

FeuerwehrChronik

14. Jahrgang
31. Juli 2019
Ausgabe 4



Herausgeber der FeuerwehrChronik
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Inhalt

Vorwort (Seite 87)

Manfred GIHL
Vom Officiersauto-
mobil zum Befehls-
wagen - 111 Jahre
Führungsfahrzeuge
bei der Feuerwehr
Hamburg
(Seite 88)

Peter KORTE
Aus dem Archiv der
Feuerwehr Datteln
(Seite 106)

Stefan SPECHT
Das Feuerwehrwe-
sen in der nördli-
chen französischen
Besatzungszone
(Rheinland-Pfalz)
(Seite 114)

Termine
(Seite 122)

Vorwort

Leider wird unsere Arbeit immer mal wieder behindert. So ist es seit einiger Zeit nicht mehr möglich Mails an Empfänger zu versenden die eine t-online.de Adresse führen. Nach einem Anschreiben an t-online.de und deren Antwort kristallisiert sich heraus, dass dieses Problem noch einige Zeit bestehen wird. Denn t-online.de verweist darauf, dass der eigene Provider sich mit ihnen in Verbindung setzen muss. Leider reagiert der Provider nicht auf unsere Mails und telefonisch ist niemand zu erreichen, so dass wir fieberhaft weiter nach einer Lösung suchen. Falls ihr Abonnenten der FeuerwehrChronik kennt, die eine t-online.de Adresse haben, teilt ihnen dieses bitte mit. Für alle steht zusätzlich auf unserer Internetadresse www.fw-chronik.de diese Ausgabe zum Download bereit.

Wann wart ihr das letzte Mal im Deutschen Feuerwehr-Museum in Fulda? Ein Besuch in Fulda lohnt sich auch im August zur nachstehenden Festveranstaltung:

„30 Jahre gemeinsame Freiheit - 30 Jahre Mauerfall“

In Zusammenarbeit mit dem Hessischen Ministerium des Innern und Sport zeigt das Deutsche Feuerwehrmuseum in Fulda am **10. August 2019** in einer Ausstellung Fahrzeuge und Utensilien aus Ost und West aus den Bereichen des Brand- und Katastrophenschutzes sowie der Polizei.

Für alle Besucherinnen und Besucher bietet sich auch im Rahmen einer Gesprächsrunde mit Zeitzeugen die Gelegenheit für eine Rückschau aus dem besonderen Blickwinkel der Einsatzkräfte in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik.

Daneben bieten Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehr und Katastrophenschutz mit zahlreichen Aktionen, Informationsständen und Mitmachaktionen ein buntes Rahmenprogramm an. Der Zutritt ist kostenlos.

Deutsches Feuerwehr-Museum Fulda e.V., St. Laurentius-Straße 3,
36041 Fulda

Die Herausgeber Bernd & Michael

FeuerwehrChronik seit 2005

Vom Officiersautomobil zum Befehlswagen - 111 Jahre Führungsfahrzeuge bei der Feuerwehr Hamburg

von Manfred GIHL

Einleitung

Führungsfahrzeuge sind eine wichtige Fahrzeuggattung jeder Feuerwehr. Bevor diese Fahrzeuggattung und deren Mindestausstattung in einheitlichen Vorschriften wie DIN-Normen festgelegt wurden, waren diese Fahrzeuge bei den deutschen Feuerwehren unter verschiedenen Bezeichnungen im Dienst, z.B. Stabswagen, Pkw, Vorfahrwagen, Ausrückewagen u.a.m., aber seit etwa den 1970er-Jahren war auch bereits der Begriff Einsatzleitwagen vielenorts üblich.

Normung von Einsatzleitfahrzeugen

Erstmals genormt wurden Einsatzleitwagen im Oktober 1981, und zwar mit den beiden Typen ELW 1 und ELW 3, im September 1984 folgte der Typ ELW 2. Der Normenausschuss Feuerwehrwesen (FNFW) teilte dieser Fahrzeuggruppe die DIN-Nummer 14507 zu. Folgeausgaben für den ELW 1 erschienen im Juli 1999 und März 2008, die Folgeausgaben für den ELW 2 im Juli 1999 und März 2008. Im Juli 1999 wurde unter der DIN 14507-5 ein neuer Typ von Einsatzleitwagen, der Kommandowagen (KdoW), neu in die Normung aufgenommen. Die aktuelle Norm für KdoW erschien im März 2008.

Die Definition des Einsatzleitwagens Typ ELW 1 lautet nach DIN 14507-2, Ausgabe März 2008:

„Einsatzleitfahrzeug, das mit Kommunikationsmittel und anderer Ausrüstung zur Führung taktischer Einheiten ausgestattet ist, vorwiegend

- a) der Einsatzleitung zur Anfahrt sowie Erkundung von Einsatzstellen,
- b) der Einsatzleitung als Hilfsmittel zur Führung von taktischen Einheiten und
- c) der Einsatzleitung als Hilfsmittel zu Führung von Verbänden mit Führungsassistenten, jedoch ohne stabsmäßige Führung" dient. Die Besatzung besteht aus mindestens einem

Trupp (1/2). Die zulässige Gesamtmasse darf 3500 kg nicht überschreiten.

Die Definition des Einsatzleitwagens Typ ELW 2 lautet nach DIN 14507-3, Ausgabe März 2008:

„Einsatzleitfahrzeug, das mit Kommunikationsmittel und anderer Ausrüstung zur Führung taktischer Einheiten ausgestattet ist, dessen Besatzung aus mindestens einem Trupp (1/2) besteht und vorwiegend

- a) der Einsatzleitung als Hilfsmittel zum Führen von Verbänden oder sonstigen Einheiten mit Führungsassistenten und stabsmäßiger Führung dient,
- b) der operativ-taktischen Führungskomponente als Führungsmittel dient."

Die zulässige Gesamtmasse darf 14.000 kg nicht überschreiten.

Die Definition des Einsatzleitwagens Typ ELW 3 lautete nach DIN 14507, Teil 4 - Ausgabe Oktober 1981:

„Einsatzleitwagen Typ ELW 3 dieser Norm dienen

- der Einsatzleitung als Hilfsmittel zum Führen von Verbänden mit Führungsgehilfen, jedoch ohne stabsmäßige Führung,
- der Einsatzleitung als Hilfsmittel zum Führen von Verbänden mit Führungsgehilfen und stabsmäßiger Führung,
- dem technischen Einsatzleiter im Katastrophenfall als Führungsmittel".

Angaben über Maße und Gewichte enthielt die Norm nicht. Lediglich die Einteilung des Aufbaus in drei Räume war vorgeschrieben: Raum A mit Arbeitsplätzen für Fahrer und Beifahrer, Raum B für die fernmeldetechnischen Einrichtungen und 3 Arbeitsplätze, Raum C mit mindestens 10 Sitzplätzen.

Für die Anwendung wurden Lkw mit Sonderaufbauten, Omnibusse (z.B. Berlin, Münster, Bo-

chum, Karlsruhe), Wechselaufbauten (z.B. Rheinland-Pfalz) und Sattelaufleger (z.B. Köln, München) verwendet. Auch für die Aufteilung auf zwei Fahrzeuge, zum Beispiel auf Abrollbehälter, gab und gibt es Beispiele. Seit 1999 ist der ELW 3 wegen des geringen Bedarfs nicht mehr genormt.

Die Definition des Kommandowagens (KdoW) lautet nach DIN 14507-5, Ausgabe März 2008: „Einsatzleitfahrzeug, das vorwiegend der Einsatzleitung zur Anfahrt sowie Erkundung von Einsatzstellen dient.“ Zur Anwendung kommen Personenkraftwagen mit geschlossenem serienmäßigem Aufbau mit mindestens drei Einstiegstüren.

Bei der Feuerwehr Hamburg sind KdoW, ELW 1, ELW 3 (Befehlswagen) und Führungsfahrzeuge des Erweiterten Katastrophenschutz vorhanden.

Am Anfang stand ein „Officersautomobil“

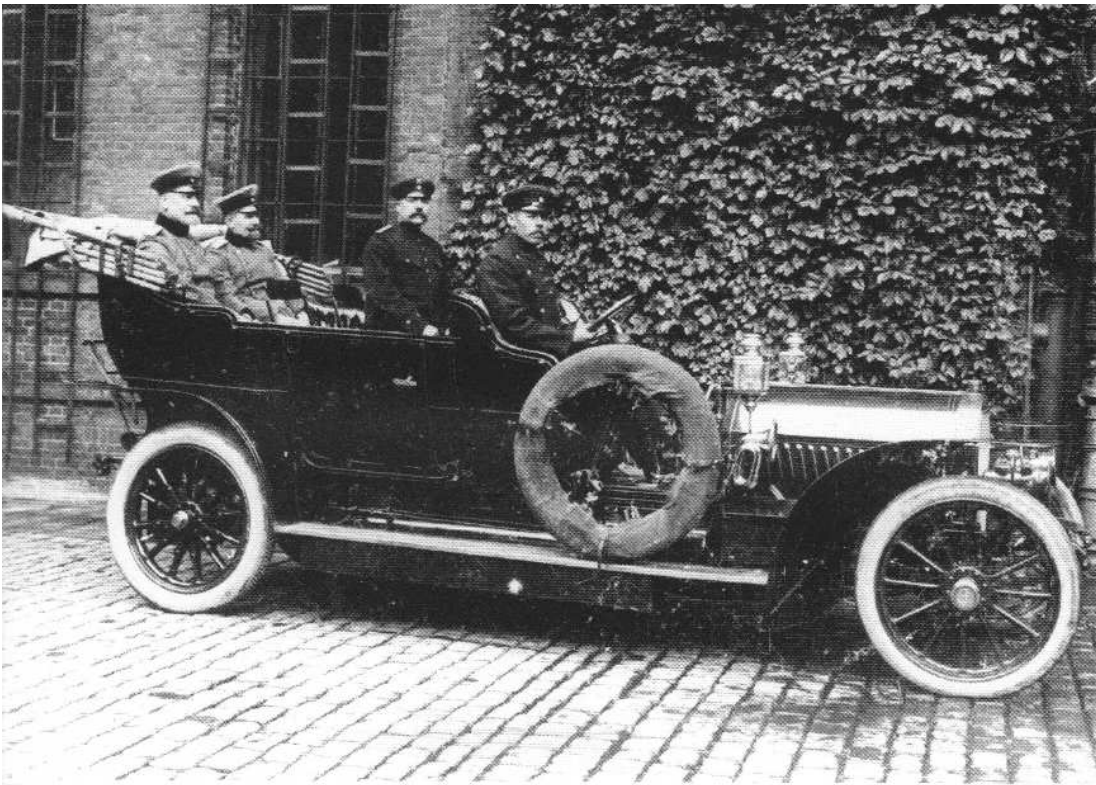
Die Automobilisierung der Hamburger Feuerwehr begann am 19. Juni 1907 ausgerechnet mit dem sogenannten „Officersautomobil“. Es handelte sich um einen serienmäßigen offenen Tourenwagen von Opel, Typ Phaeton 28/40 PS, mit sieben Sitzplätzen (2 vorn, 3 im Fond, 2

Notsitze) und Klappverdeck. Er wurde vom Hamburger Autohändler Dello (*Anmerkung: die Firma existiert noch heute!*) für 14.000 Goldmark geliefert. Von diesem Automobil gibt es mehrere Fotos.

Wahrscheinlich war es das erste Hamburger Behördenauto überhaupt. Zu der Zeit waren in Hamburg erst 230 Personenkraftwagen, 50 Lastkraftwagen und 190 Motorräder, zusammen also 470 Kraftfahrzeuge, polizeilich zugelassen. Im Vorjahr war das amtliche Kennzeichen „HH“ eingeführt worden. Das Officersautomobil, später „Stabswagen“ genannt, erhielt das Kennzeichen HH-895.

Der Jahresbericht 1908 führt dazu aus:

„Der Wagen steht auf der Hauptwache (Anmerkung: damals am Schweinemarkt, heute Spitalerstraße) in Alarmbereitschaft, um den Branddirektor bzw. die Brandinspektoren zum Brandort zu bringen. Außerdem wird er als Verkehrswagen und zu Besichtigungsfahrten auf dem Landgebiet sowie auch als Übungsfahrzeug verwendet. Der Wagen hat bis zum 1. Januar 1909 15.938 km im Dienste der Feuerwehr und mit Einschluß der Probefahrten 17.547 km zurückgelegt, davon im Berichtsjahr 8.645 km. Das Fahrzeug hat sich auf jeder Straße und bei jeder in Frage kommenden Steigung sowie bei



Das 1907 angeschaffte „Officersautomobil“ war das erste Führungsfahrzeug der Hamburger Feuerwehr, nach heutiger Nomenklatur ein Kommandowagen. Es war ein Opel Phaeton 28/40 PS.

jeder vorkommenden Temperatur (z.B. auch bei -160 C) durchaus bewährt."

Dann kam jedoch diese Einschränkung:

„Die Hamburger Branddirektion hat nach nunmehr 11/2 Jahre währenden Betriebe die Überzeugung gewonnen, daß der Explosionsmotor in Hinsicht auf Betriebsbereitschaft, Betriebssicherheit und Feuergefährlichkeit für den Antrieb ihrer Feuerwehrfahrzeuge wohl geeignet sein würde, daß aber die Bedienung des benzinautomobilen Wagens trotz aller Verbesserungen an der Fahrteinrichtung derselben reichlich schwierig sei, so daß es besondere Mühe macht, die Fahrer dieser Feuerwehrfahrzeuge genügend in Übung zu haben.“

Besonders ausgebildet waren nur zwei Feuerwehrmänner, die es sich zur Ehre angerechnet haben dürften, dieses Automobil fahren zu dürfen. Branddirektor Westphalen hat sich wohl nie selbst ans Steuer gesetzt. Im Jahresbericht 1911 ist vermerkt, dass der Wagen seither 41.634 Kilometer zurückgelegt hat, davon im Berichtsjahr 8.347 Kilometer.

Legendär ist die Fahrt von Branddirektor Westphalen mit dem Officiersautomobil am 13. Dezember 1913 nach Schwerin anlässlich des Schlossbrandes, zu dem die Hamburger Feuerwehr zur Hilfe gerufen worden war. Die Alarmfahrt über die schlecht ausgebauten Provinzstraßen wurde in Gadebusch wegen einer Reifenpanne jäh unterbrochen. So kam der Branddirektor erst nach dem auf einem Sonderzug verladene Löschzug in Schwerin an.

Im Jahresbericht ist ein Unfall erwähnt: „Der Stabswagen I schleuderte auf schlüpfrigem Asphalt an der Alster infolge zu kurzen Ausweichens vor unvorhergesehen einbiegenden Handkarren und stieß mit dem Hinterwagen gegen einen Laternenpfahl. Am Wagen war ein Hinterrad stark beschädigt und die zugehörige Achshälfte gebrochen.“

Leider findet sich in keinem der späteren Jahresberichte ein Hinweis auf die endgültige Außerdienststellung. Seine Existenz ist jedoch laut Jahresbericht bis mindestens 1927 nachweisbar. Bemerkenswert ist, dass in der Dienstzeit das HH-Kennzeichen mehrfach gewechselt hat.

Zwei weitere Opel-Limousinen als Stabswagen

Am 10.05.1912 wurde eine weitere Opel-Limousine beschafft, und zwar vom Typ 8/20 PS. Sie wurde als „Stabswagen II“ bezeichnet. Anstelle der noch für das erste Benzinautomobil gewählten Bezeichnung „Officiersautomobil“ wurde jetzt die Bezeichnung „Stabswagen“ üblich. Am 28.12.1918 erwarb die Feuerwehr eine gebrauchte Opel-Limousine Typ 24/50 PS (Baujahr 1912). Dieses Fahrzeug wurde „Stabswagen III“. Die Motorleistung des Officiersautomobils von 1907, jetzt „Stabswagen I“, wird in den Jahresberichten ab 1914 statt mit 28/40 PS jetzt mit 18/40 PS angegeben; die Gründe sind nicht bekannt. Möglicherweise liegt ein Druckfehler im Jahresbericht oder eine Änderung der Besteuerung vor.

Zur Erläuterung der PS-Angaben: Die Zahl vor dem Schrägstrich gibt die „Steuer-PS“ als Maß für die Besteuerung an, Die Steuer-PS wurden nach einer komplizierten Formel, in der die Zylinderzahl, Zylinderbohrung und der Kolbenhub eingingen, berechnet. Die Zahl hinter dem Schrägstrich gibt die tatsächliche Motorleistung an. Die Steuerformel galt von 1906 bis 1928, danach erfolgte die Besteuerung nach dem Hubraum.

Im Jahresbericht der Feuerwehr von 1914 ist auf Seite 43 eine Betriebskostenberechnung für die zwei Stabswagen veröffentlicht.

Danach betragen die jährlichen Betriebskosten für „Stabswagen I“, Typ 18/40 PS, 2887,00 Mark, für „Stabswagen II“, Typ 8/20 PS, 1715 Mark. Zum Vergleich wurden die bespannten Stabswagen herangezogen und die Feuerwehr kam zu dem Schluss, dass beide motorbetriebenen Stabswagen weniger Betriebskosten verursachten als drei bespannte Wagen. Das Ergebnis war zu erwarten, es war natürlich eine gute Argumentationshilfe für die Beschaffung weiterer Benzinautomobile.

Beschaffungen von Stabswagen für die Offiziere und Oberbeamten nach dem Ersten Weltkrieg

Nach dem Ersten Weltkrieg ging es wegen der

angespannten Finanzlage nur schleppend weiter:

- 11.07.1921 eine Opel-Limousine Typ 14/30 PS als Stabswagen IV
- 1926 ein Mercedes-Benz 16/50 PS für den Branddirektor
- 1926 eine Opel-Limousine Typ 16/50 PS als Stabswagen V
- im August 1927 eine Opel-Pullmann-Limousine Typ 12/50 PS mit Sechszylindermotor als Stabswagen VI
- 1929 eine gebrauchte Limousine NAG Typ 10/45 PS

Pkw-Beschaffungen 1936 bis 1939

Nach dem gemeinsamen Jahresbericht 1936 – 1939 sind in diesem Zeitraum 13 Pkw (die Bezeichnung Stabswagen wurde nicht mehr benutzt) neu beschafft worden, davon 17 Pkw für die BF und 7 für die FF – siehe Tabelle 1. Ausweislich der (erhalten geblieben) Stammliste der Abteilung 3 erhielten 1940 mindestens 3 FF einen Pkw des Typs DKW Sonderklasse (Motorleistung 32 PS), die bis 1956 im Dienst blieben.

