

FeuerwehrChronik

16. Jahrgang
31. Januar 2020
Ausgabe 1



Herausgeber der FeuerwehrChronik
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Inhalt

Vorwort (Seite 1)

Gerard KOPPERS
Brandbekämpfung am
Flughafen Schiphol
(Amsterdam) bis 1945
(Seite 2)

Peter KORTE
Aus dem Archiv der
Feuerwehr Datteln
(Seite 24)

Markus ZAWADKE
Die Entwicklung der
Handdruckspritzen-
wettbewerbe in Bay-
ern
Seite 31

Termine
Seite 47

Suche und Biete
Seite 50

Vorwort

15 Jahre FeuerwehrChronik - 15 Jahre Informationen von UNS für EUCH. Es ist an der Zeit den vielen Autorinnen und Autoren zu danken, die uns seit 2005 tatkräftig unterstützen. Ohne sie wäre das Bestehen der FeuerwehrChronik nicht gesichert. Leider mussten wir allerdings in den letzten drei Jahren feststellen, dass das Interesse an der FeuerwehrChronik scheinbar stagniert, zumindest in Bezug auf die aktuellen Abozahlen. Dabei ist die Chronik kostenlos und kann zudem frei von unserer Internetseite www.fw-chronik.de heruntergeladen werden. Bleibt unserer FeuerwehrChronik weiter treu und empfiehlt sie weiter, dann können wir vielleicht in 5 Jahren das 20-jährige Bestehen feiern.

Immer mal wieder ist es angesagt über den Tellerrand, in diesem Falle über die Grenze der Niederlande, zu schauen. Dort gibt es ebenfalls einen sehr interessanten Newsletter der das Thema der Feuerwehrgeschichte behandelt. Natürlich sind die Beiträge in Niederländisch verfasst, mit einigen Kenntnissen der Sprache, gut zu lesen. Es sind immer wieder Themen zu finden die auch für die deutsche Feuerwehrgeschichte interessant sind. Zuweilen handelt es sich um eine gemeinsame Geschichte. Der Newsletter ist unter www.brandweer.org zu finden und liegt dort jeweils als PDF-Datei vor.

Des Weiteren kann man natürlich auch nach Frankfurt am Main schauen, dort wird vom Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. eine sehr gut gemachte „Museumsdepesche“ herausgegeben. Wer sich also für die Geschichte der Frankfurter Feuerwehr und der Feuerwehr allgemein interessiert, der darf diese Informationsschrift nicht verpassen. Sie liegt im Internet zum Download bereit und zwar unter: <http://www.feuerwehr-frankfurt.de/index.php/mediathek/category/30-feuerwehrmuseumsverein>

In dieser Ausgabe werden wir einige Termine, teils in ausführlicher Form, vorstellen. Es wird sich lohnen, diese Termine im Kalender zu notieren. Es ist für fast jeden etwas dabei. Manche der Termine werden wir in den weiteren Ausgaben noch detaillierter beschreiben.

Die Herausgeber Bernd & Michael

FeuerwehrChronik seit 2005

Brandbekämpfung am Flughafen Schiphol (Amsterdam) bis 1945

von Gerard KOPPERS

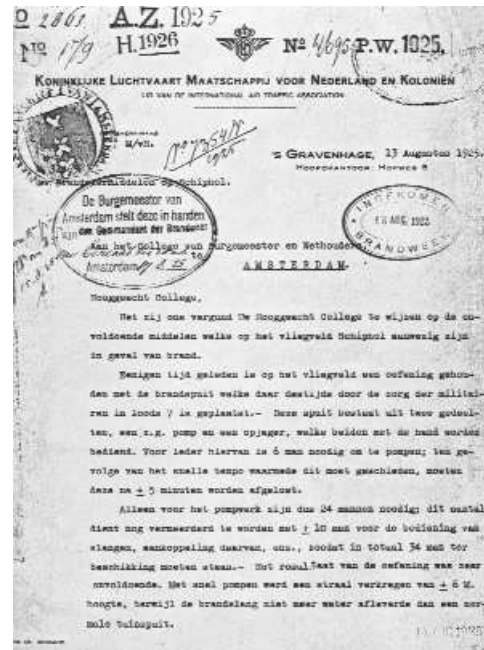
2016 wurde der 100. Jahrestag des Flughafens Schiphol gefeiert. Es gab eine große Aufmerksamkeit für die Geschichte des Flughafens, aber ein Teil dieser Geschichte blieb unbeachtet: die Feuerwehr und vor allem die Feuerwehr während des Krieges.

1. Anfang

Die Geschichte der Sicherheit auf Schiphol ist schon älter als die Geschichte des Flughafens an sich, obwohl nur geringfügig. Die Luftfahrt – vor allem die Militärluftfahrt – entwickelte sich während des Ersten Weltkriegs. Als erster Fliegerhorst für die Luftfahrtabteilung (Luchtvaartafdeling = LVA) funktionierte der Fliegerhorst Soesterberg. Da hatte man schon entdeckt, dass durch die Luft zu fliegen nicht ganz ohne ein gewisses Risiko ging und am 28. Juni 1915 wurden vom LVA daher auch die ersten Sicherheitsregeln veröffentlicht. Darin waren vor allem Regeln für das Anfliegen auf und das Benehmen an den Flughäfen enthalten. Diese Regeln galten natürlich auch für den Flughafen Schiphol, dessen Gründung 1916 stattfand, um den Militärfliegern der LVA eine Möglichkeit zu bieten, hinter der holländischen Wasserlinie zu landen. Schiphol wurde damals noch "Flugwiese" genannt und es sollten dort drei Flugzeuge stationiert werden. Das erste Flugzeug landete am 16. August 1916 und war ein Farman Doppeldecker. Schiphol war damit entstanden und er sollte zu einem weltbekannten und geschätzten internationalen Flughafen werden.

Am 3. Februar 1926 wurde eine Vereinbarung zwischen dem Königreich und der Gemeinde Amsterdam über die Benutzung des Flugplatzes unterzeichnet, wobei Amsterdam de facto die Eigentümerin des Flughafens wurde. In einem der Artikel dieses Vertrags übernahm Amsterdam die Gewährleistung für die Brand-sicherheit und Rettung. Diese Situation trat am 1. April in Kraft.

Der größte Benutzer des Flugplatzes, die KLM,



Als 1925 klar wurde dass die Gemeinde Amsterdam zuständig wurde für die Ausrüstung, reagierte KLM sofort und beklagte sich über die mangelhaften Löschmittel. Die militärische Handdruckspritze war völlig veraltet und mit dem Kommandanten der Berufsfeuerwehr Amsterdam sollte beraten welche neue Mittel angekauft werden sollten. Foto: Stadtarchiv Amsterdam

ging an, selber Vorkehrungen in Sachen Flugsicherheit zu treffen und kaufte Handfeuerlöcher. November 1937 wurde aus dem technischen Personal heraus eine "Löschgruppe" gebildet, die ab Sommer 1938 über ein eigenes „Rettungsfahrzeug“ verfügte. Obwohl dieser Begriff etwas übertrieben ist, war es doch schon das erste Feuerwehrfahrzeug für Schiphol. Das KLM-Rettungsfahrzeug war ein Ford, und zwar ein Transportfahrzeug des technischen Dienstes, worin die Geräte der Techniker, die bei Störungen benötigt wurden, gelagert waren. Die Ausrüstung für Rettungszwecke beschränkte sich auf einen Rettungshaken, einen Verbandskasten und vier Handfeuerlöcher. Die Kosten für die Handfeuerlöcher wurden zwischen der KLM und der Gemeinde Amsterdam geteilt. Jeder zahlte die Hälfte, weil damit nicht nur den Interessen des Luftfahrtunternehmens gedient waren, sondern auch denen der Kunden des Flughafens, weil die Retter zu jedem Flugunfall ausrücken sollten. Am 28. Oktober 1938 sackte das KLM-Flugzeug PH-AKS 'Sperwer' vom Typ

Douglas DC-2 nach einer harten Landung eines Postflugs durchs Fahrgestell. Keiner wurde ernsthaft verletzt, aber zum ersten Mal konnte das KLM-Rettungsfahrzeug zu einer Unfallstelle ausrücken.

Die Gemeinde Amsterdam konnte sich kein Personal für Hilfeleistungsdienste leisten, weil die Zahl der Unfälle zu gering war. Die KLM, die über eine Menge technisches Personal verfügte, konnte im Ernstfall einfach dafür Leute freimachen. So wurde der "kommunale" Krankentransportwagen, der seit 1929 am Flughafen stand, ebenfalls von einem KLM-Fahrer gefahren.

Die Arbeit, die das KLM-Personal auf diese Weise für die Gemeinde Amsterdam leistete, wurde pro Stunde berechnet, und im Nachhinein wurde dann diese Rechnung für „Allerhand Arbeiten“ vom Mietpreis abgezogen.

Der kommunale Krankenwagen war übrigens im Laufe der Zeit schon durch die Ausrüstung mit vier Handfeuerlöschern, Haken, Zangen, Äxten, Sägen, zwei Asbestanzügen und so weiter als Rettungsfahrzeug ausgestattet worden.

Die richtige Feuerwehrarbeit unterlag aber weiterhin den Feuerwehren der umliegenden Kommunen. Durch die Jahre wurde es zu einem guten Brauch, bei Schadensfeuern die Feuerwehr Amsterdam zu benachrichtigen. Auf Bitte der Kommunalbehörde und des Bürgermeisters von Amsterdam wurde das durch die Kollegen der Gemeinde Haarlemmermeer offiziell festgelegt. Am 2. August 1937 schrieben die Bürgermeister von Haarlemmermeer sogar, es sehr zu schätzen, wenn die Feuerwehr Amsterdam bei Feuer oder Unfällen am Flugplatz Schiphol tätig würde, aber – so viel musste klar sein – zusammen mit ihrer eigenen Feuerwehr.

2. Dunkle Wolken ziehen auf

Die ersten Zeichen eines Krieges, der sicherlich kommen würde, waren der Anlass für eine Erweiterung der Luftfahrtabteilung der Armee. Auch nahm der Luftschutz in den Niederlanden langsam erste Formen an. In Hinsicht auf gesetzliche Regelungen wurde die Gemeinde Haarlemmermeer in der höchsten Gefahrengruppe eingestuft, weil Schiphol und die „Stelling Amsterdam“ zum Grundgebiet dieser Gemeinde gehörten. Der Oberbürgermeister ernannte seinen Sohn, W. Slob, am 05.12.1936



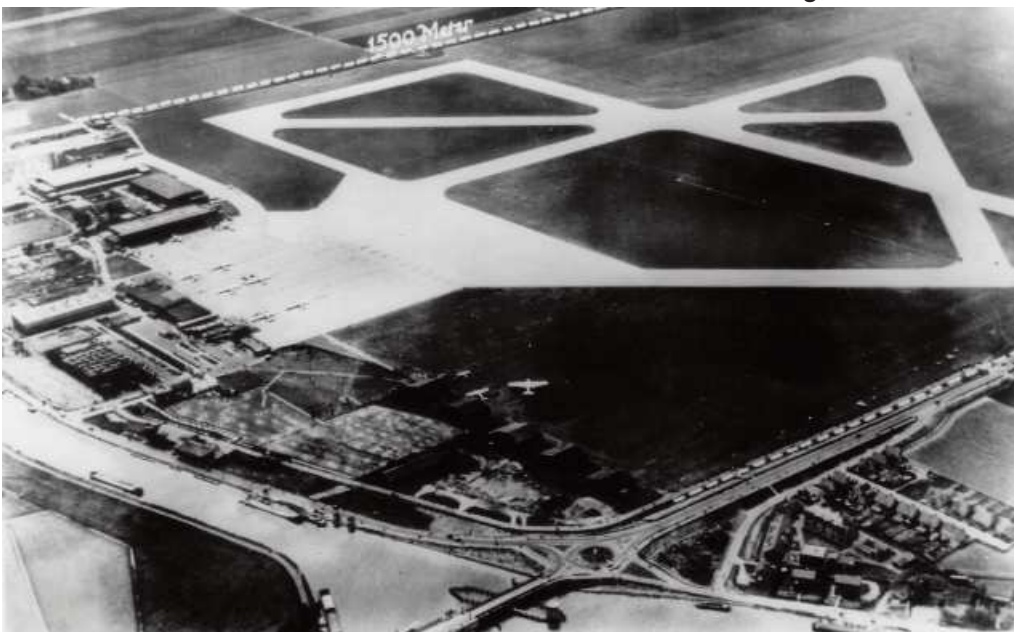
Der "Rettungswagen" der KLM war nicht mehr als ein kleiner LKW mit Pritsche des Technischen Dienstes; dieser sollte bei einem Unfall die Handfeuerlöcher, Rettungsgeräte und die Techniker abholen und zur Unfallstelle fahren, auch der (Kommunale) Krankentransportwagen hatte extra Lösch- und Rettungsmittel an Bord. Foto: Sammlung Jan de Wit



Schon 1934 ließ die Berufsfeuerwehr Amsterdam sich ein deutsches Flughafenlöschfahrzeug an der Hauptfeuerwache vorzeigen. Es war ein Magirus Schaumlöschfahrzeug, und wie sich herausstellte der spätere Prototyp des genormten Löschzuges der Luftwaffe. Foto: Sammlung BF Amsterdam

zum Leiter des Luftschutzdienstes („Hoofd L.B.D.“) in Haarlemmermeer. Die Gemeinde brauchte einen Luftschutzplan, der am 8. September 1939 vom Bürgermeister unterzeichnet wurde.

Die Gemeinde Amsterdam begann Januar 1939 damit, sich nach einem modernen Löschfahrzeug, das speziell für Flugzeugbrände konstruiert war, umzusehen. Das war dringend notwendig, weil das einzige damals vorhandene Löschfahrzeug eine selbstgebaute von Hand gezogene Karre mit vier Schaumhandfeuerlöschern war. Diese war dauerhaft neben dem kleinen Gebäude der Shell AG auf der Plattform des Flugfelds platziert, zum Schutz der dort gelagerten Benzinvorräte und der Flugzeuge. Weiter gab es noch die



1938 hatte Schiphol als einen der wenigen Flughäfen eine Piste die völlig aus Beton bestand, aber auch Grasstreifen waren noch vorhanden. Foto: Sammlung NBDC

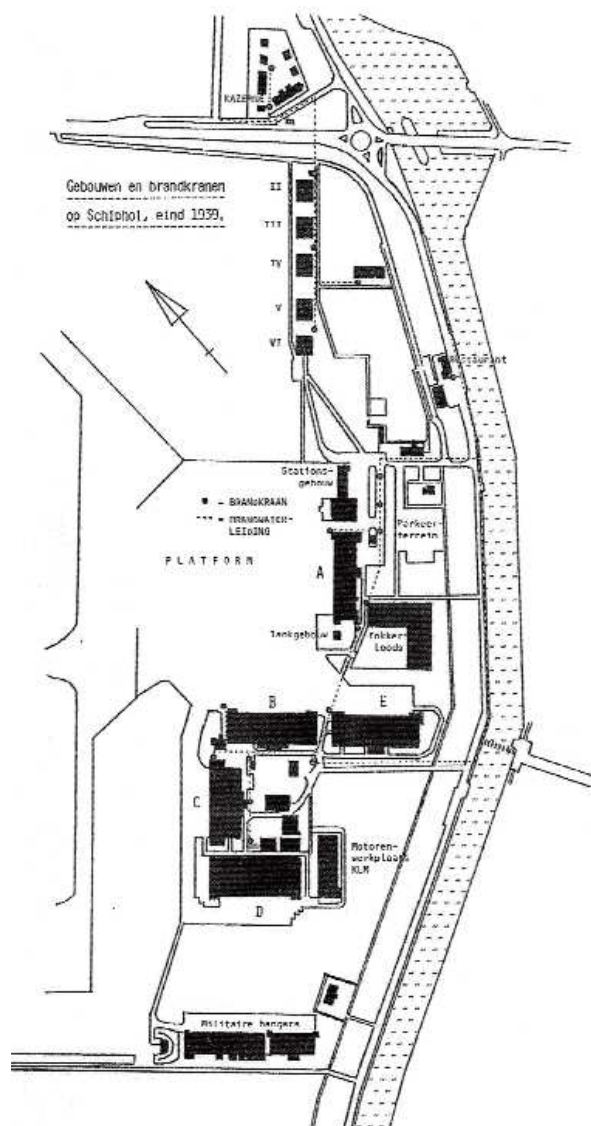
Die Gemeinde Amsterdam begann Januar 1939 damit, sich nach einem modernen Löschfahrzeug, das speziell für Flugzeugbrände konstruiert war, umzusehen. Das war dringend notwendig, weil das einzige damals vorhandene Löschfahrzeug eine selbstgebaute von Hand gezogene Karre mit vier Schaumhandfeuerlöschern war. Diese war dauerhaft neben dem kleinen Gebäude der Shell AG auf der Plattform des Flugfelds platziert, zum Schutz der dort gelagerten Benzinvorräte und der Flugzeuge. Weiter gab es noch die

“Rettungsfahrzeuge“ der Gemeinde (der Krankenwagen) und der KLM (Dienstfahrzeug) und eine Menge Handfeuerlöcher und andere Kleinlöschmittel.

In der Zeit, in der man auf das neue Fahrzeug wartete – das als Teil der Ausstattung durch Amsterdam beschafft werden sollte – wurde schon durch die KLM eine feste Feuerwehrgruppe gegründet, die hauptsächlich die Ausbildung der eigenen KLM-Mitarbeiter übernahm. Daneben konnte man sich (ab März 1939) mit Wartung der Kleinlöschgeräte auf Schiphol beschäftigen, die alle, insofern sie Eigentum der Gemeinde Amsterdam waren, an die KLM übertragen wurden. Die Entscheidung der Gemeinde hinsichtlich eines neuen Löschfahrzeugs wurde aber schnell vom politischen Geschehen überholt. Als der Krieg ausbrach, war das Auto noch nicht einmal bestellt worden. Die Feuerwehr Amsterdam hatte nach den Flugzeugunfällen in 1938 ihre eigenen Maßnahmen getroffen und das Löschgruppenfahrzeug der am nächsten gelegenen Feuerwache (Amstelveenscheweg) am 26. Januar 1939 mit einem Schaummonitor Typ Total mit einer Kapazität von 2.500 Liter pro Minute und einem Rückentank mit 20 Liter Schaummittel ausgestattet. Darüber hinaus wurde noch ein zusätzlicher Tank mit 16 Liter Schaummittel mitgeführt. Bis zur deutschen Besatzung, würde dies das einzige Spezialfahrzeug in der Nähe von Schiphol bleiben.

Am 11. April wurden in den Niederlanden die Luftstreitkräfte mobilisiert. Schiphol wurde mit Soldaten überflutet und auch die Wache im Nordosten des Flugfelds wurde besetzt. Eine Woche nach der Mobilmachung wurde eine neue Sirenenalarmierung eingeführt: ab dann gab es unterschiedliche Alarmierungen für Brand oder Flugunfall und für Militäralarm. Weil das Gebiet so weitläufig war, wurden (neben der Sirene auf dem Verkehrsturm) noch neue Sirenen auf dem neuen Militärhangar 1 und in der Nähe der Wache aufgestellt.

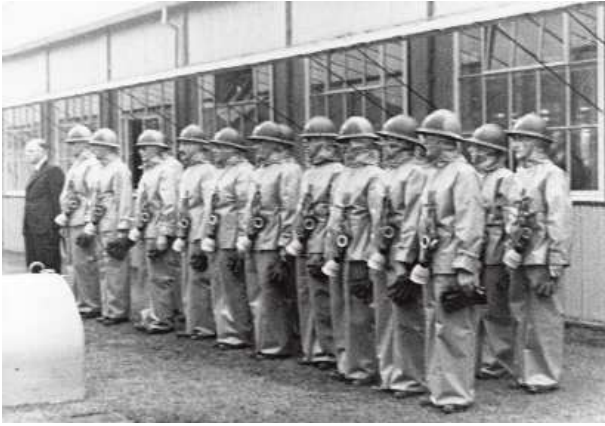
Für Schiphol wurde vom Kommandanten des Flugparks zusammen mit dem Leiter des Luftschutzes in Haarlemmermeer, ein Luftschutz-



Die Gebäude auf Schiphol, alle gebaut in der unmittelbaren Umgebung der „Ringvaart“ (den kreisförmigen Kanal um den Polder herum) hatten einen Anschluss auf eine gut funktionierende Trinkwasserversorgung; auch sehr viele Hydranten waren daran angeschlossen. Foto: Gerard Koppers

plan erstellt. Darin wurden die Befehlsstrukturen und Verantwortlichkeiten bei Kriegs- und Luftgefahren geregelt. Gastruppen, Sanitätsgruppen, eine Feuerwehrorganisation und Aufräum- und Instandsetzungsdienste wurden geschaffen.

In der Feuerschutzorganisation waren die Feuerwehrleute der KLM und die ausgebildeten KLM-Techniker zusammen mit dem Militärpersonal dem Befehl des Kommandanten Behage der KLM-Feuerwehr unterstellt. Für die Erste Hilfe wurden vier Wohnhäuser am Schipholdijk als Auffangräume ausgewählt. Die Arbeitnehmer auf Schiphol bekamen einen Sammelplatz zugewiesen, wohin man sich bei Fliegeralarm



Der Luftschutzdienst der Fokker Werke in Amsterdam-Nord war de facto so zusammengestellt wie der von KLM Schiphol. Auch Schutzkleidung und Gasmasken waren gleich, nur die Helme waren etwas anders. Foto: Sammlung Gerard Koppers

eiligst begeben sollte, und es wurden Maßnahmen für die Verdunkelung der Gebäude getroffen.

Der Luftschutzdienst der KLM zählte 24 Mitglieder der KLM-Feuerwehr, verteilt in zwei Mannschaften: Nord für die Hangars A, B, E und das Flughafengebäude samt Plattform und Süd für die Motorenabteilung und die Hangars D und C mit Nebengebäuden. Als Schutzkleidung des Luftschutzes gab es eine feste Hose und Jacke, Gummistiefel und Gummihandschuhe und eine

Gasmasken. Auf dem Rücken gab es eine 20 cm große Nummer als Erkennungsmerkmal beim Tragen der Gasmasken. Die niedrigen Nummern waren für die Führer. Das Militär sorgte dafür, dass man auch einen Stahlhelm bekam.

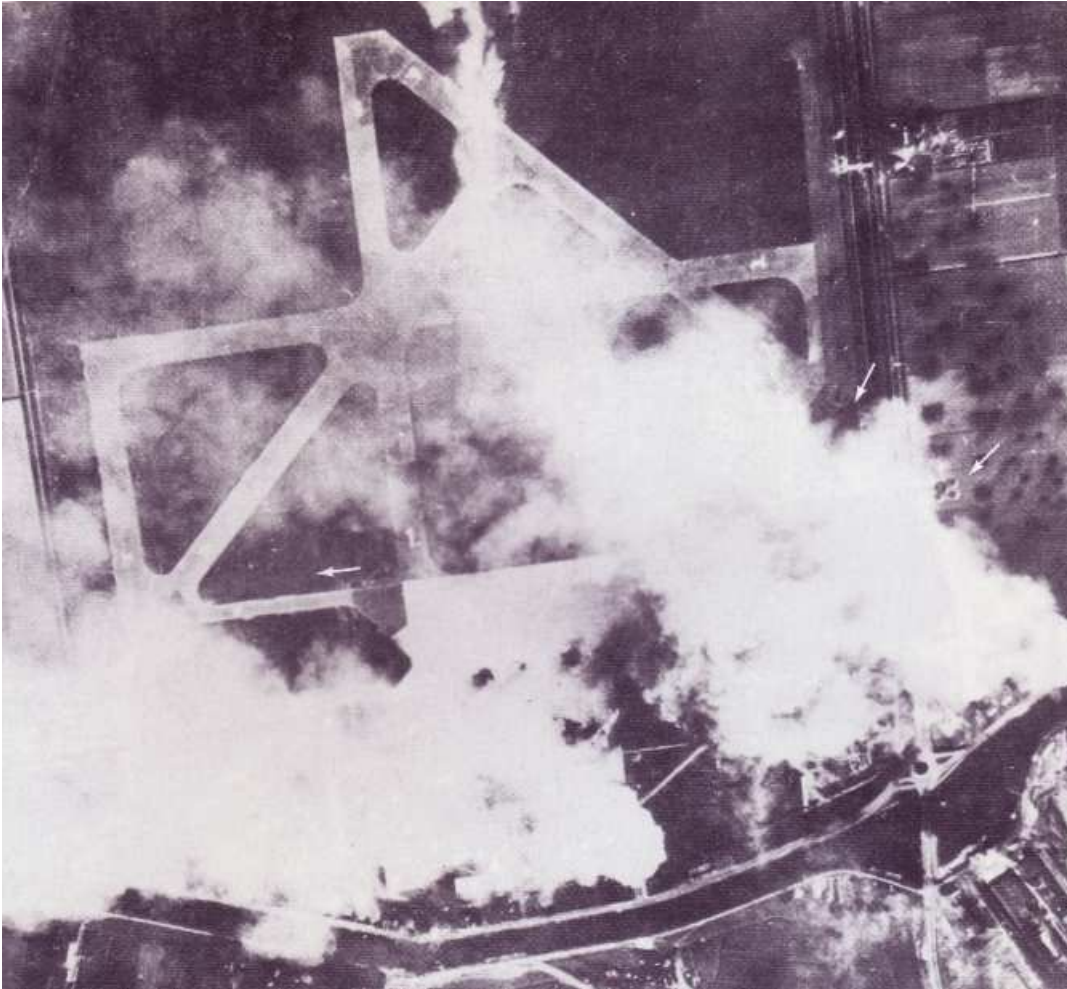
3. Die Lage wird immer angespannter

Am 28. August 1939 wurde für die Niederlande die komplette Mobilmachung ausgerufen und vier Tage später begann der Zweite Weltkrieg, glücklicherweise noch weit von unseren ‚neutralen‘ Schlafzimmern entfernt. Als der Kampf fortschritt, wurden die Chancen auf Neutralität immer kleiner und schnell wurden Arbeiten ausgeführt, vor allem für die Verteidigung gegen den Feind aus dem Osten.

