

Museums- Depesche

Informationsschrift des
Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.



Schwerpunktthemen:

**-Luftrettung in Frankfurt-
-Waldbrandkatastrophe-**

Ausgabe Nr. 22

August 2015

Inhalt der zweiundzwanzigsten Ausgabe



Seite

Inhalt / Impressum.....	2
Die Geschichte der Luftrettung in Frankfurt.....	3
Vor 40 Jahren: Feuerwehr Frankfurt im Einsatz bei der Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen.....	13
Vermischtes.....	26

Impressum

Museums-Depesche ist die kostenlose Informationsschrift des

Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.

Florianweg 13
60388 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 212 – 76 11 12
Fax 068 / 212 – 76 11 19
Mail: museum@fgmv.org
Web www.fgmv.org

und erscheint in loser Reihenfolge. Vertrieb per Mailverteiler, in gedruckter Form und Internet.

V.i.S.d.P.: Ralf Keine, Maintal

Zum Gelingen dieser Ausgabe haben beigetragen:

Helmut Raab, Günter Fenchel, Marc Dickler, Werner Romann, Mathias Schmidt, Roland Jentsch, Ralf Keine, Joachim Kister, Uwe Kühn, Feuerwehr Dietzenbach, Wendland-Archive, Fotoarchiv des FGMV e.V., Bildstelle der Feuerwehr Frankfurt, u.a.

Für fundierte Gastbeiträge von Kollegen und Kameraden (nicht nur Vereinsmitgliedern!) sind wir stets dankbar



Zum Titelbild:

Rettungshubschrauber „Christoph 2“
vor der Frankfurter Skyline.

*Foto + Bearbeitung:
Marc Dickler*

DIE GESCHICHTE DER LUFTRETTUNG IN BERUFSFEUERWEHR FRANKFURT AM MAIN



Im doppelten Sinne einer der wichtigsten Startpunkte der Luftrettung in Deutschland: Eine Boeing Vertol der Bundeswehr startet zu den Luftrettungsversuchen der Frankfurter Feuerwehr Ostern 1968 am Unfallkrankenhaus. Man beachte das Wappen der Stadt Frankfurt an der Zugangstür!

Die Geschichte der „Luftrettung“ ist schon relativ alt. Der Autor Bernd Biege sieht den Beginn der Flugrettung bereits im Jahr 1871, als deutsche Truppen Paris eingeschlossen hatten und „Fliegende Sanitäter“ mit Ballonen aufstiegen. Auch im Ersten Weltkrieg und danach wurden immer wieder Verletzte mit Flugzeugen transportiert. Ein Meilenstein der Luftrettung im heutigen Sinne mit Hubschraubern waren auf jeden Fall die amerikanischen „MASH“-Helikopter (Bell 47) des Korea-Krieges und die Rettungshubschrauber vom Typ Bell 205 „Huey“ des Vietnamkrieges.

Die Luftrettung in Deutschland ist heute jedem Bürger ein Begriff und wird als selbstverständliche Ergänzung des bodengebundenen Rettungsdienstes hingenommen. Oftmals wird hierbei angenommen, der Rettungshubschrauber habe die Aufgabe, schwerverletzte oder lebensbedrohlich erkrankte Personen schneller als dies mit einem Straßenfahrzeug möglich wäre, in eine Klinik zu transportieren. Dies trifft jedoch nur auf einen Teil der Einsätze zu; primär geht es darum, so schnell wie möglich einen Arzt zum Patienten zu bringen. In vielen Fällen kann der Patient dann, nachdem er vom Arzt transportfähig gemacht wurde, auch von einem Rettungswagen transportiert werden.

Rettungshubschrauber sind heute flächendeckend über die gesamte Bundesrepublik verteilt. Ihr Einsatzradius beträgt im Normalfall fünfzig Kilometer Luftlinie um den Standort. Die Maschinen werden von der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF), dem ADAC,

von der Bundeswehr im Rahmen des SAR-Dienstes oder vom Katastrophenschutz des Bundes gestellt. Die an ihrer orangenen Lackierung erkennbaren Helikopter des Katastrophenschutzes werden von einem BGS-Piloten, einem Arzt der Stationierungsklinik und einem besonders geschulten Rettungsassistenten (in Zukunft Notfallsanitäter) einer Feuerwehr oder einer Sanitätsorganisation besetzt.

Der erste deutsche Rettungshubschrauber („Christoph 1“) nahm am 1. November 1970 in München seinen Dienst auf. Bis zur Realisierung dieses Projektes war es ein weiter Weg gewesen; unendlich viel Überzeugungsarbeit an Behörden, Dienststellen, Versicherungen, usw., war geleistet worden. Keimzelle der Entwicklung war wieder einmal Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet gewesen.

Einer der ersten Vordenker der Luftrettung in Deutschland war der Frankfurter Branddirektor Ernst Achilles, der bereits Mitte der sechziger Jahre gefordert hatte, die Feuerwehren der Großstädte mit Hubschraubern auszustatten. Achilles dachte dabei an Mehrzweckhubschrauber, die sowohl für die Einsatzleitung und Brandbekämpfung aus der Luft, als auch für den Transport von verletzten Personen zu verwenden wären. Vorbilder gab es zu dieser Zeit bereits bei den Feuerwehren in Chicago und Tokio. Obwohl diese Forderung zunächst Unterstützung beim Bundesverkehrsministerium und anderen Dienststellen fand, konnte sich Achilles damit aber nicht durchsetzen.

Nicht weit von Frankfurt entfernt, in Ober-Mörlen, gab es zu dieser Zeit aber noch jemanden, der über den Einsatz von Hubschraubern bei Unglücksfällen nachdachte. Der praktische Arzt Dr. Feder plädierte seit einiger Zeit dafür, bei schweren Verkehrsunfällen einen Arzt per Hubschrauber an die Unfallstelle zu fliegen. In einer Zeit, in der aber gerade erst die ersten Notarztwagen in den deutschen Städten stationiert wurden, die auch nicht unumstritten waren, stieß die Forderung nach Hubschraubern auf völlig taube Ohren oder sogar auf massive Ablehnung.

Dr. Feder war sich jedoch seiner Sache sicher und ergriff die Initiative. In Zusammenarbeit mit dem ADAC, dem hessischen Landesverband des DRK, der Deutschen Krankenversicherungs-AG und dem Verband der Lebensversicherungsunternehmen bereitete er einen Feldversuch zum Einsatz eines Arzthubschraubers im Großraum Frankfurt vor. Hierbei sprach er auch alle in Hessen am Rettungsdienst beteiligten Organisationen und Dienststellen an, um diese vom Nutzen eines solchen Versuches zu überzeugen und eine Mitarbeit zu erreichen.

Am 11. August 1967 konnte Dr. Feder seinen Praxisversuch starten. In Neu-Anspach im Taunus stationierte er einen gemieteten Hubschrauber vom Typ Brantly, der eine Fluggeschwindigkeit von 160 km/h erreichen konnte. Die Besatzung bestand lediglich aus Dr. Feder und dem Piloten. Die Alarmierung des Arzthubschraubers erfolgte über Polizeifunk; ein am Flugplatz aufgestellter Krankenwagen diente als Ansprechpartner. Bis zum 1. September flog der Arzthubschrauber insgesamt 52 Einsätze. Nach Dr. Feders Auswertung der einzelnen Einsätze war dabei in 28 Fällen der Einsatz eines Notarztes unbedingt erforderlich gewesen. Weiter stellte er fest, dass in 13 Fällen ein Transport im Hubschrauber wünschenswert gewesen wäre, was jedoch aufgrund des eingesetzten Hubschraubertyps nicht möglich war. Feder zog das Fazit, dass der Einsatz von Hubschraubern im Rettungsdienst sinnvoll und trotz hoher Kosten gerechtfertigt sei, da der schnell am Notfallort eintreffende Arzt oftmals eine lebensbedrohliche Situation abwenden könne. Feder verstieg sich sogar zu der aus heutiger Sicht absurden Aussage, dass ein einziger Hubschrauber zehn Notarztwagen ersetzen könne und mit drei Hubschraubern ganz Hessen versorgt werden könne.

An dieser Stelle müssen wir uns in Erinnerung rufen, dass der Notfallrettungsdienst in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre insbesondere als *Unfall-Rettungsdienst* bei schweren Verkehrsunfällen verstanden wird; so führen auch etwa die ersten Notarztwagen der Frankfurter Feuerwehr u.a. ein Autogen-Schweißgerät mit, um Unfallopfer aus Autowracks herauszuschneiden zu können. Internistische Notfälle, wie Herzinfarkte oder Schlaganfälle, die heute den Löwenanteil der Notfallrettung ausmachen, spielen zu dieser Zeit im Nachdenken über einen verbesserten Rettungsdienst eine eher untergeordnete Rolle. Diese Fixierung auf die Unfallrettung liegt darin begründet, dass die Zahl der Verkehrsunfälle damals mit einer steigenden Motorisierung in Deutschland sprunghaft ansteigt. „Knautschzone“ und „Sicher-

heitsfahrgastzelle“, sind damals noch ebenso Fremdworte wie Kopfstützen, Sicherheitsgurt und Airbag. Alles dies führt, nicht zuletzt gepaart mit nur sporadischen Geschwindigkeitskontrollen und lascher Verfolgung von alkoholisierten Fahrern zu einer regelrechten Explosion der Unfallzahlen und somit der Zahl im Straßenverkehr verletzter und getöteter Personen. Die Statistiken sprechen in dieser Zeit von 20.000 Verkehrstoten pro Jahr in Deutschland, davon 20 Prozent mit realistischer Überlebenschance, wenn ein Notarzt vor Ort gewesen wäre. Ende der 1960er Jahre nimmt man die Problematiken in den Fokus und versucht auf breiter Front, die Opferzahlen zu reduzieren.



Typischer Verkehrsunfall der 1960er Jahre. Die Feuerwehr kann sehr oft nur noch Tote bergen...

Auch in Frankfurt unternimmt man entsprechende Bemühungen. Durch die positiven Erfahrungen des Dr. Feder ermutigt, griffen nun auch die Berufsfeuerwehr in Frankfurt und die Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik (wo seit 1966 der erste Notarztwagen der Berufsfeuerwehr stationiert war) den Gedanken der Hubschrauberrettung wieder auf. Die „Hessische Feuerwehrzeitung“ vermeldet am 10. April 1968, also unmittelbar vor dem Osterfest und der damit verbundenen Reisewelle:

Verbesserung des Unfallrettungsdienstes im Rhein-Main-Gebiet

Der Leiter der Berufsfeuerwehr Frankfurt a.M., Obrd Achilles, und der leitende Polizeiarzt, Medizinaldir. Dr. Kunz, kündigten in Frankfurt a.M. einen großangelegten Versuch zur Verbesserung des Unfallrettungsdienstes im Rhein-Main-Gebiet, insbesondere im Bereich des Autobahnkreuzes Frankfurt, mit Beginn der Reisezeit an.

Mit Unterstützung amerikanischer Armeehubschrauber, der Notarzt-Wagen der Feuerwehr und den Rettungswagen der übrigen Hilfsdienste soll während der Reisezeit der Rettungsdienst auf den Autobahnen rund um Frankfurt am Main so ausgebaut werden, daß ein schneller Abtransport von Unfallverletzten erfolgen kann.

Gestützt auf die vorhandene Organisationsstruktur der Berufsfeuerwehr und in Absprache mit Polizei und Rettungsdienst-Organisationen in einem Radius von 15 Flugminuten wurde an der Unfallklinik ein vom Heeresfliegerkorps 3 der Bundeswehr gestellter Hub-

schrauber vom Typ Vertol H 21 ("Fliegende Banane") stationiert. Er stand während der Hauptreisezeit an 8 Tagen jeweils in der Zeit von 7.00 Uhr bis 19.00 Uhr zur Verfügung. Die sieben Mann starke Besatzung bestand aus zwei Piloten, einem Bordmechaniker, zwei Sanitätern, dem Arzt der Unfallklinik und einem Einsatzleiter der Feuerwehr, der für die Verbindung zur Bodenstelle verantwortlich war.



Versuche zur Luftrettung Ostern und Pfingsten 1968



Kommandobus der Berufsfeuerwehr als „Bodenstation“ am Unfallkrankenhaus

Als Einsatzzentrale wurde der Kommandobus der Berufsfeuerwehr in der Nähe des Landeplatzes auf dem Gelände der Unfallklinik stationiert. Von hier aus bestanden Funk- und Fernspreverbindungen zur Funkzentrale der hessischen Polizei, der Zentrale der Branddirektion und der Krankentransportleitstelle. Eingehende Hilfsanforderungen von diesen drei Stellen wurden vom Kommandobus aufgenommen und ausgewertet. Die Besatzung des Hubschraubers war vom Bus aus über eine Rufanlage erreichbar.

Die im Hubschrauber verlastete medizinische Beladung war in etwa einem damaligen Notarztwagen vergleichbar. Es wurden vier Tragen für den Transport von Verletzten mitgeführt. Für die Rettung eingeklemmter Personen bei Verkehrsunfällen wurden Brechwerkzeuge verschiedener Art und ein Karosrieschneider mitgeführt, weiterhin gehörten Arbeitsleinen und zwei 12 kg-Pulverlöscher zur Ausrüstung. Um den Kontakt zur Bodenleitstelle aufrecht zu erhalten, baute man in den Hubschrauber ein Funkgerät FuG 7 b zusätzlich ein. Der Anflug zur Unfallstelle konnte so über Funk dirigiert werden, da sowohl im Hubschrauber als auch im Kommandobus umfangreiches Kartenmaterial mit allen wichtigen Angaben über Zu- und Abfahrten, Kilometerangaben und besonderen Merkmalen von Straßen zur Verfügung standen.

