kinder- und Hausmärchen der Brüder Grimm. Dieses Werk ist aus dem Jahr 1857, sodass hier ein Jahr als Anhaltspunkt dient. Bisher ist als ältestes Datum das Jahr 1560 bekannt, wo der Begriff in einer Breslauer Handschrift auftaucht. Weitere Hinweise zum Aberglauben gibt es bereits aus dem 8. Jahrhundert, wo Karl der Große befiehlt, dass auf den Dächern die Hauswurz gepflanzt werden soll, um sie vor Blitzschlägen zu schützen. Wenn es brannte, nahmen die Bewohner dieses als Strafe Gottes an, der sie für ihr sündhaftes Verhalten strafen wollte. Wer Hinweise zu dieser Thematik hat, kann sich gerne an Michael Thissen wenden.

Die Herausgeber Bernd & Michael

FeuerwehrChronik seit 2005

Von der „Großen Leiter“ zum Hubrettungsfahrzeug

von Manfred GIHL

Einleitung

Zu den vordringlichen und lebenswichtigsten Tätigkeiten der Feuerwehr gehört die Rettung von Personen aus Notlagen aller Art, insbesondere aus größeren Höhen. Seit den Zeiten der organisierten Brandbekämpfung beschäftigt diese Aufgabe Feuerwehren, Hersteller und Erfinder. Von der einfachen tragbaren Leiter führte die Entwicklung bis zum modernen Hubrettungsfahrzeug unserer Tage. Die Drehleiter ist für den Laien der "Inbegriff eines Feuerwehrfahrzeugs überhaupt und Vertreterin des technischen Fortschritts im Feuerlöschwesen" hat einmal der frühere Hamburger Oberbranddirektor Hans Brunswig geschrieben.

Definition der Drehleiter nach Norm

Die Definition der Drehleiter hat sich seit der Erstausgabe der DIN 14701 im Jahr 1957 bis heute nur wenig geändert:

- Vornorm DIN 14701 Kraftfahr-Drehleitern vom Juli 1957:
„Kraftfahr-Drehleitern dienen der Rettung von Menschen aus Gefahren aller Art. Daneben können sie zur Durchführung von Löschangriffen und sonstigen technischen Einsätzen und Hilfeleistungen (Brücke) verwendet werden.“
- DIN 14701 Drehleitern mit maschinellm Antrieb vom Mai 1969:
„Drehleitern mit maschinellm Antrieb werden vornehmlich zur Rettung von Menschen aus Notlagen sowie zur Brandbekämpfung und zur Durchführung technischer Hilfeleistungen verwendet.“
- DIN 14701 Hubrettungsfahrzeuge Teil 1 vom April 1978:
„Hubrettungsfahrzeuge werden vorrangig zur Rettung von Menschen aus Notlagen, weiterhin auch zur Durchführung technischer Hilfeleistungen und zur Brandbekämpfung verwendet.“

In den Folgeausgaben DIN 14701 Hubrettungsfahrzeuge – Drehleitern mit maschinellm An-

trieb DL 23-12 und DLK 23-12 vom Februar 1980 und DIN 14701 Hubrettungsfahrzeuge – Drehleitern mit maschinellm Antrieb vom April 1989 sind keine Definitionen genannt.

Die europäischen Normen DIN EN 14043 und DIN EN 14044 über Hubrettungsfahrzeuge, die die bisherige deutsche DIN 14701 ersetzt haben, enthalten ebenfalls keine Definitionen.

Unter den seit der Norm von 1978 existierenden Oberbegriff „Hubrettungsfahrzeuge“ fallen Drehleitern (DL) und Teleskopmastfahrzeuge (TMF). In Deutschland sind etwa 2200 Drehleitern in Dienst, die weitaus meisten sind bei den Freiwilligen Feuerwehren stationiert. Weiterhin sind etwa 160 Teleskopmastfahrzeuge (Gelenkmastfahrzeuge) im Feuerwehrdienst, davon die weitaus meisten bei Werkfeuerwehren.

Die Hamburger Feuerwehr besitzt sowohl Drehleitern nach Norm als auch Teleskopmastfahrzeuge, die die Norm-Bedingungen erfüllen.

Aller Anfang ist schwer

Bei ihrer Gründung am 12. November 1872 besaß die junge Berufsfeuerwehr keine einzige fahrbare (bespannte) Leiter zur Rettung von Menschen aus größeren Höhen. 20 Jahre später, 1892, gab es lediglich an drei der sieben Feuerwachen je eine „Große Leiter“.

Sie waren vom Feuerwehrgerätefabrikanten Magirus in Ulm gebaut worden. Sie konnten bis auf 22 Meter ausgezogen und auch zur Seite gedreht werden. Der Jahresbericht 1895 führt erstmals vier „große mechanische Leitern“ auf; vier der inzwischen acht Wachen waren demnach noch ohne eine solche Leiter. Im Jahr 1900 schließlich war an acht von 10 Wachen je eine große mechanische Leiter mit Bespannung stationiert. Ohne eine Leiter blieben die Wachen 7 und 8 im Hafengebiet. Im Einsatz wurden die Pferde sicherheitshalber ausgespannt und beiseite geführt, um den Leitereinsatz nicht zu gefährden.

Die ersten automobilen Drehleitern hatten elektrischen Fahrtrieb

Um die Jahrhundertwende stand die Automobilmisierung der deutschen Feuerwehr bevor. Wie bei den Hamburger Motorspritzen kam auch für die ersten automobilen Leitern für den Fahrtrieb zunächst nur der Batterie-elektrische Antrieb in Frage. Der Benzinmotor war für den Feuerwehrbetrieb noch nicht zuverlässig genug.

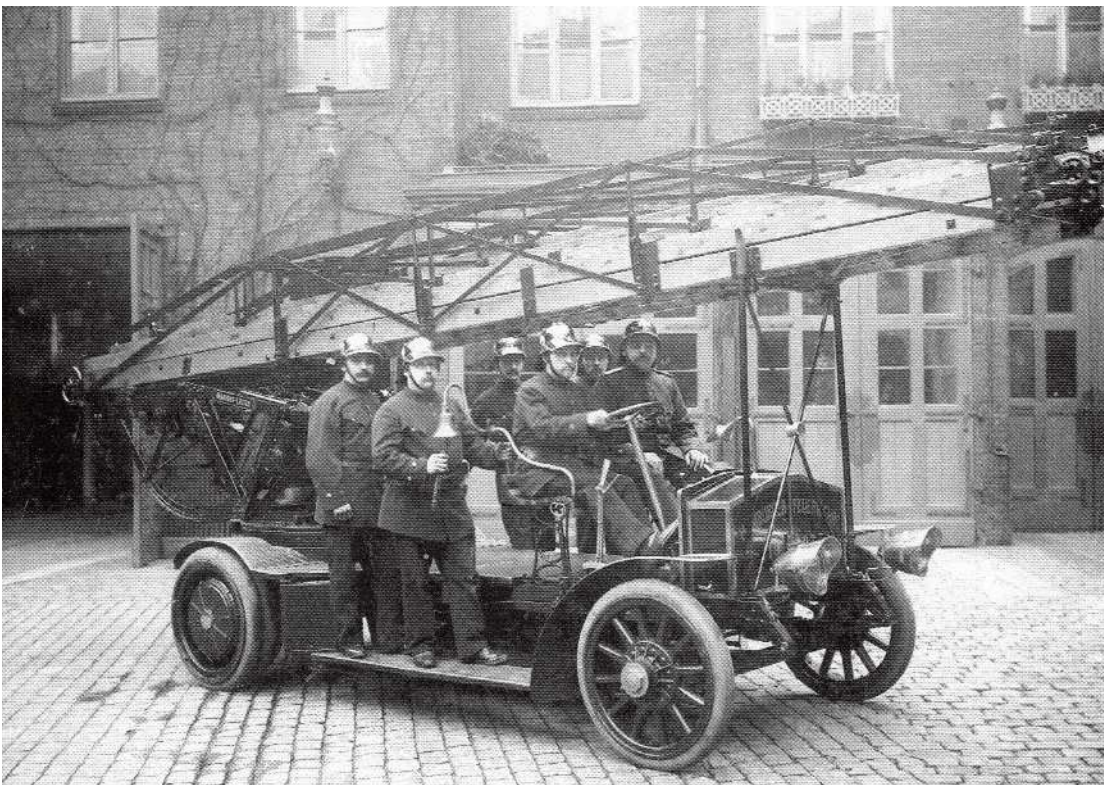
Nachdem die Branddirektion am 10. Juni 1906 den Antrag an die „Deputation für das Feuerlöschwesen ... bei einem hohen Senate“ den Betrag von Mk 80.000 zur Beschaffung eines automobilen Löschzugs gestellt hatte, wurde im Dezember 1906 eine elektromobile „große Leiter“ mit 22 Metern Steighöhe (+ eine von Hand ausschließbare Leiter von 3 Metern) bei Magirus in Ulm bestellt und am 1. Dezember 1907 abgeliefert. Die Fertigstellung hatte sich verzögert, weil es die erste Leiter dieser Art bei Magirus war. Das Chassis war ein „Original Lohner-Porsche“ mit Radnabenmotoren in den Hinterrädern, geliefert von der österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) in Wiener-Neustadt. Die Leiter selbst wurde manuell bedient, d.h. Aufrichten und Drehen (nur 270 Grad!) erfolgten von Hand, dass Ausziehen

ebenfalls oder auch durch einen kleinen Elektromotor. Die aufladbaren Batterien, bestehend aus 84 Zellen, beige stellt von der Accumulatoren-Akt.-Gesellschaft Berlin-Hagen, waren in vier Kästen untergebracht. Die mit sechs Mann besetzte Drehleiter wog 5300 Kilogramm. Die Höchstgeschwindigkeit betrug ca. 36 km/h.

Diese Drehleiter war für die neue Feuerwache II (Admiralitätstraße) vorgesehen, die am 17. Februar 1909 ihren Dienst aufnahm. Nach den Testfahrten war sie zunächst an der Wache I (Schweinemarkt) ab 1. März 1908 im Alarmdienst. Bis Ende 1909 legte die Drehleiter auf 344 Fahrten insgesamt 641 Kilometer zurück, davon 184 Kilometer während Übungsfahrten.

Im Jahresbericht 1909 wird am Rande erwähnt, dass in diesem Jahr zur Beleuchtung dieser Leiter eine „Autogas-Apparat“ genannte Beleuchtungseinrichtung, bestehend aus einem „Acetylgas-Akkumulator“ erprobt, doch von einer Einführung abgesehen wurde, weil "der gleiche Lichteffekt auf einfachere Weise durch Magnesiumfackeln erzielt" werden könne.

1911 konnte eine weitere „Große Leiter“ von Magirus auf DMG-Fahrgestell und mit Batterieelektrischem Antrieb angeschafft werden. Im



1907 Hamburgs erste automobilen Drehleiter: Magirus-DL 27 auf batterieelektrischem Fahrgestell der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Berichtsjahr 1911 ist angeführt: "An dem unteren Ende der E-Drehleitern ist versuchsweise eine Wasserwaage so angebracht worden, daß nach deren Stand die ausgeschobene Leiter ins Lot gestellt werden kann." Auch seien „die Versuche zum Abschluss gekommen, welche die Verwendungsmöglichkeiten der Magirus Drehleitern als Wassertürme klarlegen sollten. Die Versuche haben ergeben, daß die Drehleitern mit verhältnismäßig geringen Kosten so hergerichtet werden können, daß sie in weitgehendstem Maße die Wassertürme ersetzen können." – Anmerkung: Art und Technik der bisherigen Wassertürme sind nicht bekannt, da sie in keinem Jahresbericht oder Brandbericht erwähnt werden.

Im Laufe des Jahres 1914 machte die Umstellung auf Automobilbetrieb größere Fortschritte, da nicht weniger als 14 neue Einsatzfahrzeuge beschafft werden konnten, darunter fünf „Große Leitern“ von Magirus mit Benzin-elektrischem Antrieb. Die Fahrgestelle und Benzinmotoren stammten von der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Die Steighöhe der Drehleitern betrug 22 Meter + einer 3-Meter-Handauschubleiter. Das Aufrichten und Drehen geschah manuell, das Ausziehen elektromotorisch. Die ersten beiden Drehleitern wurden den Wachen 9 (Quickbornstraße) und 10 (Bachstraße) zugeteilt.

Magirus-Drehleitern mit Batterie- und Benzin-elektrischem Antrieb siehe Tabelle 1.



Eine schwierige Drehleiter-Beschaffung 1933–1935

Die Finanzierung von dringlichen Drehleiter-Ersatzbeschaffungen (wie auch von Löschfahrzeugen) stieß infolge der angespannten Haushaltslage oftmals auf erhebliche Schwierigkeiten.

1925 Magirus-DL 25+2 auf Benzinmotor-Fahrgestell von Magirus.

Magirus-Drehleitern auf Benzin-Automobilen

In den 1920er-Jahren konnte trotz schwieriger Haushaltslage eine Reihe von Drehleitern auf Benzinmotor-Fahrgestellen beschafft werden. Alle wurden von Magirus geliefert:

1921 und 1925 je eine DL 25+2 m, 1925 zwei DL 30+2 m und 1928 zwei DL 25+2 m. Alle Leiterbewegungen erfolgten mit maschinellem Antrieb. 1935 kam eine DL 30 auf Magirus Fahrgestell M 45 L hinzu (nachdem die Finanzierung außerordentlich schwierig gewesen war), 1936 gefolgt von einer DL 30 auf Magirus-Fahrgestell M 50 L und einer weiteren DL 30 auf Magirus-Fahrgestell M 37 L hinzu. Damit endeten die Drehleiter-Beschaffungen bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs. Die DL 30 vom Baujahr 1935 hat sich ungewöhnlich lange im Bestand gehalten, nämlich 24 Jahre; zuletzt war sie an der Feuerwache 10 (Veddel) stationiert.

Im Jahr 1925 wurden die technischen Anforderungen an Drehleitern erstmals genormt. Im Juli 1925 erschien DIN FEN 104 „Drehleitern für Hand- und Pferdezug – Zulässige Belastung“. Daraus ist zu schließen, dass die Automobilisierung bei den Feuerwehren noch längst nicht abgeschlossen war. In dieser Norm waren Nennlängen von 18, 20, 22 und 25 Metern vorgesehen. Ebenfalls im Juli 1925 erschien DIN FEN 105 „Drehleitern (Kraftwagen) – Zulässige Belastung“. Sechs mögliche Nennlängen waren

hier vorgesehen: 18, 20, 22, 25, 28 und 30 Meter.



Dieselbe Magirus-DL 25+2 ausgezogen am Steigerturm der Feuerwache Berliner Tor.

ten. Der frühere Oberbranddirektor Hans Brunswig berichtet von einem besonders krasen Fall:

„Im Sommer 1933 hatte die Feuerwehr bei der Polizeibehörde beantragt, im Haushaltsplan 1934 Mittel zur Beschaffung einer neuen 30-m-Stahl-Drehleiter bereitzustellen. Hingewiesen wurde in dem Antrag auf Alter und Zustand der vorhandenen Leitern, von denen das älteste Fahrzeug mit Elektromotor-Antrieb noch aus dem Jahre 1907 stammte. Es war zuletzt beim Feuer Mönkedamm am 26. Mai 1933 eingesetzt, reichte aber wegen der geringen Höhe nicht aus, um Menschen aus einer Dachrinne zu bergen. Wie nicht anders zu erwarten, lehnte die Polizeibehörde den Antrag unter Hinweis auf die wirtschaftlichen Verhältnisse rundweg ab und empfahl – wenn auch natürlich diplomatisch ausgedrückt – sich das Geld z.B. bei der Feuerkasse und Versicherungsgesellschaften „zusammenzubetteln“.

Auf diese Weise kamen denn auch 2/3 des erforderlichen Betrags von 35.000 RM zusam-

men. Die Polizeibehörde erklärte sich aber immer noch außerstande, den Restbetrag beizusteuern. Die Feuerkasse – Retter in der Not – stellte dann einen zinslosen Kredit a conto späterer Zuschusszahlungen zur Verfügung. 1934 wurde die Leiter bestellt und Anfang 1935 geliefert. Sie fand ein klägliches Ende unter den Trümmern der am 18. Juni 1944 zerbombten Hauptfeuerwache. Der Vorgang wirft ein Schlaglicht auf die Beschaffungslage der Feuerwehr in jener Zeit.“

Bestand und Beschaffungen von Drehleitern während des Zweiten Weltkriegs

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs besaß die Hamburger Feuerwehr 19 Kraftfahrleitern, davon waren zwei bei den Freiwilligen Feuerwehren Cuxhaven und Döse stationiert, die bis zum Inkrafttreten des Groß-Hamburg-Gesetzes vom 1. April 1937 zum Hamburger Staatsgebiet gehörten. Auch die bis dato unter beiderstädtischer Verwaltung von Hamburg und Lübeck stehende Gemeinde Bergedorf verfügte über eine eigene Drehleiter. Zwischen 1936 und 1939 sind nach Angaben des Jahresberichts der Feuerschutzpolizei sieben Kraftfahrleitern beschafft worden.

Seit 1939 war der junge Brandingenieur Dipl.-Ing. Hans Brunswig Leiter der Abteilung III „Technischer Dienst“, und damit für die Auswahl und Beschaffung auch von Drehleitern zuständig. Erstaunlich ist, dass Brunswig, eigentlich ein Verfechter von Einheitlichkeit in der Technik, keinen einheitlichen Drehleiterbestand aufbaute. So finden sich Drehleitern mit 22, 24, 26 und 30 Metern Steighöhe, sowohl von Metz als auch Magirus. Die Gründe für diese Vielfalt sind unbekannt.

