

FeuerwehrChronik

19. Jahrgang
31. Januar 2023
Ausgabe 1



Herausgeber der FeuerwehrChronik
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Inhalt

Vorwort (Seite 1)

Udo HOLZENTHAL
Doch nicht an einem
Sonntag - Die Grün-
dung des Schiefbah-
ner Löschzugs als
YouTube-Film
(Seite 2)

Manfred GIHL
Fahrräder bei der Feu-
erwehr
(Seite 7)

Klaus SCHNEIDER
Neuaufnahmen in
das Archiv des Ver-
bandes der Feuer-
wehren in Nord-
rhein- Westfalen im
Jahr 2022
(Seite 14)

Vorwort

Wir hätten nie gedacht, dass das Vorwort zur Ausgabe 2022-06 solche positiven Wellen schlägt. Zahlreiche Zuschriften erreichten uns mit der Bitte die FeuerwehrChronik weiter zu führen. Weitere Zuschriften enthielten fertige Artikel und/oder Angebote für die FeuerwehrChronik Artikel zu verfassen. Es war eine solche Flut, dass bis jetzt noch nicht alles bearbeitet werden konnte. Auch so mancher versprochene Anruf muss von uns noch getätigt werden.

Das mitgelieferte Material versetzt uns in die Lage auch in 2023 wieder sechs Ausgaben der FeuerwehrChronik zu veröffentlichen. Zum Ende des Jahres werden wir dann entscheiden ob es in 2024 mit sechs oder nur vier Ausgaben weiter geht. Auf jeden Fall wollen wir die FeuerwehrChronik weiter führen. Auch wenn wir jetzt einige neue Abonnenten gewinnen konnten, geht der allgemeine Trend allerdings weiter abwärts. Wie schon erwähnt, wir wollen die FeuerwehrChronik weiter führen, allerdings muss sie dann auch eine gewisse Menge an Leser erreichen. Wir werden die Entwicklung abwarten.

Wir weisen seit Jahren darauf hin das uns Termine zur Feuerwehrgeschichte, zur Veröffentlichung, mitgeteilt werden können. Gerade mit der FeuerwehrChronik erreicht man das Fachpublikum. Wenn uns Termine erreichen dann zumeist über Umwege. In der nächsten Ausgabe werden wir eine Übersicht von Terminen veröffentlichen. Bis zum 15. März 2023 habt Ihr die Möglichkeit uns Eure Termine zur Feuerwehrgeschichte zu melden.

Am Sonntag, den 19. März 2023 findet nach einer dreijährigen Zwangspause wieder die Feuerwehr-Tauschbörse in Wuppertal statt. Getauscht wird Alles, was in Feuerwehrkreisen gesammelt wird. Insbesondere Fachliteratur, Ehrenzeichen, Helme und Ärmelabzeichen, aber auch Ausrüstungs- und Uniformierungsteile sowie Modellfahrzeuge fanden in den letzten Jahren auf den Tauschbörsen das Interesse der Besucher.
<https://www.feuerwehrverband.nrw/verband/themen/feuerwehr-brand-schutzgeschichte/bewerbung-tauschboerse>

Die Herausgeber Michael & Bernd

FeuerwehrChronik seit 2005

"Doch nicht an einem Sonntag" - Die Gründung des Schiefbahner Löschzugs als YouTube-Film

von Udo HOLZENTHAL

„Doch nicht an einem Sonntag!“ Der Gastwirt Heinrich Tillmanns ist bedient. „Wir müssen das aber vor den Willichern machen“ fordert Landwirt Franz Heyes und Gastwirt Josef Gerkhäusen möchte einfach nur sofort ein Bier.

So oder so ähnlich könnte eine Versammlung im Hause des Schiefbahner Bürgermeisters Kaspar Voß im Herbst 1886 begonnen haben. Eine Versammlung, in der der Grundstein für die Gründung eines Löschzugs in der niederrheinischen Landgemeinde gelegt wurde. Der große Unterschied zwischen Realität und Fiktion ist, dass damals garantiert kein Filmteam anwesend war und die Teilnehmer bei ihrer angeregten Diskussion verfolgt. Dank der großartigen Leistung des Teams von kreativfilm, des Schauspielers Sören Ergang, vor allem aber der Mitglieder des Löschzugs Schiefbahn ist ein knapp siebenminütiger Film entstanden, der uns auf höchst lebendige Art und Weise in das späte 19. Jahrhundert zurückführt und der jetzt auf YouTube zu bewundern ist.

Aber wie kam es zu diesem außergewöhnlichen Projekt? Nun, da ist zum einen die 2020 ins Leben gerufene Reihe „Willich History“ auf dem städtischen YouTube-Kanal. Da das kulturelle Leben durch die Corona-Pandemie zum Erliegen gekommen war, stellten die Filme eine Möglichkeit dar, Kultur, in diesem Fall Episoden aus der Stadtgeschichte in die heimischen Wohnzimmer zu bringen. Fünf Filme wurden in den beiden vergangenen Jahren produziert, wobei die ersten vier von historischen Kriminalfällen handelten: Da wäre der Schiefbahner Kuchenbäcker Wilhelm Hüsgen, der sich Ende des 18. Jahrhunderts der Bande des legendären „Fetzers“ anschloss, oder aber die wilde Schießerei auf einem abgelegenen Bauernhof im Büttgerwald, wo sich 1973 eine Diebesbande verschanzt hatte. Der dritte Film spielt in der legendären Neersener Fuhrmannsherberge „Schwarzenpfuhl, wo 1813 unter mysteriösen Umständen ein französischer Offizier ums Leben kam. Ein weiterer Fall handelt von den Gebrüdern Wirtz aus der Vennheide, die 1894 in Anrath einen Doppelmord begingen. Der





fünfte und bislang letzte Film „Das Wunder von Nepomuk“ hatte dann einen gänzlich anderen Hintergrund: Eingebettet in eine Detektivgeschichte wurden in dem Film die Wegekreuze und Heiligenhäuschen in unserer Stadt vorgestellt, die einer breiten Öffentlichkeit bislang kaum bekannt waren.

Da ist zum anderen die historische Löschgruppe beim Löschzug Schiefbahn. Seit vielen Jahren nimmt die Gruppe mit ihrer Spritze „de Jupp“, ausgestattet mit zeitgenössischen Uniformen und Pickelhauben, an Wettkämpfen teil und misst sich dort mit anderen historischen Löschgruppen. Bernd Kretschmann ist nicht nur Mitglied des Schiefbahner Löschzugs und der historischen Löschgruppe, sondern auch Feuerwehrhistoriker und profunder Kenner der Schiefbahner Feuerwehrgeschichte. Ihm fiel bei seinen Recherchen auf, dass sich auf dem Jüdischen Friedhof am Bertzweg die Gräber von drei Feuerwehrmännern befinden, darunter auch das von Louis Kaufmann (1848-1918), der zu den Gründervätern des Löschzugs gehörte. Bernd Kretschmann informierte umgehend Bernd-Dieter Röhrscheid, seit vielen Jahrzehnten die tragende Säule der jüdischen Erinnerungskultur in der Stadt Willich. Gemeinsam wurden Möglichkeiten erörtert, die Verknüpfung der Jüdischen Gemeinde mit dem Schiefbahner Löschzug einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen. Schließlich fiel die Wahl auf das YouTube-Format „Willich History“.

Das Stadtarchiv bat den Löschzug Schiefbahn um Unterstützung bei der Umsetzung des Projekts. Denn was lag näher, als die historische Löschgruppe in eine Story um die Gründung der Schiefbahner Feuerwehr einzubeziehen? Was sich leicht anhört, war durchaus anspruchsvoll, musste doch ein Drehbuch entwickelt werden, was die historischen Fakten in eine möglichst originelle Handlung integriert – begleitet von reichlicher Action der historischen Löschgruppe. Hier schlug die Stunde der Produktionsfirma kreativfilm und der Autorin und Filmemacherin Silva von Gerlach, die nach Ideen des Stadtarchivs die Geschichte um einen zeitreisenden Journalisten entwickelte.