Während der beiden Versuchsreihen der Berufsfeuerwehr wurden etwa 15 Einsätze bei schweren Unfällen im Bereich der Autobahnen und Bundesstraßen geflogen. Nach Abschluss des Feldversuches zog Achilles Bilanz:

"Nach der Erstversorgung der Verletzten am Unfallort wurde der Abtransport mit dem Hubschrauber durchgeführt. Die Gabe von Expander-Infusionen und andere lebensrettende Maßnahmen konnten durch den Arzt mit Unterstützung der Feuerwehrbeamten während des Fluges einwandfrei durchgeführt werden, da keine nennenswerten Erschütterungen auftraten. Alle Verletzten überstanden diesen schonenden Transport in guter Verfassung. In einem Falle wurde ein Unfallverletzter mit Rückratschäden nur durch den schonenden Transport im Hubschrauber gerettet; jede andere Transportmöglichkeit hätte der Verletzte mit Sicherheit nicht überstanden. In allen Fällen war eine Landung neben der Unfallstelle oder in nicht allzugroßer Entfernung möglich. Bei der Landung entstanden keine zusätzlichen Gefährdungen für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Die überaus positiven Erfahrungen bei der Organisation und Durchführung des Hubschrauber-Rettungsdienstes veranlassen uns, in Zusammenarbeit mit den Heeresfliegern der Bundeswehr und dem Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus diese Versuchsreihe über einen längeren Zeitraum während des normalen Werktagsverkehrs und in den Spitzenverkehrszeiten der Urlaubszeit 1968 fortzusetzen."

Achilles stellte noch einmal die Forderung auf, dass der Luftrettungsdienst generell eingeführt werden müsse. Er regte an, die Helikopter aus den Mitteln des erweiterten Katastrophenschutzes zu beschaffen und bei den Berufsfeuerwehren zu stationieren; ein Konzept, das der späteren Organisationsform der Luftrettung bereits sehr nahe kam.

Achilles legte den Finger aber auch noch in eine andere Wunde und wies noch einmal deutlich darauf hin, dass auch bei den bodengebundenen Rettungsdiensten noch vieles im Argen liege, was man auch während der Hubschrauberversuche wieder bemerkt hatte:

"Die Verwendung von Hubschraubern im Unfallrettungsdienst kann nur von Organisationen erfolgen, die technisch dazu in der Lage sind und in den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten eines Hubschraubers entsprechende Erfahrungen besitzen. Der Einsatz eines Hubschraubers ist verfehlt, solange nicht die primären Anforderungen auf Durchführung eines geordneten Krankentransport- und Rettungsdienstes garantiert sind. Dazu gehören in erster Linie die fachgerechte Ausbildung und Weiterbildung des im Krankentransport eingesetzten Personals, die Verwendung von Unfallrettungswagen, die den Normanforderungen entsprechen und eine wirksame Versorgung des Verletzten garantieren sowie der Aufbau eines Nachrichtensystems, das eine schnelle und reibungslose Alarmierung im Ernstfall ermöglicht. Bedauerlicherweise entwickelt sich im Unfallrettungsdienst bei einigen Helfern verschiedener Organisationen ein Konkurrenzkampf, der nicht die Qualität

des Transportes fördert, sondern nur noch nach Prestigegedanken einiger übereifriger und unbelehrbarer Laien geführt wird. Solange nicht auf gesetzlichem Wege die Mindestanforderungen an die Durchführung eines geordneten Krankentransportes festgelegt sind, werden sich derartige Zwischenfälle immer wieder ereignen. Im Falle des Einsatzes eines Rettungshubschraubers durch die Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main ist es leider wiederholt vorgekommen, daß Schwerstverletzte trotz ausdrücklicher Anweisung vor dem Eintreffen des Hubschraubers in unzureichenden Krankenwagen abtransportiert wurden. In einem Fall wurde sogar noch ein Abtransport von Schwerverletzten unter dem zur Landung ansetzenden Hubschrauber durchgeführt, so daß hier eine erhebliche Gefährdung für Krankenwagen und Hubschrauber eintrat. Eine Versorgung der Verletzten war in diesem Fall bei dem zum Abtransport verwendeten Krankenwagen nicht möglich!"



Dass man in Frankfurt ganz allgemein dem Hubschraubereinsatz positiv gegenüber steht, zeigt auch eine Meldung der „Frankfurter Rundschau“ vom 25. Mai 1968:

„Die Überführung verletzter Personen durch Hubschrauber in ein Krankenhaus hat sich erwartungsgemäß bewährt. Dies stellte jetzt das Gesundheitsamt in einem Bericht an den Magistrat nach Abschluß des ersten Versuchs dieser Art in Frankfurt fest. Im Rahmen dieser ersten an den Osterfeiertagen vorgenommenen Aktion sollten Erfahrungen für den Transport Verletzter durch Hubschrauber im Vergleich zu herkömmlichen Krankentransporten gewonnen werden. Es wurden Verletzte aus Verkehrsunfällen von den umliegenden Autobahnabschnitten mit einem Hubschrauber der Bundeswehr zum Hubschrauberlandeplatz des Unfallkrankenhauses der Berufsgenossenschaft in Frankfurt gebracht. Zweifellos habe sich die durch diesen Transportweg gewonnene Zeit in einigen Fällen als lebensrettend erwiesen, heißt es weiter in dem Bericht.

Es sei auch nicht mit aufwendigen Einrichtungen von Landeplätzen zu rechnen, weil ein üblicherweise verwendeter Hubschrauber vom Typ Boeing H 21 ohne Vorbereitung auf jeder einigermaßen trockenen Fläche landen und starten könne. Ein derartiger Helikopter könne überdies im Normalfall mit vier Tragen ausgerüstet sein, wodurch sich im Bedarfsfall acht Kranke unterbringen ließen.

Als Ergebnis der Prüfung wurde festgestellt, wegen des geringen Raumbedarfs eines Hubschrauber-

Landeplatzes sei die Möglichkeit gegeben, bei den Universitätskliniken, in der Nähe des Krankenhauses Höchst und im Nordwestkrankenhaus entweder vorhandene Straßenflächen für diesen Zweck zu benutzen oder andere Grundstücke entsprechend herzurichten. Die Kosten derartiger Vorhaben würden sich lediglich auf 5.000 bis 10.000 Mark belaufen.

Nach den Feststellungen des Gesundheitsamtes ist damit zu rechnen, daß der Hessische Minister für Arbeit, Volkswohlfahrt und Gesundheitswesen die Maßnahmen befürwortet, so daß sich das Innenministerium an den Kosten beteiligen dürfte. Zum Fortgang der Angelegenheit will die Stiftung „Hospital zum Heiligen Geist“ planerische Überlegungen zur Errichtung von Hubschrauberlandeplätzen weiterführen.“

Am 20. Oktober des Jahres konnte die Frankfurter Berufsfeuerwehr einen weiteren spektakulären Hubschraubereinsatz, bei dem ein Menschenleben gerettet werden konnte, vermelden. Die Berufsfeuerwehr wurde an diesem Tage von der Universitätsklinik telefonisch um Hilfeleistung bei der Behandlung eines Sporttauchers gebeten, der in 70 m Tiefe einen Tauchunfall erlitten hatte. Der Taucher hatte hierbei das Mundstück seines Tauchgerätes verloren und war daher gezwungen gewesen, ohne die erforderlichen Dekompressionszeiten einzuhalten, aufzutauchen. Dies führte bei ihm zu einer schweren, lebensbedrohlichen Caissonkrankheit ("Taucherkrankheit").

Die Berufsfeuerwehr brachte zunächst ihre im Taucherzug mitgeführte Teleskop-Druckkammer zum Einsatz. Hier wurde der Patient unter Aufsicht erfahrener Feuerwehrttaucher einem steigenden Druck ausgesetzt; die einzige Möglichkeit, der Taucherkrankheit entgegenzuwirken. Da aber der mit der Teleskop-Druckkammer erreichbare Druck für eine erfolversprechende Behandlung nicht ausreichend war, bemühte sich die Feuerwehr telefonisch um einen Behandlungsplatz in einer stationären Druckkammer. Es stellte sich hierbei heraus, dass die nächst erreichbare einsatzbereite Druckkammer beim Flugmedizinischen Institut der Bundeswehr in Fürstfeldbruck lag. Ein Transport auf dem Landweg mit einem Notarztwagen oder Taucherwagen der Feuerwehr schied wegen der großen Entfernung und der Eilbedürftigkeit dieses Notfalls aus. Nach kurzer Verhandlung mit den in Frankfurt stationierten Streitkräften wurde ein Transporthubschrauber vom Typ CH 37 zum Transport des Tauchers zur Verfügung gestellt. Unter Begleitung von fünf Feuerwehrttauchern und zwei Ärzten wurde der Patient nun in der Druckkammer der Feuerwehr verlegt. Der Transport verlief reibungslos; das Leben des verunglückten Sporttauchers konnte gerettet werden.

Die gesammelten Erfahrungen, die auch in Fachzeitschriften bekanntgemacht wurden, vermochten zu überzeugen; man begann in Deutschland ein Luftrettungssystem zu installieren. Ein geeignetes Fluggerät war bereits von der Firma Rotorkraft in Blomberg/Lippe konstruiert worden. Der schon damals bekannte Notfallmediziner Dr. Ahnefeld, vielen Rettungsdienstmitarbeitern als (Co-)Autor der „Gorgaß-Ahnefeld“-Lehrbücher bekannt, hatte gemeinsam mit den Firmen Rotorkraft und Binz einen Rettungshub-

schrauber entworfen. Es wurde sogar ein Versuchsmuster gebaut, dessen Innenraum weitgehend einem bodengebundenen Notarztwagen entsprach. Die Maschine sollte rund 600.000 DM kosten und wies zudem keinen problematischen Heckrotor auf. Der Haken an der Sache: Das verwendete Hubschraubermodell war eine sowjetische Kamov Ka.26; ein absolutes „No go“ zu Zeiten des Kalten Krieges. Niemand wollte diese Maschine haben...

Unter Federführung des ADAC wurde am Krankenhaus München-Harlaching der erste deutsche Rettungshubschrauber als „zeitlich unbefristeter Modellversuch“ in Dienst gestellt. Auch der ADAC erwarb lieber die teurere BO 105 von Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB), ein zu dieser Zeit ganz neues Hubschraubermodell, das erst 1967 seinen Erstflug absolviert hatte. Die Anschaffungskosten von 860.000 Mark konnte der Automobilclub jedoch nicht allein aufbringen und so kamen weitere finanzielle Mittel vom Bayerischen Staatsministerium, vom Bundesverkehrsministerium und von der Allianzversicherung.

Am 1. November 1970 übergab Bundesverkehrsminister Georg Leber den Hubschrauber offiziell seiner Bestimmung und legte damit den ersten festen Grundstein zur Luftrettung in Deutschland. In Anlehnung an den Schutzheiligen der Autofahrer, den heiligen Christopherus, erhielt der Hubschrauber den Rufnamen „Christoph 1“ sowie die markante Kennung „D-HILF“. Die Auswahl des Rufnamens spiegelt noch einmal die damals vordringliche Fixierung des Rettungsdienstes auf die Unfallrettung, vornehmlich bei Verkehrsunfällen, wieder. Übrigens handelte es sich um die erste von MBB ausgelieferte Serienmaschine vom Typ BO 105.

Die Bundesregierung (Verkehrsminister Leber war ja nicht zuletzt durch Achilles von der Notwendigkeit des Hubschraubereinsatzes überzeugt worden) war und ist aufgrund der föderalistischen Struktur der Bundesrepublik nicht für den Rettungsdienst zuständig, wollte aber das System weiter ausbauen. So beschloss man, im Rahmen des Zivilschutzes drei weitere Modellversuche in Frankfurt, Leverkusen (tatsächlich dann später Köln) und Hannover mit Rettungshubschraubern durchzuführen. Formaljuristisch handelt es sich um Hubschrauber des Bundesinnenministeriums mit Einsatzleit- und Führungsaufgaben, die, damit sie nicht die meiste Zeit ungenutzt herumstehen, dem Rettungsdienst zur Verfügung gestellt werden.

Der zweite Rettungshubschrauber, der in Frankfurt stationiert werden soll, ist schon im Bau, als am 17. August 1971 beim Landeanflug zu einem Unfallort der Münchner Hubschrauber abstürzt. Die Maschine wird völlig zerstört, der Notarzt kommt ums Leben. Dies führt dazu, dass der für Frankfurt bestimmte Hubschrauber nach München „umgeleitet“ wird.

Frankfurt steht somit ohne den versprochenen Hubschrauber da. Und es kommt noch schlimmer. Die Kassen des Bundes sind (aus politischen Gründen...) auf einmal leer und der Bund will keine weiteren Hubschrauber kaufen. Achilles wendet sich in dieser Not an die Björn-Steiger-Stiftung. Unter anderem über

den Verkauf von Schlagerschallplatten, bei deren Kauf pro Exemplar ein gewisser Anteil an die Stiftung geht, werden Gelder eingesammelt und der Kauf des Rettungshubschraubers für Frankfurt, ebenfalls eine MBB BO 105, wird mit 800.000 DM unterstützt. Am 15. August 1972 wird "Christoph 2" endlich in Dienst gestellt. Die Kennung ist D-HFFM.



Die Maschine vom Typ Messerschmidt-Bölkow-Blohm BO 105 wurde an der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik in Frankfurt am Main stationiert. Obwohl der Hubschrauber nach Vorbild der Münchner ADAC-Maschine gelb lackiert war, war der Automobilclub an dem Frankfurter Stützpunkt nicht vertreten. Er hatte vom Bundesinnenministerium eine Drittelbeteiligung angeboten bekommen, diese aber abgelehnt. Maßgeblich an Organisation und Finanzierung der Hubschrauberstation war stattdessen (neben Bund, Land und Stadt) der Trägerverein der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik beteiligt. Das ADAC-Logo verschwindet dann auch später wieder von der Maschine.

