

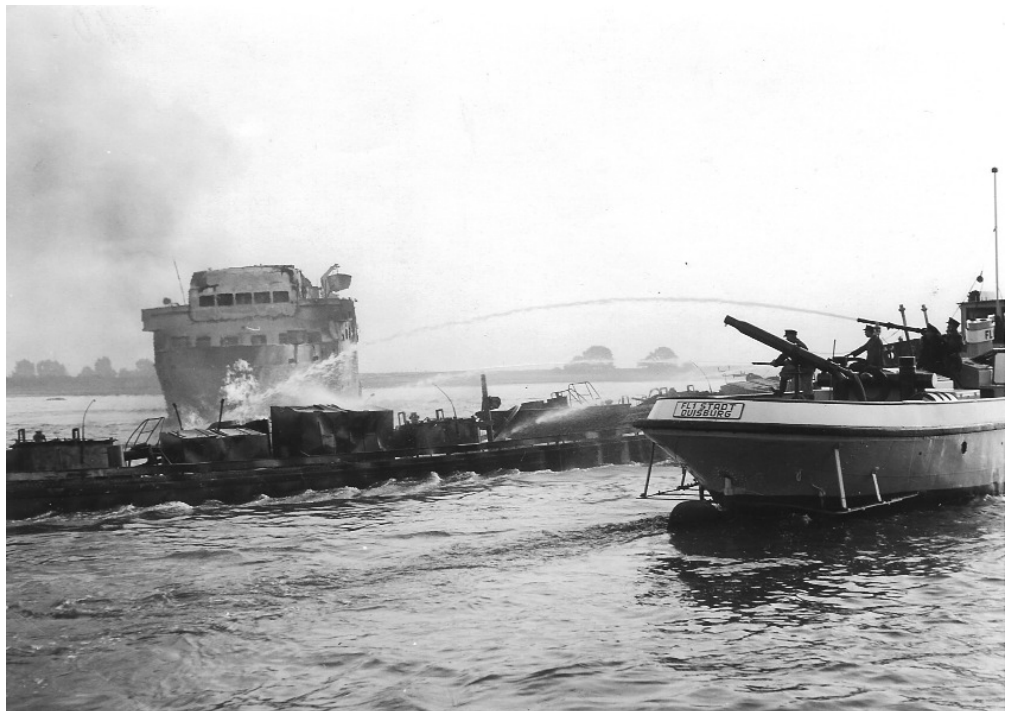
Feuerwehrchronik

11. Jahrgang
30. November 2015
Ausgabe 6



Herausgeber der Feuerwehrchronik
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Schiffhavarie



Das Unglück auf dem Rhein bei Emmerich

Das Schiffsunglück im Oktober 1960 bei Emmerich als Grundlage für die vom Land Nordrhein-Westfalen beschafften Feuerlöschboote

von Michael Thissen

Dieser Artikel erschien bereits 2015 im CTIF Tagungsband „Spektakuläre Brände und Brandstifter -innen (Brandstiftungen)“. Die Tagung fand in Pribyslav (Tschechien) statt. Der Artikel wurde erheblich erweitert.

Einleitung

Der Rhein galt schon seit der Römerzeit als wichtige Verkehrsstraße. Aufgrund fehlender oder schlechter Straßen und Wege nahm die Bedeutung des Rheins als Verkehrsweg immer mehr zu. Zur damaligen Zeit entstanden die Leinpfade, durch den Ausbau der Uferwege. Diese wurden für die Treidelschiffahrt benötigt, bei der die Schiffe vom Ufer her, oft durch Menschen und Zugtiere, zumeist Pferde, gezogen worden. Die Schiffe wurden immer stromauf gezogen. Während stromab die Fortbewegung durch den Wind oder Strömung erfolgte. Am Rhein gab es das Treideln bereits seit dem 8. Jahrhundert. Für Mensch und Tier war das Treideln nicht immer ungefährlich, aber auf jeden Fall sehr belastend. Erst im 19. Jahrhundert befuhr das erste maschinell angetriebene Schiff den Rhein.

Der Rhein ist in verschiedene geographische Streckenabschnitte eingeteilt. Der Mittelrhein berührt Nordrhein-Westfalen nur wenige Kilometer und endet bei Bonn. Ihm schließt sich der



Treideldenkmal in Dormagen-Stürzelberg

Niederrhein an, der an der niederländischen Grenze, hinter Emmerich endet.

Durch die zunehmende Industrialisierung und Motorisierung der Schiffe gewann der Rhein immer mehr an Bedeutung für den Warenverkehr. Mittels der Schiffe konnten große Gütermengen, schneller als über Land, transportiert werden. Mit der steigenden Anzahl von Schiffen, erhöhte sich auch die Zahl der Havarien. Oft mussten die Feuerwehren tatenlos vom Rheinufer zusehen und konnten nicht helfend einschreiten. Es fehlten Feuerlösch- ebenso wie Rettungsboote. Nur an wenigen Standorten in Nordrhein-Westfalen wurden Feuerlöschboote vorgehalten, zumeist nur für den eigenen Hafen- und Stadtbereich. Nun kam es zu einem folgenschweren Unglück, welches in der Fachpresse als die schwerste Schiffskatastrophe der Nachkriegszeit bezeichnet wurde.



Schiffsverkehr auf dem Rhein

In den vorliegenden Unterlagen sind manche Angaben etwas ungenau, besonders bei den Namen der Schiffe oder Personen. Hier wurde eine Version genommen und durchgehend benutzt. Auch bei weiteren Mitteilungen gibt es hin und wieder Widersprüche, darum hat sich der Autor dazu entschlossen die jeweilige amtliche zu nutzen, die allerdings auch nicht immer einheitlich ist.

Die rechtliche Aufarbeitung der Schiffshavarie bleibt außen vor und wird in diesem Artikel nicht behandelt. Die juristischen Verhandlungen haben einige Jahre in Anspruch genommen. Vorweg kann gesagt werden, dass die Kölner Oderwerke nicht überlebt haben aufgrund der immensen Schadenersatzforderungen.

Tina Scarlett

Die dänische Hochseefähre „Tina Scarlett“, welche in einer Hamburger Werft konstruiert wurde, hatte in den Kölnern Oderwerken einen weiteren Ausbau erhalten. Anfang Oktober sollte die „Tina Scarlett“ von Köln nach Vlaardingen (Niederlande) überführt werden um dort den letzten Schliff zu erhalten. Die „Tina Scarlett“ war ein, für eine dänische Reederei gebautes, Fährschiff. Aufnehmen sollte die Hochseefähre 12 LKW von je 32 to oder 70 PKW und 700 Personen. Selbst war die Fähre 78m lang und 14m breit. Der Tiefgang betrug 3m. Sie war mit 1.580 [1.800, 2.000] Bruttoregistertonnen (BRT) vermessen. Auch hier zeigt sich, dass die Quellen unterschiedliche Aussagen zu den BRT machen. Die Höhe der Aufbauten mit Fährdeck, Personendeck und Bootsdeck betrugen 13m. Bereits am 15. Oktober 1960 sollte die Tina Scarlett den Fährverkehr zwischen Dänemark und Schweden aufnehmen, dazu sollte es jedoch nicht mehr kommen.

Die Oderwerke waren, obwohl im Binnenland gelegen, erfahren im Bau von Hochseeschiffen. Die Werft war 1903 in der ehemals in Westpommern gelegenen Stadt Stettin, welche an der Ostsee liegt, gegründet worden. Zum Ende des Zweiten Weltkrieges flüchteten Mitarbeiter der Werft über die Ostsee Richtung Westen. Dabei nahmen sie umfangreiche Gerätschaften und Maschinen, sowie Schiffsbau-Unterlagen mit. Die Werft beschäftigte in ihrer Blütezeit fast 5.000 Mitarbeiter und baute während der Stettiner Zeit über 850 Schiffe mit mehr als 300.000 BRT (hierzu gibt es leider auch unterschiedliche Angaben).

Bereits ab etwa Dormagen lief die „Tina Scarlett“ zum Teil aus eigener Kraft mit. Vor und danach wurde sie von zwei Schleppern gezogen und begleitet. In Alsum (Duisburg) machte sie

am Abend des 6. Oktober fest, um am darauffolgendem Tag die Fahrt fortzusetzen. Bis dahin schien noch alles in Ordnung zu sein.

Das Unglück

Wir schreiben den 7. Oktober 1960, ein klarer trockener Tag mit einer guten Sicht. Von Köln bis zum Unglücksort bei Emmerich sind ca. 150 km zurückzulegen.

Emmerich ist die letzte Zollstation vor der niederländischen Grenze. Hier liegen zahlreiche Schiffe vor Anker und warten auf ihre Abfertigung. Bedingt durch die hohe Zahl von wartenden Schiffen bildet der Rhein bei Emmerich ein Nadelöhr, welches mit besonderer Vorsicht passiert werden muss. Ein solches Nadelöhr ist auch am besagten Unglückstag vorhanden, aber per Zufall nicht so extrem wie sonst. Erschwerend kam hinzu, dass in diesem Bereich das Munitionsschiff „Emilia“ vor Anker lag. Die „Emilia“ hatte 350 to Munition geladen und war, zum Glück für die Stadt Emmerich, nicht an der folgenden Schiffshavarie beteiligt.

Gegen 13.20 Uhr erreicht die „Tina Scarlett“, begleitet von den Schleppern „Martin“ und „Niederrhein“ und geführt von einem Lotsen, den Bereich von Emmerich. Das Boot der Wasserschutzpolizei „WSP 4“ war zu diesem Zeitpunkt auf Streifenfahrt und in unmittelbarer Nähe zur Hochseefähre. In Höhe von Rheinstromkilometer 852 läuft die zu Tal fahrende „Tina Scarlett“ plötzlich aus dem Ruder. Die zwei begleitenden Schlepper können die Hochseefähre nicht auf Kurs halten. Wie sich später herausstellen sollte, waren beide Schlepper für diese Schlepaktion zu schwach bemessen. Nach dem Bericht der Wasserschutzpolizei bricht die „Tina Scarlett“ nach Backbord aus, so dass der Steven sich in die Backbordseite, dem vor Anker liegenden Tankmotorschiff „Diamant“, bohrt und diese aufreißt. Die von dem TMS „Diamant“ geladenen 727 Tonnen Leichtbenzin beginnen auszulaufen.