Der Amtsleiter Branddirektor Dr.-Ing. Sander (1926 bis 1934) erhielt 1939 einen Mercedes-Benz 230 (Motorleistung 55 PS) als Dienstwagen. Sein Amtsnachfolger Dr.-Ing. Zaps (1937 bis 1945) hat nach Aussage von OBD a.D. Brunswig mit diesem Wagen 1941 einen Totalschaden verursacht.

Im Zweiten Weltkrieg: Hamburgs erster Befehlswagen

1938 beschaffte die Feuerwehr (laut Aussagen von OBD a.D. Brunswig auf Drängen der Hafenwirtschaft) über die Polizei einen „Sondergeräte- und Befehlswagen“. Er wurde auf dem Fahrgestell Henschel BA1 aufgebaut. Er führte einen Stromerzeuger, Entlüftungsgeräte (die Rohrleitungen waren auf dem Dach gelagert) sowie Beleuchtungsgeräte mit. Das bei der Hamburger Feuerwehr unübliche Henschel-Fahrgestell war auf massiven Druck der Behörde für Handel, Schifffahrt und Gewerbe gewählt worden, um den „Hafenverkehrsinteressen zu nutzen“. Dieser Befehlswagen ist während des Krieges auch an auswärtigen Ein-

sätzen beteiligt gewesen. Bei einem Bombenangriff am 18. Juni 1944 fand er unter den Trümmern der gebombten Hauptfeuerwache ein jähes Ende.

Zur „Kennzeichnung von Befehlsstellen“ schrieb übrigens OBD a.D. Hans Brunswig nach seiner Pensionierung in den 1970er-Jahren:

„Gleich bei den ersten nächtlichen Großeinsätzen nach Luftangriffen wurde ein Problem spürbar, mit dem die Feuerwehr zuvor nie belastet war: die Kennzeichnung der Befehlsstelle. In Friedenszeiten war die Feuerwehr auf Einsatzstellen in der Regel „ganz unter sich“. Den „Leitenden“ kannte jeder meist sogar persönlich. Außer der Polizei traten andere Hilfsorganisationen nicht auf.

In der Luftschutzorganisation gab es aber noch z. B. den Sanitätsdienst und den Instandsetzungsdienst. Nachrückende auswärtige Einheiten (z.B. Freiwillige Feuerwehren) kannten sich aber mit Hamburger Verhältnissen nicht aus. Sie mussten vor Ort von einer Befehlsstelle eingewiesen werden, wenn ihre ganze Anwesenheit Sinn haben sollte.

Der technische Dienst entwickelte deshalb ein „Kommando-Kennlicht“ zunächst nur für den „Führer des FE-Dienstes“. Es war ein blaues Blinklicht auf einem Stativ mit einer tragbaren Batterie. Wirklich gebraucht wurde es aber wohl nicht ein einziges Mal, es war viel zu schwerfällig. Ihm folgte ein wesentlich kleineres blaues Blinklicht auf einem „Besenstiel“. Es gehörte zur Ausrüstung aller FE-Abteilungsführer und wurde vom begleitenden Melder getragen. Ob es wirklich von Nutzen gewesen ist, steht dahin! Seit die Berliner Feuerwehr beim Brand im U-Bahn-Schacht Potsdamer Platz Reklame für ihren neuen „Befehlswagen“ gemacht hatte, waren solche Sonderfahrzeuge in Mode gekommen. Auch Hamburg hatte 1937 einen „Sondergerätewagen“ beschafft, der schnell als Befehlswagen hergerichtet werden konnte. Er diente aber in erster Linie zur Beförderung des Belüftungsgeräts mit seinen sperrigen Rohren und biegsamen Schläuchen.

Wirklich von Nutzen war er während des Krieges nur bei auswärtigen Einsätzen als Sammel-

platz und Treffpunkt der Hamburger Einheiten – so z. B. in Rostock oder in Bremen. Von besonderem Nutzen erwies sich mehrfach, dass sich der Kommandowagen über die nächst erreichbare Telefon-Steckdose in das Reichspost-Fernsprechnetzwahl einschalten konnte (was natürlich in Kriegszeiten wegen Zerstörung der Telefonkabel nicht immer klappte!).

Im Kriege gab es wenigstens nicht sofort ein Gezeiter des Telefonbenutzers – er bekam auch jedes Mal eine förmliche Leistungsbescheinigung. Nach dem Kriege enthob uns die Möglichkeit des Funkverkehrs aller solcher Schwierigkeiten.

Der Berichter hat 1944/45 bei den Feuerschutzpolizei-Abteilungen (mot.) einige Erfahrungen mit dem damals möglichen Funkverkehr gesammelt, denn jede Abteilung hatte einen Funk-Kommandowagen und „durfte“ funken. Wirklich geklappt hat es nie, vor allem weil jeder Spruch umständlich verschlüsselt werden musste. Auch den Befehlshabern der Ordnungspolizei ging es mit ihren Funkwagen nicht besser – auf die „Pleite“ beim Einsatz „Hildesheim“ am ... sei hier verwiesen.

In einer Großstadt und zu Friedenszeiten macht ein „Befehlswagen“ oder „Kommandowagen“ für den Ablauf des Einsatzes wenig Sinn. Er ist aber immer ein nützlicher Sammelplatz „für Presse, Funk und Fernsehen“ und alle jene Wichtigtuere, die stets und überall dabei gewesen sein wollen, vor allem wenn ein Photo-Objektiv in der Nähe ist.

Der Berichter hatte sich deshalb den „Gag“ ausgedacht, am Kommandowagen einen roten Ballon mit der Aufschrift „FEUERWEHR“ hoch zulassen. Dieser war dann auch tatsächlich wie ein „Magnet“ und hat sich in der Praxis bewährt. Die Münchner Feuerwehr hat dies dann prompt nachgemacht, ohne allerdings die Herkunft zu verraten! Anmerkung: Und die Hamburger Polizei auch!

VW „Käfer“: Die ersten Führungsfahrzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg

Während des Zweiten Weltkriegs wurden keine Jahresberichte herausgegeben, sodass Zu- und Abgänge von Pkw nicht nachgewiesen werden können. Im ersten Jahresbericht nach Kriegsende, aufgestellt für den Zeitraum vom 01.04.1945 bis 31.03.1947, ist lediglich die Rede von 19 Typen. Im zweiten Jahresbericht, den Zeitraum 01.04.1947 bis 31.03.1948 betreffend, erwähnt keine Pkw, hingegen die Indienststellung eines Kommandowagens (siehe unten).

Im Jahresbericht vom 01.04.1948 bis 31.3.1949 ist ein Bestand von 17 Pkw der BF und 9 Pkw der FF aufgeführt, im folgenden Jahresbericht vom 01.04.1949 bis 31.03.1950 sind es 24 Pkw bei der BF und 6 Pkw bei den FF. Erst im Zeitraum vom 01.04.1951 bis 31.03.1952 ging der Bestand auf 20 Pkw bei der BF und 5 Pkw bei den FF, insgesamt 25 Pkw, leicht zurück. 1955 wurde der Berichtszeitraum auf das Kalender-

jahr umgestellt. Die Gesamtzahl der Pkw blieb bis 1957 mit 25 konstant, stieg dann 1959 auf 22 Pkw bei der BF und 9 bei den FF an, also 31 insgesamt. 1967 betrug der Bestand 37 Pkw, davon unverändert 9 bei den FF.

Wie so viele Feuerwehren beschaffte auch die BF Hamburg den VW Käfer als Einsatzleitwagen. Von 1948 bis 1967 waren es insgesamt 57 Fahrzeuge, darunter 21 VW Standard und 10 VW 1200 Export.





Als Nachfolgemodell des Käfer wurden VW Variant beschafft, von 1963 bis 1972 insgesamt 18 Fahrzeuge. Hier ein VW 1600 Variant Baujahr 1970.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fing die Feuerwehr ganz bescheiden an, nämlich mit dem VW Standard (Typ 1/11), dem berühmten „Käfer“ – siehe Tabelle 2. 1948 wurde der erste beschafft. Er blieb als einziger 13 Jahre (!) im Dienst, zuletzt bei Abteilung V (Feuerverhütung und Bauwesen). Der luftgekühlte Boxermotor im Heck mit einem Hubraum von 1131 cm³ leistete bescheidene 24,5 PS. Das Getriebe war selbstverständlich unsynchronisiert, aber das bereitete den Fahrern damals keine Probleme, sie konnten noch mit „Zwischengas“ die Gänge herunterschalten, die Löschfahrzeuge und Drehleitern besaßen ja auch noch kein Synchrongetriebe. Von Kommandowagen oder gar Einsatzleitwagen war noch nicht die Rede, der VW hieß noch schlicht „Pkw“. Als optische Warneinrichtung diente ein einfacher blauer Kennscheinwerfer.

Im folgenden Jahr vergab die Feuerwehr dann einen Großauftrag über nicht weniger als 20 VW Standard Typ 1/11. Sie hatten alle das „Brezelfenster“, so nannte man damals das geteilte kleine ovale Rückfenster. Die Karosserie war in serienmäßigem Rot lackiert, die Kotflügel waren schwarz – also normgetreu. Eine Rundum-Kennleuchte der Bauart Auer diente als optische, vier Boschhörner als akustische Warnanlage. Dann folgte von 1955 bis 1962 eine Serie von 21 VW Standard, jetzt mit einer Mo-

torleistung von 30 PS. Von 1963 bis 1965 folgten nochmal 10 VW 1200 Export, die eine Motorleistung von 34 PS boten. Ein VW aus dieser Serie erhielt der Verfasser 1963 als sein erstes Dienstfahrzeug. Zum Abschluss der „Käfer-Ära“ gab es 1967 noch zwei VW 1300 mit einer Motorleistung von 40 PS.

Endlich gönnte sich die Feuerwehr 1963 mit dem VW-Kombi Variant 1500 (Typ 3) ein geräumigeres und leistungs-

stärkeres Pkw-Modell. Es wurde je ein Variant 1500 für die drei Gebiete (später: Branddirektionen) beschafft – siehe Tabelle 3. Der Vierzylinder-Boxermotor hatte eine Leistung von 45 PS. Die Lackierung war ein serienmäßiges Rot, die optische Warnanlage selbstverständlich eine Auer-Leuchte.

Im Übrigen wurden bis 1967 weiterhin „Käfer“ beschafft, insgesamt 15, jedoch nunmehr der VW Export, der über ein voll synchronisiertes Vierganggetriebe und eine leicht angehobene Motorleistung von 34 PS verfügte.

Neben den zahlreichen VW gab es aber für Branddirektor Schwarzenberger schon 1952 einen angemessenen Dienstwagen, und zwar einen Mercedes-Benz 170 Va (W 136), der eine Motorleistung von 45 PS hatte. 1960 erhielt Herr Schwarzenberger einen neuen Dienstwagen: einen Mercedes-Benz Typ 180b (W 120), Motorleistung 68 PS. Die ursprüngliche Lackierung war ein unauffälliges Grau. Als Branddirektor Brunswig die Amtsleitung im Oktober 1963 übernahm, ließ er den Dienstwagen in Feuerrot RAL 3000 umspritzen. Auf dringenden Wunsch der Innenbehörde wurde der Wagen nochmals umspritzt, und zwar jetzt in Schwarz!

Das Ende der „Käfer-Ära“ – Opel stellt die neuen Führungsfahrzeuge

Von 1948 bis 1967 hatte die Hamburger Feuer-

wehr, abgesehen von den beiden Dienstwagen des Amtsleiters 1952 und 1960, ausschließlich VW „Käfer“ als Führungsfahrzeuge beschafft, insgesamt 57 Stück. Dazwischen gab es 1963 eine einmalige Beschaffung von drei VW 1500 Variant. Anstelle der Käfer traten vorübergehend die Kombi-Limousinen VW 1600 Variant, Es wurden 1970 acht, 1971 fünf und 1972 zwei VW 1600 Variant in Dienst gestellt –



Der Amtsleiter erhielt 1960 diesen Mercedes-Benz 180 b als Dienstwagen. Hier nach der Umlackierung von ursprünglich serienmäßigem Grau in Rot RAL 3000.

– siehe Tabelle 3. Die Ottomotoren hatten eine Leistung von 54 PS. Die in Serien-Rot lackierten Fahrzeuge besaßen weiß lackierte Fahrzeugecken und ein weißes Dach. An die Stelle der Auer-Kennleuchten, deren Produktion beendet worden war, traten Rundum-Kennleuchten des Fabrikats Eisemann.

Von jetzt an wurden ausschließlich Opel-Pkw gewählt. Von 1974 bis 2000 sind insgesamt 84 Fahrzeuge dieses Herstellers gekauft worden, und zwar die Modelle Rekord, Omega, Kadett und Astra – siehe Tabelle 4. Die 4 Kadett 1,6i

Caravan und die 7 Astra Caravan gingen an die Führungskräfte der Freiwilligen Feuerwehren, alle übrigen Opel-Pkw an die Berufsfeuerwehr. Die 1978 gelieferten 9 Opel Rekord E besaßen erstmals ein Automatik-Getriebe. Der Preis betrug 13.772 DM. Erwähnenswert ist die Preisentwicklung: 1982 kostete das Modell Rekord E 1,8 l noch 18.708 DM, 1984 schon 19.693 DM und das Modell Omega LS 2,0 l von 1989 (übrigens das erste mit geregelter Katalysator!) immerhin 37.486 DM – und dabei war schon der „Behördenrabatt“ berücksichtigt. Ein Opel Rekord E 1,8 l aus der Beschaffungsserie

des Jahres 1982 gehört heute zum Fahrzeugbestand des Vereins „Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.“, der ihn weiterhin fahrbereit hält.



Einsatzleitwagen der Bauserie 1989: Opel Omega LS 2,0 i. Hier das Dienstfahrzeug des Autors. Gesamtbeschaffungen bis 1992: 13 Fahrzeuge.

Die Dienstfahrzeuge der Amtsleiter und der Landesbereichsführer

Bis auf zwei Ausnahmen fuhren alle Amtsleiter das Fabrikat Mercedes-Benz – seit 1952 bis 2014 12 mal – siehe Tabelle 5. Die



Diesen in serienmäßigem Rot lackierten Mercedes-Benz 200 erhielt der Amtsleiter 1978 als neuen Dienstwagen. Er ist erhalten geblieben und wird vom Verein der Hamburger Feuerwehr-Historiker betreut.

Die Führungskräfte der Freiwilligen Feuerwehren erhielten 1990 vier Opel Kadett 1,6 i Caravan.



ELW 1 für die Führungsdienste der drei Branddirektionen: VW T 4 TDI, Bauserie 2000.

beiden Ausnahmen, die von OBD Farrenkopf getroffen wurden, waren 1996 ein BMW 520i und 2005 ein BMW 525d.

Nach ihrer Ausmusterung sind der MB 200 von 1978 und der MB 200 von 1982 nicht verkauft oder versteigert worden, sondern gehören bis heute zum Fahrzeugbestand des Vereins „Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.“, der sie weiterhin betreut.

Die Landesbereichsführer (LBF) der Freiwilligen Feuerwehren verfügten jeweils über ein eigenes Dienstfahrzeug. LBF Stahlbuhk erhielt 1982 einen Opel Rekord E 1,8 I (das war insofern passend, da er Opel-Händler war!). LBF Jonas übernahm 2000 einen Mercedes-Benz C 180 (Kennzeichen HH-2901), lackiert in Serien-Rot, Motorleistung 90 kW. Nachfolger wurde 2008 ein Mercedes-Benz C 220 CDI (Kennzeichen HH-2992) ebenfalls in Serien-Rot.

Neue Konzeption für den ELW 1

Bisher erfolgte die Einsatzführung der Einsatzführungsdienste C, B und A mithilfe eines ELW 1 auf der Basis einer Limousine. Wegen des gestiegenen Raumbedarfs (Mitführung diverser, Einsatzunterlagen, Einsatzdokumentation) und weil zusätzlich Sitzplätze für Ausbildungsbeamte benötigt wurden, war der Umstieg auf die Transporterklasse unvermeidlich geworden. Die Wahl fiel auf die VW-T4-Modelle – *siehe Tabelle 6*.

Zunächst wurden 1995 je ein VW T4 mit Automatikgetriebe für die drei B-Dienste West, Ost und Süd beschafft. Sie waren in der Regel an den Wachen F 11, F 23 und F 31 stationiert. Die Leistung des Benzinmotors, der sogar noch mit Normalbenzin zufrieden war, beträgt 81 kW. Der Innenraum ist in zwei Bereiche unterteilt. Der Arbeitsraum im vorderen Bereich enthielt einen Arbeitstisch und eine Zweier-Sitzbank. Im hinteren Bereich war ein Wechseleinschub für weitere Führungsmittel vorhanden. Dieser war austauschbar, sodass der ELW ggf. als Notarzt-Einsatzfahrzeug (NEF) fungieren konnte. Die Sitze des Fahrers und Beifahrers waren drehbar und konnten in den Arbeitsraum geschwenkt werden. Die Umbaumaßnahmen und die fernmeldetechnischen Einrichtungen stammten von der Firma Seeliger & Partner. Sie

umfassten Handsprechfunkgeräte im 2 m- und 4 m-Band, ein Funktelefon D1, ein Telefaxgerät und einen im Arbeitstisch fest eingebauten Laptop mit angeschlossenem Drucker. Im Laptop war die RESY Gefahrstoffauskunftsdatei gespeichert.

Im Jahr 2000 war die erste Ersatzbeschaffung fällig. Die Wahl fiel wiederum auf den VW T4, jetzt auf das Modell TDI mit dem 2,5 Liter-Turbo-Dieselmotor, der 75 kW leistete. Es wurden fünf Fahrzeuge beschafft, davon zwei mit Allradantrieb („syncro“). Auch die neue Generation war multifunktional ausgelegt, d.h. wahlweise als ELW 1 oder NEF einsetzbar. Zur jeweiligen äußeren Funktionskennzeichnung dienten entsprechende auswechselbare Folien-schilder. Die Inneneinrichtung und die fernmeldetechnische Ausstattung, die gegenüber der ersten Generation aktualisiert und erweitert war, stammten von der Firma Binz (Ilmenau). In der Version als ELW 1 gehörten jetzt auch 2 Pressluftatmer, eine Wärmebildkamera und Strahlungsmessgeräte zur feuerwehrtechnischen Ausrüstung.