Nachdem in der Nähe des Fliegerhorstes Ypenburg (Den Haag) am 15. März 1940 ein Flugzeugunfall stattgefunden hatte, gab der Kommandant Luftverteidigung der Niederlande eine (geheime) Entscheidung zur Gründung einer mobilen Hilfeleistungsgruppe mit eigenem Fahrzeug bekannt, geeignet für das Fahren über unebenes Gelände. So eine Hilfeleistungsgruppe sollte einsetzbar sein, solange es Flugverkehr gab, und wurde aus Fahrer, Sani-



Beim Feuerwehrfabrikanten Van der Ploeg in Apeldoorn wurde ein Flughafenlöschfahrzeug für die Luftfahrtabteilung des Heeres entwickelt. Der sollte als Prototyp dienen für alle Flugplätze. Es blieb bei nur einen, welches am Flugplatz Soesterberg gedient haben könnte.



Am 10. Mai 1940 fand ein Bombenangriff auf Schiphol statt. Die Start- und Landebahnen sind gut erkennbar. Unten am Bild ist auch die „Ringvaart“ der Haarlemmermeer gut zu erkennen. Foto: Sammlung Gerard Koppers

kam der Befehl zur Herstellung der vollständigen Kampfbereitschaft und am nächsten Morgen sollten alle Überwachungsgruppen den höchsten Grad der Kampfbereitschaft erreicht haben. Am 9. Mai um 15.00 Uhr kam der Befehl, alles vorzubereiten, um im Notfall Schiphol komplett vernichten zu können. Am Flughafen standen achtzehn Jäger und neun Bombenwerfer

täter, Feuerwehrleuten und Techniker zusammengestellt, alle unter der Aufsicht eines Offiziers. Ausgeführt wurde dieser Plan allerdings nicht mehr.

Am 1. Mai wurde Schiphol für Zivilisten geschlossen, mit Ausnahme der wenigen Passagiere auf Fluglinien, die man noch aufrechterhalten konnte. Auch machte man einen Anfang mit dem Deaktivieren des Gras-Landeplatzes nördlich der Start- und Landebahnen. Die KLM, die zu dem Zeitpunkt 48 Flugzeuge besaß, davon 22 Flugzeuge vom Typ Douglas DC-3 und 11 vom Typ DC-2, wurde eigentlich lahmgelegt, aber sie konnte ihre Techniker für Hilfs- und Luftschutzdienste zur Verfügung stellen. Die Anspannung wurde immer größer.

Am 6. Mai wurden die Maschinengewehre in Gefechtsstellung gebracht und die Flak wurde mit Heu- und Strohbällen geschützt. Am 7. Mai

bereit. Auch Flak war in Bovenkerk und entlang dem Schipholweg bereitgestellt. Die anderen Flakstellungen waren noch im Aufbau.

In der Nacht vom 9. auf den 10. Mai flogen deutsche Flugzeuge von Ost nach West über Schiphol und alles wurde alarmiert. Nachdem die Flugzeuge nicht mehr sichtbar waren, wurde wieder aufgeatmet, aber etwas später kamen die Bomber zurück. Inzwischen war klar geworden, dass jetzt Krieg ist. Um vier Uhr fing das deutsche Bombardement auf Schiphol an und derjenige, der immer noch nicht glauben wollte, dass jetzt Krieg ist, sah seine Illusionen durch 600 Flugzeuggbomben in Stücke gerissen. Die auf Schiphol stationierten Flugzeuge vom LVA starteten und fingen den Kampf an. Nicht weniger gefährlich war der Kampf am Boden, gegen die vielen – durch Flugzeuggbomben verursachten - Brände. Die Feuerwehren Amsterdam und Hoofddorp und die eigenen



Der Großteil der schon evakuierten Wohnhäuser am Ringdijk wurden schwer beschädigt und dort kam es auch zu den ersten Toten unter den Feuerwehrleuten, die vom zweiten Bombenangriff völlig überrascht wurden. Foto: Sammlung Karl Rode

Feuerwehrteams von Schiphol rückten aus. Die Berufsfeuerwehr Amsterdam wurde um 04.12 Uhr telefonisch benachrichtigt und schickte die Löschfahrzeuge der Honthorststraat, Amstelveenscheweg und Nieuwe Achtergracht, die Drehleiter und das Kleinlöschfahrzeug („Baby“) der Honthorststraat und den Offizier des Tages.

Die bekamen es sofort nach dem Eintreffen mit einer neuen Bombenwelle zu tun, wobei drei Feuerwehrleute durch Splitter getroffen wurden. Zwei von ihnen starben an der Unfallstelle, der dritte wurde schwerstverletzt. Darauf wurde von einem weiteren Einsatz abgesehen. Außer den beiden Feuerwehrleuten starben zwei Zivilisten und vierzehn Soldaten während dieser Bom-



Nach Beendigung des Bombenangriffs zeigte sich, dass nicht alle Baracken vernichtet worden waren. Die restlichen Flugzeuge brannten schon oder wurden nach einigen Tagen in Brand gesetzt. Auf diesem Bild sind die letzten Buchstaben der PH-ARX noch gut erkennbar. Foto: Sammlung Karl Rode

benangriffe. Auch wurde noch ein toter deutscher Offizier geborgen, der bei einer Notlandung verunglückt war.

Als man nach den Luftangriffen Bilanz zog, zeigten sich die Schäden an Start- und Landebahnen als (auffällig) gering. Dennoch war die Plattform schwer beschädigt geworden, die Ka-

serne am Schipholweg vollständig vernichtet und es gab große Schäden an den übrigen Wohnhäusern des Schipholdorfes. Auch das Restaurant und die Häuser am Deich wurden schwer beschädigt. Die fünf alten und zwei neuen Flugzeughangars sowie auch Baracke A waren kaum beschädigt, Baracke B hatte einige Volltreffer kassieren müssen und Baracke D war praktisch komplett vernichtet worden. Die KLM hatte eine große Zahl von Flugzeugen verloren: fünf Douglas DC-2 (PH-AKK, PH-AKN, PH-AKO, PH-AKP und PH-ALD), vier Douglas DC-3 (PH-ALU, PH-ARX, PH-ASP und PH-AST), eine Fokker F-VII (PH-ACJ), zwei Fokker F-VIIA (PH-ACT und PH-AKD), eine Koolhoven FK-48 (PH-AJX) und eine Werkspoor-Carley (PH-AFI). Vom LVA gingen bei diesem Luftangriff eine Focke-Wulf 'Weihe' und zwei Fokker T-5 Bomber verloren. Während der Luftangriffe am ersten Kriegstag stürzte außerdem eine Fokker G-1 in der Nähe von Badhoevedorp ab.

Ebenfalls am 11. und am 14. Mai hatte Schiphol Luftangriffe durchzustehen, wobei am 14. Mai das Dorf Bovenkerk getroffen wurde. Nachdem trotz des häufigen und tapferen Widerstands der auf Schiphol stationierten LVA-Einheiten der Krieg in fünf Tagen entschieden war, wurden am 14. Mai die übriggebliebenen D-21- und G-1-Flugzeuge in Brand gesetzt, ebenso einige neben dem Rijksweg 4 (damalige Autobahn)

geparkten G-1-Flugzeuge, um zu verhindern, dass der Feind diese Flugzeuge noch benutzen konnte. Der Flughafen war chaotisch: beschädigte Gebäude und Flugzeuge kreuz und quer über das Gebiet verteilt. Eine Ära war zu Ende gegangen. Die Niederlande wurden besetzt und ein neuer Chef forderte Schiphol ein.

4. Wiederaufbau in 1940

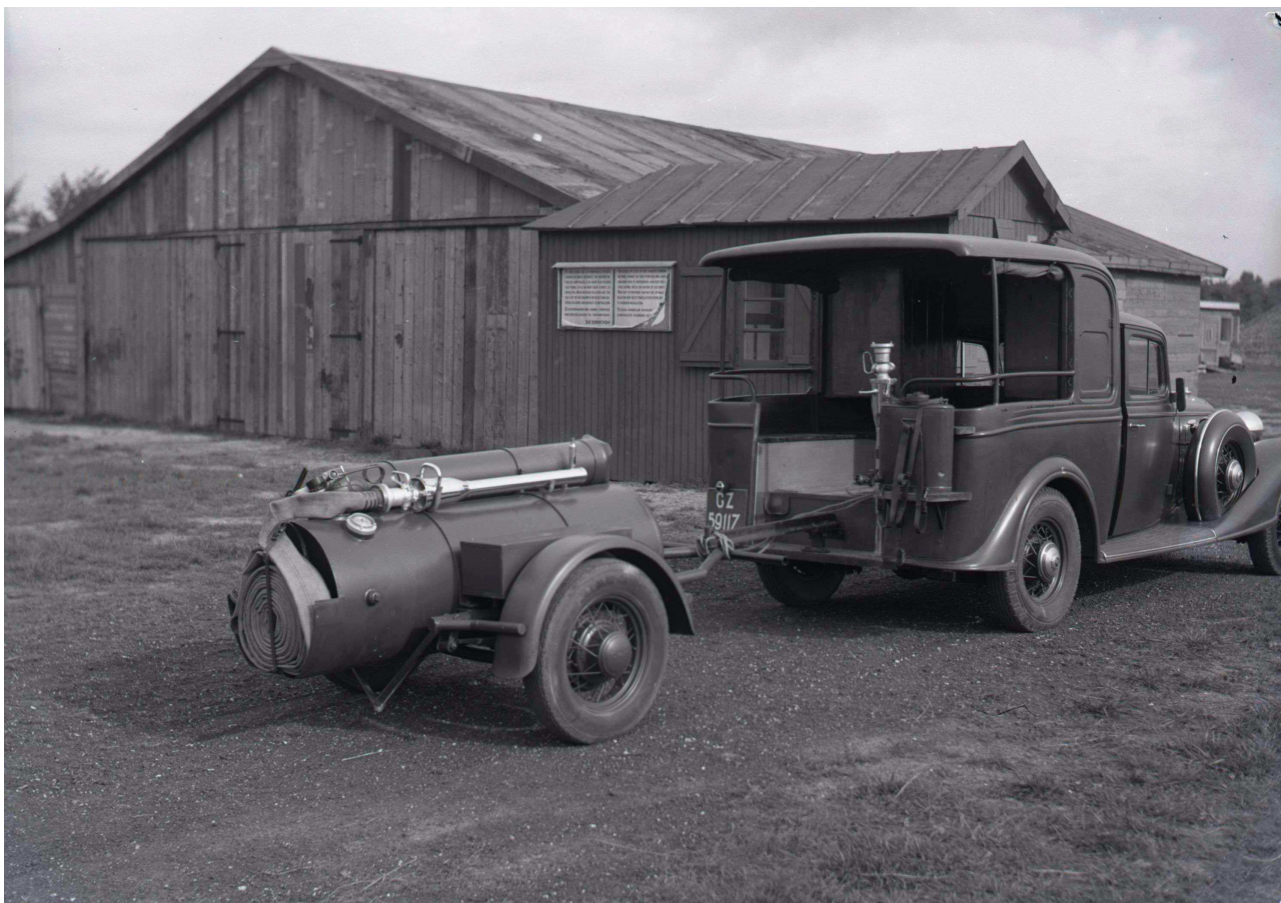
Noch am Tag der Kapitulation in Mai 1940 hatte die Gemeinde Amsterdam als Eigentümerin des Flughafens Schiphol schon mit der Instandsetzung angefangen. Konform den Richtlinien der niederländischen Behörde für den Fall einer Besetzung, wurden die Gebäude, Einrichtungen und Stellungen, die durch eine Besatzungsmacht nicht für militärische Zwecke benutzt werden konnten, so gut wie möglich repariert. Amsterdam hatte gute Hoffnung, dass Schiphol bald wieder für den zivilen Luftverkehr benutzt werden könnte.

Während der Monate Mai und Juni bemerkte man aber, dass die deutsche Behörde gar nicht

plante, Schiphol für den zivilen Luftverkehr zu öffnen, denn man brauchte diesen Flughafen dringend für den verbissenen Kampf gegen England.

Als am 23. Juni der erste richtige Bombenangriff durch die britische Luftwaffe (RAF) stattfand, wurden die niederländischen Arbeitskräfte sofort zurückgeholt und es wurde (auf freiwilliger Basis) nicht mehr gearbeitet. Der direkte Einfluss von Amsterdam auf den Betrieb des Flughafens wurde schnell beendet. Nach drei Wochen wurde das gesamte Personal des Dienstes "Havens- en Handelsinrichtungen" von Schiphol abgezogen.

KLM und Fokker verkehrten in einer schwierigen Lage. Die Werkstätten und Lager waren für die Deutschen sehr interessant, ebenso die dazu gehörigen Techniker. Die KLM führte weiterhin Reparaturen aus, hatte dann aber auch einen Auftraggeber, dem man schwer widersprechen konnte. Fokker bekam sogar eine Erweiterung der Anlagen, weil ihr die Hangars I



Neben den Fokker Werken im Norden von Amsterdam gab es einen kleinen Flugplatz, Buiksloot, und dort wurde einen Schaumlöschanhänger hinter einen Kombi gehängt. Am hinteren Teil dieses Fahrzeuges sind noch ein tragbarer Rückentank mit Schaummittel und Sonderstrahlrohr zu erkennen.



Die Fokker Werke Amsterdam-Nord wurden für so wichtig erachtet, dass sie ein komplettes und hypermodernes Löschfahrzeug für die Werkfeuerwehr erhielten. Die aber sollte auch ausrücken nach allen Werkstätten, verteilt auf unzählige Dörfer und Städte in der Provinz Noord-Holland. Im Fahrzeug sitzen Männer in Fokker-Uniform und daneben ein deutscher Polizist, möglicherweise Mitglied der Feuerschutzpolizei. Foto: Sammlung NBDC

und II zugewiesen wurden. Nach dem ersten Bombenangriff der RAF, wobei vor allem diese Hangars beschädigt wurden, wurden sie schnell wieder an die „Obrigkeit“ zurück verschenkt. Aber auch Fokker – die sofort nach der Besetzung unter deutsche Aufsicht gestellt worden war - konnte die Aufträge nicht verweigern



Der Motorenwerkstatt die nach dem Olympiastadion versetzt worden war, hatte seine eigene Feuerwehrgruppe mitgebracht und konnte über einen von Hand gezogenen Karren mit Kleinmotorspritze und Schläuchen verfügen. Obwohl das Bild unscharf ist sind die Luftschutzuniformen gut zu erkennen und es ist auch klar, dass die Helme der KLM-Mitarbeiter normale Militärhelme waren. Foto: Sammlung Jan de Wit

und am 4. Juli wurde Hangar I und am 16. September Hangar II wieder durch Fokker in Betrieb genommen.

KLM und die dazu gehörende Feuerwehr bekamen als Motorenwerkstatt und Lager das Olympische Stadion und das davorstehende Citroën-Gebäude in Amsterdam. Dort wurde (nach deutschen Regeln) ein Luftschutzdienst gegründet und auch die Feuerwehr wurde Teil davon. Die bekam eine selbstgebaute (von Hand gezogene) Karre mit Schläuchen und Handfeuerlöschern und später sogar eine kleine Motorspritze auf Anhänger.

Der mit 1929 datierte Ford-Kranken-/Rettungswagen von Amsterdam auf Schiphol war während der Kriegstage voll in Betrieb gewesen und wurde am 16. Mai unbeaufsichtigt, aber wohl abgeschlossen an der Schuilhoevelaan in Badhoevedorp wiedergefunden. Das Inventar war größtenteils verschwunden, aber das Fahrzeug befand sich weiterhin in gutem Zustand.



Auf diesem Bild, aufgenommen nach dem Krieg, aber ebenfalls unscharf, ist der kommunale Krankentransportwagen erkennbar, das zweite Fahrzeug von links. Dieser Krankentransportwagen wurde abgelöst durch einen englischen Krankenwagen vom Typ Austin K-2, welcher auf diesem Bild schon neben seinen Vorgänger steht.

Sicherheitshalber wurde der Wagen zur Kommandostelle des Luftschutzdienstes an der Pelikaanstraat 36 in Badhoevedorp gefahren und später in die lokale Luftschutzorganisation eingebunden, nachdem man dazu von Amsterdam „für solange der Krieg dauern würde“ die Erlaubnis bekommen hatte.

Als sich im Juni 1941 andeutete, dass der Krieg etwas länger dauern würde, als man gehofft hatte, wurde das Fahrzeug an den Gemeentelijke Geneeskundige en Gezondheidsdienst (kommunale Gesundheitsbehörde) in Amsterdam übertragen und dort auf Kosten des Luftschutzdienstes von Amsterdam überholt. Ab November 1941 wurde der Krankentransportwagen mit dem amtlichen Kennzeichen GZ-59704 in der Sanitätskolonne des Luftschutzdienstes von Amsterdam eingesetzt und war in dem oft von Luftangriffen betroffenen Gartendort „Tuindorp Oostzaan“ stationiert.

5. Fliegerhorst 561

Am 16. Mai 1940 trafen die ersten Einheiten der deutschen Luftwaffe auf Schiphol ein und innerhalb eines Tages wurde der Flughafen zu einem Fliegerhorst umgestaltet. Am Tag danach kam die deutsche Feldartillerie, die einen Gürtel von Flakstellungen um Schiphol installierte. Für die Unterbringung dieser und noch kommender Einheiten wurde das Dorf Amstelveen (Gemeinde Nieuwer-Amstel) ausgewählt, wo ab dem 18. Mai Häuser eingefordert wurden. Am 26. Mai kam der Hauptteil der Luftwaffe an, der sich in Amstelveen niederließ. Der Komman-

dant des Fliegerhorstes zog in das Gebäude Amsterdamscheweg 511 **und um Schiphol herum wurden weitere Flakstellungen platziert**. Auch im Amsterdamer Bos („Amsterdamer Wald“) wurde die Luftwaffe aktiv. Dort wurden große Mengen Munition und Bomben eingelagert und für dessen Transport wurde eine kleine Eisenbahnstrecke von der „Koenenkade“ bis Schiphol gebaut. Später wurde auch eine Abzweigung dieser Strecke durch den Haarlemmermeer bis nach Schiphol geleitet.

Der Fliegerhorst wurde unter anderem das Zuhause für die 3. Gruppe Kampfgeschwader 4 mit Junker-88 Bombern. Ironischerweise war es diese Gruppe, die am 10. Mai den großen Luftangriff auf Schiphol durchgeführt hatte.

Andere Militäreinheiten fanden Obdach auf und in der Umgebung von Schiphol, vor allem die Geschwader, die für die Angriffe auf England benötigt wurden. Später waren es hauptsächlich Bomber für den „Blitzkrieg“ und, als die Rollen vertauscht wurden, die Jäger, die den Flug von britischen und amerikanischen Bombern nach Deutschland verhindern sollten. Fliegerhorst Schiphol wurde einer der 22 Fliegerhorste in den Niederlanden, dem das Luftgaukommando X (Holland) angehörte, welches seinen Sitz im Carlton-Hotel in Amsterdam hatte.

Das Mitleid hielt sich dann auch in Grenzen, als die Berufsfeuerwehr Amsterdam am 27. April 1943 ein großes Schadensfeuer in diesem Hotel und dessen Umgebung löschen musste, dass durch den Absturz eines amerikanischen Bombers, durch Flak der Flugabwehr dieses Luftgaukommandos abgeschossen, entstanden war.

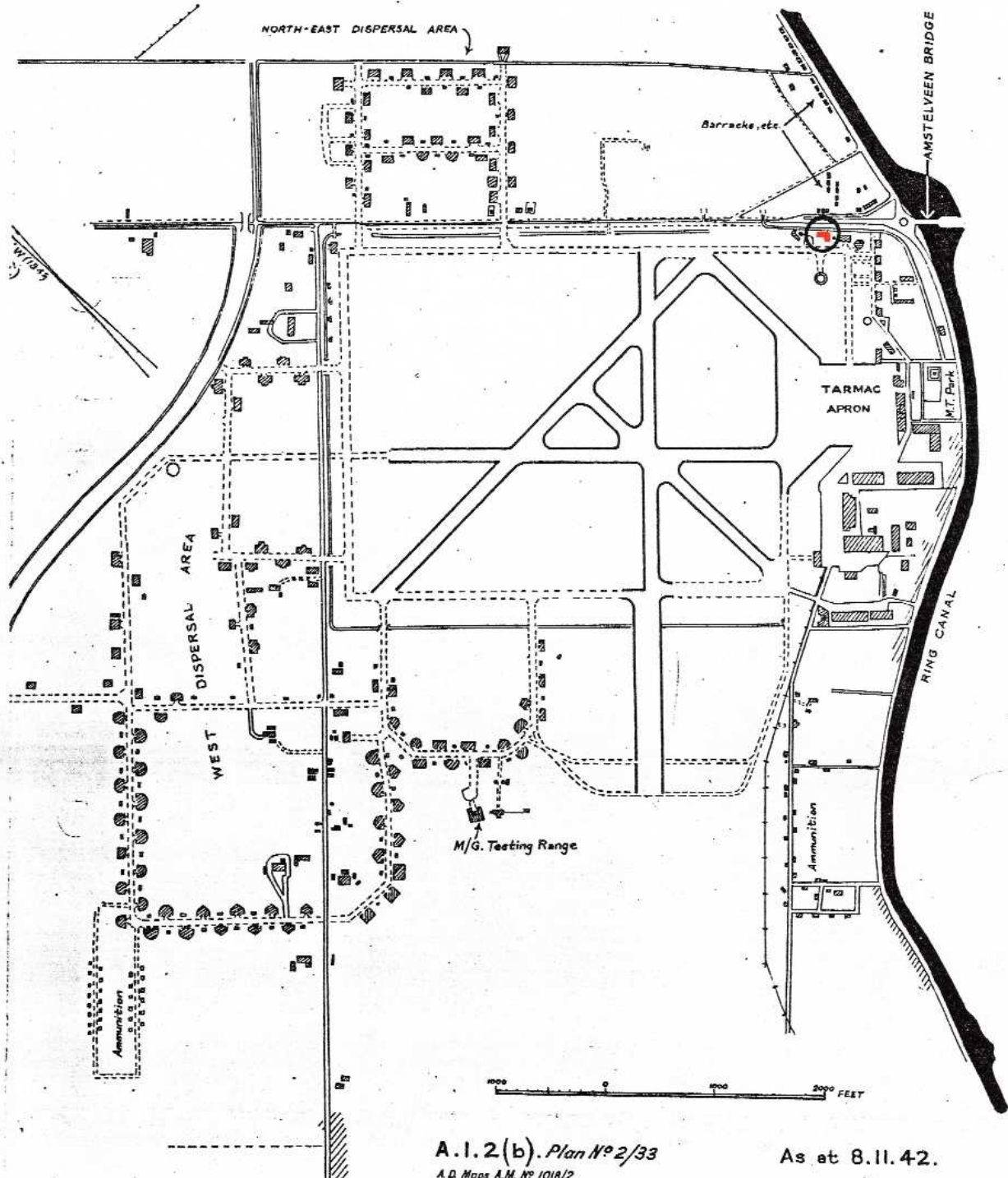
Schiphol wuchs unter deutscher Aufsicht rasch und robust. Zweieinhalb Jahre nach Beginn der Besatzung meldeten Späher und Spione, dass Schiphol ein riesiger Flugplatz mit sechs großen Hangars, fünf kleineren Hangars aus Holz, acht Baracken für Reparaturzwecke und vielen Einrichtungen für Brennstoffe usw. war. Es gab dort 115 moderne und gemütliche sogenannte „Shelter“ (Überdachungen) für Flugzeuge und ihre Besatzungen. Weiter sprach man von

HOLLAND

AMSTERDAM/SCHIPOL

AERODROME

52°18'45"N. 4°48'00"E.



A. I. 2 (b). Plan No 2/33
A. D. Maps A.M. No 1018/2

As et 8.11.42.

Aufgrund von Luftbildern und Information aus dem Widerstand wurde durch die Engländer November 1942 einen Rapport mit Zeichnung über die Lage am Fliegerhorst Schiphol aufgestellt. Oben rechts der Lande- und Startbahnen (im Kreis) ist die Feuerwache markiert, gegenüber diesem Gebäude der Turm, auf dem während den Flugbewegungen immer durch einen Feuerwehrmann Ausschau gehalten wurde.

einem großen Munitionslager und großen Vorräten Flugbenzin. Die Piste war erweitert und eine Landebahn zur Benutzung bei Nebel von 1.020 auf 1.625 Meter verlängert worden. Um Schiphol gab es sechs große und siebzehn kleinere Flak-Abteilungen, jeder mit eigenen Ein-

richtungen. Schiphol wurde also als Fliegerhorst mindestens so wichtig wie er vor dem Krieg als Zivilflughafen war.

6. Fliegerhorst-Feuerwehr

Zu einer starken Luftwaffe gehört auch eine



Vom genormten deutschen Flughafenlöschfahrzeug haben zusammen um die 900 bei der Luftwaffe gedient. Auch Schiphol verfügte über einen und während den „Zeiten mit viel Beschäftigung“ möglicherweise auch zwei Stück. Mit Löschwassertank, Schaummittel-tank und Pumpe konnte über die bereitliegenden Schläuche mit Schaumstrahlrohre innerhalb von Sekunden nach Ankunft an der Unfallstelle mit Schaum die Löschung angefangen werden. Foto: Sammlung Karl Rode

konforme Feuerschutzorganisation. Bei der (geheimen) Neugründung der deutschen Luftwaffe hatte man diese Einsicht auch und am 1. April 1935 wurde die Fliegerhorst-Feuerwehr als Organisation gegründet und unter der Leitung von Dipl.-Ing. Wolfram Wolgast gestellt, einem Feuerwehr-offizier aus Hamburg.