Im Folgenden wird der schriftliche Augenzeugenbericht des PHM Klucken wiedergegeben der zur Besatzung des WSP 4 gehörte:

„Als ich mit dem Boot „WSP 4“ in Höhe des Zoll-

hafens auf dem Strom bergwärts fuhr, sah ich in etwa 2 km Entfernung den bereits erwähnten Schleppzug mit der Seefähre „Tina Scarlett“ auf Talfahrt in Richtung Emmerich. Ich fuhr diesem Schleppzug entgegen und begegnete ihm bei km 850,5. Die Fähre wurde von dem Schleppboot „Martin“ von Dordrecht, Reederei Schless, Dordrecht, Schiffsführer Schilperoord, geschleppt. Achtern befand sich als Bugsierboot der Schlepper „Niederrhein“ von Obermörmter, Schiffsführer und -eigner Lieven. Dieses Boot fuhr mit zwei Drähten zur Seefähre, etwa 20m hinter dieser. Während ich diesem Schleppverband begegnete, führte er gerade ein Überholmanöver an der Backbordseite des ebenfalls zu Tal fahrenden SB. „Overstolz“ durch, das zwei beladene Kähne im Anhang hatte. Der Schiffsführer des SB. „Overstolz“ erleichterte dem überholenden Schleppverband sein Manöver dadurch, daß er seine Fahrt verlangsamte. Ich erkannte das, weil die Schleppstränge zwischen dem Boot und den Anhängen durchhingen. Etwa bei km 851 war das Überholmanöver beendet.

Die Reede vor der Stadt Emmerich war zu dieser Zeit von einer relativ geringen Anzahl von Fahrzeugen belegt. Daher war gegen das Überholmanöver nichts einzuwenden. Nun wendete ich das Polizeiboot hinter dem Schleppzug „Overstolz“ über Steuerbord zu Tal und fuhr hinter der Fähre her. Diese befand sich mittlerweile in Höhe der Einfahrt zum Industriehafen. Ich beobachtete, daß für die Durchfahrt des Schleppverbandes zwischen den auf der Reede vor Anker liegenden und den an den Steigern festgemachten Schiffen genügend Raum vorhanden war. Ob die im Schleppverband fahrende Seefähre zu dieser Zeit mit eigener Kraft mitgedreht hat, habe ich nicht beobachtet. Als ich in gleicher Höhe mit dem achtern fahrenden Schlepper „Niederrhein“ war, sah ich zu meiner größten Überraschung, daß die Fähre, anstatt den Kurs geradeaus zu halten, nunmehr Kurs nach backbord hielt in Richtung zu den Ankerliegern auf der Reede. Darüber hinaus bemerkte ich gleichzeitig, daß sich etwa 600m talwärts ein Bergfahrer näherte. Es handelte sich um ein Tankmotorschiff, in dessen Kurs die Seefähre unverständlicherweise durch ihr Backbord-Manöver hineinfuhr. Der Schiffsführer

des zu Berg kommenden Tankmotorschiffes hat aber ganz offensichtlich die große Gefahr für sein Fahrzeug erkannt, setzte sofort die blaue Seitenflagge und nahm Kurswechsel nach backbord zum rechtsrheinischen Ufer vor. Inzwischen sah ich auch, daß, abgelegen von den anderen Ankerliegern, das TMS. „Diamant“ am äußeren Rande des Motorschiff-Liegeplatzes vor Anker lag.

Die Seefähre fuhr während dieser meiner Feststellungen immer noch Backbord-Kurs. Sie befand sich jetzt etwa 200m von dem TMS. „Diamant“ entfernt. Ich selbst befand mich mit meinem Polizeiboot in dieser Situation etwa 40m querab an der Steuerbordseite des Heckes der Fähre „Tina Scarlett“. Von hier konnte ich beobachten, daß der Schiffsführer des Schleppbootes „Martin“ alles daran setzt, das Vorschiff der Seefähre nach steuerbord zu ziehen. Durch sein Manöver querab nach steuerbord fahrend und dabei von der entgegengesetzt laufenden Fähre nach backbord gezogen, geriet das Schleppboot in eine sehr gefährlich krängende Lage nach backbord und es bestand akute Kentergefahr. Ich gab mit der Sirene meines



Die „Tina Scarlett“ bricht nach backbord aus und überläuft das TMS „Diamant“, von zwei Seiten aus gesehen.

Polizeibootes anhaltende Schallzeichen, als die Situation für die Seefähre und andere Fahrzeuge stets bedrohlicher wurde. Mein Bestreben war es, dem Schiffsführer der Fähre auf die gefährliche Situation aufmerksam zu machen. Nun befand sich die Fähre nur noch 150 m von dem TMS. „Diamant“ entfernt, dabei ständig Backbord-Kurs laufend. Kurz bevor es dann zur Kollision zwischen der Seefähre und dem TMS. „Diamant“ kam, sah ich noch, wie diese auf hohe Fahrt voraus ging. Dieses erkannte ich an dem achteraus hoch aufschlagenden Schraubenwasser. Wie in diesem Augenblick das Ruder der Fähre gelegen hat, konnte ich auf Grund meiner Position nicht sehen. Die Seefähre „Tina Scarlett“ ist in einem spitzen Winkel in die Backbordseite des TMS. „Diamant“ hineingefahren. Das Schleppboot „Martin“ hatte unmittelbar vor der Kollision seine Schleppverbindung zur Seefähre gelöst und drehte nach steuerbord weg. Ob die Schleppverbindung durch die aufgetretene Spannung riß oder losgeworfen wurde, kann ich nicht sagen. Den am Heck der Fähre befindlichen Schlepper „Niederrhein“ sah ich Sekunden später ohne Drahtverbindung zur Seefähre fahren. Was dieser Schlepper während des gesamten Vorganges für Manöver gefahren hat, weiß ich nicht, weil ich nur das Vorschiff der Seefähre im Auge hatte.

Durch die Kollision blieb das Vorschiff der Seefähre auf dem Tanker liegen und drehte anschließend langsam mit der Strömung zu Tal, um dann in einem Winkel von ca. 45° in der Verkeilung mit dem Tanker zu verharren.“

Lassen wir ebenfalls Artur Tinnemeyer, einen Spidobootfahrer, zu Wort kommen, der diese Havarie hautnah miterlebte:

„Ich hatte kurz vorher den Kapitän und den 1. Matrosen der „Diamant“ von Bord geholt und zur Zollabfertigung gebracht. Danach fuhr ich mit dem Boot wieder auf dem Rhein und sah in einiger Entfernung das Unglück kommen. Die „Tina Scarlett“ lief aus dem Ruder, konnte von den begleitenden Schleppern nicht gehalten werden. Die „Tina Scarlett“ traf mit dem Bug das Tankmotorschiff „Diamant“, dieses schlug leck und beide Schiffe verkeilten sich ineinander. Ich habe sofort den Kapitän und den 1. Ma-

trosen wieder von Land abgeholt und zu ihrem Schiff gebracht. Benzindämpfe waren überall, die Luft flimmerte förmlich und nahm einem die Luft zum Atmen. Als ich mich wieder vom havarierten Tankmotorschiff entfernte, brannte noch nichts. Dann plötzlich stand ohne Vorwarnung alles in Brand. Ich fuhr sofort wieder zur „Diamant“ und nahm den Kapitän, Frau, Tochter und die Matrosen an Bord. Von der „Tina Scarlett“ sprangen zwei Kölner Handwerker ins Wasser um sich vor den Flammen zu retten. Diese konnte ich mit Hilfe der Besatzung der „Diamant“ aus dem Wasser ziehen und an Bord nehmen.“

Diese Schilderung zeigt auf wie sich in kürzester Zeit die Situation dramatisch veränderte. Es konnte nicht genau geklärt werden was die Benzindämpfe entzündet hat. Doch bei der leichten Entzündlichkeit der Benzindämpfe reicht hierzu ein kleiner Funke aus. Im Nu waren weitere Schiffe betroffen, die am eigentlichen Unfallgeschehen unbeteiligt waren. Der Rhein glich einem Flammenmeer und wurde für manches Schiff zum Verhängnis. Unfähig eine Vollbremsung hinzulegen, fuhren zwangsläufig einige Schiffe in dieses Flammenmeer hinein. Der Bremsweg eines großen Schiffes beträgt mehrere hundert Meter und hatte damit keine Chance dem Übel auszuweichen. Zuvor hatte die Besatzung des „WSP 4“, nachdem sie die Benzindämpfe wahrnahmen, noch über Lautsprecher die Schiffsführer und Besatzungen der vor Emmerich liegenden Schiffe gewarnt und aufgefordert alle Brennstellen an Bord zu löschen, nicht zu rauchen und so weiter. Dennoch kam es 5 – 8 Minuten später zu der schon genannten Explosion. Im Bericht der Wasser-



Ein Flammenmeer auf dem Rhein

schutzpolizei ist angegeben, dass die Brand- und Rauchfackel 200m hoch war und sich blitzartig fast über die gesamte Strombreite ausbreitete.

Die ganze Situation hätte noch katastrophaler ausgehen können, wenn die „Tina Scarlett“ früher aus dem Ruder gelaufen wäre. Denn vor Emmerich lag, wie schon erwähnt, ein Munitionsschiff vor Anker, welches mit 350 Tonnen Munition beladen war. Man mag gar nicht daran denken welche Folgen die Havarie gehabt hätte, wenn dieses Munitionsschiff mit am Unfall beteiligt gewesen oder das Tankmotorschiff komplett explodiert wäre und nicht nur das ausgelaufene Leichtbenzin.

Die Hochseefähre „Tina Scarlett“ und das Tankmotorschiff „Diamant“ verkeilten sich bei der Havarie ineinander und trieben stromab, der Anker des TMS „Diamant“ konnte wohl beide Schiffe nicht halten. Zahlreiche Handwerker, die noch während der Überfahrt an Bord waren, befanden sich nun in größter Lebensgefahr. Aber auch die anderen Schiffsbesatzungen kämpften um ihr Überleben.



Die abgetriebenen brennenden Schiffe

Das MS „Vaarwel II“, welches auf Bergfahrt war, war von Flammen umhüllt und trieb scheinbar steuerlos mit laufender Maschine nach einer Fastumkreisung in das Pulk der „Tina Scarlett“ und „Diamant“ hinein. Nun waren drei Schiffe ineinander verkeilt, welche brennend zu Tal trieben. Ein weiteres zu Tal fahrendes Motorschiff, die „Fortuna“, wurde ebenfalls vom Brand erfasst, seine drei Besatzungsmitglieder sprangen von Bord. Die Frau des Schiffsführers wurde kurz danach tot von der Besatzung eines

Zollbootes aus dem Wasser gezogen, während ihr Mann und ihr Sohn mit Brandverletzungen, aber lebendig, von einer Bootsbesatzung gerettet werden konnten. Die Fortuna konnte von einem anderen Fahrzeug aufgefangen und in den Sicherheitshafen verbracht werden. Ebenfalls waren andere, vor Reede liegende Schiffe, vom Brand erfasst worden, diese konnten allerdings mit Bordmitteln bzw. von der Feuerwehr gelöscht werden.



Weithin war die Rauchsäule sichtbar

Nach der Meldung, dass das ausgelaufene Benzin in Brand geraten war, wurde von der Wasserschutzpolizei Katastrophenalarm, Stufe 3, ausgelöst. Infolgedessen wurden über die Schutzpolizeistation Emmerich die Feuerwehren von Emmerich, Kleve (Alarmierung unklar, siehe später), Vrssett und Hüthum alarmiert. Zudem das Deutsche Rote Kreuz, die Oberkreisdirektoren der Kreise Rees und Kleve, Polizeidienststellen talwärts von Emmerich und die Stadtverwaltung Emmerich.