Die Unterbringung des Hubschraubers auf dem Klinikgelände erfolgte in unmittelbarer Nähe der Unfallambulanz. Dadurch entfiel der zeitraubende Transport von Patienten nach der Landung über das Klinikgelände (bei den Flugversuchen hatte noch eine Wiese hinter der Klinik als Start- und Landeplatz gedient). Für die Unterbringung des Hubschraubers bei Nacht und bei schlechter Witterung wurde ihm ein Hangar mit eigener Tankstelle gebaut. Das Personal des Helikopters wurde gemeinsam mit dem Personal der bereits bestehenden NAW-Station untergebracht. Die Besatzung des Hubschraubers war nun im Vergleich zu den Versuchsflügen erheblich reduziert, sie bestand nur noch aus drei Personen. Der Pilot wurde vom Bundesgrenzschutz (heute Bundespoli-



Hangar vor der Unfallklinik

zei) abgestellt, der Sanitäter von der Berufsfeuerwehr und der Notarzt von der Klinik. Notarzt und Rettungssanitäter arbeiteten in der einsatzfreien Zeit gemeinsam in der Poliklinik des Unfallkrankenhauses, so daß am Unfallort ein eingespieltes Team zur Verfügung stand. Daneben wurde die Qualifikation der Sanitäter durch die Mitarbeit in der Klinik erheblich verbessert.



In der Bundesrepublik wächst die Luftrettung nun schrittweise weiter und etabliert sich nach und nach auch in den Köpfen der Bevölkerung, was durch zahlreiche kleinere Maßnahmen unterstützt wird. Der ADAC (und später das Innenministerium) verteilt in großem Stil Infodrucke und Autoaufkleber, die bald auf tausenden PKW-Heckscheiben prangen. Die Deutsche Bundespost gibt in ihrer Dauermarkenserie „Industrie und Technik“ erstmals ab August 1975 die 30-Pfennig-Marke „Rettungshubschrauber“ mit der Abbildung der BO 105 heraus.



Fünf Jahre nach der Indienstellung des Hubschraubers in Frankfurt zieht man erstmals eine größere Bilanz des Einsatzes. Aus der *Frankfurter Neue Presse* vom 5. September 1977 erfahren wir:

„Nur wenige Tage vor Beginn des Internationalen Luftrettungs-Symposiums in Hannover feiert am heutigen Montag der am Unfallkrankenhauseingerichtete Luftrettungsstützpunkt Frankfurt sein fünfjähriges Bestehen. Am 15. August 1972 hatte er den Flugbetrieb aufgenommen. Seit diesem Zeitpunkt wurden bis zum 15. August dieses Jahres 4381 Einsätze geflogen.“

(...). 80 Prozent aller Flüge erwiesen sich als ärztlich notwendig; nur 20 Prozent waren Fehleinsätze.

(...) Die Flugpauschale liegt bei Christoph 2 bei 830 Mark. Die entsprechende Vereinbarung läuft aber nur bis Jahresende 1977. Der parlamentarische Staatssekretär im Bundesinnenministerium, Andreas von Schoeler (Frankfurt), hat darauf aufmerksam gemacht, daß damit die echten Kosten gar nicht gedeckt seien. Der Bund habe 1975 und 1976 von den Betriebskosten pro Flugstunde tatsächlich einen Anteil von 562 Mark getragen, die echten Kosten würden nach einer Aufrechnung des Bundesinnenministeriums bei 1212 Mark pro Flugstunde liegen.“

Bis zum heutigen Tage hat sich an dem beschriebenen System in Frankfurt am Main nichts verändert; es wurde oftmals zum Modell für neu einzurichtende Stationen der Luftrettung, die heute unter Mitarbeit verschiedener Organisationen in Deutschland flächendeckend tätig ist.



Landung im Hof der Feuerwache 1

Bis zum Februar 1994 blieb in Frankfurt ein und dieselbe Maschine im Dienst. Durch Reparaturen, laufende Wartung und auch Modernisierung der Instrumententechnik waren von dem 1972 beschafften Helikopter aber praktisch "nur noch die Außenbleche vorhanden". In den siebziger Jahren wurde Christoph 2 umlackiert und erhielt nun die orange Farbgebung des Katastrophenschutzes. Ständig angepasst und modernisiert wurde auch die medizinische Ausstattung, die so immer auf dem neuesten Stand der Technik gehalten wurde. Sie besteht u.a. aus mehreren Notfallkoffern, EKG-Gerät mit Defibrillator und NIP-Schrittmacher, automatischem Beatmungsgerät und Medikamentenausstattung.

Maximal zwei liegende Patienten können vom Heck her in den Ladetunnel des Hubschraubers eingeladen werden. Sie liegen dann nebeneinander und sind dem Notarzt vom Kopfende her zugänglich. Hier zeigt sich einer der wenigen Schwachpunkte des RTH vom Typ BO 105: Die Patienten müssen uneingeschränkt transportfähig sein, eine Reanimation während des Fluges ist z.B. nicht möglich. Wird diese dennoch plötzlich erforderlich, muss eine Notlandung durchgeführt werden, um den Patienten außerhalb des Hubschraubers wiederzubeleben.



Ankunft mit einem Patienten am Hangar der BGU

Für den Anfang der 1990er Jahre war ursprünglich eine Ersatzbeschaffung für den zweitältesten deutschen RTH geplant. Im Gespräch war hierbei der Hubschraubertyp BK 117, der ein größeres Raumangebot hat und sogar Druckkammern transportieren kann. Diese Pläne fielen jedoch der deutschen Wiedervereinigung anheim, da nun in den "Neuen Bundesländern" ein vorrangiger Bedarf abzudecken war.

Anfang April 1989 konnte so der "alte" Christoph 2 einen Rekord verzeichnen; er hatte bis zu diesem Zeitpunkt 15.000 Rettungsflüge durchgeführt. Anlässlich dieses Jubiläums zog man bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik eine Bilanz der geleisteten Tätigkeit:

"Der Rettungshubschrauber ist zu einer unverzichtbaren Ergänzung des bodengebundenen Rettungsdienstes geworden. Bei 40 Prozent der Notfällen waren vor dem Eintreffen des RTH nur Laien am Notfallort. Zwei Drittel der Geretteten, bei denen lebensnotwendige Funktionen wie Atmung und Herztätigkeit bereits ausgesetzt hatten, wären gestorben, wenn die Hilfe nur kurze Zeit später gekommen wäre. In mehr als einem Drittel aller Einsätze bestand für Verletzte akute Lebensgefahr, lediglich bei 14 Prozent war der Einsatz überflüssig. Im Ballungsgebiet Rhein-Main wird der Rettungshubschrauber insbesondere nach Verkehrsunfällen (63 %) angefordert. Nicht alle Verunglückten wurden in die Unfallklinik gebracht; in 69 % der Fälle wurde ein anderes Krankenhaus angefliegen, weil dort Spezialisten oder Spezialgeräte vorhanden waren oder auch, weil alle Betten im Unfallkrankenhaus belegt waren.



Häufige Praxis: Patientenübernahme im Hof der Feuerwache 1 in der Hanauer Landstraße



Jubiläum: HBM Herbert Günter (rechts), ein Mann der ersten Stunde auf „Christoph 2“, absolviert am 20. Mai 1990 seinen 3.000 RTH-Einsatz. Der Helikopter selbst hat zu diesem Zeitpunkt fast 18.000 Einsätze übernommen

Am Donnerstag, den 18. Februar 1994 erlebte "Christoph 2" seinen bisher schwärzesten Tag. Ein Arbeiter einer Müllsortieranlage im mittelhessischen Lich war mit dem Arm in eine Maschine zum Verpacken von Kunststoffen geraten. Durch die örtliche Einsatzleitung wurde der Frankfurter Rettungshubschrauber angefordert, der sofort startete.

Beim Landeanflug auf einen in der Nähe der Anlage befindlichen Sportplatz sackte die Maschine aus ungeklärter Ursache aus etwa 10 m Höhe durch und stürzte ab. Die Besatzung wurde glücklicherweise nur leicht verletzt; an der Maschine selbst entstand Totalschaden. Noch am gleichen Tag wurde aber die Hubschrauberstation an der Friedberger Landstraße mit einer Reservemaschine wieder besetzt.



Bo 105 CBS „Super Five“

Nach über 23.000 Luftrettungseinsätzen mit der „MBB BO 105“ fliegt seit dem 25. 11. 1996 ein modernerer Hubschraubertyp in Frankfurt: ein „Eurocopter BO 105 CBS Super Five“. Die Zelle der Maschine ist 30 cm länger und bietet so mehr Arbeitsraum zur Versorgung der Notfallpatienten während des Fluges.



Wachwechsel auf dem Dach des BGU: Der Eurocopter BO 105 CBS Super Five (links) wird durch einen Eurocopter vom Typ EC 135 T2i abgelöst.

Technische Neuerungen im Cockpit, wie z.B. Satelliten-Navigationssystem, Funkpeilung und Bodenradar, erleichtern dem Piloten die Navigation und erhöhen den Sicherheitsstandard. Durch Änderungen an den Rotorblättern und am Hauptgetriebe erreicht „Christoph 2“ nun eine höhere Geschwindigkeit und kann Notfallorte nun entsprechend schneller erreichen.

Seit September 1997 ist „Christoph 2“ nicht mehr vor dem Unfallkrankenhaus, sondern in einem neuen Hangar auf dem Dach des Unfallkrankenhauses untergebracht.



Das „fliegende Personal“ vor seinem neuen Arbeitsgerät..



Feuerwehrchef Ries nimmt den neuen Hubschrauber „in Empfang“

Die nächste „Wachablösung“ erfolgt am 28. Februar 2008. In Anwesenheit von Staatssekretär Altmeier vom Bundesinnenministerium, dem Hessischen Innenminister Bouffier, Brandschutzdezernent Stein und Feuerwehrchef Ries wird auf dem Gelände der Frankfurter Hauptfeuerwache (BKRZ) ein moderner Rettungshubschrauber vom Typ Eurocopter EC 135 T2i an die Frankfurter Luftrettungsstation übergeben. Die alte Maschine wird an den Hersteller zurückgegeben. Die neue Maschine ist geräumiger, schneller und leiser als ihre Vorgängerin. Der Heckrotor ist gekapselt und damit nicht mehr so gefährlich bei Annäherung von Personen an den Hubschrauber. Und da der Helikopter auch etwas „hochbeiniger“ als das Vorgängermodell ist, ist auch die Gefahr der Berührung mit dem Hauptrotor nicht



...und pensionierte, früher fliegende Beamte der Berufsfeuerwehr vor ihrem nun ebenfalls „pensionierten“ ehemaligen Fluggerät. Mit dem Baumuster BO 105 wurden in und um Frankfurt rund 38.000 Einsätze geflogen

mehr so groß. Die Piloten freuen sich auch über das Hinderniswarnsystem „Hellas“ (Helikopter-Laser-Radar), das z.B. vor dem Einfliegen in Stromleitungen warnt. Die Einheit für das Lichtwellenradar ist auf der Unterseite des Rumpfes des Hubschraubers montiert und sendet einen Puls laser mit einer Wellenlänge von 1,5 Mikrometer in Flugrichtung aus. Der Abtastbereich beschränkt sich hierbei auf 32 mal 32 Grad. Wenn der Laser auf ein Objekt trifft wird der Strahl reflektiert und in der Auswerteeinheit analysiert. Über eine Entfernung von bis zu

600 Metern und bei einer Geschwindigkeit von bis zu 330 km/h sind somit sowohl die Topografie eines Geländes als auch Hindernisse wie z. B. Kabel und Hochspannungsleitungen bis zu Telefonleitungen mit nur einen Zentimeter Dicke zu erkennen. Gestaltet hat das neue Rettungsgerät rund 5,5 Mio. Euro. Der Eurocopter EC 135 T2i unterscheidet sich von anderen EC 135-Versionen insbesondere durch den „Automatic High NR Mode“; eine Funktion, die bisher manuell aktiviert werden musste. Sie erhöht bei Bedarf automatisch die Systemdrehzahl und stellt damit mehr Leistung zur Verfügung.

Technische Daten EC 135 T2i

max. Abflugmasse:	2.910 kg
Zuladung:	1.060 kg
Startleistung:	2 x 700 PS
Dauerleistung:	2 x 570 PS
Kraftstoffmenge:	673 Liter
Kraftstoffverbrauch:	225 l/h
Reichweite:	640 km
max. Geschwindigkeit:	257 km/h
Reisegeschwindigkeit:	234 km/h



Empfohlene Literatur zum Thema:

Leider ist zum Thema „Luftrettung in Deutschland“ lange kein aktuelles und umfassendes Werk mehr erschienen. Wir möchten unseren Lesern jedoch zwei nach wie vor sehr lesenswerte Klassiker dieses Genres vorstellen. Darüber hinausgehende, auch aktuelle Informationen zur Luftrettung in Frankfurt am Main können in unserem Museumsarchiv (z.B. Fachzeitschriften, Tagespresse usw.) eingesehen werden.

LUFTRETTUNG

BERND BIEGE

GESCHICHTE, TECHNIK, ORGANISATION



VERLAGSGESELLSCHAFT STUMPF & KOSSENDEY MBH, EDEWECHT



Bernd Biege:
Luftrettung – Geschichte, Technik, Organisation
Verlagsgesellschaft Stumpf & Kossendey, 1994
ISBN 3-923124-51-1

Der den Lesern der Fachzeitschrift „Rettungsdienst“ bestens bekannte Autor Bernd Biege legte vor gut einem Jahrzehnt das bisher umfassendste deutsche Werk zum Thema Luftrettung ein. In seinem 260 Seiten starken Buch beschreibt er die internationalen Anfänge der Luftrettung ziviler und militärischer Art, das Werden und Wachsen des deutschen Rettungshubschrauber-Netzes, die international zur Verwendung kommenden Hubschraubertypen und gibt einen kurzen Überblick über die Organisation der Luftrettung in zahlreichen Ländern der Welt.



