

# FeuerwehrChronik

17. Jahrgang  
30. September 2021  
Ausgabe 5



Herausgeber der FeuerwehrChronik  
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

## Inhalt

Vorwort (Seite 1)

Hartmut KLUST &  
Christoph HEIDER  
Katastrophe in der  
"Todeskurve"  
(Seite 2)

Karl HERMANN  
Schwarzwalduhr  
"Pompieri" entdeckt  
(Seite 6)

Peter SNELLEN  
Britische Feuerwehr-  
leute hinter der Front -  
Die No 4 Mobile Over-  
seas Column der NFS  
(Seite 7)

Peter KORTE  
Aus dem Archiv der  
Feuerwehr Datteln  
(Seite 15)

Text aus: Friedrich  
von Schiller, Das  
Lied von der Glo-  
cke, 1799  
(Seite 22)

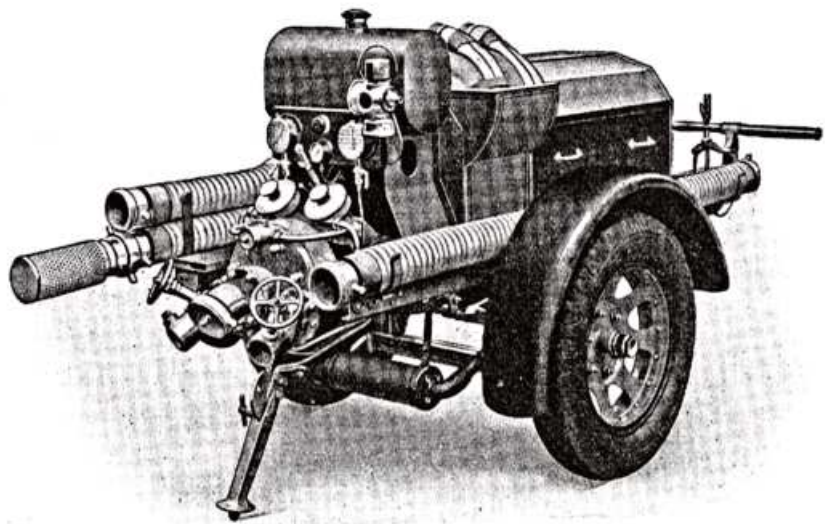


Fig. 1.—A General View of the Dennis 350/500-Gallon Trailer Pump.



FeuerwehrChronik seit 2005

# Katastrophe in der "Todeskurve"

von Hartmut KLUST und Christoph HEIDER



Am Abend des 9. Februar 1971 entgleiste im Gemeindegebiet Aitrang der Trans-Europ-Express Bavaria, in dessen Trümmern ein Nahverkehrszug fuhr. 28 Menschen starben, 42 weitere wurden verletzt. Der Unfall war der schwerste Eisenbahnunfall, an dem je ein TEE beteiligt war. Ab Winterfahrplan 1969/1970 verkehrte der schweizerisch-niederländische Triebwagen der Baureihe RAm als TEE 56 Bavaria in der Verbindung München–Zürich. Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) verfügten über zwei dieser vierteiligen, dieselbetriebenen Garnituren. Am Unfalltag war das Fahrzeug mit der Nummer 501 eingesetzt. Dabei fuhr der Maschinenwagen am Schluss der Einheit mit dem Steuerwagen voran. Er beförderte 53 Fahrgäste. Weiter an Bord waren der Lokführer, ein Techniker, der Zugbegleiter und das Personal des Speisewagens. Zur fast gleichen Zeit verkehrte aus der Gegenrichtung, aus Kempten kommend, ein Schienenbus vom Typ VT 98, als dreiteiliger Personenzug in östlicher Richtung. Sein Zielbahnhof war Aitrang. Um 18:44 Uhr passierte der TEE den Bahnhof Aitrang von Osten kommend mit überhöhter Geschwindigkeit. Der Fahrdienstleiter in Aitrang will bei der Vorbeifahrt am Maschinenwagen Funken angelegter Bremsklötze bemerkt haben. Als der Zug mit 128 km/h in die S-Kurve einfuhr, entgleiste der gesamte Zugverband. Der führende Steuerwagen kam zusammen mit dem folgenden

Speisewagen im parallel der Gleistrasse verlaufenden Bachbett auf der linken Seite zu liegen. Der folgende Mittelgangwagen stellte sich quer, der abschließende Motorwagen wurde mitgerissen und kam zwischen den beiden Gleisen, in den Schotter gewühlt, zum Stehen genauer gesagt zum Liegen. Warum unzureichend oder zu spät gebremst wurde, ob menschliches oder technisches Versagen den Unfall auslöste, konnte nie geklärt werden.

Aus den Aufzeichnungen des Fahrdienstleiters und der Einsatzprotokolle der Hilfskräfte konnte der Ablauf des Unglücks sehr gut rekonstruiert werden.

## **Zeitlicher Ablauf des Eisenbahnunglücks in Aitrang**

### **9. Februar 1971**

18:44 # Durchfahrt Bahnhof Aitrang mit 128 km/h, statt der zugelassenen 80 km/h

18:46 # Entgleisung des Steuer-/Speise-/Sitz- und Maschinenwagens in Bahnkm 34,371

18:46 # Aufprall der 3-teil. Schienenbusgarnitur auf den TEE-Maschinenwagen in km 34,50

18:55 # Eintreffen der ersten Helfer (u.a. ein Arzt)

18:58 # Hilfeersuchen bei den Blaulichtorganisationen (Feuerwehr/Rotes Kreuz/THW), der Bundeswehr und Benachrichtigung der Staatsanwaltschaft



Rettungsarbeiten am Schienenbus (Allgäuer Zeitung 09.02.2011, mit freundlicher Genehmigung)

19:10 # Anforderung des Gerätewagens der Bahn in Kempten

19:20 # Staatsanwaltschaft vor Ort

19:49 # Anforderung des Gerätewagens in Augsburg und der Eisenbahnkräne in München (45 t und 57 t)

20:16 # Eintreffen des 1. Gerätewagens aus Kempten

20:30 # Transport der Verletzten in umliegende Krankenhäuser Marktoberdorf, Kaufbeuren, Kempten und Obergünzburg abgeschlossen, bis auf den eingeklemmten Lokführer des Schienenbusses – erst um 0:30 befreit und ins Krankenhaus Kaufbeuren eingeliefert. Die ambulante Versorgung erfolgte in der Schule Aitrang, die Toten wurden in die nahegelegene Turnhalle gebracht. 28 Tote einschließlich der beiden Lokführer, 19 Schwer- und 23 Leichtverletzte waren die Folge.

21:12 # 2. Gerätewagen aus Augsburg eingetroffen

22:15 # Beginn der Aufgleisungsarbeiten des Schienenbusses

23:18 # Eintreffen des 1. Krans (45 t) aus München. Der Kran kam aufgrund unzureichender Tragfähigkeit nicht zum Einsatz

#### 10. Februar 1971

01:00 # Aufgleisungsarbeiten Schienenbus beendet. Anforderung Eisenbahnkran Würzburg  
03:00 # Abschleppen der Schienenbusgarnitur zum Bahnhof Günzach

05:30 # 57 t-Kran aus München eingetroffen

07:08 # 90 t-Kran aus Würzburg eingetroffen

10:40 # Freigabe des beschlagnahmten Gleises durch den Oberstaatsanwalt und Beginn der Oberbaureparatur

14:10 # Ende der Bergung des Maschinenwagens mit Aufgleisung und Hinterstellung im Gütergleis Aitrang. Abtransport ins Betriebswerk Kempten zur näheren Untersuchung und später nach Zürich. Die drei Wagen wurden vor Ort verschrottet

17:45# Oberbautechnische Freigabe des Streckengleises Buchloe – Lindau (rechtes Gleis) für 50 km/h.



**Bergarbeiten mit Eisenbahnkränen 10.02.1971**

**12. Februar 1971**

14:00 # Das Gleis Lindau – Buchloe (das linke Bahngleis) wurde für 50 km/h befahrbar gemeldet

**16. Februar 1971**

Abschluss der Verschrottung der Eisenbahnwaggons

**Großes mediales Interesse**

Das mediale Interesse dieses Unglücks war enorm. Scharen von Journalisten belagerten über Tage die Unglücksstelle. Die Zeitungen, sowohl regional als auch überregional waren mit sensationslüsternen Überschriften zum Unglück gespickt. Fotografen schreckten auch nicht vor Fotos von Verletzten und Toten zu-



**Aufgleisungsarbeiten mit dem Deutschlandgerät**



Allgäuer Zeitung 11. Februar 1971, mit freundlicher Genehmigung

rück. Journalismus, wie man ihn sich heute nicht mehr vorstellen kann. Bemerkenswert, dass bereits am 10. Februar 1971 ein kleiner Bericht über dieses Unglück im „Neuen Deutschland“, dem Organ des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, jenseits des Eisernen Vorhangs erschienen ist. Auch „Der Spiegel“ thematisierte das Unglück in Aitrag in seiner Ausgabe.

### Der Einsatz aus heutiger Sicht

Im Rahmen der Rechercharbeiten für die Sonderausstellung konnten einige Zeitzeugen ausfindig gemacht werden. Wir haben Einsatzkräfte der Feuerwehr, des Roten Kreuzes und auch zwei Fahrgäste des Schienenbusses interviewt. Diese Informationen eröffneten einen tieferen Blick auf das Unglück. Der Einsatz war eine beachtenswerte Gemeinschaftsleistung aller Helfer und Hilfskräfte, trotz aller Widrigkei-

ten. Bereits 90 min. nach dem Unglück waren alle Verletzten versorgt und in die Krankenhäuser gebracht. Einfache Sanitätstaschen waren die einzigen Hilfsmittel der Sanitäter, keine Infusionen. Diese wurden erst später durch die Bundeswehr zur Verfügung gestellt. Die Sanitätskräfte wurden per Telefon im „Schneeballsystem“ alarmiert. Die technische Rettung erfolgte mit einfachsten Mitteln, keine hydraulischen Rettungsgeräte, die bei der Feuerwehr heute Standard sind. Keine Ausleuchtung der Einsatzstelle im Anfangsstadium, es gab nur Taschen- und Handlampen. Nur die Feuerwehren Marktoberdorf und Kaufbeuren verfügten über Notstromaggregate und Scheinwerfer. Erst nach der Ausleuchtung der Einsatzstelle wurde das wahre Ausmaß des Unglücks sichtbar. Die Fliegerhorstfeuerwehr und die Sanitätseinheiten der Bundeswehr rückten sofort auf Verantwortung des Standortkommandanten aus. 14 Stunden nach dem Unglück war die Einsatzstelle von der Staatsanwaltschaft freigegeben. Einen Tag nach dem Unglück war die Unglücksstelle

wieder eingleisig befahrbar.