Über die Wasserschutzpolizeistation Emmerich wurden das Wasser- und Schifffahrtsamt Wesel – Nebenstelle Emmerich, die Zollbehörde und der Passkontrolldienst alarmiert. Zudem wurden die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerke Wesel und die Rijkspolitie te Water in

Nijmegen über die Gefährdungslage informiert.

Zwei weitere Boote der Wasserschutzpolizei wurden angefordert, dieses kamen aus Wesel und Duisburg. Per Fernschreiben, gegen 14 Uhr, erhielten der Wasserschutzpolizeidirektor in Duisburg und der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen Kenntnis von der Schiffskatastrophe.

Der brennende Pulk von „Tina Scarlett“, „Diamant“ und „Vaarwel II“ erreichte ungefähr Stromkilometer 854,9, als sich die „Vaarwel II“ von den anderen Schiffen löste und dort sank. Bei KM 855,1 strandeten die Hochseefähre „Tina Scarlett“ und das Tankmotorschiff „Diamant“ erstmalig. Zwischenzeitlich wurde der Rhein für die Schifffahrt in beide Richtungen gesperrt und die Schiffe entsprechend gewarnt.

Das niederländische Schleppboot „Rodeur“ näherte sich den beiden Havaristen, es hatte schon vorher die „Fortuna“ gerettet. Dem Kapitän Antoni van Bakker und seiner Frau (oder Bakkeren – hier gibt es unterschiedliche Schreibweisen) gelang es, unter Einsatz ihres Lebens und aus eigenem Antrieb, die „Tina Scarlett“ und das TMS „Diamant“ auseinanderzuziehen. Die „Tina Scarlett“ konnten sie in einigem Abstand zum TMS „Diamant“ stranden; das TMS selbst konnte wieder vom eigenen Anker gehalten werden.

Betroffen waren insgesamt elf Schiffe die mehr oder weniger vom Havarieereignis in Mitleidenenschaft gezogen worden. Es handelte sich dabei um die Seefähre „Tina Scarlett“, die Tankmotorschiffe „Diamant“, „Brigitte“ und „Vinkeveen“,



Rauchsäule über den abgetriebenen Schiffen

die Motorschiffe „Vaarwel II“, „Fortuna“, „Hean“, „Caboto“, „Bellinzona“, „Virgo Fidelis II“ und „Liberte“. Zudem erlitten auch einige Behördenboote Schäden während dem Einsatzgeschehen.

Die Rettung

Auch hier lassen wir wieder Artur Tinnemeyer zu Wort kommen, der zwangsläufig mitten im Geschehen war. *„Viele weitere Boote von Zoll, Wasserschutzpolizei und auch von Privat versuchten weitere Menschen zu retten. Ich selbst habe die Geretteten flussauf an Land gebracht, dort wurden wir alle von einem Arzt gesichtet. Mein Gesicht war verrußt und die Sinne schwanden mir durch die Benzindämpfe. Der Arzt zog mich quasi aus dem Verkehr, ein Transport in ein Krankenhaus erfolgte aber nicht. Es gab allerdings viel zu trinken. Die Personen die ich gerettet hatte, waren alle unverletzt. Ich bin bis um 21 Uhr, dann war Schichtende, vor Ort geblieben, wurde aber nicht mehr als Spidobootfahrer eingesetzt.“*

Einem Bericht vom 10. Oktober 1960 der niederländischen Zeitung „Algemeen Dagblad“, entnehmen wir auszugsweise folgende Angaben der Besatzung des TMS „Diamant“: *„Wir hörten drei Explosionen“, erzählte der Matrose, „stets näher zum Tankschiff hin. Logisch, denn hier war die Entzündungsstelle nicht? Bei der zweiten bin ich zum Vorschiff gelaufen und über Bord gesprungen. Der an Bord gekommene Steuermann de Bolster tat dasselbe und so sind wir weggekommen“. Sie wurden aufgefischt von dem Bootsführer des Spidobootes, dem 24jährigen Artur Tinnemeyer, der mutig in der Nähe geblieben war und dadurch in Emmerich der Held des Tages wurde. Auf dem Wege zum Land fischte er noch einige Ertrinkende aus dem Wasser, u. a. Personen von der „Tina Scarlett“, unter ihnen den dänischen Schiffsinspektor, der nicht schwimmen konnte und gefährlich nahe bei den Flammen im Rettungsring trieb.“*

Als besonderes Glück kann bezeichnet werden, dass Emmerich der letzte Ort vor der niederländischen Grenze ist. Bedingt dadurch waren hier Stationen der Wasserschutzpolizei, des Zolls

und des Wasser- und Schifffahrtsamtes beheimatet. Infolgedessen befanden sich zahlreiche Behördenboote auf dem Wasser oder konnten schnell besetzt und sofort zur Menschenrettung eingesetzt werden. Aber auch private Boote und die Autofähre, eine Rheinbrücke gab es zu damaliger Zeit dort nicht, wurden eingesetzt.



Die Schiffe brennen lichterloh. Zahlreiche Boote sind im Rettungseinsatz.

Ein Berichtsauszug besagt: „Alle zur Zeit des Schiffsunglückes auf dem Rheinstrom befindlichen Boote der Zollbehörde, der Wasserschutzpolizei, des Wasser- und Schifffahrtsamtes, des Emmericher Motorbootdienstes und des Pflanzenschutzamtes beteiligten sich sofort unaufgefordert an der Rettung von Menschen-



Die Rettung von Verletzten

leben aus der Gefahrenzone.“ Ohne diesen selbstlosen Einsatz, wäre die Zahl der Verletzten und Toten wohl weit höher gewesen.

Gefährlich war die Rettungsaktion für alle Beteiligten, denn nach Meldung des Bootes „WSP 4“ der Wasserschutzpolizei kam es zur Explosion des ausgelaufenen Benzins und der Rhein wäre in voller Breite in Rauch und Flammen gehüllt.

Einige Schiffe waren umhüllt von Flammen und Rauch, so dass zahlreiche Besatzungsmitglieder ihre Rettung nur darin sahen ins Wasser zu springen. Manche hatten zum Teil schwere Brandverletzungen erlitten, andere wiederum sprangen unverletzt ins Wasser. Durch die zu Hilfe eilenden Boote konnten viele Besatzungsmitglieder gerettet und an Land einer rettungsdienstlichen Versorgung zugeführt werden. Krankenwagen der Städte Emmerich und Rees standen am rechten Ufer bereit. Viele Patienten verbrachten eine lange Zeit in den Krankenhäusern, bevor sie entlassen werden konnten. Zwei Menschen kamen bei diesem Unglück ums Leben, sie ertranken nach dem Sprung ins Wasser. Wie schon erwähnt, konnte die Frau des Schiffsführers des Motorschiffes „Fortuna“ von der Besatzung eines Zollbootes nur noch tot aus dem Wasser gezogen werden. Der Schiffsführer des MS „Vaarwel II“ blieb zunächst verschollen und wurde erst viel später als Wasserleiche aufgefunden. Zuerst lag die Vermutung nahe, dass er starke Brandverletzungen erhalten hätte bevor er über Bord sprang, nachdem jedoch seine Leiche am 22. Oktober 1960 in Millingen (Niederlande) gefunden und obdu-

ziert war, stellte sich der Ertrinkungstod heraus.

Ein weiterer Auszug des Berichtes besagt: „... soweit sie nicht verletzt waren, in die Obhut des Evgl. Jugendheimes zu bringen. Hier wurden sie in allgemein anerkannter Weise sofort mit trockenen Kleidungsstücken, warmen Getränken, Zigaretten pp. versorgt. Die vorbildliche Hilfsbereitschaft aller beteiligten Behörden und Personen wurde von den Geretteten mehrfach sehr lobend erwähnt.“

Es konnten 55 Personen gerettet werden. Acht Menschen erlitten schwere Brandverletzungen und wurden stationär im Emmericher Krankenhaus aufgenommen. Weitere 15 Personen, welche leichtere Verletzungen erlitten, konnten nach einer ambulanten Behandlung wieder entlassen werden.

Das Boot „WSP 4“ der Wasserschutzpolizei hatte Benzin-Luftgemisch angesaugt und erhielt dadurch einen Schaden, der die Manövrierfähigkeit des Bootes stark einschränkte. Dennoch konnte die Besatzung noch einigen Menschen das Leben retten. Am Spaarmann-Steiger konnten die Geretteten an Land gehen. Von dort wurde die „WSP 4“ von einem holländischen Zollboot in den Emmericher Hafen geschleppt. Nicht nur dieses Beispiel zeigt es, sondern auch viele Berichte zeigten die sehr gute Zusammenarbeit zwischen den niederländischen und deutschen Behörden auf.

Feuerwehreinsatz

Über die Schutzpolizeistation Emmerich wurden die Feuerwehren aus Emmerich, Hüthum und Vrasselt alarmiert, zum damaligem Zeitpunkt waren sie alle eigenständige Wehren und noch nicht zu Emmerich gehörend. Zum Emmericher Fuhrpark gehörten ein LF 25 und ein LF 8 TSA, zum Hüthumer ein LF 8 TSA und zum Vrasselter ein LF 8 TSA. Viele Wehrleute hörten den Knall und sahen die Rauchwolke aus Richtung Rhein, bevor die ersten Feuerwehrsirenen ertönten. So auch der Kamerad Josef Amting von der Vrasselter Wehr, der auf dem Weg zur Arbeit war und auf der Anfahrt den riesigen Rauchpilz sah. Oder der Hüthumer Kamerad Ludger Sprungmann der Schicht bei



Die Fahrzeuge die damals im Einsatz waren. Von oben nach unten: das LF vom LZ Emmerich, LF 8 vom LZ Hüthum-Borghees, LF 8 TSA vom LZ Vrasselt

den Öl Werken Germania hatte, aber da diese Schicht erst um 14 Uhr zu Ende war, nicht sofort zum Einsatz eilen konnte.

Als in Emmerich, Hüthum und Vrasselt die Sirenen liefen und die Kameraden zum Feuerwehrhaus eilten, ahnten zahlreiche schon, dass dies ein besonderer Einsatz werden würde. Der Explosionsknall war auch in den umliegenden Ortschaften zu hören und die Rauchsäule wies den Weg zur Einsatzstelle. Dennoch musste die genaue Einsatzstelle telefonisch bei der Schutzpolizei erfragt werden. Keines der Fahrzeuge war mit Funk ausgestattet, auch Handfunkgeräte waren nicht vorhanden.