Am ersten Drehtag, einem warmen Samstag im

Juli, versammelten sich einige Mitglieder des Löschzugs Schiefbahn, darunter auch Vertreter der Ehrenabteilung, um ihre schauspielerischen Ambitionen unter Beweis zu stellen. Mit Hilfe von Kostümen aus dem Fundus der Schlossfestspiele verwandelten sie sich in wenigen Minuten in die Gründungsväter des Löschzugs. Ein originalgetreu eingerichtetes Wohnzimmer im Heimatmuseum Kamps Pitter diente als Domizil von Bürgermeister Kaspar Voß, gespielt von Sören Ergang, seines Zeichens Schauspieler der Schlossfestspiele. Hier entspann sich eine heiße Diskussion um die Notwendigkeit der Bildung eines Löschzugs, und die „Gründungsväter“ machten einen fabelhaften Job. Im perfekten Schiefbahner Dialekt bombardierten sie den Bürgermeister mit Vorwürfen, Fragen und Ideen. Es war eine Augen- und Ohrenweide!

Nachdem die Gründungsversammlung im Kasten war, verlagerte sich das Geschehen in den Oetker-Park, und hier schlug die Stunde der historischen Löschgruppe. Mit der alten Löschspritze aus dem 18. Jahrhundert, liebevoll der „Düvel“ genannt, bekämpften sie, gekleidet in zeitgenössische Handwerkermonturen, einen Großbrand im Schiefbahner Ortskern im Jahre 1784.

Für die nächste Szene wurden dann die historischen preußischen Feuerwehruniformen samt Pickelhauben angelegt. Mit Hilfe der moderneren Spritze „de Jupp“, wurde ein fiktiver Brand im Erweiterungsbau von Kamps Pitter gelöscht und ein Mädchen aus dem Dachgeschoss gerettet. Als Zuschauer kam man aus dem Staunen gar nicht mehr heraus: „Kommandeur“ Bernd Kretschmann gab mit einem Messing-Megafon die Kommandos, Jan Okonnek die entsprechenden Trompetensignale. Die Ablösungen an der Spritze liefen wie ein Uhrwerk, und am Schlauch hatten Bernd Kreuels und Heinz Mertens alles im Griff. Am frühen Abend waren die Aufnahmen beendet, alle Beteiligten, egal ob Filmcrew, Feuerwehrmänner oder Schauspieler, waren platt, aber zufrieden mit dem Ergebnis.

Eine Woche später stand der zweite Drehtag an: Er begann auf dem Gelände von Burg Linn beim Wettkampf für historische Feuerwehren, an dem



natürlich auch der Schiefbahner Löschzug teilnahm. Die hier gedrehten Szenen sollten schließlich den Schlusspunkt des Films bilden, als sich für den zeitreisenden Journalisten Mo Schmit der Kreis schließt und er – zurückgekehrt aus der

Vergangenheit – den Pioniergeist der Gründungsväter des Schiefbahner Löschwesens hervorhebt.

Am Nachmittag versammelten sich die Filmcrew



und Schauspieler Sören Ergang auf dem Jüdischen Friedhof Bertzweg. Hier ging es um die Bedeutung von Louis Kaufmann, dessen Grab sich auf dem Friedhof befindet. Als sich der Journalist über das Grab beugt, stehen plötzlich Bernd Kretschmann und Bernd-Dieter Röhrscheid neben ihm. Die Historiker schildern dem verblüfften Reporter, dass der Händler Louis Kaufmann nicht nur zu den angesehensten Männern in Schiefbahn gehörte, sondern auch zu den Initiatoren der Feuerwehr.

Aus zwei Drehtagen und unzähligen Einstellungen ist ein Film von knapp sieben Minuten Länge geworden. Dies ist das gängige YouTube-Format und soll dazu beitragen, dass der Betrachter des Films bei der Stange bleibt und nicht doch angesichts der Länge des Films wegklickt. Natürlich sind dabei viele schöne Szenen auf der Strecke geblieben, aber das Ergebnis ist dennoch beeindruckend: Die Gründung des Schiefbahner Löschzugs mit den historisch verbürgten Personen, eingebettet in eine schier aberwitzige Story und begleitet von eindrucksvollen Löschszenen mit dem „Düvel“ und „de Jupp“.

Der Film hatte Premiere am 21. Oktober. Seitdem wurde er sagenhafte 1.674 Mal angeklickt (Stand 8. November). Inzwischen ist auch ein „Making Of“ online, das nicht nur weitere Szenen enthält, sondern auch einige amüsante Outtakes. Das Konzept von „Willich History“, historische Ereignisse in eine unterhaltsame Handlung einzubetten und möglichst auch Darsteller aus der Bevölkerung einzubeziehen, ist voll aufgegangen. Wir machen weiter!



https://www.youtube.com/results?search_query=Schiefbahn+making+of+

Fahrräder bei der Feuerwehr

von Manfred GIHL

Die einzige Möglichkeit, sich wesentlich schneller als zu Fuß vorwärtszubewegen, bot bislang das Pferd, entweder als Zugtier eines Wagens und einer Kutsche oder als Reittier. Namentlich der Feuerwehr war natürlich sehr daran gelegen, größere Strecken möglichst schnell zurückzulegen. So lag der Gedanke nahe, das neumodische „Veloziped“ im Feuerwehrdienst zu nutzen.

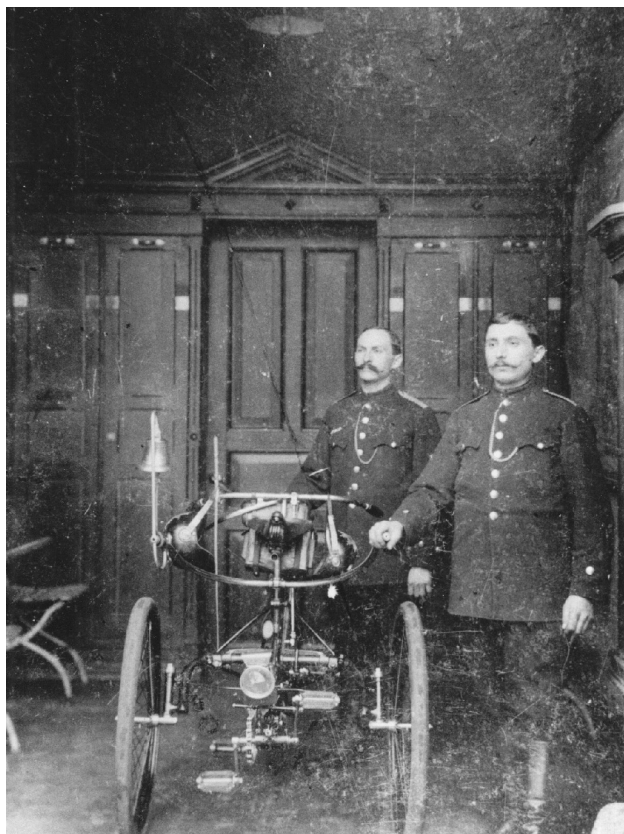
Das Fahrrad hatte in den 80er- und 90er-Jahren des ausgehenden 19. Jahrhunderts in Europa Hochkonjunktur. Einige Dutzend größere und kleinere Hersteller hatten sich in Deutschland der Fahrradherstellung verschrieben. Bezeichnend ist, dass der Altonaer Branddirektor Maximilian Reichel (1893-1900) sich bereits frühzeitig eingehend mit der Nutzung des Fahrrades im Feuerwehrdienst beschäftigte. Bezeichnend deshalb, weil Reichel um die Jahrhundertwende zum anerkannten Pionier und engagierten Förderer der Automobilisierung der Feuerwehren in Deutschland werden sollte. Reichel scheint in der Tat der

erste in Deutschland, nicht jedoch in Europa, gewesen zu sein, der das Fahrrad „im Dienste des ihm unterstellten Instituts zu verwerthen“ wusste, wie die wöchentlich erscheinende Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Zeitung 1894 berichtete [1].