Benjamin Homberg:
Wir fliegen damit Sie leben
EFB-Verlag, 1985
ISBN 3-88776-022-0

Der schon etliche Jahre nicht mehr existierende EFB-Verlag gab nicht nur die Zeitschrift „112 – Magazin für den Feuerwehrmann“ heraus, sondern auch zahlreiche Bücher zu Feuerwehr- und Rettungsdienst-Themen.

Der damals 25jährige Benjamin Homberg aus Hagen/Westf. gab hier 1985 mit seinem 159seitigen Buch erstmals einen umfassenden Überblick über Geschichte und Organisation der Luftrettung in Deutschland heraus. Auch wenn die Druckqualität, insbesondere der Fotos, nur der damaligen mäßigen Druckqualität der „112“-Zeitschrift entspricht, ist das Buch doch ein echter Klassiker, den man auch heute gern noch zur Hand nimmt.



Fotogalerie „Christoph 2“



Alle Fotos dieser Seite © Marc Dickler. Fotomotiv für die Wohlfahrtsmarke von 2008 ebenfalls Marc Dickler

Vor 40 Jahren:

WALDBRANDKATASTROPHE IN NIEDERSACHSEN

- Feuerwehr Frankfurt im Einsatz -



Rasend schnell entwickelt sich die Katastrophe¹

Am 8. August 1975 tickern um 16.50 Uhr die ersten Meldungen über die Fernschreiber der Nachrichtenagenturen. DPA meldet die ersten der Waldbrände, die sich zusammenhängend gesehen, zu den größten der Nachkriegszeit entwickeln sollen. Lang anhaltende Trockenheit, riesige Mengen nicht aus den Wäldern geräumtes Bruchholz der Orkan-

katastrophe des Herbstes 1972, riesige Kiefer-Monokulturen, mangelhafte Löschwasserversorgung, schlechte oder fehlende Zufahrtswege und Schneisen sowie nicht vorhandene Befehlsstrukturen sind die Zutaten für eine Katastrophe, die die Bundesrepublik in diesem Ausmaß noch nicht erlebt hat und die sechs Feuerwehrmännern das Leben kosten wird.

In den Nachmittagsstunden ist zwischen den Ortschaften Stude, Grussendorf und Westerbeck ein Waldbrand ausgebrochen, der sich innerhalb kürzester Zeit auf eine Fläche von mehreren Quadratkilometern ausweitet. Neben Waldgebieten werden auch Heideflächen erfasst. Einige Landstraßen müssen für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Durch die für die Brandbekämpfung ungünstigen Windverhältnisse breitet sich das Feuer immer weiter in Richtung des in Bau befindlichen Elbe-Seitenkanal aus, den es überspringt und auch die dortigen Waldgebiete erfasst. Neben den Ferienerholungsgebieten befinden sich auch Torfwerke in Gefahr.

Feriengäste verlassen fluchtartig die Erholungsgebiete bei Stude, da sie befürchten, dass sich das Feuer auch in diese Richtung ausbreitet. Noch am Nachmittag gibt die Kreisverwaltung des Landkreises Gifhorn Katastrophenalarm; neben allen Wehren des Kreises befinden sich auch die Wehren aus Wolfsburg und Fallersleben im Einsatz. Über 30 Kilometer weit kann man die Rauchwolke sehen. Immer wieder müssen die Feuerwehrmänner mit ihren Fahrzeugen vor den teils bis zu 20 Meter hohen Flammenwänden zurückweichen; teilweise so schnell, dass das gesamte Schlauchmaterial zurück gelassen werden muss und den Flammen zum Opfer fällt.

¹ Fotos 1-4 von Uwe Kühl. Mit freundlicher Genehmigung der Wendland-Archive



Flucht vor dem Feuer²

Am späten Abend hat der Katastrophenstab noch immer keinen genauen Überblick über das Ausmaß des Feuers; dies trotz des Einsatzes von Hubschraubern. Ein Sprecher des Katastrophenstabes erklärt dann auch:

„Wir haben keinen genauen Überblick, auch das Ende ist noch nicht abzusehen. Wir befürchten, daß sich die Katastrophe noch ausweitet und sämtliche Wehren auch am Wochenende im Einsatz bleiben müssen. Wir bekommen den Brand einfach nicht unter Kontrolle, da das Feuer durch die ungünstigen Windverhältnisse begünstigt wird.“



Selbst aus der Luft ist es schwierig, das Ausmaß der Katastrophe zu erkennen

Am nächsten Morgen rechnen Fachleute des betroffenen Kreises bereits mit einem wochenlangen Einsatz. Inzwischen stehen 120 ha Wald in Flammen. Die Vorbereitungen zur Evakuierung erster Häuser werden getroffen, hierzu wird die Sanitätsbereitschaft des Landkreises alarmiert.

Die Ortschaft Neudorf-Platendorf wird von dichten Rauchwolken eingehüllt. Vor allem ältere Menschen werden mit Krankenwagen in Sicherheit gebracht; mehrere Feuerwehrmänner erleiden Rauchvergiftungen und müssen in Krankenhäuser eingeliefert werden. Der 46jährige Kreisbrandmeister des Landkreises Gifhorn erleidet einen tödlichen Herzinfarkt. Um 12 Uhr sind rund 500 Feuerwehrleute und ebensoviele Bundeswehrsoldaten im Einsatz.

² Foto entnommen aus „Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen – Versuch einer Dokumentation“



Überall fehlen wasserführende Fahrzeuge...³

Am Nachmittag wird aus dem Gebiet bei Leiferde ein zweiter Großbrand gemeldet. Allein auf dem Gebiet von Stude brechen mehr als 30 neue Brände aus. Auch im Landkreis Meppen (Emsland) wird am Nachmittag Katastrophenalarm ausgelöst – an der Ems brennt der Wald auf einer Breite von bis zu 6 Kilometern. Am Abend sind mehrere hundert Hektar Wald-, Moor- und Heideflächen verloren. Einige Brände konnten eingedämmt werden, andere sind außer Kontrolle.

Am nächsten Morgen sind allein zur Bekämpfung des größten Brandes im Landkreis Gifhorn rund 1.500 Mann von Feuerwehr, Bundeswehr, Bundesgrenzschutz und THW eingesetzt. Pausenlos müssen neue Einsatzkräfte aus anderen Gebieten Niedersachsens angefordert werden.

Ein weiterer Großbrand bei der Leiferde, der 25 ha Wald vernichtet hatte und den man unter Kontrolle wähnte, weitet sich wieder aus. Da alle Feuerwehren mit ihren Tanklöschfahrzeugen bei Gifhorn im Einsatz sind, gestaltet sich die Brandbekämpfung schwierig und kann teilweise nur mit Feuerpatschen vorgenommen werden. 70 ha Wald stehen hier nun in Flammen. Schlauchmaterial wird mit Hubschraubern in das Katastrophengebiet eingeflogen. Wasser wird - egal wie – mit Wasserwerfern der Polizei, mit Güllewagen der Bauern und sogar mit Milchwagen herangefahren.

Am Abend bestätigen sich erste Meldungen, dass bei Leiferde fünf Feuerwehrmänner mit ihrem TLF von den Flammen eingeschlossen wurden und verbrannten. Drei weitere konnten sich verletzt in Sicherheit bringen. Bei einem Waldbrand bei Meppen, der 60 ha Wald vernichtet, werden weitere vier Feuerwehrleute verletzt.

Der 11. August beginnt mit optimistischen Meldungen des Katastrophenstabes. Viele Großfeuer sind weitgehend unter Kontrolle; französische Löschflugzeuge sind auf dem Weg ins Katastrophengebiet.⁴ Dieser anfängliche Optimismus wird schon im Laufe des Vormittages zerstört. Wieder ist starker Wind

³ Foto entnommen aus „Die große Waldbrandkatastrophe“ von Klaus Luttermann

⁴ Den erfolgreichen Einsatz der „Wasserbomber“ (Canadair Flugboote der französischen Protection Civile leitete ein engagierter Privatmann, der Berufspilot Hans-Jürgen Schnellrieder aus Frankfurt, in die Wege.

aufgekommen, der das Feuer in zahlreichen Orten neu entfacht. Die größte Ausdehnung hat das Feuer bei Eschede, wohin die Einsatzleitung alle verfügbaren Kräfte beordert. Gegen Mittag kämpfen hier rund 3.000 Einsatzkräfte gegen die Flammen. Nördlich von Gifhorn hat sich das Feuer nun auch im „Großen Moor“ in den knochentrockenen Torf eingefressen. Am frühen Nachmittag gibt Niedersachsens Innenminister Rüdiger Groß bekannt, dass gegenwärtig etwa 7.000 Einsatzkräfte im Dauereinsatz sind. Ein Sprecher des Landwirtschaftsministeriums gibt bekannt, dass der Schaden derzeit auf über 20 Millionen Mark geschätzt werde. Von den Großbränden sind nun rund 4.000 ha Staats- und Privatforst betroffen.

Am Dienstag, den 12. August treffen eine Feuerwehrbereitschaft aus Hamburg sowie die Wasserförderbereitschaften aus Bonn und Kiel im Katastrophengebiet ein. Ein neuer Großbrand bei Gorleben im Kreis Lüchow-Dannenberg macht den Feuerwehren große Sorge. Am Mittag teilt ein Sprecher des Regierungspräsidenten mit, dass sich das Feuer in diesem Bereich rasend schnell ausbreite. Starke Kräfte wurden in diese Gebiet beordert. Ein weiterer Waldbrand ist in Wedel (Kreis Harburg) ausgebrochen.



Immer lauter werdende Kritik am Krisenmanagement...

Kritisch meldet sich am Mittag der DPA-Korrespondent Horst Siebert zu Wort. Über Fernschreiber erreicht die Zeitungsreaktionen sein Bericht:

„Noch toben in der Lüneburger Heide die schwersten Waldbrände, die seit Kriegsende in der Bundesrepublik registriert wurden, aber alles deutet bereits jetzt darauf hin, daß es nach dieser Feuers-

brunst neuen „Qualm“ geben wird – und zwar auf der politischen Ebene.

Angesichts des Schocks, von dem die Öffentlichkeit wegen des tragischen Todes von 5 Feuerwehrleuten und wegen der Millionen Schäden, die durch den Brand entstanden, getroffen wurde, hält sich das politische Hannover noch zurück. Doch Kritik an Maßnahmen bei der Feuerbekämpfung wie auch an Maßnahmen, die nicht getroffen wurden, beginnt sich bereits weitflächig zu regen.

Für die Öffentlichkeit schwer verständliches hat sich in den letzten Tagen ereignet. Soll sollen, wie es heißt, leitende Beamte auch auf der Kreisebene nicht erkannt haben, daß die es nicht mit „normalen“ Waldbränden zu tun hatten, als bereits große Wald- und Heideflächen zur Flammenhölle geworden waren.

(...) Fest steht, daß anfangs einigen offiziellen Stellen nicht bekannt war, auch welcher Frequenz der Bundesgrenzschutz sendete, so daß eine Verständigung mit ihm nicht möglich war. Auch die Bundeswehr, die schon Gewehr bei Fuß stand, soll mit ihrem schweren Gerät zu spät zur Hilfe gerufen worden sein.

Nun steht außer Frage, daß Waldbrände dieses Ausmaßes, verbunden mit tropischem Sommerwetter und pausenlosen Einsätzen auch bei dem kühlest Norddeutschen Abschläpfungstendenzen nach sich ziehen können.“

Nordwestlich von Eschede hat sich die Situation gefährlich zugespitzt: die Evakuierung der zu Eschede gehörenden Ortschaft Rebberlah muss angeordnet werden. Die laufend umspringenden Winde haben die Flammen auf diese Ortschaft zugetrieben.



Kampf gegen einen übermächtigen Feind⁵

Weitere 100 Tanklöschfahrzeuge aus Nordrhein-Westfalen werden im Katastrophengebiet erwartet. Das Problem der Löschwasserversorgung wird immer drängender. Die Wasserförderbereitschaften des Katastrophenschutzes mit ihren 22 Gerätewagen bemühen sich um eine Lösung. Unterstützt werden sie durch eine Pipeline-Kompanie der Bundeswehr aus Schleswig, die eine bis zu vier Kilometer lange Pipeline zu den Löschmannschaften ver-

⁵ Foto entnommen aus „Die große Waldbrandkatastrophe“ von Klaus Luttermann

legt. Dass aber auch Gruppen-, Zug- oder Bereitschaftsführer nicht immer auf diese Hilfe warten können, zeigt die Vielzahl der eingesetzten „Wassertransporter“: vom Milchwagen über Heizöltransporter und Gülle-Anhänger bis hin zum Transportbetonmischer wird alles eingesetzt, was nur irgendwie Wasser herbeischaffen kann. Innenminister Groß stellt fest:

„Der Zivil- und Katastrophenschutz hat den Anstrich des Laienhaften noch nicht verloren, seine Ausbildung und Ausrüstung ächzt an allen Ecken und Enden. Insbesondere fehlt es an den verantwortlichen Positionen an echten Profis.“

Die Sternwarte Bochum teilt mit, dass die Rauch- und Staubfahne inzwischen eine Ausdehnung von 250 Kilometern erreicht habe. Rund 8.000 Hilfskräfte aller Organisationen sind gegen Abend im Einsatz. Während die Löschmannschaften buchstäblich verzweifelt versuchen, die Brände unter Kontrolle zu bringen, versuchen Unbekannte, weitere Brände zu legen. Sie verteilen im Forst Klövenstein (Hamburg-Rissen) und im Pinneberger Stadtwald über eine Entfernung von rund acht Kilometern brennende Kerzen im Unterholz...

Einsatz der hessischen Feuerwehren

Die bundesdeutsche Hilfswelle läuft an. Immer mehr Einsatzkräfte aus anderen Bundesländern, etwa aus Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Bremen greifen ein. Am Dienstag, den 12.08. wird im Hessischen Innenministerium die Möglichkeit der Abordnung von Feuerwehreinheiten geprüft. Nach Auskünften des Katastrophenstabes im Niedersächsischen Innenministerium fehlen insbesondere geländegängige Tanklöschfahrzeuge.