Er baute seine Abteilung als selbstständiger Teil der deutschen Luftwaffe zu einer riesigen Organisation aus, die auf jedem Fliegerhorst oder anderen Luftwaffen-Einrichtungen (wie großen Flak-Stellungen) eine Feuerwehr aufstellte. In Zusammenarbeit mit der deutschen Feuerwehr-geräteindustrie und den Flugschulen wurden Sonderfahrzeuge entwickelt und Personal rekrutiert, hauptsächlich aus Berufsfeuerwehren (wenn es um Offiziere und Unteroffiziere ging) und aus dem Militär für die niedrigen Ränge.

Bei den speziell für die Luftwaffe entwickelten

Feuerwehrfahrzeugen handelte es sich um ein Tanklöschfahrzeug, konzipiert für einen Schnellangriff mit Schaum und deshalb ausgestattet mit einem Löschwassertank von 2.500 Liter und einem Behälter mit 300 Liter Schaummittel; einen Schlauchtender mit 1.140 Meter Druckschlauch und einer Motorspritze auf Anhänger, und ein Löschfahrzeug in herkömmlicher Ausführung. Auch wurde ein Tanklöschfahrzeug zum Löschen von Bränden in Gebäuden oder von Waldbränden in ländlicher Umgebung entwickelt. Viele hunderte Löschkarren benutzte man noch, meistens in Lagerhallen, Werkstätten, Hangars und so weiter, sowie auch eine große Zahl von Schaumlöschgeräten auf Anhängern.

Auf dem Höhepunkt des Krieges (Ende 1942) besaß die Fliegerhorst-Feuerwehr 350 Löschzüge mit TLF, SKW und LF, 290 Löschgruppen-



Mit Schlauchtender und Anhänger-motorspritze konnte vom Löschfahrzeug in großer Geschwindigkeit eine Schlauleitung gelegt werden zur Wasserentnahmestelle, wonach die Motorspritze den Druck erhöhen konnte. Foto: Sammlung Karl Rode

fahrzeuge, 100 kleinere Tanklöschfahrzeuge und 130 Löschgruppenfahrzeuge für besondere Objekte, insgesamt 870 Feuerwehrlösch-

Overzicht rollend materieel Fliegerhorstfeuerwehr.

serienrs.	aantal	soort voertuig	bouwjaar	oorspr. code	latere code
100-783	684	tankautospuiter 2500 ltr/min, Henschel/Metz met slangen-aanhanger	1936-40 1936-40	Ts 2,5 Ts-Ah	TLF 25 TLFA
784-893	110	tankautospuiter 2500 ltr/min, Daimler-Benz	1943		TLF 25
101-200	100	tankautospuiter 800 ltr/min, Opel 1,5 ton	1941	Ts 0,8	TLF 8
201-300	100	tankautospuiter 800 ltr/min, Peugeot 2 ton	1943		TLF 8
100-455	356	slangenwagen, Daimler-Benz met aanhangmotorspuiter Ks8		St St-Ah	ST STA
100-150	51	luchtmacht-autospuiter 1500 ltr/min, Henschel	1939	Flks 15	LF 15
151-280	130	luchtmacht-autospuiter 1500 ltr/min, Opel	1941	Flks 15	LF 15
281-580	300	luchtmacht-autospuiter 1500 ltr/min, K.H.D.	1942	Flks 15	LF 15
100-399	300	grote bluskar, Fischer	1940	Gr.Lsk	LK
400-799	400	grote bluskar, Schroth	1942	Gr.Lsk	LK

	Seriennummer der gebaute Fahrzeuge	Zahl der gebaute Fahrzeuge	Fahrzeugtyp	Baujahr	Bezeichnung ursprünglich	Bezeichnung später
1	100-783	684	Henschel / Metz 2500 L/Min mit Schlauchtransportanhänger	1936 - 1940	Ts 2,5 Ts-ah	TLF 25 TLFA
2	784-893	110	Daimler/Benz 2500 L/Min	1943		TLF 25
	Insgesamt:	N=794				
3	101-200	100	Opel 1,5 Tonnen 800 L/Min	1941	Ts 0,8	TLF 8
4	201-300	100	Peugeot 2 T 800 L/Min	1943		TLF 8
	Insgesamt:	N=200				
5	100-455	356	Daimler-Benz Schlauchtender mit TSA KS 8		St St-ah	ST STA
	Insgesamt:	N=356				
6	100-150	51	Henschel Fliegerkraftspritze 1500 L/Min	1939	Flks 15	LF 15
7	151-280	130	Opel Fliegerkraftspritze 1500 L/Min	1941	Flks 15	LF 15
8	281-580	300	KHD Fliegerkraftspritze 1500 L/Min	1942	Flks 15	LF 15
	Insgesamt:	N=481				
9	100-399	300	Große Löschkarre, Fischer	1940	Gr.Lsk	LK
10	400-799	400	Große Löschkarre, Schroth	1942	Gr.Lsk	LK
	Insgesamt:	N=700				

Für die Fliegerhorst-Feuerwehren sind hunderte von Feuerwehrfahrzeuge in großen Serien gebaut worden. Auch die Luftschutzdienste, die unter die Luftwaffe ressortierten, bekamen tausende damals moderne Feuerwehrfahrzeuge, und das vorher genannte Magirus Löschfahrzeug war eins davon.

einheiten mit 11.260 Feuerwehrleuten, die komplette Sollstärke.

Ausbildung und Ausstattung der festangestell-

ten Kräfte geschah ganz in eigener Regie. Fahrzeuge und Geräte für den Brandschutz waren im Laufe des Krieges einfach zu bekommen. Beim Personal war es schwieriger, weil –



Für kleinere Einheiten der Luftwaffe oder Fliegerhorste in Waldgebieten wurde ein kleines Tanklöschfahrzeug entwickelt mit kleineren Löschwasserbehältern und separat arbeitender Pumpe. Bis heute ist dieses System noch sehr beliebt in den französischen Waldgebieten. Foto: Sammlung Karl Rode

als der Kampf immer schwieriger und intensiver wurde – die Zahl der Männer, die man dazu brauchte, ebenfalls anstieg, sodass in der Fliegerhorst-Feuerwehr ein ernsthafter Personal-mangel drohte. Soweit es ging, wurde dieses Problem durch das Rekrutieren von Hilfsfeuerwehrlern aus der Umgebung der Fliegerhorste gelöst und als das auch immer schwieriger wurde, setzte man sogar weibliche Helfer ein.

7. Die Feuerwehr auf Schiphol

Am 5. Juli 1940 um 16.00 Uhr fuhr vom Flieger-

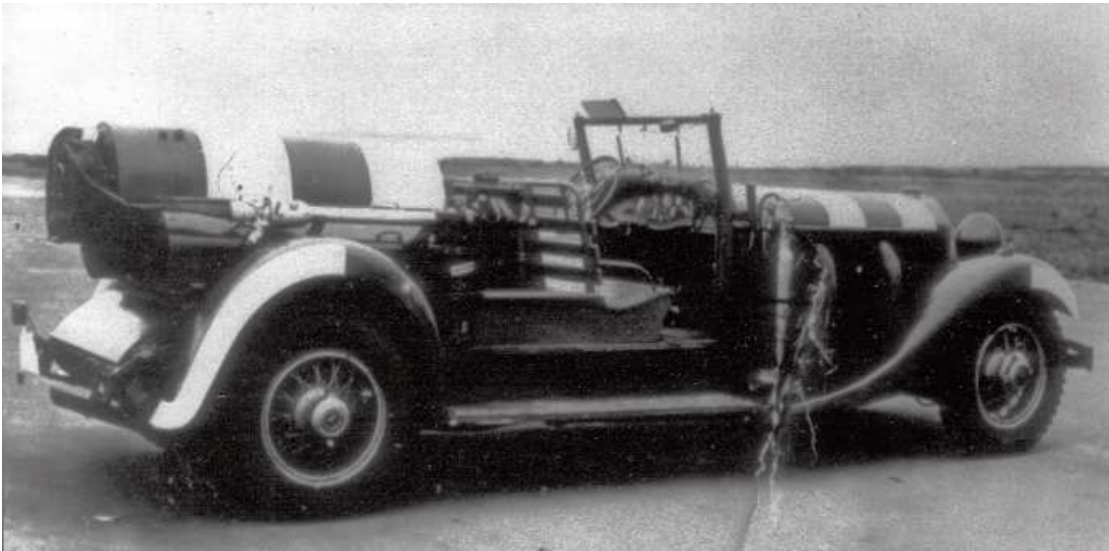


Eins der Fahrzeuge in der ersten Kolonne der Fliegerhorst-Feuerwehren war das FI.KS.15 mit der Nummer 150, wovon wir später ein Bild fanden wo es fotografiert ist am Flugplatz Schellingwoude, östlich von Amsterdam. Foto: Sammlung Hans Nauta

horst Böblingen eine Bereitschaft ab, die am Tag zuvor aus Feuerwehrpersonal von 15 deutschen Fliegerhorsten, insgesamt 36 Männer, darunter fünf 'Löschmeister', neun 'Oberfeuerwehrlern' und 21 'Feuerwehrlern', zusammengestellt worden war. Die Bereitschaft stand unter der

Leitung von Hauptbrandmeister Georg Hahn des LGK VII. Die Fahrzeuge, die sie mitbrachten, waren: drei Löschfahrzeuge der Luftwaffe des Typs FI.Ks 15 (mit den Nummern 102, 104 und 150), zwei Schlauchtender St. (Nummer 257 und 258) und zwei Anhänger-motorspritzen St.Ah. (126 und 144). Herkunft dieser Fahrzeuge waren die Horste Gablingen, Nellingen, Fürstfeldbruck, Böblingen, Neubiberg und Göppingen. Die Bestimmung war Amsterdam und der Weg führte über München, Stuttgart, Frankfurt und den Fliegerhorst Dortmund. Über die weitere Verteilung dieser Fahrzeuge tasten

wir im Dunkeln, aber die FI.Ks 15 mit der Nummer 150 war – so stellte sich später heraus - am (Wasser-)Flughafen Schellingwoude im Osten von Amsterdam stationiert. Auch später wurden noch Tanklöschfahrzeuge abgeliefert. Welche Fahrzeuge nach Schiphol kamen, ist nicht mehr nachvollziehbar.



Das Paradestück der Fliegerhorst-Feuerwehr Schiphol war das selbsterfundene Schnellangriffsfahrzeug auf schwerem Pkw, auf dem die Apparate eines Schaumlöschanhängers gebaut worden war. Damit konnte man noch schneller als vorher versuchen, den Brand von heruntergestürzten Flugzeugen für eine Pilotenrettung zu kontrollieren. Dieser Entwurf fand Nachfolger auf anderen Flugplätzen. Foto: Sammlung Karl Rode

Arbeitsuniform mit rotem Armband als Erkennungsmerkmal, einen Feuerwehrhelm, Feuerwehrgurte, eine Gasmaske und ein gebündeltes Rettungsseil.

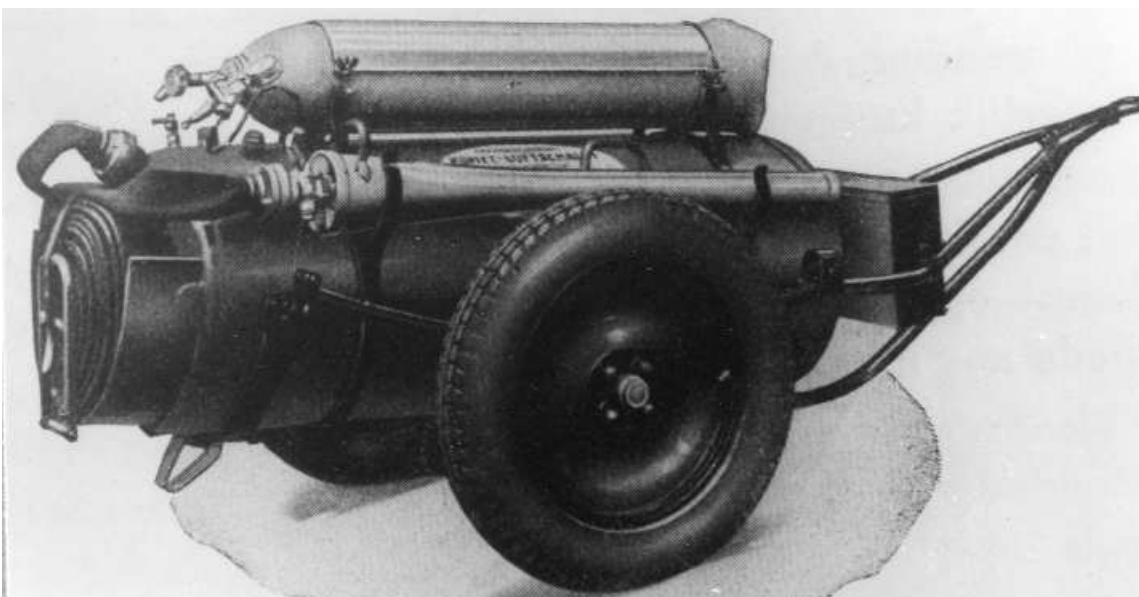
Als Kopf-

Sicher ist aber, dass man ziemlich gewissenhaft die Vorschriften bezüglich Organisation und Einrichtung der Feuerwehren auf Fliegerhorsten im Auge behielt. Deshalb dürfen wir annehmen, dass auf Schiphol die Feuerwehr aus einem Hauptbrandmeister, einem Brandmeister, vier Hauptfeuerwehrlern und zehn Feuerwehrlern zusammengestellt war, alle mit militärischem Rang. Durch die Ergänzung mit acht Hilfsfeuerwehrlern war die Sollstärke dann erreicht. Dazu wurden junge Holländer rekrutiert, die ein Handwerk beherrschten. Sie wurden gemäß dem (nicht ungünstigen) deutschen Lohn bezahlt, bekamen eine schwarze

bedeckung diente die holländische Schirmmütze.

Nach der Grundausbildung wurden die Hilfsfeuerwehrlern im 24-Stundendienst übernommen, sodass ständig eine Personalstärke von 20 Mann gewährleistet war. Trotz des Problems der unterschiedlichen Sprachen, war die Zusammenarbeit zwischen Festangestellten und Hilfsfeuerwehrlern im Großen und Ganzen gut.

Die Unterbringung der Wehr in bereits existierenden Gebäuden war provisorisch, besonders



Solch einen Schaumlöschanhängers hatte einen Behälter mit 200 Liter vorgemischtem Schaum, das unter Hilfe eines Pressluftbehälter über einen Schlauch mit Sonderstrahlrohr ausgestoßen werden konnte. Durch die Vermischung von Schaummittel, Wasser und Luft konnten viele Liter Schaum produziert werden. Foto: Jan de Wit

in der Anfangszeit. Später aber bekam man am Rande des Landebereichs eine eigene Baracke. Dort gab es einen



Die Berufsfeuerwehr Amsterdam rückte während den Kriegsjahren aus mit ihrem zwanzig Jahre alten Löschfahrzeug. Nach Anlass ihrer Erfahrungen auf Schiphol (Mai 1940) wurden die Fahrzeuge grau gefärbt und die Mannschaft bekam Stahlhelme. Auch die Scheinwerfer wurden verdunkelt. Foto: Sammlung Gerard Koppers

Wachraum, ein Büro für den Brandmeister, einen Schlafraum, sanitäre Einrichtungen, die "Einsatzzentrale" mit Telefonanschluss und Alarmmeldesystem, einen Heizungsraum mit Steinkohlelager und einen Fahrzeugabstellplatz mit Werkstatt. Im Telefonbuch des Fliegerhorstes Schiphol Ende 1941 hatte der Brandmeister die Rufnummer **55 e?** und die Wache die Nummer 100. Im Falle von Brand musste die Sirene dreimal das Signal lang-kurz-kurz-kurz hören lassen, entsprechend dem Buchstaben B im Morsealphabet.

Die fahrenden Geräte auf Schiphol stellten sich aus einem Tanklöschfahrzeug Typ TS 2,5 mit Schlauchanhänger, einem Schlauchtender mit Anhänger Motorspritze, einer Fliegerkraftspritze und zwei Schaumlöschanhängern zusammen. Darüber hinaus hatte man selbst ein Schnellan-

griffsfahrzeug gebaut. Es wurde ein schwerer PKW beschafft, der mit Hilfe des Feuerwehrgerätefabrikanten De Boer aus Amsterdam so ausgestattet wurde, dass sich im Kofferraum eine Luftschauminstallation vom Typ LG200 (Herkunft war ein Anhänger) befand, sowie einige Handfeuerlöscher, womit ein Erstangriff vorgenommen werden konnte. Die Erfahrungen mit diesem Fahrzeug waren dermaßen positiv, dass die Hauptverwaltung in den Niederlanden eine Anzahl PKWs anschaffte, um diese in gleicher Art und Weise durch den genannten Fabrikanten umbauen zu lassen.

Während der Flugdienste außerhalb der Fliegeralarmzeiten gab es immer eine Löschgruppe von 10 Personen mit dem TLF, dem ST und dem

Schnellangriffsfahrzeug im Landebahnbereich. Bei Fliegeralarm verließ man den Flughafen und war in Bereitstellung in speziell dafür geschaffenen Schutzräumen. Dort wurde entweder gewartet, bis der Fliegeralarm vorüber war, oder man einen Einsatz hatte. Außer den gefährlichen Fliegeralarmen gab es auch viele Notlandungen von Flugzeugen, die entweder schwer beschädigt oder angeschossen mit letzten Kräften nach Schiphol (zurück) flogen. In solchen Fällen sollte man schnellstens das Flugzeug erreichen, bevor Feuer ausbrach und versuchen, die Besatzung in Sicherheit zu bringen. Dazu wurden dann die bereits befestigten Schaumrohre an TLF und Schnellangriffsfahrzeug benutzt. Wurde mehr Löschmittel benötigt, z.B. bei Munitions- oder Bombenrisiken, wurde mit dem Schlauchtender eine Wasserleitung vom Feuer zu einer nahen Löschwasser-Ent-

nahmestelle verlegt, wo dann die Motorspritze aus dem Anhänger des Schlauchtenders benutzt wurde, um das Wasser zum TLF zu befördern.

Für Löschwasser gab es, neben den schon existierenden Hydranten, durch die Luftwaffe speziell eingerichtete Leitungen und es waren große Löschwasserbehälter aufgestellt. Das war kein überflüssiger Luxus, weil man schon erfahren hatte, dass das Trinkwassernetz während Bombenangriffen oft beschädigt wurde und damit nicht mehr zu benutzen war. Diese Vorrichtungen waren einfach nutzbar, weil diese alle die in Deutschland genormten Storz Kuppungen hatten.

Zur Sicherung von Gebäuden und Werkstätten waren genügend Handfeuerlöcher vorhanden und hier und da wurden sogenannte Löschkarren aufgestellt. Die dort tätigen Arbeiter wurden von der Feuerwehr ausgebildet und im Zeichen des Luftschutzes wurden Feuerlöschteams gegründet, die bei Fliegeralarm vorab bestimmte Sektoren zugewiesen bekamen. Nach einem Fliegeralarm, bei dem ein Schadenfeuer entstanden war, versuchten zuerst die Löschteams das Feuer zu löschen. Danach konnte man Verstärkung durch die Feuerwehrleute bekommen, die Wachdienst hatten und das Löschfahrzeug besetzen konnten. Diese Reservegruppe konnte auch eingesetzt werden bei Flugzeugbrandbekämpfung, wenn mehrere Flugzeuge in Brand geraten waren oder das Löschwasser über lange Strecken zugeführt werden musste. Pflege und Überprüfung der Handfeuerlöcher war ebenfalls eine Sache der Feuerwehr.

Die Fliegerhorst-Feuerwehr Schiphol bekam auch regelmäßig Unterstützung der Berufsfeuerwehr Amsterdam und obwohl diese Zusammenarbeit, vor allem während der Fliegeralarme, nicht immer von ganzem Herzen kam, war der Kontakt zwischen den Wehren im Übrigen nicht schlecht. Feuerwehrleute bleiben ja Feuerwehrleute, auf welcher Seite man auch steht.

Beim Luftgaukommando Holland war Felix Rauschning, Kommandant im Ruhestand der

Feuerwehr Königsberg, dessen Herkunft das LGK XII (Wiesbaden) war, als Chef der Oberbrandmeister angestellt. Er wohnte und arbeitete wahrscheinlich im Carlton Hotel in Amsterdam.

8. Schiphol fällt

Im Laufe des Krieges waren Schiphol und seine Umgebung noch relativ unbeschädigt davongekommen, bis die Jäger, die dort stationiert waren, eine zu große Bedrohung für die Bombardierungsflüge nach Deutschland bildeten. Wegen der starken Verteidigung des Fliegerhorstes hatte man Einwände gegen Angriffe auf Schiphol, denn es ließ sich befürchten, dass Verluste auf alliierter Seite um vieles größer sein könnten, als der Nutzen der Ausschaltung Schiphols. Im Herbst 1943 änderte sich diese Situation und man startete eine große Bombenoffensive mit dem Zweck, Schiphol definitiv auszuschalten. Am 3. Oktober gab es den ersten einer Serie von schweren Luftangriffen auf Schiphol.

Die Offensive wurde am 13. Dezember mit einem großen Finale beendet, nach dem die Schäden so enorm waren, dass sich die Wiederherstellung als nicht oder kaum mehr möglich herausstellte. Die Start- und Landebahnen waren unbrauchbar und die Jäger, die dieses „Jüngste Gericht“ heil überstanden hatten, konnten nur noch die Autobahn Amsterdam-Den Haag benutzen, um zu verschwinden. Achtzehn schwere Bomber mussten zuerst provisorisch wiederhergestellt werden, damit man sie in Sicherheit bringen konnte. Und das dauerte dann noch fast einen ganzen Monat. Während diesen letzten Bombenangriff wurden vierzehn Flugzeuge in ihrem Schutzbunker vernichtet.

Die Woche danach wurde genutzt, um die Einrichtungen von Schiphol zu entfernen oder ab zu transportieren und kurze Zeit später wurden die Reparaturwerkstätten für Motoren demontiert und an das Flugfeld Valkenburg (nahe Den Haag) übertragen. Die Flugfelder Waalhaven (Rotterdam) und Ypenburg (Den Haag) wurden Ende 1943 geräumt und Geräte, Fahrzeuge und Personal so viel wie möglich nach anderen



Kurze Zeit nachdem Holland befreit wurde, kamen auf Schiphol allerhand Notgebäude. Der erste richtige Feuerwehrgewagen war einen Fordson-Crashtender der RAF, die gehörte zur Luftfahrtkontrollbehörde der ersten Monate. Später bekam die KLM-Feuerwehr dieses Fahrzeug und danach die Gemeinde. Foto: Sammlung Jan de Wit

Stellen überführt. Dennoch fanden während der ersten Monate des Jahres 1944 noch Räumarbeiten auf Schiphol statt, weil man den Flughafen noch weiterhin als Notflugplatz benutzen wollte. Auch wurden damals wieder Kleinjagdflieger gesichtet, die aber die Autobahn benut-

zen mussten. Ein richtiger Fliegerhorst war Schiphol zu dem Zeitpunkt keineswegs.

Obwohl die genauen Zahlen und Daten nicht mehr auffindbar sind, darf man (nach der Prozedur in vergleichbaren Situationen) davon ausgehen, dass eine kleine Feuerwehr auf Schiphol verblieb; wahrscheinlich hatten sie nur noch ein TLF 25, wie der Typ TS 2,5 jetzt hieß.

Juni 1944 wurde wieder über eine Zunahme der Tätigkeiten berichtet. Eine Abteilung von 200 Angehörigen der Luftwaffe wurde von Amersfoort nach Amstelveen gebracht und einige Wochen später gab es wieder Munitionstransporte. Teils aufgrund der Invasion in der Normandie wurde die Luftwaffe in den Niederlanden reanimiert.



KLM rief schon schnell nach der Befreiung unseres Landes wieder eine eigene Werkfeuerwehr ins Leben, die aus alliierten Fahrzeugdeponien einige Feuerwehr- und Krankenfahrzeuge abholen konnte, sowie auch ein Bergungsschlepper. Diese Fahrzeuge kamen aus England, den Vereinigten Staaten und Kanada. 1948 übernahm die Gemeinde Amsterdam die Feuerwehrtätigkeiten auf Schiphol. Foto: Sammlung Jan Korte

Auch die Werkstätten im Citroën-Gebäude am Stadionplatz in Amsterdam wurden sehr gefordert. Man installierte dort ein Fließband, wo die Arbeiter, meist KLM-Personal, mindestens zwei Flugzeugmotoren pro Woche überholen sollten. Das waren damals 1600 PS Daimler-Benz-Motoren. Die vorher revidierten russischen Flugzeugmotoren wurden unter den Zuschauertribünen im Stadion gelagert. Das Fließband erreichte nie die Kapazität, die vorgesehen war; das war Mitschuld des Personals, das nicht so eifrig kooperierte, denn – wie alle Niederländer – schaute man nach Süden, wo die Freiheit herkam!