2010 wurde die nächste Generation von ELW 1 eingeführt. Diesmal kam das Modell VW T5 2.5 TDI „Caravelle“ zur Verwendung. Die Leistung des 2,5 Liter-Turbo-Dieselmotors war auf 128 kW gestiegen. Den Innenausbau und die fernmeldetechnische Ausstattung besorgte die Firma Aluca Car Equipment, Niederlassung Braunschweig. Es wurden sechs Fahrzeuge beschafft, und zwar drei für die B-Dienste, eines für den U-Dienst und eines für den Organisatorischen Leiter Rettungsdienst (ORGL). Der sechste ELW ist Reservefahrzeug.

Allradgetriebene Geländewagen als Einsatzleitwagen

1993 stellte die Feuerwehr erstmals zwei Geländewagen in Dienst. Geländewagen werden marktüblich auch als Sport Utility Vehicles (SUV) bezeichnet. Es handelte sich um den Opel Monterey 3.1 D, dessen Vierzylinder-Dieselmotor 84 kW leistete. Sie erfüllten im Laufe ihrer Betriebszeit verschiedene Funktionen im A-Führungsdienst und im U-Dienst. Der erste Monterey wurde 1998, der zweite 2002 ausgemustert.



1993 wurden zwei Opel Monterey 3.1 D als Führungsfahrzeuge beschafft. Der Dieselmotor leistete 84 Kilowatt.

Ab 2005 wurden nacheinander drei VW Touareg als Einsatzleitwagen beschafft, und zwar 2005 das Modell 2.5 TDI, 2006 das Modell 3.0 V6 TDI und 2008 ebenfalls das Modell 3.0 V6 TDI – siehe Tabelle 7.

Das Modell 2.5 TDI, Zulassung am 16.3.2005, wird von einem Reihen-Fünfzylindermotor, Leistung 128 kW, angetrieben. Das Modell 3.0 V6 TDI ist mit einem V6-Zylindermotor mit einer Leistung von 165 kW ausgestattet. Der 3.0 V6-Motor des zweiten Modells leistet sogar 176 kW. Die Sonderausstattung der Touareg umfasst u.a. Luftfederung, 6-Stufen-Automatikgetriebe und Xenon-Scheinwerfer.

Die ersten drei Befehlswagen nach dem Krieg

1947 legte sich die Hamburger Feuerwehr erstmals nach dem Krieg einen eigenen Befehlswagen zu, noch „Kommandowagen“ genannt. Laut Jahresbericht für den Zeitraum 01.04.1947 bis 31.03.1948 war er mit

„Lautsprecheranlage, einer kleinen Telefonzentrale und dem nötigen Leitungsmaterial ausgestattet.“ Es handelte sich um einen Opel Blitz 3,0 t mit Kastenaufbau, Baujahr 1940. Es war ein sogenanntes „Beutefahrzeug“, eines der nach dem Krieg herrenlos zurückgebliebenen Lkw (Wehrmacht?, Luftschutzpolizei?). Über der Frontscheibe war ein großes Schild „Kommandowagen“ angebracht. Er blieb bis

1962 im Dienst.

Der zweite Befehlswagen entstand 1966 durch Umbau eines ausgemusterten Dreiträger-Krankenwagens Mercedes-Benz L 319 B, Baujahr 1963. Die Umbauten wurden weitgehend mit Eigenmitteln vorgenommen. Die Ausstattung war minimal: Funkgerät, Schreibtisch, diverse Einsatzunterlagen. Der Clou war seine äußere Kennzeichnung auf Einsatzstellen mit einem roten Ballon mit 60 Zentimeter im Durchmesser mit der Aufschrift „Feuerwehr“. Er machte vor allem den Pressevertretern weithin sichtbar, wo



2005, 2006 und 2008 wurde je ein VW Touareg als geländegängige Führungsfahrzeuge beschafft. Die Leistung der Dieselmotoren steigerte sich von 128, über 165 bis 176 Kilowatt.

sie einen Ansprechpartner finden konnten. Die Polizei fand die Idee so gut, dass sie ebenfalls einen Ballon für ihre mobile Befehlsstelle verwendete.

Als Ersatz kam 1973 ein ehemaliger Großraumkrankenwagen (GKrKw) des Katastrophenschutzes, Typ Mercedes-Benz L 710 KR, zur Verwendung. Die Umbauten wurden vom Herrmann Karosseriewerk in Hamburg-Wandsbek vorgenommen. Dazu gehörte auch die Umlackierung von Khakigrau RAL 7008 (auch als NATO-oliv bezeichnet) auf Feuerrot RAL 3000. Der Kofferbau bot zwar mehr Platz als sein Vorgängermodell, doch die Ausstattung war weiterhin bescheiden, insbesondere was die Fernmeldeeinrichtungen betraf.

Die neuen Befehlswagen: 1977, 2000 und 2004

Innerhalb von 27 Jahren stellte die Feuerwehr nacheinander drei neue Befehlswagen in Dienst – siehe Tabelle 8. Nach den bisherigen Provisorien konnte sie 1977 endlich ein nach dem damaligen Stand der Technik konzipiertes und ausgestattetes Befehlswagen (BFW) in Dienst nehmen. Basisfahrzeug war der bekannte luftgefederte Stadtlinienbus von Mercedes-Benz Typ O 305, der sich bereits seit 1970/71 als Großraumkrankenwagen in zwei

Exemplaren bewährt hatte. Der Sechszylindermotor leistete 180 PS (132 kW), das Getriebe war ein Dreigang-Automatikgetriebe mit Wandler-Schaltkupplung. Den Ausbau des Innenraumes, der den Vorgaben der vier Jahre später erschienenen DIN 14507 Teil 4 für ELW 3 entsprach, übernahm wieder das Herrmann Karosseriewerk. Im Vorderteil des Busses war der Fernmelderaum mit vier Funkbedienplätzen auf der linken Seite und vier Arbeitsplätzen für die Sachbearbeiter S 1 bis S 4 auf der rechten Seite eingerichtet. Im rückwärtigen Teil war der Führungsraum eingerichtet. Er enthielt einen Lagetisch und zehn Sitzplätze. Eine verglaste Trennwand mit Schiebtür trennte den Fernmelderaum vom Führungsraum. Die fernmelde-technische Ausstattung umfasste 4 Funkgeräte FuG 7b, 4 FuG 10, eine Fernsprechvermittlung für 2 Amtsleitungen und 10 Nebenstellen und 7 Feldfernsprecher. Ein Lese- und Kopiergerät („Reader-Printer“) gehörte zu den Führungshilfsmitteln, die im Laufe der Betriebszeit wiederholt aktualisiert wurden. Zur Stromversorgung waren verstärkte Zusatzbatterien und ein tragbarer Stromerzeuger 5 kVA vorhanden.

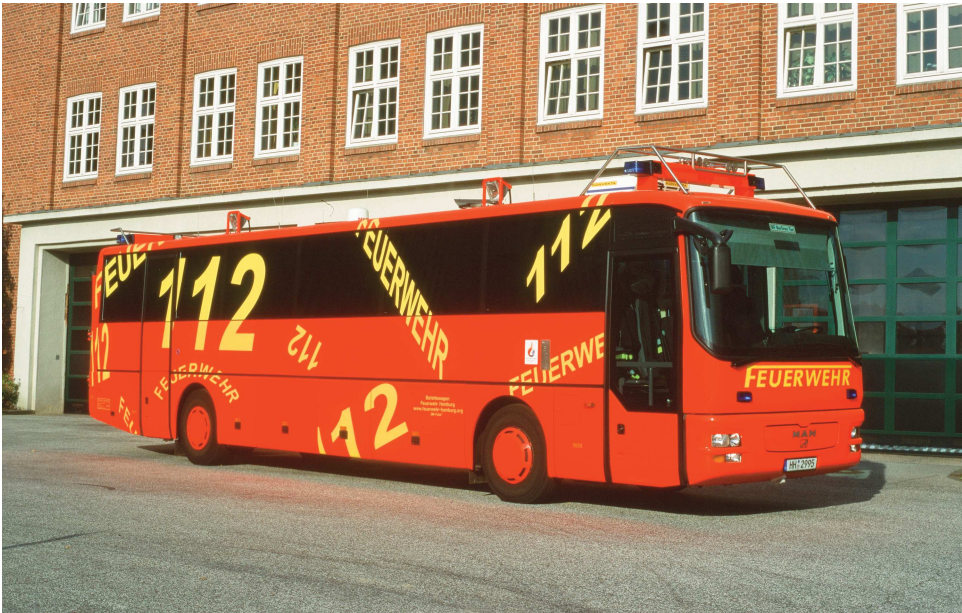
Der Befehlswagen blieb 23 Jahre im Dienst. Nachdem er noch als strategische Reserve vor allem im Hinblick auf die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 vorgehalten worden war, übergab

man ihn am 3. September 2010 dem Deutschen Feuerwehrmuseum in Fulda als Dauerleihgabe. Im Mai 2014 kehrte er durch die Initiative der Feuerwehrmuseums Schleswig-Holstein nach Norderstedt zurück. Hier fand er seinen endgültigen Ruheplatz.

Am 1. Dezember 2000 nahm die Feuerwehr einen neuen Befehlswagen (ELW 3) in Dienst, der sich von seinem Vorgänger infolge seiner umfangrei-



Erstmals wurde 1977 ein Einsatzleitwagen vom Typ ELW 3 beschafft. Basis war ein Mercedes-Benz Bus O 305. Ausbau: Hermann Karosseriewerk, Hamburg. Dieser ELW 3, der in Hamburg „Befehlswagen“ heißt, ist erhalten geblieben und befindet sich seit 2014 im Feuerwehrmuseum Schleswig-Holstein in Norderstedt.



Nachfolger des ersten Befehlswagens wurde 2000 dieser ELW 3 auf Basis des MAN-Busses Typ ÜL 313. Ausbau: Baumeister & Trabandt, Korschenbroich. Auffällige unübliche Beklebung!

chen Kommunikationseinrichtungen deutlich unterschied. Basis ist ein luftgefederter Überlandbus von MAN, Typ ÜL 313. Sein Sechszylindermotor hat eine Leistung von 228 kW (310 PS).

Die Rohkarosserie wurde von der Firma Göppel in Augsburg umgebaut, u.a. Verlegung des Mitteleinstiegs nach hinten. Der Innenausbau erfolgte anschließend bei der Firma Baumeister & Trabandt GmbH in Korschenbroich. Der vollklimatisierte Innenraum ist in drei Bereiche eingeteilt: den Kommunikationsraum mit 5 Arbeitsplätzen, den Führungsraum mit 12 Sitzplätzen und den Unterstützungsbereich mit einem Arbeitsplatz. Die gesamte Kommunikations- und Fernmelde-technik ist von der Firma SEL Verteidigungssysteme konzipiert und installiert worden. Sie umfasst je 4 Funkgeräte im 4 m-Band und 2 m-Band, ein Satellitentelefon, 2 GSM-Telefone, eine Satelliten-Fernsehantenne und eine elektronische Lagedarstellung.

Blickfang: Auf der leuchtrot lackierten Karosserie sind diverse leuchtend gelbe Folien mit „112“ und „Feuerwehr“ aufgeklebt. Planung und Bauüberwachung dieses hochkomplexen Sonderfahrzeugs hatten hohe Ansprüche an die Mitarbeiter der Technischen Abteilung gestellt.

Ende 2004 stellte die Feuerwehr einen weiteren Befehlswagen (ELW 3) zusätzlich als Ausfallreserve in Dienst. Als Basis diente diesmal ein Überlandbus von der Daimler-Tochter Evobus, Typ O 550 ÜH Intego H, mit erhöhtem Dach. Die Leistung des Sechszylindermotors beträgt



2004 erhielt der Befehlswagen von 2000 einen Bruder, diesmal auf der Basis eines Mercedes-Benz-Busses Typ Ü 550 ÜH Intego. Ausbau ebenfalls bei Baumeister & Trabandt. Auch dieser Befehlswagen erhielt die auffällige Beklebung.

Die Energieversorgung erfolgt entweder durch den vom Fahrmotor angetriebenen bordeigenen Generator 20 kVA/400 Volt, über einen separaten Stromerzeuger oder durch Fremdeinspeisung.

Der neue Befehlswagen war auf dem MAN-Stand der Interschutz-Ausstellung in Augsburg im Sommer 2000 schon wegen seinem ungewöhnlichen Design ein beachtlicher

260 kW (354 PS). Den Innenausbau nahm wiederum die Firma Baumeister & Trabandt vor. Als Vorbild diente im Wesentlichen der erste Befehlswagen. Die Kommunikationseinrichtungen sind aktualisiert; so arbeitet z.B. die EDV-Technik nicht mehr mit Einzel-PC, sondern mit Server-Client-Technik.

Auch dieser Befehlswagen ist mit kreuz und quer aufgeklebten gelben Folien „112“ und „Feuerwehr“ dekoriert. Er wurde anlässlich der Interschutz-Ausstellung 2005 in Hannover auf dem Stand der AGBF präsentiert. Dieser Befehlswagen erhielt den Funkrufnamen „BFW 22“, der erste Befehlswagen ist an der Landesfeuerwehrschule stationiert.

Was es sonst noch alles gab

Es gab im Laufe der Zeit einige Testwagen auf Limousinen-Basis bei der Hamburger Feuerwehr.

Die BF München fuhr (natürlich) Pkw-Modelle des heimischen Herstellers BMW. Die Hamburger Feuerwehr wollte sich auch ein Bild von BMW-Limousinen machen und fuhr 1972 eine Zeitlang einen zweitürigen BMW 1600 Touring als Einsatzleitwagen des B-Dienstes. Er war vornehmlich wegen des 100-jährigen Bestehens der BF Hamburg vom Werk zur Verfügung gestellt worden und war unter dem Kennzeichen M-KM 1363 zugelassen. Der Bericht erinnert sich, wie er Gelegenheit hatte, das Fahrzeug auf dem Rathausmarkt dem damaligen Innensenator Heinz Ruhнау kurz vorzustellen. Dieser meinte nach kurzem Betrachten jovial: „Dann kauft den BMW mal.“ Doch weder dieser noch andere (größere) Modelle wurden damals gekauft – bis 1996 und 2005 je ein Dienstwagen für den Amtsleiter Farrenkopf beschafft wurde – *siehe Tabelle 5*.

1991 wurde eine Kombi-Limousine von Volvo, Typ 940 GL (Motorleistung 96 kW), zunächst als Testfahrzeug erprobt, ein Jahr später dann käuflich erworben. Bis zur Aussonderung 2002 diente er abwechselnd als ELW des Umweltschutzdienstes, als ELW des B-Dienstes, als Kleinlöschfahrzeug und als Notarzt-Einsatzfahrzeug. Zuletzt war er der Technik- und Umwelt-

schutzwagen für besondere Einsätze im Elbtunnel zugewiesen. Zu diesem Zweck wurde er mit einer IFEX-Löschanlage ausgestattet.

Ab Juli 1992 fuhr eine Kombi-Limousine von Mercedes-Benz Typ 230 TE (W 124) als Testfahrzeug. Es bekam für die Dauer der einjährigen Probezeit die Behördenzulassung HH-2987. Von einem Kauf wurde damals jedoch abgesehen. Später erwarb ihn die FF Lauenburg.

Führungsfahrzeuge des Kampfmittelräumdienstes

Am 1. Januar 1996 ging der Kampfmittelräumdienst (KMRD) von der Baubehörde auf die Feuerwehr über. Der KMRD brachte neben dem Personal auch seine sämtlichen 18 Spezialfahrzeuge mit, darunter auch zwei Sonderfahrzeuge, die nach Feuerwehr-Terminologie als Einsatzleitfahrzeuge einzustufen sind. Es waren dies:

- ein Geländewagen Mercedes-Benz 230 GE, Leistung des Benzinmotors 93 kW, Baujahr 1991 – a.D. 2003
- ein Geländewagen Opel Frontera 2,4i, Leistung des Benzinmotors 92 kW, Baujahr 1993 – a.D. 2004

Fällige Ersatzbeschaffungen, nunmehr von der Feuerwehr durchgeführt, umfassten mehrere Pkw, teilweise mit Allradantrieb (MB Sprinter, VW T5), die als Einsatzleitwagen fungieren konnten. Reine Geländewagen als ELW wurden nicht mehr beschafft. Die acht 2002 in Dienst genommenen Gerätewagen-KMRD des Typs Mitsubishi L 200 2.5 TD GLX, Motorleistung 98 kW, verfügten über Allradantrieb. Sie wurden 2012 durch Kommandowagen ersetzt, und zwar durch zwei VW T5 Transporter und sechs VW Amarok 2,0 TDI 4MO (Allradantrieb). Die Leistung des VW T5 beträgt 132 kW, die Leistung der VW Amarok 120 kW. Alle diese Fahrzeuge verfügen über eine fest montierte Transportbox zur Beförderung bestimmter Gefahrgüter nach EX II, z.B. Kampfmittelfunde und kleine Mengen Sprengstoff.

Dienstfahrzeuge der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Mitarbeiter der Presse- und Öffentlichkeits-



Den Mitarbeitern der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit stand ab 2003 ein Mercedes-Benz A 170 als Dienstwagen zur Verfügung.

arbeit FL/S2 müssen sehr mobil sein, um bei besonderen Einsätzen sofort vor Ort anwesend zu sein. Deshalb verfügen sie über ein eigenes Einsatzfahrzeug mit Sondersignalen.

Im Juni 2000 leaste die Feuerwehr für die Pressestelle einen Smart MC 1, der jedoch kein Behörden-Kennzeichen besaß, sondern unter HH-GD 811 zugelassen war.

Der Dreizylindermotor leistete 33 kW. Die Landesfeuerwehropastorin übernahm ihn am 14. Februar 2001, nachdem der Blaulichtbalken entfernt worden war, zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen der Notfallseelsorge.

2003 erhielt die Dienststelle ein ehemaliges Vorführfahrzeug, einen Mercedes-Benz A 170 CDI.