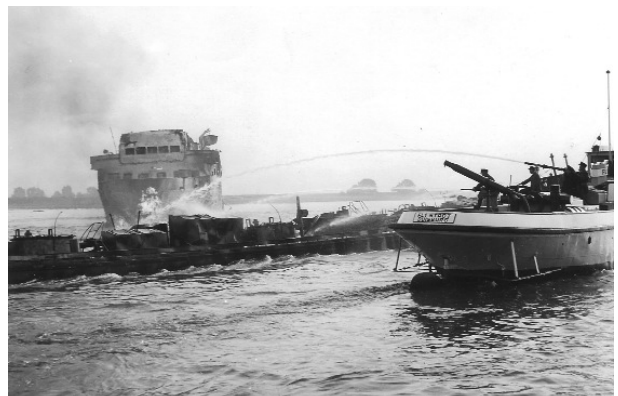
Vorbereitungen zum verladen der Tragkraftspritze

Als die Kräfte vor Ort ankamen musste improvisiert werden. Die Personenrettung, bis auf den Schiffsführer der MS „Vaarwel II“, war bereits so gut wie abgeschlossen. Die brennenden Schiffe, bzw. der Schwerpunkt der Brandbekämpfung lag in der Strommitte und vom Ufer nicht ohne weiteres zu erreichen. Die vorhandene Autofähre nahm das LF 25 der Emmericher Wehr auf, zusätzlich die TS der Vrasselder Wehr. Mit an Bord waren Kameraden aller drei Wehren. Der Einsatz der Autofähre musste abgebrochen werden, es stellte sich heraus, dass diese für eine solche Tätigkeit nicht geeignet ist. Sie ließ sich nicht so manövrieren wie gewünscht, die Strömung tat dabei ihr übriges. So galt es wieder zur Anlegestelle zurückzukehren und das Fahrzeug und die TS wieder an Land zu bringen. Alternativ wurden mehrere Tragkraftspritzen auf einem Schlepper und einem Boot des Passkontrolldienstes Emmerich verladen und von diesen aus mit der Brandbekämpfung begonnen.

Kreisbrandmeister Kunz beschrieb in einem Bericht vom 13. Oktober 1960 die Situation beim Eintreffen der Feuerwehr folgendermaßen: „Die Seefähre „Scarlett“, der Tanker „Diamant“ und das Motorschiff „Farwel II“ trieben brennend in der Mitte des Stromes. Im Wasser befanden sich zahlreiche Menschen, die von Booten der Wasserschutzpolizei, der Zollverwaltung sowie von Privatbooten gerettet wurden. 5 Schiffe hat-

ten an dem Steiger angelegt, wovon das Motorboot „Kobota“ (mit Baumwolle beladen) noch brannte, während Kleinbrände auf den anderen Schiffen von den Besatzungen gelöscht waren. Von dem ausgelaufenen Benzin des Tankers „Diamant“ war eine etwa 1.000 qm große Wasseroberfläche in Brand geraten.“

In erster Linie wurde die Brandbekämpfung mittels Schaum durchgeführt, später als das Schaummittel zur Neige ging, aber auch zwischendurch mit Wasser. Erforderliches Schaummittel musste aus der Umgebung herangeschafft werden, da die eigenen Vorräte nicht ausreichten. Bisher geht aus den Akten nur hervor das Schaummittel von der Feuerwehr Wesel, aus dem Kreis Kleve und von der BP-Ruhr-Raffinerie Bucholtswelmen zur Verfügung gestellt worden war, andere Quellen sind nicht aufgeführt. Das Feuer erlosch nie ganz bzw. entfachte sich immer wieder neu. Dort wo die beiden Schiffe lagen bestand kaum Gefahr für die Umgebung. Trotz massiven Löschangriffen, auch später mit Hilfe des Duisburger Feuerlöschbootes, gelang es erst nach über zehn Tagen Feuer aus zu melden. Das Löschboot konnte selbst am 22. Oktober wieder seine Heimreise antreten.



Friederich Kunz, Kreisbrandmeister des Kreises Rees zu dem Emmerich gehörte, leitete den Einsatz. Er hatte sein Amt erst kurze Zeit inne, zuvor war er Wehrleiter der Feuerwehr Emmerich und dort wohnhaft, demzufolge sehr schnell am Ort des Geschehens. Die Wasserschutzpolizei forderte das nächstgelegene Feuerlöschboot zur Unterstützung an, dieses lag im Duisburger Hafen und war der Berufsfeuerwehr Duisburg angehörig. Es liegen die Tagesberichte des Löschbootes Duisburg vor, die aber einige Fragen aufwerfen. Um 15.24 Uhr finden wir den Eintrag: „*Telef. Anruf von Reg.-Baurat Wassmuth: die Bereitschaft des FL1-Dbg wird aufgehoben. Einsatz für den Tankschiffbrand auf dem Rhein bei Wesel ist für Dbg. nicht mehr erforderlich.*“

Es war bisher nicht zu erfahren wann das Feuerlöschboot erstmalig in Alarmbereitschaft versetzt und warum es nicht direkt zur Einsatzstelle beordert wurde.

Um 19.38 Uhr erfolgte eine weitere Meldung: „*Telef. Meld. Waspo Hauptwachm. Ertel: Tankschiff in Emmerich bei Strom KM 857 brennt. Hilfe durch FL1 erforderlich.*“

Sieben Minuten später rückte das Löschboot mit Kapitän Heider und Maschinist Bigge von der Duisburger Berufsfeuerwehr aus. Nach über fünf Stunden erreichte das Löschboot die Einsatzstelle, obwohl es zu Tal ging. Das Löschboot war schon in einem gewissen Alter und wurde für die Duisburger Hafenbereiche vorgehalten und war nicht für lange und schnelle Streckenfahrten konzipiert. Das einstige Schleppboot „Stadt Duisburg“ wurde bereits 1898 gebaut und 1952 zu einem Feuerlöschboot umgebaut. Zum Zeitpunkt des Einsatzes war das Boot bereits 62 Jahre alt. Während den ganzen Tagen, an denen das Löschboot vor Ort war, war dieses immer nur mit zwei Feuerwehrmännern besetzt.

Bereits in der ersten Nacht konnte um 3.23 Uhr von der Löschbootbesatzung gemeldet werden, dass das Tankschiff abgelöscht ist. Da das Schaummittel verbraucht war, konnte kein Schaumteppich darübergelegt werden. Nach einer Explosion im Maschinenraum brach der Brand erneut aus und griff auf das ganze Schiff über. Der Brand im Maschinenraum konnte um



Der Duisburger Hafenschlepper vor und nach dem Umbau zu einem Löschboot.

10.45 Uhr mit Wasser erfolgreich bekämpft werden, während mittschiffs immer noch der Benzinbrand loderte. Die Brandbekämpfung gestaltete sich insgesamt als schwierig und zog sich über mehrere Tage hin. Am 12. Oktober kam es zu einer erneuten Explosion, in deren Folge beide Tanks brannten.

Ein Zwischenbericht des Kreisbrandmeisters Kunz, Kreis Rees, vom 13. Oktober 1960 sagt auszugsweise folgendes aus: „*Das mit Baumwolle beladene Schiff wurde von der FF Emmerich sofort abgelöscht. Das LF 25 der FF Emmerich und 1 TS 8 der FF Vrsasselt wurden auf die Wagenfähre gebracht mit dem Auftrag, den Tanker „Diamant“ abzulöschen. Wegen der*

großen Hitzeentwicklung und der ungenügenden Wendigkeit der Wagenfähre war es nicht möglich, kurz genug an den Brandherd zu gelangen, um wirkungsvolle Löschmaßnahmen durchzuführen. ... Sämtliche anwesenden Feuerwehrmänner haben sich bei der Brandbekämpfung selbstlos mit aller Kraft eingesetzt. Bei der Brandbekämpfung machte sich der Mangel an Schaumlöschmittel stark bemerkbar. Das Löschmittel mußte in der Nacht noch aus dem Kreis Kleve und von der BP-Ruhr-Raffinerie Buchholtswelmen beschafft werden. Ferner würde eine Funksprechanlage bedeutend zur Erleichterung des Einsatzes beigetragen haben.“

Neben dem Duisburger Feuerlöschboot stand auch immer eine Gruppe (1/8, später 1/4) der Emmericher Wehr in Wachbereitschaft. Die Hüthumer und Vrasselter Wehr wurden nach dem ersten Tag bereits aus dem Einsatz entlassen und nicht wieder eingebunden. Die Bereitschaft des Feuerlöschbootes an der Einsatzstelle endete am 22. Oktober 1960 um 18.05 Uhr, also 15 Tage nach der Schiffskatastrophe.

Auf der linken Rheinseite, waren die Feuerwehren des Kreises Kleve in Stellung gegangen. Hier erfolgte die Alarmierung, laut dem Bericht des Kreisbrandmeisters Derwahl, erheblich später. Der KBM erhielt, durch die Feuerwache Kleve, erst um 14.30 Uhr die Unfallmeldung. Sofort ordnete er die Alarmierung der FF Kleve an und für die FF Griethausen wurde Alarmbereitschaft angeordnet. Der linksrheinische Gefahrschwerpunkt lag bei den Öl Werken Spyck, die brennenden Schiffe lagen etwa 100m oberhalb des Werkes. Da die brennenden Schiffe in Höhe des Öl Werkes auf die rechte Rheinseite gezogen werden konnten, bestand für die linksrheinische Seite keine Gefahr mehr. Gegen 19 Uhr rückten die letzten linksrheinischen Kräfte wieder zu ihren Standorten ab.

Die Feuerwehren hielten zur damaligen Zeit nicht so viel Schaummittel vor, wie für einen solchen Einsatz benötigt würde. Mit zu jeder Zeit genügend Schaummittel, wäre es eventuell möglich gewesen den Brand früher zu löschen,

dieses kann heute nur vermutet werden. Hier ist auch eine Aussage von KBM Derwahl interessant, der in einem Schreiben an den Bezirksbrandmeister folgendes ausführt: „... Abschließend stelle ich fest, daß der beste Wille der Löschmannschaften nichts hilft und nicht helfen kann, wenn die für einen solchen Brand vorhandenen Löschmittel völlig unzureichend sind.“

Die Frage warum das Löschboot erst so spät angefordert worden ist, wird erst später beantwortet. Bis gegen 19 Uhr hatte man noch die Überzeugung, dass der Brand mit den vorhandenen Kräften und Mitteln beherrschbar ist. Als aber nach 19 Uhr der Wind stark auffrischte, wurde durch ihn eine Verpuffung der Benzindämpfe begünstigt, so dass beide Schiffe (Diamant und Tina Scarlett) wieder in Brand gerieten. Das Feuerlöschboot benötigte über fünf Stunden Fahrt und erreichte die Einsatzstelle gegen 00.15 Uhr.