„Nachdem der Magistrat Bedenken gegen die dadurch begründeten Neuanschaffungen nicht erhoben hat, wird die neue Einrichtung, die von allen Feuerwehren des Kontinents in Altona in die Erscheinung tritt, nach Verlauf einiger Tage, sobald ein Ausrücken der Wachmannschaften nöthig ist, in Anwendung kommen.“ Die angebliche Priorität Altonas übernimmt auch der Chronist der Schweizerischen Feuerwehr-Zeitung im Juli 1894 ungeprüft [2]: „Die Feuerwehr in Altona, bei der die Feuer-Radfahrer in den nächsten Tagen in Thätigkeit treten sollen, wird die erste auf dem Festlande Europas sein, die sich des Rades bedient, um die Brandstelle schneller zu erreichen.“ Der Herausgeber der Zeitung merkt dazu in einer Fußnote an, daß dies indessen nicht ganz richtig sei, da die Feuerwehr der Stadt Brüssel bereits seit dem letzten Frühjahr einen Velozug mit Geräthschaftswagen besitze. So hielt sich Reichel selbst auch nicht für den Erfinder des Fahrraddienstes. Er lehnte es ausdrücklich ab, daß ihm das Verdienst zugeschrieben wurde, denn er hatte bei einer Inspektionsreise nach Brüssel bereits Fahrräder vorgefunden [3].

Bei der Feuerwehr Hamburg war laut ihrem Jahresbericht 1896 bereits bekannt, dass Dreiräder zuerst von *Captain Welch*, Branddirektor der Stadt Gent, für die Brüsseler Feuerwehr eingerichtet worden seien, später erst in Altona und in der Villenkolonie Grunewald [4] sowie in einigen englischen und amerikanischen Städten [5], [6].

Nach ausgiebigen Versuchen hatte Branddirektor Reichel ein zweisitziges Dreirad beschafft, das nach seinen Angaben mit Laterne, Fackelhalter und Signalglocke ausgestattet war. Später kamen noch ein Beil und ein Verbandkasten



Berufsfeuerwehr Altona, Zweisitzer, 1894

dazu. Mit zwei Mann besetzt, rückte es bei Feuermeldung sofort aus und gelangte je nach Entfernung zur Meldestelle mindestens 1 Minute vor dem bespannten Löschzug an. Dort sprang der Vordermann ab, erfragte die genaue Adresse der Brandstelle und wies den nachfolgenden Zug ein. Währenddessen war der zweite Mann mit dem Fahrrad zur angegebenen Straße weitergefahren. Dort war es dann seine Aufgabe, die Hausbewohner zu beruhigen, den nächsten Hydranten zu suchen und nötigenfalls Rettungsmaßnahmen vorzubereiten. Vier Oberfeuerwehrmänner waren abwechselnd Tag und Nacht im Dienst. Sie hielten sich direkt neben dem Telegrafienbüro auf. *„Zum abwechselnden Fahrraddienst werden nur die intelligentesten Feuerleute genommen“*. [7] Reichel nutzte das Fahrrad (Dreirad) ausschließlich zum Aufklären und Einleiten erster Hilfsmaßnahmen vor Ort, nicht hingegen zur Brandbekämpfung selbst. Ab Dezember 1897 rückte zusätzlich mit dem Löschzug der Hauptfeuerwache ein gewöhnliches Zweirad mit aus, und zwar fuhr es hinter dem Zug her, er wie damals in den meisten Großstädten üblich, aus Gasspritze, mechanischer Leiter und Dampfspritze bestand. Der Fahrer hatte verschiedene Melder-Aufgaben zu erfüllen.

Zwei Jahre später zog man in Altona vorläufige Bilanz [8]. Vom 20. Juli 1894 bis Ende März 1896 rückte das Dreirad 286mal zum Feuer aus. In 266 Fällen traf es vor den Löschzügen an der Brandstelle ein, der größte Vorsprung betrug 5 Minuten. 31mal konnte das Feuer vor Eintreffen des Löschzuges gelöscht werden, in 22 Fällen fuhren die Radfahrer dem Zug entgegen und veranlassten ihn zum Umkehren wegen „blindem Lärm“, und in 12 Fällen leisteten sie Erste Hilfe. In 8 Fällen musste die Weiterfahrt wegen Abspringens der Kette, Achsenbruch oder Loslösen der Fackel aufgegeben werden. Die Anzahl der Beschädigungen lag mit 26 Vorkommnissen recht hoch. Brüche der Kette, der Achsen, der Kugellager und der Sattelstütze waren hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass ein serienmäßiges Dreirad (zum Preis von 550 Mark von der Dresdner Firma SEIDEL & NAUMANN [9]) erworben worden war. Sein Gewicht lag bei 49 kg, mit Ausrüstung und Besetzung 203 kg. Die reparaturbedingten Ausfälle betragen insgesamt

91 Tage. Nachdem die eigene Werkstatt Verstärkungen und sonstige Verbesserungen vorgenommen hatte, ging die Zahl der Ausfälle erheblich zurück. Reichel stellte fest: *„Obgleich der Versuch noch nicht als völlig abgeschlossen gelten kann, dürfte doch schon jetzt auf grund vorstehend angegebenen Resultate der Schluß gerechtfertigt sein, daß die Schlagfertigkeit der Feuerwehr durch die fragliche Einrichtung ganz erheblich erhöht wird.“* [10] Allerdings müsse die Konstruktion noch verbessert werden, besonders hinsichtlich Robustheit und Gewicht. Schwierigkeiten bereitete auch die Gestaltung der brennenden Fackel, die einerseits die Radfahrer nicht gefährden, andererseits bei schneller Fahrt nicht verlöschen durfte. Der Kupferschmied Grell entwarf schließlich eine Fackel mit Rauchfang, die selbst „bei starkem Luftzug nicht nur nicht erlosch, sondern auf der ganzen Fahrt fortwährend ein intensives, ruhiges unvollkommen gleiches Licht gab.“ [11] Unfälle auf der Anfahrt waren nicht zu verzeichnen. *„Einmal wurde ein großer Hund angefahren, ohne jedoch irgend welchen Schaden zu nehmen. Belästigungen der Radfahrer haben nur in einem Falle stattgefunden; ein Betrunkener stellte sich den Radfahrern entgegen, doch war dieses Hinderniß sehr schnell beseitigt.“* [12] Die Löschzüge aber hatten seitdem freiere Fahrt, weil Fuhrwerke und Passanten auf die nahenden bespannten Fahrzeuge der Feuerwehr frühzeitiger aufmerksam und in engen Straßen haltende Wagen durch Zurufe zum Freimachen der Passage veranlasst wurden.

Nach Altonaer Vorbild richteten andere Berufsfeuerwehren solche Fahrradtrupps ein. Andere Feuerwehren hingegen begnügten sich mit Zweirädern. Im Februar 1898 nahm der Leiter der Berufsfeuerwehr Breslau, Branddirektor Herzog, ein dreisitziges Vierrad in Dienst, dem er zwei Aufgaben zuwies: Samariter- und Feuerlöschdienst [13]. Das Fahrrad hatte die Breslauer Firma JULIUS DRESSLER & CO nach den Vorstellungen der Feuerwehr gebaut. Sein Eigengewicht betrug 125 kg. Für den ersten Löschangriff wurden 60 m Schlauch auf einer Haspel, ein Strahlrohr, eine „Löschkanne“ (Kübel-spritze) sowie eine Axt mitgeführt. Bei Alarmierungen zur Ersten Hilfe blieben Schlauchhaspel und Löschkanne an der Wache zurück, und ein Verband-



Berufsfeuerwehr Breslau, Viersitzer, um 1899

kasten und Krankentragenstangen (die aus polierten, nahtlosen Mannesmann-Rohren bestanden) mitgenommen. Die Krankentrage kam aber fast gar nicht in Benutzung, weil bei Unglücksfällen zugleich ein bespannter Krankenwagen vom Hospital beordert wurde. Die drei eingeteilten Feuerwehrmänner hielten sich in einem besonderen Raum direkt neben dem Telegraphenzimmer im Erdgeschoß der Hauptwache auf und konnten daher sehr rasch ausrücken. Die kurze Fahrt innerhalb des Ausrückebereichs habe die Mannschaft nicht übermäßig ermüdet, sodass sie „immer noch Treppen schnell genug steigen konnte, ohne Atemnot zu empfinden“, wird berichtet [14].