Nach Vorabfrage bei verschiedenen hessischen Feuerwehren wird im Laufe des Nachmittages festgestellt, bei welchen Feuerwehren Groß-Tanklöschfahrzeuge (GTLF) zur überörtlichen Löschhilfe abgeordnet werden könnten.

In einem Blitzfernschreiben an das Niedersächsische Ministerium des Innern wird die Entsendung von GTLFs der hessischen Feuerwehren angeboten. Nach 19 Uhr erfolgt fernschriftlich die Annahme des Hilfsangebotes. Je ein GTLF 6 (5.500 Liter Wasser und 500 Liter Schaummittel an Bord) soll von den Feuerwehren Alsfeld, Bad Hersfeld, Bad Nauheim, Frankfurt, Fulda, Groß-Gerau, Heppenheim, Kassel und Limburg entsandt werden. Die Führung und Koordination der hessischen Einsatzkräfte wird dem Leiter der Berufsfeuerwehr Frankfurt, Ernst Achilles, übertragen. Zur Vervollständigung der hessischen Einsatztruppe werden in Übereinstimmung mit dem Hessischen Innenministerium folgende Sonderfahrzeuge von der BF Frankfurt gestellt:

- Kommandobus KDW
- Groß-Tanklöschfahrzeug GTLF 6
- Groß-Tanklöschfahrzeug GTLF 24
- Tanklöschfahrzeug TLF 8 (4 Stück)

- Schlauchwagen SW 2000
- Atemschutz-Werkstattwagen AWW
- Schaum-Wasserwerfer-Anhänger SWA (2 Stück)
- Rettungswagen RTW
- Werkstattwagen
- Funk-Kommandowagen FuKoW
- Personenkraftwagen PKW (2 Stück)
- Kraftomnibus⁶

Noch am Abend des 12. August fahren die hessischen Feuerwehren von ihren Standorten Richtung Einsatzgebiet ab. Erster Sammelpunkt für die süd-hessischen Feuerwehrfahrzeuge aus Alsfeld, Bad Nauheim, Frankfurt, Groß-Gerau, Heppenheim und Limburg ist Alsfeld. Von dort aus geht es um 22.10 Uhr in geschlossener Formation weiter in Richtung Kassel, wo man um 23.30 Uhr eintrifft. Hier werden die Fahrzeuge bei der Berufsfeuerwehr aufgetankt und die Einsatzkräfte verpflegt. Um 1.15 Uhr bricht der Konvoi in Richtung Celle auf. Vom Ortseingang Celle wird die Fahrzeugkolonne von einem Polizeifahrzeug zur Landesfeuerweherschule geleitet. Hier trifft man um 4.40 Uhr ein. Die Fahrzeuge werden erneut aufgetankt und die Mannschaft verpflegt.



Kommandobus KDW



Groß-Tanklöschfahrzeug GTLF 6

An der Landesfeuerweherschule werden die hessischen Fahrzeuge dem Einsatzgebiet Raum Eschede zugeteilt. Der Leiter der Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main soll auf Anforderung der Einsatzleitung in den Leitungsstab des Oberkreisdirektors nach Oldendorf abgestellt werden. Der Kommandobus und der Rettungswagen sollen ebenfalls in Oldendorf stationiert werden.

⁶ Fahrzeug des Fuhrparks, nicht der Feuerwehr. Wurde für die Ablösung der Besatzung zwischen Frankfurt am Main und der Einsatzstelle Eschede verwendet.



Groß-Tanklöschfahrzeug GTLF 24



TLF 8 (KatS) mit SWA



Schlauchwagen SW 2000



Atemschutz-Werkstattwagen AWW

Die Feuerwehrfahrzeuge aus Hessen werden durch ein Fahrzeug der Landesfeuerwehrschule Celle bis nach Eschede geleitet. Bei ihrem Eintreffen versuchen sie, Kontakt mit der Einsatzleitstelle in Oldendorf aufzunehmen. Wegen starker Überlastung des Funknetzes kommt aber keine klare Verbindung zustande. Einer Anordnung der Einsatzleitstelle in Oldendorf gemäß sollen sich die Fahrzeuge in den Raum Starkshorn begeben. Bei ihrem Eintreffen



Funk-Kommandowagen FuKoW

werden sie erneut umgeleitet nach Queloh. Von hier aus erfolgt wiederum eine Durchsage an die Einsatzkräfte zur Weiterfahrt in den Raum Oldendorf. Ein gezielter Einsatz der Fahrzeuge erfolgt bisher nicht.

Die Einsatzleitstelle in Oldendorf ist im Wohnzimmer eines Bauernhofes untergebracht. Hier arbeiten:

- der Technische Einsatzleiter (Major Mally, BGS)
- dessen Stab
- der Adjutant des Einsatzleiters
- der Fernmelderführer des BGS
- mehrere Fernmelder des BGS
- der Einsatztagebuchführer des BGS
- mehrere Fernmelder des BGS
- die Führer der Feuerwehrkräfte
- deren ständige Vertreter
- ein Mitarbeiter des ZBV
- das Stabshilfspersonal

im Nebenraum sind die Verbindungskräfte zu folgenden Organisationen untergebracht:

- Bundeswehr
- Schutzpolizei (Abschnitt Celle)
- Landkreis Celle
- Forstverwaltung
- Technisches Hilfswerk
- Deutsches Rotes Kreuz
- Malteser Hilfsdienst
- zahlreiche Vertreter der Presse.

Im gleichen Haus ist auch noch die Abschnittsbefehlsstelle für die Feuerwehrbereitschaften aus Hamburg und die Feuerwehrführung des Landkreises Celle untergebracht. Der Divisionsgefechtsstand der 1. Panzergrenadier-Division der Bundeswehr ist auf einem angrenzenden Feld, die Hubschrauber-Einsatzleitung von Bundesgrenzschutz⁷ und Bundeswehr auf einer nahen Wiese eingerichtet. Beim Eintreffen des Einsatzleiters der hessischen Einsatzkräfte, Ernst Achilles, wird eine allgemeine Karte geführt, aus der bezüglich der eingesetzten Kräfte nur drei Standorte von Feuerwehreinheiten hervorgehen. Weder über die Zahl der im Einsatzgebiet operierenden Einheiten, noch über deren Einsatzort sind Aufzeichnungen vorhanden.

⁷ heute Bundespolizei

Über die Ausdehnung der Brände und die Einzelbrandherde gibt es in den Lagekarten keine Eintragungen. Die Einsatzkräfte sind zum Teil schon mehrere Tage und Nächte im Einsatz und müssen zum großen Teil als erschöpft und nicht mehr voll einsatzfähig angesehen werden.

Der Versuch, die Kräfte im Einsatzgebiet über Funk zu erfassen, scheitert schon beim ersten Anlauf. In der provisorischen Einsatzleitstelle halten sich zu viele Personen auf, was eine geordnete Einsatzabwicklung nicht möglich macht. Fernsprecher, Funksprecher, Vertreter der Presse und Vertreter zahlreicher Behörden des Landkreises und anderer Organisationen führen Einzelgespräche und stören die Durchführung von Einsatzmaßnahmen.



Achilles begibt sich auf Luftaufklärung

Vom Einsatzleiter „Hessen“ wird daher zunächst mit einem Hubschrauber der Bundeswehr eine Luftaufklärung des gesamten Einsatzgebietes mit Einzeichnungen der Brandstellen in die Lagekarte vorgenommen.



Erfassen der Lage auf Lagekarten

Diese Karte wird der Einsatzleitung in Oldendorf übergeben und mitgeteilt, dass die zwischenzeitlich immer noch nicht zum Einsatz gelangten hessischen Fahrzeuge in ihr ursprünglich vorgesehenes Einsatzgebiet nördlich von Eschede zurückfahren und dort einen eigenen Abschnitt mit getrenntem Funkkreis und eigener Einsatzleitung zur Entlastung der Leitstelle Oldendorf aufbauen. Die Leitstelle Oldendorf stimmt diesem Vorschlag zu.

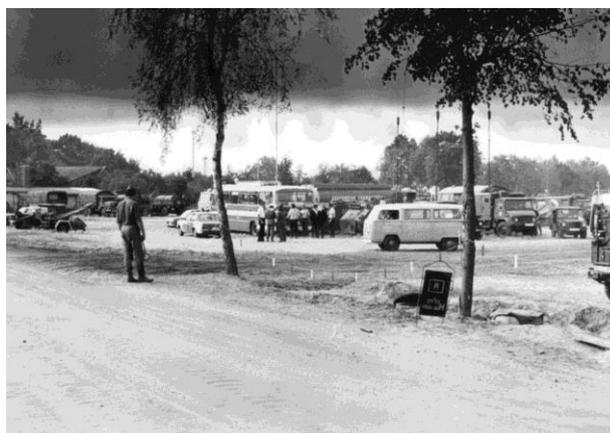
Auf der Rückfahrt in den Raum Eschede werden Einheiten der 9. Panzerlehrbrigade angetroffen, denen bisher auch noch kein klarer Einsatzbefehl

gegeben wurde. Der Kommandeur der Brigade, Oberst Odendahl, erklärt sich bereit, seine Einheit der neu aufzubauenden Leitstelle Hessen zu unterstellen.



„Leitstelle Hessen“: Der Kommandobus der Frankfurter Feuerwehr

Die „Leitstelle Hessen“ wird am nordwestlichen Ortseingang von Eschede, in unmittelbarer Nähe der Fernmeldeeinheit der Panzerlehrbrigade aufgebaut. Die Leitstelle besteht aus dem Kommandobus der Frankfurter Feuerwehr mit seinen fernmelde-technischen Einrichtungen und einer dreiköpfigen Besatzung (1 Brandoberinspektor, 2 Oberbrandmeister). Die Leitstelle ist Achilles direkt unterstellt und setzt zusammen mit zwei Einsatzleitern der Frankfurter Feuerwehr (1 Techn. Amtsrat, 1 Techn. Amtmann) Mannschaft und Gerät selbständig ein.



„Basislager“ der Leitstelle Hessen, der hessischen Feuerwehren und der angeschlossenen Bundeswehreinheit

Um einen reibungslosen Sprechfunkverkehr einzurichten und aufrecht zu erhalten, muss eine Funkfrequenz gewählt werden, die von keinem oder nur

einer geringen Anzahl von Funkteilnehmern benutzt wird, um Überschneidungen oder gar Störungen zu vermeiden. Es wird der Kanal 503 U/G ausgewählt, da er nach Kenntnissen im Standortbereich nicht benutzt wird. Ein kurzer Probelauf bestätigt dies. Alle Fahrzeugführer von mit Funk ausgerüsteten Fahrzeugen (12 von 17 mit FuG 7b bestückt) werden angewiesen, auf diesen Kanal zu wechseln.

Zur erleichterten Kommunikation wird auf die gesetzlichen Funkrufnamen verzichtet. Die Fahrzeuge laufen nun als GTLF 24 Frankfurt, GTLF Frankfurt, GTLF Kassel, GTLF Limburg, usw. Die nicht mit Funk ausgestatteten Fahrzeuge (das GTLF der FF Groß-Gerau und 3 TLF 8 des ZS werden mit tragbaren 2m-Band-Geräten vom Typ Autophon bestückt und sind somit wenigstens eingeschränkt für die Leitstelle verfügbar.

Im Kommandobus sind drei 4m-Band-Geräte und ein 2m-Band-Gerät geschaltet: über Kanal 503 arbeitet die Leitstelle Hessen, über Kanal 486 ist man mit der Leitstelle Oldendorf in Verbindung und der Kanal 401 läuft als Führungskanal. Im 2m-Band-Bereich arbeitet man auf dem „Heimatkanal“ 56 der Frankfurter Feuerwehr. Dies ist nach dem Stand der Dinge das Optimum, um Mannschaft und Gerät nach Boden- und Luftaufklärung schnell und richtig einsetzen zu können. Eine Funkverbindung zu den Einheiten der Bundeswehr besteht nicht, kann aber über die benachbarte Funkvermittlung der Bundeswehr aufrechterhalten werden. Nach dem Aufbau der Leitstelle Hessen werden alle im Einsatzbereich tätigen Einsatzkräfte vom Einsatzleiter aufgesucht und der Leitstelle Hessen unterstellt. Die Einheiten werden angewiesen, auf den Funkkanal der Leitstelle Hessen umzuschalten und Anweisungen nur noch von dieser anzunehmen. Danach stehen der Leitstelle Hessen folgende Einheiten und Geräte zur Verfügung:

1. Bundeswehr

- 1.1 Panzerlehrbrigade Munster mit 300 Soldaten, 2 Befehlspanzern, 12 Panzerspähwagen, 26 Bergepanzer, 8 Kübelwagen
- 1.2 ABC-Abwehrbataillon Bruchsal mit 50 Soldaten, 11 Dekon-Kfz, 5 Tragkraftspritzen TS, 22 Tragkraftspritzen TS 4, 12 Atemschutzgeräte, 4 Kettenmotorsägen, 2 LKE sowie ein Hubschrauber.
- 1.3 Heeresflieger Faßberg mit 2 Piloten und 2 Hubschrauber Alouette (zeitweilig auch ein Hubschrauber Bell UH 1-D).
- 1.4 Bundeswehr-Feuerwehr Wunstorf und Fliegerhorst Wittmund mit 20 Mann und 6 GTLF.

2. Englische Streitkräfte

Insgesamt 100 Soldaten vom Transportkommando Hamm, 1.Division Verden, Ingenieur-Regiment Iserlohn, Amoured Engineers Bergen-Holme mit 4 Pionierpanzern, 3 Caterpillar-Radladern, 1 Grader, 6 Zugmaschinen mit Tiefladern, Kübelwagen.