Nach einem Eigenunfall 2008 erfolgte seine Aussonderung. Als Nachfolger kam 2008 Mercedes-Benz B 200 CDI (Motorleistung 103 kW), ebenfalls ein ehemaliges Vorführfahrzeug.

Dienstfahrzeuge für die Notfallseelsorge

Wie oben erwähnt, übernahm die Landesfeuerwehropastorin 2001 den bisher von der Pressestelle genutzten Smart MC 1. Innerhalb von zehn Jahren legte sie damit über 170.000 Kilometer zurück. Seit dem 17. April 2013 befindet sich ihr ehemaliges Dienstfahrzeug in der früheren Türmerstube der Hauptkirche St. Petri an der Mönckebergstraße. Die Höhenret-

tungsgruppe der Feuerwehr zog das Fahrzeug im Innern des Turmes mittels Flaschenzug und Seilwinde in einer mehrstündigen Aktion auf 36 Meter hoch. Zuvor hatte die Technische Abteilung zwecks Gewichtserleichterung Motor, Getriebe und Tank ausgebaut und die Räder abgenommen.

Die Landesfeuerwehropastorin nutzt seither einen VW Move Up mit dem polizeilichen Kennzeichen HH-N 1566, den die Nordelbische Kirche finanzierte.



Der Landesfeuerwehropastorin stand ab 2001 dieser Smart MC 1 (der Blaulichtbalken musste abgebaut werden) zur Verfügung. Nach seiner Aussonderung 2013 ist der Smart in der 36 Meter hoch gelegenen ehemaligen Türmerstube der Hauptkirche St. Petri Anziehungspunkt für alle interessierten Turmbesteiger!

Neue Kommandowagen ab 2000 für BF und FF

Nach der DIN 14507-5 von 1999 wurde als Ergänzung der Typen ELW 1 und ELW 2 der Kommandowagen (KdoW) eingeführt – siehe oben. In den Fahrzeugstatistiken der Jahresberichte ab 2011 wurden alle bisher vorhandenen ELW jetzt unter KdoW aufgeführt, was nicht ganz korrekt ist, denn z.B. die Führungsfahrzeuge der B-Dienste sind gemäß Norm eindeutig Einsatzleitwagen des Typs ELW 1.

2000 wurden vier KdoW auf Mercedes-Benz C 180 für Abteilungs- bzw. Direktionsleiter in Dienst gestellt – siehe Tabelle 9. Die Fahrzeuge, deren Benzinmotoren 90 kW leisten, besitzen leuchtrote Folienbeklebung auf weißem Grund. Ein fünfter KdoW MB C 180 in Serien-Rot ging an den Landesbereichsführer.

2008 wurden drei VW Passat Variant 1.8 TSI und sechs VW Passat Variant 2.0 TDI beschafft.

Für die Führungskräfte der FF wurden 2011 fünf neue Kommandowagen beschafft, und zwar erstmals von der Marke Skoda. Es handelte sich um einen Skoda Octavia 2.0 TDI, dessen Dieselmotor eine Leistung von 125 kW besitzt, und vier Skoda Octavia Combi TSI mit 90-kW-Benzinmotoren.

2012 wurden fünf VW Passat Variant 2.0 Di mit 103 kW-Dieselmotoren beschafft.

Schließlich ergänzte 2014 ein Mercedes-Benz E 220 CDI Blue TEC, Leistung 125 kW, den Fahrzeugpark.

Führungsfahrzeuge im Katastrophenschutz

Auch im Bereich des Katastrophenschutzes des Bundes und der Länder gab und gibt es eine Reihe von Führungsfahrzeugen.

Der Bund hatte Hamburg im Rahmen des Erweiterten Katastrophenschutzes Führungskraftwagen (FüKw) auf der Basis des VW T 3 zur Verfügung gestellt. Als Ersatz der abgängigen FüKw wurden von Hamburg 2003 sechs Gerätewagen Technische Einsatzleitung (GW-TEL) beschafft. Sie sind auf der Basis des VW T4 TDI syncro mit langem Radstand eingerichtet, deren Fünfzylinder-Dieselmotoren 75 kW leisten. Der Innenaufbau stammt von der Firma TDS-Invents. Die GW-TEL ermöglichen mit ihrer Ausstattung eine Einsatzleitung vor Ort vor allem im Rahmen der Deichverteidigung. Zur Ausstattung gehören Funkgeräte in 4 m-Band und 2 m-Band, Telefon, Handy, Laptop, Beamer und Tonbandgeräte. Sie sind an sechs Wachen der BF stationiert.

Der Verein „Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.“ zählt einen FüKw VW T3 von 1984 zu seinem Museumsbestand, außerdem drei Funkkommandowagen (FuKw) DKW Munga von 1962 bzw. 1966.



2008 wurden sieben Gerätewagen-Fernmeldetechnik (GW-Fm) des Katastrophenschutzes auf MAN TGL 12.240 BL beschafft. Fernmeldetechnische Ausstattung: Baumeister & Trabandt.

2008 beschaffte die Feuerwehr sieben „Gerätewagen Fernmeldetechnik“ (GW-FM) für sechs Freiwillige Feuerwehren, die zusätzlich mit der Sonderaufgabe Fernmeldedienst beauftragt sind, da der Bund aufgrund des geänderten Konzepts keinen entsprechenden Fachdienst mehr vorsah. Der siebte GW-FM ist an der Landesfeuerweherschule stationiert. Die GW-FM sind in enger Anlehnung an

die Führungs- und Kommunikationskraftwagen (FüKomKw) des THW von der Firma Empl auf dem luftgefederten Fahrgestell MAN TGL 12.240 4x2 BL gebaut. Die Leistung des Sechszylindermotors beträgt 176 kW. Der Fernmeldebetriebsraum ist vollklimatisiert. Die Kommunikationseinrichtungen stammen von Baumeister & Trabant. Sie umfassen u.a. analoge und digitale Funkgeräte, Fernsprechanlage mit analogen und digitalen Amtsleitungen, GSM-Router für Telefon, Fax und Daten, Telefaxgerät als Multifunktionsgerät, Notebook, diverse Feldkabel und mehrere Antennen, auch für Rundfunk- und TV-Empfang über Satellit. Ferner werden u.a. mitgeführt: Stromerzeuger 13 kVA, Beleuchtungsgeräte und Zelt für Besprechungen.

Zu den GW-FM gehören fünf zweiachsige „Anhänger Führung und Lage“ (AnhFüLa), die von der Firma Ewers in Meschede geliefert wurden. Sie transportieren weitere fernmelde- und Kommunikationsausrüstung.

Führungsfahrzeuge der Berufsfeuerwehren Altona und Harburg

Welche Führungsfahrzeuge gab es in den benachbarten Berufsfeuerwehren Altona und Harburg, bevor diese aufgrund des Groß-Hamburg-Gesetzes vom 1. April 1937 mit der BF Hamburg vereinigt wurden?

Die BF Altona wurde am 21. Februar 1890 gegründet. Die Motorisierung begann 1913, und zwar mit einem Offizierswagen der Norddeutschen Automobil- und Motoren-Aktien-Gesellschaft (NAMAG), Bremen-Hastedt, die auch die Fahrgestelle für die Motorspritzen beistellte. Ein weiterer Offizierswagen von der NAMAG folgte 1914. Die 1906 gegründete NAMAG ging 1914 in der Hansa Lloyd AG auf, 1929 von Borgward übernommen.

Die BF Harburg wurde am 1. Oktober 1921 gegründet, doch erst 1927 ist in den Berichten die Anschaffung eines Stabswagens erwähnt, und zwar eines Opel 10/40 PS. Mit welchem Dienstfahrzeug sich Branddirektor Westphal bis dahin bewegte, ist nicht bekannt. 1943 soll ein Pkw des Fabrikats Audi oder Wanderer vorhanden gewesen sein.

Zusammenfassung

Diese kurze Darstellung der Entwicklung der Führungsfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr unter wechselnden Bezeichnungen – Offiziersautomobil, Personenkraftwagen, Einsatzleitwagen, Kommandowagen – in einem Zeitraum von mehr als 100 Jahren zeigt sowohl die erzielten Fortschritte in der Fahrzeugtechnik als auch in der Fernmelde- und Kommunikationstechnologie. Nach der Jahresstatistik 2018 sind z.Z. in Dienst: 46 Kommandowagen (KdW), davon 17 bei den FF, 21 ELW 1, 2 Befehlswagen (ELW 3), 7 Gerätewagen Fernmeldetechnik (GW-FM) und 6 Gerätewagen Technische Einsatzleitung (GW-TEL), zusammen 54 Führungsfahrzeuge. Sie machen 9,4 Prozent des gesamten Fahrzeugbestandes aus.

Quellennachweis und Schrifttum

Jahresberichte der Feuerwehr Hamburg 1907, 1908, 1914

Jahresbericht 1936 – 1939 Feuerschutzpolizei Hamburg

Jahresberichte der Feuerwehr Hamburg 1945 bis 2015

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

G. Schulz: Neuer Befehlswagen bei der Feuerwehr Hamburg. BRANDSchutz/Deutsche Feuerwehr-Zeitung Nr. 11/2001

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

M. Gihl: Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr. Erfurt 2011

Ch. Böse: Befehlsstand. Feuerwehr Magazin Nr. 7/2005

INFORMATION der Feuerwehr 3/1977: Der neue Befehlswagen als mobile Befehlsstelle

INFORMATION der Feuerwehr 14/1995: Einsatzleitwagen für den B-Dienst

INFORMATION der Feuerwehr 02/2001: Notarzteinsetz- und Einsatzleitfahrzeuge

INFORMATION der Feuerwehr 02/2004: Gerätewagen-TEL

INFORMATION der Feuerwehr 05/2005: Geländefähiger ELW

INFORMATION der Feuerwehr 09/2005: Befehlswagen (22 BFW)
 INFORMATION der Feuerwehr 06/2006: Geländefähiger ADI-ELW
 INFORMATION der Feuerwehr 08/2012: KRD/Kommandowagen (VW T5)

INFORMATION der Feuerwehr 09/2012: KRD/Kommandowagen (VW Amarok)
 INFORMATION der Feuerwehr 11/2014: KdoW VW up

Anhang

Tabelle 1 - Die Führungsfahrzeuge der Feuerwehr Hamburg 1907 bis 1947

Beschaffungsjahre	Bezeichnung	BF	FF	Gesamt
1907	Officiersautomobil	1	–	1
1912	Stabswagen	2	–	2
1918	Stabswagen	3	–	3
1921	Stabswagen	4	–	4
1926	Stabswagen	6	–	6
1927	Stabswagen	7	–	7
1929	Stabswagen	8	–	8
1936-1939	Pkw	17	7	24
1940-1947	Pkw	?	?	?

Tabelle 2 - Pkw VW Typ 1 („Käfer“)

Beschaffungsjahre	Anzahl	Modell	Motor
1948-1949	21	VW Standard 1/11	24,5 PS, 1131 cm ³
1955-1962	21	VW 1200 Standard	30 PS, 1192 cm ³
1963-1965	10	VW 1200 Export	34 PS, 1192 cm ³
1965	3	VW 1200 A	34 PS, 1192 cm ³
1967	2	VW 1300	40 PS, 1285 cm ³

Tabelle 3 - Beschaffung von Einsatzleitwagen ELW 1 Modell VW Variant

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
1963	3	VW 1500 Variant	Benzin, 45 PS
1970	8	VW 1600 Variant	Benzin, 54 PS
1971	5	VW 1600 Variant	Benzin, 54 PS
1972	2	VW 1600 Variant	Benzin, 54 PS

Tabelle 4 - Beschaffung von Einsatzleitwagen ELW 1 Modell Opel Rekord, Omega, Kadett und Astra 1974 bis 2000

Jahr	Anzahl	Modell	Motor	stationiert
1974	15	Opel Rekord 1700	Benzin, 66 PS	BF
1975	3	Opel Rekord 1700	Benzin, 66 PS	BF
1876	6	Opel Rekord 1900 E	Benzin, 75 PS	BF
1978	9	Opel Rekord E 1,8 l	Benzin, 55 kW	BF
1982	14	Opel Rekord E 1,8 l	Benzin, 55 kW	BF
1984	2	Opel Rekord E 1,8 l	Benzin, 55 kW	BF
1989	6	Opel Omega LS 2,0 l	Benzin, 85 kW	BF
1990	4	Opel Kadett 1,6i Caravan	Benzin, 55 kW	FF
1991	1	Opel Omega A Caravan	Benzin, 85 kW	FF
1992	7	Opel Omega A	Benzin, 85 kW	BF
1992	7	Opel Astra F Caravan 1,8i	Benzin, 66 kW	FF
1994	3	Opel Astra F Caravan 1,8i	Benzin, 66 kW	FF
2000	7	Opel Astra Caravan	Benzin, 55 kW	FF

Tabelle 5 - Die Dienstfahrzeuge der Amtsleiter

Jahr	Modell	Amtsleiter	Kennzeichen	Motor	Lackierung
1952	MB 170 Va	BD Schwarzenberger	HH-2500	Benzin, 45 PS	schwarz
1960	MB 180 b (W 120)	OBD Schwarzenberger, OBD Brunswig	HH-2900	Benzin, 68 PS	wechselnde Lackierung: grau, rot, schwarz
1970	MB 200 D/8 (W 115)	OBD Gebhardt	HH-2500	Diesel, 55 PS	Serien-Rot
1974	MB 200/8 (W 115)	OBD Gebhardt	HH-2501	Benzin, 85 PS	Serien-Rot
1974	MB 200/8 (W 115)	LtBD Puchner	HH-2880	Benzin, 85 PS	Serien-Rot
1978	MB 200 (W 123)	OBD Gebhardt	HH-2500	Benzin, 62 kW	Serien-Rot
1982	MB 200 (W 123)	OBD Gebhardt	HH-2501	Benzin, 74 kW	Serien-Rot
1982	MB 200 (W 123)	LtBD Puchner	HH-2502	Benzin, 74 kW	Serien-Rot
1992	MB 200 E (W 124)	OBD Gebhardt	HH-2500	Benzin, 100 kW	Serien-Rot
1996	BMW 520i	OBD Farrenkopf	HH-2900	Benzin, 110 kW	Serien-Rot
2000	MB E 240 (W 210)	OBD Farrenkopf	HH-2400	Benzin, 125 kW	Serien-Rot
2005	BMW 525 d	OBD Farrenkopf	HH-2600	Diesel, 130 kW	Serien-Rot
2009	MB E 250 CDI	OBD Maurer	HH-2500	Diesel, 150 kW	Serien-Rot
2014	MB E 250 CDI Ad Blue	OBD Maurer	HH-2900	Diesel, 143 kW	Serien-Rot

Tabelle 6 - Beschaffung von Einsatzleitwagen ELW 1 Modell VW T

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
1995	3	VW T 4	Benzin, 81 kW
2000	2	VW T 4 TDI syncro	Diesel, 75 kW
2000	3	VW T 4 TDI	Diesel, 75 kW
2010	6	VW T 5 2.5 TDI Caravelle	Diesel, 128 kW

Tabelle 7 - Beschaffungen von Geländewagen als KdoW

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
1993	2	Opel Monterey 3.1 D	Diesel, R4, 84 kW
2005	1	VW Touareg 2.5 TDI	Diesel, R5, 128 kW
2006	1	VW Touareg 3.0 V6 TDI	Diesel, V6, 165 kW
2008	1	VW Touareg 3.0 V6 TDI	Diesel, V6, 176 kW

Tabelle 8 - Die Befehlswagen der Feuerwehr Hamburg

Jahr	Fahrgestell	Umbau/Ausbau
1947	Opel Blitz 3,0 t	Eigenausbau eines Kastenwagens von 1940
1966	Mercedes-Benz L 319	Eigenausbau eines Dreiträgerkrankentransportwagens von 1963
1973	Mercedes-Benz L 710 KR	Eigenausbau/ Herrmann Karosseriewerk eines Großkrankentransportwagens GKrkW
1977	Mercedes-Benz O 305	Herrmann Karosseriewerk
2000	MAN ÜL 313	Baumeister & Trabant
2004	Mercedes-Benz Ü 550 ÜH Intego	Baumeister & Trabant

Tabelle 9 - Beschaffung von Kommandowagen seit 2000

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
2000	5	Mercedes-Benz C 180	Benzin, 90 kW
2008	3	VW Passat Variant 1.8 TSI	Benzin, 112 kW
2008	6	VW Passat Variant 2.0 TDI	Diesel, 103 kW
2011	1	Skoda Superb Combi 2.0 TDI	Diesel, 125 kW
2011	4	Skoda Octavia Combi TSI	Benzin, 90 kW
2012	5	VW Passat Variant 2.0i Blue TDI	Diesel, 103 kW
2014	1	Mercedes-Benz E 220 CDI Blue TEC	Diesel, 125 kW

Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter KORTE

Es geschah im August...

30.08.1009 In Mainz brennt nach 30 Jahren Bauzeit am Tag seiner Weihe der hölzerne Kaiserdom total nieder (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 662 / Brandschutz 1/96, S. 42 ff.)