Nach der von der Abteilung III geführten Stammliste sind von 1940 bis 1944 insgesamt neun neue Drehleitern in Dienst genommen worden, davon laut Aussagen von Brunswig aus Gemeindemitteln im Rahmen einer Sonderbeschaffung von Feuerwehrfahrzeugen im Oktober 1942 zwei Große Drehleitern (GDL) mit 30 Metern Steighöhe. In der Stammliste sind hingegen folgende Beschaffungen aufgeführt (siehe Tabelle 2):

- 1940: 5 DL 26 von Magirus auf Fahrgestell KHD FL 145
- 1941: 1 DL 24 von Metz auf Fahrgestell Mercedes-Benz LD 3000
- 1943: 1 DL 30 von Magirus auf Fahrgestell KHD S 4500
- 1944: 2 DL 22 von Magirus auf Fahrgestell Mercedes-Benz L 4500

Einige Drehleitern sind zur Verstärkung des Brandschutzes im Rahmen des Luftschutzes vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) zugewiesen worden. In der Stammliste sind allerdings keine Angaben über den Kostenträger – Gemeinde oder RLM – enthalten. Während des Krieges wurden keine Jahresberichte veröffentlicht. Alle diese Drehleitern blieben bis in die 1960er-Jahre im Dienst!

Die technischen Anforderungen an Drehleitern waren in den zwei Heften "Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen, herausgegeben als Erlasse des „Reichsführers SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern mit Einverständnis des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen" niedergelegt.

- Heft 3 Leichte Drehleiter (LDL), Steighöhe 17 Meter
- Heft 4 Schwere Drehleiter (SDL), Steighöhe 22 Meter

Zu der beabsichtigten Großen Drehleiter (GDL), Steighöhe 32 Meter, erschien bis Kriegsende nur ein Entwurf.

KL 46: Hamburgs höchste Kraffahrleiter

1937 kam die Feuerwehr unerwartet und ungewollt in den Besitz einer Kraffahrleiter mit 46 Metern Steighöhe. Es war eine von drei KL 46, die auf Veranlassung der NSDAP vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) bei der Firma Metz in Auftrag gegeben worden waren. Sie wurden den „Führerstädten" Berlin, Hamburg und Nürnberg zugewiesen (eine vierte, allerdings KL 45, durfte nach Protest von Magirus von dieser Firma für München, die "Stadt der Bewegung", gebaut werden). Die KL 46 waren auf dem schweren Mercedes-Benz-Fahrgestell LD 6500 aufgebaut und brachten ein Gesamtgewicht von 14,5 Tonnen auf die Waage. Als Antrieb

diente ein Dieselmotor von 150 PS, seinerzeit der leistungsstärkste verfügbare. Die Hamburger Feuerwehr hatte so recht keine Verwendung für die Renommierleiter und auch nicht allzu lange Freude an ihr. Am 29. Februar 1944 rauschte der teilweise ausgefahrene sechsteilige Leiterpark bei einer Übung am Heußweg (dort befand sich in einem ehemaligen Straßenbahndepot eine Werkstatt) infolge Versagens der Einlaufbremse abrupt in den Boden und wurde schwer beschädigt. Die Leiter wurde zwecks Reparatur ins Werk Karlsruhe gebracht und kehrte nicht mehr nach Hamburg zurück. Sie wurde nach 1945 von der französischen Besatzungsmacht beschlagnahmt und dem Vernehmen nach von Frankreich nach Marokko verschifft. Von da verliert sich die Spur. Hamburg war gewiss nicht traurig über den endgültigen Verlust dieser Drehleiter!

Metz-Drehleitern auf Pullman-Fahrgestellen von Mercedes-Benz

Wie die Löschfahrzeuge hatten auch die vorhandenen Drehleitern infolge der Kriegseinwirkungen stark gelitten. Im ersten Verwaltungsbericht nach dem Krieg, umfassend den Berichtszeitraum vom 01.04.1945 bis 31.03.1947 steht geschrieben: „Bei den Drehleitern sind die Bauarten Metz und Magirus etwa zu gleichen Teilen vertreten. Ihr Einsatz ist leider stark behindert, da beide Herstellerwerke noch nicht in der Lage waren, die an mehr als 50 % der Fahrzeuge notwendigen Instandsetzungen auszuführen." Ein Jahr später wird gemeldet, dass vier Drehleitern bei Metz und zwei bei Magirus generalüberholt wurden.

Bis März 1948 war die Grundüberholung der DL 26 und DL 30, insgesamt 16 Drehleitern, abgeschlossen. Leider traten im Laufe des Berichtsjahres 1950 an drei Drehleitern Rahmenbrüche auf. Wie sie behoben wurden (geschweißt?) ist nicht vermerkt. Vorsichtshalber sind aber Rahmenverstärkungen ausgeführt worden. Bezeichnend ist die Bemerkung im Berichtsjahr 1953: "Die Leitern sind trotz eines Durchschnittsalters von 15 Jahren (die älteste ist seit 20 Jahren im Dienst) noch brauchbar."

Die erste Neubeschaffung war erst 1955 mög-



Metz-DL 30 h (h=hydraulisch) auf "Pullman"-Fahrgestell Mercedes-Benz LP 329. 1958 wurde die erste Drehleiter der Nachkriegszeit beschafft. Bis 1965 wurden insgesamt 18 Stück angeschafft. Besonderes Merkmal: 3-t-Kraneinrichtung.

lich: eine DL 30 von Metz auf Mercedes-Benz-Fahrgestell LKO 325.

1958 lief ein umfangreiches Ersatzbeschaffungsprogramm an. Die Feuerwehrleitung hatte sich auf Vorschlag von Oberbrandrat Dipl.-Ing. Hans Brunswig entschlossen, die neue Drehleiter-Generation von Metz vom Typ DL 30 auf Frontlenker-Fahrgestellen von Mercedes-Benz, die sogenannte „Pullman“-Bauart zu beschaffen (auch für die neuen Löschfahrzeuge war dieses Fahrgestell gewählt worden). Die von Daimler-Benz gewählte Modellbezeichnung geht auf den amerikanischen Eisenbahnpionier George Mortimer Pullman zurück, der seit 1858 komfortable Schlafwagen an amerikanische Eisenbahngesellschaften lieferte. Die Fahrgestelle waren vom Typ LP 329, LP 338 und LP 1418. Die Motorleistung betrug 172 PS.

Insgesamt wurden 18 Drehleitern DL 30 h (h=hydraulisch) beschafft (siehe Tabelle 3). Die 1958 begonnene Erneuerung des Drehleiterbestands war 1965 vorläufig abgeschlossen. Der vollhydraulische Antrieb aller Leiterbewegungen war gegenüber den bisherigen Drehleitern mit mechanischem Leiterantrieb ein gewaltiger technischer Fortschritt und verbesserte die taktischen Einsatzbedingungen erheblich. Infolge der Fallhakenlosigkeit konnte die Leiter zenti-

metergenau ausgefahren werden. Zudem waren die Hamburger Drehleitern sämtlich mit einer Kraneinrichtung ausgestattet, die das Heben von Lasten bis zu 3000 Kilogramm ermöglichte. Die erste Drehleiter erwarb nach ihrer Aussonderung im Jahr 1979 die Werkfeuerwehr der Firma Merck in Darmstadt. Nachdem sie dort außer Dienst gestellt worden war, holten sie Angehörige der Technischen Abteilung unter Leitung des Ver-

fassers am 12. August 1991 wieder nach Hamburg zurück. Heute gehört sie zum musealen Bestand des Vereins Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.

Gemäß der DIN 14701 vom Mai 1969 gehörte eine fahrbare Schlauchhaspel mit acht B-Schläuchen am Heck zur feuerwehrtechnischen Beladung. Die Schlauchhaspel musste vor jedem Leitermanöver abgeprotzt werden, das natürlich zu einer gewissen Zeitverzögerung des Rettungseinsatzes führte.

Drehleitern auf Löschbooten

In den 1960er-Jahren plante das Feuerwehramt den ersten Löschboot-Neubau nach dem Krieg. Um eine ständig begehbare Verbindung zwischen dem Seeschiff und dem längsseits anliegenden Löschboot herzustellen, wurde erstmals auf einem deutschen Löschboot eine sogenannte Löschbrücke in Form einer einteiligen hydraulisch angetriebenen Drehleiter montiert, der Karlsruher Firma Metz. Mit der Löschbrücke konnten Höhen bis zu 8 Metern erreicht werden. In der Leiter waren zwei Rohrleitungen NW 100 fest verlegt, damit das Verlegen von Schläuchen entfiel. Im Vier-Mann-Korb gab es 6 B-Anschlüsse. Unterhalb der Löschbrücke war eine Kraneinrichtung angebracht, deren maximale Tragkraft 3000 Kilogramm betrug.

Das neue Löschboot erhielt den Namen "Branddirektor Dr.-Ing. Sander" und am 20. August 1965 an der Feuerwache Finkenwerder in Dienst gestellt. Nach 21 Jahren wurde es 1986 außer Dienst gestellt.

Mitte der 1970er-Jahre waren zwei weitere Löschboote in Planung. Sie sollten ebenfalls mit einer Löschbrücke ausgestattet werden. Unter Berücksichtigung der inzwischen angestiegenen Bordhöhen der Seeschiffe wurden jetzt wurden 22 Meter Höhe gefordert, ferner eine maximale seitliche Ausladung von 9 Metern und eine Korbbelastung von 350 Kilogramm. Die Höhe von 22 Metern konnte nur mit einer zweiseitigen Drehleiter realisiert werden. Die Firma Metz erhielt wiederum den Bauauftrag. Es sollten möglichst viele Bauteile und Aggregate der Serien-Drehleiter DL 30 verwendet werden. Es wurden übernommen: Aufricht- und Ausschubzylinder, Kugeldrehverbindung, Drehgetriebe, Anstoßsicherungen, Dynamometer für die Kipp-sicherung, elektro-hydraulische Korbbzwangssteuerung und Bedienpult. Speziell entwickelt wurden der Arbeitskorb mit 350 kg Belastung und der durch die Drehachse geführte Öl-, Wasser- und Stromverteiler (den sich Metz patentieren ließ).

Die Löschbrücke kann bis auf 75 Grad aufgerichtet und bis 8 Grad unter Niveau abgesenkt werden. Drehen rechts und links ist um 360 Grad endlos möglich. In vollständig ausgezogenem Zustand und bei maximalem Aufrichtwinkel beträgt die Korbbodenhöhe 22 Meter, wie gefordert. Im Arbeitskorb befinden sich je 3 B-Anschlüsse, 2 Steckdosen 220 Volt und 2x2000 Watt Halogenscheinwerfer.

Mit Löschbrücken wurden die neuen Löschboote "Branddirektor Kipping" (Indienststellung am 19. August 1975 an der Bootsstation Sandtorkai) und „Branddirektor Rosenbaum" (Indienststellung am 22. Dezember 1976 an der Feuerwache Finkenwerder. Dieses Löschboot ist seit 1994 nicht mehr im Dienst.

Metz-Drehleitern auf Kurzhauber-Fahrstellen von Mercedes-Benz

In der Zeit von 1972 bis 1976 standen lediglich



Metz-DL 30 auf Kurzhauber-Fahrgestell Mercedes-Benz L 1519. Von 1972 bis 1976 wurden insgesamt 4 Stück beschafft.

vier Ersatzbeschaffungen an. Da die Pullman-Baureihe ausgelaufen war, ging die Feuerwehr vorübergehend auf die „Kurzhauber“-Baureihe von Mercedes-Benz über und beschaffte insgesamt vier DL 30 des Fabrikats Metz (siehe Tabelle 4). Die erste Drehleiter besaß eine hydraulische Schrägabstützung, die folgenden drei Waagrecht-Senkrecht-Abstützung. Die Fahrgestelle waren vom Typ L 1519. Die Motorleistung betrug 192 PS.

Jetzt konnten die Drehleitern auch mit einem an die Leiterspitze einhängbaren Zwei-Mann-Rettungskorb ausgestattet werden. Die Kran-einrichtung mit einer Hebekraft von 3000 Kilogramm blieb Standardausrüstung in Hamburg.

Die erste Drehleiter dieser Bauart konnte rechtzeitig zum 100-jährigen Bestehen der BF Hamburg 1972 in Dienst genommen werden. Auch von diesem Typ zählt der Verein Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V. eine dieser vier Drehleitern zu seinem musealen Bestand.



Metz-DL 30 auf Kurzhauber-Fahrgestell Mercedes-Benz L 1519. Von 1972 bis 1976 wurden insgesamt 4 Stück beschafft.

Metz-Drehleitern auf Mercedes-Benz Frontlenker-Fahrgestellen

Frontlenker-Fahrgestelle der sogenannten „Neuen Generation“ von Mercedes-Benz ersetzen den an sich sehr beliebten Kurzhauber. 1976 wurden die ersten drei Drehleitern vom Typ DLK 23-

Beim Feuer in der beengten Altstadtstraße "Cremon" am 29.4.1980 waren vier Kurzhauber-Drehleitern im Einsatz.

12 auf den Fahrgestellen MB 1419 F bei der Firma Metz abgenommen. Darunter war übrigens die 25. seit Kriegsende von Metz an Hamburg gelieferte Drehleiter. Ab 1978 wurde das Automatikgetriebe von Allison eingeführt. In der im Februar 1980 veröffentlichten DIN 14701 war die Bezeichnung



DLK 23-12 anstelle DL(K) 30 neu festgelegt. Die Zahlenangabe weist auf die Nennrettungshöhe bei der Nennausladung (Mindestwerte) hin. Der an der Leiterspitze einhängbare Zweipersonen-Rettungskorb wurde im Fahrbetrieb unter dem abgelegten Leiterpark mitgeführt. Zum Einhängen des Korbes musste der Leiterpark abgesenkt werden. Die fahrbare Schlauchhaspel entfiel, acht B-Schläuche wurden im Gerätekasten untergebracht.

Bei der Leitertechnik selbst gab es mehrere bedeutsame Neuerungen: Vergrößerung der maximalen Ausladung im Freistand von 12,60 auf 21,50 Meter, Mehrbereichselektronik mit 3-fa-

cher Stützweitenabstimmung und Anpassung an die jeweilige Leiterbelastung, elektronische Bodendruckabstimmung, Mehrbereichs-Analog-Fernbelastungsanzeige (AFB) zur Kontrolle aller Belastungszustände mit Anzeige am Bedienstand und am Korbsteuerstand, selbststeuernder Rettungskorb mit automatischer Horizontalstellung bei allen Aufrichtwinkeln. Die maximale Hebekraft der Kraneinrichtung erhöhte sich von 3000 auf 4000 Kilogramm.

Alle für Drehleitern verwendeten Fahrgestelle vom Typ 1419 F waren ab 1979 mit Automatic-Getrieben von Allison ausgestattet. 1988 löste der Typ 1422 F den Typ 1419 F ab, die Motor-



Eine der DLK 23-12 von Metz auf dem Frontlenker-Fahrgestell der "Neuen Generation" Mercedes-Benz 1419 F. Von diesem Typ wurden von 1977 bis 1987 18 Stück beschafft.

leistung von bisher 192 PS (141 kW) erhöhte sich damit auf 216 PS (159 kW). Von 1977 bis 1990 wurden insgesamt 20 DLK 23-12 von der Firma Metz beschafft. Die DLK 23-12 aus dem Beschaffungsjahr 1990 war die erste, die über einen fest angebrachten Klappkorb verfügte. Der Leiterpark konnte bis zu 17 Grad unter Niveau abgesenkt werden.

Die 1988 beschaffte DLK 23-12 wurde übrigens 2001 an die Feuerwehr Vilnius in Litauen übergeben. Der Klappkorb wurden zur Standardausstattung der Hamburger Drehleitern. Für die technischen Anforderungen an Rettungskörbe wurde im Juli 1991 ein eigenes Normblatt geschaffen: DIN 14701 Teil 3.

In den 1990er-Jahren stellte Metz mit ihrer Programmable Logic Control (PLC) die gesamte Leitersteuerung auf Digitaltechnologie um. Der Maschinist steuert die Leiterbewegungen stufenlos mit Joysticks. Die Hamburger Feuerwehr beschaffte von 1990 bis 1993 fünf DLK 23-12 PLC 2 und 1995 bis 1996 sieben DLK 23-12 PLC 3, davon zwei auf Fahrgestellen 1422 F, drei auf 1524 und sieben auf 1427 F, insgesamt also 12 Drehleitern. Die Motorleistung wurde ab 1993 durch Vergrößerung des Hubraumes des V6-Dieselmotors auf 272 PS (200 kW) nochmals gesteigert. Teilweise wurde anstelle der serienmäßigen Fahrerkabine (Truppfahrerhaus) die „Langkabine“ gewählt, um die persönliche Ausrüstung der Besatzung besser unterzubringen. Zur Ausrüstung der Drehleitern gehörte

jetzt ein Stromerzeuger und zwei Druckbelüfter. In dieser Zeit erfolgte erstmalig die seitliche Konturmarkierung mit zunächst weißen, dann gelben Reflexfolien.

Nach einer (zunächst befristeten) Ausnahmegenehmigung der zuständigen Dienststelle A 3 (Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs) der BfI wurden an der Frontseite zwei Blitzleuchten des Fabrikats U.K.E. Kranefeld montiert, um die Erkennbarkeit im Straßenverkehr zu verbessern. Die „Frontblitzer“ wurden bald zur Standardausstattung.