### Sonderausstellung im Feuerwehrmuseum Kaufbeuren Ostallgäu

Die Eisenbahnfreunde Kaufbeuren und das Feuerwehrmuseum Kaufbeuren-Ostallgäu präsentieren ab April 2021-2022 eine Sonderausstellung im Feuerwehrmuseum. Die Ausstellung ist die Erinnerung an ein schreckliches Ereignis, das Gedenken an die Opfer, die Anerkennung der Leistung der vielen Helfer und der Rückblick auf ein Stück Eisenbahngeschichte. Neben vielen Bildern- und Zeitzeugenberichten wird dieses Ereignis mit einem originalgetreuen 1:87 Diorama der Unfallstelle präsentiert. Das Diorama zeigt die schwierigen Bergarbeiten des verunglückten Zuges. Im Rahmen der Ausstellung sind weitere Aktionen, wie Fachvorträge und Sonderführungen geplant. Nähere Informationen findet man unter [www.fwm-kf-oal.de](http://www.fwm-kf-oal.de).

# Schwarzwalduhr "Pompier" entdeckt

von Karl HERMANN



Der Besuch der Antik-Uhrenbörse in Furtwangen führte zu einem Zufallsfund eines Fotos eines historischen Uhrenschildes mit einem frühen, markanten und effektvollen Feuerwehrmotiv. Das „elektrisierte“ den Fachmann und die spannende Forschung nach der Quelle des Bildes begann. Erst im Deutschen Uhrenmuseum in Furtwangen konnte die umfangreiche und qualifizierte Geschichte dieses beachtenswerten Uhrenschildfotos mit dem exzellenten Feuerwehrmotiv entschlüsselt werden.

In den 1850er Jahren erfolgte im Großherzogtum Baden der Versuch für das stagnierende Schwarzwälder Uhrengewerbe einen Aufschwung zu erreichen. Neben der Uhrwerkstechnik war vor allem auch die Gestaltung, hier die Schildermalerei, zu verbessern. Badische Künstler wurden aufgefordert entsprechende Entwürfe einzusenden. Der Hüfinger Maler Lucian Reich (1817–1900) fertigte, dem Aufruf folgend, verschiedene „Musterblätter für die

Uhrenschildermaler des Schwarzwaldes“. Er entwarf unter anderen ein Formschild für eine Wanduhr mit dem Titel „Pompier“. Die in jenen Jahren im Großherzogtum Baden neuentstandenen Pompier-Corps (Durlach 1846) erschienen somit erstmals als Motiv für eine Schilduhr. Raich war in jenen Jahren in Rastatt und in Karlsruhe künstlerisch tätig, auch dort waren bereits 1847 Pompier-Corps entstanden. Diese neuen Pompier, mit ihrer Montur und Ausstattung, waren dem Maler bestens bekannt was ihn durch die exakte Darstellung auf dem Muster-Uhrenschild auszeichnet. Die beiden gemalten Pompier flankieren die Zifferblattaussparung und sind vor steinerne Säulenmotive gestellt. Im Bogenfeld ist ein leeres Wappen, das entsprechend des Kundenwunsches z.B. mit dem Stadtwappen gestaltet werden konnte. Ein Feuerwehremblem bestand damals noch nicht. Über dem Zifferblatt befindet sich eine Tafel mit dem Wahlspruch „Gott zur Ehr – dem Nächten zur Wehr“, der hier zum ersten Mal auf

einem häuslichen Gegenstand erscheint. Die Pompiers sind in ihrer hellen Uniform, der damaligen Turnerkleidung entsprechend, gekleidet mit blanken Messinghelmen, der linke mit rotem Rosshaarbusch, Steigergurt mit Seil und Signalhorn, der Gegenseitige mit Hakenleiter, Gurt, Seil und Beil. Dem Künstler gelingt so die Integration des Zifferblattes vor dem architektonischen Hintergrund mit den flankierenden, prägnanten Pompiers.

Die Realisation dieses sehr frühen Feuerwehr-Motives von Lucian Reich auf Uhrenschildern oder auch als Einlage für Rahmenuhren, hatte wenig Erfolg, die heimischen Schildermaler waren wohl überfordert. Nur zwei Exemplare in Uhren-Museen sind (bisher) bekannt. Erst circa

vier Jahrzehnte später, als das Feuerwehrwesen flächendeckend eingeführt war, sind ähnliche aber künstlerisch einfachere Motive mit Feuerwehrmännern, Gerätschaften und dem Leitspruch auf Rahmenuhren oder bedruckten Uhrenschildern vereinzelt zu finden. Es handelt sich aber nicht um die Umsetzung des Reichs'schen Entwurfes, sondern höchstens um die Verwendung seiner Bildidee.

Der Verfasser hat auf der Basis der gefundenen Fotografie Uhrenschilder mit dem historischen und eindrucksvollen Pompiers-Motiv aus der Biedermeierzeit, in einer limitierten Auflage, rekonstruiert und mit einem Uhrwerk ergänzt. Weitere Information dazu, gerne an/bei: [hermann.nehmen@web.de](mailto:hermann.nehmen@web.de)

## *Britische Feuerwehrleute hinter der Front - Die No 4 Mobile Overseas Column der NFS*

von Peter SNELLEN, unter Mitarbeit von Louis van TELGEN & Ruud van HOUTUM (†)

*Der Zweite Weltkrieg bleibt eine schwarze Seite der Geschichte. Die Befreiung durch die alliierten Armeen wird noch immer jedes Jahr in unserem Land gefeiert. Aber von einer Gruppe dieser Befreier hört man nie wirklich etwas: den Feuerwehrleuten der mobilen Kolonnen, die "direkt hinter der Front" arbeiteten.*

Nach den harten Schlägen, die London und andere Städte während monatelanger nächtlicher Luftangriffe (dem so genannten "Blitz") erdulden mussten, wurde im Vereinigten Königreich beschlossen, die Feuerwehr in eine nationale Feuerwehr umzuwandeln. In nur wenigen Monaten entstand eine über vierzig Distrikte verteilte nationale Organisation, die "Fire Forces" genannt wurde. Jede dieser Feuerwehren war in zwei Divisionen mit jeweils zwei Kolonnen unterteilt, die wiederum aus fünf Kompanien bestanden. Zu ihrem Höhepunkt zählte die Nationale Feuerwehr 370.000 Mitarbeiter (Berufs- und Freiwillige Feuerwehr), darunter 80.000 Frauen.

### **National Fire Service**

Als sich der D-Day näherte (März 1944), wurde eine Reihe von "Chief Regional Fire Officers" zu einem Treffen in England eingeladen. Dort wurde ihnen mitgeteilt, dass Freiwillige gesucht würden, um das "NFS Überseekontingent" zu gründen, das zur Unterstützung der XII. U.S. Army Group geschaffen wurde, die den deutschen Besatzungstruppen auf dem Festland entgegentreten sollten. Sie wurde unter strengster Geheimhaltung eingerichtet. Obwohl der amerikanische Armeegipfel sofort von der Idee begeistert war, waren die britischen Generäle etwas zurückhaltender. Sie waren besorgt über den Status dieser "Zivilisten", wenn sie von feindlichen Truppen gefangen genommen würden. Schließlich können Zivilisten keine Kriegsgefangenen sein. Dieses Problem wurde schnell überwunden, indem man sie als "Personen, die die Streitkräfte im aktiven Dienst begleiten oder ihnen folgen, unter den im Militärrecht festgelegten Bedingungen" agieren ließ. Tatsächlich wussten die Feuerwehrleute,

die sich (für einen "außerordentlichen Dienst von unbestimmter Dauer, ohne die Möglichkeit eines Heimaturlaubs und mit einer gewissen Gefahr verbunden") gemeldet hatten, nicht einmal, worauf sie sich da einließen. Als sie das taten, hatten sie immer noch die Möglichkeit auszuschneiden, aber diese Gelegenheit wurde kaum genutzt. Bemerkenswerterweise bewarb sich fast das gesamte Kontingent kanadischer Feuerwehrleute, die ihre britischen Kollegen in England unterstützten, um diesen Dienst. Es gab jedoch einige Spitzfindigkeiten bezüglich der Versicherung der Männer (jemand könnte schwer verletzt oder getötet werden), aber auch diese Falte wurde schnell geglättet.

Dieses neue Kontingent sollte - wie geplant - aus vier mobilen Spalten bestehen [1]. Jede Kolonne sollte eine Stärke von 522 Männern haben, so dass ein Freiwilligenpotential von über 2600 Männern zur Verfügung stehen würde. Neben Führungskräften und vielen anderen Männern waren auch Positionen wie Köche, Schlauchreparaturkräfte, Schneider und Schuhmacher vorgesehen, da jede Kolonne völlig selbsttragend sein musste. Diese Männer erhielten zusätzliche Uniformen, die sehr militärisch waren, aber mit blauen Baretten, und die Feuerwehrmäntel wurden durch militärische Bezeichnungen ersetzt.

Am Ende wurden nicht alle Kolonnen in der geplanten Stärke zusammengesetzt. Zum Beispiel hatte die in South Warnborough stationierte Kolonne (Überseekolonne Nr. 6) 2 Kolonnenkommandeure, 4 Kompaniekommandeure, 24 Sektionskommandeure, 24 Brandmeister und 142 Feuerwehrleute. Diese Kolonne hatte aber auch "nur" zwei Kompanien.

### **Fahrzeuge**

Jede der Kolonnen erhielt eine große Anzahl von Fahrzeugen, manchmal Spezialfahrzeuge, wie z.B. das "Schaummittelfahrzeug" meistens ein Ford WOT3 (aber auch Dodge) Lkw mit Plane, unter denen 500 britische Gallons Schaummittel in Behälter und die benötigten Armaturen mitgeführt wurden. Ein weiteres Spezialfahrzeug war der Küchenwagen, von dem - immer noch planmäßig - fünf in jeder Kolonne

anwesend waren. Jeder Küchenwagen konnte eine Mahlzeit für 120 Personen gleichzeitig bereitstellen. Sie wurden in der Regel auf Ford oder Austin nach den Standards der NFS gebaut, die über langjährige Erfahrung in der Bereitstellung von Mahlzeiten unter Krisenbedingungen verfügte.