Entstehungsbrände löschte der Trupp mit der Löschkanne, war das Feuer größer, legte er den Schlauch aus und füllte ihn mit Wasser. So bereiteten die beiden Truppmänner den Angriff für die nachrückende Gasspritze vor. Waren Menschenleben in Gefahr, so konnten die beiden entweder selbst helfen oder zumindest die Gefährdeten beruhigen. Diese Fahrradkolonne wurde bald darauf durch ein gewöhnliches Zweirad er-

gänzt, mit dem ein Oberfeuerwehrmann als Kommandoführer ausrückte und stets noch vor dem Vierrad eintraf. Weil die ersten Einsätze so vielversprechend verliefen, beantragte Branddirektor Herzog für die übrigen sechs Feuerwachen ebenfalls Fahrräder. Die nächsten Mannschaftsfahrräder erhielten jedoch bereits Motorantrieb [15], und damit kündigte sich die Motorisierung der Breslauer Feuerwehr an. Die BF Stettin berichtet 1899 [16], dass die Ausbildung der Radfahrer ihren Fortgang nahm:

„Mit wenigen Ausnahmen stellen sich die Mannschaften ganz geschickt im Erlernen des Radfahrens an, bringen auch durchweg diesem Dienstzweig großes Interesse entgegen, doch erlangen nur wenige die für das Vorfahren im Brandfall erforderliche Fertigkeit. Hierzu gehört nicht nur eine sehr große Sicherheit und kaltes Blut, sondern auch ein nicht unerhebliches Maß an Wagemuth, um sich im schnellsten Tempo durch den starken Wagenverkehr und über sehr abschüssige Straßen zu bewegen; trotzdem ist kein Unfall zu verzeichnen. In der schlangenartigen Gewandtheit des Zweiradfahrers besteht seine außerordentliche Überlegenheit vor den Dreirad- und Vierrad-

fahren, die niemals solche Vorsprünge erreichen können.“

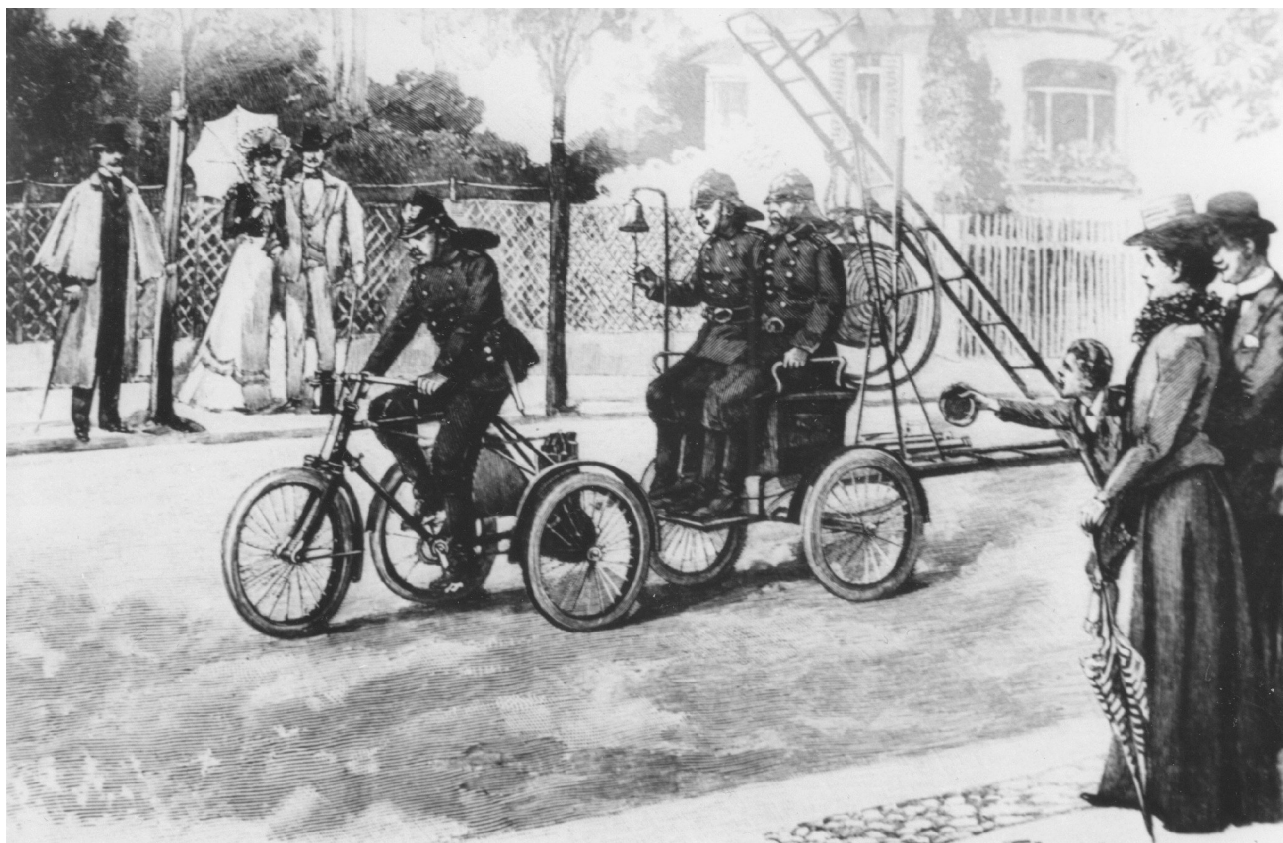
Lübeck meldet 1900: „Nachdem der größte Theil der Feuerwehrmannschaften im Radfahren ausgebildet ist, wird von jetzt ab bei jedem Feueralarm ein Radfahrer dem Löschzug vorausfahren, um sich auf der Brandstelle über den Ort und die Art des Feuers zu orientiren und dem nachkommenden Löschzuge wünschenswerthe Aufklärungen geben zu können. Die Räder der Feuerwehr sind, abweichend von der Fahrradordnung, mit einer Huppe versehen. Die beiden Laternen haben einen rothen Schrägstreifen. Zu beiden Abweichungen hat der Senat seine Zustimmung gegeben.“ [17]

Um 1898 ließen sich bezüglich der Verwendungsart der Räder drei Gruppen unterscheiden [18]:

1.) Zwei- und Dreiräder für Ordonnanzen, Telegraphendienste und Materialtransport [z.B. Altona, Hamburg, Bremen, Berlin] 2.) Zwei- und Dreiräder zum Aufklären der Einsatzstelle (z.B. Altona, Charlottenburg, Stettin, Posen). 3.) Mehrsitzige Fahrräder in bis zu vierrädriger Ausführung, teilweise sogar mit Anhänger für Löschzwecke. Bestückung der Anhänger mit Schläu-

chen, Leitern, Sprungtuch u.a.m. (z.B. Grunewald, Brüssel, Wien). Bezüglich der dritten Gruppe, bei der ganze Mannschaften zur Brandstelle befördert wurden, erhob Reichel warnend seine Stimme [19]:

„Sollen Feuerwehrleute in Qualm und Hitze tüchtig arbeiten, so dürfen sie nicht in erschöpftem Zustande eintreffen. Die Richtigkeit dieses Grundsatzes wird wohl kein Fachmann bestreiten. Alle Bestrebungen, die tierische Zugkraft für Feuerwehrfahrzeuge in der Weise zu ersetzen, daß die Mannschaften auf Fahrrädern, Tretraktoren [20] etc. im Schweiß ihres Angesichts nach der Brandstelle 'treten' müssen, sind daher als total verfehlt zu bezeichnen. Die Bedauernswerthen gelangen ermüdet und völlig außer Atem auf der Brandstelle an. Wer aber je einmal nach raschem Lauf oder dergl. in einem stark verqualmten Raum einzudringen versuchte, weiß, daß er in solchen Räumen nur aushalten kann, wenn seine Lungen normal arbeiten. Diejenigen Feuerwehrmannschaften, welche dazu bestimmt sind, den ersten Angriff gegen ein Feuer auszuführen, müssen unbedingt derart nach der Brandstelle befördert werden, daß sie vollständig ausgeruht daselbst eintreffen. Ausgenommen sind nur die Radfahrer, welche den Zügen als