Diese Freiheit schien Anfang September 1944 sehr nahe zu sein, selbst für die Deutschen, und am 18. September fing die Wehrmacht damit an, Einrichtungen zu sprengen und Gebäude in Brand zu setzen. Diese Arbeit nahm zwei volle Wochen in Beschlag und wurde so gründlich durchgeführt, dass man selber auch niemals mehr über Schiphol verfügen konnte. Ende 1944 verschwand die letzte Flak und die Überwachung von Schiphol wurde übertragen an Landwacht und NSB (niederländische National Sozialistische Partei). Anfang 1945 setzte man noch 2.000 Zwangsarbeiter ein, um unter der Leitung von deutschen Soldaten alles, was irgendwie als Metall zu sein schien, vom Flugplatz zu räumen; dann wurde es sehr still auf dem Gelände, das nur mit Trümmern bedeckt war und regelmäßig unter Wasser stand, weil das Entwässerungssystem vollständig vernichtet war. Erst Anfang Mai 1945 gab es wieder eine Aufgabe für Schiphol: es durfte wieder „bombardiert“ werden, aber nicht, wie fünf Jahre zuvor mit allesvernichtenden Bomben, sondern mit Brot. Weil die Lebensmittelversorgung zum Erliegen gekommen war, wurden von der deutschen Behörde Brotabwürfe in der Nähe der Großstädte genehmigt und Schiphol sollte dabei als Abwurfplatz für Amsterdam funktionieren. Vom 2. bis zum 7. Mai fanden Abwürfe statt und das damit erhaltene Essen wurde ab den 13. Mai in Amsterdam verteilt.

Inzwischen hatten sich die Machtverhältnisse geändert. Am 5. Mai kapitulierte die deutsche Besatzungsmacht und die Niederlande konnten

sich wieder ein freies Land nennen. Drei Tage später wurde die Überwachung von Schiphol durch die „Binnenlandse Strijdkrachten“ (inländische Streitkräfte) von den letzten Deutschen übernommen. Schiphol war nun wieder in niederländischen Händen und als erster kam Jan Dellaert, der 1940 von seinem Flugplatz vertriebene Direktor, um die Situation in Augenschein zu nehmen. Fünf lange Jahre hatte er auf diesen Augenblick gewartet und seine Pläne geschmiedet. Diese große, leere Ebene mit Trümmerhaufen und riesigen Löchern sollte wieder ein Flughafen von Weltbedeutung werden!

9. Brände und Abstürze 1940-1945

Am 20. Juni 1940, als Schiphol gerade einen neuen Chef bekommen hatte, fand der erste Bombenangriff von alliierter Seite statt. Mitten am Tag wurde der neue Fliegerhorst der Luftwaffe von sechs Blenheim Bombern vom britischen Bomber Command angegriffen, aber die angerichteten Schäden hielten sich in Grenzen. Auch während der beiden darauffolgenden Nächte wurden einzelne Bomben über Schiphol abgeworfen.

Am Sonntag, den 23. Juni 1940, um drei Uhr nachmittags, gab es auf Schiphol einen gezielten Angriff der RAF mit drei Blenheims. Dieses



Der alliierte Bombenangriff auf Schiphol des 13. Dezember 1943 war eigentlich die Apotheose der Offensive gegen den Flugplatz. Danach war Schiphol nicht wirklich mehr eine Bedrohung. Foto: Sammlung NBDC

Mal gab es nicht nur große Schäden, sondern wurde auch richtig Panik verursacht. 15.12 Uhr wurde durch die Berufsfeuerwehr Amsterdam telefonisch um Hilfe gebeten, die mit den Löschfahrzeugen der Wachen Honthorststraat, Amstelveenscheweg und Kattenburg, die Drehleitern der Honthorststraat und De Ruyterkade, der Schlauchwagen der Wache Nieuwe Achtergracht und zwei Motorspritzen der Hilfsfeuerwehr des Luftschutzes, Wache Emmastraat, unter der Leitung des „Offizier des Tages“ ausrückte. Ein Löschfahrzeug des deutschen Feuerschutzpolizeiregiments 'Sachsen' fuhr von der Euterpestraat (Gerrit van der Veenstraat) aus hin. Es wütete ein heftiger Brand in der neuen Militärbaracke und, nachdem man das Löschen einigermaßen organisiert hatte, wurden acht Strahlrohre von vier Löschfahrzeugen, einer Motorspritze und zwei Hydranten eingesetzt. Eins der Löschfahrzeuge und eine Motorspritze gehörten deutschen Feuerwehren. Von der westlich gelegenen Baracke verbrannte das linke Teil, komplett mit Werkstätten, und von der danebengelegenen Baracke verbrannte teilweise das Dach.

Im Sommer und Herbst 1940 gab es die 'Battle of Britain'. Schiphol war dabei für die Luftwaffe sehr wichtig, und deshalb bekam Schiphol auch von der RAF viel Aufmerksamkeit. Am 7. September war die deutsche Flak auf und um Schiphol so eifrig, dass ein gerade von Schiphol aufgestiegener Bomber des Typs Henkel-111 auf seinem Weg nach Newcastle-on-Tyne angeschossen wurde und danach (mit seinen Bomben) auf vier Wohnhäuser der Hene-gouwschelaan in Amstelveen, Gemeinde Nieuwer-Amstel, stürzte. Sofort entstand ein Großbrand, dessen Bekämpfung von der Fliegerhorst-Feuerwehr (die auch ausgerückt war) gerne der Gemeindefeuerwehr überlassen wurde – im Hinblick auf die Bomben, die übrigens nicht explodierten. Sechs Zivilisten und einige Soldaten der Luftwaffe, die sich in einem der beschlagnahmten Wohnhäuser aufhielten, kamen dabei ums Leben.

Bis Ende Oktober 1941 wurden im Durchschnitt zwei bis drei nächtliche Fliegerangriffe pro Monat auf Schiphol verübt, wobei nicht immer

nur der Flugplatz, sondern auch Wohnhäuser in der Nähe und ein Scheinflugplatz bei Aalsmeer, Code SF-16, getroffen wurden.

Am 26. April 1941, gegen zehn vor eins am Mittag, wurde die Feuerwehr Hoofddorp für einen im Wohnhaus der Familie Knibbe am Sloterweg 424 wütenden Brand alarmiert. Als man mit Löschfahrzeug und Kleinmotorspritze zur Stelle kam, zeigte sich, dass der ganze Hof lichterloh brannte. Die Luftwaffen-Feuerwehr Schiphol war schon mit einigen Strahlrohren bei der Arbeit, so dass das Wohngebäude erhalten werden konnte. Drei Tage später, am 29.04., rückte die Feuerwehr Hoofddorp um 12.20 Uhr wieder aus, nun wegen eines Schadensfeuers am Aalsmeerderweg nahe Vijfhuizerweg. Auch die FF Aalsmeer kam auf die Rauchwolken zu. Als man zur Unfallstelle kam, stellte sich heraus, dass es Baracken der deutschen Flakstellung waren und weil ein deutscher Offizier jede Hilfe ablehnte, konnten die Kommunalfeuerwehren, ohne tätig geworden zu sein, zurückkehren.

In der Nacht vom 7. auf den 8. November 1941 wurde auch ein leichter Angriff auf Schiphol verübt. Die meist spektakulären Geschehnisse wurden durch deutsche Flieger verursacht. Eine Junkers-88 des KFLGr 606 musste, weil von einer britischen Flak getroffen, eine Bauchlandung hinlegen. Das Flugzeug wurde seitlich der Landebahn gelegt, um es den Flieger-Kollegen zu ermöglichen, zu landen, aber die nächste Ju-88 kam durch starke Seitenwinde von der Landebahn ab und traf die vorher zur Seite geschaffte Ju-88. Ein drittes Flugzeug des gleichen Typs, nur vom III/KG30 (Fliegerhorst Gilze-Rijen), wurde ebenfalls vom Seitenwind erfasst und landete schließlich auf den beiden vorher verunglückten Junker. Alle drei Flugzeuge wurden schwerstbeschädigt, aber Personen kamen nicht zu Schaden.

Am 25. Juli 1943 gab es wieder viel Bewegung im Luftraum über Schiphol. Um 15.00 Uhr wurde Amsterdam-Nord bei einem Versuch, die dort befindlichen Fokker-Werke auszuschalten, getroffen, wobei gleichzeitig ein Angriff auf Schiphol verübt wurde. Fröhlich kamen zwölf Boston-Bomber zurück, um Schiphol mit ca.

neun Tonnen Hochexplosiv-(HE-)Bomben zu bombardieren, was einen schweren Brand auf dem Fliegerhorst verursachte. Einer der Angreifer stürzte auf ein mit Flachs bewachsenes Feld in der Nähe der Hoofdweg 152 ab, dabei verloren zwei Personen ihr Leben.

Der 23. September 1943 war Herbstanfang und der Anfang eines neuen Kapitels in der Offensive gegen Schiphol. An dem Tag wurde mit Flugzeugen vom Fighter Command ein Angriff auf Schiphol verübt. Die Serie der recht schweren Angriffe begann am 3. Oktober um die Mittagstunde, als 72 Marauder vom US Air Support Command 356 Bomben auf Schiphol abwarfen. Bei einer anschließenden Luf terkundung zeigte sich, dass nur 94 auf dem Flugplatz oder in der Nähe gefallen waren. Während dieses Angriffs stürzte eins der verteidigenden deutschen Flugzeuge in das Amsterdamsche Bos (Waldgebiet) ab. Am 24. Oktober wurde mit einem Geschwader Mitchell-Bomber ein Angriff ausgeführt, wobei 53 Stück 500-Pfund-Bomben abgeworfen wurden und daneben 24 gleich schwere Bomben mit Zeitzünder (Verspätung 12 Stunden). Die fielen zum größten Teil zwischen die Hangars. Am 3. November um vier Uhr nachmittags besuchten 72 Marauder der 9. US Airforce Schiphol. Sie brachten keinen Tee mit, sondern 114 Tonnen Sprengstoffen. Eins der Flugzeuge stürzte bei Bovenkerk ab. 40 deutsche Soldaten auf Schiphol, aber auch sechs am Nieuwe Meerdijk kamen dabei ums Leben. Am 13. Dezember 1943 folgte das große Finale der Offensive auf Schiphol. Mit nicht weniger als 192 Marauder-Bombern der 9. US Airforce, begleitet von 17 Jägergeschwadern, wurden 337 Tonnen Sprengbomben abgeworfen. Die Folgen zeigten dann auch: Schiphol war nicht länger zu benutzen und spielte danach keine wichtige Rolle mehr für die Luftwaffe. Auch entlang der Aalsmeerderweg, Aalsmeerderdijk, Hoofdweg und Schipholdijk fielen Bomben. Von den beteiligten Flugzeugen wurden drei abgeschossen und drei mussten notlanden.

10. Stille Helden

Aus der Sammlung in Buchform: 'Brand, je moet het geloven, 4+5=1', H. Stuyf, Brandweer Amsterdam, 1987

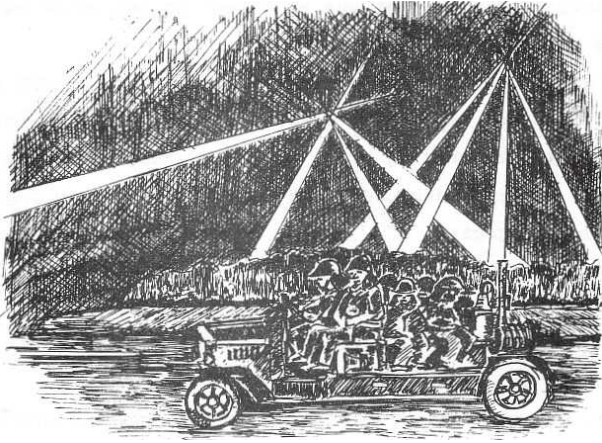
Wir fuhren durch die kalte, schwarze Nacht auf dem Weg nach Schiphol. "Brand, Schiphol, D.G. uitrukken", stand auf dem Alarmierungsstreifen. Das war alles. Während der Fahrt gab es genügend zu erraten. Die Fantasie kann manchmal die grausamste Realität übertreffen. Sicherlich konnte unsere Fantasie genügend Stoff liefern für einen Film von Fellini. Es wurde nicht schnell gefahren, denn die abgedunkelten Scheinwerfer gaben kaum Licht. Manchmal gab es helle, scharfe weiße Linien, die sich kreuzten, hoch in der Luft, in der Hoffnung, einen Tommy zu treffen.

Flak knisterte und hoch am Himmel sah man Granaten explodieren, weit unter der normalen Flughöhe. Das alles beeindruckte uns nicht sehr. Was uns beschäftigte, war, was uns erwartete. Wir hatten ein offenes Fahrzeug, und wir hatten ein pathetisch kleines eisernes Helmchen auf dem Kopf, weiter waren wir so zerbrechlich wie Eier. Miteinander reden war auch nicht möglich. Außerdem hing jeder seinen eigenen Gedanken nach. Schiphol war nun einmal eine Konzentration von großen Schwierigkeiten.

Bei Fliegeralarm suchten die Deutschen ihre Schutzbunker auf und es wurde von uns erwartet, dass wir den Schmutz beseitigten. Während der Arbeit kehrten die Engländer oft zurück und das geschah wirklich nicht, um uns zuzuwinken oder zu rufen: „Haltet durch, wir kommen!“

Am ersten Tag des Krieges hatten wir zwei unserer besten Freunde verloren und das spielte immer im Hintergrund mit in der Form von Schrecken und Hass, immer dann, wenn "Einsatz Schiphol" gesagt wurde.

Wir kämpften uns durch die nasse, schwarze Nacht und wurden, sobald wir in die Nähe kamen, gestoppt und wieder durchgelassen, und eigentlich hatten wir es auch nicht eilig. Unsere Aufgabe war "Retten von Mensch und Tier" und wir betrachteten die Deutschen als keine von beiden. Beim Tor wurden uns einige Kerle zugewie-



Künstler/Feuerwehrmann Henk Stuyf beschrieb seine Abenteuer auf Schiphol während des Krieges und zeichnete dabei ein Bild welches gut zeigt wie die Atmosphäre auf dem Weg nach Schiphol innerhalb seiner Löschruppe damals war. Foto: Sammlung Gerard Koppers

sen, die uns zeigten, wo wir arbeiten sollten. Es war in einer Baracke. Unsere "Begleit-Übermenschen" gingen schnell zurück und wir gingen hinein. Die Deutschen hatten nach dem Angriff zwar den Brand bekämpft, sich aber wie gewöhnlich unter der Erde verkrochen. In einer Ecke brannte es immer noch und ohne viel Schwierigkeiten konnten wir es löschen. Es war eine Art von Lager mit Holzkisten und anderen schwer erkennbaren Sachen. Es war dunkel dort und das Einzige, was uns interessierte, war: Weg da!

Schnell beförderten wir die angekohlten Holzkisten und anderen Mist, die eventuell wieder brennen konnten, hinaus und das ganze Zeug wurde nass gehalten. Die Baracke barg keine Gefahr mehr in sich. Beim Tor noch mal kurz abmelden bei dem einen oder anderen "Hauptmann" und dann zurück in die Wache, durch und durch nass, aber alle aufgeatmet, das alles wieder mal gut ausgegangen war.

In der Wache wurde noch etwas genörgelt, aber alle waren froh, zumindest für eine kurze Weile ein Dach über dem Kopf zu haben. Sehr froh waren wir nicht, denn noch ein langer Tag und eine lange Nacht sollten wir dortbleiben, 48 Stunden Wache schieben und 24 Stunden Freizeit – so war es.

Wenig Wärme, wenig Essen, viele und andauernde, oft schwere Dienste. Wenn man

ausrückte, sah man viele schlimme Dinge und die Angst lähmte dich und darüber konnte man untereinander nicht sprechen ... denn Angst, das gab es nicht!

Gegenüber der Zivilbevölkerung musste man den Schein wahren, alles zu wissen und zu können.

Manchmal konnte man eigentlich nichts machen, aber mit ruhiger Stimme musste man jedoch Befehle oder Anweisungen erteilen. Manchmal auch Hoffnung schenken, auch wenn es die nicht mehr gab. Deine größte Angst betraf dein Zuhause, wenn eine andere Wache ausrücken musste zu einer Adresse in der Nähe von deinem Haus. Anderen Leuten behilflich zu sein, wenn deine eigene Familie vielleicht in ernsthaften Schwierigkeiten steckte. Ich denke, dass dies eigentlich für die meisten von uns am schwierigsten war.

Beim Ausrücken in der Nacht sah man die Männer auch immer heimlich in Richtung ihres eigenen Hauses schauen.

Nicht jeder Tag war schwierig, das Leben ging weiter und die Übungen in der Wache Lepelstraat gehörten zur Tagesordnung und es wurde viel gelacht.

Zum Beispiel eine Woche nach dem Feuer auf Schiphol. Wir hatten es schon vergessen, da bekamen wir die Nachricht, dass es dem damaligen Kommandanten Schiphols, Hauptsturmbannführer Von Knekelhaus oder so etwas, gefiel, seinen Dank auszusprechen an die „Feuerwehr-Polizei“, wir also, die auf sehr gründliche Weise und mit Mut, Tapferkeit und unter Einsatz des eigenen Lebens "den Flughafen geschützt hatten vor einem sehr großen Unglück". Mit vielem Dank, Lob und Eichenblättern und sonstigem Scheiss, w.g. Jan poep en uitje.

Wir verstanden das nicht, denn die Deutschen waren nicht so dankbar, und das übertriebene deutsche Getue brauchten wir nicht.

Eine Weile später bekamen wir wieder Lob und Tadel, aber nun von der anderen Seite: von den Zivilarbeitern, die auf Schiphol zwangsweise arbeiten mussten.

Die erzählten uns, dass wir in dieser Nacht – unbewusst in welche Gefahr wir uns begeben hatten – viele Holzkisten mit Granaten aus der Baracke getragen hatten.

Wir handelten, als ob das unsere tägliche Arbeit war. Die meisten Leute unter uns wurden für eine kurze Zeit sehr fromm und gläubig und dankten "dem Großen Chef" - nur nicht auf nackten Knien. Später haben wir darüber viel gelacht.

Quellen:

K. Rode, Die Fliegerhorstfeuerwehr der deutschen Luftwaffe 1939-1945, 1985
K. Rode, Flughafen Amsterdam-Schiphol 1940-1945, 1989 (nicht veröffentlicht)
T. Visser, Jaren van verduistering, De bezettingsjaren in Amstelveen, 1989
C.A.M. van Haasteren, 70 jaar Bedrijfsbrandweer Fokker Schiphol, 1991
Luchtvaartafdeling, Luchtbeschermingsplan Vliegpark Schiphol, 1939
L. Breetveld, KLM Brandweerhandleiding, 1939
L. Breetveld, KLM Luchtbeschermingsdienst, 1939
bundel 'Brand, je moet het geloven, 4+5=1', H. Stuyf, 1987
G.P. Koppers, Ter Plaatse in Drie Minuten, 1992
A. Korthals Altes, Luchtgevaar, 1984
P. Grimm, E. van Loo en R. de Winter, Vliegvelden in oorlogstijd, 2009

Total K.G., Neuzeitlicher Feuerschutz, 1939
K.L. de Boer, Als de Roode Haan kraait, 1941
G.J. Zwanenburg, En nooit was het stil ., 1989
Gemeentelijke Commissie Heemkennis, Ons Amsterdam, Schipholnummer, juli 1951
KLM, Overzicht van het bedrijf over de jaren 1941 tot en met 1946
A.P. de Jong, Vlucht door de tijd, 1988
Jaarverslagen Dienst Havens- en Handelsinrichtingen 1924 t/m 1949
Archieven: Dienst Havens- en Handelsinrichtingen (Stadsarchief Amsterdam), Brandweer (Stadsarchief Amsterdam), Gemeentesecretarie Haarlemmermeer 1910-1945 (Gemeentearchief Haarlemmermeer), Luchtvaart Afdeling/Luchtvaartbrigade 1913-1940, Inspecteur Militaire Luchtvaart 1935-1940, Commando Luchtverdediging 1938-1940 en Bureau Militaire Terugkeer/Documentatie Militaire Inlichtingendienst (Centraal Archiefdepôt Ministerie van Defensie), VFDB Referat 11-Brandschutzgeschichte, Frankfurt/Main.
Bibliotheken: NV Luchthaven Schiphol, Stadsarchief Amsterdam en Nationales Feuerwehrdokumentations Zentrum.
Persönliche Sammlungen: Karl Rode†, Rob Meijer†, Jan Korte, Jan de Wit jr, Hans Nauta en Gerard Koppers.

Dieser Artikel wurde zuvor in der Zeitschrift der Dokumentationsgruppe 1940-45 veröffentlicht, Terugblik 40-45, 55e jaargang nr. 1 (567) en 2 (568) und Eén-Eén-Twee, 38e jaargang nr. 3, 4, 5 en 6.

Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter KORTE

Es geschah im Februar...

1200 v. Chr. Erste „Feuerwehrliteratur“: in Ägypten wird der erste jährliche Feuerbericht in Hieroglyphen ge-

geben (Hornung, Feuerwehrgeschichte). Auf Papyrusrollen wird von Brandereignissen in ägyptischen Städten berichtet (Hist. Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes, Entwicklung des Feuerwehrwesens Heft 8, 2009, S. 11)

100 v. Chr. Der röm. Statthalter von Nicomedia am Bosphorus, Plinius der Jüngere, berichtet über einen Brand in seiner Stadt und schlägt dem Kaiser die Bildung einer Feuerwehr aus der Zimmermannszunft vor. Aus Sorge vor der Zusammenrottung unsicherer Elemente lehnt Kaiser Trajan ab (Ewald, Die Geschichte der Feuerspritze bis 1945, S. 24 / Hornung, Feuerwehrgeschichte / 110 Jahre Kreisfeuerwehrverband der Freiw. Feuerwehren Frankfurt, 1979, S. 29 / Hist. Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes, Entwicklung des Feuerwehrwesens Heft 8, 2009, S. 14)

18.02.1080 In Köln gerät die Stiftskirche St. Maria ad gratias in Brand. Das Feuer droht, auf die Bischofskirche überzugreifen. Im letzten Moment erscheinen die Kanoniker von St. Kunibert mit dem Schrein ihres Stifter-Heiligen. Wie durch ein Wunder erlöschen die Flammen (Dietmar 1991, Die Chronik Cölns, S. 64 / Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, S. 22)

Februar 1430 Die gesamte Stadt Bayreuth (BY) wird von den Hussiten niedergebrannt (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 359)

15.02.1530 Unvorsichtiger Umgang eines „Beckerknechtes“ am Backhaus am alten Schloss in Dresden (SN) mit Feuer verursacht einen Großbrand, da das Feuer auch auf Schloss, Artillerie- oder Zeughaus übergreift. Große Mengen an Getreide, Munition und Waffen werden vernichtet (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 126)

Februar 1625 Eine Sturmflut in Hamburg bringt in den niedrigen Stadtteilen unglaublich hohe Wasserstände: „die Gräber fielen ein, Särge trieben empor und umher“ (Feuerkasse Hamburg 2001: Es begann 1676, S. 29)

15.02.1685 Im preußischen Magdeburg (ST) wird die dritte deutsche Brandkasse als „General-Feuer-Cassa“ gegründet (Hornung, FF-Geschichte, S. 33 / Feuerwehr-Chronik v. 30.9.2009 / C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 370 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 50)

01.02.1830 Schloss Westerholt (heute Herten, NW) wird Opfer eines verheerenden Brandes (Amts-Blatt der Königl. Regierung zu Münster 1830, Nro. 14 v. 03.04.1830, S. 192 / Landkreis Recklinghausen 1929, S. 116 / Schlüter, Vest. Zeitschrift 1982, S. 341 / Bau- und Kunstdenkmäler in Westfalen, S. 461)

16.02.1830 Das 1794 eröffnete English Opera House (Lyceum) in London brennt mitsamt 15 benachbarten Häusern vollständig nieder (Thalia in Flammen, S. 261)

19.02.1855 In Paris wird die erste telegrafisch erstellte Wetterkarte vorgestellt

20.02.1855 Ein Brand auf dem Hradschin (Prag, CS) vernichtet bei einem zweitägigen Brand zwei Geschosse eines Palais der kaiserlichen Burg. Wassermangel und große Kälte verhindern erfolgreichere Löscharbeiten (Der Feuerwehrmann 2/1979)

21.02.1860 Nach einem nächtlichen Wohnungsbrand wird von der Stuttgarter Feuerwehr (BW) ein ständiger Nachtdienst eingerichtet und eine Feuertelegraphenanlage installiert, die den Stiftskirchturm und den Hospitalkirchturm mit dem Stadtpolizeigebäude verbindet (Stuttgarter Feuerwehrchronik 2002, S. 12)

20.02.1865 Ausgehend von einem Kloster vernichtet ein Großfeuer im Stadtteil Galata von Istanbul mehrere Straßenzüge – über 100 Menschen kommen ums Leben, darunter viele Helfer (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 429)

23.02.1865 Großbrand des Braunschweiger Residenzschlosses, das fast vollständig zerstört wird. Durch strengen Frost besteht beim Löschen großer Wassermangel (Brandwacht 10/1967 / Der goldene Helm, 1956, S. 26 / Der Feuerwehrmann 11/1977)

06.02.1870 Bei einem Großbrand in Havelberg wird ein Drittel der Stadt (89 Häuser) zerstört. Bei minus 15 Grad werden 173 Familien obdachlos. Der Sachschaden beträgt 2,2 Mio. Goldmark. Die aus 120 km Entfernung angereiste Berliner Feuerwehr verhindert ein vollständiges Niederbrennen der Stadt (Der Feuerwehrmann 3/1970)

09.02.1870 Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen entwickelt sich in Lönigen (NI) ein katastrophaler Stadtbrand, bei dem 44 Gebäude abbrennen. Durch starke Kälte ist ein Teil der Brunnen zugefroren und schnell ausgepumpt (Nachrichten für Stadt und Land v. 18.04.1937 / Chronik 100 Jahre FF Lönigen 1982 / H. Henne in: FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 52)

21.02.1890 Gründungsbeschluss zur BF Altona (HH) (Die Geschichte der Freiw. Feuerwehren in Ham-

burg, 2001, S. 218 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 u. 90 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

18.02.1910 Eröffnung des Rheinisch-Westfälischen Feuerwehrmuseums in Gelsenkirchen (NW) (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 28)