Doch gerade diese Küchenwagen mussten umgebaut werden, da sich die Arbeitsfläche dieser Fahrzeuge für die zu erwartenden Arbeiten als unzureichend erwies. Die eigenen Werkstätten der NFS modifizierten daher die Küchenwagen, die auf die "andere Seite" geschickt werden sollten. Und das war nicht das Einzige, worüber sie sich Sorgen machten; die Behälter der "mobile dam units" mussten verstärkt werden, es musste zusätzlicher Laderaum geschaffen werden, in dem man Schränke unter, auf oder in sie installierte, und alle Scheinwerfer mussten neu eingestellt werden, weil der Verkehr auf dem Kontinent auf der rechten Seite ist.

Außerdem mussten zu einem späteren Zeitpunkt alle Fahrzeuge, die tatsächlich benutzt wurden, neu lackiert werden in der Farbe der englischen Armeeeinheiten. Das übliche Grau der National Fire Service könnte in der Tat dazu führen, dass die Fahrzeuge mit deutschen Militärfahrzeugen verwechselt werden könnten (die ebenfalls oft - aber dunkler - grau waren). Oliv wurde zur Hauptfarbe, und auf dem Dach kam ein weißer Stern mit einem Kreis darum herum, um den alliierten Flugzeugbesatzungen deutlich zu machen, dass es sich um "freundliche" Einheiten handelte.

### **Zu Wasser**

Außerdem wurden zwei Kolonnen mit Feuerlöschbooten gebildet. Jede dieser "schwimmenden Kolonnen" bestand aus fünf Feuerlöschbooten und einem Mutterschiff, das als schwimmendes Kommandofahrzeug dienen konnte. Jede dieser schwimmenden Löscheinheiten bestand aus 55 Feuerwehrleuten und 3 Soldaten.

Als der D-Day näher rückte, wurden 44 Feuerlöschboote aus allen Regionen Englands in die Häfen Südens gelenkt. Sie waren alle mit NFS-Personal besetzt. Auch die Feuerlösch-

Um einen Eindruck von der Anzahl der Fahrzeuge, pro geplanter mobiler Kolonne, zu erhalten folgt diese Tabelle:

Zahl	Englische Fahrzeugbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Erläuterung
<b>Unterstützungsfahrzeuge</b>			
1	Foam unit	Schaummittelfahrzeug	LKW Pritsche/Plane mit 500 Gallon Schaummittel in Behälter (± 2270 Liter)
2	Column lorries	LKW <i>Auch als Zugmaschine für MSA*</i>	Kolonnenkommandoausrüstung, Gepäck, Ersatzteile
1	Column Car	PKW	Ford WOA2 (Armeerausführung) (später wahrscheinlich Jeep - dunkelrot mit "Fire Mashal"-Aufschrift)
5	Mobile kitchens	Küchenfahrzeug	Ford oder Austin
5	Hose carrying lorries	Schlauchkraftwagen	Ford WOT3 GS 4000 ft aan B-Schläuche 2 zusammenklappbare Löschwasserbehälter
5	General Purpose Lorries	LKW (GW) <i>Reserve Zugfahrzeug für MSA*</i>	Ford WOT3 GS Ersatzmaterialien und Werkzeuge
<b>Löschfahrzeuge</b>			
10	Towing vehicles Class A	Mannschaftskraftwagen / Zugmaschine für Motorspritzenanhänger	Meistens Austin K2 oder Ford WOT2H oder 3GS LKW mit Plane, Schlauchhaspel, Löschwasserbehälter 120 gallon (± 550 Liter), Tragkraftspritze (Scammell) und Armaturen; Mit Motorspritzenanhänger (schwer) **
40	Towing vehicles Class B	Mannschaftskraftwagen / Zugmaschine für Motorspritzenanhänger	Meistens Austin K2 oder Ford WOT2H oder 3GS LKW mit Plane; Schläuche, Einsatzmaterial, eine leichte Coventry-Climax Pumpe; Motorspritzenanhänger (schwer) **
10	Mobile Dam Units	Tanklöschfahrzeuge	LKW mit großen zusammenfaltbare <b>oder fester</b> Löschwasserbehälter und Motorspritze auf der Ladefläche
60	Large trailer pumps	Hochleistungs-MSA	Meist Dennis; Kapazität 500 Gallon/Minute (± 2250 l/min)
<b>Melder</b>			
27	Motorcycles	Motorräder	Royal Enfield
*Alle Lastkraftwagen hatten einen Zughaken, so dass sie einen Motorspritzenanhänger ziehen konnten. Die Fahrzeuge, die als Ersatzzugmaschine dienen konnten, wurden mit zusätzlichen Geräteraum ausgestattet. **Meist Dennis, aber ebenfalls Coventry-Climax Alle Fahrzeuge hatten Tarnnetze.			

boote der "schwimmenden Kolonnen" müssen dort gewesen sein. In einer späteren Phase der Befreiung wurden Feuerlöschboote zum europäischen Festland gesegelt, wo die Häfen von Ostende und Antwerpen (wichtig für die Logistik der alliierten Armeen) gesichert werden mussten. Soweit wir zum jetzigen Zeitpunkt nachprü-

fen können, waren diese Feuerlöschboote damals mit Personal der englischen Heeresfeuerwehr (Army Fire Service) besetzt.

### Ausbildung

Von Anfang an wurden die Freiwilligen einer strengen Auswahl unterzogen, und die ausge-

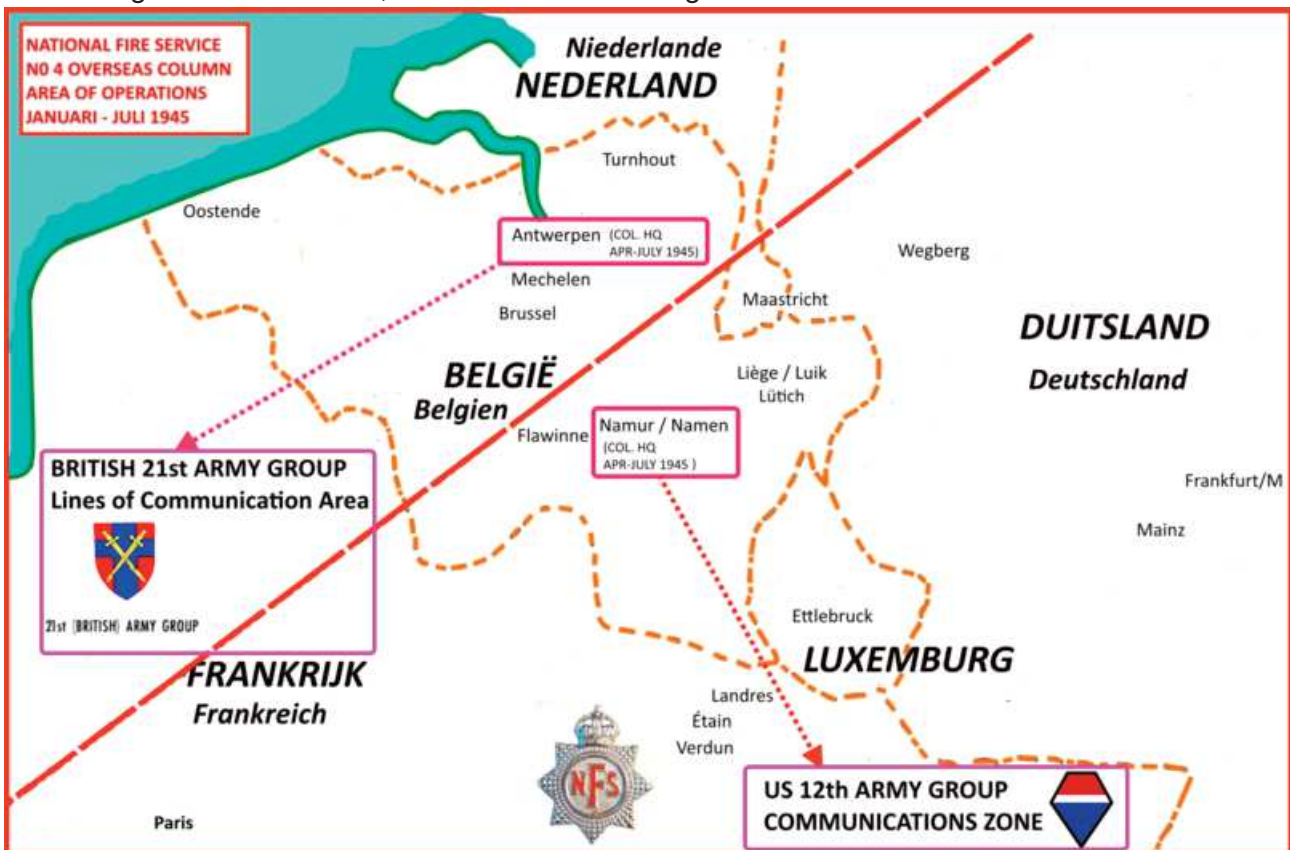
wählten Männer durchliefen ein hartes Training. Schließlich mussten sie an oder kurz hinter der Front aktiv werden. Sie erhielten eine zusätzliche Ausbildung in der Brandbekämpfung in Munitionslagern und Treibstoffvorräten. Sie mussten lernen, wie man in der Kolonne reist, wie man Fahrzeuge schnell tarnt und wie man Pumpen in unwegsamem Gelände aufstellt. Das schnelle Aussteigen der Landungsfahrzeuge musste gemeistert werden. Darüber hinaus wurden die üblichen militärischen Fertigkeiten wie Kartenlesen, der Umgang mit Sprengfallen, Überlebentechniken und sogar die Sabotage von Fahrzeugen gelehrt, um zu verhindern, dass diese in feindliche Hände fallen. Aber auch die Prinzipien einiger "Fremdsprachen" wurden gelehrt. Im Notfall sollte man sich auch auf Französisch, Niederländisch und Deutsch verständigen können. Darüber hinaus wurde der körperlichen Verfassung große Aufmerksamkeit geschenkt. In wenigen Monaten gehörten die Feuerwehrleute dieses Kontingents zweifellos zu den fittesten Feuerwehrleuten Englands. Tatsächlich wurden diese Zivilisten in kurzer Zeit zu einer Art "unbewaffneter Kommandotruppe" ausgebildet. Viele von ihnen hatten später eine ruhmreiche Karriere bei der englischen Feuerwehr, als sie nach dem

Krieg in die "Zivilgesellschaft" zurückkehrten.