3. Feuerwehr

- 3.1 Feuerwehrbereitschaft Oldenburg mit 50 Mann, 15 TLF 8, drei TLF 16, 1 KdoW.
- 3.2 Feuerwehrbereitschaft Hameln mit 80 Mann, 25 TLF 8, vier TLF 16, ein LF 16.
- 3.3 Freiwillige Feuerwehr Eschede mit 25 Mann, zwei TLF 16, ein LF 8.
- 3.4 Freiwillige Feuerwehr Scharnhorst mit 20 Mann und zwei LF 8.
- 3.5 Kreisfeuerwehrbereitschaft Cuxhaven mit 70 Mann und 15 Tanklöschfahrzeugen 8 und 16.
- 3.6 Berufsfeuerwehr Düsseldorf mit 8 Mann und zwei PKW.
- 3.7 Berufsfeuerwehr Duisburg mit 3 Mann und einem Großtanklöschfahrzeug.
- 3.8 Feuerwehr Hessen mit 48 Mann mit 10 Großtanklöschfahrzeugen und weiteren KFZ (siehe Auflistung weiter vorn).

4. Technisches Hilfswerk

Bergungsbereitschaften Osnabrück und Lüchow-Dannenberg mit 80 Mann, fünf Gerätewagen, 2 VW-Kombis, 1 Geländewagen

5. Deutsches Rotes Kreuz

50 Helfer. Aufgabe: Versorgung der Einsatzkräfte.

6. Bundesgrenzschutz

Eine Kompanie Grenzschutzkommando Nord mit 80 Mann, 3 Wasserwerfern, Mannschaftswagen und Gerätewagen.

7. Flugzeugführerschule

100 Mann mit 14 Großtanklöschfahrzeugen

8. Privatfirma

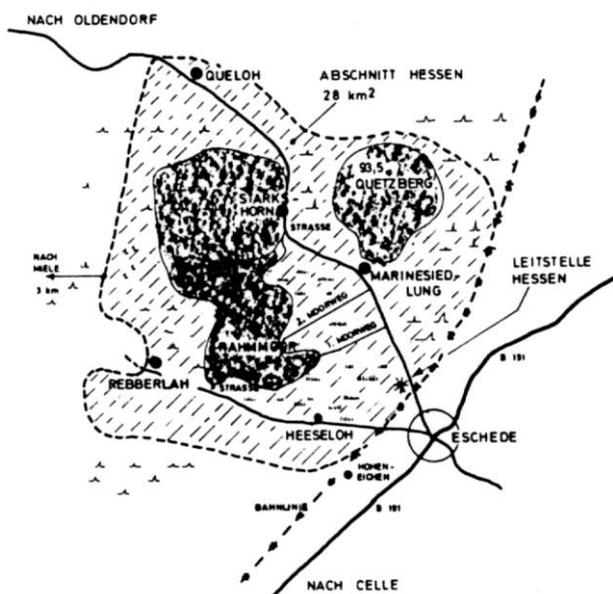
Fünf Mann mit dem Auftrag Installation einer Wasserentnahmestelle nach Anweisung der Einsatzleitung.

Durch unterschiedliche Ablösung der Einsatzkräfte und zeitweilige Hinzuführung neuer Einheiten steigt die Zahl der der Leitstelle Hessen zur Verfügung stehenden Einsatzkräfte auf etwa 1.200 Mann, denen rund 200 Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Das Einsatzgebiet Hessen ist in etwa begrenzt von den Ortschaften Habighorst, Heeseloh, Rebberlah, Queloh, Dalle, Scharnhorst und Eschede. Einsatzschwerpunkte sind die Siedlungen Starksborn und Rahmoor mit angrenzenden Hochwäldern und der Quetzberg (93,5 m hohe Geländeerhebung mit der Marinesiedlung. Zu Einzelbrandbekämpfungen kommt es u.a. in Rebberlah, Queloh, Miele, Heeseloh und Hohenzeichen.

Das Rahmoor ist ein früheres Moorgelände, jetzt Weidegebiet, das lediglich zwei Zufahrten hat. Es sind zwei Feldwege, die landwirtschaftlichen Fahrzeugen genügen und ansonsten dem Viehtrieb dienen. Das Weidegebiet ist in zahllose Weideabschnitte durch Gatter, Zäune, Hecken und Entwässerungsgräben unterteilt und aus diesen Gründen und wegen des nicht sehr tragfähigen torfigen Bodens nicht befahrbar. Anschließend an das Moor

folgt ohne Übergang der Hochwald, der sich bis zur Gemarkungsgrenze des Ortes Rebberlah erstreckt. In nördlicher Richtung schließen sich die Wälder nach Starkshorn und Queloh an.



Einsatzgebiet der hessischen Feuerwehren

Zur Sicherstellung der Wasserversorgung wird zunächst die Aschau nördlich von Eschede ange-staut und hier eine Wasserentnahmestelle für Löschfahrzeuge geschaffen. Nach Rücksprache mit der Einsatzleitung wird durch eine Baufirma eine noch in Bau befindliche Gasleitung von 60 cm Ø in Höhe der Marinesiedlung aufgedrungen, abgeschiebert und eine Klaue zum Aufsetzen eines Standrohres aufgeflanscht. Später werden die Entnahmemöglichkeiten noch erweitert. Vom Bereich Habighorst her wird die Gasleitung nun geflutet und Trinkwasser unter Druckverstärkung eingespeist. So entstehen in der Nähe des Einsatzgebietes gute Wasserentnahmemöglichkeiten. Das GTLF 24 der Berufsfeuerwehr Frankfurt übernimmt von dieser Stelle aus die weitere Wasserversorgung für die im Einsatz befindlichen Tanklöschfahrzeuge. Dadurch wird ein längeres Abziehen der Fahrzeuge von der Einsatzstelle für die Wasseraufnahme vermieden.



Wasser aus der Gasleitung



Wasserversorgung für das GTLF 24⁸



⁸ Foto entnommen aus „Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen – Versuch einer Dokumentation“

Der taktische Einsatz der Löschfahrzeuge erfolgt gestaffelt: Versorgung durch GTLF 24 – Angriff durch GTLF 6. Einsatz an schwierig zu befahrenen Stellen durch TLF 8 (Unimog).



„Lösch-Zug“⁹

Auf Anforderung der Einsatzleitung Hessen werden im Bahnhof Eschede an einer Zufahrtsrampe 1 Lok und drei Tiefladewagen durch die Bahn bereitgestellt. Auf diese Waggonen sollen im Bedarfsfalle die hessischen GTLF auffahren, um vom Bahndamm aus die Brandbekämpfung vorzunehmen. Ein TLF der Bahnfeuerwehr bleibt für den Ersteinsatz ständig auf dem Zug belassen.



Blick aus dem Hubschrauber des Einsatzleiters

Die Führung der Einsatzkräfte vor Ort erfolgt vom Hubschrauber. Anweisungen werden über den Außenlautsprecher des Hubschraubers gegeben. Neu entdeckte Brandstellen werden den Einsatzkräften durch Verweilen des Hubschraubers an einer Stelle und Aufleuchten der Bordscheinwerfer angezeigt. Dadurch können viele Einzelbrandstellen durch die Einsatzkräfte schnell geortet werden, da eine Eintragung in eine Karte und Durchgabe der Planquadrate und das Auffinden der Einsatzstelle durch die „Bodentruppen“ schwieriger und zeitrauender wäre.

Die von der Bundeswehr und den englischen Einheiten zur Verfügung gestellten Bergepanzer und Erdbaugeräte werden sofort zur Anlage einer etwa 60-80 Meter breiten Schneise eingesetzt. Die englischen Einheiten bekommen den Auftrag, eine etwa 3 km lange Schneise von Heeseloh in nördlicher

Richtung an die Landstraße bei der Marinesiedlung zu brechen. Die Bundeswehr erhält den Auftrag, eine etwa 15 km lange Schneise vor der Marinesiedlung in nördlicher Richtung bis auf die Höhe von Queloh und von dort aus in westlicher Richtung auf die Verbindungsstraße Queloh-Oldendorf anzulegen.

Die Führung der Schneisen wird durch Luftbeobachtung festgelegt und an die Einsatzkräfte durchgegeben. Das beim Brechen der Schneise anfallende Holz wird auf der dem Brand abgewandten Seite der Schneise abgelegt. Zur Vermeidung unnötiger Schäden werden bei der Anlage der Schneisen bestehende Lichtungen und Wege in die Schneisenführung mit einbezogen. Der zuständige Forstbeamte wird von den Maßnahmen in Kenntnis gesetzt und kann Änderungsvorschläge unterbreiten. Entscheidungen kann der Forstbeamte jedoch nicht treffen, da es sich zum Teil um Privatforste handelt. Daraufhin wird die Anlage der Schneisen vom Einsatzleiter Hessen unter Berufung auf das Brandschutzgesetz angeordnet.



Eine der Schneisen, die das Feuer stoppten...¹⁰

Das Feuer kommt in zwei Fällen bis an die gerade fertig gestellte Schneise heran und kommt dort zum Stillstand. Die fertiggestellten Schneisen werden im Bedarfsfall von Tanklöschfahrzeugen nass gehalten.

Soweit die strukturelle Übersicht über den Einsatz im Einsatzabschnitt Hessen. Blicken wir nun etwas intensiver auf diesen Mammut Einsatz. Die „Museums-Depesche“ übernimmt hierzu (wie schon z.T.

⁹ Das Foto entstand später bei einem Nachstellen der Szenerie auf der Messe „Interschutz – Der Rote Hahn“

¹⁰ Foto entnommen aus „Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen – Versuch einer Dokumentation“

auch im vorstehenden Text) weitgehend die Aufzeichnungen von Ernst Achilles, die auch schon in der Dokumentation „Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen“ und in „Florian Hessen“ veröffentlicht wurden:

Der erste Angriff der hessischen Feuerwehren erfolgte am Mittwoch, dem 13.8.1975 gegen 7.30 Uhr im Rahmoor. Als Zufahrt zum brennenden Hochwald wurde zunächst der „2.Moorweg“ gewählt. Eine Erkundung im üblichen Sinne war in dem völlig fremden und auch geologisch unvertrauten Gelände kaum möglich. Kartenmaterial stand zunächst überhaupt nicht zur Verfügung. Die erwähnten Zufahrtswege sind ohne Bezeichnung und wurden erst später von den hessischen Feuerwehrmännern benannt. Das brennende Rahmoor umfasste ein Areal von etwa 3 km², das von nur einer Seite aus zu bekämpfen war.



Das im Moor eingebrochene GTLF...

Eine erste, jedoch sofort lehrreiche Erfahrung war das Einbrechen des GTLF 6 der BF Frankfurt im Moor-Wiesen-Gelände. Das GTLF fiel zunächst für die Brandbekämpfung aus, während die übrigen 8 Großtanklöschfahrzeuge am Ende des 2. Moorweges eine Ausbreitung des Brandes verhindern konnten.



...und glücklose Helfer

Das Angebot der Bundeswehr, mit einem Bergepanzer das GTLF zurück auf festeren Untergrund zu ziehen, erwies sich als Fehlschlag, da das 60 Tonnen schwere Panzerfahrzeug vom Weg abkam und selbst im Moor liegenblieb. Erst einem zweiten Panzer gelang es, den ersten Panzer und unser Fahrzeug zu bergen. Zu ähnlichen Festfahrungen

kam es in den nächsten Tagen nicht mehr. Gerade jedoch auf dem 2. Moorweg kam es dann in den folgenden Tagen zu einigen Panzerleinbrüchen, was (auch nach den Regenfällen am 14.08.) schließlich zur völligen Unpassierbarkeit des Weges führte. Nachdem der 2.Moorweg durch den Einbruch der Panzer für die GTLF und später auch für die geländegängigen TLF 8 nicht mehr befahrbar war, wurde der Angriff über den „1.Moorweg“ vorgetragen.





Fotostrecke: Spätestens nach dem Regen vom 14.08.1975 machen die „Moorwege“ ihrem Namen alles Ehre. Auch normale Waldwege werden zu schwierigem Terrain. Die allradgetriebenen, geländegängigen Fahrzeuge, insbesondere die TLF 8 des ZS auf Unimog-Fahrgestell bewähren sich gut

Die Wasserversorgung im Pendelverkehr lief dank der GTLF 6 und des GTLF 24 trotz der großen Entfernung¹¹ überraschend reibungslos und zügig. Zu keiner Zeit kam es bei den Strahlrohrführern zu Wassermangel. Auf dem etwa 2 km langen Feldweg konnte immer nur ein Fahrzeug fahren, was alle Fahrer der FF und BF vorzüglich, überwiegend durch Funkabsprache, bewältigt haben.



Wasserversorgung mit GTLFs im Pendelverkehr

Die offenbar große praktische Erfahrung der Mitarbeiter der hessischen hauptamtlichen und freiwilligen Feuerwehren wie auch der Frankfurter Feuerwehrbeamten schlug hier erheblich zu Buche: Wasser wurde nicht, wie anderweitig leider mitunter zu beobachten war, vergeudet, sondern sparsam und gezielt eingesetzt. Nach einem Erkundungsflug am späten Abend des 2. Einsatztages (Donnerstag, 14.08.) war deutlich das abgelöschte „hessische“ Teilgebiet auszumachen.

Die einheimische Jugendfeuerwehr hat an der Wasserstelle in der Ortsmitte Eschede überaus rasch und umsichtig die Befüllung der pausenlos fahrenden Löschfahrzeuge besorgt. Selbst als später die Wasser-Pipeline errichtet war und die Wasserentnahmestelle näher zur Brandstelle lag, fuhren die hessischen Fahrer gelegentlich die „Feuerwehribuben“ an, da sie hier wesentlich rascher abgefertigt wurden. Am 14.08. (Donnerstag) begannen die FF Eschede sowie später eine ABC-Einheit der Bundeswehr mit dem Aufbau einer ca. 3 km langen B-Schlauchleitung. Sie führte von der nun mit Wasser gefüllten Gasleitung an der Straße Eschede-Queloh in Richtung Rahmoor.