Beschaffungen von Drehleitern auf Frontlenker-Fahrgestellen ab 1977 siehe Tabelle 5.

Die Drehleiter DLK 23-12 SE von Metz

Unter den fünf 1981 beschafften Drehleitern war eine Sonder-DLK 23-12 SE. Um die Fahrzeughöhe zu verringern, die nach Norm maximal 3300 Millimeter betragen darf, wurde der fünfteilige Leiterpark nach hinten abgelegt. Damit wurde eine Fahrzeughöhe von nur noch 2880 Millimetern erreicht. Praktisch war sie durch die Oberkante des Führerhauses bzw. der Rundumkennleuchten bestimmt.

Der Einstieg in den Drei-Mann-Rettungskorb erfolgte ohne vorheriges Absenken des Leiterparks, daher nannte Metz diesen Typ „Sofort-einstieg“ (SE). Diese niedrige Bauart hatte noch weitere Vorteile gegenüber der Standardbauart: niedrigerer Fahrzeugschwerpunkt und fast gleiche Achslastverteilung vorn und hinten. Allerdings musste der Radstand des Fahrgestells 1419 F von 4200 auf 4800 Millimeter vergrößert werden. Die Drehleiter mit um ca. 420 Millimeter reduzierter Bauhöhe war imstande, niedrigere Toreinfahrten zu passieren. Dieser taktische Vorteil ist indessen an den drei Wachen,



1981 wurde eine Metz-DL 23-12 SE (Soforteinstieg) auf Fahrgestell Mercedes-Benz 1419 F beschafft. Sie blieb bis 1994 in Dienst, danach an eine Freiwillige Feuerwehr verkauft.

1997 und 1998: Drehleitern DLK 23-12 auf MAN-Fahrgestellen

Noch nie gab es bei der Hamburger Feuerwehr Einsatzfahrzeuge auf Fahrgestellen von MAN. Erstmals wurden 1997 zwei DLK 23-12 auf dem Fahrgestell MAN 15.264 LC, gefolgt 1998 von einer weiteren Drehleiter, beschafft. Die Leistung des Reihen-Sechszylinder-

an denen sie stationiert war, Harburg, Finkenwerder und Veddel, nicht signifikant in Erscheinung getreten. Nach Aussonderung im Jahr 1994 erwarb sie die FF Glückstadt.

Die SE-Drehleiter war für Metz kein besonderer Verkaufserfolg. Von 1980 bis 1987 konnten nur 14 SE-Drehleitern verkauft werden, darunter an Ludwigshafen, Stuttgart und Wuppertal.

Die an sich gewünschte niedrigere Fahrzeughöhe konnte später durch andere bauliche Maßnahmen erreicht werden, wie z.B. mit vorgehängten Fahrerhäusern.

1996: Nach 52 Jahren erstmals wieder eine Drehleiter von Magirus

1944 hatte die Feuerwehr letztmalig eine Drehleiter von Magirus in Dienst gestellt. Nach 52 Jahren, 1996, entschloss sich die Feuerwehrleitung zur Anschaffung einer DLK 23-12 von Magirus. Sie wurde auf dem Fahrgestell Iveco FF 150 E 27 aufgebaut.

Die Leistung des Reihen-Sechszylinder-Dieselmotors beträgt 196 Kilowatt. Die „Monokultur“ von Metz wurde damit nach einem halben Jahrhundert unterbrochen. Danach wählte man wieder Drehleitern von Metz. Als angemessenen Ort für die öffentliche Vorstellung, an der Vertreter von Magirus teilnahmen, wählte man den Platz vor dem Hamburger Wahrzeichen, der St. Michaelis-Kirche.

Dieselmotors beträgt 191 Kilowatt. Bei den 1999 gelieferten beiden Drehleitern auf MAN 15.285 LC stieg die Motorleistung auf 206 Kilowatt. Bei allen diesen fünf DLK 23-12 stammte der Drehleiteraufbau von Metz, jetzt mit der weiterentwickelten PLC 3.1-Technologie ausgestattet.

2006 und 2007: Erstmals Teleskopmastfahrzeuge anstelle von Drehleitern

Nach einer Pause von sieben Jahren waren 2006 erstmals wieder Neubeschaffungen von Hubrettungsfahrzeugen fällig. Die Amtsleitung traf eine für einige Experten unerwartete Entscheidung: Zum ersten Mal beschaffte nämlich eine deutsche Berufsfeuerwehr anstelle genormter Drehleitern drei Teleskopmastfahrzeuge (TMF) 23/12 vom finnischen Hersteller Bronto Skylift. Sie basierten auf der TLK 23-12 von Bronto Skylift. Die von der Firma gewählte Bezeichnung TLK 23-12 lehnte sich bewusst an den genormten Terminus DLK 23-12 an, um auf die Gleichwertigkeit der Fahrzeuge im Rettungseinsatz hinzuweisen. Ein Hindernis für die Einführung von TMF als Hubrettungsgerät war bisher ihr hohes Eigengewicht. Durch Verwendung von neu entwickelten Stahllegierungen gelang eine Gewichtsreduzierung, sodass die Vorgaben für den 2. Rettungsweg gemäß Baurecht eingehalten werden, d.h. das zulässige Gesamtgewicht von 16.000 Kilogramm und die zulässige maximale Achslast von 10.000 Kilogramm werden nicht überschritten. Das Benut-



Vom Nachfolgetyp Mercedes-Benz 1422 F wurden von 1988 bis 1991 vier Fahrgestelle für Metz-DLK 23-12 verwendet. Neu war der fest angebrachte abklappbare Rettungskorb.

Ein Vergleich: Drei Generationen von Hamburger Drehleitern: Die Mercedes-Fahrgestelle gehörten zu den Baureihen "Pullman", Kurzhauer und Frontlenker.



1995/96 wurden von Metz sieben DLK 23-12 auf Fahrgestellen Mercedes-Benz 1427 F mit langer Kabine beschafft.



Nachdem 1996 erstmals seit den 1940er-Jahren eine Magirus-Drehleiter DLK 23-12 beschafft worden war, wurde 2009 ein Großauftrag über vier Magirus DLK 23-12 CC Vario erteilt. Fahrgestell: Iveco Magirus 160 E 30.

1997 erfolgte ein Fahrgestellwechsel von Mercedes zu MAN. Bis 1999 wurden insgesamt fünf Metz-Drehleitern auf MAN 15.264 LC bzw. 15.285 LC mit langer Kabine aufgebaut.



Erstmals wurden 2006 drei Teleskopmastfahrzeuge TMF 23-12 von Bronto-Skylift beschafft. Fahrgestell: Mercedes Atego 1628 F.

zungsfeld der TMF entspricht der genormten DLK 23-12, d.h. die Nennrettungshöhe beträgt 23 Meter bei mindestens 12 Metern Ausladung.

Die drei TMF wurden auf zweiachsigen Fahrstellen Mercedes-Benz Atego 1628 F aufgebaut. Die Motorleistung des Reihen-Sechszylinder-Dieselmotors beträgt 206 Kilowatt. Das Schaltgetriebe ist vom Typ Telligent Schaltautomatik. Der Hubrettungssatz besteht aus dem vierteiligen Hauptarm mit seitlich montierter Rettungsleiter und dem abwinkelbaren Korbarm mit dem Drei-Personen-Rettungskorb, der mit 270 Kilogramm belastbar ist.

Am Rettungskorb sind fest installiert: Wasser-/Schaumwerfer, 2 Selbstschutz-Bodendüsen, Beleuchtungsausstattung und Elektrosteckdosen (24 Volt, 230 Volt, 400 Volt). An der Korbvorderseite befindet sich eine Multifunktionshalterung, die z.B. für eine Krankentragenlagerung genutzt werden kann. Zur feuerwehrtechnischen Beladung der TMF gehören u.a. Stromerzeuger 8 kVA, Druckbelüfter, Motorkettensäge, Elektrokettensäge, Trennschleifer, Sprungretter und Beleuchtungsgerät.

2007 folgten drei weitere TMF 23/12, diesmal vom Hersteller Metz Aerials, der den Hubrettungssatz zusammen mit der Firma Wumag entwickelte und unter der Bezeichnung B 32 vertreibt. Die Leistungsdaten entsprechen denen der TMF von Bronto Skylift. Der Ret-

tungskorb nimmt ebenfalls drei Personen auf, kann jedoch mit 400 Kilogramm höher belastet werden. Am Rettungskorb sind die gleichen Ausstattungen wie bei den TMF von Bronto Skylift vorhanden, auch die feuerwehrtechnische Beladung hat den gleichen Umfang. Als Fahrgestell wurde wiederum der Mercedes-Benz Atego 1628 F verwendet.

2005: Hamburgs größtes Hubrettungsfahrzeug: Bronto Skylift F 53 RL

2005 erhielt die Feuerwehr ein Teleskopmastfahrzeug mit einer Rettungshöhe von 53 Metern. Bronto Skylift lieferte ihr bewährtes Modell F 53 RL. Erste Überlegungen gehen bis auf das Jahr 1999 zurück. Begründung für diese spezielle Beschaffung waren im Wesentlichen die inzwischen weit verbreiteten hohen Containerbrücken im Hafen, die im Notfall mit der Standardleiter nicht erreichbar waren.

Die Technische Abteilung erläuterte in ihrer INFORMATION vom 25.05.2005 das Einsatzspektrum:

„Zur Unterstützung von Brandbekämpfungsmaßnahmen und zur Durchführung von technischen Hilfeleistungen in großen Höhen, an schwer zugänglichen Teilen von Industrie- und Hafenanlagen sowie an Verkehrsbauwerken stellt die Feuerwehr Hamburg zum 2. Juni 2005 eine Hubarbeitsbühne mit Teleskopmastaufbau in Dienst, die über eine Arbeitshöhe von bis zu 53 Metern verfügt. Das Fahrzeug ermöglicht auf Grund seiner großen Arbeitshöhe sowie durch

die besondere Kinematik des Teleskopmastaufbaues, die durch das Abwinkeln des Mastvorderteils ein Hinterfahren von Gebäudeteilen oder Hindernissen erlaubt, die gezieltere Durchführung von Brandbekämpfungsmaßnahmen und die Durchführung von technischen

2007 wurden drei weitere Teleskopmastfahrzeuge TMF 23-12 beschafft, diesmal vom Metz- Typ B 32. Fahrgestell: Mercedes Atego 1628 F.





2005 beschaffte die BF Hamburg einen Teleskopmast von Bronto Skylift, Typ F 53 RL auf vierachsiger MAN 26.413 FDLC. Es war der 3. Teleskopmast der 50-m-Klasse in Deutschland.

der Firma Ziegler. Das TMF 53 ist an der Feuer- und Rettungswache Billstedt stationiert.

Hamburg war die dritte BF, die in die 50-Meter-Klasse einstieg. Die Berliner Feuerwehr erwarb 2001 ein TMF F 53 RL von Metz/Wu-

mag und die BF München 2004 von Bronto Skylift ebenfalls ein TMF F 53 RL.

Hilfeleistungen an Einsatzstellen, die durch konventionelle Drehleiterfahrzeuge durch die Feuerwehr oft nicht oder nur erschwert erreicht werden können. Die Möglichkeit zur zielgenauen Löschmittelabgabe über einen festinstallierten leistungsstarken Wasser-/Schaumwerfer, das Vorhandensein eines Arbeitskorbes, der neben seiner hohen Korbtraglast von 400 kg, auch über elektrische Energieschlüsse sowie über eine leistungsstarke Beleuchtungsausstattung verfügt, runden das Einsatzspektrum des Fahrzeugs ab."

Zur vergleichenden Information: Nach Hamburg folgten noch 2009 die BF Hannover und 2006 die BF Dortmund mit je einem Bronto Skylift F 54 RLX. Damit sind gegenwärtig fünf Berufsfeuerwehren mit TMF der 50-Meter-Klasse ausgestattet. 2005 stellte auch die Werkfeuerwehr Deutsche Airbus in Hamburg-Finkenwerder mit einem Bronto Skylift F 54 RLX ein TMF der 50-Meter-Klasse in Dienst.

Das gewählte Fahrgestell ist ein vierachsiger MAN 26.413 FDLC mit der Radformel 8x4/2. Die 1. Achse ist lenkbar, die 2. und 3. Achse sind angetrieben, die 4. Achse ist eine lenkbare Nachlaufachse. Die Motorleistung beträgt 302 Kilowatt. Das automatisierte Schaltgetriebe ist vom Typ ZF TipMatic. Der teleskopierbare Hubrettungssatz ist fünfteilig und besitzt einen seitlich angebrachten Leitersatz als Notabstiegsmöglichkeit (daher die Bezeichnung RL=Retungsleiter). Der Korbarm kann abgewinkelt werden. Der Vier-Personen-Arbeitskorb kann mit 400 Kilogramm belastet werden. Am Arbeitskorb sind fest installiert: Wasser-/Schaumwerfer, 2 Selbstschutz-Bodendüsen, Beleuchtung und Elektrosteckdosen. Am Korb können bei Bedarf Krankenträgerlagerung, Hochdrucklüfter und Abseilgerät angebracht werden. Der Aufbau und die Feuerlösch-Kreiselpumpe FPN 15-3000 mit separatem Antrieb stammen von

2009: 4 DLK 23/12 von Magirus

Im Jahr 2009 waren die nächsten Ersatzbeschaffungen von Hubrettungsfahrzeugen fällig. Die Feuerwehrleitung entschied sich diesmal wieder für die "Standardleiter". Aufgrund des Ergebnisses der öffentlichen Ausschreibung kam Magirus erstmals seit 1996 wieder zum Zuge und lieferte vier DLA (K) 23/12 (neue Normbezeichnung) auf eigenen Fahrgestellen Iveco 160 E 30. Die Leistung des EURO 5-Dieselmotors beträgt 220 Kilowatt. Das Getriebe ist ein 5-Gang-Vollautomatik-Getriebe Typ 3000 PR von Allison.

Der Drei-Personen-Rettungskorb ist mit 270 Kilogramm belastbar. Am Rettungskorb sind Xenon-Arbeitsstellenscheinwerfer, Elektrosteckdosen (24 Volt, 230 Volt, 400 Volt) und zwei Bodensprühdüsen zur Eigensicherung vorhanden. An seiner Vorderseite sind zwei

Multifunktionshalterungen montiert, die zur Halterung für Krankentragen, Druckbelüfter, weitere Scheinwerfer und einen Wasser-/Schaumwerfer genutzt werden können. Zur Löschwasserversorgung im Rettungskorb dient eine am Leiterfuß angebrachte Haspel mit 35 Meter B-Schlauch.

Drehleiter-Beschaffungen seit 2010

Im Jahr 2010 wurden die Drehleiter-Ersatzbeschaffungen fortgesetzt. Für die neue Serie wurden Fahrgestelle Mercedes-Benz Atego 1529 F gewählt. Die Motorleistung der Reihen-Sechszylinder-Dieselmotoren (Euro 5) beträgt 210 Kilowatt. Metz Aerials lieferte den Drehleiteraufbau für die DLA (K) 23/12 (Firmenbezeichnung: L 32). Bis 2014 wurden insgesamt neun DLA (K) 23/12 in Dienst gestellt.

Der Vier-Personen-Rettungskorb ist mit 450 Kilogramm belastbar. Zur Löschwasserversorgung des Rettungskorbes ist eine Steigleitung fest verbaut. Der Wasser-/Schaumwerfer ist am Korb fest angebracht, kann aber bei Bedarf leicht abgenommen werden. Am Rettungskorb sind Xenon-Arbeitsstellenscheinwerfer, Elektrosteckdosen (24 Volt, 230 Volt, 400 Volt) und zwei Bodensprühdüsen zur Eigensicherung vorhanden. An seiner Vorderseite sind zwei Multifunktionshalterungen montiert, die zur Halterung für Krankentragen, Druckbelüfter und weiteren Scheinwerfern (einschließlich eines "Powermoon") genutzt werden können. Mithilfe einer maschinellen Hebeeinrichtung vom Typ Rotzler Titan können Lasten bis zu 4000 Kilogramm gehoben werden.

2018 kamen drei neue Drehleitern DLA(K) 23/12 von Rosenbauer, Typ L 32 A-XS 2.0 (mit Gelenkarm) hinzu. Sie sind auf Fahrgestellen Mercedes Atego 1630 F mit Hinterachszusatzlenkung aufgebaut. Der Leitersatz ist fünfteilig. Der abneigbare Rettungskorb mit 4 Einstiegen ist für 500 kg ausgelegt. Zur Beladung gehören Druckbelüfter, Motorkettensäge, Akku-Kettensäge, Akku-Trennschleifer und Sprungretter SP 16.

Der Bestand an Hubrettungsfahrzeugen 2016

Der Istbestand von 21 Hubrettungsfahrzeugen

setzt sich zurzeit (2010) aus folgenden Drehleitern und Teleskopmastfahrzeugen (TMF) zusammen:

- 2 DLK 23-12 von Metz auf Fahrgestell Mercedes-Benz 1427 F, Baujahr 1995
- 3 DLK 23-12 von Metz auf Fahrgestell Mercedes-Benz 1427 F, Baujahr 1996
- 1 DLK 23-12 von Magirus auf Fahrgestell Iveco Magirus FF 150 E 27, Baujahr 1996
- 3 DLK 23-12 von Metz auf Fahrgestell MAN 15.264 LC, Baujahr 1998
- 2 DLK 23-12 von Metz auf Fahrgestell MAN 15.285 LC, Baujahr 1999
- 3 TMF 23-12 von Bronto Skylift auf Fahrgestell Mercedes-Benz Atego 1628 F, Baujahr 2006
- 3 TMF 23-12 von Metz (B 32) auf Fahrgestell Mercedes-Benz Atego 1628 F, Baujahr 2007
- 4 DLA (K) 23/12 von Magirus auf Fahrgestell Iveco 160 E 30, Baujahr 2009

2018 kamen drei neue Drehleitern DLA(K) 23/12 von Rosenbauer, Typ L 32 A-XS 2.0 hinzu. Sie sind auf Fahrgestellen Mercedes Atego 1630 F aufgebaut. Dafür gingen drei Drehleitern des Baujahrs 1996 außer Dienst.