Jede der Kolonnen hatte einen "Militärkader", dass sich während der Ausbildung um den militärischen Aspekt, um die körperliche Verfassung der Freiwilligen und allgemein als Verbindungsleute zwischen den militärischen (Angriffs-)Truppen und den Feuerwehrverbänden kümmerte. Neben der großen Mehrheit der englischen Feuerwehrleute, die sich freiwillig für diese Aufgabe gemeldet hatten, bestand eine komplette Sektion aus kanadischen Feuerwehrleuten, die von Kanada nach England versetzt worden waren.

### Handeln, aber nicht für alle

Da das eigentliche Handeln immer noch als die beste Schule des Lernens galt, wurden Teile der Kolonnen in den ersten Monaten in England selbst eingesetzt, hauptsächlich im südlichen Teil des Landes. Es gab dort absolut keinen Mangel an Bränden - teilweise dank der deutschen V1-Luftangriffe. Darüber hinaus wurden sie im Frühjahr und Sommer 1944 zur (präventiven und repressiven) Sicherung der Heereslager und -depots eingesetzt, die in England zur Vorbereitung der Invasion der Normandie eingerichtet worden waren.

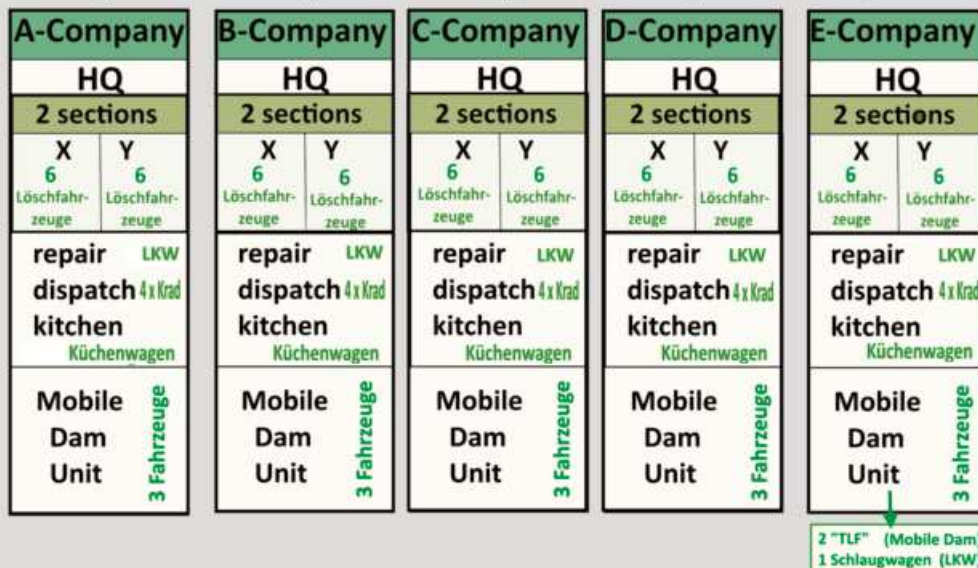


# National Fire Service NO. 4 Overseas Mobile Column



## HQ-Section

1 LKW Schaummittel  
2 LKW  
1 PKW



Groß war die Enttäuschung vieler Mitglieder dieses Überseekontingents, als das englische Innenministerium am 17. Oktober 1944 bekannt gab, dass das Kriegsministerium nicht mehr wünschte, dass alle Kolonnen funktionsfähig bleiben sollten. Auf Ersuchen der Armee blieb nur eine komplette Kolonne (die "Mobile Kolonne Nr. 4 Übersee") sowie eine schwimmende Kolonne in Bereitschaft, falls man auf sie zurückgreifen musste. Die englischen Armeebosse hatten mehr Vertrauen in ihre Armeefirewehr; sie waren militärisch und damit konnten sie viele Schwierigkeiten vermeiden, die man mit Zivilisten haben könnte. Am 30. November 1944 wurden alle anderen Kolonnen aufgelöst; die Ausrüstung ging an die Nationalfeuerwehr in England, das sie benötigte, oder verschwand in Lagerhäusern.

Ein Großteil dieser Ausrüstung landete nach dem Krieg im niederländischen und belgischen Wehren, und wie viele Dennis- und Harland-Motorspritzen, die "Bellewagens" (Austin K2 Mannschaft-/Gerätewagen) und eine große Anzahl von Lastwagen. Die Freiwilligen kehrten an ihre eigenen Arbeitsorte zurück. Im Frühjahr 1945 wurde auch die zweite schwimmende Kolonne aufgelöst.

Die 4. Kolonne blieb noch einige Zeit nach der Invasion in der Normandie in England aktiv, wo sie hauptsächlich als Verstärkung für die örtliche Feuerwehren und die Flughafenfeuerwehren auf den zahlreichen Flugplätzen im Süden des Landes eingesetzt wurde. Die Wende kam, als die Deutschen die Ardennen-Offensive starteten. Die Amerikaner hatten keine wirkliche "Militärfeuerwehr", aber sie hatten viele kleine Einheiten, die sogenannten Engineer Fire Fighting Platoons. Aufgrund dieser Offensive erlitten sie große Verluste durch Brände in den Lagerbeständen, insbesondere bei Treibstoffen und Munition. Und die Bekämpfung dieser Art von Bränden war genau das, wofür die Kolonne ausgebildet wurde.

### Auf dem Festland

Am 3. Januar 1945 gab es ein Ersuchen des alliierten Hauptquartiers um den Einsatz der Kolonne in Belgien und Frankreich. Da die meisten Freiwilligen noch im Weihnachtsurlaub waren, dauerte es einige Tage, bis die Kolonne "einsatzbereit" war. Am 15. Januar wurde die "Überseekolonne Nr. 4" der amerikanischen 1. Armeegruppe hinzugefügt und unter amerikanisches Kommando gestellt. Dadurch wurden sie



Erinnerungsfoto

Teil der größten Armee, die jemals zusammengestellt wurde. Sie wurden der Advanced Section Communication Zone hinzugefügt (schließlich unter dem Kommando des ruhmreichen Generals Bradley). Sie waren mit dem US Army Quartermaster Corps und den US Army Ordnance and Supply Battalions unter General E.W. Plank verbunden und operierten somit direkt hinter der Front.

Die ersten Einheiten gingen Ende Januar in der Nähe von Ostende an Land. Von dort ging die ganze Kolonne, 80 Fahrzeuge und 29 Motoren (Ersatzausrüstung ging auch mit), in östliche Richtung. Das Kommando der Kolonne und eine "Feuerlöschkompanie" wurden in Namur eingerichtet (unter der Leitung von DO - später Major - J.M. Kelly), zwei Kompanien landeten in der Nähe von Verdun (Étain, eine französische Stadt östlich von Verdun). Von dort aus wurde die Kolonne aufgeteilt und Einheiten in Baroncourt, Longueville und Virton stationiert), und zwei Kompanien ließen sich in Lüttich nieder. In Verdun mussten sie zunächst ein Hotel löschen, bevor sie ihr Quartier beziehen konnten. Aufgrund dieser Positionen befanden sich die Einheiten in Frankreich genau zwischen den

beiden Fronten, der der Ardennen und der des Elsass. Ihre Hauptaufgabe war der Schutz von Militärtankstellen und Munitionsdepots. Dieser Schutz bestand zu einem großen Teil aus vorbeugenden Maßnahmen, wie z.B. Patrouillenfahrten zur Einhaltung des Rauchverbots beim Umgang mit und Transport von brennbaren Stoffen.

Es gab auch sehr spezifische Probleme. Die (blaue) Uniform sorgte in der angespannten Situation manchmal für Verwirrung; deshalb wurde schnell beschlossen, sie gegen die khakifarbene amerikanische Uniform zu tauschen, denn mit einem deutschen Fallschirmspringer verwechselt zu werden, war damals nicht sehr gesund.

Das amerikanische Militär verstand die englischen Feuerwehrränge nicht, so dass sie in militärische Terminologie umgewandelt wurden. Die Fahrzeuge schienen oft unter den schlechten (oder fehlenden) Straßen zu leiden, weil sie keinen Allradantrieb hatten.

Darüber hinaus bestand ein Teil der Arbeit darin, immer wieder Löschwasseranlagen zu

bauen. So lernten die englischen Feuerwehrleute sehr schnell, mit der reichlich vorhandenen amerikanischen Ausrüstung umzugehen, so dass das Ausheben von Gräben mit Hilfe von Bulldozern und Baggern bald zur Routinearbeit wurde. In einigen Regionen war die Wasserversorgung so schlecht, dass Bitten nach England gingen, mehr mobile Einheiten mit zusammenfaltbaren Löschwasserbehältern zu schicken.

In der Zwischenzeit war die Kolonne so weit über ein sehr großes Gebiet verteilt, dass kaum noch über eine geschlossene Einheit gesprochen werden konnte. Teile der Kolonne befanden sich irgendwann in Frankreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden und etwas später in Deutschland.

In den Niederlanden wurden zumindest die folgenden Orte besucht: Berg, Lutterade, Maasticht und Meerssen. Bemerkenswert ist, dass sich all diese Orte im Süden der Provinz Limburg befinden. Das liegt daran, dass sie gemeinsam mit den amerikanischen Streitkräften vorrückten. Während der Operation Market Garden rückten die amerikanischen Landarmeen im Osten und die britischen/kanadischen Landarmeen im Norden vor.

Besonders nach dem Zerfall der deutschen Verteidigung war es selten, länger als ein paar Tage an einem Ort zu bleiben. Beim Vorrücken nach Osten an die Front (im Frühjahr 1945) bewegten sich auch Teile dieser Feuerwehrkolonne; durch Elsass-Lothringen und Luxemburg ging sie in Richtung Deutschland. Dort erreichten sie Hanau und Frankfurt am Main. Für Divisionskommandeur Kelly war dies natürlich ein großes Problem: der Abstand zwischen seinen Einheiten wurde sehr groß! Er erhielt von den Amerikanern einen eigenen Dienstwagen ("Observation Car") und die Kommandeure der verschiedenen Kompanien erhielten (rote) Jeeps mit der Aufschrift "Fire Marshal".