Auch die Frankfurter Feuerwehr kämpft gegen das Riesenfeuer in der Heide

■ Dieses Löschfahrzeug, mit 24 000 Liter Fassungsvermögen, das größte der Frankfurter Feuerwehr, befindet sich seit Mittwoch im Einsatz beim Großbrand in der Utenburger Heide. Am Katastrophort sind zudem noch weitere acht Feuerwehrfahrzeuge aus Frankfurt, darunter auch ein Krankenwagen

und ein Kommandobus. ■ Der Frankfurter Feuerwehrchef, Ernst Achilles, der mit 21 seiner Leute am Mittwochmorgen in Celle eingetroffen war, leitet die Einsatzkräfte im Gebiet Eschede und Starkshorn. Ihm stehen noch 15 weitere Großlöschfahrzeuge aus Hessen, eine ebenso starke Einsatzgruppe

aus Oldenburg, Bergungsplaner der Bundeswehr sowie drei französische Löschfahrzeuge zur Seite. ■ Die Hauptaufgabe seiner Einheit besteht darin, eine Marinesiedlung bei Eschede vor dem Zugriff der Flammen zu schützen. Dort befindet sich nämlich weit und breit die einzige Wasserstelle.



● Leitet den Einsatz: Oberbranddirektor Ernst Achilles.

Berichterstattung in der Heimat: „Abendpost Nacht-ausgabe“ vom Donnerstag, 14. August 1975

In der zweiten Phase der Brandbekämpfung waren der 1. und 2. Moorweg gerade noch mit geländegängigen TLF 8 befahrbar, die sich hervorragend bewährten. Wasser stand jetzt über die verlegte Schlauchleitung zu Verfügung. Die TLF 8 konnten die einzelnen Brandstellen im Walde und im Moor – wohin sich der Brand ausgeweitet hatte – gezielt angehen und ablöschen.

Der Brandabschnitt hinter der Marinesiedlung stellte einen besonderen Schwerpunkt dar. Der ca. 3 km² große Brandabschnitt lag zwischen der Marinesiedlung, Starkshorn und dem Quetzberg. In nördlicher bzw. nordöstlicher Richtung war der Brand bereits bis auf 80 m Entfernung an die gefährdete Siedlung herangekommen. Der 80m-Streifen hinter der Marinesiedlung musste unter allen Umständen gehalten werden. Eine Brandausbreitung von dem Waldgebiet unterhalb des Quetzberges nach der Starkshorner Heide hin musste gleichfalls unter allen Um-

¹¹ Anm.: Wasserentnahmestelle in etwa 4 km Entfernung



Achilles stimmt sich mit der Bundeswehr ab

ständen verhindert werden, da oberhalb der Starkshorner Heide ein Waldstück ist, in dem noch Munition aus dem 2. Weltkrieg lagert. Außerdem waren oberhalb des Quetzberges noch mehrere ha Kiefernwald, die noch nicht vom Brand erfasst worden waren. In östlicher Richtung war keine Brandausbreitung zu befürchten, da hier bereits eine ausreichend breite Schneise gezogen worden war. Am 13. und 14. August mussten die Maßnahmen so angelegt werden, dass die Brandausdehnung verhindert bzw. gestoppt wurde. Erst in den Nachmittagsstunden des 14.08. konnten die intensiven und systematischen Nachlöscharbeiten aufgenommen werden. Mit 5 Großtanklöschfahrzeugen aus Hessen und 4 bis 6 Großtanklöschfahrzeugen der Bundeswehr musste das Löschwasser aus ca. 4-6 km Entfernung herangefahren werden. Hierzu wurde eine Produktleitung, die noch nicht in Betrieb war, mit Wasser gefüllt und zur Wasserentnahme mit 4 Abnahmestellen hergerichtet worden. In dem Moor- gelände unterhalb des Quetzberges waren außerdem 2 Tragkraftspritzen TS 4/5 von der Bundeswehr in Stellung gebracht worden, um eine Brandausdehnung in dem unwegsamen Gelände und den angrenzenden Kieferwäldern zu verhindern.

In den Mittagstunden des 13. August mussten wegen eines Großbrandes im Raum Rebberlah stärkere Kräfte aus dem Einsatzgebiet hinter der Marinesiedlung abgezogen werden. Mit zwei GTLF aus Kassel und Fulda musste die Brandbekämpfung am Quetzberg vorübergehend überbrückt werden. Trotz dieser notwendigen Einschränkungen konnte eine Ausdehnung des Brandes verhindert werden. Mit verstärktem Einsatz von Bundeswehrgruppen konnte das Fehlen von Löschfahrzeugen vorübergehend ausgeglichen werden. Führungskräfte aus Frankfurt und Düsseldorf setzten die Bundeswehreinheiten gezielt und schwerpunktmäßig ein.

Laut schriftlichem Einsatzbefehl der Leitstelle Oldendorf wurden die Löscheinheiten aus Oldenburg ab dem 14.08. ebenfalls der „Leitstelle Hessen“ unterstellt.

Nach Eindämmung des Großbrandes in Rebberlah konnten die ursprünglich am Quetzberg eingesetzten Fahrzeuge zu ihrem Brandabschnitt hinter der Marinesiedlung zurückkehren und die Brandbekämpfung wieder voll aufnehmen. Am 14.08. wur-

den die Löschkkräfte zusätzlich durch eine ABC-Einheit der Bundeswehr unterstützt. Durch die ABC-Einheiten konnten 6 LKWs, die mit je 2 Tanks mit insgesamt 3.000 Liter Wasser ausgerüstet waren, eingesetzt werden. Von den ABC-Einheiten wurden bereits die systematischen Nachlöscharbeiten eingeleitet. Später stießen noch THW-Einheiten aus Dannenberg mit 60 Mann dazu und beteiligten sich an den Löscharbeiten. Nachdem die Löscharbeiten gut vorangekommen waren, wurden die Löscheinheiten aus Hessen am späten Sonntagnachmittag, dem 17.08. auf Anweisung der Leitstelle Oldendorf abgezogen.



Zivil-militärische Zusammenarbeit

Die Einsatzstelle Starkshorn im Abschnitt Hessen umfasste das Gebiet südöstlich der Straße Eschede-Queloh. Das Gebiet wird begrenzt durch das Rahmoor im Süden, die Wiesen von Rebberlah im Westen, Waldgebiete im Nordwesten und Norden sowie die Straße Eschede-Queloh im Osten. Innerhalb des Gebietes verlaufen mehrere gut befahrbare Waldwege. Der Boden hat in dieser Gegend einen als relativ fest zu bezeichnenden Untergrund, im Gegensatz zum südlich angrenzenden Rahmoor. Der Wald in diesem Gebiet bestand hauptsächlich aus Nadelhölzern mit sehr dürrer Unterholz, das teilweise noch durch Windbruch verdichtet war. Der Brand hatte über die bereits abgebrannten Schonungen nordwestlich des Weges Starkshorn-Rebberlah und vom Rahmoor her auf das bezeichnete Gebiet übergreifen. Am Freitagmorgen, dem 15.08. ergab sich die Notwendigkeit, mit einem gezielten umfassenden Angriff die vor allem im Unterholz fortschreitenden Brände zu bekämpfen, um

somit zu verhindern, dass der noch teilweise gut erhaltene Waldbestand in Richtung Rebberlah vernichtet wurde.

Von Nordosten wurden Bundeswehrsoldaten mit Schaufeln und Feuerpatschen eingesetzt, um Brandnester im Unterholz zu beseitigen. Sie wurden unterstützt von einer ABC-Einheit der Bundeswehr, die mit 11 Tanklöschfahrzeugen Falttanks mit 3.000 Liter Wasser und TS 4/5) ausgerüstet war. In diesem Teil des Gebietes wurde außerdem von einer Pioniereinheit der Bundeswehr mit Muldenkippern nasser Sand angefahren und die Brandnester damit abgedeckt. Im Südosten, im Grenzgebiet zwischen Rahmoor und dem bezeichneten Einsatzgebiet Starkshorn, versuchte eine Bundesgrenzschutzeinheit mit Bodentruppen und einem TLF 16 das Übergreifen des Brandes vom Moor auf den Wald zu verhindern. Da sowohl die Fahrzeuge der Bundeswehr als auch das TLF des Bundesgrenzschutzes durch angeschlossene Schlauchleitungen ortsgebunden waren, wurden vier GTLF 6 der hessischen Feuerwehren zur Wasserversorgung im Pendelverkehr eingesetzt.

Bei Beobachtungsflügen mit einem Hubschrauber der Bundeswehr konnte im Laufe des darauffolgenden Tages festgestellt werden, dass die getroffenen Maßnahmen richtig waren, da eine weitere Ausbreitung des Brandes verhindert wurde. Die Einsatzstelle wurde am Sonntag, dem 17.08.1975 an die Feuerwehren des Landkreises Celle übergeben. Die hessischen Kräfte treten die Heimreise an.



Gedenksteine erinnern heute an die Katastrophe, die Helfer und die Toten

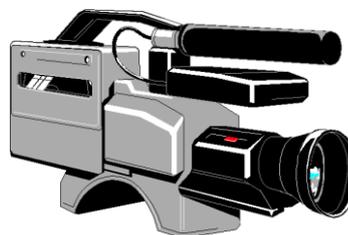


Die Helfer der Waldbrandkatastrophe wurden später mit dieser Gedenkmedaille geehrt¹²



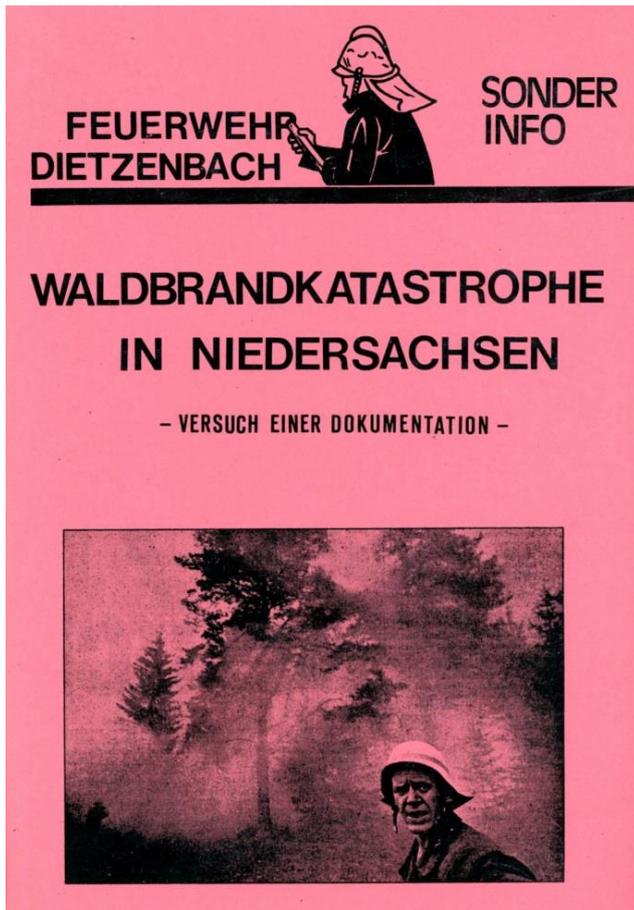
Hinweis:

In unserem Museumsarchiv befindet sich ein 23-minütiger Super-8-Film, den der Frankfurter Feuerwehrbeamte Werner Romann 1975 vom Einsatz der Hessischen Feuerwehren bei der Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen gedreht hat. Hierin enthalten sind auch Luftaufnahmen und das Einbrechen und die schwierige Bergung des GTLF 6 zu sehen.



¹² Ein Exemplar dieses Ehrenzeichens befindet sich in unserem Museumsbestand

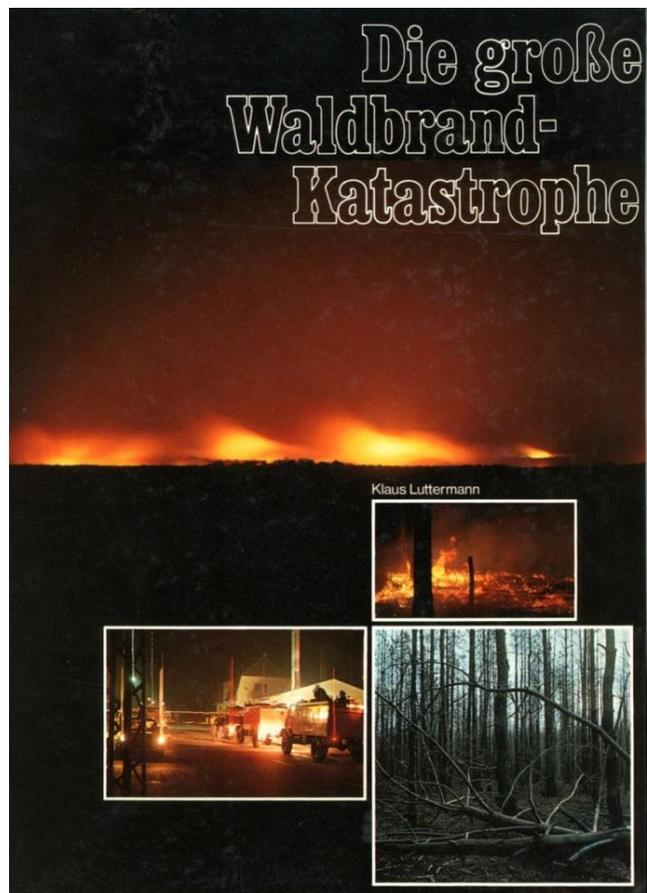
Empfohlene Literatur zum Thema:



Ein gutes Jahr nach der Waldbrandkatastrophe erarbeitete ein Redaktionsteam der Feuerwehr Dietzenbach um die späteren „112“-Chefredakteure Helmut Raab und Günter Fenchel eine über 260 Seiten starke Dokumentation, von der im Selbstverlag 200 Exemplare aufgelegt wurden. Obwohl das Buch im DIN-A4-Format mit einfachsten Mitteln (Schreibmaschine und Kopierer) erstellt wurde, ist eine der besten und umfassendsten Dokumentationen (vielleicht sogar die beste) zur Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen entstanden.