Freiwillige Feuerwehr Grunewald 1901

'Spitze' vorseilen oder ihnen als 'Schließende' folgen. Diese Leute haben ganz andere Aufgaben, sie sind nicht für den ersten Angriff auf der Brandstelle bestimmt.“

In diesem Sinne äußerte sich auch der Gothaer Brandmeister Wangemann [21]:

„In welcher Verfassung kommt wohl so ein Rad-Feuermann auf der Brandstelle an. Erhitzt, in Schweiß gebadet, fast athemlos kommt er an, sein Erstes, was er thut, ist, sein Rad an einen sicheren Ort bringen, damit sich nicht ein Radmarder [22] desselben erbarmt oder sonstige Unberufene das gebrechliche Fahrzeug ruinieren; dann meldet er sich beim Kommandirenden und dieser soll nun jedem der nach und nach in verschiedenen Zwischenräumen eintreffenden Feuermännern der hilfeleistenden Ortschaften Arbeit zuweisen. Leuten, welche schon vom Weg überanstrengt sind und mit leeren Händen kommen.“
- „Weiter werden an den leicht gebauten Maschinen und bei dem scharfen Fahren Unfälle aller Art, möge es nun Mann oder Rad betreffen, unvermeidlich sein, und so kommt zum guten Ende der Rad-Feuermann zu Fuße mit zerbrochener

Maschine, selbst zerschunden, wenn nicht noch schlimmer, zur Brandstelle. Diese Unfälle werden sogar in erhöhtem Maße vorkommen, weil das Radfahren, wie keine andere Leibesübung, zu Kraftproben geradezu herausfordert und unter den auf der Chaussee dahinjagenden Feuermännern unwillkürlich ein Wettrennen improvisirt wird.“

Kurzum, nachdem der sicherlich sehr erfahrene Brandmeister Wangemann den Einsatz der radfahrenden Feuerwehrmänner in den schwärzesten Farben gemalt hatte, kam er zu diesem Urteil: „Das Einzige, wozu das Fahrrad bei der Feuerwehr benutzt werden könnte, ist die Verwendung desselben zum Kundschafts- und Nachrichtendienst und würden hierdurch die früheren 'Feuer-Läufer oder -Reiter' eine verbesserte Auflage erhalten.“

Über die „Thätigkeit der Radfahrer bei der Feuerwehr“ veröffentlichte Branddirektor Ruhstrat in Stettin 1897 einen Bericht [23]:

„Im vergangenen Jahre bot sich viele Gelegenheit, die Einrichtung der Radfahrer zu erproben;



Berufsfeuerwehr Altona, Zweisitzer mit Begleitfahrrad

die Erfahrungen sind sehr günstige. Und gerade das Vorausschicken zweier Leute auf Zweirädern hat sich vorzüglich bewährt. Während der eine Radfahrer der Feuerwehr von der Meldestelle beziehungsweise Brandstelle aus entgegenfährt, um ihr den ersten Bericht zu erstatten, damit eventuell Fahrzeuge nach der Wache zurückgeschickt werden können, fährt der zweite zur Brandstelle weiter, stellt Ort und Art des Brandes, die Zugänge und Treppen fest und beruhigt die Bewohner. Beide Räder sind nur mit einer Axt ausgerüstet, um Türen sprengen zu können. Die Feuerwehr-Fahrzeuge haben durch die Einrichtung ganz bedeutende Wegestrecken und besonders manche beschwerliche Steigung erspart. Und dabei waren die Radfahrer nicht ausgepumpt, sondern noch gut dienstfähig. Mehrere Male konnten sie ein Feuer vor Ankunft der Fahrzeuge löschen. „... Hervorragend geeignet sind die Räder zu schneller Samariterhilfe. An das Rad oder auf den Rücken des Samariters wird dann eine Verbandtasche geschnallt.“

Wie sah es auf dem Lande aus, wo Fernsprecher und Sirenen um diese Zeit kaum verbreitet waren? Da nutzten die Freiwilligen Feuerwehren

das Fahrrad zur Nachrichtenübermittlung und Alarmierung. Bei Feuermeldung fuhr der Hornist laut blasend durchs Dorf und alarmierte auf diese Weise die Kameraden. Landgemeinden entsandten Boten mit dem Fahrrad ins nächste Dorf, um die dortige Feuerwehr um Nachbarschaftshilfe zu bitten [24].

Unter der Überschrift „Radfahrer als Eklaireure bei Bränden“ befürwortet auch die Zeitschrift für die deutsche Feuerwehr 1893 den Einsatz von Radfahrern zum Aufklären [25], weil „bei uns zu Lande, wo man aus Sparsamkeit noch nicht so weit gekommen ist, daß Telephone errichtet wurden“, benachbarte Feuerwehren zu Hilfe gerufen werden könnten. Besonders zur Nachtzeit sei es schwer zu bestimmen, in welcher Ortschaft es brennt. Da gerade auf dem Lande Mannschaftstransportwagen nicht vorhanden seien und die Feuerwehrleute oft stundenlang zu laufen hätten (!), bis sie die Brandstelle gefunden haben, so sei diese Art, Radfahrer zu benutzen, sicher für praktisch zu erachten. „Möchten sich daher die Herren Commandanten und Kameraden dieser Einführung, den Sport des Radfahrens auch zum Nutzen und Wohle des Nebenmenschen zu ver-



Unbekannte Werkfeuerwehr, Sechssitzer

wenden, anschließen, es wird sich sicher lohnen!“

Da wir Deutschen bekanntlich für alles eine Vorschrift haben (müssen) konnte es auch nicht lange dauern, bis hier und da Vorschriften zur Benutzung von Fahrrädern bei freiwilligen Feuerwehren erlassen wurden. Mit Zustimmung des Königlich-bayerischen Staatsministeriums des Innern traten am 1. Januar 1899 die „Bestimmungen über das Radfahren im Feuerwehrdienste“ in Kraft [26], Dabei soll durchaus nicht verkannt werden, dass diese Vorschriften auch dem Schutz der dem bayerischen Landesfeuerwehrverband angehörenden Feuerwehrradfahrdienten, denen bei Unfällen Entschädigungen aus der Landesunterstützungskasse gewährt wurden – sofern sie sich an diese Vorschriften gehalten hatten. Bei grober Fahrlässigkeit, grobem Leichtsinne, Trunkenheit, Ungehorsam und Zuwiderhandlungen gegen Befehle und diese Vorschriften ging der Anspruch verloren!

Das private Fahrrad durfte von Feuerwehrmännern in voller Ausrüstung nur in Brandfällen, nicht zu Übungen, benutzt werden. Bei wirklich schlechten Wegverhältnissen und im Winter bei Eis und Schnee sollten Fahrten unterbleiben. Für schadhaft gewordene oder abhanden gekommene Fahrräder gab es keine Entschädigung. Ein Anspruch entfiel auch bei Unfällen, die auf grobe Fahrlässigkeit, Trunkenheit, Ungehorsam oder Zuwiderhandlungen gegen obige Vorschriften, die aus 10 Paragraphen bestanden, zurückzuführen waren. Mit zunehmendem Grad der Motorisierung der deutschen Feuerwehren ging die Bedeutung der Fahrräder mehr und mehr zurück. Aus guten Gründen verzichtete jedoch die Feuerwehr auch in neuerer Zeit nicht gänzlich auf das Fahrrad. Während des Zweiten Weltkriegs gehörte das „Melderrad“ gemäß den „Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen“ Heft 4 „Schwere Drehleiter“ (SDL) und Heft 5 „Große Drehleiter“ (GDL) zur Ausrüstung. Das Melderrad wurde neben der Lafette gehalten [27].