### Zurück unter englischem Oberkommando

Am 15. April 1945 wurde die Kolonne trotz heftiger amerikanischer Proteste erneut unter englisches Oberkommando gestellt, und es wurde

ein Marschbefehl erlassen, dass Teile der Kolonne sofort in den von der britisch-kanadischen Armee besetzten Teil Belgiens (21. Armeegruppe) verlegt werden sollten.

Zwei Kompanien wurden nach Antwerpen entsandt, eine nach Mechelen; weitere Einheiten waren in Ostende stationiert. Die Häfen Belgiens mussten um jeden Preis geschützt werden, da die Versorgungswege für Munition und Material ohnehin sehr lang wurden. Darüber hinaus war Deutschland beim Abschuss von V1- und V2-Raketen (ebenfalls von niederländischem Territorium aus) recht aktiv, worunter vor allem Antwerpen stark gelitten hat. Einige Wochen später wurden die Freiwilligen dieser Kolonne für einige Zeit von den Mitgliedern der aufgelösten 5. Kolonne und nach der Rückkehr der Kolonne nach England durch Einheiten der Armeefirewehr (Army Fire Service) abgelöst.

Während vieler Einsätze bekämpften sie etwa 500 Brände größeren Ausmaßes in den Kriegsgebieten Belgiens, Frankreichs, Luxemburgs, Deutschlands und der Niederlande und traten



Umschlag des Gedenkbuches

an 120 Leckagen von Pipelines, hauptsächlich in Belgien, in Aktion. Denn in größter Geheimhaltung hatten die Alliierten von England aus zwei Pipelines für den Transport von Treibstoff unter dem Kanal geführt, und ein Zweig einer dieser Pipelines (genannt Dumbo) erreichte bereits 1945 Maastricht. Auch einige "Sonderdienste" wurden von ihnen geleistet, aber es bleibt vorerst unklar, was wir darunter verstehen sollen. Sie wurden nach den V1-Angriffen auf Lüttich eingesetzt, aber auch bei Bränden in Militärgebäuden und (vor allem an der belgischen Küste) nach der Befreiung dieser Gebiete beim Löschen von Bränden von Hausrat von Kollaborateuren, weil der Widerstand in Belgien - indem er ihren Hausrat in Brand setzte - Rache nahm an Verrätern (oder die von ihnen als solche betrachtet). Es ist erwähnenswert, dass als Folge der Angriffe mit V1- und V2-Vergeltungswaffen in der Region Antwerpen kurz vor Weihnachten 1944 möglicherweise eine Mobile Kolonne von England nach Belgien geschickt wurde. Diese bestand aus 160 Männern und 29 Fahrzeugen. Allerdings konnten wir bisher noch keine Gewissheit darüber erlangen. Wahrscheinlich könnten dies Einheiten der Army Fire Service gewesen sein, aber das ist eine ganz andere Geschichte.

# Dieser Artikel wurde dank der umfangreichen und ausgezeichneten Informationen von Barry Clarke, Brian George und Dave Fairries ermöglicht. Wir sind ihnen sehr dankbar für die vielen E-Mails voller Informationen.

[1] G.V. Blackstone spricht von vier mobilen Kolonnen, andere Autoren von fünf. In beiden Fällen ist jedoch von zwei Feuerlöschbootkolonnen die Rede. Diese Diskrepanz mag dadurch entstanden sein, dass anfangs auch eine Kolonne aus dem Personal des Canadian Overseas Fire Fighters Detachment gebildet wurde, einer Gruppe von Feuerwehrleuten aus Kanada, die nach England gekommen waren, um ihre Kollegen dort zu unterstützen. Diese Kolonne diente letztendlich jedoch nicht auf dem europäischen Festland.

## Quellen

- Alan House; Wheels of Fire, Fire engines of the Auxiliary Fire Service and the National Fire Service (Hampshire)

- Alan House; Home Front Transport, vehicles of the UK Civil Defence Services 1938-1968 (Hampshire 2009)
- G.V.Blackstone; A history of the British Fire Service (Londen 1957)
- John Leete; "Under Fire" Britain's fire service at war. (Chalford 2008)
- Sunday Times; zondag 9 april 1944
- Gedenkbuch und andere Daten, bekommen von Dave Fairries, QFSM, Heritage Scottish Fire and Rescue Service Lauriston Place, Edinburgh, EH3 9DE
- W.F. Hickin: "Overseas against fire" (Londen 2000)
- Fire Cover 2008 Nummer 5 & Nummer 12: von Bill Hickin bearbeitete Bericht von D. Wheway-Davies u. Kommentare von Brian Baxter
- The emergency fire services in the Second World War (FBS 2012)
- Blogs und andere Internetseiten
- <http://www.civildefenceassociation.org.uk/HistCDWebA5V5.pdf>
- Dokumente und Filme in Nationaal Brandweer Documentatie Centrum (NVI – Apeldoorn)



Zeichnung aus den Niederlanden für die no 4 Overseas Mobile Column

# Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter KORTE

## Es geschah im Oktober...

821 Nachdem im Sommer 820 aufgrund starker Regenfälle zahlreiche Flüsse über die Ufer treten, verfügt der fränkische Kaiser Ludwig I. („der Fromme“) die Errichtung von Deichen entlang der Loire (Jankrift 2003, Brände, Stürme, Hungersnöte, S. 26)

18.10.1221 Herzog Leopold VI. zu Babenberg greift als erster mit einer „Feuerordnung“ in das Wiener Stadtrecht ein. Jeder, in dessen Haus ein Brand ausbricht, wird mit einer Geldstrafe belegt, es sei denn, das Haus wird völlig eingäschert. Erste Feuerordnung Österreichs (Hornung, FF-Geschichte, S. 17 / Hornung in VFDB 1/1960, S. 15 / O. Ö. Landesfeuerwehrverband: Entwicklung des Feuerwehrwesens, Heft 1, 2006 und Heft 14, 2012, S., 38 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 35)

18.10.1356 Das mittelalterliche Basel wird durch ein Feuer derart zerstört, dass es praktisch nicht mehr existiert. Nach dem stärksten Erdbeben in Mitteleuropa (sechs Erdstöße zwischen 16 Uhr und Mitternacht) fliehen die Bewohner vor die Stadtmauern und müssen mit ansehen, wie ihre Stadt acht Tage lang brennt, bis das Feuer keine Nahrung mehr findet (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 112 / Jankrift 2003, Brände, Stürme, Hungersnöte, S. 106 / Mercedes-Kalender 7/2004 / G-Geschichte 11/2005 / CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 283)

21.10.1596 Erlass der württembergischen „Verordnung gegen Feuerverwahrlosung“ (Der goldene Helm, 1956, S. 60)

23.10.1621 Ein sich schnell ausbreitendes Feuer vernichtet in Paris (F) in weniger als drei Stunden beide auf hölzernen Pfeilern errichtete Brücken samt den auf ihnen stehenden Häusern. Auf beiden Seiten der Seine werden viele Straßenzüge vollständig vernichtet „und ein großer Teil der Einwohner war durch diesen Unglücksfall in die trostloseste Lage versetzt“ (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 536)

25.10.1701 In Esslingen (BW) vernichtet ein Groß-

feuer innerhalb von 36 Stunden 200 Häuser (Der goldene Helm, 1956, S. 60)

06.10.1706 In Stehlen (heute ein Stadtteil Dresdens, SN) bricht bei einem Bäcker ein Feuer aus, welches sich mit großer Geschwindigkeit über einen Jahrmarkt, die ganze Stadt und das angrenzende Dorf Woischwitz verbreitet. Nur wenige Häuser bleiben verschont „viele Menschenleben sind zu beklagen“ (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 78)

09.10.1711 Bei einem Feuer in den Fahrgassen in Frankfurt am Main (HE) brennen 14 Häuser nieder (Festschrift 100 Jahre Kreisfeuerwehrverband der FF Frankfurt/Main 1979, S. 32)

12.10.1751 Der Kurfürst von Trier (RP) verfügt unter Strafe ein Verbot gegen „das Schießen aus kleinem Gewehr in Städten, Flecken- und Ortschaften“ zur „Abwendung der Feuers-Gefahr“ (Jungbluth 2011, „Feuer aus! Brandschutz und Feuerwehren im Westerwald“, Begleitband zur Sonderausstellung 2011, S. 25)

10.10.1796 In Neckarsulm vernichtet ein Großfeuer 14 Häuser und Scheunen. Ursache ist vermutlich selbstentzündetes Heu (Festschrift 125 Jahre Freiwillige Feuerwehr Neckarsulm, 1987)

14.10.1801 In Köln (franz. Herrschaftsgebiet, heute NW) erlässt der Maire (Bürgermeister) ein „Polzey-Reglement über Feuersbrünste“, das eine Vielzahl von reichsstädtischen Regelungen ersetzt (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 67)

21.10.1826 Der Oberpräsident der Provinz Westfalen legt den Entwurf „einer einzigen Feuer-Societätsanstalt“ vor und wirbt in verschiedenen Denkschriften für eine große, einheitliche Versicherung in staatlicher Trägerschaft für die Provinz Westfalen (Marcus Weidner auf [lw.org/westfaelische-geschichte/portal/Internet/input\\_felder/lang](http://lw.org/westfaelische-geschichte/portal/Internet/input_felder/lang); abgerufen am 04.02.2016).