11.02.1925 Bei einer Schlagwetterexplosion nach Schießarbeiten auf der Zeche „Minister Stein“ in Dortmund-Eving sterben 136 Bergleute (Chronik 1925, S. 45 / Farrenkopf: „Zugepackt heißt hier das Bergmannswort“, Geschichte der Hauptstelle für das Grubenrettungswesen)

16.02.1925 Telefunken stellt einen kleinen Röhrensender für eine drahtlose Telegrafie und Telefonübertragung vor, der speziell für den Einsatz bei der Feuerwehr entwickelt wurde (Chronik 1925)

Februar 1935 Nach der Rückgliederung des Saarlandes in das Deutsche Reich wird auf Erlass des Reichs- und Preußischen Ministers d. Innern ein saarländischer Feuerwehrverband gegründet (Blazek 2009, „Unter dem Hakenkreuz“, S. 26)

26.02.1935 In Reetzka bei Brandenburg werden durch Brandstiftung fünf Schafställe mit 500 Tieren vernichtet (Dattelner Anzeiger v. 28.02.1935)

27.02.1935 Nach einer Explosion in der Graphit-Abteilung einer Moskauer Bleistiftfabrik bricht ein Großbrand aus, dem über 30 Menschen zum Opfer fallen (Dattelner Anzeiger v. 28.02.1935)

16.02.1940 Weisung zum Bau von Feuerwehrfahrzeugen (RdErl. „Typenbegrenzung im Feuerlöschfahrzeugbau“) (Paulitz, Historische Feuerwehren im Einsatz, S. 68 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 161)

14.02.1945 Die Landesfeuerweherschule Sachsen in Dresden wird zu großen Teilen zerstört (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 288)

14.02.1950 Hermann Hülser übernimmt die Führung des wiedergegründeten Landesverbandes Nordrhein-Westfalen der Deutschen Freiwilligen Feuerwehr (VDF, 1862-2012, 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 75)

25.02.1950 Ein Teil des Acetylenwerkes in Essendellwig (Lindes AG) wird wegen eines undichten Manometers durch die Explosionen von rund 2.000 Stahlflaschen vernichtet. Drei Betriebsangehörige sterben, der Sachschaden beträgt ca. 800.000 DM (RZ v. 27.02.1950 / BrandSchutz 7/1950)

02.02.1955 Eine geplatze Ölleitung verursacht einen Großbrand, der das Kraftwerk Haniel in Bottrop für sechs Monate stilllegt. Der Sachschaden beträgt mehrere Millionen DM (RZ v. 03.02.1955)

16.02.1955 Ein Großbrand vernichtet den neu errichteten Sendesaal des staatlichen Rundfunkkomitees der DDR in Ost-Berlin. Der Sachschaden beträgt zwei Mio. Mark (Gläser 2012, „Wasser marsch in Ost-Berlin, S. 306)

22.02.1960 Eine Grubengas/Kohlenstaubexplosion im VEB Steinkohlenbergwerk Karl-Marx in Zwickau fordert 123 Menschenleben (125 Jahre Leipziger FF 1990, S. 74 / Brandkatastrophen S. 31 / Gläser, Wasser marsch in der DDR, S. 655 / Geschichte mit Pfiff 2/2010)

22.02.1965 Bei einem Großbrand in Herdecke (Ruhr) wird eine Stoffdruckerei mit ca. 3.000m² vernichtet (Der Feuerwehrmann 5/1965)

13.02.1970 Nach einem Brandanschlag auf ein Alters- und Gästehaus der israelischen Kultusgemeinde in München sterben beim nachfolgenden Großbrand sieben Menschen, 9 werden verletzt (Brandwacht 2/1970 / Feuerwehr Magazin 5/1984)

28.02.1975 In London rast ein vollbesetzter U-Bahn-Zug ungebremst in die Endstation Moorgate und bohrt sich in eine Wand. 42 Menschen sterben, 76 werden schwer verletzt (Allzeit bereit 1983, S. 177 ff. / RZ v. 28.02.2014)

21.02.1980 Beim Brand es Altersheims in Bensberg (Bergisch-Gladbach, Nordrhein-Westfalen) sterben bei einem Flash Over zwei Feuerwehrmänner. Im Heim ist keine Sprinkleranlage installiert (112 Magazin für den Feuerwehrmann Nr. 4 und Nr. 5/1980 / Notruf 112, Band 2, Seite 26)

25.02.1985 Die Produktions- und Lagerhalle der Bremer Wollkämmerei brennt nieder: 45 Mio. DM Sachschaden (Notruf 112, Bd. 6, S. 120)

01.02.1990 Umwandlung der FF Minden (NW) in eine Berufsfeuerwehr (Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus Bd. 2, S. 361 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 36 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

02.02.1990 Bei einem Zusammenstoß zweier S-Bahnzüge in Rüsselsheim (HE) sterben 17 Menschen und 86 werden verletzt, davon 42 schwer. Mehrere Mio. DM Sachschaden (Notruf 112, Bd. 12, S. 17ff. / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 237)

21.02.1990 Die Volkskammer der DDR beschließt das Vereinigungsgesetz, das am gleichen Tag verkündet wird. Damit ist die rechtliche Grundlage zur Bildung von Vereinigungen in den Feuerwehren gegeben. Außerdem beschließt der Ministerrat der DDR u. a. eine Veränderung der Dienstgradabzeichen in den Organen der Feuerwehr ab 01.05.1990: aus dem Unterleutnant der FF wird ein UBM, der Leutnant der FF wird BM, der Major Brandrat und der Oberst Branddirektor (FeuerwehrChronik Nr. 2 v. 31.03.2011, S. 26)

24.02.1990 Als erster Kreisfeuerwehrverband der DDR wird der Kreisfeuerwehrverband Meißen (SN) gegründet (FeuerwehrChronik Nr. 2 v. 31.03.2011, S. 27 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 186)

06.02.2000 In Brühl bei Köln entgleist ein Zug mit erheblich erhöhter Geschwindigkeit in einer Baustelle. Die Lok kommt in einem nahegelegenen Wohnhaus zum Stehen. Neun Fahrgäste sterben, 149 werden verletzt (Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 237)

13.02.2005 Ein Großbrand zerstört das 106m hohe Windsor-Hochhaus in Madrid, das danach einsturzgefährdet ist. Da die Leitern der Feuerwehren nur 50 m hoch reichen, können nur die nebenstehenden Gebäude geschützt werden. 1.000 Menschen werden vorübergehend arbeitslos, weil die Umgebung des Gebäudes im Madrider Bankenviertel wegen der Einsturzgefahr abgeriegelt werden muss

02.02.2010 Bei der Explosion eines Ölkessels im Biomasse-Heizkraftwerk einer Spanplattenfabrik in Brilon (NW) sterben drei Männer. 120 Feuerwehrleute bringen das Feuer nach 1½ Std. unter Kontrolle (Recklinghäuser Zeitung v. 06.02.2010)

07.02.2010 Beim Brand einer Textilfabrik in Borken (NW) entsteht ein Sachschaden von ca. 10 Mio. Euro. Die Brandbekämpfungsmaßnahmen der ca. 130 Einsatzkräfte können sich nur auf das Verhindern eines Übergreifens des Brandes beschränken (BrandSchutz 5/2010)

17.02.2010 In Apolda (TH) vernichtet ein Großbrand sechs Wohn- und Geschäftshäuser der historischen Innenstadt und richtet einen Schaden in Millionenhöhe an. 83 Feuerwehrleute kämpfen stundenlang bei eisigen Temperaturen und aufgetürmten Schneemassen gegen meterhohe Flammen (Recklinghäuser Zeitung v. 18.2.2010)

05.02.2019 Bei einem vmtl. durch Brandstiftung entstandenen Feuer in einem achtstöckigen Wohnhaus in Paris kommen 10 Menschen ums Leben, mehr als 30 werden verletzt. 200 Einsatzkräfte können ca. 60 Hausbewohner in Sicherheit bringen (Recklinghäuser Zeitung v. 06.02.2019)

10.02.2019 Vmtl. durch festgefahrene und dann heiß gelaufene Bremsen geraten drei von 14 mit Spraydosen und Kosmetikartikeln beladene Güterwaggons auf der stark befahrenen Strecke bei Unkel am Rhein (RP) in Brand. 165 Feuerwehrkräfte sind im Einsatz, immer wieder explodieren Haarspraydosen und fliegen durch die Luft. Ca. 60 Menschen müssen evakuiert werden. Der Bahnverkehr kommt für mehrere Tage zum Erliegen (RuhrNachrichten v. 08.02.2019 / BrandSchutz 10/2019)

19.02.2019 Durch die Durchtrennung von zwei 110-Kilovolt-Kabeln des Mittelspannungsnetzes bei Brückenbauarbeiten fällt im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick mehr als 30 Stunden der Strom aus. Eine Intensivpflegeeinrichtung muss evakuiert werden, im betroffenen Gebiet liegen zwei Kliniken (Stromversorgung über Notstromaggregate instabil), fünf Pflegeheime, ein Hospiz u. eine Dialyseeinrichtung. Intensivpatienten der Kliniken werden mit Hilfe der „Schnelleingreiftruppe Rettungsdienst“ verlegt. Es wird Alarm für den „Stab Feuerwehr“ ausgelöst, das Bezirksamt etabliert seinen Katastrophenschutzstab (BrandSchutz 6/2019)

Es geschah im März...

800 Im fränkischen Reich ist im 9. Jh. bereits eine Vorschrift für das Abdecken des Herdfeuers mit

einer Klappe („Couvre-feu“-Gesetz) erlassen worden (Festschrift 150 Jahre Feuerwehr Mettmann 2019, S. 22)

28.03.1475 Bei einem verheerenden Stadtbrand werden in Meiningen (TH) fast drei Viertel der Stadt zerstört (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 162)

März 1510 Stadtbrand in Anholt (Kreis Borken, NW) (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 32)

21.03.1605 In Bayreuth (BY) fallen 144 Häuser sowie die Hauptkirche und die Schule einem Großbrand zum Opfer (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 359)

23.03.1645 Ein Großfeuer in Halle/Saale fordert zwei Tote, vernichtet 57 Wohnhäuser, 26 Bauernhöfe und sieben Scheunen (Chronik der BF Halle 1995, S. 10)

16.03.1670 Decret Ludwig XVI. von Frankreich zum Feualarm und zum Verhalten bei Feuer (Weiser, Die deutsche Feuerwehr, 1855, S. 9 u. 17)

18.03.1705 In Dresden wird die private „Kleine Feuerkasse“ gegründet (Zwierlein 2011: Der gezähmte Prometheus, S. 370)

25.03.1725 In Clausthal (heute Clausthal-Zellerfeld, NI) brennen innerhalb von 12 Stunden 391 von 862 Wohnhäusern, das Rathaus, das Amtshaus, die Gottesackerkirche und das Waisenhaus nieder (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 495 / <https://de.wikipedia.org/wiki/Clausthal> - Stand 15.12.2019)

10.03.1750 Nach einem Blitzschlag in den Turm fällt in Hamburg die Michaeliskirche dem anschließend rasend schnell ausbreitenden Feuer zum Opfer, brennt bis auf die Grundmauern nieder. Der Turm stürzt ein. Menschen kommen nicht zu Schaden, nur drei weitere Häuser und drei Stallgebäude werden noch vom Feuer vernichtet (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 626 u. 696 / Brandwacht 3/1965 / Feuer, S. 14 / Feuerkasse Hamburg (2001): Es begann 1676, S. 73 / Metzner 2017, Nachtwächter und Türmer, S. 114 -siehe auch Wikipedia-Seite zum „Türmer“)

13.03.1750 Eine nachlässig verwahrte Flamme verursacht im Theater der Residenz in München nach einer Vorstellung einen Großbrand, bei dem acht Menschen

sterben und Teile der Veste und der Residenz den Flammen zum Opfer fallen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 513)

27.03.1750 Im Kurfürstentum Hannover (NI) gründet sich eine Vereinigung von Grundstückseigentümern, die „Societäts-Genossen“, aus der später die „Landschaftliche Brandkasse Hannover“ hervorgeht (112 Magazin für den Feuerwehrmann 2/1980 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 50)

31.03.1790 Ein Stadtbrand vernichtet in der Stadt Wildeshausen (NI) 82 Wohnhäuser und 19 Scheunen 73 Familien werden obdachlos (Chronik 100 Jahre FF Wildeshausen 1995 / Quelleninventar zur Oldenburgischen Feuerwehrgeschichte 1997 / H. Henne in: FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 50)

27.03.1810 Die Altstadt des Städtchen Fredeburg (heute: Ortsteil von Schmallenberg, NW) brennt ab; 55 Häuser mit allen Nebengebäuden Kirche Turm, Rathaus und Pastorat werden vernichtet. Brandursache sind Funken aus einer Schmiede (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 134 / Feuerschutz im kurkölnischen Sauerland, S. 112)

18.03.1850 In Preußen tritt das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11.03.1850 in Kraft. Darin enthalten auch Vorschriften über „die Fürsorge gegen Feuergefahr“ (VFDB 3/1959 / Leupold 2003, Die Freiwilligen Feuerwehren in der Rheinprovinz bis 1918, S. 131)

01.03.1865 In Leipzig wird die BF Leipzig (SN) als neunte Berufsfeuerwehr im damaligen „Deutschland“ und als erste im Königreich Sachsen gegründet (Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd. 1, S. 227 / Brandschutz 8/2007, S. 547 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 33 u. 52 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

14.03.1880 Gründung der „Österreichischen Gesellschaft vom Rothen Kreuze“ (CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 15)

22.03.1885 Das Fachorgan „Der Feuerwehrmann“ des Rheinisch Westf.-Feuerwehr-Verbandes wird auf Beschluss des Luxemburger Feuerwehr-Verbandes auch dort Fachorgan (FeuerwehrChronik Nr. 6 v. 30.11.2008 / 150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, 2012, S. 78)

29.03.1890 Die hessische Regierung verabschiedet eine Landesfeuerlöschordnung (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 78)

30.03.1890 Ein Großbrand in Recklinghausen (NW), äschert einen Tag vor der Palmkirmes sechs Wohnhäuser und drei Scheunen ein. 11 Gebäude und die Gymnasialkirche werden beschädigt. Die gesamte Stadt ist wegen Wassermangel akut gefährdet, die Notwendigkeit einer Wasserleitung wird deutlich. Die Brandausbreitung wird durch „massive Häuser“ wesentlich gehemmt (Recklinghäuser Wochenblatt, v. 01.04.1890 / RZ v. 15.04.1953 / E. Keyser, Westfälisches Städtetbuch Band III mit Westfalen 1954, S. 294 / Dorider 1955, Geschichte der Stadt Recklinghausen in den neueren Jahrhunderten, S. 292 / 100 Jahre FF Recklinghausen, S. 55 / Festschrift 125 Jahre LZ Altstadt Recklinghausen, 2003)

01.03.1895 Das 1880 eröffnete Royal Theatre in Glasgow brennt vor einer abendlichen Vorstellung nieder. Auch benachbarte Häuser werden beschädigt (Thalia in Flammen, S. 274)

06.03.1895 Während der Vorstellung bricht im Landestheater in Linz (A) ein Feuer aus, das das Theater zerstört (Thalia in Flammen, S. 274)

16.03.1895 Eine Dynamit- und Kohlenstaubexplosion in dem „Erzherzog Albrechtschen Hoheneggerschacht“ in Karvin in Österreich-Schlesien (heute: Dorf der Gemeinde Karlino, Polen) fordert mehr als 50 Menschenleben. Sie wird der Auslöser der Entwicklung des sog. „Pneumatophors“ (Selbstretter) (Farrenkopf, „zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, S. 44)

20.03.1895 Wegen schweren Eisgangs werden bei Kleve (NW) an der Grenze zu den Niederlanden zwei mit ca. 150 Tonnen Dynamit beladene Schiffe entladen. Beim Umladen explodiert aus unbekanntem Gründen die Ladung eines Schiffes, ca. 1.400 Kisten. Die Wucht der Explosion versenkt oder zertrümmert alle anderen beteiligten Schiffe. 13 bis 16 Menschen sterben (Wikipedia „Explosion der „Elisabeth“, Stand 20.11.2016)

08.03.1900 Ausgehend von einem Kamin, brennt in Paris das Theatre-Francais nieder. Zum Glück hatten die Besucher das Theater noch nicht betreten, so dass nur eine Schauspielerin zu Tode kommt (Thalia in Flammen, S. 203 ff. / Feuerwehrfahrzeuge der Welt 32/2004)

März 1905 Die Firma Siemens & Halske stellt nach ca. acht Monaten Bauzeit in Gelsenkirchen (NW) eine Feuermelde- u. Alarmanlage mit 62 öffentlichen Feuermeldern (139 km Leitungslänge) und 67 neu angelegten Alarmweckern fertig (100 Jahre BF Gelsenkirchen, Festbuch 2004, S. 38)

07.03.1905 Der preuß. Innenminister beauftragt die Oberpräsidenten durch Ausführungsanweisungen, Musterortstatuten und Polizeiverordnungen zur Regelung des Feuerlöschwesens auszuarbeiten (Leupold 2003, Die Freiwilligen Feuerwehren in der Rheinprovinz bis 1918, S. 66)

29.03.1910 Im ungarischen Oekorita sterben beim Brand eines Ballsaales 340 Menschen (Dattelter Anzeiger v. 30.03.1910)

09.03.1920 In Benrath (heute: Düsseldorf, NW) explodiert bei RWE ein Heizkessel und begräbt ca. 90 Arbeiter unter den Trümmern. Das Unglück fordert 14 Tote und 21 Schwerverletzte (Dattelter Anzeiger v. 10.03.1920)

19.03.1920 Während der Unruhen des „Kapp-Putsches“ brennt im Leipziger Stadtzentrum das Volkshaus nach Brandstiftung durch die Reichswehr nieder. Militärische Einheiten verzögern zudem den Einsatz der Feuerwehren, die beschossen werden (Brandschutz 1/2011 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 124)

18.03.1925 Ein Großfeuer vernichtet in London das Wachsfigurenkabinett von Madame Tussaud (Brandkatastrophen, S. 20 / Chronik 1925)

08.03.1945 In Pommern wird Stolp (heute Stupsk, Polen) von der Roten Armee kampflos eingenommen und in der folgenden Nacht die Innenstadt niedergebrannt (<https://de.wikipedia.org/wiki/Stupsk> - Stand 05.09.2019)

23.03.1950 Erlass der Kultusverwaltung Baden über die Errichtung der Forschungsstelle für Feuerlöschtechnik an der TH Karlsruhe (Der goldene Helm, S. 187)

01.03.1955 Ein Fabrikationsgebäude der Nähmaschinen- und Fahrradfabrik Gritzner-Kayser AG in Karlsruhe-Durlach (BW) wird durch ein Großfeuer vollständig zerstört. Der Sachschaden beträgt 6,2 Mio. DM (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 35 / BrandSchutz 5/1955)

20.03.1955 In der Stadthalle in Donaueschingen (BY) bricht bei einer Veranstaltung mit 1.000 Besuchern durch ein vmtl. in den Warmluftkanal auf der Bühne geworfenes Streichholz ein Feuer aus. Der Saal kann in zwei bis drei Minuten geräumt werden, das Gebäude brennt bis auf die Grundmauern nieder (vfdB 3/1958)

22.03.1955 Eine Schlagwetterkatastrophe in der Braunkohlengrube bei Morgnano (I) in rund 220 Meter Tiefe kostet 24 Bergleuten das Leben. 16 werden z. T. schwer verletzt, 130 können sich im letzten Moment an die Erdoberfläche retten (Recklinghäuser Zeitung v. 23 u. 24.03.1955)

28.03.1960 Während des Brandes eines Whiskylagers in Glasgow (Schottland) stürzen nach einer Explosion beide Stirnwände ein. 14 Angehörige der Glasgower FF und fünf Mann der Bergungskräfte werden erschlagen (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 16 / Brandwacht 5/1961)

06.03.1965 Beim Großbrand eines Mühlenbetriebes in Oer-Erkenschwick (NW) sind 107 Feuerwehrmänner aus Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Datteln und Waltrop im Einsatz. Es entsteht ein Sachschaden von 2,2 Mio. DM (Festschrift 50Jahre LZ Oer, 1971 / Festschrift FF Erkenschwick 1981 / Chronik LZ Oer Internet 2005 / Archiv FF Datteln, 3702-09 Einsatzberichte 1965)

01.03.1970 In Gelsenkirchen wird, der allg. Entwicklung folgend, ein Notarztwagen in Dienst gestellt (RW der Feuerwache Buer) (100 Jahre BF Gelsenkirchen, Festbuch 2004, S. 79)

11.03.1970 Renovierungsarbeiten verursachen einen Brand, der die 900 Jahre alte St. Marien-Kirche in Nettlingen bei Hildesheim zerstört (Brandschutz in Baudenkmalern und Museen 1980; S. 91)

01.03.1975 Die Neufassung des „Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung bei Unglücksfällen und öffentlichen Notständen“ v. 25.02.1975 tritt in NW in Kraft und löst das Gesetz von 1958 ab. Alle Gemeinden, ob mit oder ohne BF, haben auf die Bildung einer Freiwilligen Feuerwehr hinzuwirken. Gemeinden über 30.000 E sind zur Einrichtung einer ständig besetzten Feuerwache mit hauptamtlichen Kräften, Gemeinden über 100.000 E zur Einrichtung einer BF verpflichtet. Die Bildung von Jugendfeuerwehren sollen gefördert werden (110 Jahre Berufsfeuerwehr Essen 2004, S. 69 / Lt. 100 Jahre BF

Gelsenkirchen, Festbuch 2004, S. 82 Inkrafttreten am 01.02.1975)

06.03.1975 In München-Allach rammt eine S-Bahn bei offenen Schranken einen Linienbus. 12 Menschen sterben, zwei weitere werden verletzt (Feuerwehr Magazin 5/1984)

19.03.1975 Die 4,3 Mio. DM teure neue Feuerwache an der Hanielstraße in Bochum wird in Betrieb genommen (Der Feuerwehrmann 4/1975)

März 1980 In den Feuerwehren der DDR gelten rund 80% aller Arbeiten dem vorbeugenden Brandschutz (Gläser 2012, „Wasser marsch in Ost-Berlin“, S. 534)

07.03.1990 Beim Brand eines koreanischen Restaurants in der Frankfurter City kommen 11 Menschen ums Leben, sieben werden zum Teil schwer verletzt. Sachschaden 500.000 DM (Notruf 112, Bd. 11, S. 95ff.)

10.03.1990 Die mit leichtbrennbaren Gegenständen gefüllte riesige Lagerhalle eines Floristik-Großhandels in Augustfehn (Apen, NI) wird brennt bei einem Großbrand vollständig nieder. Sachschaden ca. vier Mio. DM (Nordwest-Zeitung v. 12.03.1990 / Feuerwehr-Lehr- u. Informationsblatt „St. Florian“ Nr.72 v. Juli 1990 / H. Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 82)

22.03.1990 Eine Delegation des Nationalen Komitees der Feuerwehren der DDR besucht auf Einladung des Präsidenten des DFV, Hinrich Struve, die BRD (Wasser marsch in der DDR, S. 759 / FeuerwehrChronik Nr. 2 v. 31.03.2011, S. 27)

11.03.2000 Bei einer schweren Grubenexplosion in Suchodolsk im Kohlerevier Donbass (Ukraine) werden 80 Bergleute getötet (RZ v. 11.03.2015)

13.3.2005 In 1.000m Tiefe bricht auf der Zeche Prosper-Haniel in Bottrop ein Feuer aus. Eine vollautomatische Bandanlage gerät in Brand, das Feuer hat einen Kilometer Ausdehnung und muss zwei Tage lang von 100 Einsatzkräften der Grubenwehren bekämpft werden, bevor es als gelöscht gelten kann.

04.03.2015 Bei einer schweren Gasexplosion in einer Kohlengrube im Krisengebiet der Ostukraine kommen 34 Bergleute ums Leben (Recklinghäuser Zeitung v. 04.03.2016)

21.03.2019 Nach der EU Vergaberichtlinie von 2014 können Dienstleistungen des Katastrophen- und Zivilschutzes sowie der Gefahrenabwehr ohne Ausschreibung an gemeinnützige Organisationen vergeben werden. Da es sich nach Auffassung des Europäischen Gerichts-

hofes bei der Betreuung und Versorgung von Notfallpatienten im Rettungswagen um Gefahrenabwehr handelt, können die Aufträge dafür von den Ländern und Kommunen auch ohne öffentliche Ausschreibung an gemeinnützige Organisationen vergeben werden (RZ v. 22.03.2019)

Die Entwicklung der Handdruckspritzenwettbewerbe in Bayern

von Markus ZAWADKE

Vorwort

Am 23. Mai 2020 wird anlässlich des 100 jährigen Jubiläum der Freiwilligen Feuerwehr Neubiberg ein Handdruckspritzenwettbewerb unter Federführung des Feuerwehrmuseum Bayern durchgeführt.

Am 03. Oktober 2018 fand am Feuerwehrmuseum Bayern in Waldkraiburg im Rahmen der Museumsveranstaltung „Classic meets Fire“ erstmals ein Oberbayerischer Handdruckspritzenwettbewerb statt. Da von den ursprünglich

zugesagten Mannschaften einige wegen des schlechten Wetters kurzfristig absagten, kamen zum Wettbewerb nur noch zwei pferdegezogene Saug- und Druckhanddruckspritzen, eine Kirchmayer-Protzspritze und eine tragbare Kufnerspritze.

Auch die Bewertung der Schiedsrichter war ohne besondere Vorgaben und aufgrund des kleinen und sehr unterschiedlichen Teilnehmerfeldes, eher eher aus dem Bauch raus. Den Besuchern dieser Veranstaltung tat dies aber



keinen Abbruch, im Gegenteil mit Feuereifer waren Sie dabei die verbliebenen Mannschaften mit Leibeskräften zu unterstützen. Selbst ein gestandener Düsseldorfer Branddirektor mit niederbayerischen Wurzeln, wurde in das Geschehen als Löschknecht eingebunden.