09.08.1334 Die möglicherweise älteste Feuerordnung Deutschlands wird in Göttingen erlassen, die sog. „Göttinger Ordnung“ (Thormann, Feurio im Vest, S. 29 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 35)

28.08.1349 Die Pest wütet in Köln. Es geht das Gerücht um, die Juden hätten die Brunnen vergiftet. Der Pöbel stürmt das Judenviertel, steckt es in Brand und veranstaltet ein Massaker unter den Bewohnern (Dietmar 1991, Chronik Kölns, S. 114 / Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, S. 22)

August 1504 Ein Stadtbrand auf der Kleinen Seite Prags (CZ) vernichtet aus ungeklärter Ursache 60 Häuser (Beschreibung der kgl. Haupt- u. Residenzstadt Prag 1787, 2. Theil, S. 265 / Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 416)

25.08.1619 Bis auf Kirche, Pfarrhaus und weiteren drei Häusern brennt die Stadt Lüdinghausen (NW) vollständig ab (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 231 / Bürgerschützengilde Lüdinghausen 1972, S. 7 / 100 Jahre FF Lüdinghausen 1983, S. 21 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 179)

15.08.1644 Nach einem Blitzschlag werden fast 2/3 der Gebäude der Stadt Lippstadt (NW) ein Opfer der Flammen (Festschrift 125 Jahre FF Lippstadt, 1988)

16.08.1684 Bei einem Stadtbrand wird die Stadt Vechta (NI) trotz großen Einsatzes der Soldaten der münsterschen Garnison zu 90% vernichtet (Festschrift 100 Jahre FF Vechta 1990 / Quelleninventar zur Oldenburgischen Feuerwehrgeschichte 1997 / H. Henne in: FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 49)

August 1689 Das von den Franzosen besetzte Bonn

wird von brandenburgischen Truppen beschossen. Unzählige Häuser, das Schloss, das Hospital, mehrere Köster u. Kirchen, darunter auch das Münster, geraten in Brand und werden schwer beschädigt (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 378)

06.08.1689 Nach einem Einfall der Franzosen brennt die Residenzstadt Durlach (BW) bis auf fünf Häuser nieder (Der goldene Helm, S. 63)

02.08.1714 Ein Stadtbrand vernichtet bis auf wenige Häuser ganz Neuenrade (NW) (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 267 / Festschrift 100 Jahre FF Neuenrade 1983, S. 27 u. 42)

01.08.1719 Essen (NW) erhält eine Feuer- und Brandordnung, die sich auf eine ältere (unbekannte) Vorgängerin bezieht (Der Feuerwehrmann 5/1969 / 110 Jahre BF Essen, 1994, S. 17)

07.08.1784 Im Herzogtum Westfalen erlässt Erzherzog und Kurfürst Max Friedrich von Westfalen eine „Feuer- und Löschordeung“ mit 39 Paragraphen mit z. T. sehr detaillierten brandverhütenden Maßnahmen (100 Jahre BF Gelsenkirchen, Festbuch 2004, S. 46)

27.08.1804 Im Namen des Kurfürsten Max IV. Joseph erlässt Freiherr von Hertling die Allgemeine Feuerordnung für die „Kurfürstbayerische Provinz“ in Schwaben (Plötzl 2010, Feurio! Es brennt, S. 87)

23.08.1824 Beurkundung der Gründung (Gründungsdatum) Aachen-Münchener-Feuerversicherungsgesellschaft. Bestätigung durch Friedrich-Wilhelm III am 24.07.1825 (Aachener und Münchener Feuer-Versicherungsgesellschaft, Denkschrift zum 75-jährigen Bestehen 1900, S. 9 / 125 Jahre Aachen Münchener Feuerversicherungsgesellschaft)

24.08.1849 In Augsburg (BY) wird die erste Freiwillige Feuerwehr Bayerns gegründet (CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 162)

29.08.1859 Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Passau (BY) (CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung, S. 182)

22.08.1864 Henry Dunant gründet das „Komitee vom Roten Kreuz“ (CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 15)

28.08.1864 Zweitägiger erster badischer Landesfeuerwehrtag in Freiburg i. Breisgau (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 60)

02.08.1869 Eine Schlagwetterexplosion in den „Freiherrlich von Burgker Steinkohlen- und Eisenhüttenwerken“ in Freital bei Dresden (SN) kosten 276 Bergleuten das Leben (Geschichte mit Pffiff 2/2010)

08.08.1869 Zweiter Badischer Landesfeuerwehrtag in Mannheim (BW) (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 60)

14.08.1869 Beginn des dreitägigen ersten thüringischen Feuerwehrtages in Jena (TH), verbunden mit einer Ausstellung von Feuerwehrgeräten (Stöpel 1993, Thüringer Feuerwehr-Verband, S. 17)

15.08.1869 Dritter Landesfeuerwehrtag in Württemberg in Ulm (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 38)

15.08.1874 Die BF Amsterdam wird gegründet (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 22, 295 u. 301)

16.08.1874 Konstituierende Versammlung des „Minden-Ravensbergisch-Lippischen Feuerwehrverbandes in Minden (NW) (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, 2012, S. 32). Gründung evtl. schon am 19.07. in Porta (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, 2012, S. 32)

02.08.1884 10. badischer dreitägiger Landesfeuerwehrtag in Donaueschingen (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 60)

27.08.1884 In Legden (Münsterland, NW) werden bei einem Brand 30 Häuser trotz des großen Einsatz der Legdener und der benachbarter Feuerwehren vernichtet (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 372)

09.08.1899 Die BF Breslau (heute: Wroclaw, PL)

stellt bereits ein benzinbetriebenes Vortrupp-Motorvierrad in Betrieb (Paulitz, Historische Feuerwehren im Einsatz, S. 10)

19.08.1899 Die Berufsfeuerwehr Köln (NW) nimmt in der Stadt den Krankentransport auf. In den Vororten werden die Kranken zunächst noch weiter mit Karren zu den Krankenhäusern gezogen (Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, S. 92)

05.08.1904 Im überwiegend aus Holzhäusern bestehenden Städtchen Graupen im Erzgebirge (heute Krupka, Tschechien) vernichtet ein Feuer ca. 50 Häuser. Die Hauptwasserquelle befindet sich im ebenfalls brennenden Bauhaus, was die Löscharbeiten sehr erschwert (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 615)

05.08.1904 Mit Feuer spielende Schulkinder verursachen einen Großbrand in Oldenburg (NI), dem bei starken Nordwestwind einen Tag vor dem 25-jährigen Jubiläum der FF Oldenburg 12 Wohnhäuser und 13 Nebengebäude zum Opfer fallen. Die Häuser brennen fast sämtlich bis auf die Grundmauern, lediglich das in den Ställen befindliche Vieh kann gerettet werden (Chronik 100 Jahre FF Oldenburg 1979 / H. Henne in Feuerwehr-Chronik Nr.3 v. 31.05.2018, S. 54)

11.08.1904 In der Stadt Herborn (HE) breitet sich ein Feuer mit rasender Schnelligkeit aus. Die Feuerwehr kann trotz des Einsatzes von vier Spritzen und späterer Nachbarschaftshilfe u. a. auch wegen Wassermangel nicht verhindern, dass 14 Häuser und 22 Scheunen niederbrennen. Durch einen einstürzenden Schornstein wird ein Feuerwehrmann getötet (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 238). Nur eine Woche später brennen bei starkem Wind weitere 12 Häuser und 28 Scheunen wieder. Die Feuerwehr muss eine halbe Stunde auf Wasser warten, erst mit „Hilfe von auswärts“ wird der Brand unter Kontrolle gebracht (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 242)

27.08.1904 In Hoboken nahe Antwerpen (B) explodiert ein Petroleumlager; beim anschließenden Feuer verbrennen 33 Mio. Liter Öl. Mindestens 10 Menschen kommen ums Leben (Effenberger, 1913, Die Welt in Flammen, S. 578)

29.08.1904 Das Dorf Ilsfeld südlich von Heilbronn (BW) brennt nahezu vollständig nieder: 130 Wohngebäude, 77 Scheunen und 71 Stallungen werden zerstört,

ein Bürger, kommt ums Leben, mehrere Feuerwehrmänner werden verletzt und 706 Personen obdachlos. Der Kocher Äpfel bratender Kinder war ins Stroh gestürzt und hatte das Feuer entfacht (Die Feuerwehr 7/8/2004)

01.08.1909 Eine brennende Papierschlange an einem Wurststand verursacht auf der Dresdener „Vogelwiese“ (Volksfest) ein Feuer, dem 120 Unternehmer und über 200 kleine Stände zum Opfer fallen (Kubatzi; Reblaus, Nonne, Roter Hahn im Königreich Sachsen, S. 39)

August 1924 Das Telegraphentechnische Reichsamt teilt der Feuerwehr den Wellenbereich von 150 - 200 m zu. Die Berliner Feuerwehr beginnt daraufhin zusammen mit der Fa. Telefunken erste Versuche der Funktelegraphie zwischen festen und beweglichen Stationen (Hornung, FF-Geschichte, S. 89).

10.08.1924 Gründung des Hohenzollerischen Landesfeuerwehrverbandes (Sigmaringen-Gammertingen und Hechingen-Haigerloch) (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 67)

27.08.1929 Beim Entgleisen des D-Zuges Paris-Warschau in der Nähe von Düren (NW) kommen 14 Menschen ums Leben (Chronik 1929)

10.08.1934 In Rumänien stoßen auf der Strecke Bukarest – Craiova zwei Benzin-Transportzüge zusammen. Die Tankwagen explodieren, das Feuer ist 40 km weit sichtbar. Wegen der Hitzentwicklung sind Löscharbeiten nicht möglich (Dattelner Anzeiger v. 11.08.1934)

15.08.1934 Laut RdErl. des Reichs- und Preuß. Minister d. Innern ist eine gleichzeitige Mitgliedschaft in Feuerwehr und SA im Interesse der Leistungsfähigkeit der Feuerwehren unerwünscht (Blazek 2009, „Unter dem Hakenkreuz“, S. 36)

25.08.1934 Eröffnung der Pommerschen Provinzial-Feuerwehrschule in Schloss Klein-Mellen (heute: Mielenko Drawski, Polen) (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 215 u. 289)

August 1939 Der Reichsführer SS, Heinrich Himmler, und der Reichsjugendführer, Baldur von Schirach, kommen überein, probeweise 300 Hitler-Jungen aus der HJ-Streife für die Brandbekämpfung auszubilden (FeuerwehrChronik 1/2013 v. 31.01.2013)

28.08.1939 Lt. RdErl. haben sich die Freiwilligen Feuerwehren als „Technische Hilfspolizeitruppe“ an Kundgebungen, Aufmärschen, Feiern usw. zu beteiligen (Blazek 2009, „Unter dem Hakenkreuz“, S. 65)

18.08.1944 Die Bahnfeuerwehr Oldenburg (NI) kann 1.400 Menschen aus einem vom Feuer eingeschlossenen Bunker im Bremer Güterbahnhof retten (Lösch 2003, Die Bahnfeuerwehr, S. 68)

28.08.1944 Aus Feuerwehrhäusern wird vermehrt Treibstoff gestohlen. Der Diebstahl führt dazu, dass einzelne Feuerwehren im Ernstfall nicht mehr ausrücken können. Wiederholter Kraftstoffdiebstahl ist lt. Dienstbefehl dem SS- und Polizeigericht anzuzeigen (Hist. Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes, Entwicklung des Feuerwehrwesens Heft 3, 2/2007, S. 68)

21.08.1954 Die BRD tritt den vier Genfer Rotkreuzabkommen von 1949 bei, darunter auch das „IV. Abkommen zum Schutz der Zivilbevölkerung in Kriegszeiten“ (Kupferschmidt, Einsatzfahrzeuge im LSHD 1953 bis 1968 / Feuerwehr-Jahrbuch 2006/2007)

03.08.1979 Bei der 4. Brandkatastrophe innerhalb von zwei Wochen in Zürich (CH) wird ein Brennstofflager vernichtet. Sachschaden: Neun Mio. Franken (Notruf 111, Band 4, S. 47)

06.08.1979 bis 12.8. finden in Perchtoldsdorf (A) die zweiten Jugendfeuerwehr-Wettbewerbe des CTIF – in Form eines Zeltlagers - statt (CTIF 2017, Leistungswettbewerbe der Feuerwehren, S. 57)

07.08.1979 Beim Brand der Produktionshalle einer Firma, die u. a. Campingmöbel u. Zelte herstellt, entsteht in Hude (Kreis Oldenburg, NI) ein Sachschaden von 4,5 Mio. DM. Sechs Feuerwehren mit 22 Fahrzeugen und 174 Feuerwehrkräften verhindern ein Übergreifen auf weitere Fabrikationsgebäude (Nordwest-Zeitung v. 08.08.1979 / Lehr- und Informationsblatt „St. Florian Nr. 30 vom Dezember 1979 / H. Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 75)

28.08.1979 Ein Brand in einer Kölner Lagerhalle (Klöckner-Humboldt-Deutz) mit Kleinmotoren und deren Ersatzteile verursacht einen Sachschaden von mind. 20 Millionen DM (Notruf 112, Bd. 1, S. 73)

05.08.1984 Alkoholtank-Brand im Werk III der CWH

in Herne (NW) verursacht einen Schaden von mindestens sechs Mio. DM. 450 Feuerwehrmänner und Helfer des Katastrophenschutzes sind 27 Std. im Einsatz (Notruf 112, Bd. 6, S. 38)

20.08.1994 Durch Brandstiftung erleidet die St. Johanniskirche in Altona (HH) schwere Schäden. Das Kirchengewölbe wird stark beschädigt, die Orgel völlig zerstört. Der Versicherungsschaden beträgt 4,8 Mio. DM (325 Jahre Hamburger Feuerkasse, 2001, S. 33)

21.08.1994 Beim Zusammenstoß zweier Züge einer Schmalspurbahn im Harz bei Wernigerode (ST) werden 23 Personen zum Teil schwer verletzt (RZ. vom 21.08.2014)

17.08.1999 Bei einem schweren Erdbeben in der Westtürkei (7,4 der Richterskala) nahe Istanbul sterben mehr als 17.000 Menschen. Es richtet schwere Verwüstungen an, u. a. gerät eine Raffinerie in Brand. 110 Grubenwehrmänner aus Westfalen fliegen als freiwillige Helfer in die Türkei. 600.000 Menschen werden obdachlos (RZ v. 17.08.2017)

05.08.2004 300 Feuerwehrleute bekämpfen ein Großfeuer in Salzgitter, das einen Sachschaden von mehreren hunderttausend Euro anrichtet. In einer ehemaligen Zuckerfabrik lagerten Tonnen von Altkleider und Lederresten. Schaulustige blockieren die Zufahrtswege und ignorieren die Absperrung, sodass lt. Polizei der Brand „Volksfestcharakter“ hatte

05.08.2004 Beim Brand eines Reiterhofes bei Chambery in den franz. Alpen sterben neun Menschen, darunter sieben Jugendliche. Funkenflug hatte Strohhallen entfacht, die vor dem aus Holz errichteten Gästehaus lagen

01.08.2009 Mit dem Erlass über die Entwicklung und Erprobung des Ausbildungsberufes „Werkfeuerwehrmann/Werkfeuerwehfrau“ v. 10.07.2009 des Bundesministeriums f. Wirtschaft u. Technologie wird der Ausbildungsberuf „Werkfeuerwehfrau/mann“ ab 01.08. offiziell anerkannt (Brandschutz 9/2009, S. 758 / Der Feuerwehrmann 8-9/2009)

23.08.2009 Heftige Waldbrände in Griechenland zerstören über 200 km² Feld, Wald und Buschland. Im Norden Athens sind zahlreiche Orte vom Feuer bedroht. Italienische, französische und zyprische Löscharbeiten

zeuge versuchen zusammen mit griechischen Maschinen die Feuer einzudämmen (RZ v. 24. u. 25.08.2009)

01.08.2014 Kurz vor dem Hbf. Mannheim kollidieren ein Güterzug und der mit rund 250 Fahrgästen besetzte Eurocity „216“. Fünf Wagen des EC springen aus den Schienen, zwei stürzen seitlich auf die Gleisanlage. 110 Personen sind in zwei Personenzugwagons eingeschlossen. 35 Personen werden verletzt, vier davon schwer. 80 Einsatzkräfte der FF Mannheim und 110 Rettungs- sowie Sanitätskräfte sind im Einsatz (Feuerwehr Retten Löschen Bergen 9/2014 / Brandschutz 6-2015)

02.08.2014 Beginn eines siebentägigen Bundeszeltlagers der Deutschen Jugendfeuerwehr in Königsdorf anlässlich des 50-jährigen Bestehens mit ca. 4.500 Teilnehmern (Feuerwehrjahrbuch DFV 2013, S. 97 / Brandschutz 3/2014)

20.08.2014 In Neuss (Nordrhein-Westfalen) entsteht beim Brand einer Ölmühle im Rheinhafen ein Sachschaden von mehreren Millionen Euro (FEUERWEHREinsatz:nrw 12/2014)

07.08.2018 Ein Böschungsbrand – möglicherweise durch Funkenflug eines ICE ausgelöst – greift in Siegburg-Troisdorf bei Dürre und großer Hitze schnell auf anliegende Wohngebäude über. 550 Einsatzkräfte der Feuerwehr müssen gegen eine Feuerwand ankämpfen. 32 Personen werden zum Teil schwer verletzt, acht Häuser werden durch Vollbrand massiv, die Oberleitungen der Bahn auf 350m beschädigt. Die ICE-Strecke wird nach 36 Stunden wieder freigegeben (RZ vom 08. und 09.08.2018)

14.08.2018 In Genua (I) stürzt während eines starken Gewitters bei vollem Betrieb ein 100 Meter langes Stück einer 40 Meter hohen maroden vierspurigen Autobahnbrücke ein. Ca. 40 Fahrzeuge stürzen mit riesigen Beton- und Stahlteilen der Brücke in die Tiefe in einen Fluss, auf Gebäude und auf eine Straße. Mindestens 38 Menschen kommen ums Leben. Als Ursache wird ein gerissenes Stahlseil angenommen (RN und RZ vom 15., 16. und 17.08.2018)

14.08.2018 In Göteborg, Helsingborg u. Malmö (S) zünden in einer koordinierten Aktion verkleidete Jugendliche ca. 100 Autos an - allein in Göteborg werden 88 Fahrzeuge zerstört. Polizisten werden mit Steinen beworfen. Die Täter sind ältere Teenager oder um 20 Jahre alt (RZ v. 15.08.2018)

27.08.2018 Ein unter Restspannung stehender Akkumulator im kurz zuvor angelieferten Elektroschrott verursacht einen ausgedehnte Großbrand einer Lagerhalle eines Aachener Entsorgungsbetriebes (Recycling von Elektro- und Elektronikartikeln) und entwickelt eine massive und gewaltige Rauchwolke, der die Löscharbeiten erschwert und die Bevölkerung stark beunruhigt. Vollalarm für die gesamte Aachener Feuerwehr, mehr als 160 Feuerwehrlaute sind im Einsatz. Zahlreiche Menschen werden evakuiert (BrandSchutz 4/2019)

Es geschah im **September...**

05.09.1174 Die Kathedrale zu Canterbury (England) wird durch ein Feuer so stark zerstört, das ein Neubau notwendig wird (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 662)

1379 Der Türmer der Kirche St. Lamberti in Münster (NW) wird erstmals urkundlich erwähnt (Ladwig, Musik und Lied in der Feuerwehr, S. 16)