03.10.1836 In Goslar (NI) schließt sich ein großer Kreis der nach der lokalen Feuerordnung verpflichteten „Retter“ zum „Rettungsverein bei Feuersgefahr“ zusammen (112 Magazin für den FW-Mann 6/1980, S. 255)

17.10.1846 In Northeim (NI) vernichtet ein Brand in der Neustadt 34 „Reihestellen mit ihren Hintergebäuden“ (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 487)

24.10.1856 Im Amtsblatt der Stadt Berlin veröffentlicht das Königliche Polizeipräsidium eine Verordnung über die Anbringung von Hinweisschildern für die Unterflurhydranten (Hornung, FF-Geschichte, S. 61)

Oktober 1861 Der Bochumer Turnverein fordert die Bochumer Bürger auf, eine Freiwillige Feuerwehr zu gründen (Der Feuerwehrmann 12/1961)

10.10.1866 Die Gründung einer „besoldeten ständigen Wachmannschaft“ in Chemnitz (Sachsen) gilt heute als Gründungsdatum der Berufsfeuerwehr der Stadt (CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, Seite 33 und 60 / FeuerwehrChronik 6/2014 vom 30.11.2014)

23.10.1871 Das Darmstädter Theater (HE) wird durch ein Feuer vollständig vernichtet – ein Lampenzünder kommt ums Leben (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 766 / Feuer, S. 66)

28.10.1876 Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Greven (NW) (Festschrift 125 Jahre FF Greven (2001), S. 54)

01.10.1901 Der Amtsantritt von Johannes Schänker als Brandmeister der Stadt Dortmund (NW) gilt als Geburtsstunde der Dortmunder Berufsfeuerwehr (Festschrift 100 Jahre BF Dortmund 2001, S. 31 / Schmitz & Hartmann, 2013, Feuerwehr Dortmund, S. 29 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

01.10.1901 wird in Ostpreußen die BF Insterburg gegründet. 1945 aufgelöst. Heute Tschernjachowsk, Russland. (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 33 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

03.10.1906 Auf der internationalen Funkkonferenz in Berlin wird das SOS-Zeichen standardisiert, d. h., man einigt sich auf ein einziges Notrufzeichen für den Funkverkehr auf See. Bis dahin verwendete jede Gesellschaft ihr eigenes Morsezeichen. (G-Geschichte 6/2009, S. 12 / laut Ruhr-Zeitung vom 03.11.2015 findet die Konferenz am 03.11. statt)

03.10.1906 Gründet Sophus Falck in Kopenhagen (Dänemark) die erste Falckstation, eine private Rettungsgesellschaft (VFDB 4/1973)

01.10.1911 In Güstrow findet mit 98 Führern aus 30 Wehren der erste Führerkurs in Mecklenburg statt (Festschrift 2004: 125 Jahre Landesfeuerwehrverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.)

01.10.1921 Gründung der BF Harburg, ab dem 01.04.1938 BF Hamburg (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 35 u. 92 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

05.10.1926 Im Deutschen Reich erscheinen die neuen „Grundsätze für den planmäßigen Aufbau und die Ordnung des Rettungs- und Krankenbeförderungswesens“

24.10.1931 Erlass der „Richtlinien für die Organisation des zivilen Luftschutzes“ durch das Reichsinnenministerium (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort, Geschichte der Hauptstelle für das Grubenrettungswesen, S. 224 / vfdb 2013, Zwischen Gleichschaltung und Bombenkrieg, S. 131 u. 176)

07.10.1941 In der VO zur „Förderung der Freiwilligen Feuerwehren“ werden durch die Landräte auf Vorschlag der Gemeinden Notdienstverpflichtungen von zunächst nicht zur Wehrmacht eingezogenen und wehruntauglichen Männern vorgenommen (Blazek 2009, „Unter dem Hakenkreuz“, S. 101)

Oktober 1946 Auf Weisung der S.P.A. müssen in Baden die Feuerwehrkräfte die Kragenspiegel, im Sommer 1947 auch die Schulterstücke von den Uniformen entfernen (vfdb 2019, „Die Stunde Null“ Kriegsende und Besatzungszeit bei den deutschen Feuerwehren 1945-1949, S. 87)

07.10.1946 Deutsche und amerikanische Feuerwehrkräfte bekämpfen in Frankfurt im Allerheiligenviertel einen der größten Brände der unmittelbaren Nachkriegszeit. Ein riesiges Lager der Lebensmittelgroßhandlung Pohl steht in Flammen. Es entsteht ein Sachschaden von 800.000 RM (vfdb 2019, „Die Stunde Null“ Kriegsende und Besatzungszeit bei den dt. Feuerwehren 1945-1949, S. 19)

11.10.1946 In Mühlheim an der Ruhr (NW) löst sich die städtische Freiwillige Feuerwehr auf. Der „Versuch,

sie zur Wiederaufnahme des Dienstes zu gewinnen“, blieb erfolglos. Seither gibt es in der Stadt nur eine BF (Feuerwehr Magazin 12/1984)

15.10.1946 In der SBZ erfolgt in der inzwischen dort geschaffenen „Deutschen Verwaltung des Innern“ die Bildung einer „Abteilung Feuerwehr“ (Wasser Marsch in der DDR, S. 29 / vfdB 2019, „Die Stunde Null“ Kriegsende und Besatzungszeit bei den dt. Feuerwehren 1945-1949, S. 72)

23.10.1951 Nach der Explosion eines Petroleumtanks in der Erdöl-Raffinerie Zistendorf (A) breitet sich trotz des Einsatzes von 500 Feuerwehrkräften und tausender Angehöriger des Werkschutzes das Feuer unaufhaltsam aus. Die industriellen Anlagen und sämtliche Verwaltungsgebäude werden vernichtet. Ein brennender Ölstrom fließt in einen See, der dann ebenfalls in Flammen steht, ein Zweiter vernichtet auf einer Länge von drei Kilometern Baracken, Scheunen, Büsche und Bäume. Drei Mio. Tonnen Erdöl verbrennen (Recklinghäuser Zeitung v. 24.10.1951)

27.10.1951 Ein Großfeuer vernichtet ein „Holzverarbeitungswerk“ in Ahlen bei Hamm (NW). 11 Löschzüge bekommen den Brand erst nach vier Std. unter Kontrolle. Mehrere Feuerwehrmänner werden verletzt. Der Sachschaden beträgt ca. eine Mio. DM (Recklinghäuser Zeitung v. 29.10.1951)

31.10.1951 Auf der Kleinzeche Neuruhrort in Bochum-Dahlhausen wird erstmals zur erfolgreichen Rettung von zwei verschütteten Bergleuten die später so benannte sog. „Dahlbuschbombe“ eingesetzt (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, S. 387 ff.)

01.10.1956 Umwandlung der FF Gießen (HE) in eine Berufsfeuerwehr (Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus Bd. 2, S. 361) / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 35 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

05.10.1961 In Hamburg fährt ein S-Bahn-Zug im Bahnhof Berliner Tor in einen Bauzug. 28 Menschen sterben (RZ v. 05.10.2018)

21.10.1961 Der gesamte Fürstenbau und andere Teile der fast 750 Jahre alten Burg Trausnitz bei Landshut (BY) werden durch ein Feuer vernichtet. Brandursache ist ein nicht abgeschalteter Tauchsieder. 265 FF-Männer

sind im Einsatz (Brandschutz in Baudenkmalern und Museen 1980; S. 7 ff.)

21.10.1966 Eine abrutschende Abraumhalde bei einer Kohlenzeche in Aberfan (Wales) verschüttet einen Kindergarten und 17 Häuser. 144 Menschen, darunter 116 Kinder, können nur noch tot geborgen werden (RZ v. 21.10.2015)

14.10.1971 Der Brand im Dachstuhl des Leipziger Hauptbahnhofs (SN) verursacht einen Sachschaden in Millionenhöhe. Die Brandausbreitung wird durch falsches taktisches Verhalten bei der Brandbekämpfung begünstigt (Wasser marsch in der DDR, S. 695)

22.10.1971 Lötarbeiten an der Bleiabdeckung des Turms der St.-Laurentius-Kirche (12. Jh.) in Erwitte (NW) verursachen einen Großbrand, dem die barocke Turmhaube des Wahrzeichens der Stadt zum Opfer fällt; die Glocken stürzen herab (Der Feuerwehrmann 1/1972 / Brandschutz in Baudenkmalern und Museen 1980; S. 89)

Oktober 1976 Im efb-Verlag in Hanau erscheint die erste Ausgabe des Magazins für den Feuerwehrmann „112“ (Hornung, FF-Geschichte, S. 110)

27.10.1976 Verursacht durch ein Dampfheizungsrohr in einer Holzdecke bricht in der um 1800 errichteten ev. Kirche von Diepholz ein Feuer aus, das dem Innenraum der Kirche schwerste Schäden zufügt (Brandschutz in Baudenkmalern und Museen 1980; S. 54)

12.10.1991 Die 39. Delegiertenversammlung des Deutschen Feuerwehrverbandes in Fulda bestätigt den Beitritt der fünf neuen Bundesländer (FeuerwehrChronik Nr. 2 v. 31.03.2011, S. 42)

18.10.1991 Artilleriebeschuss serbischen Militärs auf die kroatische Erdölraffinerie verursacht eine gewaltige Umweltkatastrophe: riesige Mengen Erdöl fließen in Flüsse. Fünf Brände führen zur Explosionsgefahr für die ganze Raffinerie, was die Zerstörung der gesamten Stadt Sisak nach sich gezogen hätte (CTIF 2015, Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 165).

23.10.1996 Großbrand in den Werkstatthallen einer ehem. Maschinenfabrik in Rothenburgsort (HH). 150 Feuerwehrleute sind im Einsatz. Der Versicherungsschaden beträgt 3,2 Mio. DM (325 Jahre Hamburger Feuerkasse, 2001, S. 34)

17.10.2001 Anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Stadtfeuerwehrverbandes Stuttgart e.V. wird in Stuttgart-Münster ein neues Feuerwehrmuseum eröffnet (Stuttgarter Feuerwehrchronik 2002, S. 106)

24.10.2001 Nach einer LKW-Kollision im Gotthard-Straßentunnel bricht dort ein Feuer aus. Es werden giftige Gase frei und die Tunneldecke bricht auf 100m ein. 20 Menschen sterben (Feuerwehrfahrzeuge der Welt 5, 2004)

25.10.2006 Erlass des MAGs im Rahmen des §10 (3) RettG NRW zur Neuordnung der Einsatzbereiche der Rettungshubschrauber (RHT) und Intensiv-Transporthubschrauber (IHT). In NRW werden danach 2 IHT vorgehalten, der dem Kreis RE zugeordnete IHT „Christoph Westfalen“ ist auf dem Flughafen Münster/Osnabrück International Airport in Greven stationiert. Der zweite IHT steht in Köln

29.10.2006 Beim Brand des 1.200m<sup>2</sup> großen Ausstellungs- u. Verkaufsraumes im größten europäischen Musikgroßhandels in Ibbenbüren (Nordrhein-Westfalen) entsteht ein Sachschaden von bis zu drei Mio. Euro

Oktober 2011 5. Jugendfeuerwehrtag im Phantasia-land Brühl. Die Jugendfeuerwehren spenden 2.600 € an das Hospiz Erftstadt (Der Feuerwehrmann 11/2011) Das Deutsche Feuerwehr-Ehrenkreuz in Bronze wird neu gestiftet (Feuerwehr-Jahrbuch 2012, S. 58)