Die Drehleitern der BF Altona

Die Berufsfeuerwehr Altona wurde am 21. Februar 1890 gegründet. Zu diesem Zeitpunkt war eine 1890 von Magirus gebaute Drehleiter für Bespannung, Steighöhe 20 Meter vorhanden. 1899 wurde eine weitere von Magirus gebaute Drehleiter für Bespannung, ebenfalls mit 20 Meter Steighöhe beschafft.

Bei ihren ersten automobilen Drehleiter-Beschaffungen im Jahr 1913 setzte die BF Altona auf den Batterie-elektrischen Fahrentrieb. Die "Norddeutsche Automobil- und Motoren-Aktien-Gesellschaft" (NAMAG) in Bremen-Hastedt lieferte 1913 die Fahrgestelle für drei Drehleitern.

Die schlesische Feuerwehrgerätefabrik Gebr. Kieslich in Patschkau baute die Drehleitern mit 30 Metern Steighöhe. Kieslich bot als einziger Hersteller den elektrischen Antrieb für alle Leiterbewegungen (Aufrichten, Ausziehen, Drehen) durch je einen Elektromotor.

Ab 1928 wurde die BF Altona Kunde bei Magirus. Es wurden beschafft:

- 30. August 1928: 1 KL 28 auf Magirus-Fahrgestell 3 CL, Motorleistung 70 PS
- 20. Oktober 1934: 1 KL 30 auf Magirus-Fahrgestell M 45 L, Motorleistung 110 PS
- 11. Mai 1935: 1 KL 30 auf Magirus-Fahrgestell M 45 L, Motorleistung 110 PS

Nach der Eingemeindung zu Hamburg aufgrund des Groß-Hamburg-Gesetzes vom 1. April 1937 endete 1938 die Selbständigkeit der Berufsfeuerwehr und damit auch die Zuständigkeit für eigene Beschaffungen.

Die Drehleitern der BF Harburg

Die Berufsfeuerwehr Harburg wurde am 1. Oktober 1921 gegründet. Zu diesem Zeitpunkt gab es kein einziges Motorfahrzeug und auch keine Drehleiter bei der Feuerwehr. Der von der Stadt bestellte Branddirektor Dipl.-Ing. Johannes Westphal führte die überfällige Motorisierung der Feuerwehr durch.

1922 wurde eine Drehleiter KL 25 von Magirus beschafft. Sie war auf einem Fahrgestell der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) aufgebaut. 1936 folgte eine KL 26, ebenfalls von Magirus. Fahrgestell war ein Magirus M 37 L. Nach der Eingemeindung zu Hamburg 1937 endete die Selbständigkeit der Berufsfeuerwehr und damit auch die Zuständigkeit für eigene Beschaffungen.

Zusammenfassung

Der Sollbestand an Hubrettungsfahrzeugen beträgt seit 1989 21 Fahrzeuge. Der z.Z. vorhandene Bestand an Hubrettungsfahrzeugen ist gemischt: Die Fahrgestelle stammen von Iveco Magirus, MAN und Mercedes-Benz, die Aufbauten von Magirus, Metz und Bronto Skylift.

Seit Ende des Zweiten Weltkriegs wurden bis heute 78 Hubrettungsfahrzeuge beschafft, davon fünf von Magirus, 66 von Metz Aerials, drei von Rosenbauer und vier von Bronto Skylift.

Quellennachweis und Schrifttum

Jahresberichte der Deputation für Feuerlöschwesen 1892, 1895, 1900, 1904 bis 1914

Berichte des Feuerwehramtes der Polizeibehörde 1928 bis 1934

Jahresbericht 1936–1939 Feuerschutzpolizei Hamburg

Jahresberichte der Feuerwehr Hamburg 1945 bis 2014

Fahrzeug-Stammliste F 03

H. Brunswig: Grundlagen der Sicherung von Kraftfahrleitern.

Z. Feuerschutz 1940, Nr. 4, S. 42 und Nr. 6, S. 74

INFORMATION Nr. 6/1977: Indienststellung von 2 neuen Drehleitern DL 30

INFORMATION Nr. 7/1981: Indienststellung einer Drehleiter mit niedriger Bauhöhe und Soforteinstieg

INFORMATION Nr. 3/1992: Indienststellung der ersten Drehleiter DLK 23-12 mit PLC-Technik

INFORMATION 25.05.2005: Teleskopmastfahrzeug TMF 53

INFORMATION 29.09.2006: 3 Hubrettungsfahrzeuge mit Teleskopmastaufbau TM 23/12

INFORMATION 20.06.2007: 3 Hubrettungsfahrzeuge mit Teleskopmastaufbau TM 23/12

INFORMATION 07.01.2010: 4 Automatik-Drehleitern mit Rettungskorb DLA (K) 23/12

INFORMATION 09.2012: Automatik-Drehleiter mit Rettungskorb DLA (K) 23/12

INFORMATION 12/2018: Drehleiter mit abneigbarem Korb und Hinterachszusatzlenkung

M. Gihl: Drehleitern. Stuttgart 1984

M. Gihl: Handbuch der Feuerwehr-Fahrzeugtechnik. Stuttgart 1995, 3. Auflage

M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus, Band 1. Stuttgart 1998

M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus, Band 2. Stuttgart 2000

D. Hasemann: Drehleiterfahrzeuge deutscher Feuerwehren im 20. Jahrhundert. Brilon 2000

M. Gihl: Die Fahrzeuge und Löschboote der Feuerwehr Hamburg. Brilon 2003

M. Gihl: Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr. Erfurt 2011

J.O. Unger, N. Beneke, K. Thrien: Hubrettungsfahrzeuge. Stuttgart 2015

Anhang

Tabellen auf den nächsten Seiten folgend:

Tabelle 1
Magirus-Drehleitern 1907 bis 1926

Jahr	Steighöhe	Fahrgestell	Leiterbetätigung	Wache
1907	22 + 3 m	DMG Batterie-elektrisch	Aufrichten manuell, Ausziehen elektrisch	Fw. 2
1910	22 + 3 m	DMG Batterie-elektrisch	Aufrichten manuell, Ausziehen elektrisch	Fw. 5
1911	22 + 3 m	DMG Batterie-elektrisch	Aufrichten manuell, Ausziehen elektrisch	Fw. ?
1914	25 + 3 m	DMG Benzin-elektrisch	Aufrichten manuell, Ausziehen elektrisch	Fw. 9
1914	25 + 3 m	DMG Benzin-elektrisch	Aufrichten manuell, Ausziehen elektrisch	Fw. 10
1921	25 + 2 m	z.T. Magirus-Untergestell Benzin	alle Bewegungen maschinell	
1925	25 + 2 m	z.T. Magirus-Untergestell Benzin-Motor	alle Bewegungen maschinell	Fw. 6
1925	30 + 2 m	z.T. Magirus-Untergestell Benzin-Motor	alle Bewegungen maschinell	
1925	30 + 2 m	z.T. Magirus-Untergestell Benzin-Motor	alle Bewegungen maschinell	
1928	25 + 2 m	z.T. Magirus-Untergestell Benzin-Motor	alle Bewegungen maschinell	
1928	25 + 2 m	z.T. Magirus-Untergestell Benzin-Motor	alle Bewegungen maschinell	

Tabelle 2
Beschaffungen 1934 bis 1936 und im Zweiten Weltkrieg (Auszug aus der Stammliste)

Jahr	Typ	Aufbau	Fahrgestell	Aussonderung
1934	30	Magirus	Magirus M 45 L	?
1936	30	Magirus	Magirus M 50 L	1959
1936	26 + 2	Magirus	Magirus M 37 L	?
1940	26 + 2	Magirus	KHD FL 145	1962
1940	26 + 2	Magirus	KHD FL 145	1964
1940	26 + 2	Magirus	KHD FL 145	1962
1940	26 + 2	Magirus	KHD FL 145	1965
1940	26 + 2	Magirus	KHD FL 145	1963
1941	DL 24	Metz	MB LD 3000	1960
1943	DL 30	Magirus	KHD S 4500	1968
1944	DL 22	Magirus	MB L 4500 F	1963
1944	DL 22	Magirus	MB L 4500 F	1964

Tabelle 3
Beschaffungen von Metz-Drehleitern auf MB Pullman-Fahrgestellen (Auszug aus der Stammliste)

Jahr	Anzahl	Typ	Fahrgestell	Aussonderung
1958	1	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 329	1977
1958	1	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 329	1979
1961	3	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 338	1977
1961	1	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 338	1979
1961	2	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 338	1980
1961	4	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 338	1981
1961	3	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 338	1982
1964	1	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 338	1980
1964	1	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 338	1982
1965	1	DL 30 h	Mercedes-Benz LP 1418	1978

Tabelle 4

Beschaffungen von Metz-Drehleitern auf MB Kurzhauber-Fahrgestellen
(Auszug aus der Stammliste)

Jahr	Anzahl	Typ	Fahrgestell	Aussonderung
1972	1	DL 30	Mercedes-Benz L 1519	1988
1975	1	DL 30	Mercedes-Benz L 1519	1989
1976	1	DL 30	Mercedes-Benz L 1519	1990
1976	1	DL 30	Mercedes-Benz L 1519	1992

Tabelle 5

Beschaffungen von DLK 23-12 ab 1977 und von Teleskopmastfahrzeugen ab 2006

Jahr	Anzahl	Fahrgestell	Motorbauart, Motorleistung	Aufbau
1977	3	Mercedes-Benz 1419 F	V 6, 141 kW bei 2500/min	Metz
1978	1	Mercedes-Benz 1419 F	V 6, 141 kW bei 2500/min	Metz
1979	5	Mercedes-Benz 1419 F	V 6, 141 kW bei 2500/min	Metz
1981	5 ^{a)}	Mercedes-Benz 1419 F	V 6, 141 kW bei 2500/min	Metz
1982	3	Mercedes-Benz 1419 F	V 6, 141 kW bei 2500/min	Metz
1987	1	Mercedes-Benz 1419 F	V 6, 141 kW bei 2500/min	Metz
1988	1	Mercedes-Benz 1422 F	V 6, 159 kW bei 2300/min	Metz
1989	1	Mercedes-Benz 1422 F	V 6, 159 kW bei 2300/min	Metz
1991	2 ^{b)}	Mercedes-Benz 1422 F	V 6, 159 kW bei 2300/min	Metz
1993	3 ^{b)}	Mercedes-Benz 1524	R 6, 177 kW bei 2600/min	Metz
1995	3 ^{b)}	Mercedes-Benz 1427 F	V 6, 200 kW bei 2100/min	Metz
1996	4 ^{b)}	Mercedes-Benz 1427 F	V 6, 200 kW bei 2100/min	Metz
1996	1	Iveco FF 150 E 27	R 6, 196 kW bei 2200/min	Magirus
1997	2 ^{d)}	MAN 15.264 LC	R 6, 191 kW bei 2300/min	Metz
1998	1 ^{d)}	MAN 15.264 LC	R 6, 191 kW bei 2300/min	Metz
1999	2 ^{d)}	MAN 15.285 LC	R 6, 206 kW bei 2400/min	Metz
2006	3 TMF	MB Atego 1628 F	R 6, 206 kW bei 2200/min	Bronto Skylift
2007	3 TMF	MB Atego 1628 F	R 6, 206 kW bei 2200/min	Metz B 32
2009	4	Iveco FF 160 E 30	R 6, 220 kW bei 2500/min	Magirus
2010				
2012	3	MB Atego 1529 F	R 6, 210 kW bei 2200/min	Metz L 32
2013	2	MB Atego 1529 F	R 6, 210 kW bei 2200/min	Metz L 32
2014	4	MB Atego 1529 F	R 6, 210 kW bei 2200/min	Metz L 32
2016	2	MB Atego 1530 F Blue Tec	R 6,	Metz L 32
2018	3	MB Atego 1630 F ^{e)}	R 6, 220 kW	Rosenbauer L 32 A-XS 2.0

R 6= Reihen-6-Zylinder-Dieselmotor, V 6= 6-Zylinder-Dieselmotor in V-Form

a) davon eine DLK 23-12 SE, b) PLC II, c) PLC III, d) PLC 3.1.

e) mit Gelenkarm und Hinterachs Zusatzlenkung

„Die Stunde Null“ – Kriegsende und Besatzungszeit bei den deutschen Feuerwehren 1945-1949

von Christoph PLUM

Unter der Schirmherrschaft des Referats 11 der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutz e.V. (vfdb) fand am 23.03.2019 das diesjährige Fachsymposium zur Feuerwehrgeschichte statt, zu dem sich 105 Teilnehmer aus dem deutschsprachigen Raum im Seminarraum der Feuer- und Rettungswache Fulda trafen. Die Fachvorträge der Referenten zu den Themenblöcken Besatzungszonen, Städte, Technik und Mensch bildeten den Rahmen für einen lebhaften Austausch unter Feuerwehrhistorikern.

Die einleitenden Worte von Referatsleiter Dr. Daniel Leupold bezogen sich auf das Foto, welches auch den Titel des Tagungsbandes ziert.



Denn eben dieses fasst viele Umstände zusammen. So sind darauf Männer in unterschiedlichsten Uniformen vor einer Kraftfahrerspritze (KS 25) mit einer zweisprachigen Beschriftung zu sehen. Die Uniformierung zu einem zeigt den Improvisationswillen und gleichzeitig deutet das Lachen auf humorvollen Umgang trotz der womöglich erfahrenen Strapazen hin.

Neben den Worten des Willkommens durch Daniel Leupold und seinem Dank an die FF Fulda sowie den Initiator des Symposiums Michael Thissen, fand der Leiter des Deutschen Feuerwehr-Museums (DFM) Rolf Schamberger noch Gelegenheit zum motivierenden Aufruf an die Teilnehmer. Dieser Aufruf richtet sich auf die Anekdoten, die im Kontext zum Dienst in der Feuerwehr und hinsichtlich des „Helfer-Gens“ entstehen und die im kollektiven Gedächtnis erhalten werden müssen.

Frank Wörner führt als erster Referent und auf Basis der vorhandenen Aktenlage badischer Archive in die französische Besatzungszone ein. Diese Aktenlage bezieht sich beispielsweise auf Korrespondenzen zwischen den Feuerwehren und dem Innenministerium beziehungsweise der aufsichtsführenden Besatzungsmacht. Sowohl Zeitzeugenaussagen als auch Literatur sind spärlich vorhanden. Begonnen hat die Besatzung am 21.04.1945 mit der Einnahme von Freiburg, wobei keine Zivilverwaltung vorgefunden wurde. Teilweise wurden Pfarrer zu den verbliebenen Repräsentanten der eingenommenen Gemeinden. Das Nutzen von Vorhandenem wurde zur Aufgabe der Besatzer. So wurden beispielsweise die Kragenspiegel und Schulterstücke des Dritten Reichs ohne Hoheitsabzeichen bis 1946 weiterverwendet. Die in der Folgezeit ausgegebenen Dienstgradabzeichen beruhten auf den Zeichnungen von Landesbranddirektor Josef Eberhard, dem in der Zeit des Wiederaufbaus ein großer Verdienst, insbesondere durch die Nutzung seiner Erfahrungen im Kriege, zugesprochen wird. Obwohl Tauschgeschäfte nicht überliefert sind, geben Prozessakten und Zeitzeugenberichte wieder, dass unter anderem der Verkauf städtische Güter zum Unterhalt von Familien genutzt wurde.

Über die Infrastruktur auf Landesebene berichtete Wörner, dass die Amtsgeschäfte des Landesbranddirektors aus dessen Privatwohnung heraus geführt wurden und die Feuerweherschule in einer umfunktionierten Gaststätte eingerichtet wurde. Trotz des Unmuts innerhalb der Freiwilligen Feuerwehren aufgrund der Personalreduzierung und der geplanten Einbindung der Bevölkerung seitens der Franzosen, wurden die Personalforderungen erst 1950 umgesetzt. Zum Rückzug der Franzosen übernahm das Land Baden die Aufsicht über die Feuerwehren. Die Übergabe rettungsdienstlicher Aufgaben an die Feuerwehren kam aufgrund mangelnder Vorgaben nie zustande,

zumal der Aufbau einer strukturierten Ausbildung und der landesweiten Wiederherstellung des Feuerwehrwesens hierzu benötigte personelle Ressourcen band.