Quellen

[1] Das Fahrrad im Dienste der Feuerwehr. Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Zeitung, Nr.

27, 7. Juli 1894. Organ für den Provinzial-Verband Freiwilliger Feuerwehren und das gesamte Feuerlöschwesen in Schleswig-Holstein

[2] Das Fahrrad für den Dienst der Feuerwehr. Schweizerische Feuerwehr-Zeitung, Nr. 8, Aug. 1894

[3] Bei der Altonaer Berufs-Feuerwehr. Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Zeitung, Nr. 40, 6. Okt. 1894

[4] Vierrad für Feuerwehrzwecke. Die Feuerspritze. Zeitschrift für das deutsche Feuerlöschwesen, Organ des Landesverbandes sächsischer Feuerwehren. Nr. 47, 22. Nov. 1896: Der Oberführer Ratig der freiwilligen Feuerwehr der „Colonie Grunewald“ hatte ein Vierrad zum Preise von ca. 900 Mark von der Firma Dumstrey & Jungk in Berlin gekauft. Es war mit 2 Mann besetzt und führte eine umfangreiche Ausrüstung, u.a. Standrohr, Strahlrohr, 60 m Hanfschlauch, Spaten, Rettersack, Rauchmaske und Verbandtasche mit. Das Fahrrad wog mit kompletter Ausrüstung 189 kg. Die FF Grunewald wurde 1892 gegründet

[5] Jahresbericht 1896 der Feuerwehr Hamburg

[6] Die Feuerwehr Chicago experimentierte um diese Zeit mit einer „Fire-Extincteur-Company“. Sogenannte Columbia-Bicycles waren mit einem Mann besetzt und mit Extincteur (Handfeuerlöscher) und „Sappeuraxt“ ausgerüstet (Archiv und Centralblatt Feuerschutz, Rettungs-, Feuerlösch- und Versicherungswesen, Nr. 6, 1894)

[7] Das Fahrrad im Dienste der Feuerwehr. Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Zeitung, Nr. 27, 7. Juli 1894

[8] Das Fahrrad der Berufsfeuerwehr zu Altona. Die Feuerspritze, Nr. 33, 16. Aug. 1896

[9] Die Nähmaschinenfirma Seidel & Naumann begann 1886 mit der Fahrradproduktion in Dresden

[10] Das Fahrrad der Berufsfeuerwehr zu Altona. Die Feuerspritze, Nr. 33, 16. Aug. 1896

[11] Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Zeitung, Nr. 35, Sept. 1894

[12] Das Fahrrad der Berufsfeuerwehr zu Altona. Die Feuerspritze, Nr. 33, 16. Aug. 1896

[13] Fahrrad der Breslauer Feuerwehr. Feuer und Wasser, Nr. 16, 15. Aug. 1898

[14] Ebd.

[15] Der Motorwagen, 2. Jg. 1899. Die Aachener Motoren- und Motorfahrzeugfabrik Cudell & Co

lieferte die Motoren an die Firma Julius Dressler
 [16] Zeitschrift für die deutsche Feuerwehr, Nr. 9, Sept. 1899.
 [17] Radfahrende Feuerwehr in Lübeck. Zeitschrift für die deutsche Feuerwehr, Nr. 6, Juni 1900.
 [18] Z. Feuer und Wasser, Nr. 8, 15. April 1898
 [19] Z. Feuer und Wasser, 15. Mai 1898
 [20] Hiermit dürfte Reichel auf den ihm bekannten Tretmotorwagen von Ganswindt angespielt haben
 [21] Das Fahrrad und die Feuerwehr. Archiv und Centralblatt Feuerschutz, Rettungs-, Feuerlösch- und Versicherungswesen, Nr. 9, 6. Mai 1894
 [22] Anm. d. Verf.: Fahrraddiebe gab es also schon immer!

[23] Über die Thätigkeit der Radfahrer bei der Feuerwehr. Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Zeitung Nr. 28, 10. Juli 1897
 [24] Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Zeitung Nr. 38, 21. Sept. 1895
 [25] Radfahrer als Eklaireure bei Bränden. Zeitschrift für die deutsche Feuerwehr, Nr. 8, Aug. 1893. (Eklaireure = Aufklärer)
 [26] Benutzung des Fahrrades im Feuerwehrdienst. Archiv für Feuerschutz, Rettungs- und Feuerlöschwesen, Nr. 3, 6. Februar 1899
 [27] Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen, Heft 4 und Heft 5

Neuaufnahmen in das Archiv des Verbandes der Feuerwehren Nordrhein-Westfalen im Jahr 2022

von Dr. Klaus SCHNEIDER

Stand: 31.12.2022

1. Zeitschriften

- 1.1 Lauffeuer
Jahresband 2021
- 1.2 Feuerwehr Magazin
Jahresband 2021
- 1.3 vfdb-Zeitschrift für Forschung, Technik und Management im Brandschutz
Jahresband 2021
- 1.4 Bevölkerungsschutz
Jahresband 2020
- 1.5 Rettungsdienst
Jahresband 2021
- 1.6 Brandschutz
Jahresband 2021
- 1.7 FEUERWEHR EINSATZ:nrw
Jahresband 2021
- 1.8 Feuerwehr
Jahresband 2021
- 1.9 Brandwacht
Jahresband 2021
- 1.10 Rettungsmagazin
Jahresband 2021

- 1.11 Bevölkerungsschutz
Jahresband 2021
- 1.12 Florian Hessen
Jahresband 2020/2021
- 1.13 schadenprisma
Jahresband 2020/2021
- 1.14 Behörden Spiegel newsletter
Ausgabe 26 - 50
2/2021 - 1/2022

2. Monografien

- 2.1 Deutscher Feuerwehrverband
Pressemitteilungen 2021
- 2.2 VdF NRW
Newsletter/Presseerklärungen 2021
- 2.3 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe
10 Jahre Risikoanalyse im Bevölkerungsschutz Bund, August 2021
- 2.4 Deutscher Feuerwehrverband/ vfdb
Forum Brandschutzerziehung und Brandschutzaufklärung, 2021
- 2.5 BBK,DRK,ASB,DLRG,JUH,MHD

	Betreuung im Zivilschutz, Mai 2021	Feuerwehrexperimente.de
2.6	Schamberger	Band 1: Das Verbrennungsdreieck, 2021
	Deutscher Feuerwehrtage, 2020	2.20 Schober
2.7	DGUV	Kostenersatz nach Feuerwehreinsätzen in Bayern, 2.Auflage 2008
	Explosionsschutz an Batterieladestationen, Fachbereich Aktuell FBRCI-013, Februar 2022	2.21 Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft
2.8	vfdb	Kommentar zum Merkblatt DWA-M 715 – Ölbeseitigung auf Verkehrsflächen von Franz, Kamp und Bernzen November 2021
	Merkblatt	2.22 Bertelsmann Stiftung
	Empfehlungen für den Feuerwehreinsatz bei Biogasanlagen, MB 10-09, März 2021	Neuordnung der Notfallversorgung Januar 2022
2.9	vfdb	2.23 Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales
	Technischer Bericht	Luftrettungsbedarfsplan NRW, März 2022
	Krisenmanagement für Behörden und Unternehmen	2.24 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
	TB 09-01, Mai 2021	Information 207-012
2.10	DFV	Traumatische Ereignisse in Gesundheitsberufen, März 2022
	Feuerwehr-Jahrbuch 2020	2.25 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
2.11	Deutsche Interdisziplinäre Vereinigung für Intensiv- und Notfallmedizin	Information 213 – 052
	S2k - Leitlinie : Diagnostik und Therapie der Kohlenmonoxidvergiftung	Beförderung gefährlicher Güter
	November 2021	Dezember 2021
2.12	DGUV	2.26 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
	Leitpapier zur Evaluation	Information 207 – 019
	DGUV-Grundsatz 311-001	Gesundheitsdienst, April 2018
	Februar 2022	2.27 Bundesministerium für Arbeit und Soziales BMAS
2.13	Bellardita	Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR A2.2
	Recht im Rettungsdienst, 2021	Maßnahmen gegen Brände
2.14	vfdb	Stand: März 2022
	Unfallhilfe & Bergen bei LNG-Fahrzeugen	2.28 Bundesministerium für Arbeit und Soziales BMAS
	Merkblatt 06/08, Oktober 2021	Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR V3a.2
2.15	Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe	Barrierefreie Gestaltung von Arbeitsstätten, Stand März 2022
	Kochen ohne Strom – Das Notfallkochbuch, 2021	2.29 Regierungspräsidium Karlsruhe
2.16	Knickmann, Neumann, Subat	Empfehlungen für die Ersatzstromversorgung von Feuerwehrhäusern
	Ersteintreffendes Rettungsmittel beim MANV, 4. Auflage 2021	Stand: 01.09.2021
2.17	Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe	2.30 Deutscher Feuerwehrverband
	Karutz, Fegert, Blan-Gorki	DFV – Fachempfehlung:
	PSNV für Kinder und Jugendliche in komplexen Schadenslagen	Luftfahrzeugeinsatz/Aerial Firefighting
	Forschung im Bevölkerungsschutz Band 30, 2021	
2.18	Streich	
	Feuerwehren der Region- Einsatzfahrzeuge im östlichen Sauerland, 2021	
2.19	Volkmar, Horn, Mark	