15.10.2011 Innerhalb der EU-Staaten dürfen nur noch „Zigaretten mit verminderter Zündneigung“ verkauft werden. Die Hersteller haben das Papier an zwei Stellen mit Ringen verstärkt, um so weniger Luft durch zu lassen. Erreicht die Glut die Verstärkung, erlischt die Glut mangels Sauerstoff, wenn nicht an der Zigarette gezogen wird (Der Feuerwehrmann 12/2011)

11.10.2016 In Hagen (NW) schneidet ein Brand in einem Umspannwerk ca. 30.000 Haushalte von der Stromversorgung ab, auch Teile der Wasserversorgung brechen zusammen, es gibt Fehlalarme und Verkehrsstörungen. Die Feuerwehr bekämpft das Feuer mit Kohlendioxid, die Löscharbeiten dauern mehrere Stunden. Fast 400 Kräfte sind im Einsatz (Recklinghäuser Zeitung v. 12.10.2016)

17.10.2016 Nach vermutlich falschem Anschnitt durch einen Mitarbeiter gerät eine Versorgungsleitung am Hafen im Chemiekonzern der BASF in Ludwigshafen (BW) in Brand. Es kommt zu einer schweren Explosion, bei der

vier Menschen, darunter drei Feuerwehrleute der BASF-Werkfeuerwehr, getötet werden. 30 Menschen werden verletzt, acht davon schwer. Ein vierter Feuerwehrmann stirbt ein Jahr später an seinen Verletzungen (BrandSchutz 12/2017). Meterhohe Flammen erzeugen eine riesige Rauch- u. Rußwolke; gefährliche Stoffe werden aber nicht freigesetzt. 162 Einsatzkräfte der Berufs- u. Freiwillige Feuerwehr Ludwigshafen sowie der Werkfeuerwehr bekämpfen das Feuer (Recklinghäuser Zeitung v. 18., 19. u. 31.10.2016)

30.10.2016 In Exeter (GB) wird das ca. 250 Jahre alte und vermutlich älteste Hotel Englands, das „Royal Clarence Hotel“, bis auf Reste der Fassade zerstört. Das Feuer geht von einem Nachbargebäude aus. Erst nach 50 Stunden ist der Brand unter Kontrolle (Recklinghäuser Zeitung v. 31.10.2016)

24.10.2020 Soll auf einer Delegiertenversammlung in Fulda (HE) ein neuer Präsident des Deutschen Feuerwehrverbandes (DFV) gewählt werden. Wegen der Corona-Pandemie wird der Wahltermin aber verschoben (Feuerwehr Retten, Löschen Bergen 10/2020)

## Es geschah im November...

1116 In Petersborough (GB) wütet ein Stadtbrand neun Tage. Nach der Überlieferung soll ein Bäcker, dessen Feuer in seiner Bäckerei nicht brennen wollte, geflucht haben. Dieser Fluch facht die Flammen so stark an, dass Stadt und Kloster niederbrennen (Herden, Roter Hahn und Rotes Kreuz)

05.11.1406 Ausgehend von einer Synagoge, Großbrand in der Judengasse von Wien. In der Folge Plünderungen der jüdischen Häuser durch Christen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 594)

10.11.1476 Märkische Reiter mit mehr als 400 Pferden und ca. 1.000 Soldaten überfallen die Soester Region, rauben Vieh und Erntevorräte und brennen viele Höfe und Häuser in Anröchte, Altengeseke, Schmerleke, Klieve und Völlinghausen nieder (Festschrift 100 Jahre FF Anröchte 2006, S. 16)

13.11.1556 Bei einem Stadtbrand in Ramsdorf (heute: Ortsteil der Stadt Velen, NW) werden 84 Häuser

zerstört (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 294 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 144)

09.11.1571 In Bilbao (E) wütet ein Stadtbrand, dem nur sechs Türme und die Kirchen widerstehen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 211)

30.11.1676 Als Weiterentwicklung der privaten Brandgilden wird die „Hamburger Feuerkasse“ („General-Feuercassa“) als erste deutsche kommunale Feuerversicherung (älteste noch bestehende) gegründet (Hornung, FF-Geschichte, S. 31 / Thormann, Feurio im Vest, S. 45 / Der goldene Helm, S. 354 / Das große Buch der Feuerwehr, 1975, S. 22 / Feuerkasse Hamburg (2001): Es begann 1676, S. 50 / Feuerwehrchronik v. 30.09.2009 / Gihl/Braun Der große Hamburger Brand von 1842, S. 6 / Zwierlein 2011: Der gezähmte Prometheus, S. 370 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 86 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 50). Am 17.12. wird die Gründung durch ein Ratsmandat öffentlich bekannt gemacht, am 28.02.1677 um 12 Uhr mittags tritt sie in Kraft (Feuerkasse Hamburg (2001): Es begann 1676, S. 50)

06.11.1766 In Dortmund (NW) werden Verhaltensmaßregeln zur Verhinderung von Bränden bei der täglichen Arbeit erlassen (Festschrift 100 Jahre BF Dortmund 2001, S. 26)

26.11.1801 Gründung der Bergischen Feuer-Versicherungs-Societät (C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 371)

27.11.1826 Der englische Apotheker John Walker erfindet das moderne Streichholz. Er entdeckte, dass sich eine Mischung aus Antimon(III)-sulfid, Kaliumchlorat, Gummi und Stärke durch Reibung an einer rauen Oberfläche entzündet. Es brennt allerdings ziemlich ungleichmäßig und stinkt (wird schnell häufige Brandursache durch spielender Kinder)

30.11.1841 Eine Feuerpolizeiverordnung für die Provinz Westfalen („Provinzial-Feuer-Polizei-Ordnung“) des preußischen Ministers des Innern und der Polizei in Berlin verpflichten die Gemeinden, für ausreichendes Gerät zu sorgen. Gem. §102 ist die Verpflichtung zur Bildung von Feuerwehrausschüssen in den Städten und Bürgermeistereien neu. Bis zum Erlass dieser VO war es jeder Gemeinde selbst überlassen, ob sie eine Verordnung zum

Brandschutz erlassen will (Archiv FF Datteln / Thormann, Feurio im Vest, S. 68 / Lenski 2014, Der Westfälische Feuerwehrverband 1891 – 1934, S. 237). / Lt. Marcus Weidner auf lw.org/westfaelische\_geschichte/portal/Internet/input\_felder/langDatensatz v. 04.02.2016 wird auf Vorschlag des westfälischen Landtages 1842 eine standardisierte „Feuer-Polizei-Ordnung für die Provinz Westfalen“ erlassen

18.11.1846 In Breckerfeld (Kreis Hagen, NW) brennen 21 Gebäude nieder (Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Münster Nr. 50 v. 12.12.1846, S. 289)

21.11.1846 In Bautzen (SN) wird die „Lausitzer Maschinenfabrik“ gegründet, einer der bedeutendsten deutschen Hersteller von Dampfspritzen (Gihl, Feuerwehren unter Dampf, S. 37)

11.11.1851 Eine Berliner Polizei-VO regelt als erste örtliche Vorschrift die Vorfahrt der Feuerwehr im Straßenverkehr. Sie schreibt im §1 vor, dass „Fußgänger, Reiter und Fuhrwerke dem Fuhrwerk der hiesigen Feuerwehr die Passage frei machen“ müssen. Die Annäherung der Feuerwehr wird dem Publikum nach §2 durch Läuten mit einer Glocke oder durch eine brennende Fackel angedeutet (115 Jahre Bahnfeuerwehr AW Neumünster 1979, S. 68)

01.11.1871 Gründung der BF Aachen (Festschrift 150 Jahre FF Aachen, 1986, S. 23 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 33 u. 64). Lt. FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014 Gründung am 26.10.1871

08.11.1871 Zur Wahrung ihrer gemeinschaftlichen Interessen bilden die Privatgesellschaften den „Verband Deutscher Privat-Feuer-Versicherungs-Gesellschaften (v. Knebel Doeberitz, Das Feuerversicherungswesen in Preußen, 1903, S. 30)

21.11.1886 Die „Hessische Feuerwehr-Zeitung“ wird Verbandsorgan des Hessischen Landesfeuerwehrverbandes (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 78)

24.11.1886 Erhält Eduard Roesky aus Charlottenburg (BE) das Patent für eine „Mechanische Rettungsleiter“. Sie besteht aus sechs Leiterteilen mit einer bis dahin einzigartigen Ausschiebe und Hebevorrichtung (Gihl 1984, Drehleitern, S. 12)

02.11.1891 Gründung der BF Stuttgart (Tag der Ein-  
kleidung) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von  
Berufsfeuerwehren, S. 33 / Feuerwehrchronik 6/2014 v.  
30.11.2014). Am 01.12.1891 meldet Branddirektor Bruno  
Jacoby die Berufsfeuerwache einsatzbereit (Jarausch  
Haase 1991, Die Stuttgarter Feuerwehr, S. 57)

15.11.1891 Carl Krameyer, Brandinspektor der Ber-  
liner Feuerwehr, wird (in der preuß. Provinz Sachsen) der  
erste staatlich bestellte Feuerlöschdirektor

22.11.1906 Josef Kayser, Gründer der ersten Werk-  
feuerwehr in Deutschland bei Krupp in Essen, (G. Strumpf  
u. H. Herth in Biographisches Handbuch zur deutschen  
Feuerwehrgeschichte 2014, Seite 52 ff.)