Ralf Keine referierte zur amerikanischen Besatzungszone. Mit Luftaufnahmen von der zerstörten Stadt Frankfurt am Main und Aufnahmen der Feuerwachen begann der Vortrag, welcher exemplarisch Bezug zur Situation Frankfurts nahm. Die Ausgangssituation stellen 12.000 zerstörte Häuser und 80.000 zerstörte Wohnungen dar. Die damalige Versorgung mit Lebensmitteln wurde erschwert, da zum Beispiel eingelagerte Vorräte vor der Besetzung in Brand geschossen wurden. War zuerst nur ein Pressevertreter zum Oberbürgermeister eingesetzt worden, so kam es zur Besetzung der Stadtverwaltung durch Beamte erst nach deren Rückkehr in die Stadt. Die Anordnungen an die Feuerwehr betrafen beispielsweise die Inbetriebnahme der Hauptfeuerwache und die dortige Installation der Landesfeuerweherschule sowie die Rückholung ausgelagerter Gegenstände und Fahrzeuge. Die Feuerwachen waren jeweils mit zwei LF, einer DL, einem SKW und zwei TS ausgestattet, wobei die Fahrzeuge aufgrund des Spritmangels in verkleinerten Ausrückebereichen operierten. Doch neben der Reorganisation des kommunalen Feuerlöschwesens wurden im Stadtgebiet auch acht zivile und militärische Feuerwachen der US-Amerikaner in Betrieb genommen. Zu den häufigsten Einsätzen zählten die Wasserrettung aufgrund von Suizidversuchen und das Retten Verschütteter. Darüber hinaus gehörten das Verfüllen von innerstädtischen Löschteichen und die Beseitigung von Trümmern zu den neuen Aufgaben der Feuerwehr.

Das erste Fahrzeug wurde feuerwehrseitig mit Fahrgestell und Generator an die Firma Metz geliefert, die mittels eines heckseitig verbauten ehemaligen Hallenkrans den Aufbau vervollständigte. Ironischerweise fiel zu alle dem der Abschluss der „Stunde Null“ am 08.05.1949 fast auf das Jubiläum der Feuerwehr Frankfurt a.M., welche am 18.06.1949 ihr 75-jähriges Bestehen feiern konnte. Im Nachwort kam Keine ebenso auf den Rettungsdienst zu sprechen. Die ame-

rikanische Aufsichtsbehörde übertrug diesen an die Feuerwehren erst 1950 nach den Bankrott des DRK, welches – wie im Dritten Reich – den Rettungsdienst stellte. Im Nachwort kam Keine noch dazu, über die Teilung der Stadt zu berichten. So war es zu Anfang für Feuerwehrkräfte nur in Begleitung der Besatzungskräfte möglich, die Main-Brücken zu befahren. Der Aufbau der Brücken erfolgte jedoch sukzessive. Thomas Knauf konnte noch ergänzen, dass es sich bei dem ersten Fahrzeug nach dem Kriege beziehungsweise dessen Fahrgestell um eines aus den Reihen des Reichsarbeitsdienstes handelte.

In die britische Besatzungszone führte Stephan Neuhoff mit seinem ebenso auf Aktenlage beruhenden Vortrag. Das Auftreten der Deutschen als „Meisterrasse“ führte auf britischer Seite dazu, dass bereits im September 1944 ein Handbuch für die geplante Militärregierung in Deutschland entwickelt wurde. Dieses Handbuch sollte Auswirkungen auf den Umgang mit Deutschen Bürgern unter anderem durch Verbote haben. Die nach Kriegsende geschehene Installation von Fire Safety Officers erfolgte nicht flächendeckend, sondern nach militärischen Gesichtspunkten. Besonderheiten der Zeiten waren die Abtretung des Rettungsdienstes an die Feuerwehren und dass das deutsche System der Freiwilligen Feuerwehr den Briten bis dato unbekannt war. Eine konkrete Vorstellung über ein zukünftiges System in Deutschland entstand erst ab dem 03.01.1946 unter anderem mit der Schaffung von Feuerwehrausschüssen und der Installation eines Oberpräsidenten. Die unterste Fire Authority wurde die Gemeinde. Am 01.07.1947 wurde dann der Landesfeuerwehrverband in NRW gegründet, welcher entsprechend den britischen Vorgaben über keine Aufsichtspflicht verfügte. Die Bemessungsgrundlage für die Personalstärke einer Feuerwehr richtete sich bis 1950 nach der Einwohnerzahl und ebenso entschied die Einwohnerzahl auch über die Verantwortlichkeiten über das Budget. Finanzielle Probleme wurden im Laufe der Zeit durch die Umlage der Feuerchutzsteuer und Beihilfe des bestehenden Reiches bewältigt. Ebenso im Jahre 1950 wurden erst die Sollstärkeforderungen für Freiwilligen

lige Feuerwehren genehmigt. Die Ziele der Briten waren in der gesamten Zeit jedoch gleich geblieben: strikte Trennung der Feuerwehren von der Polizei, Dezentralisierung und Entnazifizierung. Die Anerkennung der flächendeckend leistungsstarken Freiwilligen Feuerwehren kann als Einsicht der Briten gewertet werden. So fasste Daniel Leupold die Entwicklungen der Zeit mit dem „Ring um das richtige System“ zusammen.

Christian Stichernaths Vortrag bezog sich auf die Zustände in Hannover, wobei das Hauptthema auf die Überprüfung des Personals auf „Belastungen“ aus dem Dritten Reich abzielt. Aus zitierten Texten geht hervor, dass in der gesamten Stadt zu keinem Zeitpunkt der Brandschutz nicht sichergestellt war. Angesichts der Berichte aus anderen Städten - zum Beispiel Köln oder Frankfurt - eine Besonderheit. Ebenso standen die verbliebenen Einheiten des Feuerschutzpolizei-Regiments 2 zur Verfügung. Allerdings waren auf kommunaler Ebene nur zerstörte Feuerwachen vorzufinden. Der Rettungsdienst wurde in der Folge mittels britischen Kraftfahrzeugen wieder aufgenommen und vergleichbar der Zustände in Frankfurt am Main waren auch Leichenbergungen und Trümmerräumungen an der Tagesordnung. Hierzu ist überliefert, dass die Leichenbergung mit einer Prämienauszahlung verbunden war. Die Entnazifizierung gestaltete sich schwierig, da die Beamten für einander an Eides Statt aus sagten und sich somit gegenseitig entlasteten. Zum Teil wurde plädiert, „Teil des Systems“ gewesen zu sein, gleichzeitig ist heutigen Historikern klar, dass Größen wie Fritz Heimberg ihren Nutzen aus dem System zogen. Die im Kriege aufgebauten funktionellen Netzwerke nutzten somit auch bei der Rehabilitation. So kam mitunter vor, – so Stichernaths These - dass belastete Brandingenieure im Rahmen der britischen Reorganisation ihren Dienst nie eingestellt haben. Eben diesen mangelte es nach heutiger Sicht an einer persönlichen Auseinandersetzung mit der eigenen Einstellung während des Dritten Reichs. Markus Zawadke ergänzte, dass es in München ebenso zu einer „nahtlosen Übernahme“ des Vorhandenen durch die US-Amerikaner kam. Rolf Schamber-

ger konnte hinzufügen, dass Branddirektor Johannes Schmidt ein Anhänger des NS-Regimes war, dennoch in der Folgezeit als Idealist dargestellt wurde.

Zum Anfang seines Vortrags nahm Günter Strumpf Bezug zur „Stunde Null“ und beschrieb, dass Berlin sehr wohl diese Stunde erfahren hat. Seine Aufzählung von einzelnen Zuständen und Ereignissen beschreiben am besten die Umstände, in der sich die Feuerwehr zum Zeitpunkt der Besetzung durch sowjetische Kräfte befand. So war die Feuerwehr neben dem kämpferischen Halten der Hauptfeuerwache für 14 Tage auch mit dem Errichten von Panzersperren befasst. Zwei Abschnitte hingegen versuchten sich zu den West-Alliierten durchzuschlagen. Der Endkampf um Berlin kostete mehr Feuerwehrkräfte das Leben, als der gesamte Bombenkrieg zuvor. Alles Gerät wurde beschlagnahmt und zur Motorisierung der Roten Armee verwandt. Einzig drei Kraftfahrzeuge konnten durch einen russisch sprechenden Wachvorsteher „gerettet“ werden. Zudem bestand ein Zustrom an Flüchtlingen aus den ehemaligen Ostgebieten. Die Frage nach der Parteizugehörigkeit stellte sich während der Reorganisation vorerst nicht und so wurde beispielsweise im sowjetischen Sektor der Aufbau einer Verwaltungsstruktur bald nach der Besetzung vorangetrieben. Am bekanntesten aus dieser Zeit ist die Kennzeichnung der Feuerwehrfahrzeuge mittels gelben Flächen an Front und Heck. Das Gebot, dass alliierte Fahrzeuge Vorfahrt vor kommunalen Einsatzfahrzeugen besaßen, wurde aufgrund eines Brandes 1947, bei dem sechs britische Soldaten ums Leben kamen, aufgehoben. Umsetzungen von Personal und Gerät waren nur innerhalb der Sektoren erlaubt, Ausnahmen betrafen lediglich die Einsätze. Auch das Personal war zu „Grenzgän-



gen“ gezwungen, wobei ein Umzug noch nicht absehbar war. Allerdings wurden nach Bekanntwerden von „Menschenverschleppungen“ in den sowjetischen Sektor bald polizeiliche Sicherungsmaßnahmen an den grenznahen West-Feuerwachen eingerichtet. Im Jahre 1948 waren die westlich gelegenen Sektoren schon als Einheit tätig und die schlussendliche Spaltung folgte zum 21.11.1948.

In einem Tandemvortrag führten zuerst Carsten Löwe und im Anschluss Karsten Hieke in die Dresdener Feuerwehrwelt. Das „Elbflorenz“ war in der Zeit des Dritten Reichs strukturell und technisch auf den Krieg ausgelegt. Das belegen Einsatzpläne zur Bergung von Luftkriegstoten vor 1939 und der Austausch mit Kräften aus Köln, Lübeck und Hamburg über deren Erfahrungen bei Flächenbombardierungen. Auch die Fahrzeugentwicklungen – unter anderem der bekannte Dresdener Löschzug – spiegelten diese Ausrichtung wieder. Große Einbußen verzeichnete die Feuerschutzpolizei bei der Bombardierung von 13.02. bis 15.02.1945, da während des Löscheinsatzes der Kräfte die „zweite Welle“ erfolgte, bei dem circa 100 Kräfte ihr Leben verloren. Das belegen die vollständig erhaltenen Einsatzberichte. Zum Einmarsch der Roten Armee befanden sich die Führungskräfte größtenteils noch im Stadtgebiet. Es erfolgte analog der Handhabung in Berlin die Zwangsverteilung konfiszierter Kraftfahrzeuge und auch die kriegsbedingte Einstellung der Roten Armee gegenüber Deutschen Funktionsträgern führte neben den Sprachbarrieren zu vielerlei Verhaftungen. In der Folge wurde die Stimmung in der Bevölkerung für Politisierungszwecke verwandt und der Reorganisation war obligatorisch mit Eintritt in die SED verbunden. In diesem Zuge erfolgte auch eine „Säuberung der Verwaltung“. Bemerkenswert ist der frühe Aufbau eines Vorbeugenden Brandschutzes ab Juli 1945. Im seinem Nachtrag zum Vortrag ergänzte Löwe, dass die Aktenlage so gut erhalten sei, da sie ausgelagert wurde und somit die Bombardierungen überleben konnte. Karsten Hieke bezog sich im zweiten Teil auf den Wiederaufbau Freiwilliger Feuerwehren, von denen es acht im Dresdener Stadtgebiet gab. Im Kontext der Konfiszierungen von feuerwehrtechni-

schen Geräten anderorts macht Hieke darauf aufmerksam, dass die FF Pillnitz per sowjetischem Befehl vor Plünderungen zu schützen war. Die gesamte Reorganisation erfolgte unter der Verantwortung der Landespolizei und sukzessive wurden die Wehren in die kommunale Verwaltung übernommen. Ab 1948 führten Freiwillige Kräfte schlussendlich auch Brand-schauen durch.

„Wie kann man günstig viel erzählen?“ – so begann Dieter Farrenkopf seinen Vortrag über die Freie und Hansestadt Hamburg, welcher auf den transkribierten Aufzeichnungen von Oberbranddirektor Hans Brunswig beruht. Wichtig sei zu Anfang, dass es zu einer kampflosen Übergabe Hamburgs aufgrund der Verhandlungen – unter anderem von Hamburgs Konteradmiral Hans Bütow – mit den Briten kam. Zu Kriegsende befanden sich noch ca. 1.000.000 Einwohner in der Stadt, zu denen jedoch 500.000 Rückkehrer kamen. Es ist hier von einem „Wachstum in kritischen Jahren“ die Rede. „Belastete“ Einsatzkräfte wurden wieder-eingestellt, wobei dieser Umstand mit den „Nicht-Verzicht“ auf Erfahrungen in jener Zeit begründet wurde. Bei der Rückkehr von Brunswig fand dieser seine gesamte Führungsriege im Dienst wieder, jedoch warf die Entnazifizierung Probleme auf, da sich zu wenige Unbelastete in den Reihen der Feuerwehr wiederfanden. Wie auch in anderen Besatzungszonen wurde die Loslösung von der Polizei angestrebt, was laut Farrenkopf einige Kräfte „genossen“ nun nicht mehr Teil der Polizei zu sein. Im Gegensatz zur britischen Direktive über das Fraternisierungsverbot zum besetzten Deutschland entstand in Hamburg ein kameradschaftliches Miteinander. Im Gegensatz dazu wurden sich weigernde Ukrainer der ehemaligen Luftschutzpolizei an die Rote Armee ausgeliefert. Als Reparationsmaßnahmen wurden unter anderem zwei Löschboote an die Sowjetunion abgetreten.

Im Themenblock Technik stellte Thomas Knauf die Kraftfahrzeuge während des betrachteten Zeitraums dar. Knauf präsentierte eine Vielzahl an Bildern, begann jedoch mit einem kurzen Exkurs in das Dritte Reich, da die „Stunde Null“

nicht ohne die Luftschutzausrüstung der Gesamtfeuerwehr und die Technisierung ländlicher Feuerwehren zu erklären sei. Ebenso spielt mit hinein, dass die Vereinheitlichung im Kraftfahrzeugwesen alle Bedarfsträger betraf und somit auch die Nachkriegszeit prägte. Kraftstoff- und Ersatzteilmangel sowie das Auffinden verlegter Fahrzeuge waren die ersten zu lösenden Aufgaben. Von der Luftschutzpolizei Aachen ist exemplarisch bekannt, dass sie sich gegen Kriegsende in Richtung Remscheid abgesetzt hatte. Aufgegebene Fahrzeuge wurden durch Plünderung und Zerstörung zu „Freiwild für Jäger und Sammler“. Teilweise wurden Feuerwehrfahrzeuge aufgrund ihres polizeilichen Kennzeichens „WL“ der Wehrmacht zugeordnet. Zu sehen sind solche konfiszierten Fahrzeuge durchaus heute noch in Filmaufnahmen, in welchen in Mitten des Tross originäre Feuerwehrfahrzeuge auftauchen bzw. zweckentfremdet wurden. Auch wurden aufgegebene Fahrzeuge unkenntlich gemacht und sodann privat oder wirtschaftlich genutzt, indem sie beispielsweise zum Ziehen landwirtschaftlicher Geräte genutzt wurden. In den Gemeinden selbst waren die Voraussetzungen für den Wiederaufbau unterschiedlich. Zum bekannten Bild gehörten bei städtischen wie ländlichen Feuerwehren Krad- und Fahrradmelder. Die vorhandenen Aufbauten aus Hartfaserplatten mussten neu aufgebaut werden, da der Materialmangel gegen Kriegende keine Langlebigkeit versprach. In der britischen Besatzungszone war mit der Aufschrift „Fire Brigade“ eine Steuerbefreiung verbunden.

Doch die rote Lackierung war nicht bei allen Gemeinden umgesetzt worden, so beispielsweise im nordrhein-westfälischen Dülmen. Die US-Amerikaner setzten hingegen auf ein vereinheitlichtes Logo. Neben konfiszierten und zugewiesenen Wehrmachtsfahrzeugen fanden ab 1950 auch ausgemusterte Militärfahrzeuge der Alliierten Einzug in die Fuhrparks. Die Deutschen Industrie war zu Anfang weniger mit der Produktion als mit der Reparatur des Vorhandenen beschäftigt beziehungsweise konnte letzteres nur leisten. Die anfangs angebotenen Fahrzeuge glichen denen vor 1945 und wurden teilweise in lediglich retuschierten Anzeigen angepriesen.

Rolf Schamberger befasste sich mit der juristischen und sachlichen Aufarbeitung von Synagogenbränden in den Jahren 1945 bis 1949, wobei auf die staatsanwaltschaftliche Aktenlage eingegangen wird. Vorweg erwähnte Schamberger, dass die Zerstörung von Gotteshäusern in der heutigen Zeit für „Entsetzen“ Sorge, während zwischen Pogrom und Kriegsende ca. 700 Synagogen zerstört wurden. Die Beschreibung von Einzelschicksalen unterstreicht die Wichtigkeit der Auseinandersetzung. So zum Beispiel die Bebauung der geräumten Grundstücke, wodurch die ursprüngliche Nutzung „negiert“ wurde. Die Justiz befasste sich mit dem Thema ab einem halben Jahr nach Kriegsende. Die Datenlage hierzu, wie auch die Aktenlage zur Entnazifizierung sind nach 1945 entstanden und daher begründet sich die heute noch einsehbare Datenlage. Bemerkenswert zu Anfang ist, dass die Umzüge der Sturmabteilungen die Ausgangssituation der Pogrome bildeten. Die Maßnahmen des Feuerwehrwesens beschränkten sich größtenteils auf die Riegelstellung zur Nachbarbebauung und finden in stichpunktartig ausgewählten Chroniken der entsprechend tätigen Feuerwehren keine Erwähnung. Schamberger spricht hier von einer Negierung des Geschehenen in den Festschriften. Die Auseinandersetzung mit der Einbindung der Feuerwehren findet in der Nachkriegszeit nicht zufriedenstellend statt. Hier sei auf das Werk von Hans Kernmayer: „Der Goldene Helm“ mit seinen Passagen von Walter Schnell verwiesen, dessen Text oft herangezogen wird, jedoch dieser Akt eine „zu lockere Herangehensweise an die Historie bei einer Zitierung“ darstelle, sofern der Autor selbst und dessen damalige Position nicht beachtet wird. Ein aktuelles Forschungsprojekt der Universität Gießen zu den Feuerwehren in der NS-Zeit soll nunmehr einen Leitfaden für die geschichtliche Aufarbeitung innerhalb der Feuerwehren bereitstellen.