10.09.1509 Ein schweres Erdbeben mit einem anschließenden Tsunami zerstört in Konstantinopel mehr als tausend Häuser, vier- bis fünftausend Menschen sterben, etwa 10.000 werden verletzt. Die Mauern von Galata werden beschädigt, ebenso der massive Turm der Stadt. Akсарay wird überschwemmt, die Mauern von Yenikapı übersprungen, die Mauern um die Schiffswerften brechen zusammen. Die Stärke des Bebens wird auf nahe 8,0 geschätzt, die Höhe der Wellen auf mehr als sechs Meter (Wikipedia, Stand 15.8.2018)

20.09.1634 Ein Stadtbrand in Clausthal-Zellerfeld (HE) zerstört binnen sechs Stunden 166 Häuser sowie das Rathaus, das Archiv und die Marktkirche (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 494 / Cornel Zwierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 99)

06.09.1724 Bei einem Gewitter setzt im Dorf Hagen (NW, 675 E, 131 Häuser u. drei Güter) ein Blitzschlag ein Haus in Brand, von wo sich das Feuer ausbreitet und 78 Gebäude nieder brennen. 200 Menschen werden obdachlos (Sellmann M., 1953, Hagen, use laiwe Haime / E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 155 / „Wenn´s brenn, Festschrift zum 100jährigen Bestehen der FF Hagen, 1972)

22.09.1739 Ein Blitzschlag lässt in Bremen den Pulverturm „Die Braut“ explodieren. 32 Menschen sterben, die neue „Brücke über die Große Weser“ wird vollkommen zerstört und große Teile der Innenstadt werden verwüstet (Geschichte Bremen, Wikipedia, Stand 15.1.2019)

08.09.1749 In Ehedingen a. d. Donau (BW) werden innerhalb von drei Stunden 74 Häuser und 33 Stadel durch Feuer vernichtet (FeuerwehrChronik Jahrgang 11 v. 31.05.2015, S. 81)

19.09.1749 Brandkatastrophe in Sendenhorst (NW): ca. 100 Häuser brennen nieder. Ursache ist fahrlässiges Flachstroeknen (Festschrift FF Sendenhorst 1950, S. 13 / E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 325 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 258)

04.09.1759 In Rheine (NW) legt ein Großbrand weite Teile der Stadt in Schutt und Asche: 73 Häuser werden zerstört. Der Wiederaufbau geschieht nach dem alten Stadtplan (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 301 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 264)

05.09.1764 Gründung der General-Brand-Versicherungs-Sozietät für die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst (C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 371)

17.09.1799 Gründung der Altbairischen Brandversicherungsgesellschaft für die Provinzen Ober- und Niederbayern, Oberpfalz und die Herzogtümer Neuburg und Sulzbach (C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 371)

19.09.1809 Ausgehend von der Vorhalle entsteht aus ungeklärter Ursache in der Berliner Petrikirche ein Feuer, der den Turm mit der Kuppel vor den Augen tausender Schaulustiger vollständig vernichtet. Die Turmspitze der Waisenhauskirche fängt dadurch ebenfalls Feuer; auch dieser Turm brennt ab (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 694)

26.09.1824 Conrad Dietrich Magirus zu Ulm (BW) geboren (Der Goldene Helm, S. 106 / Nestler 2011, Conrad Dietrich Magirus)

08.09.1834 51 Menschen sterben beim Brand von Wien-Neustadt. 9.000 Menschen werden obdachlos. Der

Sachschaden beträgt mehrere Mio. Gulden (Brandwacht 7/1969)

25.09.1834 Die Stadt Steinau (heute: Ścinawa, Polen) und das angrenzende Dorf Georgendorf fallen einem Großbrand zum Opfer. Mit Ausnahme der ev. Kirche und weniger „massiver Häuser“ ist die ganze Stadt (189 Häuser, Amtshaus, kath. Kirche Krankenanstalt, das städt. Brauhaus u. zwei Scheunen) eingeäschert. 1.058 Menschen sind obdachlos und haben ihre gesamte Habe eingebüßt, mit den Einwohnern Georgendorfs sind es über 2.000 Menschen. Die Königl. Ministerien bewilligen daher „eine allgemeine Haus- und Kirchenkollekte“ (Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Münster 1835, Nro. 20 v. 09.05.1835)

15.09.1839 Ein Feuer in einer Bäckerei in Herborn (HE), das leicht hätte gelöscht werden können, „wenn nicht „im Anfang solche Angst und Kopflosigkeit geherrscht“ und es den Spritzen nicht an Wasser und „Pumpen“ gefehlt hätte, verursacht eine Feuersbrunst, der selbst insgesamt 14 Spritzen nur schwer Herr werden können. 14 Gebäude werden zerstört (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 237)

09.09.1844 In Plauen (SN) werden 107 Wohnhäuser mit 199 Nebengebäuden und 2 Scheunen durch einen Brand zerstört – am 22.11 werden noch einmal 1.674 Menschen nach einer Feuersbrunst obdachlos (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 498 / National Zeitung v. 17.09.1933)

03.09.1854 Zweite Zusammenkunft der württembergischen Feuerwehren in Ulm, zusammen mit dem Turnfest des schwäbischen Turnerbundes (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 26). Erster Deutscher Feuerwehrtag in Ulm mit 20 Wehren (Jubiläumsausgabe lauffeuer 1978, S. 158 / G-Geschichte mit Pfiff 9/2011 / Feuerwehrjahrbuch 1980/81, S. 217 / CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung, S. 164 ff.)

15.09.1859 Bei einem Brand des Salzburger Domes (A) werden der gesamte Dachstuhl mitsamt der inneren Kupferdecke und die Kuppel zerstört (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 719 / Der Feuerwehrmann 2/1973 / Brandwacht 10/1973 / CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung, S. 182)

06.09.1864 Gründung der Freiwilligen Feuerwehr

Hameln (Festschrift 100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Hameln, 1964)

18.09.1864 Viertes Rheinisch-Westfälisches Turner-Feuerwehrtagefest in Essen (CTIF 2011; Feuerwehr und Turnerbewegung, S. 207). Es wird beschlossen, neben den Turnerfeuerwehren künftig auch andere freiwillige Feuerwehren zu den Feuerwehrtagen einzuladen (Leupold 2003, Die freiw. Feuerwehren in der Rheinprovinz bis 1918, S. 36 / 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, 2012, S. 9 / Lenski, 1891 – 1931 Der Westf. Feuerwehrverband, 2014, S. 18)

21.09.1869 Das Dresdener Hoftheater (Semper-Oper, gebaut 1841) brennt durch die Unvorsichtigkeit eines Beleuchtungsgehilfen in kürzester Zeit bis auf die Umfassungsmauern nieder. Der Sachschaden beträgt eine Mio. Taler (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 764 / Brandwacht 8/1966 / Brandschutz 6/1993, S.442 / Feuer, S. 58 / Buck, Thalia in Flammen (Theaterbrände), S. 81 ff)

27.09.1869 Ein achtlos fortgeworfenes Zündholz bringt ein Petroleumfass zur Explosion und verursacht ein Großfeuer, dem bei heftigem Wind 25 Schiffe im Hafen von Bordeaux zum Opfer fallen (Brandwacht 2/1964 / Der Feuerwehrmann 8/1976 / Feuer, S. 60)

05.09.1874 Ausgehend von einer Bäckerei vernichtet ein Großbrand in Meiningen (SN) 217 Wohngebäude. 2.394 von 8.876 Bewohnern werden obdachlos (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 167 / Brandwacht 8/1965)

06.09.1889 Ca. 100 Menschen sterben und 62 werden verletzt, als in Antwerpen (B) das durch eine Explosion in einer Patronenfabrik (260.000 Kilo Pulver) verursachte Feuer auch 10.000 Petroleumfässer einer nahe gelegenen Petroleum-Raffinerie explodieren lässt. 200 Meter hohe Feuersäulen zerstören ein gesamtes Stadtviertel (60.000m²), der Sachschaden beträgt 50 Mio. Francs. Man musste das Feuer brennen lassen, „bis der letzte Tropfen Petroleum verbrannt war (Effenberger, 1913, Die Welt in Flammen, Seite 577 / Brandwacht 7/1971)

28.09.1889 Die 1888 gegründete Pflichtfeuerwehr Bottrop (Nordrhein-Westfalen) hält ihre erste Übung ab, wobei schon eine große Anzahl Dienstpflichtiger fehlt. In den nächsten Monaten lässt das Interesse noch weiter

nach (Geschichte der Freiwilligen Feuerwehr Bottrop, Internet Feuerwehrchronik-bottrop.de, 5-2011)

02.09.1904 bis 6. Sept. 15. Deutscher Feuerwehrtag in Mainz (RP). Gründung des „Deutschen Reichsfeuerwehrverbandes Freiwilliger und sonst organisierter Feuerwehren“. Die Österreicher bilden einen eigenen Verband (Feuerwehrjahrbuch 1980/81, S. 217 und 220 / Chronik Kreisfeuerwehr-Verband Gelsenkirchen, 1982 / Gihl. Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd. 1, S. 227)

08.09.1904 Ein Brand am Marktplatz von Tecklenburg (NW) legt mehrere Häuser in Schutt und Asche (Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 393)

06.09.1919 Die Werkfeuerwehren schließen sich zu einem Verband zusammen und gründen in Düsseldorf eine „Auskunfts- u. Zentralstelle für Leiter u. Dezenten des Feuerschutz- u. Sicherheitsdienstes industrieller Unternehmen“. Sie wird 1937 aufgelöst (VFDB 2/1970 / 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 181 / CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 200)

12.09.1929 Ein Großfeuer vernichtet große Teile der Friedrich-Krupp-Germania-Werft in Kiel (Dattener Anzeiger v. 13.09.1929)

12.09.1929 Auf dem Bremer Flughafen werden sämtliche Werkstätten und zwei Flugzeuge durch ein Großfeuer vernichtet (Dattener Anzeiger v. 13.09.1929)

14.09.1929 Der Gesamtausschuss des dt. Feuerwehrverbandes beschließt in Braunschweig die Einführung eines Einheitszeichens („Wahrzeichen“) für den DFV (Jubiläumsausgabe lauffeuer 1978, S. 156 / 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 56)

16.09.1934 Für die Provinz Oberschlesien wird in Neiße vom Oberpräsidenten die Feuerwehrscheule ihrer Bestimmung übergeben (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 239 u. 289 / Gerd Schrammen in „FeuerwehrChronik“ v. 31.1.2016)

17.09.1934 Angeordnet vom Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda bis 23.09. zweite Feuerschutzwoche in Deutschland (Dattener Jahrbuch 1934, S. 41 / Blazek 2009, „Unter dem Hakenkreuz“, S. 36)

22.09.1934 Ein Grubenbrand in der Nähe Wrexham (mittelenglisches Kohlenindustriegebiet) fordert 271 Tote (Dattener Anzeiger v. 24., 25. u. 27.09.1934)

25.09.1934 Bei der Vorführung eines Missionsfilms in einer Kindervorführung gerät in Hilversum (NL) der Film in Brand. Das Feuer breitet sich rasend schnell aus. Von 180 anwesenden Kindern werden 40 verletzt, davon 13 schwer. Das Gebäude brennt total nieder (National-Zeitung v. 26.09.1934)

29.09.1934 Nach einem Gasausbruch geraten in der Lüneburger Heide mehrere Bohrtürme in Brand. Im brennenden Erdöl finden fünf Menschen den Tod. Der Brand gilt als erste Bewährungsprobe für das neue TOTAL-Komet-Luftschaumverfahren (Dattener Anzeiger v. 01.10.1934 / CTIF 2015: Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 99 ff.)

01.09.1939 Mit Kriegsausbruch werden die Kräfte des SHD (Sicherheits- und Hilfsdienst) der Feuerschutzpolizei unterstellt (150 Jahre Berliner Feuerwehr, S. 174) und Treibstoff ist nur noch über „Mineralölbezugscheine“ zu beziehen. Ab 03.09. gilt dies auch für Besitzer von Nutzfahrzeugen (Hist. Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes, Entwicklung des Feuerwehrwesens Heft 3, 2/2007, S. 67)

08.09.1944 Die Landesfeuerwehrscheule Hessen in Mainz-Kastel wird zerbombt – prov. Schulbetrieb in der Gewerbeschule Groß-Umstadt bis 4/1945 (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S., 288)

01.09.1949 Wiederaufnahme des Schulbetriebes in der Brandenburgischen Landesfeuerwehrscheule Beeskow-Bahrendorf (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 291) und die am 28.08. erlassene Verordnung über das Brandschutzwesen der Länder der SBZ wird rechtswirksam und löst die Bestimmungen des Reichsfeuerlöschgesetzes von 1938 ab (Museum für Geschichte der Stadt Dresden 1982, S. 9 / Gläser, Wasser Marsch in der DDR, S. 37 u. 617 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 235)

05.09.1949 In Würzburg wird nach Regensburg die zweite Feuerwehrscheule Bayerns eröffnet (Aufnahme des Lehrbetriebes) (10 Jahre LFV Bayern e.V. 1993-2003, S. 120). Lt. „CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der

Feuerwehren, S. 95“ Eröffnung der neu erbauten bayrische Feuerweherschule in Würzburg erst am 30.09.1954!

23.09.1954 Die Explosion eines unterirdischen „Benzingroßtanks“ (500.000l) im US-Fliegerhorst Bitburg (Eifel, RP) fordert mindestens 32 Tote und 50 Schwerverletzte. Der ca. 300m hohen Stichflamme folgt eine 3.000m hohe Rauchwolke (RZ v. 24. u. 25.09.1954 / Der goldene Helm, S. 218 / Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 18 / BrandSchutz 11/1954)

04.09.1959 drei Tage andauernden 20. Landesfeuerwehrtages des Landesverbandes der Feuerwehren Württemberg und Hohenzollern in Friedrichshafen (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 107)

28.09.1959 Ein Flächenbrand im Mooregebiet „An der Wildbahn“ bei Hude (Kreis Oldenburg, NI) löst einen Katastrophenalarm aus. 12 Feuerwehren und 200 Bundeswehrsoldaten aus Oldenburg sind acht Tage im Einsatz (Festschriften 50 Jahre FF Hude und 50 Jahre FF Altmoorhausen, 1985 / Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 60)

01.09.1969 In Hamburg endet die Zweiteilung in Unfallhilfsdienst und Krankenbeförderung. Ein einheitlicher gelenkter Rettungsdienst tritt an deren Stelle (CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den FW, S. 62)

11.09.1974 Ausgehend von 35 t siedendem Fett steht das Pommes-Frites-Werk Stöber in Aldrup (Wildeshausen, NI) nach einem explosionsartigen Knall in hellen Flammen. Ein Großaufgebot von 11 Feuerwehren kann 5 Mio. DM an Sachwerten retten: der Brandschaden beträgt dennoch ca. zwei Mio. DM (Feuerwehr-Lehr- und Informationsblatt Nr. 9 v. Oktober 1974 / Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 73)

25.09.1974 bis 28.09. erstes internationales Jugendleitertreffen der Feuerwehren in Niederfeulen (Luxemburg) mit einer Resolution zum Aufbau und zur Förderung von Jugendwehren zur Sicherung des Nachwuchses (Feuerwehr-Jahrbuch 19774/75, S. 21)

22.09.1979 bis 30.09. fünfte Brandschutzwoche in der BRD. Motto: „Schnelle Hilfe – Feuerwehrruf 112“ (Der Feuerwehrmann 7/1979)

28.09.1979 Ein Hotelbrand in Wien (Hotel Augar-

ten) fordert 25 Menschenleben (Notruf 112, Bd. 1, S.26 / 112 Magazin für den Feuerwehrmann 3/1980 / BrandSchutz 10/1985, S. 399)

Sept. 1979 stellt die Provinzialversicherung in Nordrhein-Westfalen fest, dass nasses Heu jährlich 20 westfälische Bauernhöfe anzündet (112 Magazin für den Feuerwehrmann 9/1979)

23.09.1984 Ein Großbrand vernichtet das Kunststoffwerk Rheine (KWR) und verursacht einen Schaden von 15 bis 20 Mio. DM (Notruf 112, Bd. 6, S. 78)

23.09.1989 Brandstiftung wird als Ursache für das Feuer in der Tiefgarage „Krim“ in Recklinghausen vermutet. 70 Feuerwehrmänner löschen zwei Stunden zwei zwischen den Parkebenen abgestellte PKW, etwa 90 abgestellte Fahrzeuge werden durch das Schadensereignis beschädigt (Festschrift 125 Jahre LZ Altstadt Recklinghausen, 2003)

24.09.1994 Neunter Landesjugendfeuerwehrtag NW in Moers (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 186)

29.09.1994 Sechs Menschen sterben, als in Bad Bramstedt (SH) zwei Dieseltreibwagen der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn AG (AKN) zusammenstoßen. 80 Personen werden verletzt. Ursache ist menschliches Versagen (Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 237)

11.09.1999 Ein Großfeuer im Binnenhafen der Stadt Brake (NI) vernichtet vier alte mit je 600 t Futtermitteln gefüllte Lagerhallen. Durch den gezielten Einsatz der drei Freiw. Feuerwehren der Stadt Brake, der Ortswehr Elsfleth und eines Hafenschleppers kann eine Katastrophe verhindert werden. Löschangriffe sind wegen der Hitzeabstrahlung nicht unter 40m Entfernung möglich. Eine an der Brandstelle vorbeiführende Bahnlinie bereitet Schwierigkeiten und gefährdet die Einsatzkräfte stark, der Fahrdraht der Oberleitung kann erst nach einer Stunde von einem Bahn-Notfallmanager geerdet werden, die Einspeisung für weitere Streckenabschnitte erst nach drei Stunden. Der Sachschaden beträgt mehrere Mio. DM (Feuerwehr-Lehr- u. Informationsblatt „St. Florian“ Nr. 109 v. Okt. 1999 / H. Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 89)

13.09.1999 Eine Zeitzunderbombe legt ein acht-

stöckiges Wohnhaus in Moskau in Schutt und Asche. 130 Tote können geborgen werden (RZ v. 13.09.2016)

02.09.2004 Ein lange nicht entdeckter Schwelbrand löst ein Großfeuer aus, bei der in der Herzogin-Anna-Amalia-Bibliothek in Weimar (TH) 62.000 Bücher durch Löschwasser schwer beschädigt, rund 50.000 Bände, Schätze aus der Blütezeit der deutschen Literatur, vernichtet werden.