28.11.1906 In Witten-Annen (NW) explodiert eine  
Sprengstofffabrik. 44 Menschen kommen dabei ums Le-  
ben, der Stadtteil Annen wird zum größten Teil zerstört.  
Zwei Feuerwehrmänner sterben, zwei weitere werden auf  
Dauer erwerbsunfähig. 2.000 Menschen werden obdach-  
los. Ein Brand im Maschinenraum kann von der Feuerwehr  
nicht gelöscht werden, da ein Wasserrohrbruch die Hy-  
dranten unbrauchbar gemacht hat. Als das Feuer dann  
das Sprengstofflager erreicht, fliegt die Fabrik in einer rie-  
sigen Explosion in die Luft (Festschrift 125 Jahre FF Wit-  
ten, 1988 / Lenski 2014, Der Westfälische Feuerwehrver-  
band 1891 – 1931, S. 28 u. 29 / LWL-Pressestelle v.  
17.08.2004)

19.11.1911 Durch Unachtsamkeit (Rauchen) des  
Läuteküstlers entsteht im Turm der Martinikirche in Münster  
(NW) ein Feuer, das den Turm, seine Glocken und nahe-  
stehende Häuser nahezu vollständig zerstört (100 Jahre  
BF Münster, 2005)

23.11.1911 Die BF Stuttgart stellt ihr erstes Auto-  
mobil in Dienst. Es ist ein Gefangenenauto, dessen In-  
neneinrichtung so gestaltet ist, dass es sowohl zum Mann-  
schaftstransport als auch zum Sanitätstransport genutzt  
werden kann (Stuttgarter Feuerwehrchronik 2002, S. 30 /  
CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeu-  
erwehren, S. 188)

10.11.1936 In Harrisleefeld wird die Provinzialfeu-  
erweherschule Schleswig-Holstein in einer ehem. Arbeiter-  
volkshochschule eingeweiht (CTIF 2014, Schulen und  
Ausbildungsstätten der Feuerwehren, Seite 128 und 289)

15.11.1936 In Kassel (HE) wird die neue Provinzi-

alfeuerweherschule Hessen-Nassau eröffnet. In Koblenz  
Eröffnung der Feuerwehr-Fachschule der Rheinprovinz  
(CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuer-  
wehren, S. 128 u. 289)

November 1941 Aufbau des Feuerschutzpolizei-Regi-  
ments 4 „Ukraine“ in Königsberg-Metgethen (vfdb 2013,  
Zwischen Gleichschaltung und Bombenkrieg, S. 144)

November 1941 Die Badische Feuerwehr-Zeitung muss  
nach mehr als 61 Jahren kriegsbedingt ihr Erscheinen  
einstellen (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landes-  
feuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 177)

November 1946 Die ehemaligen Länder Hannover,  
Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe schlie-  
ßen sich zum Land Niedersachsen zusammen. Gründung  
der „Niedersächsischen Landesfeuerweherschule Celle“.  
Betriebsaufnahme 1949 (Feuerwehr & Modell Spezial,  
Sondernummer 1989). In Württemberg findet im November  
erstmalig seit dem Krieg eine Feuerverhütungswoche statt  
(Jarausch Haase 1991, Die Stuttgarter Feuerwehr, Seite  
127)

12.11.1946 Die Landesfeuerweherschule Mecklen-  
burg in Graal-Müritz (MV) nimmt ihren Lehrbetrieb wieder  
auf (CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der BF, S.  
234 / vfdb 2019, „Die Stunde Null“ Kriegsende und Besat-  
zungszeit bei den dt. FW 1945-1949, S. 72)

November 1951 Die Feuerwehren der DDR suchen die  
Wohnungen nach möglichen Brandursachen ab und ma-  
chen die Bewohner auf Gefahren aufmerksam (Gläser,  
Wasser Marsch in der DDR, S. 624)  
Im gleichen Monat findet die erste Jugendkonferenz der  
Feuerwehren in der DDR statt. Indienststellung im Februar  
1952 (Gläser, Wasser Marsch in der DDR, S. 625)

08.11.1951 Im Bahnhof Walpertskirchen (Bayern)  
fährt ein Personenzug wegen einer falschen Weichenstel-  
lung auf einen haltenden Güterzug auf. 16 Menschen ster-  
ben, der Sachschaden beträgt über 100.000 DM (Reck-  
linghäuser Zeitung vom 09.11.1951)

19.11.1951 Stapellauf des ersten Feuerlöschbootes  
der DDR in Rostock (Wasser Marsch in der DDR, S. 625)

23.11.1951 Ein Munitionslager im Kopenhagener  
Hafen (Dänemark) fliegt in die Luft: 18 Tote und 80 zum  
Teil lebensgefährlich Verletzte (Chronik 1951)

01.11.1956 Nach einer Änderung des Straßenverkehrsrechts müssen alle Feuerlöschfahrzeuge und Krankenwagen mit blauem Blinklicht und Martinshorn ausgerüstet sein (10 Jahre Landesverband Bayern e.V. 1993 – 2003, S. 38)

04.11.1966 Nach lang anhaltenden Starkregen führt der Arno Hochwasser und überflutet und verwüstet Florenz (Italien). 35 Menschen sterben, 5.000 werden obdachlos, 15.000 Autos werden zerstört, der Schaden an Büchern, Kunstgegenständen, Skulpturen und Fresken entzieht sich einer Schätzung (Champ Clark, Time-Life-Redaktion 1983: Überschwemmungen S. 7 u. 30)

16.11.1981 Ein Großbrand zerstört in Hamburg den 8.000m<sup>2</sup> großen „Schuppen 84“ am Rosskai fast vollständig. Der Versicherungsschaden beträgt 6,4 Mio. DM (325 Jahre Hamburger Feuerkasse, 2001, S. 25)

24.11.1981 Ein schwerer Orkan mit Windgeschwindigkeiten von 150 km/h wütet 12 Stunden lang und lässt in Jütland und Sylt mehrere Deiche brechen. Zwei Bohrinseln werden aus den Verankerungen gerissen und treiben in der Nordsee. Mindestens 20.000 Menschen werden evakuiert (Natur- und Brandkatastrophen, S. 44)

01.11.1986 Beim Großbrand auf dem Gelände der Fa. Sandoz AG (Mutten/Schweiz) verursacht Löschwasser eine Umweltkatastrophe. Zwischen Basel und Karlsruhe verenden allein 150.000 Aale. 500t Chemikalien verbrennen. (Notruf 112, Bd. 8, S. 68 / Brandkatastrophen S. 44. / Natur- und Brand-Katastrophen, S. 166)

18.11.1996 Erster Brand im Eurotunnel zwischen Dover und Calais: Ein brennender Lastwagen entzündet 28 Güterwaggons, die allesamt ausbrennen. 34 Menschen werden verletzt (Brandkatastrophen S. 61 / Natur- und Brand-Katastrophen, S. 182)

10.11.2011 Das Freizeitbad „Wananas“ in Herne (Wanne-Eickel) brennt aufgrund eines technischen Defekts vollständig nieder. Der Sachschaden beträgt mehrere Mio. Euro (Recklinghäuser Zeitung v. 11.11.2011 / Der Feuerwehrmann 4/2012)

18.11.2011 Eine Massenkarambolage von über 40 Fahrzeugen im Nebel auf der A31 bei Heek fordert drei Tote und 33 zum Teil schwer Verletzte (Recklinghäuser Zeitung vom 21. und 22.11.2011 / Der Feuerwehrmann 3/2012)

21.11.2011 Legt aus Einsamkeit ein 26-jähriger Mann in Hildesheim (Niedersachsen) in einer Wohnanlage sechs Brände. Er genießt es, während der Feuerwehreinsätze mit den anderen Hausbewohnern auf der Straße zu stehen und zu reden (Recklinghäuser Zeitung vom 22.11.2011)

06.11.2020 müssen in Chemnitz (Sachsen) wegen der Entschärfung einer 250kg schweren Bombe circa 15.000 Menschen unter Pandemiebedingungen evakuiert werden. Darunter sind auch Corona-Infizierte und Menschen, die sich in häuslicher Quarantäne aufhalten müssen. Es ist die bisher bundesweit größte Evakuierung in der aktuellen Corona-Pandemie (Ruhm Nachrichten vom 07.11.2020)

**Interschutz vom 20. bis zum 25. Juni 2022 mit dem Referat 11 Brandschutzgeschichte der vfdb**



## Text aus: Friedrich v. Schiller, Das Lied von der Glocke, 1799:

Wohltätig ist des Feuers Macht,  
Wenn sie der Mensch bezähmt, bewacht,  
Und was er bildet, was er schafft,  
Das dankt er dieser Himmelskraft;  
Doch furchtbar wird die Himmelskraft,  
Wenn sie der Fessel sich entrafft,  
Einhertritt auf der eignen Spur  
Die freie Tochter der Natur.  
Wehe, wenn sie losgelassen  
Wachsend ohne Widerstand  
Durch die volkbelebten Gassen  
Wälzt den ungeheuren Brand!  
Denn die Elemente hassen  
Das Gebild der Menschenhand.  
Aus der Wolke  
Quillt der Segen,  
Strömt der Regen,  
Aus der Wolke, ohne Wahl,  
Zuckt der Strahl!  
Hört ihr's wimmern hoch vom Turm!  
Das ist Sturm!  
Rot wie Blut  
Ist der Himmel,  
Das ist nicht des Tages Glut!  
Welch Getümmel  
Straßen auf!  
Dampf wallt auf!  
Flackernd steigt die Feuersäule,  
Durch der Straßen lange Zeile  
Wächst es fort mit Windeseile,  
Kochend wie aus Ofens Rachen  
Glühn die Lüfte, Balken krachen,  
Pfosten stürzen, Fenster klirren,  
Kinder jammern, Mütter irren,  
Tiere wimmern  
Unter Trümmern,  
Alles rennet, rettet, flüchtet,

Taghell ist die Nacht gelichtet,  
Durch der Hände lange Kette  
Um die Wette  
Fliegt der Eimer, hoch im Bogen  
Spritzen Quellen, Wasserwogen.  
Heulend kommt der Sturm geflogen,  
Der die Flamme brausend sucht,  
Prasselnd in die dürre Frucht  
Fällt sie, in des Speichers Räume,  
In der Sparren dürre Bäume,  
Und als wollte sie im Wehen  
Mit sich fort der Erde Wucht  
Reißen, in gewaltger Flucht,  
Wächst sie in des Himmels Höhen  
Riesengroß!  
Hoffnungslos  
Weicht der Mensch der Götterstärke,  
Müßig sieht er seine Werke  
Und bewundernd untergehn.  
Leergebrannt  
Ist die Stätte,  
Wilder Stürme rauhes Bette,  
In den öden Fensterhöhlen  
Wohnt das Grauen,  
Und des Himmels Wolken schauen  
Hoch hinein.  
Einen Blick  
Nach dem Grabe  
Seiner Habe  
Sendet noch der Mensch zurück –  
Greift fröhlich dann zum Wanderstabe,  
Was Feuers Wut ihm auch geraubt,  
Ein süßer Trost ist ihm geblieben,

Er zählt die Häupter seiner Lieben  
Und sieh! ihm fehlt kein teures Haupt.

### Wir bedanken uns bei:

- ▣ Christoph Heider
- ▣ Karl Hermann
- ▣ Hartmut Klust
- ▣ Peter Korte
- ▣ Peter Snellen

### 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