Wie gefährlich der Brand für die eingesetzten Feuerwehrangehörigen war, zeigt das Zitat vom 13. Oktober 1960 aus der „Rheinischen Post“ auf. „Gefährlich aber ist auch heute noch die Arbeit der Feuerwehrleute. Oberbrandmeister Bisselik und seine Männer können ein Lied davon singen: Sie versuchten mit einem Boot der Paßkontrolle vom Hüthumer Ufer her an den brennenden Tanker „Diamant“ heran zu kommen. Aber die Strömung war so stark, daß das Boot es nicht schaffte. Der zweite Versuch von der Spycker Seite her, an den „Diamant“ heranzukommen, gelang, und das Feuer konnte zunächst gelöscht werden. Aber die Wehrmänner und das Boot waren kaum 50 Meter vom Tan-



Die Hüthumer Tragkraftspritze die bei der Schiffskatastrophe im Einsatz war (Foto: Frank Kersten)

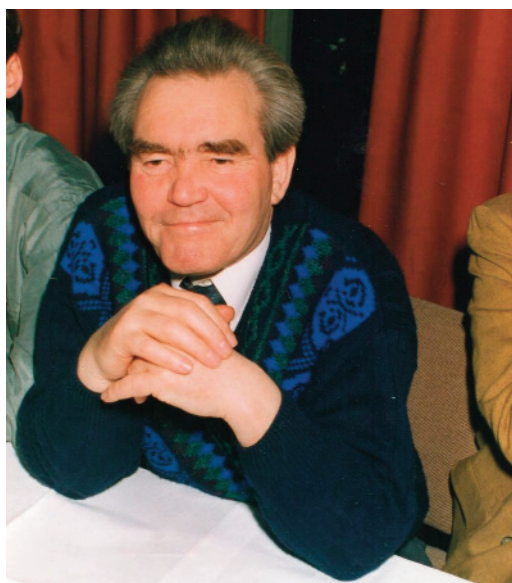
ker entfernt, als nach einer heftigen Explosion eine Stichflamme in den Himmel schoß, und der Rhein wiederum im Umkreis um den Tanker in hellen Flammen stand. Nur um Haaresbreite entgingen die sechs Feuerwehrmänner und der Bootsführer dem Tode.“

Die Werkfeuerwehren der Öl Werke Germania in Emmerich und der Spycker Öl Werke waren vorsorglich von der Wasserschutzpolizei alarmiert worden und standen mehrere Tage in Alarmbereitschaft.

Einem Einsatzbericht des Kreisbrandmeisters Kunz (Kreis Rees) entnehmen wir, dass die Einsatzzeit inklusive der Brandwachen 2.901 Stunden betragen haben. Verbraucht wurden bei dem Einsatz ca. 5.000 kg Schaummittel. Seine Kernaussage war in dem Bericht, dass er eine Stationierung eines Feuerlöschbootes in Emmerich fordert. Ihm war zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst, dass diese Forderung so schnell umgesetzt werden würde.

Zeitzeugen

Mehrere Zeitzeugen der Feuerwehren Hüthum und Vrasselt sollen hier zu Wort kommen. Zwei ehemalige Einsatzkräfte der Emmericher Wehr konnten aus Gesundheitsgründen nicht befragt werden. Die Aussagen spiegeln zum Teil die Dramatik und den Einsatz des eigenen Lebens, aber auch die Schwierigkeiten mit dem wenigen vorhandenen Material klar zu kommen, wider. Zur Erinnerung, es waren nur drei Löschzüge



Artur Tinnemeyer der bereits zu Wort kam und für seine Rettungstaten die Rettungsmedaille erhielt.

mit vier Fahrzeugen eingesetzt. Wenn heutzutage eine solche Schiffskatastrophe bei einer Feuerwehrleitstelle gemeldet wird, wäre der Kräfte- und Materialansatz um ein erhebliches höher als damals.

Zuerst kommt Willi Evers vom Löschzug Vrasselt zu Wort. Das Gespräch mit ihm fand am 29. Januar 2015 statt. Er zeigte mir dabei auch alte Filmaufnahmen der Schiffskatastrophe.

Herr Evers welche Fahrzeuge standen den einzelnen Wehren beim Einsatz zur Verfügung?
In Vrasselt hatten wir ein LF 8 auf Opel Blitz, wohl Baujahr 1950. Knapp ein Jahr vor der Schiffskatastrophe hatten wir 1959 einen neuen Tragkraftspritzenanhänger erhalten. Beim Fahrzeug aus Hüthum bin ich mir jetzt nicht ganz sicher, aber es müsste auch ein LF 8 gewesen sein. Die Emmericher Wehr, welche auch größer war, hatte ein LF 25 (Langhauber) und ein LF 8 vermutlich auch auf Opel Blitz.

Wo waren Sie als das Unglück geschah?

Ich war in Emmerich selbst als ich dort, fast zeitgleich, die Sirenenalarmierung hörte und die Rauchsäule sah bzw. vorher die Explosion hörte. Allerdings war ich noch bis 14 Uhr in der Taufabrik auf Schicht. Nach Schichtende bin ich sofort zum Rhein gefahren und sah das Unglück mit eigenen Augen, zudem waren meine Kameraden bereits im Einsatz.

Wie verliefen Ihre ersten Bemühungen zu helfen?

Unser Fahrzeug kam von Vrasselt und wurde zum Fähranlieger geleitet. Dort verlud man neben dem LF 25 der Emmericher Wehr auch unseren TSA auf die Autofähre. Der Kapitän konnte die Fähre jedoch nicht vernünftig manövrieren, zudem hatte er Angst nicht rechtzeitig vor dem Feuer halten zu können. So blieb ihm nichts anderes übrig als wieder zum Fähranlieger zurückzukehren.

Wie haben sie auf diese Hindernisse reagiert?

Am Ufer legte ein kleineres Boot an und nahm unsere Kameraden auf. Unsere TS wurde am Kai heruntergelassen. Bei dieser Aktion riss ein Seil, die TS konnte aber gerade noch so eben

gehalten werden. Nach dem Verladevorgang fuhren wir zur „Diamant“ um die Brandbekämpfung aufzunehmen. Schaummittel hatten wir an Bord. Fünf Brandstellen waren auf dem TMS „Diamant“ zu erkennen, vier konnten von uns gelöscht werden. Mittschiffs war es nicht zu löschen, zudem war der Schaumvorrat zu Ende. Auf der Klever Rheinseite standen die linksrheinischen Feuerwehren in Alarmbereitschaft, brauchten aber nicht einzugreifen.

Wann war für die Vrasselter Wehr Einsatzende?

Dadurch dass der Schaumvorrat zur Neige ging, konnte keine effektive Brandbekämpfung mehr durchgeführt werden. Zudem war das größte Flammenmeer beseitigt. Der Kreisbrandmeister erließ uns später aus dem Einsatz.

Ist die Vrasselter Wehr später noch einmal eingesetzt worden?

Für uns war am ersten Abend komplett Einsatzende. Ich war damals 22 Jahre alt und Feuerwehrmann und kann mich nur noch darin erinnern, dass wir noch unsere Gerätschaften einsatzbereit gemacht hatten. Das weitere Einsatzpersonal und auch die Brandwachen stellten ausschließlich die Kameraden der Emmericher Wehr.

In einer Runde saß ich am 12. März 2015 mit Wilhelm Reintjes, Ludger Sprungmann und Heinz Wolff vom Löschzug Hüthumer-Borghees zusammen. Alle drei haben das Unglück hautnah miterleben dürfen bzw. müssen und gaben gerne Auskunft.



v.l.n.r.: Der Autor, Heinz Wolff, Ludger Sprungmann und der vor kurzem leider verstorbene Willi Reintjes (Foto: Frank Kersten)

Wo waren sie zum Unglückszeitpunkt?

Reintjes: Ich hatte die Sirene gehört, konnte aber nicht weg. Meine Schicht bei dem Öl Werken Germania ging noch bis 14 Uhr, erst dann konnte ich los. Bin dann sofort zum Rhein gefahren.

Sprungmann: Ich war auf Montage in Hüthum als ich die Sirene hörte. Bin sofort los zum Feuerwehrhaus.

Wolff: Ich stand mit dem LKW auf dem Firmengelände in Emmerich. Mein Chef hatte die Hüthumer Feuerwehrsirene gehört. Er hat mich sofort losgeschickt, mit dem Motorroller sauste ich zum Feuerwehrhaus.

Womit rückte die Löschgruppe aus und wie erhielten Sie den Einsatzbefehl?

Wir konnten mit einem voll besetzten LF 8 mit TSA von Ziegler ausrücken. Unser Brandmeister wurde telefonisch über den Einsatzort und die Schadenslage informiert. Allerdings war für uns eine Alarmierung in einen Nachbarort schon eine gewisse Seltenheit.

Wo wurden Sie zuerst eingesetzt?

Als wir ankamen stand eine riesige schwarze Wolke über dem Wasser, es sah aus als würde das Wasser brennen. Zuerst wurden wir am Kribbenkopf eingesetzt. Dort galt es, die sehr schwere TS (DKW), auf ein Zoll- oder Pflanzenschutzboot zu verladen. Die Art des Bootes wissen wir nach dieser langen Zeit nicht mehr genau.

Wie verlief der Einsatz weiter?

Ein oder zwei Hüthumer waren mit auf dem Boot, welches von den Emmericher Kameraden besetzt war. Wir mussten uns durch den Rauch durchkämpfen, Atemschutz hatten wir zur damaligen Zeit noch nicht. Wir konnten unter anderem ein B-Rohr zur Brandbekämpfung vornehmen. Da kein Schaummittel vorhanden war mussten wir uns mit purem Wasser behelfen.

Waren auch niederländische Einsatzkräfte vor Ort?

Außer den Wehren von Emmerich, Hüthum und Vrasselt waren bis zum Abend keine weiteren Kräfte eingebunden. Auf der linksrheinischen Seite standen Feuerwehreinheiten in Bereit-

schaft, diese griffen aber nicht ein. Von niederländischer Seite haben wir bis zum Anbruch der Nacht keine Kräfte wahrgenommen. Aber auch später war nie die Rede davon, dass Kameraden von jenseits der Grenze im Einsatz waren oder im Grenzbereich in Bereitschaft standen.

Welche Eindrücke hatten Sie sonst noch?

Der Emmericher Uferbereich war von Schaulustigen gut gefüllt. Dieses Ereignis sprach sich natürlich schnell herum und war weithin sichtbar. Immer mehr Menschen strömten zusammen, teilweise sogar mit Kleinkindern. Die Menschen waren sich der großen Gefahr nicht bewusst, es hätte noch viel schlimmer ausgehen können.

Mit einem weiteren Kameraden der Vrasselter Wehr, Josef Amting, sprach ich am 19. Februar 2015.

Herr Amting wie und wann haben sie von dem Unglück erfahren?

Ich war auf dem Weg zur Arbeit, zur Firma Oelwerke Noury & van der Lande, welche am Rhein ihre Firmengebäude stehen hatte. Auf dem Weg dorthin habe ich bereits einen riesigen Rauchpilz gesehen. Daraufhin habe ich die Fahrt zur Arbeitsstelle unterbrochen und bin sofort zum Rhein gefahren und habe dort erschreckt feststellen müssen, dass auf diesem ein Flammenmeer war.

Was geschah dann?

Am Rhein habe ich den Kreisbrandmeister gesehen und mich bei ihm gemeldet. Er hat mich nach Hause gesandt, damit ich bei einer Nachalarmierung der Löschgruppe Vrasselt, welcher ich angehörte, zur Verfügung stehe.

Ist denn die Löschgruppe Vrasselt zum Einsatz gekommen?