Sieger dieses Wettbewerbes wurde die Mannschaft der Freiwilligen Feuerwehr Reithofen-Harthofen (siehe Bild auf Seite 31) mit Ihrer eigenen Handdruckspritze von 1901 von der Löscherätefabrik Justus Christian Braun aus Nürnberg, mit der Sie zwischenzeitlich auch schon zweimal am Münchner Trachten- und Schützenumzug teilnehmen durften. [1]

Dem Gesamtorganisator der Veranstaltung „Classic meets Fire“ (Anm.: Der Autor) gefiel die Aus- und Durchführung des Handdruckspritzenwettbewerbs nicht wirklich, aber der Zweck heiligt bekanntlich die Mittel und das Publikum war zufrieden und applaudierte. Die Idee für eine Neuauflage des 2. Oberbayerischen Handdruckspritzenwettbewerbs, entwickelte der Autor, durch die steigenden Tendenzen in Nordrhein-Westfalen solche Wettbewerbe „richtig“ durchzuführen. Durch ein eigens geschaffenes Symposium des Verbandes der Feuerwehren in Nordrhein-Westfalen (VdF-NRW) für Handdruckspritzenwettbewerbe in Wuppertal am 7. Juli 2018. Dabei wurde das Baden-Württembergische System der Handdruckspritzenwettbewerbe durch Harald Pflüger (Fachbereichsleiter Feuerwehrgeschichte des LFV Baden-Württemberg) vorgestellt. Nun reifte einfach der Wunsch, einen solchen Wettbewerb auch in Oberbayern „richtig“ durchzuführen.

Der amtierende Oberbayerische Handdruckspritzenmeister war ja bereits gesetzt und großes Interesse wurde auch aus den ehemaligen preußischen Provinzen (NRW) und sogar Österreich zu einem solchen Wettbewerb gemeldet. Daher wurden entsprechende Gespräche mit Harald Pflüger aufgenommen und die entsprechenden Wettbewerbsunterlagen aus Baden-Württemberg angefordert. Ein Fachbesuch zum 29. Wettbewerb für Handdruckspritzen in Baden-Württemberg am 02. Juni 2019 vertiefte das schriftlich Material erstmals für den

Autor in die echte Praxis, für den zugegebenermaßen bis dato Feuerlöschgerät erst mit Motor und Rädern was „g'scheid's“ (Anm.: richtiges) waren.

Bei weiteren Recherchen um das Thema Handdruckspritzenwettbewerb tauchten plötzlich weitere interessante Informationen auf, die langsam ein, wenn auch nicht ganz vollständiges, Bild über die ursprüngliche Entwicklung dieser Wettbewerbe in Deutschland und im besonderen in Bayern ergaben.

Nun maß es sich der Autor nicht an, detailliert über die Entwicklung in Baden Württemberg zu berichten, dies obliegt sicherlich den Kameraden dort, allen voran sicherlich in Person von Harald Pflüger. Aber die Entwicklung in Bayern, wenn man von dieser bis ca. 1995 sprechen mag, ist maximal eine Begleiterscheinung verglichen mit der Pionierarbeit die in Baden-Württemberg für (West-)Deutschland geleistet wurde.

Allgemeine Einsatzentwicklung der Handdruckspritzen nach dem II. Weltkrieg

Nach dem Krieg waren noch einige Feuerwehren, vor allem auf dem „flachen Land“ mit Handdruckspritzen ausgestattet. Einige als „Notreserve“, neben der bereits vorhandenen Tragkraftspritze, aber es gab auch Feuerwehren die nur über diese Pumpentechnik aus dem damaligen vorigem Jahrhundert verfügten. Einige Einsatzberichte in der Brandschutz bzw. der Bayerischen Brandwacht zeugen noch von dem Einsatz von Handdruckspritzen nach dem II. Weltkrieg.

Aus der Brandwacht • Mai 1952

Und wieder: Die gute alte Handdruckspritze
„Kronach (Land) - Aus dem Bericht des Kommandanten O r b i t z der FF Großvischbach über einen Scheunenbrand: Durch die ungünstige Windrichtung waren Wohnhaus und Stallung in Gefahr. Sie konnten jedoch mit der am Hydranten angeschlossenen Handdruckspritze gehalten werden, bis mit den drei verfügbaren Tragkraftspritzen Wasser aus 500 m Entfernung herangeschafft war. - Wieder ein Fall, bei dem die Handdruckspritze gute Dienste bei ungenügendem Hydrantendruck leistete, bis ihre mo-

torisierten Schwestern über lange Leitungen Wasser lieferten. Also - haltet die alte Nothelferin in Schuß. Sie sind auch schon oft eingesprungen, wenn die TS nicht anspringen wollte.

Aus der Brandschutz • November 1952 Großbrand in Rotfelden, Kreis Calw

„ ... 4 C-Rohre, die paarweise an 2 Hydranten angeschlossen wurden, blieben infolge des geringen Wasserleitungsdrucks bei dem Riesenbrand ohne Wirkung. Auch der Einsatz der Handdruckspritze der Gemeinde an einer Güllegrube zur Forderung von Jauche als Löschmittel konnte nur wenig Entlastung bringen. Über Fernsprecher alarmierte der Bürgermeister angesichts der bedrohlichen Situation die motorisierten Feuerwehren Nagold und Calw (10 bzw. 24 km Entfernung) sowie die Landespolizei.

Als die FF Nagold eintraf, hatte das gierige Element bereits vier Scheunen, ein Wohnhaus sowie einen Geräteschuppen der Gemeinde erfaßt, der unter anderem auch zur Unterstellung der Feuerlöschgeräte diente. Mit Hilfe des Tankinhalts ihres TLF 15 löschte die FF Nagold eine Scheune, um die strahlende Hitze zu mildern und eine Brandübertragung gegen den Wind auszuschließen ... „

Aus der Brandschutz • Oktober 1953 Großfeuer in Sinnigen im Kreis Biberach Württembergische und bayrische Feuerwehren arbeiteten vorbildlich zusammen

„Am Montag, den 20.07.1953, ereignete sich in dem Sägewerk Bühler gegen Abend, einige Stunden nach Feierabend, in der Gaskraftanlage eine Verpuffung, die den hölzernen Dachstuhl der Schreinerei in Brand setzte. Das Feuer konnte diesen Betriebsteil, da er nicht weiter unterteilt war, vollständig erfassen. Es fand in trockenen Schnittholzvorräten reichlich Nahrung.

Der Löschangriff litt unter Wassermangel. Die FF Sinnigen war gezwungen, ihre Handdruckspritze zunächst an eine Güllengrube anzulegen. Für die Beschaffung von Löschwasser mußte der Bürgermeister die Hilfe der Nachbarwehren in Anspruch nehmen. Zur Unterstüt-

zung der Ortswehr wurden die Wehren von Erolzheim, Oberbalzheim, Kirchberg und Altenstadt (Bayern) alarmiert. Da hohe Uferböschungen das Instellungbringen von Kraftfahrerspritzen unmöglich machten, wurde Löschwasser mit Hilfe einer TS 8 der 220 Meter von der Brandstelle entfernten Iller entnommen. 450 Meter Schlauch mußten für die Zubringerleitungen ausgelegt werden.“

Aus der Brandwacht • November 1953 Mutige Frauen halten Feuer in Schach

„Ansbach (Land) - als in einer Scheune eines Gutes in Rosenberg, Landkreis Ansbach, während der Drescharbeiten Feuer ausbrach, schafften zehn beherzte Frauen sofort eine alte Handdruckspritze an die Brandstelle. Es gelang ihnen damit eine weitere Scheune, die knapp 2m von der brennenden Scheune entfernt war, solange abzuschirmen, bis die Feuerwehr eintraf. Durch die Entschlossenheit dieser Frauen wurde eine größere Ausdehnung des Brandes vermieden, der nach Eintreffen der Feuerwehr bald lokalisiert werden konnte. Der Landrat des Kreises Ansbach, Dr. Richard N e f f, sprach den zehn Frauen der Gemeinde Rosenberg Anerkennung und Dank für Ihre mutige Tag aus.

In der gleichen Brandwacht wird aber von einem durch Heuselbstentzündung verursachtes Großfeuer in Heinersreuth, Landkreis Stadtsteinach berichtet. Neben einer in der Nacht schwierigen Alarmierung in besagten Landkreis, wurde darauf hingewiesen daß die Freiwillige Feuerwehr Heinersreuth trotz der sich in der Gemeinde befindlichen zwei Schlösser, die Wehr nur über eine völlig unzulängliche alte Saug- und Druckspritze verfügt.

Aus der Brandschutz • Dezember 1953 Feuerwehr ohne Tragkraftspritze! Sägemühle abgebrannt — Wohnhaus gerettet

“In Heselbach, Gemeinde Klosterreichenbach, im Kreise Freudenstadt brach am 5. Oktober 1953 in der Genossenschaftssäge mit zusammengebauter Mahlmühle ein Großbrand aus. Beim Eintreffen der mot. Feuerwehren Baiersbrunn und Freudenstadt standen die Sägemühle und Mahlmühle in hellen Flammen. Das Feuer hatte schon den Übergang zum Lager

und Wohngebäude erreicht. Es drohte höchste Gefahr für diese Gebäude. Zur Brandbekämpfung wurden zwei B- und drei C-Rohre eingesetzt.

Der Durchgang zum Wohngebäude wurde durch Innenangriff gerettet. Der Brand konnte auf die beiden Mühlen beschränkt werden. Die Sägemühle brannte völlig aus, die Mühleneinrichtung wurde ebenfalls vernichtet. Die strahlende Hitze war derart stark, daß das in der Umgebung sitzende Brennholz ebenfalls Feuer fing. Die Feuerwehr Klosterreichenbach konnte zuerst nur ihre Handdruckspritze einsetzen. Ein Sägewerk stellte eine TS8 zur Verfügung. Wasser war reichlich vorhanden. Der Schaden wird auf über 100.000 Mark geschätzt. Die Brandursache in der Sägemühle konnte nicht einwandfrei festgestellt werden.

Bei diesem Brand hat sich gezeigt, daß die Anschaffung einer Tragkraftspritze für die Feuerwehr dringend erforderlich ist.

In den Ausgaben der Brandschutz der Jahre 1950-53 liest man in regelmäßigen Abständen, daß die Zeit der Handdruckspritzen vorbei sei und man sich zu den modernen Tragkraftspritzen wenden sollte. Wohl als erstes Bundesland bezog diesbezüglich der Innenminister des Landes NRW hierzu offiziell Stellung:

In den Amtlichen Richtlinien für die Ausrüstung der Freiwilligen Feuerwehr mit Fahrzeugen und Gerät des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen stand im Erlass des Innenministers vom 28.06.1951 - III Feu 2/1-5-0.

„Zur Sicherung der reibungslosen Zusammenarbeit der Freiwilligen Feuerwehren bei Großbrand- und Katastrophenstellen bestimme ich, daß die Träger des Feuerschutzes in Stadt- und Landgemeinden ohne Berufsfeuerwehr bei der Ausrüstung der Freiwilligen Feuerwehr die folgenden Richtlinien beachten.

1. (1) Die kleinste taktische Einheit zur selbständigen Bekämpfung eines Brandes ist die Gruppe (Ziff. 1 der Ausbildungsvorschrift für die Feuerwehr - Die Gruppe - (AVF 1) vom

15.03.1951 - MBL NW. S. 442'). Die Gruppe besteht aus der Mannschaft und dem Gerät. Das Gerät ist u.a. für die Bezeichnung des Wirkungsbereiches einer Feuerweereinheit bestimmend. Hiernach werden unterschieden:

- a) die Tragkraftspritzen-Löschgruppe,
- b) die motorisierte leichte Löschgruppe,
- c) die motorisierte schwere Löschgruppe.

(2) Die auf dem Lande noch vorhandenen Handdruckspritzen und Hydrantengeräte (Löschkarren, Schlauchkarren usw.) haben einen beschränkten Wirkungsbereich (kurze Schlauchleitungen) und sind lediglich als zusätzliches Löschgerät einer Freiwilligen Feuerwehr zu werten. Diese Geräte zählen nicht zur Soll-Ausrüstung einer Löschgruppe.“

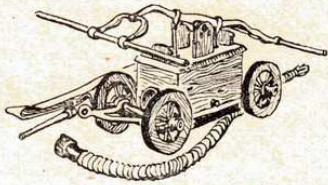
Damit war, zumindest in Nordrhein-Westfalen das Einsatz-Ende der Handdruckspritze eingeläutet. NRW war aber damals das reichste Bundesland und das stärkste Geberland im Länderfinanzausgleich. Im „armen Bayern“, damals das kleinste Nehmerland im Bund, gab es immer wieder mal positive Stimmen zu dem veralteten Löschgerät. [2]

In der Brandwacht vom April 1953 erschien sogar ein gerahmter Artikel zum Thema Handdruckspritzen mit Bild. Diese Darstellungsform war nur selten, da die Brandwacht üblicherweise im Fließtext über zwei Spalten arbeitet. Der Text der dazu aufforderte „Die gute alte Handdruckspritze“ in Ehren zu halten (siehe Abbildung Seite 35).

Auch der Niedersachse Benno Ladwig [3] hat in der Brandschutz vom August 1951 in einem Aufsatz mit dem Titel: „Am Anfang steh der Wille, steht der freien Mannes Tat“ geschrieben:

„ ... Gute Geräte können die Arbeit der Feuerwehr sehr erleichtern und den Wirkungsgrad der Brandbekämpfung erheblich verbessern, sie sind aber unnütz, wenn keine Männer da sind, die sie zum Einsatz bringen. Theoretische und praktische Beherrschung der Ausbildungsanleitung, die wiederum die Bereitwilligkeit zur regelmäßigen Teilnahme am Übungsdienst voraussetzt, gewährleistet erst den vollen Erfolg!

Die gute alte Handdruckspritze



In vielen Gerätehäusern steht sie noch in der Ecke, die gute alte Handdruckspritze, manchmal verstaubt und vergessen, meist aber im Glanz der Messingteile noch blitzend wie am ersten Tag. Das sind die Feuerwehren, die wissen, daß die alte Spritze noch gute Dienste leisten kann, wenn sie gepflegt ist — und die Mannschaft noch mit ihr umzugehen versteht. Mancher Bauernhof steht noch, weil die altmodische Handdruckspritze für die moderne TS einsprang, als diese ausfiel. Man muß auch wissen, daß man sie noch gut zur Druckverstärkung verwenden kann, wenn der Druck einer Wasserleitung zusammengebrochen ist. Dies ist auf dem Lande häufig der Fall durch „Angstentnahme“ von Wasser, d. h. wenn bei einem Brand alle Wasserhähne im Dorf aufgedreht werden, um „für alle Fälle“ Kübel und Kessel zu füllen. Dann läuft meist wohl noch genügend Wasser aus dem Hydranten, aber ohne genügenden Druck. So läßt man es eben in den Wasserkasten der Saug- und Druckspritze laufen und kann vielleicht immer noch ein Rohr speisen. Am rechten Ort eingesetzt, z. B. an einem Schuppen, der eine Brandmauer überbrückt, kann es entscheidend sein. Daß die Handdruckspritze auch ganz brav Jauche schluckt, ist im Falle äußerster Not auch kein Nachteil.

Pflegt also euere alten Handdruckspritzen, übt gelegentlich damit — und verkauft sie nicht wegen des Altmetalls! (Das Bild stammt aus einer Jubiläumsschrift der Berufsfeuerwehr Amsterdam. Nachdruck genehmigt.)

Eine gut ausgebildete Wehr, vom Feuerwehrg Geist im besten Sinne beseelt, leistet mit einer Handdruckspritze mehr, als eine unvollkommen geschulte, lustlos arbeitende Wehr mit moderner Kraftspritze.

Es geht, wie wir gesehen haben, zunächst wirklich und zuallererst um die innere Einstellung des einzelnen Feuerwehmannes, um seine Aufgeschlossenheit für den Feuerwehrdienst. Die Einsicht in die Notwendigkeit des organisierten Brandschutzes muß helfen, alle zeitlich bedingten Schwierigkeiten zu überwinden! Zu-

nächst einmal müssen wir aber überhaupt selbst da sein, ob mit oder ohne Uniform, ob mit Handdruckspritze oder Motorspritze, denn das ist letzten Endes nicht das Entscheidende! Wenn wir nur fest und ehrlich wollen, werden wir uns das, was uns heute noch fehlt, in absehbarer Zeit auch noch schaffen ...“

Benno Ladwig forderte mit seinem Aufsatz sicherlich nicht den vorzugsweisen Einsatz der Handdruckspritze vor dem Motorgerät. Er meinte mit seinem Vergleich, daß es ohne Ausbildung und innerer Einstellung keinen Erfolg gibt. Nur so nebenbei stellt er damit fest, daß es 1951 noch Handdruckspritzen bei der Feuerwehr gibt.

Aber auch die Landesschriftleitung Baden-Württemberg veröffentlichte in der Brandschutz regelmäßig eine Rubrik: „Kleine praktische Winke für den Feuermehrkommandanten“. Diese sollten laufend veröffentlicht werden und man bat sogar um rege Mitarbeit!

In der ersten „Aus der Praxis für die Praxis“ in der Brandschutz vom Dezember 1950 liest man:

„Welcher Kommandant würde seine gute alte Handdruckspritze bei Neuanschaffung einer Motorspritze ganz beiseite stellen oder gar verkaufen?“

Die Handdruckspritze ist für den äußersten Notfall bereitzuhalten, denn „sie“ versagt nie!

Mehrere Fälle der letzten Zeit lehren, daß zum Keller auspumpen, bei Überschwemmungen die TS 8 nicht geeignet ist, denn meistens wird die Kreiselpumpe dabei defekt, zumal wenn kein Saugkorb verwendet wird. Verwendet die Handdruckspritze, oder von einer Baufirma eine Schlammpumpe. Es wird dadurch viel gespart!“

Wenn man bedenkt daß Baden-Württemberg damals schon ein reiches Bundesland und damit Geberland im Länderfinanzausgleich war [2], kann man diesen Hinweis der Landesschriftleitung entweder der bis heute noch allgegenwärtigen schwäbischen Tugend der Sparsamkeit zurechnen oder der Tatsache daß

BW neben Bayern und Niedersachsen auch ein Flächenland war und die Verbreitung von Handdruckspritzen eher dem „flachen Land“ zugeordnet werden könnte, als in den boomenden Industriegebieten von Rhein und Ruhr des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Wahrscheinlich trug auch die schwäbische Tugend dazu bei, daß Baden-Württemberg die führende Rolle in den Handdruckspritzenwettbewerben in (West-)Deutschland einnahm und nimmt, vermutlich weil die meisten Spritzen im „Ländle“ aufgehoben wurden, wie die Landesschriftleitung 1950 empfahl.

Und dass man damit schon früh angefangen hat, zeigt die Vorankündigung zu 100 Jahre FF Villingen/Schwarzwald in der Brandschutz im Mai 1952 und später in der Nachlese in der Brandschutz vom August 1952:

„Die FF Villingen zählt zu den ältesten Wehren des badischen Landes, im Januar 1852 gegründet, hat sich die Wehr im Laufe eines Jahrhunderts zu einer schlagfertigen Einrichtung im Dienste der Allgemeinheit entwickelt. Sie schickt sich an, ihr Jubiläum in den Tagen vom 14. bis 16. Juni festlich zu begehen. Die Schwarzwaldstadt Villingen, eine der wenigen Zähringer Gründungen, die den Krieg ohne allzugroße Schäden überstanden hat, wird alles erdenkliche aufbieten, um den Gästen, die sie anlässlich des Feuerwehrjubiläums besuchen, einen angenehmen Aufenthalt zu bereiten.

Am Samstag finden Gruppenwettkämpfe statt, für die wertvolle Preise ausgesetzt sind. Für den gleichen Tag sind Vorführungen aller möglicher Feuerlöschgeräte, angefangen von der Handdruckspritze aus dem Jahre 1778 bis zum neuesten Tanklöschfahrzeug, vorgesehen ...“

Die Entstehung der Handdruckspritzenwettbewerbe aus bayerischer Sicht

Am 18. Mai 1985 wurde im Feuerwehrmuseum Salem der erste Wettbewerb für historische Handdruckspritzen veranstaltet. SKH Max Marktgraf von Baden stiftet hierzu den Wanderpokal und eröffnete die Veranstaltung in dem altherwürdigen Gebäude der ehemaligen Zisterzienserabtei Salem in Anwesenheit vom damaligen Ehren-Präsident des DFV Albert

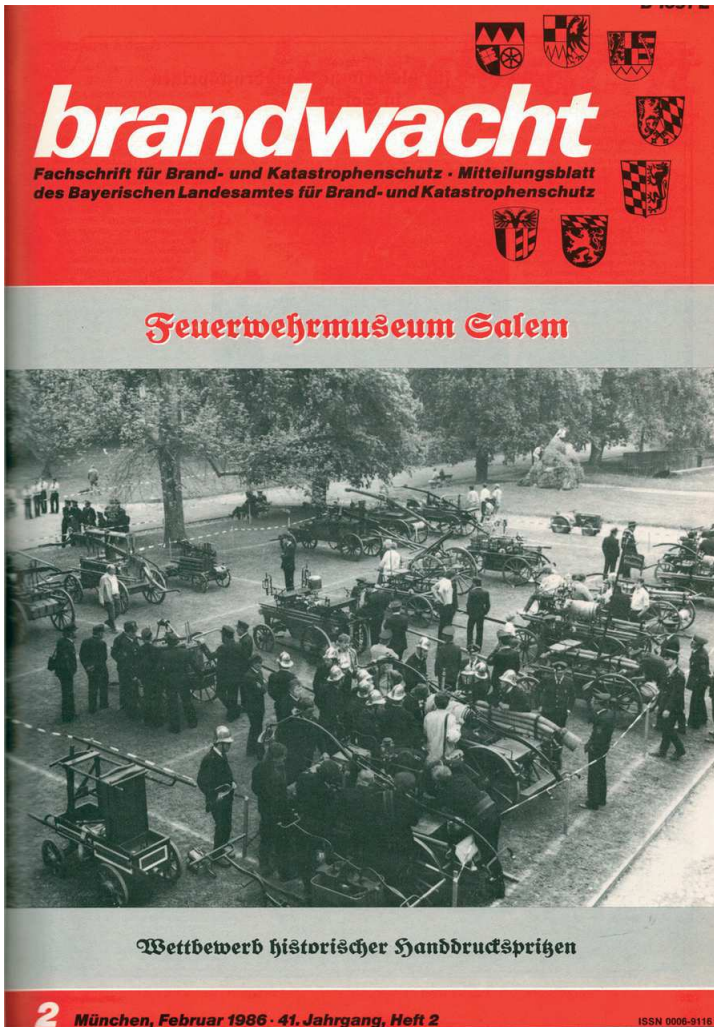
Bürger und dem damaligen Landesbranddirektor Heinz Schäfer. [4]

Für das Preisgericht unter Führung von Dipl.-Ing. Wolfgang Hornung [5], bestand die Schwierigkeit eine Formel für die Bewertung der Leistung zu finden, die all den verschiedenen Modellen gerecht wurde. Man bediente sich hierbei auf Vorbilder aus dem vorigen Jahrhundert, dass man die gepumpte Wassermenge in Litern mit der Wurfweite der Spritze in Metern multiplizierte und durch die Anzahl der Pumpemannschaft dividierte. Hieraus errechnete man den sogenannten „Nutzeffekt“. [4]

Die Brandwacht in Bayern veröffentlichte auf der Umschlagseite der Ausgabe 02/1986 einen vom Museumsleiter des Feuerwehrmuseums Salem, Baudirektor Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Schulz verfassten Artikel von dieser Veranstaltung. Als Titelbild wurde sogar ein Motiv des Wettbewerbs in Baden-Württemberg veröffentlicht! Dass der Artikel so spät veröffentlicht wurde, lag sicherlich in der damaligen Vervielfältigungstechnik und deren trägen Kommunikation. Zudem wurde die Brandwacht vom Bayerischen Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz neben dem eigentlichen Tagesgeschäft produziert und diente in erster Linie der Publikation von Mitteilungen des Landesamtes im Auftrag des Bayerischen Staatsministerium des Innern (siehe Seite 37).

Aber gerade diese Form der Präsentation auf der ersten Umschlagseite, zeugt davon daß es dem damaligen Schriftleiter der Brandwacht und Leiter des Landesamtes, Oberbaudirektor Dipl.-Ing. Manfred von Hagen wohl auch ein Bedürfnis war, diese Veranstaltung zur historischen Darstellung zu veröffentlichen. Zudem erschienen in den kommenden Jahren immer wieder Berichte oder Ankündigungen zu den Handdruckspritzenwettbewerben in Baden-Württemberg. Nach dem Ausscheiden aus dem Landesamt und der Schriftleitung der Brandwacht wurden solche Artikel überhaupt nicht mehr verfasst. [5]

In der Brandwacht vom April 1987 wurde der zweite Handdruckspritzenwettbewerb in Salem



besondere zweite Umschlag-Seite genutzt. Zum Titelfoto reichte es nicht mehr, diese wurde dem wichtigeren Ereignis des Großbrandes im Münchner Hofbräukeller überlassen.

Über den 3. Handdruckspritzenwettbewerb im Jahr 1988 in Baden-Württemberg, wurde in der Brandwacht leider nicht berichtet. Es lässt sich nur spekulieren, ob dies dem Umstand geschuldet war, dass der Wettbewerb anlässlich des 6. Landesfeuerwehrtages von Baden-Württemberg in Ettlingen stattfand.