Der zweite Vortrag von Günter Strumpf schloss das Symposium und zeigte auf, wie es um die Feuerwehringenieurere stand beziehungsweise, welche in den Dienst zurückkehrten. Mit der Überführung in die Polizeizuständigkeit im Dritten Reich, wurde erstmals der Gehobene



Dienst im Feuerwehrwesen installiert und nach dem Kriege wurden oftmals Beamten des Mittleren Dienstes zu Aufsteigern, sobald Vorgesetzten Belastungen nachgewiesen worden war. „Er kam ja aus dem selben Topf“, so umschrieb Strumpf die gängige Praxis derartiger Maßnahmen. Sein Resümee war ebenso „wie sollte es bei einem Fachamt auch sein?“, welches darauf abzielt, dass eine Feuerwehr nicht

aus dem Nichts heraus neu aufgebaut werden kann und vorhandenes Wissen des Mittleren Dienstes von Vorteil war.

Rückblickend fand erneut ein gelungenes Symposium mit spannenden Vorträgen statt. Nicht zu vergessen ist das Netzwerken renommierter und neu eingestiegener Feuerwehrhistoriker im Vorfeld und während der Veranstaltung.

Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter KORTE

Es geschah im Juni...

86 v. Chr. Archelaos, Feldherr des Königs Mithridates von Pontos im Kampf gegen Sulla, lässt einen hölzernen Belagerungsturm in Piräus zum Schutz gegen

Brandstiftung durch die Römer mit Alaun tränken und erreicht damit vollständige Feuerunempfindlichkeit (Horning, Feuerwehrgeschichte)

1099 Nach der Eroberung Jerusalems durch das Heer des ersten Kreuzzuges. Die Ritter werden als

Johanniter oder Hospitaliter bezeichnet. wird der Orden vom Hospital des Heiligen Johannes gegründet (Rettungsdienst 9/2017)

1294 Die Hansestadt Lübeck errichtet ein strömungsgetriebenes Schöpfrad bei Wankenitz, über das Wasser hauptsächlich für Löschzwecke über Rohre und Rinnen in die Stadt geleitet wird (Hornung, FF-Geschichte, S. 18)

1464 Erstmals wird in Frankfurt (HE) von einem Rauchfangkehrer berichtet. Bis dahin mussten die Hausbesitzer die Kamine selber kehren. Die ersten Rauchfangkehrer kommen aus Italien. (O. Ö. Landesfeuerwehrverband: Entwicklung des Feuerwehrwesens, 2006)

23.06.1684 Großbrand in Hamburg auf dem Schiffsbauerbrook: 114 Häuser werden eingeäschert. Erste große Belastungsprobe der Hamburger „General-Feuercassa“ von 1676: 214 Erben mit 1.714 Feuerstätten werden ein Raub der Flammen. Die Kasse muss 1.286.620 Mark auszahlen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 624 / C. Zwierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 112 / Feuerkasse Hamburg (2001): Es begann 1676, S. 56)

10.06.1689 Durch die Brandstiftung französischer Agenten brennen in Prag die gesamte Judenstadt und die Altstadt mit 707 Häusern und fünf Kirchen ab. Ca. 300 Menschen sterben (Everhardo Guenero Happilo 1690, „Deß Teutschen Carls/oder so genannten Europæischen Geschichts-Romans“, 2. Theil, S. 215 / Beschreibung der kgl. Haupt- u. Residenzstadt Prag 1787, 2. Theil, S. 267 / Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 417)

21.06.1709 Ausgehend vom Haus eines Hufschmiedes vernichtet ein Feuer in Olmütz (heute Olomouc, Tschechien) 349 Häuser und mehrere Kirchen und Klöster. Kanonen werden in die Schanzgräben vor der Stadt geworfen, damit sie nicht schmelzen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 335)

29.06.1714 Durch explodierendes Pulver eines Pulverhändlers sterben in Naumburg (ST) ca. 30 Menschen, eine unbekannte Anzahl wird verstümmelt. Beim dadurch entstandenen Großbrand werden 431 Häuser, 400 Hinterhäuser und Scheunen in Schutt und Asche gelegt (130 Jahre FF Naumburg 1996, S. 16 ff.)

26.06.1719 Zweitägiger Großbrand in Frankfurt am

Main (HE), dem 282 Menschen und 439 Häuser zum Opfer fallen. Sachschaden 2,5 Mio Gulden (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 335 / Festschrift 100 Jahre Kreisfeuerwehrverband der FF Frankfurt/Main 1979, S. 32). Danach hält ein Domprediger eine Predigt über dieses „Rach- und Warnungsfeuer Gottes“ (Hornung, FF-Geschichte, S. 35). Von nun ab müssen in der Stadt alle Neubauten mit Brandmauern versehen und die anderen Stockwerke in Stein errichtet werden (Das Feuer hat zwei Gesichter, S. 13 / FeuerwehrChronik v. 31.07.2013, Nr. 4, S. 99)

22.06.1729 Durch Blitzschlag geraten in Herbern (heute Ortsteil von Ascheberg, NW) sechs Häuser in Brand (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 248)

10.06.1759 Auf dem Dom von Breslau (heute Wroclaw, Polen) bricht Feuer aus, der beide Türme der Kirche zerstört (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 679)

24.06.1759 Eine zwei Tage andauernde Feuersbrunst in Wien verbreitet sich rasch durch brennende Schindeln und richtet „unermesslichen Schaden“ an (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 598)

09.06.1774 Feuer- und Löschordnung in Oer, verbunden mit einer Brand-Versicherungsgesellschaft, „deren durch Feuersnoth beschädigte Mitglieder die Ersetzung des an ihren Wohnhäusern und Gebäuden erlittenen Schäden aus gemeinem Beitrage erhalten“ (Chronik der Stadt Oer-Erkenschwick 1989, S. 43)

26.06.1779 In Wien (A) fliegt ein Pulverthurm in die Luft. Mehr als 40 Menschen werden dabei getötet, zahlreiche Gebäude zerstört oder beschädigt. Ursache sollen entweder Nägel an den Schuhen eines Artilleristen oder Tabakrauchen sein

08.06.1784 Der Erzbischof von Köln, Maximilian Franz von Bayern, erlässt zur Verschärfung seiner Verfügung von 1781 eine Verordnung zur Verhütung und Löschung von Bränden sowie zur Errichtung einer „Brandversicherungs-Gesellschaft im Vest Recklinghausen“ (Vest. Zeitschrift Bd. 12, 1902 / Thormann, Feurio im Vest, S. 58 / Vest. Zeitschrift Bd. 99, 2002, S. 107 ff. / Archiv der FF Datteln)

25.06.1809 Mit Feuer spielende Kinder verursachen in Burgdorf (NI) einen Stadtbrand, der die Stadt fast

vollständig einäschert (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 444 / Burgdorf historisch, Internet 7-2015)

25.06.1809 Appelhülsen (NW) brennt bei einer Brandkatastrophe bis auf vier Häuser vollständig nieder, für allein 59 Häuser zahlt die Preußisch-Münstersche Feuersozietät 12.925 Reichsthaler aus (Amts-Blatt für die Provinz Westfalen Nr. 35 v. 18.5.1816, S. 215). Die „Königlich hohen Ministerien der Geistlichen- u. Unterrichtsangelegenheiten und des Innern“ bewilligen im Juni 1819 eine „kath. Haus- und Kirchenkollekte“ in der Provinz Westfalen zum Wiederaufbau der Kirche (Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Münster Nro. 27 v. 03.07.1819, S. 219). Erst 1822 kann eine neue Kirche fertiggestellt werden (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 306)

01.06.1819 Die „Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt“, als private Feuerversicherung (innerhalb Sachsens für bewegliche Gegenstände, außerhalb Sachsens auch für Gebäude) gegründet, nimmt den Geschäftsbetrieb auf (150 Jahre Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt 1819 - 1869, Seite 19 / Feuerwehrchronik v. 30.09.2009)

13.06.1844 Das Dorf Schollene bei Magdeburg (ST) brennt bei heftigem Wind mit Kirche, und Schule in kurzer Zeit fast vollständig nieder. Die meisten Bewohner retten nur „das nackte Leben“. Das Feuer verbreitet sich von einer in Brand geratenen Windmühle aus (Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Münster, Nro. 22 v. 31.05.1845, S. 145)

25.06.1869 Offizielles Gründungsdatum der Feuerwehr Oberhausen (NW) (Festschrift 125 Jahre Feuerwehr Oberhausen, 1994)

19.06.1874 Gründungsdatum der BF Frankfurt am Main (HE) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 u. 111 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

22.06.1879 Gründung des Landesfeuerwehrverbandes Mecklenburg in Teterow (Festschrift 2004, 125 Jahre Landesfeuerwehrverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.)

01.06.1889 27. Verbandstag des Rheinisch-Westfälischen Feuerwehrverbandes in Düren (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, 2012, S. 15 / Lenski, 1891 – 1931 Der Westf. Feuerwehrverband, 2014, S. 20)

09.06.1894 4. Verbandstag (3. Verbandsfest) des Westfälischen Feuerwehrverbandes in Unna. Erstellung einer „Normalübungsordnung“. Herausgabe einer ersten ausführlichen Statistik: Wehren mit den meisten Mitgliedern sind Dortmund (204), Haltern (191 - gestellt von einem Turnverein) u. Münster (176) (Lenski, 1891 – 1931 Der Westf. Feuerwehrverband, 2014, S. 24)

27.06.1894 Ein Großbrand in Distelhausen (Tauberbischofsheim) vernichtet 22 Gebäude, davon 8 Wohnhäuser (Lösch 2003, Die Bahnfeuerwehr, S. 26)

07.06.1899 In Ottensheim (A) brennen 123 Häuser ab (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 605)

14.06.1899 Gründung des Feuerwehr-Berufsverbandes in Leipzig (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 55 – Lt. VFDB 2/1970 Gründung am 17.06. in Stettin)

10.06.1909 Erstmals wird der inzwischen weltbekannte Notruf SOS verwendet, als das brit. Passagierschiff „Slavonia“ vor den Azoren auf Klippen aufläuft: Besatzung und Passagiere können gerettet werden (Geschichte mit Pfiff 6/2009, S. 12)

01.06.1914 Dienstaufnahme der BF Neumünster (SH) (Feuerwehr Magazin 6/1984 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 34 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

14.06.1919 In Bad Kösen (ST) beschließt der VDB (Verband Deutscher Berufsfeuerwehroffiziere) eine neue Namensgebung für die Nachfolgeorganisation: „Reichsverein Deutscher Feuerwehringenieure“ (RDF) (VFDB 2/1970 / Strumpf, Brandschutzgeschichte 1982, Offiziersvereinigungen der Dt. Berufsfeuerwehren, S. 12; - 3790-01 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 134)

Juni 1924 „Der Feuerwehrmann“, Fachorgan des Rheinisch-Westfälischen Feuerwehr-Verbandes, stellt sein Erscheinen ein (FeuerwehrChronik Nr. 6 v. 30.11.2008)

24.06.1929 Wiedergründung des internationalen Rates der Feuerwehren als „Internationales Technisches Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen“ (CTIF) in Paris (FeuerwehrChronik Nr. 3/2012 v. 31.05.2012 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 135)

19.06.1934 Im Dorf Reetzow bei Halbeck auf Usedom werden nach einem Blitzschlag elf Gebäude des Dorfes eingeäschert, wobei auch Vieh verbrennt (National Zeitung v. 20.06.1934)

05.06.1939 In einem der größten Bahnhöfe Europas, dem Hbf. von Warschau (Warszawa), verursachen Funken eines Schweißaggregates ein Großfeuer, das den überwiegenden Teil des Bahnhofs zerstört. Ein Feuerwehrmann kommt ums Leben (CTIF 2015, Spekulative Brände und Brandstiftungen, S. 353)

01.06.1944 Die Feuerwehrfrauen Deutschlands und Österreichs werden der SS-Gerichtsbarkeit unterstellt (FeuerwehrChronik Nr. 1/2013 v. 31.01.2013)

29.06.1949 Bis zum 25. August erlebt Frankreich die bis dahin schlimmsten Waldbrände seiner Geschichte. 85 Rettungskräfte kommen dabei ums Leben. Zeitweise ist sogar die Stadt Bordeaux bedroht, 8.000 Mann dämmen den Brand schließlich ein (Feuerwehrfahrzeuge der Welt 38 u. 39/2004)

10.06.1954 Umwandlung der FF Fürth (BY) in eine Berufsfeuerwehr (CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 35 u. 172 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

11.06.1954 In Rheydt Gründung des Vereins „Feuerwehrrholungsheim NRW e.V.“ (BrandSchutz 1/1961 / Lt. „150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, S. 66“ Gründung bereits am 10.07.1954)

02.06.1959 Beim Brand des Holzlagers Tischler & Söhne in Stuttgart entsteht ein Sachschaden von zwei Mio. DM. Die Brandursache kann nicht ermittelt werden (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 8)

12.06.1959 Der „Deutsche Ausschuss für das Grubenrettungswesen“ beschließt „Prüfvorschriften für Sauerstoffkreislaufgeräte“ (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, S. 284)

19.06.1959 Beim Brand eines Speditionsunternehmens in Oldenburg (NI) verbrennen u. a. acht voll beladene Möbelwagen, sieben Gespannfahrzeuge, neun Motorwagen und drei Anhänger. Zahlreiche Stahlflaschen, mit Propangas und Ammoniak gefüllt, explodieren und richten im Umkreis von 800 Metern erheblich Gebäude-

schäden an. Der Sachschaden wird auf eine Mio. DM geschätzt (Nordwest-Zeitung v. 19.06.1959 / Nordwestdeutsche Rundschau v. 20.07.1959 / Bremer Nachrichten Nr. 140 v. 20.06.1959 / Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 60)

22.06.1969 Bei der Explosion eines Munitionswagens auf dem Güterbahnhof Hannover-Linden. (8 Feuerwehrmänner und vier Bahnmitarbeiter sterben, 31 Menschen werden z. Teil schwer verletzt (Paulitz, Historische FF im Einsatz, S. 147)

25.06.1974 Die „Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger e.V.“ stellt in Stuttgart den ersten Babynotarztwagen in Deutschland, den sog. „Rettungswagen für Frühgeborene“, für das dortige Olgahospital vor (Archiv der FF Dateln, 3761-01)

12.06.1979 Mit der Herausgabe der „Anweisung für dringende medizinische Hilfe“ (Nr. 2) des Ministeriums für Gesundheit und des Präsidiums des DRK der DDR wird der SMH („Schnelle Medizinische Hilfe“) als Rettungsdienst der DDR flächendeckend. Notruf ist 115 (Rettungsdienst 11/2014)

21.06.1984 Katastrophenalarm im Main-Tauber-Kreis nach sintflutartigen Niederschlägen. Sie machen Bäche zu reißenden Fluten, Gemeinden und Ortsteile werden überflutet und von der Außenwelt abgeschnitten. 1.200 Tiere ertrinken in den Ställen, Menschen flüchten sich auf Bäume und Dächer. Der Damm eines Rückhaltebeckens bricht. Der finanzielle Gesamtschaden wird auf 100 Mio. DM geschätzt (Zivilschutz Magazin 9/1984)

03.06.1994 bis 08.06. INTERSCHUTZ – Der rote Hahn – Internationale Messe für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst (Gihl, Geschichte des dt. Fahrzeugbaus, Bd. 2 S. 360)

03.06.1999 Walter Jonas wird als Nachfolger von Klaus Schneider neuer Vorsitzender des Landesfeuerwehrverbandes NRW

30.06.1999 Ein Feuer in den Kulissen der Karl-May-Festspiele in Bad Segeberg verursacht einen Sachschaden von ca. zwei Millionen DM

11.06.2009 Im Kieler Nordhafen verbrennen am Nord-Ostsee-Kanal bei einem Großfeuer 70.000 Liter Paraffin. 350 Einsatzkräfte bekämpfen mit Hilfe mehrerer

Löschboote stundenlang die 30m hohen Feuersäulen. Im Umkreis von einem Kilometer werden alle Wohngebäude geräumt. Größter Einsatz der Kieler Feuerwehr seit dem 2. WK: Sachschaden ca. 20 Mio. €, allein der Sachschaden verbrannter FF-Geräte beträgt ca. 100.000 € (Recklinghäuser Zeitung v. 13.06.2009 / Feuerwehr-Magazin 11/2009 / Brandschutz 1/2010)

30.06.2009 Bei der Explosion von Flüssiggas-Güterwagen im Bahnhof von Viareggio (Italien) sterben 14 Menschen, 36 werden schwer verletzt. Mehrere Wohnhäuser stürzen ein 1.000 Menschen werden evakuiert, Feuer und Rauch breiten sich in einem Umkreis von 300m aus (Recklinghäuser Zeitung v. 01.07.2009)

04.06.2014 Die Explosion eines Reaktorbehälters im Chemiewerk des Ölkonzerns Shell in Rotterdam (NL) verursacht ein Großbrand, der noch in der 27 km entfernten Stadt zu sehen ist und einen Sachschaden von mehreren Millionen Euro anrichtet (RZ v. 05.06.2014)