Ja, die Löschgruppe Vrasselt wurde aktiv in den Einsatz eingebunden. Wir mussten zum Fähkopf fahren, dort wurde das LF 25 von Emmerich und unser TSA auf die Autofähre verbracht. Hier ergaben sich aber einige Schwierigkeiten, da die Fähre für solche Aufgaben nicht geeignet war. Sie musste mit uns zum Fähranleger zurückkehren.



Josef Amting und Willi Evers mit der Ehrenurkunde (v.l.n.r.)

Was geschah weiterhin?

Nach einer Besprechung der Führungskräfte wurde unsere TS auf ein kleineres Boot verladen um von dort einen erneuten Löschangriff zu starten. Währenddessen hatte ein anderes Schiff die „Diamant“ und die „Tina Scarlett“ auseinandergezogen, danach liefen sie auf Grund.

Wie gestaltete sich der Löschangriff?

Wir, von der Vrasselter Wehr, wurden zur Brandbekämpfung am TMS „Diamant“ eingeteilt. Die Emmericher Wehr war auf ein anderes Boot mit auf dem Rhein zur Brandbekämpfung im Einsatz. Die Brandbekämpfung gestaltete sich insofern schwierig, weil nicht genügend Schaummittel vorrätig war. Dieses wurde unter anderem aus Wesel herangeholt. Die mittlere Kammer des Tankschiffes brannte aus. Mit zunehmender Dunkelheit wurden die Wehren aus Hüthum und Vrasselt wieder zu ihren Standorten gesandt, nur die Emmericher Kameraden blieben vor Ort.

War die Erleichterung nach dem Einsatz spürbar?

Ja, ich war damals Oberfeuerwehrmann und erst 27 Jahre alt. Das war bis dahin mein größter Einsatz gewesen. Wir waren mit 10 – 12 Kameraden aus Vrasselt im Einsatz. Besonders zu spüren war die Erleichterung und Dankbarkeit der Bevölkerung, dass ein noch größeres Unheil verhindert wurde. Erschwerend war bei diesem Einsatz, dass noch kein Fahrzeug mit einem Funkgerät ausgerüstet war, es gab auch keine Handsprechfunkgeräte. Während des Einsatzes umkreiste ein Flugzeug aus den Niederlanden die Einsatzstelle, wohl um auf der

niederländischen Seite der Grenze Bericht zu erstatten. Später erhielten wir eine öffentliche Belobigung, zusätzlich zu dieser erhielten wir 100 DM.

Feuerlöschboote

Nach dieser Schiffskatastrophe wurden die Stimmen wieder laut, die auf dem stark befahrenen Rhein, die Stationierung von Feuerlöschbooten forderten. Das Unglück am 7. Oktober 1960 war nicht der erste schwere Unfall der Menschenleben und hohe Sachwerte gefordert hat. Bereits 1895 kamen bei einer schweren Explosion auf dem Rhein bei Kleve 13 - 14 Menschen ums Leben. Die Explosion ereignete sich als 175 Tonnen Dynamit auf sechs Binnenschiffe verladen werden sollten. Durch die Explosion gerieten alle Schiffe in Brand und sanken. Viele weitere Havarien standen Pate für die Diskussion um die Anschaffung von Feuerlöschbooten. In Nordrhein-Westfalen liegen 226 km Rheinstrom, dazu kommen noch die Hafenanlagen.

Schnell nahm sich die Presse der Problematik der mangelnden Sicherheit auf dem Rhein an. Bereits in der Ausgabe vom 10. Oktober 1960, also drei Tage nach dem Unglück, war in der „NRZ“ folgende Forderung zu lesen: *„Es ist unverständlich und unverantwortlich, Tanker mit anderen Schiffen gemischt unmittelbar vor dem dicht besiedelten Stadtkern ankern zu lassen. Unverständlich ist es aber auch, daß in Emmerich, das täglich von rund 500 Schiffen passiert wird und wo im Durchschnitt 50 bis 70 Schiffe übernachten, kein Löschboot stationiert ist. Mußte erst das Kind in den berühmten Brunnen fallen, um die Notwendigkeit eines solchen Bootes auch im Interesse der Emmericher Bevölkerung als vordringlich herauszustellen?“*

Bei einer Pressekonferenz am 12. Oktober 1960 sicherte Nordrhein-Westfalens Innenminister Dufhues zu, dass die Stationierung eines Feuerlöschbootes im Emmericher Hafen geprüft werde. Der Leiter der Wasserschutzpolizei NRW Kirchhoff erläuterte in der gleichen Pressekonferenz, dass man schon vor Wochen bei einer Spezialübung geprüft habe, wie man den Brandschutz auf dem Rhein angesichts des

vermehrten Verkehrs von Tankschiffen verbessern könne. Die dabei und vorher gemachte Erkenntnisse werden als Vorschläge an das Innenministerium weitergegeben.

Weitere Personen und Behörden, wie der Emmericher Stadtdirektor Dr. Weyer unterstrichen die Forderung nach einem Löschboot für Emmerich. In der Fachzeitschrift „Brandschutz“ veröffentlichte Oberregierungsrat W. Fritz, aus dem Innenministerium NRW, im Mai 1961 einen Artikel über „Das Schiffsunglück bei Emmerich“. Er erläutert in diesem Artikel die Abläufe der Einsatz- und Folgemaßnahmen des Havarie Geschehens. Dann geht er näher auf den zukünftigen Brandschutz auf den Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen ein. *„Die Schiffskatastrophe bei Emmerich hat gezeigt, daß das Löschboot der Berufsfeuerwehr Duisburg, desgleichen auch die bei den Berufsfeuerwehren Köln und Düsseldorf vorhandenen Löschboote infolge ihres Alters von 40 bis 60 Jahren und ihrer geringen Geschwindigkeit für überörtliche Einsätze nicht geeignet sind. Es ist daher beabsichtigt, an den Hauptgefahrenpunkten des Schiffsverkehrs auf dem Rhein und Weser den dort vorhandenen freiwilligen Feuerwehren kleine Schuten mit Außenbordmotoren und Tragkraftspritzen mit erhöhter Wasserleistung zur Verfügung zu stellen, mit denen der erste Löschangriff bei Bränden auf Schiffen eingeleitet werden kann. Der Schwerpunkt der Brandbekämpfung auf Wasserstraßen liegt bei großen, schnellen und leistungsfähigen Löschbooten, die in tragbaren Zeiten die Unfallstelle erreichen müssen. Die Sicherung einer wirksamen Löschhilfe über ihren eigenen Bereich hinaus kann den Städten nicht zugemutet werden. Sie ist eine überörtliche Aufgabe des Landes, das diese Boote beschaffen muß.“*

Die drei großen Rheinanliegerstädte Köln, Düsseldorf und Duisburg sollten große leistungsfähige Feuerlöschboote erhalten, die auch für überörtliche und Katastropheneinsätze gedacht sind. Für die in Nordrhein-Westfalen gelegenen Kanäle war angedacht, Schiffsbrände vom Ufer aus zu bekämpfen.

Mit Schreiben vom 9. Februar 1961 beauftragt

der Innenminister des Landes NRW den Direktor der Wasserschutzpolizei, die Vorarbeit für die Beschaffung von Schuten für Feuerlöschzwecke durchzuführen. „Zur Beurteilung der feuerschutztechnischen Ausrüstung bitte ich, den Brandamtmann Schütz von der Landesfeuerwehrschule Münster und den Leiter der Berufsfeuerwehr der Stadt Köln, der sich hierzu bereit erklärt hat, zuzuziehen.“ Mit der Einbeziehung von Brandamtmann Schütz und dem Leiter der Berufsfeuerwehr Köln war gewährleistet, dass feuerwehrtechnische Belange ausreichend berücksichtigt werden. Dieses war vom Innenministerium vorausschauend geplant.

Es war vorgesehen, vorerst sieben Feuerlöschschuten anzuschaffen. Diese sollten in Bonn, Emmerich, Krefeld, Minden, Rees, Wesel und Wesseling stationiert werden. Mit den drei großen Löschbooten, wären dann zehn Feuerlöschboote in Nordrhein-Westfalen im Einsatz. Neun davon am Rhein und eins an der Weser bei Minden.

Die Feuerlöschboote sollten mit 1/5 besetzt werden. Die Wasserleistung war bei den kleinen Löschbooten mit 1.600 Liter pro Minute bei acht bar angegeben, während die großen Boote 4.000 – 5.000 Liter pro Minute liefern sollten und mit Wenderohren, Schaumanlage, Funk und Radar ausgestattet sein sollten. Eine Geschwindigkeit von etwa 35 bis 40 km/h stromauf wurde gefordert.

Die kleineren Löschboote sollten (Stand 09.02.1961) folgende Ausrüstungen erhalten: je 1 Wenderohr für Wasser und Schaum mit eingebautem Zumischer; 2 B-Anschlüsse für Schläuche; 1 Verteiler B auf 2 C-Anschlüsse; 1 B-Strahlrohr für Vollstrahl; 2 C-Mehrzweck Strahlrohre; 2 B-Schläuche; 8 C-Schläuche; 1 B-C Übergangsstück; 2 Kupplungsschlüssel; 300 kg Schaummittel; 1 Schaumrohr für 400 l pro Minute; 1 Zumischer.

Für die großen Feuerlöschboote (Stand 17.04.1961) werden folgende feuerschutztechnischen Anforderungen gestellt:
Besatzung: 1 Führer, 5 Mann

Ausrüstung: 1 Feuerlöschkreislaspumpe mit einer Leistung von 4.000 – 5.000 l/min. bei einer manometrischen Förderhöhe von 80 bis 100 m WS.

1 Kreislaspumpe zum Lenzen, Leistung etwa 6.000 l/min.

Ein Motor muß jederzeit für Fahrmanöver eingesetzt werden können.

2 festeingebaute Wasserwerfer, Leistung etwa 2.000 l/min.

Einer der Wasserwerfer ist so auszubilden, daß eine Schaumabgabe von 1.600 l/min. möglich ist.

6 Anschlüsse für B-Druckschläuche; 4 A-Saugschläuche; 2 Verteiler B auf 2 C-Anschlüsse; 4 B-Strahlrohre (Mehrzweckrohre); 2 Zumischer; 2.500 kg Schaumbildner; 3 Preßluftatmer; 1 Sauerstoffbehandlungsgerät; 1 großer Sanitätskasten; 4 P 2 – Handfeuerlöscher

Radar- und Funkanlage; Arbeitsstellenscheinwerfer

Löschpumpen und Lenzbetrieb müssen für 10 Stunden Vollast geeignet sein.

Eine weitere wichtige Information lieferte das Innenministerium mit Schreiben vom 17. April 1961: „Die Kosten für die Beschaffung der Löschboote werden vom Lande übernommen. Die Boote bleiben Eigentum des Landes, stehen der Stadt aber für alle örtlichen Einsätze und Übungen zur Verfügung unter der Voraussetzung, daß die Stadt die Unterbringung, Besetzung und Unterhaltung der Boote sowie die Wartung der Ausrüstung übernimmt. Einsätze im überörtlichen Bereich und bei Katastrophen behalte ich mir vor.“

Die Unterhaltungs- und Personalkosten waren dagegen von den Städten und Gemeinden, bei denen Feuerlöschboote stationiert sind, zu tragen.