- Air Operations für und durch die Feuerwehr, 24.03.2022
- 2.31 Netzwerk sichere Kommunikation
PMeV
Handreichung: Sirenensteuerung über TETRA, 09.09.2021
- 2.33 vfdb
Merkblatt
Empfehlung für den Feuerwehreinsatz zur Einsatzhygiene bei Bränden
MB 10-13, September 2020
- 2.34 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Gefahrstoffe auf Bauhöfen
Information 213 -030, April 2022
- 2.35 Deutsche Gesellschaft für Rettungswissenschaften
Eine explorative-deskriptive Studie über Leitstellen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr in der Bundesrepublik Deutschland
von Trautmann, Reuter-Oppermann, Christiansen, 2022
- 2.36 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe
Vulnerabilität und Kritikalität des Bildungswesens in Deutschland
von Karutz, Posingies und Dülks
Forschung im Bevölkerungsschutz, Band 31, 2022
- 2.37 Knickmann, Neumann, Subat
Transportorganisation
SEGmente Band 15, 2022
- 2.38 Bräuer
Ausbildung von Einsatzkräften - Kompetenzerwerb ermöglichen
SEGmente Band 16, 2022
- 2.39 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Sicherheit & Gesundheit
DGUV Information 206-052, April 2022
- 2.40 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Kommunikation
DGUV Information 206-040, April 2022
- 2.41 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Fehlerkultur
DGUV Information 206 – 046
April 2022
- 2.42 Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
Merkblatt DWA-M 715
Ölbeseitigung auf Verkehrsflächen
Juni 2007
- 2.43 Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales
Krankenhausplan NRW 2022
April 2022
- 2.44 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Empfehlungen zu Lüftungskonzepten an Innenraumarbeitsplätzen
Fachbereich aktuell: FBVW- 50
25.04.2022
- 2.45 DREHLEITER.info
Haus-Regel, Ausgabe 9 – 15/03/2022
- 2.46 DWA – Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
Üben mit und Erproben von Feuerlöschmitteln
Merkblatt DWA - M 718, Mai 2013
- 2.47 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Ermächtigung von Stellen für die Aus- und Fortbildung in der Ersten Hilfe
DGUV Grundsatz 304 – 001, April 2022
- 2.48 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Aus- und Fortbildung für den betrieblichen Sanitätsdienst
DGUV Grundsatz 304 – 002, April 2022
- 2.49 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Aus- und Fortbildung von Lehrkräften in der Ersten Hilfe und für den betrieblichen Sanitätsdienst
DGUV Grundsatz 304 -003, April 2022
- 2.50 UKB BW – Unfallkasse Baden-Württemberg
Sicherheit auf Einsatzfahrten
2010
- 2.51 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Fachbereich aktuell FBRCI-015
Erläuterung zur Zoneneinteilung
17.05.2022
- 2.52 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV
Auswahl und Betrieb elektrischer Anlagen

	und Betriebsmittel auf Bau- und Montagesstellen		DGUV Information 207 – 206, Dezember 2016
2.53	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Wiederkehrende Prüffristen im Brandschutz DGUV Information 203 -006, Mai 2012	2.64	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Tageslicht am Arbeitsplatz und Sichtverbindung nach außen DGUV Information 215 – 211, Juli 2022
2.54	Landesfeuerwehrschule Schleswig-Holstein Marsch geschlossener Verbände von Porst, Müller, Beninde, Specht, Timmermann und Dellwig Version 2.0 – November 2021	2.65	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Rettungswesten und Schwimmhilfen DGUV Information 212 – 004, Juli 2022
2.56	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Führen in Zeiten der Pandemie DGUV Information 206-037, Juni 2022	2.66	Deutsche Gesellschaft für Neurologie Sekundärprophylaxe ischämischer Schlaganfall und transitorische ischämische Attacke S2k – Leitlinie AWMF-Registernummer 030/133 20.05.2022
2.57	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Fehlerkultur DGUV Information 206-045, Juni 2022	2.67	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Benutzung von persönlichen Absturzsicherungsgeräten zum Retten DGUV Regel 112 – 199, Juli 2022
2.58	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Beteiligung – Lernteams DGUV Information 206 – 043, Juni 2022	2.68	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung Waldbrandstatistik 2021 Juni 2022
2.59	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Führungsleitlinien erstellen und umsetzen DGUV Information 206 – 036, Juni 2022	2.69	Bundesnetzagentur Technische Richtlinie DE-Alert (TR DE – Alert), 23.02.2022
2.60	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Unternehmenskultur sicher und gesund gestalten DGUV Information 206 – 025, Juni 2022	2.70	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Muskel-Skelett-Belastungen - erkennen und beurteilen DGUV Information 208-033, August 2022
2.61	Mühlhoff Merkhilfen für Feuerwehr und Rettungsdienst 99 Akronyme für den Einsatz, April 2022	2.71	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Risiko Nadelstich Blutübertragbaren Infektionen wirksam vorbeugen DGUV Information 207 – 024 August 2022
2.62	Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe Sozialwissenschaftliche Aspekte der Warnung der Bevölkerung Forschung im Bevölkerungsschutz Band 29, 2022	2.72	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Handlungsanleitung für sicheres Arbeiten in Druckluft DGUV Information 201 – 061 August 2022
2.63	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung DGUV Prävention chemischer Risiken beim Umgang mit Desinfektionsmitteln im Gesundheitswesen	2.73	Meidl,Loher Handbuch und Planungshilfen