Auch wenn das farbige Cover anderes vermuten lässt – auch Klaus Luttermanns Büchlein „Die große Waldbrandkatastrophe“ entstand 1976 mit einfachen Mitteln im Selbstverlag des Herausgebers. Das Büchlein hat einen Umfang von 64 Seiten und geht in der Aufarbeitung nicht so tief wie das Dietzenbacher Werk, ist aber trotzdem absolut lesenswert.

Den aktuellsten Lesestoff zum Thema liefert das Feuerwehr-Magazin. Für 2,50 Euro kann man sich von der Internetseite des Magazins ein „eDossier“ herunterladen.



VERMISCHTES



Die Gründungsmitglieder des Pensionärsvereins „Florian Frankfurt 60+“ (siehe Meldung Seite 29)

Foto-Stammtisch fortgesetzt



Im Mai wurde der recht beliebte „Foto-Stammtisch“ fortgesetzt. Dies ist mittlerweile eine feste Einrichtung im Museum geworden, bei der sich Pensionäre der Frankfurter Berufsfeuerwehr – die übrigens nicht Mitglied im Museumsverein sein müssen – im Museum treffen, um dort die Ordner des Fotoarchives zu durchforsten. Der „Gewinn“ liegt auf beiden Seiten: die Pensionäre schwelgen in Erinnerungen an ihre Dienstzeit und so manche Anekdote wird wieder wach (und oft auch aufgeschrieben); der Museumsverein erhält die Namen der auf den Fotos abgebildeten Feuerwehrmänner sowie weitere Informationen zu Einsätzen usw. Begonnen wird die fröhliche Arbeitsrunde jedoch meist erst einmal mit einem warmen Frühstück; z.B. mit Leberkäs oder Weißwurst.

Beim letzten Fotostammtisch brachte uns Kollege Dunstheimer erfreulicherweise das Fotoalbum seines Vaters, der auch schon bei der Frankfurter Berufsfeuerwehr arbeitete, sowie einen Ordner voller eigener Negative von Frankfurter Feuerwehrbildern, zum Scannen mit. Solche Leihgaben sind immer herzlich willkommen; sind wir doch über jeden „Mosaikstein“, der unser Museumsarchiv bereichert, sehr erfreut – nicht zuletzt sorgen solche Gaben dafür, dass der Fotostammtisch weiter mit „Futter“ versorgt wird.

Magirus-Eckhauber-Treffen



Wurde 50 Jahre alt: Rüstwagen RW 3-St

Mitte Mai, an „Christi Himmelfahrt“ oder für manche auch nur „Vatertag“ fand in Liederbach das „Eckhaubertreffen 2015“ statt. Da das Museum der Frankfurter Feuerwehr über den Rüstwagen RW 3-St eine enge Verbindung zu den Liederbacher Kameraden besitzt, waren wir aufgefordert, an der Veranstaltung teilzunehmen. Natürlich war der Rüstwagen, der in diesem Jahr seinen 50jährigen Geburtstag feierte, auch dabei.



Guten Zulauf hatte unser Stand in Liederbach

Das Museum der Frankfurter Feuerwehr bzw. der FGMV e.V. präsentierten sich am Liederbacher Feuerwehrhaus mit dem „Falcon“. Bodo Lerch, Herbert Rayher und Ralf Keine waren ganztägig vor Ort und beantworteten geduldig ungezählte Fragen zum Falcon, zur Frankfurter Feuerwehr und zum Museum. Erstmals im Einsatz war auch unser neuer Großbildschirm, der im Aufbau des Falcon platziert war und nonstop eine umfangreiche Präsentation zu Magirus-Eckhauber-Feuerwehrfahrzeugen zeigte, die vom Publikum sehr gut angenommen wurde.



Kaffee, Rindswurst, Müsli...

Als weiteres Zutun des Museumsvereins zum Eckhaubertreffen haben wir am nächsten Morgen für die Teilnehmer, die noch über Nacht geblieben waren, ein Frühstück im Museum organisiert. Da die meisten Teilnehmer beim Treffen selbst mit ihren Fahrzeugen beschäftigt und bei der Rallye unterwegs waren, hatten die meisten von ihnen die Eckhauber-Präsentation noch nicht gesehen, was dann spontan noch im Museum nachgeholt wurde.



PowerPoint vor der Heimreise

Falcon hat „TÜV“

Ende Juni war der Falcon mal wieder „reif“ für den „TÜV“. Erfreulicherweise wurden alles Tests, inklusive AU und SP, ohne Beanstandungen bestanden. Bei dieser Gelegenheit hat die KFZ-Werkstatt der Branddirektion zwei Kisten mit Ordnern voller Unterlagen zu nicht mehr in Dienst befindlichen Frankfurter Feuerwehrfahrzeugen an das Museumsarchiv übergeben.

Der Museumsverein beschaffte einen neuen Sicherungskasten für den Falcon (für die 80-Ampere-Hauptsicherungen), der in kürze eingebaut werden wird.

Familienfest im Zoo



Die „Feuerwehr-Ecke“ im Zoo war gut besucht

In diesem Jahr ist der Frankfurter Zoo seit 100 Jahren in städtischem Besitz. Zu dieser Gelegenheit hatte der Zoo am Sonntag, den 21. Juni zu einem Familienfest eingeladen, zu dem auch das Museum der Frankfurter Feuerwehr aufgefordert war, sich zu präsentieren. Gern haben wir diese Einladung angenommen. Vom Zoo war gewünscht worden, zu zeigen, wie die Frankfurter Feuerwehr vor etwa 100 Jahren ausgesehen hat. Zu diesem Zweck konnten wir einen sechs Meter langen Pavillon bestücken, in dem wir Geräte und Ausrüstungsstücke (z.B. Lederhelme, Morseschreiber) aus dieser Zeit gezeigt haben.



Beliebte Bilder-Show

Auf unserem Großmonitor zeigten wir eine umfangreiche PowerPoint-Präsentation mit Fotos der Frankfurter Feuerwehr von etwa 1900 bis 1930; etwa von den Adler-Löschzügen und Einsätzen aus dieser Zeit. Die Präsentation war oft umlagert.

Herbert Rayher, Volker Korduan, Harald Ulrich und Ralf Keine betreuten die „Feuerwehr-Ecke“ im Zoo. Zunächst sah es so aus, als würde die Veranstaltung ein Reinfall. Der Aufbau am Morgen erfolgte in teils strömendem Regen und lange Zeit verirrten sich kaum Besucher auf die Rundwege des Zoos. Als aber gegen 11 Uhr der Himmel aufbrach wurde es schlagartig voll und die Feuerwehr war stark gefragt.

Am Rande des Geschehens konnte auch noch ein sehr trauriges Kind, dass seine Mutter verloren hatte, nach einiger Zeit und Durchsagen am Feuerwehrstand mit seiner völlig aufgelösten Mama „wiedervereinigt“ werden...



Kinder finden alte Technik spannend.

Optischer Blickfang und begehrtes Fotoobjekt war dabei unsere Handdruck-Fahrspritze von Koebe, für deren An- und Abtransport mit einem Wechsellaufwerkzeug wir uns an dieser Stelle noch einmal herzlich bei den Kollegen der Feuerwache 1 bedanken möchten. Leider zeigte sich aber auch zum Abschluss der Veranstaltung, dass manchen Zeitgenossen auch vor 110 Jahre altem Kulturgut keinen Respekt haben – man hatte die Handdruckspritze mit Edding „verschönert“...

Zwei weitere Morseschreiber im Museum

Erfreulichen Besuch hatten wir Ende Juni. Die „Schwieger-Enkelin“ des Feuerwehrmannes und späteren Wachvorstehers Heinrich Krawietz reiste aus München (!) nach Bockenheim an, um dem Museum zwei Morseschreiber zu übergeben. Krawietz hatte die Morseschreiber und zwei Morsetaster (vgl. auch Titelbild Museums-Depesche No. 20) seinerzeit bei einer Modernisierung des Frankfurter Feuertelegrafen vor der Entsorgung gerettet. Seitdem befanden sich die schmucken mechanischen Geräte in „Familienbesitz“ und schmückten eine Wohnung. Nun wurde die historischen Schätze an das Museum der Frankfurter Feuerwehr übergeben, das nun drei baugleiche Geräte besitzt.



Morseschreiber vom Siemens & Halske

Mit der Dame aus München kamen auch ihre noch in Frankfurt lebenden Schwiegereltern nach Bockenheim. Der Sohn Heinrich Krawietz´ hatte als Kind mit seinen Eltern in der Bockenheimer Feuerwache gelebt und konnte so manche Erinnerung aufleben lassen.

Pensionärsverein gegründet

Es ist vollbracht. Der Pensionärsverein der Frankfurter Feuerwehr, "Florian Frankfurt 60+" ist gegründet. Drei Dutzend Gründungsmitglieder haben den Verein in Anwesenheit des Amtsleiters (bald selbst Pensionär) aus der Taufe gehoben. Hans Hermann Müller wurde zum 1. Vorsitzenden, Manfred Gehrke zum Stellvertreter, Walter Kirchhoff zum Schriftführer und Konrad Limberger zum Kassenwart gewählt. Es liegt in der Natur der Sache, dass es zwischen dem Pensionärsverein und dem Museumsverein zahlreiche Schnittstellen gibt. So wundert es dann auch nicht, dass die FGMV-Mitglieder

- ◆ Klausdieter Baumann
- ◆ Heinz Günter
- ◆ Rainer Heisterkamp
- ◆ Ralf Keine
- ◆ Bodo Lerch
- ◆ Herbert Rayher
- ◆ Reinhard Ries
- ◆ Werner Romann
- ◆ Klaus Wolfarth

auch zu den Gründungsmitgliedern des Pensionärsvereins gehören. Mittlerweile ist übrigens auch die Internetseite des Pensionärsvereins online. Sie gliedert sich auf in einen für jedermann einsehbaren öffentlichen Teil und einen internen Teil für Vereinsmitglieder:

<http://www.florian-frankfurt-60plus.de/>

Dritte Handdruckspritze



Berkersheimer Spritze jetzt im Museumsbestand

Erfreulicher Zuwachs bei unserem Museumsbestand! Die Freiwillige Feuerwehr Berkersheim hat dem Museum ihre Handdruck-Fahrspritze übergeben. Die Spritze, Fabrikat Chr. Braun, befindet sich in einem hervorragenden Zustand. Sie wurde von der FF Berkersheim sehr gut restauriert, das Pumpwerk ist gängig und funktionsfähig und sogar die Holzräder wurden vor einigen Jahren von einem Wagner "generalüberholt". Die älteren Kameraden der Berkersheimer wollen den Kontakt zu ihrer Spritze gern halten und

werden mindestens einmal im Jahr zum "Pflege-dienst" ins Museum kommen. Bei Veranstaltungen wird die Spritze weiterhin der Berkersheimer Feuerwehr zur Verfügung stehen. In unserem Bestand befinden sich nun drei Fahrspritzen; je eine der Fabrikate Braun, Koebe und Metz. Hinzu kommt eine Patent-leiter von Magirus aus dem Jahr 1889.

Besuch aus Holland



Marcel Sloover gefällt das Fotoarchiv...

Ende Juli hatten wir netten Besuch aus den Niederlanden. Dirk Jobing und Marcel Sloover waren in Frankfurt, um Feuerwehrfahrzeuge zu fotografieren und taten dies bei der WF Allessa, der Hafenwache, der Feuerwache 11, bei der FF Enkheim und im auf der Hauptfeuerwache. Ein besonderer Wunsch der beiden war es auch, den Falcon zu fotografieren. Diesen Wunsch erfüllten wir gern und anschließend vergruben sich die Autofreaks noch im Museums-archiv.

FGMV e.V. im Internet



Internetseite des FGMV e.V.

Nach unserem sehr gut angenommenen Facebook-Auftritt (derzeit 942 „Follower“) hat der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. nun auch eine eigene Internetseite online. Die Seite ist noch im Aufbau und wird nach und nach ergänzt und aktualisiert; gibt aber schon einen guten Überblick über die Arbeit des Museums der Frankfurter Feuerwehr und des Museumsvereins. Tagesaktuelle

Informationen sind auch weiterhin für jedermann bei Facebook einsehbar:

www.fgmv.org

www.facebook.com/frankfurterfeuerwehrmuseum

Über die Internetseite („Kontakt“) können auch E-Mail-Nachrichten an uns gesendet werden. Unsere aktuelle E-Mail-Adresse lautet

museum@fgmv.org

Ausrüstung gesucht

Nach wie vor suchen wir für die Wiederherstellung eines Selbstschuttkarrens Beladung; etwa eine TS 2,5 oder KatS-Armaturen wie C-DCD-Verteiler oder einen B-Saugkorb und B-Saugschläuche.

Neues Mitglied

Wir begrüßen ein weiteres neues Mitglied in unseren Reihen: Jürgen Geisel von der Freiwilligen Feuerwehr Frankfurt a.M.-Enkheim. Das wieder jemand von der FF zu uns gefunden hat, freut uns ganz besonders – wollen wir doch schließlich das Museum aller Frankfurter Feuerwehren sein. Herzlich willkommen, Jürgen!

Mathilde & Fireman im Museum

In Sachen "Brandschutzerziehung" hatte unser Museum bislang noch keine Artefakte vorzuweisen. Das hat sich nun geändert. Seit einigen Wochen haben wir je ein Exemplar der Klappmaul-Handpuppen "Mathilde" und Fireman" in unserem Bestand. Hans Hermann Müller hat uns seine Puppen vermacht. Mit diesen Puppen nahm Ende der 1980er/ Anfang der 1990er Jahre die Brandschutzerziehung in Frankfurt am Main Fahrt auf. Nun brauchen wir nur noch einen guten Bauchredner...