05.06.2014 Zweiter großer Kirchenbrand nach dem 2. WK in Nürnberg. Aus unbekannter Ursache hat ein Feuer die 600 Jahre, spätmittelalterliche alte Meistersinger-Kirche (1385) schwer beschädigt, der Dachstuhl des Hauptschiffes der St. Martha-Kirche brennt komplett aus. Der Sachschaden beträgt mehrere Mio. Euro (RZ. v. 06.06.2014 / BrandSchutz 12/2014)

09.06.2014 Nach Rekordtemperaturen über die Pfingstfeiertage (Rekord Kitzingen in Franken 36,7°C) zieht über NW eine Gewitterfront mit Starkregen und Sturmböen bis zu 140 km/h hinweg. Sechs Menschen sterben. Autobahnen werden gesperrt (A 43 und A 40 mehr als 24 Std.), der Zugverkehr bis auf 3 S-Bahnen vollständig eingestellt. Es gibt zahlreiche Stromausfälle, umgestürzte Bäume blockieren zahlreiche Straßen (RZ v. 10. u. 11.06.2014 / Feuerwehr Retten Löschen Bergen 6/2014)

11.06.2014 Beim Vollbrand von drei Lagerhallen eines Fachhandels für Sanitärbedarf im Gewerbegebiet der Stadt Böblingen (BW) mit 8.000m² Gesamtfläche entsteht ein Sachschaden von ca. 50 Mio. Euro. Eine Schadstoffwolke breitet sich 50 km weit aus. Als Ursache wird ein techn. Defekt vermutet (BrandSchutz 2/2015)

20.06.2014 Erfolgreiche Beendigung des 12 Tage andauernden, größten internat. Höhlenrettungseinsatzes in der Riesending-Schachthöhle (BY). Aus 1.000 m Tiefe

wird ein Höhlenforscher gerettet. Beteiligt sind 728 Helferinnen und Helfer, davon 202 Spezialisten aus fünf Nationen. Österreichische u. Schweizer Helikopter unterstützen den Einsatz (Rettungsdienst 3 u. 4/2015)

21.06.2018 In Polen brennt im vorigen Jahr zu diesem Zeitpunkt bereits die 85. Müll-Deponie! In Polen brennen regelmäßig Müll-Deponien. Dahinter werden Kriminelle der Abfallbranche vermutet. Illegale Müllimporte werden für „schnelles Geld“ nicht vorschriftsmäßig gelagert und verwertet, sondern einfach verbrannt. Mitschuld trägt eine unzureichende Gesetzgebung (RZ vom 21.06.2018)

30.06.2018 Aus einem Schwelbrand (Selbstentzündung) entwickelt sich in einem Recyclinghof (GWA) in Bönen (NW) schnell ein durch große Trockenheit und böigen Ostwind begünstigter Großbrand, der einen Sachschaden von mehreren Mio. Euro anrichtet. Der gesamte Betrieb ist abbruchreif, es entsteht ein wirtschaftlicher Totalschaden. Die A2 muss wegen starker Rauchentwicklung 18 Stunden in beiden Richtungen gesperrt werden. Insgesamt sind über 48 Stunden mehr als 1.000 Einsatzkräfte eingesetzt, zur Hochphase des Brandes allein 400 Kräfte gleichzeitig. Die Feuerwehren – zusammengezogen aus ganz Westfalen - benötigen zu dieser Zeit 10.000l Wasser/Minute. Neun Feuerwehrkräfte werden verletzt (Ruhrnachrichten u. RZ v. 02.07.2018, RZ v. 03.07.2018)

Es geschah im Juli...

19.07.64 Neun Tage, bis 29.07, wütet in Rom die größte bekannte Brandkatastrophe des Altertums. Von 14 Quartieren (Stadtteilen) brennen vier vollständig, 10 weitere nahezu vollständig nieder (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 29 / Hornung, FF-Geschichte, S. 14 / Brandschutz 2/99, S. 50 / Brandkatastrophen, S. 10 / Natur- und Brand-Katastrophen, S. 132 / Katastrophen, die die Welt erschütterten, S. 42 / Schamberger/Leupold, 2015: Brandschutzgeschichte, S. 23)

22.07.1245 In der Altstadt Braunschweigs (NI) bricht ein Feuer aus, das auch den sog. Hangen und die Neustadt in Schutt und Asche legt (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 120)

13.07.1349 Ausgelöst durch hoch verschuldete Pa-

trifiziert werden bei einem Pogrom alle jüdischen Bewohner Frankfurts ermordet und ihre Häuser verbrannt (Geschichte mit Piff 7/2009, S. 12)

13.07.1684 und am 16.07 brennen an zwei Tagen in Hameln (NI), begünstigt durch große Trockenheit und Hitze, 32 Häuser und 26 Scheunen ab (Festschrift 100 Jahre FF Hameln 1964 / Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 255)

07.07.1709 Ein verheerender Stadtbrand zerstört in nur drei Stunden in Arnsberg (NW) über 70 Wohnhäuser ohne Nebengebäude (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 230)

13.07.1714 Mehrere Blitze während eines Gewitters verursachen in Radeberg (SN) einen Stadtbrand, in bei dem 108 Wohnhäuser, „fünf Mals- und Bräuhäuser“, 15 Scheunen, die Schule, das Rathaus und die Kirche vernichtet werden (Festschrift der FF Radeberg 1996, S. 12)

10.07.1754 Die erste Gebäudebrandversicherungsanstalt Bayerns („Brand-Assecurations-Sozietät“) wird in Ansbach durch den Markgrafen Carl Wilhelm Friedrich gegründet (Das Feuer hat zwei Gesichter, S. 36 / H.G. Müller in Hist. Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes, Entwicklung des Feuerwehrwesens Heft Band 4 (2008), S. 134 / FeuerwehrChronik v. 30.09.2009). Inkrafttreten einer Brandversicherungsordnung für das Markgrafentum Brandenburg-Ansbach (C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 371)

21.07.1764 Kaiserin Maria Theresia errichtet in Freiburg/Breisgau (BW) eine „Feuer-Societäts-Cassa“ für Vorderösterreich (Freiburg steht unter österr. Hoheit) (FeuerwehrChronik v. 30.09.2009 / Lt. C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 371 Gründung am 31.07.)

20.07.1779 Nach einem Blitzschlag vernichtet ein Feuer in Emsdetten (NW) acht Häuser (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 277)

23.07.1849 Dank des Einsatzes der Feuerspritzen von Carl Metz kann Rastatt (BW) bei einer Belagerung von den preußischen Truppen nicht in Brand geschossen werden (Metzger 1992, 150 Jahre Metz, S. 239 / Entwicklung des Feuerwehrwesens, 2006, Ö. O. Landesfeuerwehrverband / G-Geschichte 9/2011)

01.07.1859 Dienstaufnahme der Berufsfeuerwehr

Danzig (Westpreußen, heute Gdansk in Polen). 1945 aufgelöst (Gihl. Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd. 1, S. 227 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

22.07.1859 In Köln (NW) brennt das Theater in der Komödienstraße bis auf die Grundmauern nieder, ein Mensch kommt ums Leben. Bis dahin konnte lt. einem Kölner Stadtverordneten auf der ganzen Welt noch kein Theaterbrand gelöscht werden (Buck, Thalia in Flammen (Theaterbrände), S. 69 ff. / Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, Seite 52)

22.07.1859 Das „Brockenhaus Harz“(ST) und mit Ausnahme des Aussichtsturms auch alle anderen massiven Gebäude brennen auf dem 1.142m hohen Brocken vollständig nieder. Der Wasservorrat beträgt nur wenige Eimer (Der Feuerwehrmann 7/1976)

11.07.1864 Conrad d. Magirus reicht seine erste Patentbeschreibung (Neue Ventileinrichtung bei Spritzen) bei der Zentralstelle für Handel und Gewerbe in Stuttgart ein. Am 26.08. werden sie zum Patent erhoben (Nestler 2011, Conrad Dietrich Magirus, S. 48)

25.07.1869 Auf Initiative der FF Welz findet in Linz der erste oberösterreichische Feuerwehrtag statt mit Beschluss zur Gründung eines oberösterreichischen Feuerwehrverbandes (Hist. Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes, Entwicklung des Feuerwehrwesens, Heft 8, 2009, S. 27 u. Heft 14, 2/2012, S. 21)

01.07.1874 Aufnahme des Übungsdienstes (Gründungsdatum) der BF Magdeburg (ST) (FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

11.07.1874 Beginn des neunten Deutschen Feuerwehrtages in Kassel (HE) mit 175 freiwilligen Feuerwehren (Jubiläumsausgabe lauffeuer 1978, S. 159 / Feuerwehrjahrbuch 1980/81, S. 217 / Chronik Kreisfeuerwehr-Verband Gelsenkirchen, 1982 / Wolter, die Freiwilligen Feuerwehren in Österreich und Deutschland, S. 48). Bildung des deutschen Feuerwehrausschusses aus Vorsitzenden der Landesverbände (VFDB 2/1970)

15.07.1874 5. Badischer dreitägiger Landesfeuerwehrtag in Offenburg (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 60)

01.07.1879 München erhält eine „ständige Feuerwache“ mit einem OFm, einem Telegrafisten und 12 Feuerwehrmännern. Gründungsdatum der BF München (Hornung, FF-Geschichte, S. 70 / Feuerwehr Magazin 5/1984 / Feuerwehrleute aus aller Welt, S. 140 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, Seite 33 und 155 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

06.07.1879 Gründung einer Freiwilligen Feuerwehr in Brilon (NW) (Festschrift 80 Jahre FF Brilon 1959, S. 13 / Der Feuerwehrmann 8/1979)

12.07.1879 In Witten (NW) löst sich die Turnerfeuerwehr auf und die Stadt stimmt der Bildung einer Freiwilligen Feuerwehr zu (FeuerwehrChronik Nr. 5 vom 30.09.2013)

20.07.1879 Sechster Landesfeuerwehrtag in Württemberg in Biberach (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 38)

16.07.1889 In Westfalen werden die ersten Unfall-Verhütungsvorschriften für Feuerwehren erlassen. Sie beziehen sich aber nur auf den Übungsdienst (Der Feuerwehrmann 5/2008, S. 126)

15.07.1894 11. Landesfeuerwehrtag in Württemberg in Cannstatt (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 38)

28.07.1894 15. badischer dreitägiger Landesfeuerwehrtag in Schwetzingen (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 60)

01.07.1899 Die Berufsfeuerwehr Genf (CH) nimmt als zweite Berufsfeuerwehr in der Schweiz ihren Dienst auf (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 419) und in Augsburg (BY) wird ebenfalls eine Berufsfeuerwehr gegründet (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 zu. 164 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

21.07.1899 Ausgehend von einer Bäckerei vernichtet in Laage (MV) ein Feuer sechs Wohnhäuser und neun Ställe (Festschrift 2004: 125 Jahre Landesfeuerwehrverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.)

02.07.1904 In Köln wird der erste dampfautomobile Löschzug Deutschlands in Betrieb genommen (Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, S. 99)

27.07.1904 Das Böhmisches Städtchen Winterberg (heute Vimperk, CZ) wird durch einen Brand fast vollständig eingeäschert – drei Menschen sterben, 900 werden obdachlos (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 616)

24.07.1909 Beim Brand des Empfangsgebäudes des Rhein-Neckar-Bahnhofs in Darmstadt (HE) ist die Bahnfeuerwehr mit mehreren Löschlokomotiven im Einsatz (Lösch 2003, Die Bahnfeuerwehr, S. 28)

24.07.1909 beginnt in Nürnberg der bis zum 27. Juli dauernde 17. Deutscher Feuerwehrtag. Metz zeigt dort das erste Benzin-automobile Feuerlöschfahrzeug mit 750-Liter-Wasserbehälter und Feuerlöschkreiselpumpe – das erste Tanklöschfahrzeug (TLF) (Feuerwehrjahrbuch 1980/81, Seite 217 / Hornung, FF-Geschichte, Seite 82 / Gihl. Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd. 1, Seite 227 / Metzger 1992, 150 Jahre Metz, Seite 71 / Paulitz, Hist. Feuerwehren im Einsatz, Seite 27)

Juli 1929 Die FF Untertürkheim (Baden-Württemberg) beschafft aus eigenen Mitteln ein Mercedes-Personenauto und baut es in einen Gerätewagen für den ersten Abmarsch um. Es ist das erste Motorfahrzeug einer Stuttgarter Freiwilligen Feuerwehr (Stuttgarter FeuerwehrChronik 2002, S. 39)

13.07.1929 Beginn des bis zum 16. Juli andauernden 20. Deutschen Feuerwehrtages in Breslau (Feuerwehrjahrbuch 1980/81, S. 217)

15.07.1929 In der hölzernen Wagenhalle II der Reichsbahnwerkabteilung in Oldenburg bricht durch Fahrlässigkeit ein Feuer aus, das auf eine sich anschließende Wagenhalle übergreift und sich zu einem Großfeuer entwickelt. 20 Sauerstoffflaschen explodieren; Totalverlust von 38 Güterwagen und der Wagenhalle II sowie der Dächer der Wagenhallen I und III (Nachrichten für Stadt und Land v. 19.04.1937 / Chronik 100 Jahre Bahnfeuerwehr AWST Oldenburg / H. Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 60)

Juli 1934 Den anerkannten Feuerwehren wird das Hoheitszeichen der Polizei verliehen (Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 140)

08.07.1934 Bei einem Riesenflächenbrand mit 20 km Ausdehnung entlang der Bahnstrecke zwischen Waren und Neustrelitz müssen mehrere Dörfer evakuiert werden. Die Berliner FF übernimmt die Leitung der Löscharbeiten und stellt 5.000m Schlauchleitung zur Verfügung (Dattelner Anzeiger v. 09.07.1934). Reichs-wehreinheiten aus Neustrelitz werden ebenfalls eingesetzt. Der Sachschaden beträgt mehrere Millionen Reichsmark (National-Zeitung vom 08. u. 09.07.1934)

09.07.1934 In der Gifhorner Heide (NI) werden 1.000 Morgen Wald und Heide durch Feuer vernichtet, bei Finsterwalde (BB) ca. 250 Morgen Wald. (Dattelner Anzeiger v. 10.07.1934)

01.07.1949 In der SBZ wird das Grubenrettungswesen in einer neugegründeten Hauptstelle in Leipzig zusammengefasst (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, S. 282)

15.07.1959 Bei der Explosion eines in Brand geratenen Sprengstofflagers bei Prüm (RP) in der Eifel wird die Stadt (6.000 E.) rechtzeitig geräumt. Trotzdem sterben 15 Menschen, es entsteht ein 1.000 Meter hoher Rauchpilz. 30 Gebäude in Prüm, darunter ein Krankenhaus, werden völlig zerstört. Der Sachschaden beträgt mehrere Mio. DM (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 15 / BrandSchutz 9/1949)

Juli 1954 Eine Schlechtwetterfront von Bayern bis zum sächsischen Erzgebirge bringt wolkenbruchartige Regenfälle. In Dresden und Zwickau (SN) stehen ganze Straßenzüge unter Wasser (Unser Brandschutz 10/2002, S. 63)

25.07.1954 Da der Fahrer Warnsignale ignoriert, wird ein Omnibus an einem unbeschränkten Bahnübergang zwischen Herrnsheim und Abenheim (RP) von einem Personenzug erfasst. 25 Menschen sterben, vier weitere werden lebensgefährlich verletzt (RZ vom 26.07.1954)

25.07.1959 Ein durch einen unkontrollierten Gasausbruch verursachtes Feuer in einer Bohranlage bei Marolterode (DDR) wird von 25 Löschzügen eine Woche lang bekämpft, er ist erst am 04.08. gelöscht (Gläser, Wasser marsch in der DDR, S. 652 / CTIF 2015: Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 119)

27.07.1959 Ein Benzindieb aus den Reihen der

Wasserschutzpolizei verursacht im Handelshafen Magdeburg einen Großbrand. Ein Mensch kommt ums Leben, acht Wasserschutzboote und ein Feuerlöschboot verbrennen (Gläser, Wasser marsch in der DDR, S. 653)

01.07.1969 bis zum 07.07. Ausrichtung des dritten internationalen Feuerwehrwettkampfes, diesmal in Krems (A). 14 Nationen mit 104 Gruppen stellen einen neuen Teilnehmerrekord auf. Erstmals sind auch Frauen an den Wettkämpfen zugelassen (CTIF 2017, Leistungswettbewerbe der Feuerwehren, S. 20)

07.07.1969 Die Eheleute Siegfried und Ute Steiger aus Winnenden bei Stuttgart gründen nach dem Tod ihres Sohnes Björn die „Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger e.V.“ (Jahrbuch der Stadt Datteln 1979-1989, S. 385 / Archiv FF Datteln 3761-01)

01.07.1974 Als GmbH wird das „Versandhaus des Deutschen Feuerwehrverbandes“ wiedergegründet (Feuerwehr Jahrbuch 1974/1975, S. 63 / Festschrift 125 Jahre DFV, S. 161)

08.07.1974 Beim Brand des Lagers für Damen- und Herrenbekleidung im 2. OG des Centrum-Warenhauses Alexanderplatz (Ost-Berlin) entsteht ein Sachschaden von über sechs Mio. Mark. Ursache ist Brandstiftung (Gläser 2012, Wasser marsch in Ost-Berlin, S. 494)

10.07.1974 Das Bundesamt für den zivilen Bevölkerungsschutz in Bad Godesberg wird per Gesetz in „Bundesamt für Zivilschutz (BZS) umbenannt (Die Bundesanstalt THW 1950 – 1990, S. 35)