- Feuerwehrbauten
2022
- 2.74 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV
Prüfgrundsätze für Ausrüstungen, Geräte
und Fahrzeuge der Feuerwehr
DGUV Grundsatz 305 – 002, Mai 2021
- 2.75 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV
Die Verwendung von Leitern und Tritten
DGUV Information 208 – 016
August 2022
- 2.76 Brandschutz-Rechtsgrundlagen für das
Vest Recklinghausen bis 1802
zusammengestellt von Peter Korte
2021
- 2.77 Amtsblatt der Königlichen Regierung zu
Münster
vom 1.1.1863 bis 31.12.1869
zusammengestellt von Peter Korte
2021
- 2.78 Amtsblatt der Königlichen Regierung zu
Münster
vom 1.1.1870 bis 31.12.1879
zusammengestellt von Peter Korte
2021
- 2.79 Österreichischer Bundesfeuerwehrver-
band
Auszeichnungen für die österreichischen
Feuerwehren, 2022
- 2.80 CTIF
28.Tagung der internationalen Arbeitsge-
meinschaft für Feuerwehr und Brand-
schutzgeschichte, 2021
- 2.81 DFV und vfdb
Fachempfehlung
Verhalten im Brandfall in Pflegeeinrich-
tungen, Juni 2022
- 2.82 DFV und AGBF Bund
Fachempfehlung
Absturzsicherung im Rettungskorb von
Hubrettungsfahrzeugen
DFV-FE 73-2022 vom 22.06.2022
- 2.83 Bundesamt für Bevölkerungsschutz
und Katastrophenhilfe
Klimawandel-Herausforderung für den
Bevölkerungsschutz
Praxis im Bevölkerungsschutz Band 5
Januar 2016
- 2.84 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und
Katastrophenhilfe
Biologische Gefahren, 2. Auflage 2005
- 2.85 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und
Katastrophenhilfe
Empfehlungen für die Probenahme zur
Gefahrenabwehr im Bevölkerungsschutz
Forschung im Bevölkerungsschutz,
Band 5, 2010
- 2.86 Bundesminister des Innern
Katastrophenmedizin
2.Auflage 1982
- 2.87 Bundesamt für Zivilschutz
Katastrophenmedizin
4. Auflage 1997
- 2.88 Bundesministerium des Innern
Katastrophenmedizin
1. Auflage 2001
- 2.89 Bundesministerium des Innern
Katastrophenmedizin
2. Auflage 2003
- 2.90 Bundesministerium des Innern
Katastrophenmedizin
4. Auflage 2006
- 2.91 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und
Katastrophenhilfe
Drohnen im Bevölkerungsschutz
Stand Februar 2022
- 2.92 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und
Katastrophenhilfe
Fähigkeitsmanagement von Bund und
Ländern, Stand März 2022
- 2.93 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und
Katastrophenhilfe
Rahmenkonzept der Trinkwassernotver-
sorgung, 22.02.2022
- 2.94 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Schornstiefenarbeiten
DGUV Regel 101 – 021, September 2022
- 2.95 Institut für Prävention und Arbeitsmedizin
der DGUV
Krebsrisiko im Feuerwehrdienst
IPA Journal 02/2021
- 2.96 Diegmann / Lankau
Hessisches Brand-und Katastrophen-
schutzrecht, 9.Auflage 2016
- 2.97 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV
Straßenbetrieb, Straßenunterhalt
DGUV Regel 114-016
Aktualisiert: Oktober 2022

- 2.98 Hendrik Leupold
Die Feststellung des Katastrophenfalls
Schriften zum Katastrophenrecht
Band 6, 2012
DGUV
Gefahrstoffe in Werkstätten
DGUV Informationen 213-033
November 2022
- 2.99 Gemeinsames Kompendium Rettungs-
dienst in 24 Städten und Kreisen in NRW
Januar 2022
2.111 Landkreistag NRW
Im Dienst der Kreise – im Dienst der
Menschen
75 Jahre LKT NRW
2022
- 2.100 ALR BW, MV,NRW, Sachsen, LSA
Standardanweisungen und Handlungs-
pfade im Rettungsdienst, Juli 2021
2.112 Tries
Strafrechtliche Probleme im Rettungs-
dienst
3. Auflage, 2005
- 2.101 Trautmann, Reuter-Oppermann, Christi-
ansen
Leitstellen der nichtpolizeilichen Gefah-
renabwehr, 2022
2.113 Hlawna
Der siegreiche Einzug des deutschen
Feuerwehrwesens von Bayern nach
Salzburg 1904, Reprint 1991
- 2.102 Landtag NRW
PUA V – Hochwasserkatastrophe
Band 1 – Band 4, 2022
2.114 Hermülheim et. al.
Handbuch für das Grubenrettungswesen
im Steinkohlebergbau
Herausgegeben von der Deutschen
Steinkohle AG, Hauptstelle für das Gru-
benrettungswesen
Essen 2007
- 2.103 Bundesregierung
Deutsche Strategie zur Stärkung der
Resilienz gegenüber Katastrophen
Juli 2022
2.115 Deutscher Ausschuss für das Grubenret-
tungswesen
Leitlinien für Organisation, Ausstattung
und Einsatz von Gasschutzwehren und
Atemschutzmannschaften, Juni 2019
- 2.104 Bundesamt für Bevölkerungsschutz und
Katastrophenhilfe
Warnung über digitale Stadtinformationen
März 2022
2.116 Deutscher Ausschuss für das Grubenret-
tungswesen
Leitlinien für die Auf- und Abseiltechnik
Juni 2019
- 2.105 Bundesministerium des Innern und für
Heimat
Unser Land gegen Krisen und Klimafol-
gen wappnen, Juli 2022
2.117 Farrenkopf
Zugepackt - heißt hier das Bergmanns-
wort
Die Geschichte der Hauptstelle für das
Grubenrettungswesen im Ruhrbergbau
2010
- 2.106 Hochschule für angewandte Wissen-
schaften Würzburg-Schweinfurt
Sicheres Verhalten bei Rettungskräften
September 2021
2.118 VdS
VdS - Richtlinien für Wasserlöschanlagen
VdS 3100
Hochdruck Wassernebel-Systeme
August 2022
- 2.107 Kampfmittelbeseitigung in NRW
- Kampfmittelverordnung
- Kostentragung bei der Kampfmittelräu-
mung
- Technische Verwaltungsvorschrift
- Leitfaden für die Durchführung von
Bohrlochdetektionen und baubegleiten-
der Kampfmittelräumung, 2003 ff
2.119 VdS
VdS-Richtlinien für Wasserlöschanlagen
VdS 3100-46
Sprinkler und Düsen für den Einsatz in
Wassernebel- Systemen
August 2022
- 2.108 Knauf
Urbane Resilienz gegenüber Stromaus-
fällen in deutschen Großstädten
Juni 2020
- 2.109 Oberösterreichischer Feuerwehrverband
Entwicklung des Feuerwehrwesens
Historische Schriftenreihe Heft 1/22
2022
- 2.110 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung

- 2.120 Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen
Krisenmanagement ohne Strom und/oder Gas (Versorgungsausfall)
Handlungshilfe, November 2022
- 2.121 Makel
Entwicklung des Brandschutzrechts im Lande Nordrhein-Westfalen
2019
- 2.122 ADAC Luftrettung GmbH
Rettungshubschrauber – Information
1992
- 2.123 Gerling Institut für Schadenforschung
Großbrand im zentralen Ersatzteillager der Ford-Werke AG in Köln-Merkenich am 20.10.1977
1978
- 2.124 Technische Regeln für Gefahrstoffe
Gefährdung durch Hautkontakt
Ermittlung-Beurteilung-Maßnahmen TRGS 401, Oktober 2022
- 2.125 NOLAN
Öffentlich-private Partnerschaften zur Krisenbewältigung in Lebensmittel-Lieferketten
Gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung, 2022
- 2.126 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Lagerung von Gefahrstoffen
DGUV Information 213 – 085
Dezember 2022
- 2.127 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Verwendung von Flüssiggas
DGUV Regel 110 – 010
Dezember 2022
- 2.128 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Beschaffen und Betreiben von Fahrzeughebebühnen
DGUV Information 208 – 040
Dezember 2022
- 3. Festschriften**
- 3.1 aus Vorjahren
- 3.1.1 aus 1997
75 Jahre FF Gütersloh LZ Spexard
- 3.1.2 aus 2004
100 Jahre FF Kleve , LG Griethausen
- 3.1.3 aus 2017
150 Jahre Fw Remscheid,LE Lennep
- 3.1.4 aus 2021
Fw Gelsenkirchen, Feuerwache
- 3.2 aus 2022
- 3.2.1 150 Jahre Fw Hagen
- 3.2.2 100 Jahre FF Gütersloh LZ Spexard
- 3.2.3 118 Jahre FF Kleve, LG Griethausen
- 3.2.4 Fw Köln, Jahrbuch 2022 Kölsche Fun-
kentöter
- 3.2.5 150 Jahre BF Köln
- 3.2.6 125 Jahre Fw Mönchengladbach, LZ
Woof
- 3.2.7 125 Jahre FF Monheim am Rhein
- 3.2.8 75 Jahre BF Solingen

Wir bedanken uns bei:

- ▣ Manfred Gihl
- ▣ Udo Holzenthal
- ▣ Klaus Schneider

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@icloud.com)

Vanikumer Str. 44, 41569 Rommerskirchen