09.09.2004 Dipl.-Ing. Wolfgang Hornung, Chefkonstrukteur der Fa. Magirus, verstorben. W. Hornung erforschte zudem die Brandschutzgeschichte, war Mitglied im vfdB Referat 11 (Brandschutzgeschichte) und Autor des Buches „Feuerwehrgeschichte“ („Feuerwehrgeschichte“ von Wolfgang Hornung, Internetseiten, Stand 15.10.2015)

06.09.2009 Während eines Stadtteilfestes in Duisburg-Marxloh bricht im ersten und zweiten Stock eines nahegelegenen Wohnhauses ein Brand aus, bei der drei Kinder und ihre Tante ums Leben kommen. Ein Sechsjähriger zündete Papier an einem Sofa an (RZ v. 07. u. 08.09.2009)

11.9.2009 In Dorsten werden zwei Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Wulfen (18 u. 19. Jahre) verhaftet. Die geständigen Männer sind für 40 Brandstiftungen (Sachschaden ca. 200.000€) in Wulfen und Barkenberg verantwortlich (RZ v. 15. u. 16.09.2009)

12.09.2009 Ein technischer Defekt löst in der Werkhalle eines Dortmunder Autohauses einen Großbrand aus, der einen Sachschaden von fast 10 Mio. Euro verursacht (RZ v. 16.09.2009)

03.09.2018 Ein Raketentest der Bundeswehr auf

dem Gelände der „Wehrtechnischen Dienststelle 91“ verursacht nach dem sehr trockenen Sommer im Emsland bei Meppen einen Brand in einem entwässerten Moorgebiet, der nach 14 Tagen eine Ausdehnung von 1.000 Fußballfeldern erreicht. Am 21.09. wird Katastrophenalarm ausgelöst, der am 27.09. aufgehoben wird. Weil ein Löschfahrzeug der BW defekt war, konnte sich der Schwelbrand ausbreiten. Munitionsreste im Gelände erschweren die Arbeit der Einsatzkräfte: 1.600 Einsatzkräfte von Feuerwehr, THW und BW werden herangezogen, wobei Sabotageakte (aufgeschlitzte Schläuche) die Arbeit behindern. Zeitweise weht der starke Rauch mehr als 100km weit bis Bremen. Am 10.10. meldet die BW das Aus des Brandes (RN u. RZ v. 20., 22. u. 28.09. u. 11.10.2018 / FEUERWEHRReinsatz:nrw 12/2018 / Brandschutz 3/2019)

06.09.2018 In Nordrhein-Westfalen erster landesweiter „Warntag“. Er hat das Ziel, die Bedeutung der Warnsignale bekannter zu machen. Neben einer Sirenenprobe findet auch eine Probewarntmeldung über die Warn-App NINA statt (die dem Test aber nicht standhält). Der Test zeigt auch Schwachstellen auf: in vielen Städten ist der Sirenenaufbau noch nicht abgeschlossen. In Dortmund gibt es derzeit nur eine Sirene, in Münster sind nur zwei von 70 Sirenen angeschlossen, in Soest gibt es beim Test Softwareprobleme (RZ vom 23.08. und RN vom 05. und 07.09.2018)

22.09.2018 bis 07.10.2018 Oktoberfest in München. Nach 133 Jahren liegt die Verantwortung für den Sanitätsdienst erstmals nicht mehr beim BRK, sondern beim privaten Unternehmer Aicher Ambulanz, der die Ausschreibung der Stadt München für die Jahre 2018 bis 2021 gewonnen hat (FEUERWEHR Retten, Löschen, Bergen 12/2018)

Das Feuerwehrwesen in der nördlichen französischen Besatzungszone (Rheinland-Pfalz)

von Stefan SPECHT

Im Rahmen der Recherchen zur Erstellung zur Chronik zum 150zigsten Bestehen der Freiwilligen Feuerwehr Lahnstein im Jahr 2022 konnte zum

Thema bis April/Mai 2018 so gut wie nichts gefunden werden. Die Quellenlage ist extrem dürftig. Man konnte den Eindruck gewinnen, dass

sich bis zu diesem Zeitpunkt niemand für das Thema Feuerwehr in der französischen Zone interessiert habe. Auch Zeitzeugen haben nur schwammige Erinnerungen an diese Zeit. Hauptsächlich erinnern sich diese nur an Einsätze aber an nichts Grundsätzliches. Erst ein Zufallsfund beim Räumen (April/Mai 2018) des Dachbodens der alten Feuerwache in Niederlahnstein wurde ein Ordner mit Akten aus dieser Zeit gefunden. Allerdings behandeln diese Akten nur das Gebiet des ehemaligen Landkreises St. Goarshausen. Ich habe trotzdem versucht Anhand dieser Akten die Situation der Feuerwehren in der französischen Zone darzustellen. Dieser Bericht stellt also nur den derzeitigen Stand (Juni 2018) der Erkenntnisse da.

Die allgemeine Situation

Der militärische Zusammenbruch Deutschlands im Frühjahr 1945 führte dazu, dass das Gebiet der heutigen Bundesländer Rheinland-Pfalz und Saarland innerhalb von wenigen Wochen von amerikanischen Truppen besetzt wurden, und zwar überwiegend von Einheiten der 3. Armee, denen sich in einem schmalen Gebietsstreifen im Norden die 1. Armee anschloss, während in der Pfalz, in Teilen des Saarlandes und im südlichen Rheinhessen die 7. Armee eingesetzt war. Schon vor der militärischen Besetzung hatten kriegsbedingte Schwierigkeiten die öffentliche Verwaltung in zunehmenden Maße beeinträchtigt. Als Folge des militärischen und politischen Zusammenbruchs kam jede reguläre Verwaltungstätigkeit, insbesondere auf der überörtlichen Ebene vorübergehend zum Stillstand.

Hier trat unmittelbar nach der militärischen Besetzung die amerikanische Militärregierung in Aktion. Ihre Abteilungen (Departments) - in fünf unterschiedlichen Stufen E-I der jeweiligen Verwaltungsebene angepasst - traten in der Regel unmittelbar nach der kämpfenden Truppe vor Ort ein. Schon nach wenigen Tagen setzte die örtliche Militärregierung einen Bürgermeister ein.

Am 10. Juli 1945 übernahmen die Franzosen von den Amerikanern die Besatzungszone. Diese bestand aus dem heutigen Rheinland-

Pfalz, Südbaden, Württemberg-Hohenzollern und dem (bay.) Landkreis Lindau am Bodensee. Das Saarland wurde französisches Protektorat. Das Besatzungsstatut beruhte auf dem: Londoner Abkommen über Kontrolleinrichtungen vom 14.11.1944 und der Berliner Viermächteerklärung vom 05.06.1945

Der Kontrollrat bestand aus den militärischen Oberbefehlshaber der vier Zonen. Die Kriegsziele der Alliierten waren:

1. Die Zerstörung der Hitler-Diktatur
2. Die Zerschlagung der deutschen Militärmacht
3. Die Demontage der Kriegsindustrie und
4. Die Sicherung von Reparationsleistungen

Die französische Besetzung zeichnete sich dadurch aus:

- man fühlte sich nicht an das Potsdamer Abkommen gebunden (u.a. staatlicher Wiederaufbau in Deutschland stufenweise von unten nach oben)
- das Verhältnis gegenüber den Deutschen war bestimmt von Vergeltung für die Besetzung 1940-1945
- Beschlagnahmung von privaten Mobiliar, Wäsche, Kleidung etc.
- keine Investitionen in die Zone bis 1947
- eine große Anzahl Soldaten (ca. 1 Million) sowie eine große Zivilverwaltung (und damit Druck auf dem Wohnungsmarkt)
- die Versorgung mit Lebensmittel wurde 1947 von Monat zu Monat schlechter
- Mangel an Rohstoffen, Kohle, Strom und Maschinen
- die Verkehrswege waren nur dort in Ordnung, wo Lieferungen in Richtung Frankreich rollten.

Das Hauptproblem war die Ernährungslage: Am 15. November 1946 wurde die Brotration von 300 Gramm auf 200 Gramm reduziert, das entsprach ca. vier Scheiben Brot am Tag.
Oktober 1946 = 1300 kcal. am Tag
Anfang 1947 = 1000 kcal. am Tag
Ende 1947 = 800 kcal. am Tag

Die Rhein-Zeitung vom 1. Juni 1946 berichtet

darüber, dass die französische Gendarmerie in Niederlahnstein Einzelpersonen und Fuhrwerke, um die Ablieferung von Obst zu sichern, durchsuchten, ob diese heimlich Obst transportieren (Niederlahnstein war damals ein bekanntes Erdbeeranbaugebiet). Eine Anekdote zur Stimmungslage, die damals erzählt wurde, verdeutlicht die Situation:

Tünnes und Schäl treffen sich nach längerer Zeit

Tünnes: Mein Gott, siehst Du schlecht aus. Warst Du im KZ?

Schäl: Nee, in der FZ.

Tünnes : FZ? Noch nie gehört.

Schäl : Man sagt auch französische Zone.

Ein weiteres Problem war der Mangel an Heizmaterial. Im Dezember 1946 setzte nach einer langen Herbstdürre starker Frost ein. Insgesamt gab es drei Kältewellen. Bei -20° Grad waren Rhein, Mosel, Nahe und Lahn zweimal zugefroren. Weil die Wasserwege zugefroren waren gab es keine Kohlentransporte. Es gab jeweils Eisstauungen an der Loreley und an der (Koblenz)-Pfaffendorfer-Brücke.

Zur ökonomischen Nutzung der Zone gehörte auch die Abholzung deutscher Wälder (ca. 10 % der Wälder durch die Franzosen). Außerdem hatte der Wald in der franz. Zone durch den Westwallbau 1940, durch die Kämpfe zu Kriegsende und vor allem durch eine von 1942 bis 1951 über ganz Südwestdeutschland ausbreitende, z. T. durch große Kahlschläge bekämpfte Borkenkäferplage ohnehin bereits erheblich gelitten. Trotzdem war und blieb der Wald die Hauptwärmequelle in den nächsten Jahren. Vor allem in dem überaus strengen Winter 1946/47, reichte es im Allgemeinen nicht mehr aus, mehr als ein Zimmer zu heizen. Eine weitere Bezugsquelle war die Beschaffung von Trümmerholz zum Heizen. Hierbei bestand jedoch die Gefahr durch nachrutschende Trümmer. Waren Gebäude direkt getroffen, hingen mitunter große Betonplatten in der Luft. Dies konnte u.U. auch zu weiteren Einsatzszenarien für die Feuerwehr führen. In Koblenz versuchte am 12. Februar 1947 ein Mann auf einem Trümmergrundstück Holz zu besorgen. Dabei stürzten die Reste des Hauses ein und begruben

den Mann unter sich. Um den Mann zu bergen war die Feuerwehr eingesetzt. Nachdem der Mann geborgen war, so ein Augenzeuge, versuchten über 30 Personen auf dem Trümmergrundstück an Holz zu kommen. Ein weiteres Phänomen waren Kellerbrände verursacht, durch minderwertige Kohle, die nicht richtig bzw. unvollständig verkokst wurde. Kommt Kohlenstaub mit Sauerstoff in Kontakt, kann Kohle, durch die entstehende Oxidationswärme bereits bei relativ niedrigen Temperaturen in Brand geraten.

Das nächste Problem war die zerstörte Infrastruktur:

- während des harten Winter 1946/47 wurde die Moseleisenbahnbrücke durch Eisgang beschädigt. Damit gab es keine durchgehende Verbindung zwischen Köln und Mainz mehr.

- die Neuwieder Brücke wurde am 25. Februar 1947 durch Eisgang zerstört. Damit war die Koblenzer Brücke die Einzige zwischen Köln und Bingen (174 Kilometer). Deswegen wurde versucht die Eisbarrieren zu sprengen um diese Brücken zu schützen.

- am 9. Februar 1946 stürzt während eines Hochwasser die Lahnbrücke in Bad Ems ein

- In Lahnstein ging am 10. Februar 1946 die Pontonbrücke über die Lahn bei einem Hochwasser unter. Damit gab es auf 52 Kilometer keine Brücke über die Lahn.

Außerdem gab es Probleme mit der Trinkwasserversorgung. In Koblenz z.B. gingen 50 % des Trinkwassers durch Frost (Winter 1946/47) und Kriegseinwirkungen verloren. In Kettig (bei Andernach) brannte im Juni 1948 ein Bauernhof ab weil nachts das Wasser abgestellt war.

Weiter ging es mit nicht detonierter Feindmunition. Im Jahr 1946 wurden in Koblenz 325 Bomben, zwei Phosphorbomben, 23 Brandbomben etc. entschärft. Nach der Sprengung einer Granate, im August 1947, flog ein Splitter von (Koblenz) Moselweiß über die Mosel nach (Koblenz) Güls und durchschlug dort das Kirchendach (ca. 500 m. Luftlinie).

Politisch:

24. Mai 1946: die vier hessen-nassauischen

Kreise bilden den Regierungsbezirk Montabaur
30. August 1946: durch die Militärverordnung Nr. 52 der franz. Besatzungsmacht wurde aus der ehemals bayerischen Pfalz, aus den Regierungsbezirken Koblenz und Trier der ehemals preußischen Rheinprovinz, aus den linksrheinischen Teilen der ehemals zum Volksstaat Hessen gehörigen Provinz Rheinhessen, aus Teilen der preußischen Provinz Hessen-Nassau (Montabaur) und aus dem ehemals oldenburgischen Gebiet um Birkenfeld das Land Rheinland-Pfalz gegründet.

16. September 1946: Gemeindewahlen

13. Oktober 1946: Kreistagswahl

20. Juni 1948: Währungsreform

23. Mai 1949: Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland

14. August 1949: Wahl zum Bundestag

Organisation der Feuerwehren

Weil in Frankreich die Feuerwehren militärisch organisiert waren gerieten denn auch bald die Feuerwehrleute, als ehemalige Hilfspolizisten, ins Blickfeld der Besatzungsmacht. Mit Skepsis schauten die Franzosen auf die paramilitärischen Feuerwehreinheiten der NS-Zeit. Die zulässigen Mannschaftsstärken waren genau festgelegt. Jegliche militärische Züge, wie Exerzieren und das Mitführen von Waffen hatten fortan zu unterbleiben. Das Tragen von alten Uniformen war zwar im Ernstfall erlaubt, doch mussten sämtliche Hoheitsabzeichen des NS-Regimes entfernt werden. Dies betraf auch später die Rangabzeichen.

Das Feuerlöschwesen wurde dezentralisiert und das Feuerwehrwesen unter Obhut der Gemeinden wurde in Gang gesetzt. Dort, wo Freiw. Feuerwehren den Brandschutz nicht sicherstellen konnten, wurde die Bildung von Pflichtfeuerwehren von der französischen Besatzungsmacht angeordnet. Zur Überprüfung der Vergangenheit der Feuerwehrleute mussten Anfang 1946 Karteikarten (Feuille de Renseignements) mit Foto, Fingerabdruck und der Auskunft über mögliche Mitgliedschaften in NS-Formationen eines jeden Mitglieds vermerkt und über die Landräte an die zentrale Entnazifizierungsstelle eingereicht werden. Mit Hilfe von gedruckten Fragebögen in deutscher und

französischer Sprache wurden 1946 die Feuerlöschrichtungen aller Orte erfasst und die Gerätehäuser stichprobenartig durch die Militärregierung inspiziert.

Die Kontrolle über die Feuerwehren führten die:

- Generaldirektion für die Militärregierung von Rheinland-Pfalz – Feuerwehrkontrolldienst – Koblenz
- Kontrollmission für die deutschen Feuerwehren in der Pfalz, Neustadt, sowie
- Kontrollamt für die deutschen Feuerwehren in Baden-Baden (hier war auch der Sitz der Militärregierung der Franz. Zone)

aus.

1945

Der Bezirksführer (aus Bad Schwalbach) ließ im August anfragen, in welchen Gemeinden des Regierungsbezirkes Wiesbaden Feuerlöschgeräte, insbesondere motorisierte Löschgeräte, beim Rückzug deutscher Truppen und durch Besatzungstruppen verschleppt und teilweise innerhalb des Regierungsbezirkes Wiesbaden in einzelnen Gemeinden zurückgelassen wurden.

Wo und welche Feuerlöschgeräte fehlen?

Wo und welche Feuerlöschgeräte zurückgelassen wurden?

Diese Anfrage geschah aus gutem Grund. Die Verteilung der Löschgeräte in der französischen Zone entsprach zur damaligen Zeit in keiner Weise den feuersicherheitlichen Gesichtspunkten, während ausgedehnte Gebiete wegen „Zufälligkeiten des Kriegsgeschehen“ nicht ein einziges vollmotorisiertes Löschfahrzeug besaßen (z. B. die Kreise Bitburg, Daun, Zell).

Der Bezirksführer erscheint hier auch das letzte Mal, dieser Unterstand im Dritten Reich dem Abschnittsinspekteur und war für den Bezirk Nassau zuständig. Also wurden in dem Fall nur die vier ehemaligen hessen-nassauischen Landkreise abgefragt.

1946

Mai:

die Berufsfeuerwehr Koblenz war mit 20 Mann, davon 14 ständig im Dienst, wieder einsatzbereit. Ausgerüstet war diese mit einem LF 15 sowie einem sogenannten Reservefahrzeug, auf dem ständig eine Pumpe und Gerät verladen war. Die Drehleiter stand noch in Wetzlar, die Freiw. Feuerwehren in den Vororten befanden sich im Wiederaufbau.

Juli:

Nach einer Verfügung der französischen Militärregierung mussten die Stahlhelme mit weißer Farbe angestrichen werden. Weil aber die Farbe zum Wiederaufbau von Koblenz benötigt wurde konnten die Malerfirmen diese nicht liefern.

August:

Registrierung der Feuerlöschgeräte und -einrichtungen, u. a. wurde nach Baujahr und Zylinderweite der vierrädigen Handdruckspritze gefragt.

September:

Aufstellung und Registrierung der Offiziere und Unteroffiziere der Feuerwehren, Umbenennung der Dienstgrade und Reorganisation der Feuerwehren.