Der 4. Handdruckspritzenwettbewerb fand am 09. September 1989 wieder im Feuerwehrmuseum Salem statt. Der Bericht in der Brandwacht 01/1990 erschien dieses Mal auf der Umschlagrückseite. Allerdings war das Volumen des Artikels nur eine halbe Seite und diente wohl auch nur als Appetizer für den zu werbenden „Spritzenwettbewerb beim 26. Deutschen Feuerwehrtag 1990“ am 17. Juni im Stadtzentrum von Friedrichshafen.

am 30. und 31. Mai 1987 mit den entsprechenden Bewertungskriterien angekündigt.

In der Ausgabe vom September 1987 steuerte der Museumsleiter Baudirektor Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Schulz erneut einen Artikel zu diesem Wettbewerb bei. Auch hier wurde wiederum die

Die elf Teilnehmermannschaften sollten nach der Ausschreibung von den Landesfeuerwehrverbänden bzw. Landesgruppen benannt und entsendet werden. Eine Teilnahme von anderen Gruppen war nicht vorgesehen bzw. möglich. Zudem waren die Bewertungsgrundsätze für diesen Spritzenwettbewerb abgedruckt:

Salem

Markgräfllich Badische Museen

Wettbewerb für alte Handdruckspritzen

um den Wanderpreis SKH Max Markgraf von Baden

Der Wettbewerb für alte Handdruckspritzen soll helfen, diese Geräte, die ein Stück unserer Feuerwehrgeschichte repräsentieren, zu erhalten und zu pflegen. Er kann damit beitragen, das öffentliche Bewußtsein für die große Tradition der Feuerwehr in ihrem Dienst am Nächsten und an der Allgemeinheit lebendig zu erhalten.

Er wird zum zweiten Mal am Samstag und Sonntag, den 30. und 31. Mai 1987 in Salem, Bodenseekreis, ausgetragen.

Bewertet werden folgende Kriterien:

- a) Das Alter des Gerätes
- b) Der Zustand des Gerätes in Bezug auf Aussehen und Beschaffenheit seiner Teile in Bezug auf seine Funktionsfähigkeit
- c) Die Leistung des Gerätes im Zusammenwirken mit der Bedienungsmannschaft
- d) Die Bedienungsmannschaft in Bezug auf Uniformierung und Exerzierreglement.

Die Bewertung erfolgt nach einem Punktsystem, das eine unterschiedliche Gewichtung der Kriterien durch die Preisrichter zuläßt.

a) Alter*	0–20 Punkte
vor 1800 max. 20 Punkte	
1800–1850 max. 15 Punkte	
1850–1900 max. 10 Punkte	
nach 1900 max. 5 Punkte	
b) Zustand	0–40 Punkte
Originalität	0–20 Punkte
Restaurierung	0–20 Punkte

c) Funktion	0–10 Punkte
d) Leistung	0–40 Punkte
in Abhängigkeit von der vorgeschriebenen Bedienungsmannschaft über die Dauer von 5 min.	
Sie wird gemessen in	
Liter je Minute	
Anzahl der Bedienungsmannschaft	
e) Bedienungsmannschaft	0–20 Punkte
Uniformierung	0–10 Punkte
Exerzierreglement	0–10 Punkte

Rückfragen und Auskünfte (z. B. auch über Exerzierreglement und Uniformierung) durch:

Feuerwehrmuseum 7777 Salem
Tel.: (0 75 53) 8 12 80 oder 8 12 88.

* Das Preisgericht behält sich vor, besonders wertvolle Geräte vom Leistungswettbewerb freizustellen und gesondert zu bewerten.

Grundsätze für die Bewertung beim Spritzenwettbewerb zum 26. Deutschen Feuerwehrtag 1990

Bewertet werden:

1. Das Alter der Handdruckspritze

Das Alter wird nach einer Liste bewertet wobei ein sehr altes Gerät vor 1750 30 Punkte erhält ein Gerät nach 1900 5 Punkte. Das von den teilnehmenden Wehren angegebene Alter der Spritze wird vom Schiedsgericht überprüft.

2. Leistung und Funktion

Die „Leistung“ errechnet sich aus der von einer Mannschaft mit einer Spritze erbrachten Leistung, bestehend aus der geforderten Wassermenge mal der Wurfweite geteilt durch die Anzahl der Pumpenmannschaft mal der Anzahl der Minuten, die gepumpt wird.

Hierbei ist zu beachten:

Die Pumpen sollen nicht selbst ansaugen, sondern werden ausrichterseitig gefüllt. Die Wassermenge wird mit Wasseruhren gemessen. Ebenso wird die Wurfweite ausrichterseitig gemessen und in ein Protokoll eingetragen. Grundsätzlich soll mit Schlauch und Strahlrohr gearbeitet werden, und zwar mit einer Pumpenmannschaft ohne Ablösung für die Dauer von 5 Minuten. Bei Einsatz eines Wendestrahlröhrs, sofern kein Schlauchanschluss vorhanden ist, wird ein entsprechender Abzug vorgenommen. Die Bewertung der Leistung erfolgt im Vergleich

der insgesamt erbrachten Leistungen innerhalb des Wettbewerbs und kann von 0-40 Punkte bringen.

3. Zustand der Spritze

Hierbei soll die Originalität aller Teile einer Spritze, die Erhaltung und der damit verbundene Nutzwert beurteilt werden. Hierfür können 0-20 Punkte gegeben werden. Ebenso wird die Restaurierung mit 0-20 Punkten berücksichtigt. Hierüber sollte das Beiblatt „Restaurierung“ beachtet werden. Insgesamt kann der Zustand, mit bis zu 40 Punkten bewertet werden.

4. Die Bedienungsmannschaft

Die Bedienungsmannschaft kann zusätzliche Punkte erhalten. Hierbei wird die Uniformierung berücksichtigt. Spritzen vor 1846 werden auch ohne einheitliche Uniformen bewertet. Die Bewertung erfolgt mit 0-10 Punkten. Die Einhaltung eines Exerzierreglements wird ebenfalls mit 0-10 Punkten bewertet, ausgleichend wird der Gesamteindruck mit 0-5 Punkten bewertet. Insgesamt können also für die Bedienungsmannschaft 25 Punkte erreicht werden.

Diese „Bundesbewertung“ entsprach der Gruppeneinteilung der Landesbewertung aus Baden-Württemberg vom Feuerwehrmuseum Salem. Es wurden lediglich in zwei Gruppen mehr Punkte vergeben. Zum Vergleich die Bewertung beider Wettbewerbe:

Einteilung	Bundesbewertung 26. Deut. Feuerwehrtag	Landesbewertung Baden-Württemberg
Alter		
Vor 1750	30 Punkte	--
Vor 1800	20 Punkte	20 Punkte
1800-1850	15 Punkte	15 Punkte
1850-1900	10 Punkte	10 Punkte
Nach 1900	05 Punkte	05 Punkte
Zustand		
Originalität	20 Punkte	20 Punkte
Restaurierung	20 Punkte	20 Punkte
Funktion	40 Punkte	40 Punkte
Bedienungsmannschaft		
Uniformierung	10 Punkte	10 Punkte
Exerzierreglement	10 Punkte	10 Punkte
Ausgleich Gesamteindruck	05 Punkte	--

In der Bayerischen Brandwacht wurde ausführlich über den 26. Deutschen Feuerwehrtag und seine Aussenwirkung berichtet, bedingt auch durch dem historischen Umstand, daß am 08. November 1989 die deutsch-deutsche Mauer fiel. Der Spritzenwettbewerb nahm aber lediglich eine kleine Radnotiz ein, wohl auch - da keine bayerische Spritzenmannschaft an diesem Wettbewerb teilnahm.

In der Brandschutz 8/1990 wurde vom Handdruckspritzen-Wettbewerb etwas mehr berichtet, u.a. empfahl die Schriftleitung der Brandschutz, dem DFV, solche Wettbewerbe öfters auf Bundesebene zu veranstalten. Auch die Ergebnisliste des Handdruckspritzen-Wettbewerbes wurde veröffentlicht. Auch hierbei ist festzustellen, dass das Land Baden-Württemberg die Führungsrolle im Jahr 1990 bei dieser Art Wettbewerb inne hatte. Platz 1 bis 7 belegten Mannschaften ausschließlich aus Baden-Württemberg. Erst auf Platz 8 kam das Team aus Grüningen (Schweiz), gefolgt von Neukirch/Lausitz (damals noch DDR). Auf Platz 10 und 11 kamen Mannschaften aus Hessen (Frankfurt und Setzelbach) und den 12. und damit letzten Platz, erkämpfte sich die Mannschaft aus NRW (Köln).

Nach diesem deutlichen Baden-Württembergischen Bundesgesamtsieg auf eigenen Boden in Friedrichshafen, war aber wohl auch im „Ländle“ in Sachen Handdruckspritzenwettbewerb erstmal ein wenig Ruhe! Denn erst am 20. Juni 1992 organisierte das Feuerwehrmuseum Salem den „5. Wettbewerb für alte Handdruckspritzen“. Dieser Wettbewerb wurde bereits in der Brandwacht 1/1992 auf einer ganzen Umschlagrückseite angekündigt. Vermutlich lag es am Schriftleiter der Brandwacht und seinen Wurzeln in Baden-Württemberg [6] dass der schwäbische Veranstalter für das Landesamt zwei Teilnehmerplätze für Bayerische Spritzenmannschaften zur Verfügung stellte. Zudem gab es in der Brandwacht 5/1992 nochmals eine Nachlese zum 26. Deutschen Feuerwehrtag von 1990 bei der berichtet wurde, dass gleich drei bayerische Feuerwehren am 5. Wettbewerb für alte Handdruckspritzen in Salem teilnehmen werden.

In der Brandwacht 9/1992 wurde dann ein großer Bericht über vier Seiten mit zahlreichen Bildern zu dem Handdruckspritzenwettbewerb in Salem abgedruckt. Das war das erste Mal in der Geschichte der Brandwacht, dass man einer reinen historischen Veranstaltung, zudem in einem anderen Bundesland soviel Raum gab! [7]

Interessant in diesem Zusammenhang ist auch, daß in zwei weiteren Ausgaben der Brandwacht (10/1992 und 11/1992) über ein Volumen von 12 Seiten, Oberbranddirektor a.D. Dipl.-Ing. Karl Seegerer und Professor Dr. Dr. Enno Burmeister (Architekt und Kreisheimatpfleger München) über ein technisches Feuerwehr-Museum in Bayern referiert haben. Man kann durchaus mit Fug und Recht behaupten, dass das Jahr 1992 in Punkt Historische Publikationen in der Brandwacht seinen Zenit erreicht hatte. [8]

Die drei Gruppen aus Bayern waren zwar nicht unter den letzten, aber ein besseres Abschneiden gegenüber den erfahrenen Gruppen aus Baden-Württemberg war sicherlich auch nicht zu erwarten. Von den 14 Teilnehmern war zwar der Sieger wie üblich aus Baden-Württemberg aber die Schweizer und die Gruppe aus Sachsen belegten die zwei weiteren Podestplätze. Die Kameraden aus Huglfing belegten als beste bayerische Mannschaft immerhin den 8 Rang.

Platz - Gruppe - Stärke Spritzenhersteller - Baujahr

1. FF Rottenburg-Bad Niederau (BW), 21
Philip Jakob Wieland, Ulm, 1943
2. FW Bülach (CH), 14
Ferdinand Schwenk, Worblaufen b. Bern, 1907
3. FF Zschorlau (SN), 9
Max Hüttel, Schneeberg/Erzgeb., 1899
4. FF Bermatingen (BW), 11
Leonard Rosenlecher, Konstanz, 1742
5. FF Freudenstadt-Musbach (BW), 10
Christian Adam Kurz, Reutlingen, 1842
6. WF Krupp-Brüninghaus Werdohl (NW), 12
Josef Beduwe, Aachen, 1835-1840
7. FF Ettligen-Spessart (BW), 28
Albert Link, Freiburg/Brsg., 1864
8. FF Huglfing (BY), 21
J. Grassmayer, Wüten/Österreich, 1878

9. FF Ravensburg (BW), 11
Carl Metz, Heidelberg, 1846
10. FF Ilsfeld-Schozach (BW), 8
Johann Heinrich Kurtz, Stuttgart, 1860
11. FF St. Georgen (BW), 10
Christian Ludwig Neupert, Ludwigsburg, 1773
12. FF Atzlern (BY), 9
Paul Ludwig, Bayreuth, 1897
13. FF Oberbibrach (BY), 10
Justus Christian Braun, Nürnberg, 1886
14. FF Salem (BW), 10
Gebrüder Blersch, Überlingen, 1882

Nun wurde es wieder ganz still in der Berichterstattung in der bayerischen Brandwacht über die Handdruckspritzenwettbewerbe. Es fanden zwar regelmäßig (dokumentierte) Wettbewerbe in Baden-Württemberg statt, von denen wurde aber nicht mehr in der bayerischen Brandwacht berichtet. Lediglich in der Brandwacht 4/1994 schrieb diesmal Dipl.-Ing. Wolfgang Hornung über das Feuer-Spritzen-Festival in Salem. Das aber kein Wettbewerb, wie in den vorigen Jahren, sondern ein Festival aller Feuerlöschpumpen egal ob Hand- oder Motorbetrieben, war.

Die ersten Wettbewerbe in Bayern Niederbayern - Landkreis Rottal-Inn

Erst in der Brandwacht 9-10/1998 wurde wieder über ein Handdruckspritzenwettbewerb in Niederbayern auf einer 1/3 Seite berichtet. Am 28. Juni 1998 fand in Gumpersdorf der schon mehrere Male im Landkreis Rottal-Inn durchgeführte historisch 5. Handdruckspritzenwettbewerb statt. Dieser Wettbewerb wurde 1994 von Anton Hutterer (ehemaliger Sachgebietsleiter für das Feuerwehrwesen am Landratsamt Rottal-Inn) initiiert: „Damit die alten Geräte erhalten bleiben und vor allem vorgezeigt werden können, was sie noch zu leisten imstande sind.“ Leider fanden die ersten vier Wettbewerbe in der Brandwacht keine Bedeutung und auch später finden sich keine Einträge.

Der erste Wettbewerb im Landkreis Rottal-Inn fand in Nöham statt und der vorerst letzte (laut Kreisfeuerwehrverband Rottal-Inn) 2017 in Amsham. Leider hat der Autor trotz intensiver Recherche bis heute keine vollständig dokumentierte Liste über die Handdruckspritzen-

wettbewerbe in Landkreis Rottal-Inn vorliegen[9].

Folgende Handdruckspritzenwettbewerbe im Landkreis Rottal-Inn sind dem Autor bekannt:

Nr., Zeitpunkt, Ausrichter, Platzierung

- 01, 1994, Nöham, 1. --
- 02, 1995, Staudach, 1. --
- 03, 02.06.1996, Tannenbach, 1. FF Tannenbach, 2. FF Staudach II, 4. FF Mödelsbach, 5. FF Gumpersdorf, 6. FF Staudach I und FF Obertürken, 8. FF Geratskirchen, FF Massing und FF Randling
- 04., 1997, Mödelsbach, 1. --
- 05, 28.06.1998, Gumpersdorf, 1. FF Tannenbach, 2. FF Kirchdorf am Inn, 3. FF Staudach
- 06, 1999, Nicht bekannt!, 1. --
- 07, 2000, Geratskirchen, 1. --
- 08, 10.06.2001, Hirschhorn, 1. FF Obertürken
- 09, 14.07.2002, Obertürken, 1. FF Kirchdorf am Inn, 2. FF Falkenberg, 3. FF Obertürken, 4. FF Tannenbach Frauen, 5. FF Tannenbach Männer, 6. FF Gumpersdorf, 7. FF Hirschhorn, 8. FF Mödelsbach Männer, 9. FF Staudach, 10. FF FF Mödelsbach Frauen, 11. FF Randling, 12. FF Erlbach/Obb., 13. FF Unterbubach
- 10, 2003, Unterbubach, 1. --
- 11, 22.08.2004, Kirchdorf, 1. FF Stubenberg, 2. FF Hirschhorn, 3. FF Kirchdorf
- 12, 12.06.2005, Falkenberg, 1. FF Hirschhorn
- 13, 02.07.2006, Stubenberg, 1. FF Obertürken, 2. FF Hirschhorn, 3. FF Stubenberg, 4. FF Kirchdorf am Inn, 5. FF Julbach, 6. FF Untergrafendorf II, 7. FF Unterbubach, 8. FF Stubenberg Frauen, 9. FF Gumpersdorf, 10. FF Kirchdorf-Ecken, 11. FF Randling, 12. FF Mödelsbach, 13. Tannenbach
- 14, 01.07.2007, Untergrafendorf, 1. FF Kirchdorf am Inn, 2. FF Stubenberg, 3. FF Hirschhorn, 4. FF Obertürken Frauen, 5. FF Obertürken Herren, 6. FF Untergrafendorf, 7. FF Stubenberg Frauen, 8. FF Mödelsbach, 9. FF Untergrafendorf, 10. FF Kirchdorf, 11. FF Unterbuch Männer, 12. FF Unterbubach Frauen
- 15, 20.07.2008, Julbach, 1.-3. --, 4. FF Kirchdorf
- 16, 23.08.2009, Tannenbach, 1. --
- 17, 18.07.2010, Hirschhorn, 1. FF Hirschhorn
- 18, 24.06.2012, Untergrafendorf, 1. FF Julbach,

2. FF Hirschhorn, 3. FF Untergrafendorf, 4. FF Ausham, 5. FF Kirchdorf
19, 24.08.2014, Julbach, 1. FF Wurmansquick, 2. FF Hirschhorn, 3. FF Ruppertskirchen, 4. FF Julbach
20, 09.07.2017, Amsham (Egglham), 1. FF Wurmansquick, 2. FF Hirschhorn, 3. FF Stubenberg

Auch in Niederbayern nutzte man die Vorlagen für eine Handdruckspritzen-Ordnung aus Baden-Württemberg, auch wenn man diese wohl mit den Jahren entsprechend veränderte. So wird in Rottal-Inn nur eine Minute gepumpt. Vermutlich auch um die 12 bis 14 Teilnehmer die regelmäßig am Wettbewerbssonntag teilnehmen, alle durchzuschleusen. Auch kommen jedes Jahr neue „Nebenprüfungen“ wie z.B. Mannschaftswiegen, Leinenwerfen oder Schlauchrollen hinzu oder werden abgewechselt.

Der niederbayerische Wettbewerb ist vermutlich der älteste, sicherlich aber der am regelmäßigsten in Bayern ausgetragenen und man kann nur hoffen daß die Kreisbrandinspektion Rottal-Inn diese Tradition weiterhin pflegt und die Abstände zwischen den Wettbewerben wieder kürzer werden.

Wettbewerb im Regierungsbezirk Schwaben

In der Brandwacht 2/1999 wurde der „Erste Historische Handdruckspritzenwettbewerb im Landkreis Donau-Ries“ veröffentlicht. Damals schon mit einem Internetauftritt mit einer interessanten Adresse: www.feuerwehrfest.de. Übrigens die einzige Veranstaltungsankündigung von 7 mit einer Internetadresse, darunter auch das „Haus der Technik“ in Essen! Auch hier ist leider nicht bekannt wie der Wettbewerb ausging und ob weitere folgten.

Dem Autor sind mehrere Handdruckspritzen-Vorführungen in Schwaben bekannt, aber leider keine Handdruckspritzenwettbewerbe.

Nordbayern mit Franken und der Oberpfalz

Gleich im neuen Jahrtausend kündigte die Brandwacht 1/2000 den „Ersten Nordbayerischen Handdruckspritzenwettbewerb“ anläss-

lich des 100-jährigen Bestehens der Freiwilligen Feuerwehr Atzmansricht im Landkreis Amberg-Sulzbach an.

In der „Florian kommen“ das Mitteilungsblatt des Landesfeuerwehrverbandes Bayern wurde in der Ausgabe 36/Februar 2001 von diesem Wettbewerb von Alfons Grünbauer, den 1. Vorstand der FF Atzmansricht berichtet:

„... Es war Neuland, was sie da betraten, als sich die Vorstandschaft der FFW Atzmansricht vor zwei Jahren entschloß, anlässlich ihres 100-jährigen Gründungsjubiläums den 1. Nordbayerischen Handdruckspritzenwettbewerb zu veranstalten. Was sich dann jedoch am 6. August 2000 ereignete, ließ alle Zweifler verstummen. 14 Mannschaften aus ganz Nordbayern und eine sogar aus Winnenden bei Stuttgart traten an, um zu zeigen, daß ihre alten Handdruckspritzen noch lange nicht zum alten Eisen gehören. Ausstaffiert mit alten historischen Uniformen, und vom Ehrgeiz gepackt, zeigten die Mannschaften, was in ihnen steckt. Vier Minuten hieß es mit aller Kraft zu pumpen, um möglichst viel Wasser so weit als möglich zu spritzen.

Bewertet wurden dabei die Leistung der Spritze, d.h. die geförderte Wassermenge und die durchschnittliche Spritzweite, das Baujahr, der Zustand und die Originalität der Spritze sowie die Uniformierung und das Auftreten der Mannschaft. Als Schiedsrichter fungierten unter der Leitung von Helmut Bayer, Vorsitzender des Bezirksfeuerwehrverbandes der Oberpfalz, die Feuerwehrführungskräfte des Landkreises Amberg-Sulzbach. Beratend zur Seite standen ihnen dabei Annegret und Helmut Ziegler vom Feuerwehrmuseum Schloß Salem.

Als Sieger durfte dann die Mannschaft der FF Regensburg-Schwabelweis den eigens vom Amberger Landrat Dr. Hans Wagner gestifteten Wanderpokal, ein historisches Strahlrohr auf einem Metallsockel stehend und benannt nach dem bayerischen Prinzregenten Luitpold, in Empfang nehmen. Den zweiten Platz erreichten die Veranstalter des Wettbewerbs, die FF Atzmansricht, knapp gefolgt von den Gästen aus

Baden-Württemberg, der Mannschaft der FF Winnenden. ...“

2002 wiederholte die Feuerwehr Atzmannsricht den Wettbewerb, der sich anschließend zu einem regelmäßigem Wettbewerb in Nordbayern entwickelte. Leider verabschiedet sich das Mitteilungsblatt des LFV Bayern „Florian kommen“ 2003 nach dem Führungswechsel an der Landesspitze aus der Berichterstattung von Historischen Veranstaltungen. Zumindest aber hat sich der KfV Nürnberg-Land der Dokumentation für Veranstaltungen im eigenen Landkreis angenommen. Aber es sind auch hier leider nicht alle Nordbayerischen Handdruckspritzenwettbewerbe bekannt und dokumentiert.

Im Jahr 2002 und 2003 führte die Feuerwehr Diepersdorf im Nürnberger Land Handdruckspritzenwettbewerbe durch. Das Schiedsrichterteam, bestehend aus Hans Höcherl von der BF Nürnberg, Kreisbrandmeister a.D. Günther Kulla aus Leinburg sowie Brandmeister Georg Geiger aus Diepersdorf beurteilt den Wettbewerb auf den von der BF Nürnberg modifizierten Kriterien des Feuerwehrmuseum Salem.

Es konnte eine Maximalpunktzahl von 100 Punkten erreicht werden. Für das Baujahr der Spritze wurden 6 bis 10 Punkte vergeben. Der technische Gesamtzustand der Spritze (Funktionalität, Dichtheit, Schlauchmaterial, Schlauchhaspel, Lampen, Fuhrwerk) schlägt mit maximal 20 Punkten zu Buche. Für die Originalität der Handdruckspritze (Originalteile, originaler Farbanstrich, fachgerechte Restaurierung) fallen bis zu 18 Punkte an. Die dem Baujahr der Spritze zeitgerechte Uniformierung werden mit maximal 12 Punkten bedacht. Da es um 1900 bei vielen Wehren noch keine bzw. noch keine vollständige Ausstattung mit Uniformen gab, wurde auch zeitgerechte Handwerks- und Bauertracht anerkannt.

Ergebnisse des Handdruckspritzenwettbewerbs in Diepersdorf am 09.06.2002

1. Platz FF Diepersdorf (Nürnberger Land) mit 75,7 Punkten
2. Platz FF Entenberg (Nürnberger Land) mit 75,2 Punkten

3. Platz FF Hüttenbach (Nürnberger Land) mit 72,7 Punkten
4. Platz FF Atzmannsricht (Oberpfalz) mit 70,5 Punkten
5. Platz FF Kühried (Schwandorf) mit 62,2 Punkten

Ergebnisse des Handdruckspritzenwettbewerbs in Diepersdorf am 18.05.2003

1. Platz FF Karlsruhe (Abt. Hohenwettersbach - BW) mit 77,3 Punkten
2. Platz FF Entenberg (Nürnberger Land) mit 72,7 Punkten
3. Platz FF Atzmannsricht (Oberpfalz) mit 70,0 Punkten
4. Platz FF Diepersdorf (Nürnberger Land) mit 67,2 Punkten
5. Platz FF Schwarzenbach-Dörlbach (Nürnberg) mit 63,7 Punkten

Am 08. Mai 2005 führte die Feuerwehr Diepersdorf offiziell den 5. Nordbayerischen Handdruckspritzenwettbewerb durch. Bei den Nordbayerischen Wettbewerben wurde auch hin und wieder ein Sonderpreis „Schönste Pumpe“ vom Publikum gewählt und vergeben.