Der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen verfügte, dass für die Ausbildung von je drei Bootsführern ein Kurzlehrgang an der Landesfeuerwehrschule in Münster vom 18. bis zum 20. Dezember 1961 stattfindet. Dieser Kurzlehrgang galt für die Bootsführer der kleinen und großen Löschboote, welche im Jahr 1962 bzw. 1963 geliefert werden sollen. Eine

praktische Ausbildung der Bootsführer erfolgt durch die Wasserschutzpolizei im Verlaufe des Winters.



Oben das kleine Emmericher Löschboot und unten das große Kölner Löschboot.



Mit Schreiben vom 12. Juli 1962 fragt die Gemeindeverwaltung Wesseling an, wo das Boot, welches noch nicht geliefert ist, untergebracht werden soll. Bootshallen sollen dafür genutzt oder neu gebaut werden. Auch hier war wieder die Wasserschutzpolizei beratend tätig. Nach Mitteilung des Innenministeriums werden am 23. Oktober 1962 bei der Schleß-Werft die ersten zwei kleinen Feuerlöschboote abgenommen und den Gemeinden Emmerich und Wesseling übergeben.

Im Großen und Ganzen empfanden die Kommunen die Bereitstellung von Feuerlöschbooten durch das Land Nordrhein-Westfalen als positiv. Doch kamen mehrfach auch Bedenken auf, besonders aus der damaligen Gemeinde Wesseling. Hier fürchtete man die laufenden Betriebskosten, die nach Meinung des Gemeinderates nicht unerheblich sein dürften. Zudem sollte die Gemeinde auch noch die Erstellung und die Unterhaltung der Bootshalle übernehmen, welche das Innenministerium forderte.

Die Rheinwerft Mainz-Mombach baute die großen Feuerlöschboote. Deren Auslieferung (Stand 09.01.1963) war für Köln am 15. Februar 1963, für Duisburg am 15. April 1963 und für Düsseldorf am 15. August 1963 anvisiert. Diese Auslieferungs- bzw. Indienststellungstermine konnten allerdings nicht gehalten werden.

Dass die Bereitstellung der Feuerlöschboote durch das Land Nordrhein-Westfalen aufgrund der Gefährdung auf der Wasserstraße Rhein vonnöten war, zeigt auch ein Bericht von Brandamtmann Josef Schütz. Der Leiter des Technischen Überwachungsdienstes an der Landesfeuerwehrschule in Münster verfasste den Bericht „Brandschutz auf Wasserstraßen“ im März 1963 in der Zeitschrift „Der Feuerwehrmann“. Josef Schütz war auch maßgeblich an der Konzeption der Löschboote beteiligt. In seinem Bericht führt er aus, dass nach Mitteilung der Wasserschutzpolizei Duisburg, täglich etwa 600 Fahrzeuge die deutsch / niederländische Grenze passieren. Der Anteil von Tankschiffen liegt dabei bei rund 200 Fahrzeugen.

Er führte auch aus: *„Um das Bild abzurunden und die Notwendigkeit eines modernen Brandschutzes auf den Wasserstraßen zu untermauern, sei abschließend erwähnt, daß in NW allein 1960 899 Unfälle und 1961 1.009 Unfälle zu verzeichnen waren. Also nicht nur die Schiffsunglücke der Seefähre „Tina Scarlett“ und des mit Karbid beladenen Küstenmotorschiffes „Barbara“ waren die Ursache, daß die Landesregierung mit dem Parlament schnellstens handeln ließ.“*

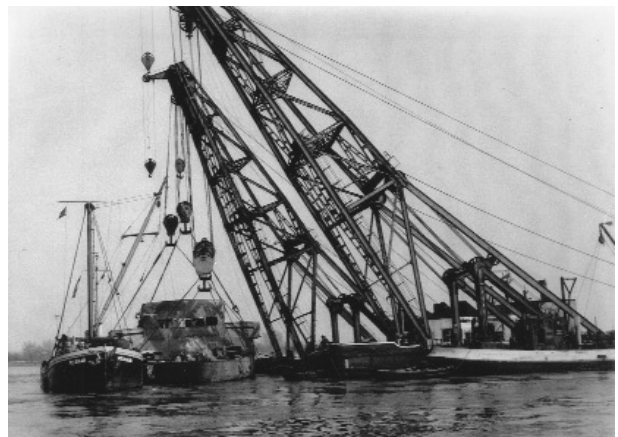
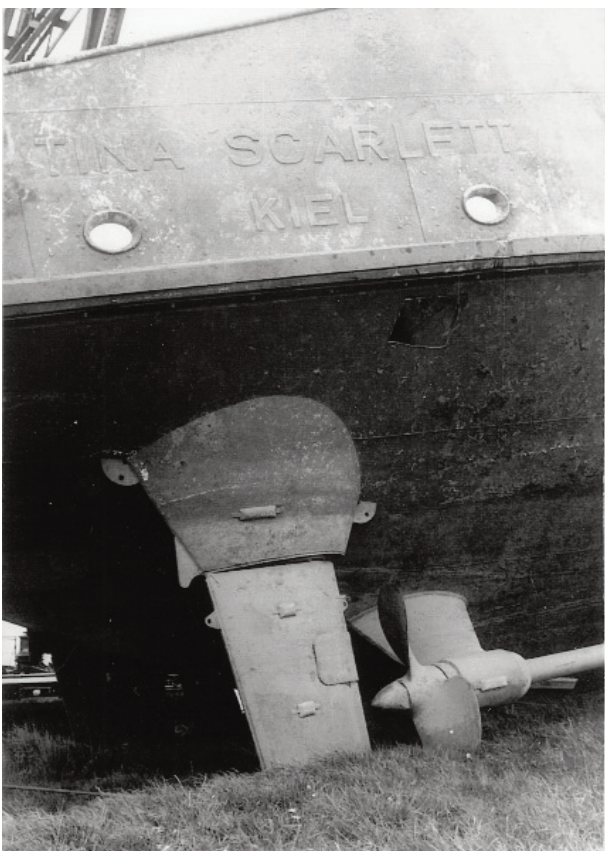
Sein Bericht beinhaltet auch, dass zwei kleine Feuerlöschboote in Emmerich und Wesseling und ein großes in Köln mittlerweile in Dienst gestellt worden sind. Nach und nach konnten auch die anderen Löschboote ihren Betrieb aufnehmen.

Auszeichnungen

Beim schweren Schiffsunglück, bei dem bei der Rettung zahlreiche Menschen ihr Leben für andere in nicht unerhebliche Gefahr gebracht haben, sollte dieses mit einer Auszeichnung honoriert werden. In mehreren Sitzungen wurden

Vorschläge erarbeitet, die sich in zwei Kategorien aufteilten. Diese waren Auszeichnungen folgender Art: Rettungsmedaillen und Öffentliche Belobigungen. Mit zu den mit Rettungsmedaillen ausgezeichneten Personen, gehört auch Artur Tinnemeyer, der hier bereits zu Wort kam. Insgesamt wurden zehn Personen mit der Rettungsmedaille ausgezeichnet, davon sechs aus Emmerich und vier aus den Niederlanden.

Öffentliche Belobigungen erhielten unter anderen Josef Amting, Willi Evers, Wilhelm Reintjes, Ludger Sprungmann und Heinz Wolff, die sich auch dankenswerterweise als Zeitzeugen zur Verfügung stellten. Damit sollte der gefährvolle Einsatz der Wehrmänner gewürdigt werden.



Die Verleihungen erfolgten am 25. Januar 1963, damit war das Kapitel der Schiffskatastrophe allerdings noch nicht abgehandelt. Das Wrack der dänischen Hochseefähre „Tina Scarlett“ lag

immer noch in Höhe der Öl Werke Spyck auf Grund.

Nachbetrachtung

Wie schon eingangs erwähnt soll die rechtliche Klärung der Schiffskatastrophe nicht behandelt werden. Zu viele Fakten standen im Raum und mussten berücksichtigt werden. Der Prozess um die Schuldfrage zog sich deshalb in die Länge. Diese Unklarheiten führten auch dazu, dass das Bergen und der Abtransport des Schiffswracks der Tina Scarlett so lange auf sich warten ließ. Ob nun menschliches und/oder technisches Versagen zu diesem Unglück geführt hat, war für den Einsatzablauf nicht wichtig. Aber es hat wieder einmal gezeigt, wie auch schon einem Zeitungszitat entnommen wurde, dass das Kind wieder erst in den Brunnen gefallen sein muss bevor etwas passiert.

In diesem Falle war es dennoch erstaunlich wie schnell die politischen Gremien reagierten, so dass bereits zwei Jahre später Feuerlöschboote zur Verfügung standen. Auch wenn diese Wasserfahrzeuge nicht so häufig zum Einsatz kommen wie die Löschfahrzeuge an Land, so zeigt die Schiffskatastrophe auf, wie notwendig die Löschboote für die Sicherheit auf dem vielbefahrenen Rhein sind.

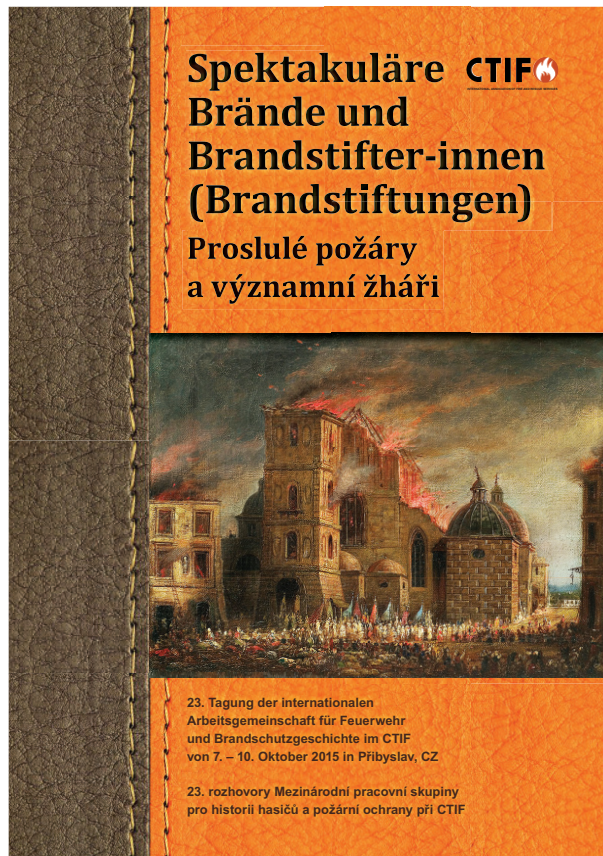
Dank

Der Verfasser bedankt sich für die hervorragende Unterstützung bei der Erarbeitung des Themas bei Josef Amting (FW Emmerich – LZ Vrasselt), Thomas Brüggemann (BF Duisburg), Franz-Michael Burchart (Bezirksregierung Düsseldorf), Angela Damaschke (Berlin), Miles Dolan (Dormagen), Willi Evers (FW Emmerich – LZ Vrasselt), Michael Haupt (BF Duisburg), Jörg Heimann (FW Emmerich – LZ Emmerich), Frank Kersten (FW Emmerich – LZ Hüthum), Herbert Kleipaß (Stadtarchiv Emmerich), Gerard Koppers (Amsterdam), Ramon van der Maat (Wasserschutzpolizei NRW), Stephan Neuhoß (BF Köln), Wilhelm Reintjes (FW Emmerich – LZ Hüthum), Dr. Klaus Schneider (Verband der Feuerwehren in NRW), Bernd Schönfelder (Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg), Judith Selter (Stadtarchiv Emmerich), Dr. Thomas Skrzek (Innenministerium Nordrhein-



Ein Überbleibsel der Tina Scarlett, ausgestellt im Rheinmuseum Emmerich (Foto: Angela Damaschke).