31. Oktober

Sitzung des Verwaltungsausschusses der gemischten Kommission in Ingelheim. Hier wurde folgendes besprochen:

- Zusammenfassung der gesamten Arbeitsgebiete innerhalb der Ministerien
- der Verwaltungsausschuss schlug die Zusammenfassung der Arbeitsgebiete innerhalb des Ministeriums des Innern wie folgt vor:
Kommunalaufsicht einschließlich Landesbrandversicherung
Landesbrandschutz

14. November

Sitzung der gemischten Kommission in Trier: Die französische Militärregierung legte auf eine zentrale Regelung des Feuerlöschwesens den größten Wert. Eine derartige Regelung habe sich in Frankreich sehr gut bewährt. Der Feuerchutz solle daher auch in einem künftigen Innenministerium als eigene Abteilung einge-

richtet werden. Daneben empfahl sich eine gleichmäßige und einheitliche Regelung für die ganze französische Zone.

1947

Februar:

Einheitliche Typenbezeichnung sämtlicher Feuerwehrgeräte eingeführt. Sonderveranstaltungen waren nur dann Genehmigungspflichtig wenn diese über den eigentlichen Tätigkeitsbereich der Feuerwehren hinausgingen. Jeder mittlere- oder Großbrand musste der Berufsfeuerwehr Koblenz gemeldet werden.

März:

Neuanstrich der Feuerwehrfahrzeuge und Geräte. Einrichtung einer zentralen Reparaturwerkstatt in Koblenz-Lützel für motorisierte Feuerwehren bei der Firma Bley.

Auszeichnungen:

25 Jahre Feuerwehrdienst = Ehrenurkunde

40 Jahre Feuerwehrdienst = Ehrenurkunde und ein Geldgeschenk (50 RM)

50 Jahre Feuerwehrdienst = Ehrenurkunde und ein Geldgeschenk (100 RM)

Kontrollratsgesetz Nr. 34 = den militärähnlichen Verbänden gehörige Vermögen unterliegen der Beschlagnahme. So kann Feuerlöschmaterial, das früher der Wehrmacht oder der Feuerchutz- oder LS-Polizei gehörte und jetzt von Gemeinden oder Werkfeuerwehren benutzt wird, ... erfasst und durch das Amt für kontrolliertes Vermögen zu Gunsten der französischen Staatskasse veräußert werden. Anscheinend haben Gemeinden und private Unternehmen derartiges Material im Gebrauch, ..., dessen ordnungsmäßiger Erwerb jedoch durch rechtsgültige Belege nicht nachgewiesen werden kann. Um die fraglichen Besitzer vor etwaigen eingreifen seitens der maßgebenden Kommission zu schützen, ist das Kontrollamt für die deutschen Feuerwehren in Baden-Baden ermächtigt, vorläufige Erlaubnisscheine für die Beschlagnahme unterliegenden Fahrzeuge etc. auszustellen.

August:

Ernährungslagen für Feuerwehrleute bei größe-

ren Einsätzen (mind. drei Stunden) = 50 Gramm Brot, 6 Gramm Butter, 40 Gramm Fleisch, 10 Gramm Käse und 30 Gramm Teigwaren. Die genauen Umstände des jeweiligen Einsatzes waren durch den Feuerwehrkommandanten zu bescheinigen. Die an den Löscharbeiten beteiligten Feuerwehrmänner waren dem zuständigen Ernährungsamt (nicht Kartenstelle) zur Kenntnis zu bringen.

Notgespräche (bevorzugte Behandlung in der Vermittlungsstelle) bei Ausbruch größerer Brände oder Katastrophen.

Dezember:

Im Januar musste auf Anordnung der Militärregierung die Mannschaftsstärke um 50 % reduziert werden. Die Militärregierung hatte es immerhin – nach Sicht der französischen Seite - mit in Gruppen organisierten und „brandgefährlichen“ Soldaten zu tun. Der Rest sollte eine unbefleckte Vergangenheit haben. Dies konnte nur mit jungen, unerfahrenen Feuerwehrmännern erreicht werden. Gemäß eines Erlasses des Oberpräsidenten Abt. I-Inneres la 3 Feuerwehr vom 04.12. bestimmte der Bürgermeister für die Durchführung der Reduzierung der Feuerwehr einen Vertrauensausschuss aus dem Kommandanten und zwei Feuerwehrmänner.

1948

- es wurde versucht eine fliegende Feuerweherschule einzurichten
- Feuerwehrkommandanten wurden durch den Bürgermeister ernannt (Juni)
- Kontingentierung von Feuerwehrfahrzeugen und Gerät in der Bizone

Organisation = gemeindliche Einrichtung, die Gemeindeverwaltung soll voll und ganz für die Unterhaltung der Feuerwehren aufkommen. Auch werden/wurden die Feuerwehren als öffentliche Einrichtung eher von politischen Einflüssen ferngehalten, als wen sie wie früher mehr oder weniger kontrollierbare private Vereinigungen sind.

Neue Dienstgradabzeichen:

Feuerwehrmann = 1 Silberstreifen 8 cm lang und 0,4 cm breit

Oberfeuerwehrmann = 1 Silberstreifen 8 cm lang und 0,8 cm breit

Löschmeister = 2 Silberstreifen 8 cm lang und 0,8 cm breit

Brandmeister = 3 Silberstreifen 8 cm lang und 0,8 cm breit

Oberbrandmeister = 1 Goldstreifen 8 cm lang und 0,8 cm breit

Branding./insp. = 2 Goldstreifen 8 cm lang und 0,8 cm breit

Oberbrandinspekteur = 3 Goldstreifen 8 cm lang und 0,8 cm breit

Kreisbrandinspekteur = 1 Goldstreifen 8 cm lang und 1,6 cm breit

Auch gab es neue Uniformen:

- Uniformjacke: schwarzes Tuch ähnlich Ski-bluse, offener Umlegekragen, verdeckte Leiste, zwei äußere Brusttaschen mit Mittelfalte und mattsilbernen bzw. mattgoldenen Knöpfen, breiter Gürtelbund sowie Ärmelband zum knöpfen
- lange Hose (Keilhose, Stiefelhose) aus schwarzem Tuch mit Seitentaschen, Uhrtaschen, Gesäßtaschen
- Mütze aus schwarzem Tuch, Form wie Skimütze
- Hemd schwarz mit roter Krawatte

Versammlungen von Feuerwehrangehörigen desselben Kreises müssen vom Kreisdelegierten genehmigt und Versammlungen mehrerer Kreise müssen von der Generaldirektion in Koblenz genehmigt werden.

1949

Januar:

Wenn die Personalstärken der Feuerwehren - namentlich auf dem Lande - zur Brandbekämpfung nicht ausreichten, bestand nach § 30 des Brandschutzgesetzes (Entwurf), dass bereits sinngemäß angewandt werden konnte, die Möglichkeit, Ergänzungskräfte heranzuziehen.

Mai:

Unfallversicherung für Feuerwehrleute bei der Gemeindeunfallversicherung GUV.

Am 27. Mai trat das Gesetz über den Brandschutz in Kraft.

- Der Brandschutz gehörte zum Geschäftsbereich des Ministers des Innern

- Im Ministerium wurde eine Abteilung für das Brandschutzwesen mit der Bezeichnung Landesamt für Brandschutz errichtet.
- Die Brandschutzdienststellen waren unabhängig von den zentralen und örtlichen Polizeidienststellen.
- Die Gemeinden waren verpflichtet, eine der örtlichen Verhältnissen entsprechende ausgerüstete Feuerwehr zu unterhalten.
- Für jeden Regierungsbezirk ist ein Bezirksbrandinspekteur zu bestellen
- Für jeden Kreis ist ein Kreisbrandinspekteur zu bestellen
- In die Freiw. Feuerwehr wurde aufgenommen
 - a. nicht unter 18 und nicht über 40 Jahre
 - b. geistig und körperlich voll einsatzfähig
 - c. im Besitz des aktiven Wahlrechts
 - d. nicht den vom Innenminister festgelegten Einschränkungen unterlagen
- löste das Reichsfeuerlöschgesetz von 1938 ab

Institutionen nach dem Brandschutzgesetz waren:

Bezirksbrandinspekteur:

- beriet den jeweiligen Regierungspräsidenten und hatte für die Förderung im Vorbeugenden Brandschutz zu sorgen, ehrenamtlich.

Landesbeirat für Brandschutz:

- beriet den Minister, bestand aus den Bezirksbrandinspektoren, drei Kreisbrandinspektoren, einem Leiter einer Werkfeuerwehr, ein Vertreter der höheren Brandschutzbehörde, ein Vertreter der Gewerkschaft, drei Vertreter von Gemeinden mit besonderen Kenntnissen im Brandschutz.

Landesamt für Brandschutz:

- Prüfung aller Fragen die sich mit dem abwehrenden und vorbeugenden Brandschutz befassen
- Vorbereitung von Gesetzen und Verordnungen auf dem Gebiet des Brandschutzes
- Lenkung der Versorgung der Feuerwehren mit Lösch-, Hilfsgerät und persönlicher Schutzausrüstung
- Dienstaufsicht über die Landesfeuerwehrschule

Größere Einsätze und Katastrophen

In dieser Zeit gab es natürlich auch größere Einsätze bzw. Katastrophen. Die Hauptlast trugen damals die Feuerwehren, denn diese Katastrophen ereigneten sich zu einem Zeitpunkt in dem es de facto keinen Katastrophenschutz gab. Nach dem Gesetz Nr. 3 vom 08.02.1946 - Auflösung und Liquidierung der Naziorganisationen - musste die Technische Nothilfe aufgelöst werden. Bei den großen Katastrophen half aber die französische Armee.

1946

9. Februar = in Bad Ems stürzt während eines Hochwassers der Lahn eine Brücke ein.

16. Juni = zwischen 4:00 - 5:00 Uhr ist die Schiffsbrücke in Koblenz aus unbekanntem Gründen gesunken

Anfang Juli = verheerender Hagelschlag am Mittelrhein. Betroffen war Koblenz-Stadt/Land, Andernach (18 Stunden Stromausfall), Teile des Kreises Mayen, Weißenthurm, Urmitz, Neuwied (hier waren etliche Straßen überflutet), Mosel und Wiedtal. Es gab schwere Schäden in Feldern und Gärten, 95 % der Ernte waren in dem Bereich zerstört. Tausende von Scheiben und Dächer zerstört, Dachwohnungen waren unbewohnbar. Die Nette führte Hochwasser.

20./21. September = schwerer Sturm über Koblenz, Häuserfassaden stürzten ein.

25./26. September = in der Gemeinde Monzelfeld (jetzt Landkreis (LK) und Verwaltungsgemeinde (VG) Bernkastel-Kues) brannten fünf Anwesen ab.

1947

22. Dezember = in Neuwied gab es ein schweres Eisenbahnunglück mit 42 Toten und 119 Verletzten.

1948

Zum Jahreswechsel 1947/48 kam es zu einem schweren Hochwasser. Vor Weihnachten 1947 herrschten noch - 15° Grad, als am 31. Dezember starke Regenfälle eine Schneeschmelze in den Vogesen auslöste. Die Wassermassen von Saar und Mosel stauten sich vor den Trümmern gesprengter Brücken, viele Baugerüste an den Brücken stürzten ein und wurden abgetrieben. Im Kölner Hafen gingen beträchtliche Mengen

an Lebensmittel verloren, in Düsseldorf stürzte eine Brücke ein.

Anfang Februar = in Koblenz stürzt eine Häuserruine ein und durchschlug das Dach eines Cafe`s.

Mitte Mai = ein Unwetter im nördlichen Rheinland-Pfalz schädigt die Kartoffelernte.

Mitte Juni = in Kettig (jetzt LK Mayen-Koblenz, VG Weißenthurm) brannte ein Bauernhaus ab weil nachts das Wasser abgestellt war. In Lampertsmühle (Kaiserslautern OT Erlenbach) fallen sechs Personen aus einem überfüllten Zug weil sich die Tür geöffnet hat. Zwei Tote.

30. Juni = bei einem Barackenbrand in Kell (LK Trier) kamen von acht Bewohnern fünf ums Leben.

28. Juli = bei einer Kesselwagenexplosion in der BASF kamen 207 Menschen ums Leben, 3818 Verletzte.

1949

04. März = bei einem Sturm starben in Mainz und Bad Dürkheim (jetzt LK Bad Dürkheim) jeweils ein Mensch. In Frankfurt/Main gab es neun Tote und 38 Verletzte sowie 84 Einsturzstellen.

April/Mai = Waldbrände im Hunsrück und der Eifel.

19./20. Mai = Wolkenbruch mit Hagelschlag. Die Hagelkörner lagen einen halben Meter hoch im Bahnhof Langenlonsheim (jetzt LK und VG Bad Kreuznach).

15. Juni = Explosionsunglück in Prüm (jetzt Eifelkreis Bitburg-Prüm, VG Prüm), bei dieser Katastrophe kamen 12 Menschen ums Leben. Die Bewohner von Prüm wurden von dem Brand im Munitionslager durch Ausklingeln gewarnt!

21./22. November = Brand des Klosters Bornhofen (jetzt Rhein-Lahn-Kreis, VG Loreley), hierbei kam ein Niederlahnsteiner Feuerwehrmann ums Leben.

29. November = Eisenbahnunglück in Niederlahnstein (jetzt Rhein-Lahn-Kreis, Stadt Lahnstein) mit einem Toten und drei Verletzten.

Quellen

WELTY, Joel Carl: Das Hungerjahr in der Französischen Zone des geteilten Deutschlands 1946-1947; Fleck Verlag, Koblenz 1995

BROMMER, Peter: Rheinland-Pfalz während

der französischen Besatzung 1945-1949; ?

HEIL, Peter: "Gemeinden sind wichtiger als Staaten" – Idee und Wirklichkeit des kommunalen Neuanfangs in Rheinland-Pfalz 1945-1957; v. Hase & Koehler Verlag Mainz 1997

SPECHT, Stefan: Kohlenflözbrände Im Feuer-melder Nr. 153; Hrsg. MAG Feuerwehr 2014

DIETERICH, Wilfried: Herrenjahre in der Provinz – Die Stadt Bad Ems 1914-1964; Lahnbrück Verlag 2013

Stadtarchiv Lahnstein Bestand Niederlahnstein Abt. 17 Nr. 392

Archiv der Freiw. Feuerwehr: Ordner mit Schriftverkehr 1945-1949

Brandschutzgesetz vom 11. Mai 1949

FEUER AUS ! Brandschutz und Feuerwehren im Westerwald; Hrsg., Landschaftsmuseum Westerwald 2011

Freiwillige Feuerwehr Nastätten - 100 Jahre und ein bisschen mehr; Hrsg. Freiw. Feuerwehr Nastätten 2000

Journal Official du Commandement en Chef Français en Allemagne Gouvernement Militaire de la Zone Français d'Occupation 1945-49

SZ-Textarchiv: Saarbrücker Zeitung vom 08.12. und 29.12.1997

Trierische Volkszeitung Nr. 99 vom 31.12.1947

Rhein-Lahn-Zeitung Nr. 276 vom 27. November 2009

Rhein-Lahn-Zeitung Nr. 158 vom 11.7.2015 „Journal“

Rhein-Lahn-Kurier vom 19. Mai 2005

Rhein-Zeitung Nr. 9 vom 11. Mai 1946

Rhein- Zeitung Nr. 18 vom 1. Juni 1946

Rhein-Zeitung Nr. 25 vom 17. Juni 1946

Rhein-Zeitung Nr. 33 vom 6. Juli 1946

Rhein-Zeitung Nr. 67 vom 23. September 1946

Rhein-Zeitung Nr. 2 vom 6. Januar 1947

Rhein-Zeitung Nr. 3 vom 11. Januar 1947

Rhein-Zeitung Nr. 5 vom 15. Januar 1947

Rhein-Zeitung Nr. 12 vom 1. Februar 1947

Rhein-Zeitung Nr. 21 vom 26. Februar 1947

Rhein-Zeitung Nr. 69 vom 13. August 1947

Rhein-zeitung Nr. 108 vom 31. Dezember 1947

Rhein-Zeitung Nr. 1 vom 1. Januar 1948

Rhein-Zeitung Nr. 12 vom 11. Februar 1948

Rhein-Zeitung Nr. 39 vom 15. Mai 1948

Rhein-Zeitung Nr. 49 vom 23. Juni 1948

Rhein-Zeitung Nr. 60 vom 31. Juli 1948

Rhein-Zeitung Nr. 27 vom 5./6. März 1949

Termine

Samstag, 7. September 2019

von 10 bis 17 Uhr

Tag der offenen Tür

Feuerwehr- und Katastrophenschutzschule
Rheinland-Pfalz

Lindenallee 41-43, 56077 Koblenz

Was so alles geboten wird:

Höhenrettung
Brandsimulationsanlage
Führungskräfteausbildung und Blended-Learning
Präsentation Teilnehmerunterkunft
Spielfläche für Kinder
Ausstellung Vorbeugender Brandschutz
Geräteprüfdienst
Abnahme von Feuerwehrfahrzeugen
ABC-Ausbildung
Fahrzeugausstellung
Bootsführer Ausbildung
Pressezentrum
Lagezentrum
Überschlagsimulator
Rettungshundestaffel
Ausbildungsvorführungen
Fettexplosion
Virtual Reality in der Ausbildung
Nachwuchswerbung Polizei

Wir bedanken uns bei:

- ▣ Manfred Gihl
- ▣ Peter Korte
- ▣ Stefan Specht

Baumbiegesimulator
Technische Ausbildung
Notversorgung und Notinstandsetzung
Filmvorführungen

Liebe Gäste,

ich heiße Sie herzlich willkommen zum Tag der offenen Tür der Feuerwehr- und Katastrophenschutzschule Rheinland-Pfalz (LFKS).

Vor 20 Jahren wurden auf dem Asterstein in Koblenz die drei Standorte der damaligen Landesfeuerweherschule zusammengelegt. Zu diesem Anlass laden wir Sie herzlich ein, sich über die LFKS und die Arbeit der Feuerwehren, der Hilfsorganisationen, der Polizei und der Bundeswehr zu informieren. Einige Astersteiner Vereine und Organisationen zeigen, welche vielfältigen Möglichkeiten es in unserem Heimatstadtteil gibt und informieren über seine Geschichte.

Sie können auch selbst aktiv werden. Nutzen Sie also die Gelegenheit, zu schauen, zu fragen, zu erleben.

Wir wünschen Ihnen einen erlebnisreichen, informativen und kurzweiligen Tag an der LFKS.

Hans-Peter Plattner, Schulleiter

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