Folgende Handdruckspritzenwettbewerbe im Landkreis Rottal-Inn sind dem Autor bekannt bzw. dokumentiert [9]:

- | Nr. | Zeitpunkt | Ausrichter | Platzierung |
|-----|------------|---------------|---|
| 01 | 06.08.2000 | Atzmannsricht | 1. FF Regensburg-Schwbelweis, 2. FF Atzmannsricht, 3. FF Winnenden (BW) |
| 02 | 04.08.2002 | Atzmannsricht | 1. -- |
| 03 | 27.07.2003 | Dietersberg | 1. -- |
| 04 | 2004 | Kruppach | 1. -- |
| 05 | 08.05.2005 | Diepersdorf | 1. FF Deining (Lkr. Neumarkt) |
| 06 | 29.07.2006 | Deinigen | 1. FF Diepersdorf, 2. FF Thannhausen, 3. FF Sulzbürg, 4. FF Atzmannsricht, 5. FF Deining, 6. FF Kruppach |
| 07 | 22.07.2007 | Diepersdorf | 1. FF Thannhausen (Lkr. Neumarkt/Opf.), 2. FF Deining (Lkr. Neumarkt), 3. FF Rüblanden, 4. FF Atzmannsricht (Lkr. Amberg-Sulzbach), 5. FF Sulzbürg (Lkr. Neumarkt), 6. FF Diepersdorf, 7. FF Kruppach (Lkr. Neumarkt) |
| 08 | 29.06.2008 | Sulzbürg | 1. FF Deining (Lkr. Neumarkt) |

09, 17.05.2009, Thannhausen, 1. Platz FF Sulzbürg, 2. FF Diepersdorf
10, 23.05.2010, Atzmansricht, 1. Platz FF Sulzbürg
11, 04.09.2011, Sengenthal, 1. FF Kruppach
12, 02.09.2012, Hofen, 1. --
13, 2013, --, 1. --
14, 21.06.2014, Heng, 1. FF Postbauer-Heng, 2. Eichenhofen Festdamen, 3. FF Sulzbürg, 4. WF Bischberg II Junioren, 5. FF Oberhembach
15, 20.06.2015, Heng, 1. --
16, 28.05.2018, Sulzbürg, 1. Männer - FF Altmannsricht, 2. Festdamen - FF Wppersdorf I
17, 27.06.2020, Gebenbach-Kainsricht

Damit haben die Nordbayern (Franken/Oberpfälzer), nach den Niederbayern, ebenfalls einen kontinuierlichen Handdruckspritzenwettbewerb auf den Weg gebracht, der sogar schon für das Jahr 2020 eine weiteren Austragungsort hat.

Wettbewerbe in Oberbayern

Am 01. Oktober 2002 feiert der Landkreis Starnberg seinen 100. Geburtstag. Aus diesem Anlass fanden von Mai bis Dezember viele Veranstaltungen statt. Auf Initiative des Kreisfeuerwehr-Archivs Starnberg fand am 14.09.2002 ein Wettbewerb historischer Handdruckspritzen und eine Ausstellung historischer Fahrzeuge und Geräte der Feuerwehren am Festplatz in Andechs statt. Die Bewertungskriterien waren identisch mit den bekannten Richtlinien aus Baden-Württemberg bzw. Niederbayern.

Ein weiterer südbayerischer Handdruckspritzenwettbewerb wurde am 12. Juni 2004 von der Freiwilligen Feuerwehr Eberfing im Landkreis Weilheim-Schongau zum 125-jährigem Bestehen in der Brandwacht 1/2004 angekündigt. Ob es zu einem Wettbewerb, oder nur zu einer Präsentation der eigenen aktiven historischen Gruppe kam, ist dem Autor leider nicht bekannt. Zumindest ist dokumentiert, dass die historische Gruppe der Feuerwehr Eberfing im Jahr 2009 eine Vorführung im Rahmen des Tag der offenen Tür in Weilheim hatte.

Auch in Oberbayern sind dem Autor viele Handdruckspritzenvorführungen bekannt, aber außer

den beiden oben dokumentierten bzw. angekündigten und den Handdruckspritzenwettbewerb in Waldkraiburg sind keine weiteren Wettbewerbe in Oberbayern bekannt.

Schlussbemerkung

Die Aufstellung der bayerischen Handdruckspritzenwettbewerbe hat noch Lücken und ist noch nicht vollständig. Der Autor würde sich über jede Information von Wettbewerben in Bayern freuen bzw. auch eventuelle Korrekturen.

Zum Autor

Markus Zawadke, aktiver Feuerwehrmann in der FF Reithofen-Harthofen und Vorstand im Feuerwehrverein FF München-Waldperlach. Beschäftige mich seit 20 Jahren intensiv im Bereich Feuerwehr-Oldtimer und organisiert seit 2007 Feuerwehr-Oldtimertreffen (u.a. Münchner FIRETAG-Parade 2016 und Münchner Blaulicht-Festival 2019).

Seit 2016 ehrenamtlich im Feuerwehrmuseum Bayern als Historischer Leiter tätig. Durch meine Sonderausstellung im Museum erweiterte ich laufend, neben meinen Kernthema Feuerwehrfahrzeugtechnik und Feuerwehr München, meinen historischen Horizont u.a. Feuerschutzpolizei, Uniformen und seit Anfang 2019 nun auch das Thema Handdruckspritzen, in das ich mich immer mehr einarbeite.

Weitere Informationen die nicht im unmittelbarem Bezug zum Aufsatzthema stehen, Anmerkungen und Quellenangaben.

[1] Die Braun-Spritze der Feuerwehr Reithofen-Harthofen, wurde 1901 größtenteils aus Spenden der Ortsbewohner von Reithofen und Harthofen, zwei Ortsteile der Gemeinde Pastetten, gekauft. Ursprünglich für die „Gemeindefeuerwehr“, der Freiwilligen Feuerwehr Pastetten gedacht, entflammt bald ein heftiger Streit zwischen den Mitgliedern der Feuerwehr der Ortsteile Reithofen-Harthofen und Pastetten bezüglich der Verwendung der Spritze.

Am 17. Mai 1903 traten daher die Mitglieder aus den Ortsteilen Reithofen und Harthofen aus

dem Feuerwehrverband Pastetten aus und gründeten ihre eigene Wehr, mit der von ihnen beschafften Spritze. 1928 wurde durch die Gemeinde eine Motorspritze, eine Flader Siegerin I, beschafft. Nachdem diese Anfang der 1960er Jahre unbrauchbar geworden ist, war die Gemeinde nicht gewillt Ersatz zu beschaffen. Daher wurde das erste Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr ein TLF 15/20 Bj. 1943 der Feuerwehr München im Jahre 1962 wieder aus Eigenmittel angeschafft. Der Nachfolger ein gebrauchtes TLF 16 von Magirus Deutz auf A3500 von 1958, wurde 1980 wieder von der Gemeinde beschafft.

All diese Oldtimer (Handdruckspritze und beide TLF) befinden sich immer noch im Besitz des Feuerwehrvereins. Hierfür wurde in Reithofen ein neues Feuer-Haus in Eigenregie errichtet, in dem die Spritze und das alte TLF auf eigene Kosten untergebracht sind. Die Feuerwehr Reithofen-Harthofen ist seit 1976 nachdem das alte Feuerwehrhaus abgerissen wurde zusammen mit der Feuerwehr Pastetten in einem gemeinsamen Gerätehaus untergebracht.

Diese räumliche Nähe war in dem zwischenzeitlich 70 Jahre schwelenden Zwist nicht immer förderlich. Förderlich hingegen ist lediglich die Rivalität in der Steigerung der Leistungsfähigkeit und des Engagements beider Wehren. Für die Gemeindegröße ist das mehr als überdurchschnittlich in Ausbildung, Mannschaft und Gerät im Vergleich zu anderen Feuerwehren des Landkreises. Die gemeinsame Zwangsunterbringung wird aber demnächst beendet, z.Z. laufen die Architektenausschreibungen für zwei Gerätehäuser!

Quelle: Chronik der Freiwilligen Feuerwehr Reithofen-Harthofen und Autor als Zeitzeuge

[2] Nordrhein-Westfalen war 1951 mit 43 Mio. DM das grösste Geberland im Länderfinanzausgleich, gefolgt von Hamburg mit 19 Mio., Baden-Württemberg mit 16 Mio. und Hessen mit 10 Mio. Das größte Nehmerland 1951 war Schleswig-Holstein mit 52 Mio., gefolgt von Rheinland-Pfalz mit 15 Mio.DM, Niedersachsen mit 13 Mio.DM und als „kleinster Nehmer“ Bayern mit 7 Mio.DM.

Bremen war 1951 weder Geber- noch Nehmerland. Das Saarland war zu diesem Zeitpunkt noch nicht Teil der Bundesrepublik. Berlin erhielt aufgrund des Vier-Mächte-Status keine Zuwendung. Erst ab 1995 mit den neuen Bundesländern zusammen.

Quelle: Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages, Bundesfinanzministerium: 1950–1994

[3] Benno Ladwig war Geschäftsführer des Landesfeuerwehrverbandes Niedersachsen und von 1960-1976 Generalsekretär und Bundesgeschäftsführer des Deutschen Feuerwehrverbandes.

Quelle: Deutscher Feuerwehrverband - Gedenkanzeige des DFV vom 25.04.2003

[4] Gekürzt aus dem Artikel in der Brandwacht 01/1986 von Baudirektor Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Schulz, Salem.

[5] Dipl.-Ing. Wolfgang Hornung (1921-2004) - ehemaliger Chefkonstrukteur Brandschutz bei Magirus-Deutz u.a. für die Entwicklung der ersten DLK niedriger Bauart verantwortlich. 1963 Mitbegründer und Vorstandsmitglied des Vereins Deutsches Feuerwehrmuseum in Fulda e.V. und seit 1977 ehrenamtlicher Beauftragter des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg. Ehemaliger Leiter des Referat 11 im vfdB und Ehrenmitglied. Historischer Berater im Feuerwehrmuseum Salem.

Quelle: Brandwacht - Mehrere Einträge zur Person und dem Feuerwehrmuseum Salem zudem Gedenkanzeige 05/2004

[6] Ministerialrat Dipl.-Ing. Manfred von Hagen war von 1966 - 1998 im Bayerischen Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz beschäftigt und von 1973 deren Amtsleiter und übernahm gleichzeitig die Schriftleitung der Brandwacht.

Quelle: Brandwacht 7-8/1998 Verabschiedung in den Ruhestand

[7] Anm. d. Autors: Manfred von Hagen ist ein inspirierender und treuer Wegbegleiter des Feuerwehrmuseum Bayern. Seine Leidenschaft für die Feuerwehrhistorie merkt man in jedem persönlichem Gespräch mit Ihm. Die

Schlussfolgerungen zu seinen Artikeln in der Brandwacht zu den Handdruckspritzenwettbewerben in Salem, besonders von 1992, sind eine persönliche Meinung des Autors.

[8] Der Artikel über ein technisches Feuerwehr-Museum in Bayern war bereits sehr detailliert beschrieben und sollte im Schloß Seefeld im Landkreis Starnberg entstehen. In der Brandwacht 11/1993 wurde eine schriftliche Anfrage des bayerischen Landtagsabgeordneten Georg Rosenbauer bezüglich des Technischen Feuerwehr-Museum Bayern an das Staatsministerium für Unterricht, Kultur, Wissenschaft und Kunst gerichtet.

Von Seiten des Ministerium wurden einige Denkansätze zur Umsetzung, Finanzierung und Zuständigkeit geschrieben und im letzten Absatz mitgeteilt, dass das Vorhaben im Rahmen der Möglichkeiten weiterentwickelt werden soll, aber ein Teil des Schlosses Seefeld u.a. für das Staatl. Völkerkundemuseum geplant ist, dass dann im Jahr 2000-2009 dort tatsächlich die Ägyptische Kunst beherbergte.

Es gab noch einige Anläufe für andere Standorte von Seiten Karl Seegerer, die aber alle leider nicht fruchteten. 2012 wurde auf eine Privatinitiative das Feuerwehrmuseum Bayern in Waldkraiburg eröffnet, der die „Sammlung Seegerer“ von Seiten der LHS München, als deren Eigentümer, als Dauerleihgabe übertragen wurde. Bereits zwei Jahre später stand das Museum vor dem finanziellen Aus und der Unterstützungsverein übernahm 2015 die Leitung und führte das Museum aus der finanziellen Talsohle und betreibt das Museum und ist aktuell mit einem neuen Museumskonzept in Verhandlung.

[9] Quellen:

Gemeindebote Zeilarn 1996-2020

KFV Rottal-Inn

FF Julbach - Bewertungsblätter 2014

FF Hirschhorn - Kirchdorf am Inn - Wurmansquick

[9] Quellen:

Mitteilungsblatt des LFV Bayern - Florian kommen 2000-2002

KFV Nürnberg-Land

Oberbayerischer Handdruckspritzen-Ordnung anlässlich des 2. Oberbayerischen Handdruckspritzen-Wettbewerb am 23. Mai 2020 in Neubiberg bei München

Organisiert Feuer gelöscht wurde mit Gründung der ersten Feuerwehren und so kamen auch die ersten Anweisungen wie der Feuerwehrmann die Maschinen zu bedienen hatte oder der Einsatz im allgemeinen entsprechend abzulaufen hatte. So hat z.B. Conrad C. Magirus in seinen Buch „Alle Theile des Feuer-Lösch-Wesens“ das er im Jahr 1850 veröffentlicht hat, genau beschrieben wie das technische Geräte von der Mannschaft im einzelnen zu bedienen sind.

Auch der Kommandant Reinhold Hirschberger von der Freiwilligen Feuerwehr München hat 1869 ein Handbuch für die Feuerwehr München geschrieben. Ebenso Ludwig Jung, der 1. Vorsitzende des Bayerischen Landesfeuerwehrverbandes hat 1870 ein „Übungsbuch für Landfeuerwehren“ verfasst. Wenn man sich nun die Mühe macht, die einzelnen Ablaufweisen eines Einsatzes des jeweiligen Autors zu vergleichen, wird man zu dem Schluss kommen, dass zwar eine andere Formulierung und Aufteilung verwendet wurde, aber man im Grunde immer das selbe tut.

So unterschiedlich trotz aller Länderhoheit auch unsere aktuellen Dienstanweisungen zwischen den einzelnen Bundesländern und Landesverbänden zu scheinen mögen, so einheitlich geht jeder Feuerwehrmann zwischen Flensburg und Berchtesgaden doch an die Sache ran. Daher muss man das Rad nicht neu erfinden - was Wolfgang Hornung 1985 für den ersten Handdruckspritzenwettbewerb in Salem aus alten Unterlagen von C.D. Magirus entnahm, ist schließlich schon so perfekt gewesen, dass es Ober- und Niederbayern, Franken und die Oberpfalz kopiert haben und auch andere Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen richten ihre Handdruckspritzenwettbewerbe im Grunde nach der „Salem'schen Ordnung“ aus.

So werden wir es in München und Oberbayern auch machen! Gerade in Erinnerung an Dipl.-

Ing. Wolfgang Hornung, der mit dem Oberbranddirektor Dipl.-Ing. Karl Seegerer von der BF München die „Münchner Leiter“ als Chefkonstrukteur bei Magirus geschaffen hat und die „Nennleistung“ von C.D. Magirus als Grundlage für den Handdruckspritzenwettbewerb verwandte. Aber ein paar kleine Münchner und Oberbayerische Schmankerl haben wir unserer Handdruckspritzen-Ordnung doch verpasst!

Oberbayerische Handdruckspritzen-Ordnung

Kriterien der Bewertung	Punktzahl
I. Die Handdruckspritze	30 Gesamtpunkte
-	

Bewertet werden folgende Kriterien:

1. Baujahr der Spritze

Vor 1750	10 Punkte
Vor 1800	08 Punkte
1800-1850	06 Punkte
1850-1900	04 Punkte
Nach 1900	02 Punkte

2. Zustand der Spritze 20 Punkte

Hier wird der technische Gesamtzustand der Spritze (allgemeiner Zustand. Funktionalität. Dichtheit. Schlauchmaterial. Schlauchhaspel. Lampen. Fuhrwerk) bewertet.

3. Originalität der Spritze 20 Punkte

Hier wird der Zustand in Bezug auf die Restaurierung sowie die Originalität aller Teile bewertet (originaler Farbanstrich) keine Nitro- oder Kunststofflacke, keine nachträglich angebrachten Verzierungen, kein Farbkasten, Originalteile, keine Kunststoffschläuche, keine Kunststoffstrahlrohre usw. fachgerechte Ausführung der Restaurierung, keine Blumensträuße oder Gebinde oder sonstiges auf den Spritzen.

II. Die Mannschaft 27 Gesamtpunkte

1. Uniformierung der Mannschaft

a.) Originale bzw. authentische Uniformen	12 Punkte
---	-----------

b.) Zeitgemäße zur Spritze passende Kleidung (Pfarrer, Handwerker, Bauern etc.)

10 Punkte

c.) Bei nachweislichem Einsatz nach den 2. WK (Bild) entsprechende Uniformen

08 Punkte

Die jeweils pro „Kleidungsgruppe“ angegebene Punktzahl ist maximal erreichbar. Es wird alles bewertet, Helme, Jacken, Hosen, Schuhe/Stiefel, Kennzeichnungen u.s.w.. Je besser desto mehr Punkte. Turnschuhe, moderne heutige Uniformen passen nicht zu historischen Handdruckspritzen und werden mit entsprechenden großen Abzügen bedacht.

2. Auftreten der Mannschaft 10 Punkte

Hier wird der gesamte Eindruck der Mannschaft bewertet. (Sicheres Auftreten, richtige Kommandos des Führers, richtige Ausführung der Kommandos, gleichmäßiges Arbeiten an der Spritze, Aufmarsch, Aufbau, Abmarsch.) Es spielt keine Rolle, ob die Kommandos nach altem Reglement erteilt werden. Wichtig ist, dass kommandiert wird, wobei die Kommandos zur Bauzeit und der Jahre, in denen die Spritze im Einsatz war. passen sollten. Show-Effekte. Zirkusnummern und andere gekünstelte Darbietungen, die mit der Feuerwehr nichts zu tun haben, werden nicht bewertet.

3. Bonuspunkte Bayerisches-Spritzen-Exerzierreglement 05 Punkte

Beim Veranstalter kann das bayerische Spritzen-Exercitium (nach Ludwig Jung - Übungsbuch für Landfeuerwehren) angefordert werden.

III. Wettbewerb 55 Gesamtpunkte

1. Anmarsch 12 Punkte

Der Anmarsch erfolgt über einen einfachen Slalom-Parkour in einer festgelegten Zeit. Es gibt jeweils Minuspunkte (von 9) für das unter- bzw. überschreiten der festgelegten Zeit. Ein Zeitmesser darf während des Anmarsches nicht benutzt werden.

2. Knoten und Stiche 08 Punkte

Abgefragt werden nach Los die vier Feuerwehr-

manns-Knoten in festgelegten Variationen und Zeiten.

3. Spritzenübung 35 Punkte
- Nach Kommando erfolgt die Zeitnahme.
 - Aufbau der Handspritze mit Schlauchleitung.
 - Pumpe soll nicht selbst ansaugen, sondern wird ausrichterseitig durch Hydranten über eine Wasseruhr gefüllt.
 - Vornahme des C-Schlauchs und Zielspritzen ins Brandhaus. Entfernung nach Pumpenart zwischen 10 und maximal 20 m.
 - Ende wenn „Feuer aus“ (Wassermenge im Brandhaus ist erreicht) oder die maximale Zeit von 10 Min. erreicht ist.

Die „Wassermenge“ errechnet sich aus der von einer Mannschaft mit einer Spritze erbrachten Leistung, bestehend aus der geforderten Wassermenge mal der Wurfweite geteilt durch die Anzahl der Pumpenmannschaft mal der Anzahl der Minuten, die gepumpt wird.

Es werden jeweils Punkte für die Zeit, Vornahme und die Wassermenge vergeben.

Maximal sind 112 Punkte erreichbar

Beim Oberbayerischen Handdruckspritzenwettbewerb wird für den 1. Platz ein Wanderpreis vergeben. Für den 1. bis 3. Platz gibt eine besondere Auszeichnung in Gold - Silber -Bronze und jeder Teilnehmer erhält eine Auszeichnung

für seine Teilnahme als Erinnerung.

2. Oberbayerischen Handdruckspritzenwettbewerb 23. Mai 2020
Freiwillige Feuerwehr Neubiberg e.V.
Floriansanger 1
85579 Neubiberg
www.100.ff-neubiberg.de

Teilnahmeberechtigt sind alle gängigen Handdruckspritzen (Original oder Restauriert) mit Mannschaft aus den ehemaligen Gebieten der Königreiche Bayern, Württemberg und Sachsen, allen Großherzog-, Herzog- und Fürstentümern und den Hansestädten des ehem. Deutschen Kaiserreiches und natürlich und selbstverständlich auch das ehemalige Preußen mit allen seinen Provinzen. Zudem auch Mannschaften aus dem ehem. Kaiserreich Österreich (somit auch Südtirol) und der Schweiz.

Jede dieser Gruppen ist berechtigt am 2. Oberbayerischen Handdruckspritzenwettbewerb teilzunehmen und den Titel „Oberbayerischer Handdruckspitzenmeister“ zu erreichen und für die Dauer bis zum nächsten Wettbewerb zu tragen.

Die neue Oberbayerische Handdruckspritzen-Ordnung ist hiermit veröffentlicht und gültig für alle teilnehmenden Mannschaften.

Fragen und Anmeldungen bitte an:
Markus Zawadke
oldtimer@feuerwehr-neubiberg.de

Termine

**50 Jahre Feuerwehrmuseum Borculo,
Hofstraat 5, Borculo, Niederlande
Samstag, 7. März 2020**

Tag der Feuerwehrgeschichte

Samstag 5 September

Große Teilnahme am Stadtfest Borculo

Samstag 4 Oktober

Feuerwehr-Oldtimertag mit einer Rundfahrt durch Borculo

**Blaulichtag bei der Sauerländer Kleinbahn
Sonntag, 2. August 2020, 10 - 17 Uhr**

58849 Herscheid-Hüinghausen (NRW)

Info über: aschauerhundt@gmail.com

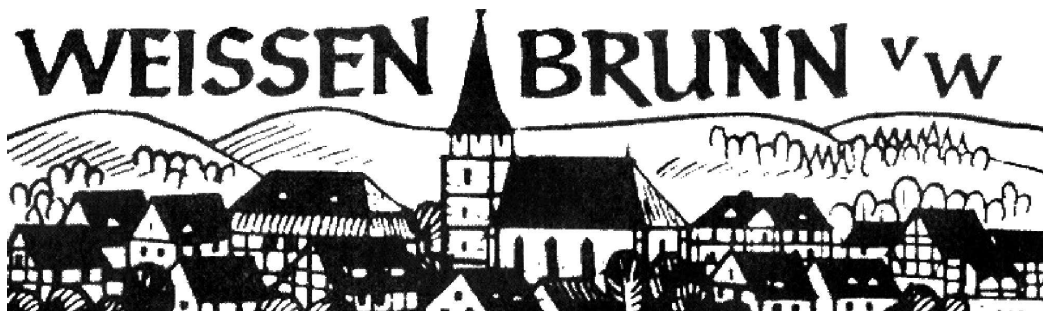
MOTORKRAFT



statt MUSKELKATER

**OLDTIMER-NUTZFAHRZEUG-TREFFEN
mit Teilemarkt
vom 21. 8. bis 23. 8. 2020
in Lorenzkirch an der Elbe**

Veranstaltungsort: 01619 Zeithain, Ortsteil Lorenzkirch, Festplatz des bekannten Lorenzmarktes
Veranstalter: Arbeitsgemeinschaft „Feuerwehrhistorik“ Riesa e.V., Abendrothstr. 12 a in 01619 Zeithain, Tel.: 0171 - 453 74 64, Fax: 03525 - 76 49 81, bossack@LFV-Sachsen.de, www.feuerwehrhistorik-riese.de, gemeinsam mit K&K Getränke GmbH u. Co KG Riesa



Liebe Kameradinnen und Kameraden, liebe Feuerwehr-Oldtimerfreunde,
die Dorfgemeinschaft Weissenbrunn vorm Wald wagt einen 3. Versuch und
möchte ganz herzlich zum

3. Thüringisch-Sächsisch-Fränkischen Feuerwehr Oldtimertreffen

anlässlich

30 Jahre Deutsche Einheit

am **27. September 2020** einladen.

Beginn ist 10.00 Uhr mit einem Festgottesdienst. Anschließend folgt im
Festzelt die Begrüßung, es spricht unter anderem Ministerpräsident a. D.
Dr. Günther Beckstein. Danach ist eine Rundfahrt und auch wieder ein
kleines Rahmenprogramm geplant.

Weitere detaillierte Infos folgen rechtzeitig.

Die Dorfgemeinschaft Weissenbrunn v. W. freut sich auf viele (möglichst
frühzeitige) Anmeldungen!

Bitte diese Einladung weiterleiten!

Kontakt/Anmeldungen:

Frieder Schneider
Lindleite 4
Weissenbrunn vorm Wald
96472 Rödental

Tel.: 09563/509517 (AB),
Mobil & WhatsApp : 0152/04038865
Mail: schneider.wvw@gmx.de



Suche und Biete

In der Ausgabe 2014-01 war ein Beitrag von Oliver Kubitzka über den Elsaß-Lothringischen Landesfeuerwehrverband. Hierzu kann ich mit zwei Fotos beitragen. Sie zeigen eine Medaille aus Gebweiler, verliehen 1886 an Paul Grimm. Er versah seinen Dienst ab 1852, als das Elsaß noch zu Frankreich gehörte und Guebwiller hieß. Interessant an der Medaille ist, dass sie nach französischem Vorbild eine feste Aufhängung aus Eichenblättern aufweist und somit liegt auch der Verdacht nahe, dass sie in Frank-

reich hergestellt wurde, wobei auch auf dem Rand die Bezeichnung "Argent" für Silber steht. Die Medaille hat einen Durchmesser von 34,2 mm und die Aufhängung noch einmal 13,6 mm. Ob das Band zugehörig ist, vermag ich nicht zu sagen, jedoch passt es in der Breite.

Sollte mal Platz in der Chronik sein, wäre eine Abbildung der Medaille schön. Vielleicht kann ein Leser noch etwas dazu beitragen.

Viele Grüße Bernd Warnecke
uhlengebraeu@gmail.com



Wir bedanken uns bei:

- ▣ Gerard Koppers
- ▣ Peter Korte
- ▣ Markus Zawadke

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