05.07.1979 Beginn des drei Tage dauernden achten Deutschen Jugendfeuerwehrtages in Kürten (Nordrhein-Westfalen) (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 185 / Der Feuerwehrmann 2/1979)

11.07.1979 Bei Tarragona an der spanischen Mittelmeerküste explodiert ein Tanklastzug mit Prophyngas in der Nähe eines Zeltplatzes. Durch die Druckwelle und Feuer sterben innerhalb weniger Sekunden über 100 Touristen (Notruf 112, Bd. 1, S. 84)

12.07.1979 Beim Brand eines Luxushotels in Saragossa (E) sterben 85 Menschen, die meisten an Rauchvergiftung. Der Sachschaden beträgt 8,5 Mio. DM (Notruf 112, Bd. 1, S. 38 / BrandSchutz 10/1985, S. 399)

20.07.1979 Der seit Jahrzehnten größte Flächenbrand in der Innenstadt von Zürich (CH) verursacht Sachschäden von über 14 Mio. Franken (Notruf 111, Band 4, S. 35)

02.07.1984 Ein Hagelunwetter mit tennisballgroßen Hagelkörnern richtet in München und umliegenden Landkreisen riesige Schäden an: mehr als 1.000 haupt- u. ehrenamtliche Kräfte sind im Einsatz (Zivilschutz Magazin 10/1984)

30.07.1984 Schäden in Höhe von mehreren Mio. DM verursacht der Brand der Verladeanlage mit der größten freitragenden Halle Europas im Hafen der Stadt Brake (NI). 180 Einsatzkräfte verhindern eine Katastrophe. Über ein Förderband läuft das Feuer in eine mit Futtermitteln gefüllte Halle. Das Feuer kann zu Beginn nur von außen bekämpft werden, da sich die elektrisch betriebenen Hubtore wegen Stromausfalls nicht öffnen lassen. Die Halle droht einzustürzen (Feuerwehr-Lehr- u. Informationsblatt „St. Florian“ Nr. 49 v. Okt. 1984 / H. Henne in Feuerwehr-Chronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 79)

14.07.1989 Das Gesetz über den Beruf des Rettungsassistenten (RettAssG) wird im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Das Gesetz regelt die Ausbildung der/des Rettungsassistentin/Rettungsassistenten (Berlin 112, 3/94, S. 23 / Rettungsdienst 1/2014, S. 12 / Rettungsdienst 9/2017)

24.07.1989 bis 31. Juli Internationale Feuerwehr-Wettkämpfe in Warschau (PL) (CTIF 2017, Leistungswettbewerbe der Feuerwehren, S. 25)

04.07.1994 bis 8. Juli werden bei einem Waldbrand in Spanien 145.000 ha Wald vernichtet: 18 Menschen kommen ums Leben, darunter fünf Feuerwehrmänner (Notruf 12, Bd. 16, S. 34)

18.07.1999 Durch einen heißen Katalysator eines Wagens gerät eine Wiese an einem Badensee in Hürth in Brand: 800m² mit 41 geparkten Pkws brennen ab (RZ v. 19.07.1999)

17.07.2004 Ein Tornado hinterlässt in nur 15 Minuten in Duisburg (Nordrhein-Westfalen) eine Schneise der Verwüstung und verursacht Schäden in Millionenhöhe. Die Duisburger Freiwillige Feuerwehr ist mit sämtlichen Kräften über 200 Mal im Einsatz (Recklinghäuser Zeitung vom 20.07.2004)

20.07.2004 Im Rheinland (Titz, NW) wird eine „Feuerwehrspritze“ (Löschrohr) aus der Römerzeit neben zwei Skeletten gefunden: Es ist bis dahin das älteste Fundstück in der Brandschutzgeschichte auf deutschem Boden (Recklinghäuser Zeitung v. 21.7.2004)

21.07.2004 Schwere Gewitter mit tausenden von Blitzen in wenigen Stunden, mehr als 50 l/m² Regen verursachen in Berlin Schäden in Millionenhöhe. Der Bahnverkehr nach Hamburg wird unterbrochen, zwei Häuser werden durch Blitzschlag in Brand gesteckt und fast 800 Ampeln fallen aus

30.07.2004 Ein verheerender Waldbrand in der Provinz Huelva (Spanien) ist unter Kontrolle gebracht; 265 km² Waldbestand sind vernichtet. An der portugiesischen Algarve-Küste bekämpfen dagegen 600 FF-Männer weiterhin einen unkontrollierten Brand, der bereits 100 km² Wald vernichtet hat. Mehrere Dörfer müssen evakuiert werden

30.07.2004 Im belgischen Hennegau (i. d. Nähe von Ath) explodiert eine Erdgas-Fernleitung. 18 Menschen sterben, 120 erleiden schwerste Verbrennungen. Fünf Feuerwehrmänner kommen ums Leben, als sie mehrere hunderte Meter weit in die Felder geschleudert werden. Es entsteht eine riesige Feuersäule, dessen Hitze noch vier Kilometer entfernt spürbar ist. Die Wucht der Explosion wird selbst von einem in 800km Höhe stehenden Wettersatelliten registriert

31.07.2004 Bei der Explosion einer Öl-Pipeline im Hafen von Porto (P) werden 32 Feuerwehrmänner verletzt, ein sich anschließendes Großfeuer wird erst nach Stunden unter Kontrolle gebracht. Die Badestrände in der Umgebung werden geräumt

05.07.2009 Beim Brand eines 12-stöckigen Wohnhauses (mit nur einem zentralen Treppenhaus) in London sterben sieben Menschen, 30 können mit z. T. schweren Rauchvergiftungen gerettet werden. Ca. 100 Einsatzkräfte bringen den Brand nach mehreren Stunden unter Kontrolle (Recklinghäuser Zeitung v. 06.07.2009)

18.07.2009 Asiatische Papierlaternen („Himmelslaternen“) als Flugkörper mit brennender Flamme werden in NRW verboten (Recklinghäuser Zeitung v. 15.07.2009 / Der Feuerwehrmann 8/2009)

22.07.2009 Beim einem drei Tage andauernden

Großbrand einer Farben- und Lackfabrik in Iserlohn (NW) stirbt ein Mitarbeiter, angrenzende Firmen und Gebäude werden stark beschädigt, alle Häuser in 400m Entfernung werden evakuiert. Wegen der Gefahr der Kontaminierung sollen die Landwirte die Getreideernte einstellen, vom Wasserwerk wird Ruhralarm ausgelöst. Es ist der größte Brand im Märkischen Kreis seit dem 2. WK, der Sachschaden beträgt mehr als 100 Mio. Euro. Die Brandursache ist unklar (Recklinghäuser Zeitung v. 23., 24. u. 25.07.2009 / Brandschutz 10/2009)

27.07.2009 Mehrtägige Waldbrände vernichten in Spanien ca. 70.000 ha Waldfläche. Neun Menschen sterben, es werden 17 mutmaßliche Brandstifter festgenommen. Schwere Waldbrände auch in Frankreich, auf Korsika, Griechenland und Italien. Hier erschwert der Wind aus Afrika und Höchsttemperaturen von bis zu 46°C die Löscharbeiten (Recklinghäuser Zeitung v. 27.07.2009)

01.07.2014 Der ambulante ärztliche Notfalldienst ist über eine bundeseinheitliche und kostenfreie Rufnummer 116117 erreichbar (RZ v. 30.06.2014)

31.07.2014 In der schwedischen Region Västmanland kommt es durch den Defekt einer Forstmaschine bis zum 07.08. zu dem bis dahin größten Waldbrand in der Geschichte Schwedens. 140 km² Wald mit 1,4 Mio. Festmetern Nutzholz werden vernichtet. Ein Waldarbeiter kommt ums Leben. Sechs Orte mit ca. 1.000 E werden vorübergehend evakuiert, 25 Gehöfte brennen bis auf die Grundmauern nieder. Der Gesamtschaden wird auf 54 Mio. Euro geschätzt (Brandschutz 8/2017)

15.07.2018 Ausgelöst durch einen technischen Defekt im größten Maststall im Kreis Steinfurt (NW) in Rheine-Altenrhein entsteht ein Großbrand, bei dem ca. 8.000 Schweine verenden, die meisten ersticken an den Rauchgasen. Es entsteht ein Sachschaden in Millionenhöhe. Die Feuerwehr war über 11 Stunden zeitweise mit mehr als 100 Kräften im Einsatz. Das nordrhein-westfälische Umwelt- und Landwirtschaftsministerium (MULNV) will prüfen, ob der Brandschutz in Stallanlagen weiter verbessert werden muss (Westfälische Nachrichten u. WAZ v. 16.07.; Westfälische Nachrichten v. 31.08.2018)

20.07.2018 Es wüten in Schweden tagelang mehr als 60 Waldbrände. Die vier Größten werden als „nicht löschar“ eingestuft und es wird versucht, zumindest die Ausbreitung zu minimieren. „Es ist die ernsteste und schwierigste Situation, in der sich der schwedische Ret-

tungsdienst je befunden hat“. Schweden bittet im Rahmen des EU-Gemeinschaftsverfahrens um internationale Hilfe. 96 Menschen kommen in den Flammen ums Leben; hunderte von Autos und Wohnviertel in verschiedenen Städten (über 4.000 Häuser) werden zerstört. Bei der Katastrophe werden so viele Menschen getötet wie bei keinem anderen Feuer in Europa im 21. Jahrhundert. Bekämpft werden die Brände u. a. mit italienischen und französischen Löschflugzeugen und norwegischen Helikoptern (RZ v. 21.07.2018 / BrandSchutz 11/2018, S. 880 / FEUERWEHReinsatz:nrw 12/2018 / Feuerwehr-Jahrbuch 2018, S. 22)

23.07.2018 Weil ein Anwohner nach dem Verbrennen trockener Zweige fahrlässig versäumt, die Feuerstelle richtig zu löschen, erzeugen Temperaturen um 39°C und Windstärke 9 blitzschnell ein Flammenmeer: verheerende Waldbrände zerstören im Feriengebiet im Osten Athens (G) mehr als 40 km². (RZ u. Ruhrnachrichten v. 25.07.2018, RZ v. 26.07. u. 22.08.2018)

26.07.2018 Bei einem Großbrand in einem Hart-schaumverarbeitenden Betrieb in Lippstadt (NW) regnen glühende Styroporpartikel auf die Stadt nieder. Menschen sollen die Gebäude zeitweise nicht verlassen. Die stundenlang über der Stadt stehende Rauchwolke erreicht auch Orte im Kreis Warendorf. Nach Einsturz der Halle kommt es zu hörbarem Gasaustritt. Wegen der damit verbundenen Explosionsgefahr müssen die Löscharbeiten unterbrochen werden. Erst nach 12 Stunden sind alle Glutnester abgelöscht. 450 Einsatzkräfte sind vor Ort eingesetzt worden, darüber hinaus sind überörtliche Kräfte, sogenannte ABC-Messzüge, aus dem gesamten Regierungsbezirk Arnsberg - und auch aus Hamm - im Einsatz, um Messungen im gesamten betroffenen Stadtgebiet durchzuführen. Es wird empfohlen, auf Obst und Gemüse aus dem Garten zu verzichten (RZ v. 28.07.2018 / Wa.de v. 27.07.2018)

Volles Haus zum Tausch in der Landesgeschäftsstelle NRW

von Bernd KLAEDTKE

Für viele Feuerwehrsammler hatte die einjährige Wartezeit am Sonntag, dem 17. März 2019 ein Ende. Unter der Verantwortung der engagierten MitarbeiterInnen des Verbandes der Feuerwehren in Nordrhein-Westfalen (VdF) sowie dem Fachberater Feuerwehrgeschichte konnte in der Landesgeschäftsstelle die vierte verbandlich organisierte Feuerwehrtauschbörse in NRW durchgeführt werden.

Insgesamt kamen mehr als zwanzig tauschfreudige Sammler, darunter auch Feuerwehrkollegen aus Stuttgart (Baden Württemberg) und aus dem Großraum Gießen (Hessen) sowie aus den Niederlanden, nach Wuppertal. Alle hatten das gleiche Ziel: Kontakte zu knüpfen und historische Objekte für die eigene Sammlung oder das Museum zu tauschen.

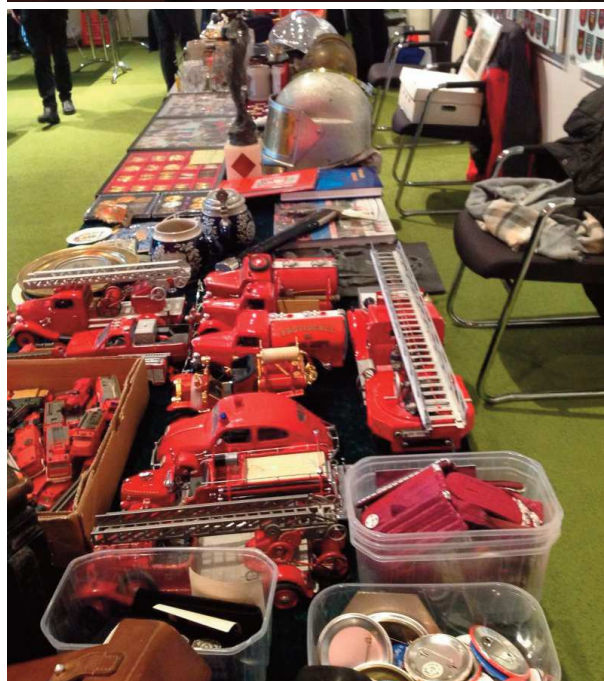
So fanden dann im Laufe des Tages viele interessante Exponate einen neuen Besitzer. Insbesondere Fachliteratur, Ehrenzeichen, Helme und Ärmelabzeichen, aber auch Ausrüstungs- und Uniformierungsteile sowie Modellfahrzeuge fanden das Interesse der Besucher.

Es war sicherlich die gute Atmosphäre in der Landesgeschäftsstelle, welche mehrere hundert Sammler anlockte. So kam in diesem Jahr erneut mehr Publikum zu dieser Veranstaltung als im vergangenen Jahr. Selbst aus den Niederlanden und Luxemburg waren Sammler anwesend, um bei dieser Veranstaltung neue Exponate für Ihr Hobby zu erwerben. Da im Vorfeld bereits alle Tauschtische ausgebucht waren, hatten einige Sammler von Ärmelabzeichen spontan improvisiert. Sie verlegten kurzerhand ihre „Tauschgeschäfte“ in das Foyer der Geschäftsstelle und nutzten auch diesen Raum zielführend voll aus.

Ein zusätzlicher Service des VdF wurde von vielen Besuchern genutzt. Der Archivar des VdF Dr. Klaus Schneider nahm sich ausgiebig Zeit, alle interessierten Personen durch das Ar-

chiv des Verbandes zu führen. So wurden aus diesem Angebot erneut stündliche Führungen durch das Verbandsarchiv, welche alle Teilnehmer ausnahmslos begeisterten.

Aus der Sicht des VdF und seiner Organisatoren war die Tauschbörse ein erfolgreicher Tag. Die nächste Tauschbörse ist inzwischen schon terminiert. Sie wird am Sonntag, dem 15. März 2020 in bewährter Atmosphäre in der Landesgeschäftsstelle stattfinden. Die Tischreservierung wird ab Januar 2020 möglich sein.



90 Jahre Landesfeuerweherschule „Nordrhein-Westfalen“ und 60 Jahre jetziger Standort

von Michael THISSEN

Im Jahr 2020 kann das Institut der Feuerwehr auf ein Doppeljubiläum blicken. Zum einen auf das 90-jährige Bestehen der Landesfeuerweherschule selbst und zum anderen, dass dann der jetzige Standort bereits 60 Jahre besteht.

1930 richtete der Feuerwehrverband der Rheinprovinz seine Feuerweherschule in der Rheinanschlussskaserne in Koblenz ein. Dieses war als Provisorium gedacht, da es nicht allen Ansprüchen einer geregelten Feuerwehrausbildung gerecht wurde.

1931 folgte der Westfälische Feuerwehrverband mit der Einrichtung einer Feuerweherschule in Münster, und zwar in der Hauptfeuerwache der Berufsfeuerwehr in der Hafensstraße.

Die Geschichte der Feuerweherschule, dem heutigen Institut der Feuerwehr“ ist sehr wechselhaft, besonders wenn man die Standortgeschichte betrachtet. So gab es für die Rheinprovinz Standorte in der Rheinanschlussskaserne, in Koblenz-Oberwerth und in Hilden. In Westfalen waren es in Münster die Hafensstraße, Inselbogen und Wolbecker Straße, in Mettingen und in Warendorf.

Auf dem Bild erkennt man, dass in Koblenz im September 1935 bereits der 58. Kursus be-



gann. Damals wurden die Kurse noch durchnummeriert.

Nun gilt es die Geschichte der einzelnen Standorte und der Institution Feuerweherschule selbst aufzuarbeiten. Im letzten Quartal 2020 soll möglichst eine Festschrift veröffentlicht werden, die die Geschichte der Schule darstellt. Diese Geschichte arbeitet der Verfasser auf und hofft auf eure Mithilfe.

Wer noch Materialien, Bilder, Anekdoten oder auch Hinweise haben sollte, kann sich gerne mit dem Verfasser in Verbindung gesetzt. So werden nicht nur ältere Unterlagen etc. gesucht, sondern auch aus der jüngeren Zeit. Für eure Unterstützung Besten Dank im Voraus.

Kontakt:
M.Thissen@fw-chronik.de

Wir bedanken uns bei:

- ▣ Manfred Gihl
- ▣ Peter Korte
- ▣ Christoph Plum

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