Westfalen), Peter Snellen (Eindhoven), Ludger Sprungmann (FW Emmerich – LZ Hüthum), Artur Tinnemeyer (Emmerich), Bernd Wolf (BF Duisburg) und Heinz Wolff (FW Emmerich – LZ Hüthum).



Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter Korte

Es geschah im Dezember...

700 v. Chr. Hiskia, König von Juda, lässt zur Versorgung Jerusalems mit Trink- und Löschwasser eine 531m lange Wasserleitung anlegen, die durch einen Fels-tunnel verläuft (Hornung, Feuerwehrgeschichte)

900 Die Gefährlichkeit der Feuerstätten führt ab 900 vielerorts zu Verordnungen, die in den Abendstunden ein Löschen und Abdecken der in den Häusern befindlichen Feuerstellen vorschreiben (Magirus 1877, S. 23 / Wolter, Die Freiw. Feuerwehren in Österreich und Deutschland, S. 38)

1420 In einer venezianischen Bilderhandschrift des Giovanni da Fontana sind auch Schläuche aus Leder abgebildet, aus fell-langen Streifen gefertigt. Durch kurze Rohrstücke miteinander verbunden, sollen sie als bewegliche Wasserleitungen eingesetzt werden (Hornung, FF-Geschichte, S. 19)

18.12.1650 11 Jahre nach dem letzten Großbrand werden im Städtchen Sendenhorst (NRW) erneut 52 Häuser durch Feuer vernichtet (Chronik des Münsterlandes, S. 211)

Dezember 1720 Ausgehend vom Haus eines betrunkenen Zimmermannes entsteht in Rennes (F) ein sechs Tage wütender Stadtbrand, bei dem zwei Drittel der Stadt vernichtet werden. Die Stadt besitzt nur zwei Pumpen zur Brandbekämpfung und die Soldaten eines zur Hilfe herbeigerufenen Regiment beteiligen sich an Brandstiftung und Plünderung (Goudsblom, Die Entdeckung des Feuers, S. 189)

01.12.1865 Das Collegienhaus in Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern) brennt vollständig nieder (Brandwacht 3/1962 / Der Feuerwehrmann 12/1975)

Dezember 1890 In Rüsselsheim wird die erste Opel-Fabrikfeuerwehr als Freiwilligengemeinschaft gegründet (Feuerwehr Retten Löschen Bergen 3/2011)

12.12.1890 Der Heilgehilfe J. Keim gründet eine „Frankfurter Rettungsgesellschaft“, der sich der Rettung

verunglückter Mitmenschen widmet (CTIF 2013, Sanitäts- u. Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 45)

04.12.1895 Nach der letzten Vorstellung brennt in der Nacht das Theatre Lyrique in Bukarest nieder (Thalia in Flammen, S. 274)

12.12.1900 Die im Oberbergamtsbezirk Dortmund verabschiedet neue Bergpolizeiverordnung enthält keine Regelung zur grundsätzlichen Einführung von Grubenrettungsgeräten, weil es zu wenig geschultes Personal gibt (Farrenkopf: „zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, S. 68)

01.12.1910 Gründung der BF Beuthen (Oberschlesien), ab 1945 aufgelöst, Polen (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 34 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

21.12.1935 In Cardiff (Wales) bricht in einem Kaufhaus ein Großfeuer auf, das ein im Keller befindliches Lager an Feuerwerkskörpern explodieren lässt. Die Feuerwehr muss sich zurückziehen – in der Folge wird auch die Zentralmarkthalle durch das Feuer vernichtet (Dattelter Anzeiger v. 23.12.1935)

29.12.1935 Ein großes Schadenfeuer vernichtet in Ooster Rindijk (Niederlande) ein Bootshaus mit 32 Motorbooten und Segeljachten sowie 125 Booten. Der Sachschaden beträgt 50.000 Gulden (Dattelter Anzeiger v. 30.12.1935)

Dezember 1945 Wegen Mangel an persönlicher Ausrüstung lässt der Berliner Oberbranddirektor Feierabend Holzschuhe als Dienstschuhe einführen (bis 2/1946). Gesichtsmasken sind wegen der Unterernährung ihrer Träger nicht mehr normgerecht (Gläser 2012, „Wasser Marsch in Ost-Berlin“, S. 242)

03.12.1945 Wiederaufnahme des Schulbetriebes an der niedersächsischen Landesfeuerweherschule in Celle (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 296)

17.12.1960 Ein Passagierflugzeug der US-Luftwaffe rammt einen Turm der Münchener Paulskirche und

stürzt im Zentrum Münchens auf eine Straßenbahn. 52 Tote und 25 Verletzte (Der Feuerwehrmann 5/1961 / Brandwacht 2/1961 / Feuerwehr Magazin 5/1984 / Notruf 112, Bd. 1, S. 132)

21.12.1960 Der Bundesminister des Innern erlässt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift über Gliederung, Stärke und Aufstellung des LSHD, die auch die Zuständigkeit der Gemeinden regelt (Kupferschmidt, Einsatzfahrzeuge im LSHD 1953 bis 1968, Bd. 1 / Neuhaus 2014, Feuer und Flamme, S. 229)

14.12.1970 Die bis dahin größte Mehlstaubexplosion im Kieler Nordhafen fordert 6 Todesopfer, 19 Schwerverletzte und richtet einen Sachschaden von insgesamt 45 Mio. DM an (Bürger gegen den roten Hahn, S. 97)

03.12.1975 Der 1950 gebildete Feuerwehrverband Nordrhein wird aufgelöst. Die Landesverbände Westfalen und Rheinland schließen sich in NRW wieder zu einem einzigen Landesfeuerwehrverband zusammen (Der Feuerwehrmann 3/2009). Auflösung des Westfälisch-Lippischen Feuerwehrverbandes (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, S. 64)

25.12.1980 Bei einem Brand einer Herstellungsfirma von Verpackungs- und Kartonagematerial in Obertshausen entsteht ein Sachschaden von 20 bis 25 Mio. DM. Bekämpft wird er von der BF Offenbach und 10 Freiwilligen Feuerwehren (112 Magazin für den Feuerwehrmann 2/1981, S.56)

21.12.1985 Ein Brand im AGIP-Tanklager in Neapel verursacht einen Gesamtschaden von über 10 Milliarden Lire (Notruf 112, Bd. 7, S. 11)

09.12.1990 Gründungsversammlung des Landesfeuerwehrverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V. in Potsdam (Feuerwehrchronik Nr. 2 v. 31.03.2011, S. 39 / Festschrift 2004: 125 Jahre Landesfeuerwehrverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.)

15.12.1990 Gründungsversammlung des Landesfeuerwehrverbandes Sachsen-Anhalt e.V. in Potsdam (Feuerwehrchronik Nr. 2 v. 31.03.2011, S. 40)

24.12.1990 Beim Brand des Regallagers der Klöckner-Humboldt-Deutz GmbH (KHD) werden 15.000m² Hallenfläche und Büros vernichtet. 245 Feuerwehrleute der BF Köln und Leverkusen, der Freiw. Feuerwehr und der

Werkfeuerwehr sind im Einsatz. Brandursache: Brandstiftung. Sachschaden ca. 235 Mio. DM (Neuhaus 2014, Feuer und Flamme, S. 271)

31.12.2000 In Volendam bei Amsterdam (NL) sterben 10 Menschen bei einem Feuer in einem Lokal

01.12.2005 Ein mit brennender Zigarette eingeschlafener Bewohner verursacht in einem Obdachlosenheim in Halberstadt ein Feuer, bei dem neun Männer bis zur Unkenntlichkeit verbrennen (Recklinghäuser Zeitung v. 03.12.2005)

11.12.2005 Die Explosion von 20 Tanks eines Treibstofflagers in Hemel-Hempstead bei London fordert 43 Verletzte, vier davon schwer. Die in Brand geratene, für den Flughafen Luton bestimmten 136 Mio. Liter Öl, Kerosin und Benzin, verursachen eine 100m hohe Flammensäule: 170 Feuerwehrleute bekämpfen 4 Tage lang das größte Feuer in der Nachkriegsgeschichte Europas. Die Explosion war 60 km weit zu hören; Die Rauchwolken erreichen in 500 bis 1000m Höhe den Norden Frankreichs

17.12.2005 Beim Brand eines Fachwerkhäuses in Tübingen sterben zwei Feuerwehrmänner, weil eine scheinbar massive Wand durchbrennt und das Feuer den Rückweg versperrt

24.12.2005 Bei einem Wohnungsbrand in einem neugeschossigen Mehrfamilienhaus in Köln-Mühlheim sterben drei Erwachsene und zwei Kinder an Rauchvergiftung (Recklinghäuser Zeitung v. 27.12.2005)

06.12.2010 Eine umgestürzte Halogenlampe setzt in einem Würzburger Altenheim ein Bett in Brand. Der Zimmerbrand fordert fünf Tote (Heimbewohner) (Recklinghäuser Zeitung v. 11.12.2010 / Brandschutz 5/2011)

23.12.2010 Ein brennender Adventskranz verursacht in der historischen Altstadt von Konstanz ein Großfeuer mit über 5 Mio € Sachschaden an drei mittelalterlichen Gebäuden. 20 Menschen werden obdachlos. Ein Großaufgebot der Feuerwehr verhindert in einer dramatischen Aktion im dicht bebauten Zentrum der Stadt eine Brandkatastrophe (Recklinghäuser Zeitung v. 24.12.2010)

28.12.2014 Vor Korfu gerät die griechische Adria-Fähre „Norman Atlantic“ mit 478 Passagieren an Bord aus unbekannter Ursache in Brand. Die schlecht organisierte

Rettungsaktion – es gibt nur einen Notausgang - mit Hubschraubern dauert bei Windstärke 10 ca. 36 Stunden. Mindestens 10 Menschen kommen ums Leben (Recklinghäuser Zeitung v. 29. u. 30.12.2014)

Es geschah im Januar...

671 Kallinikos aus Heliopolis erfindet das byzantinische Kriegsfeuer (Mischung aus Schwefel, Steinsalz, Harz, Erdöl, Asphalt und gebranntem Kalk), dass aus Druckspritzen gegen den Feind geschleudert wird (Horning, FF-Geschichte, S. 17 / Lt. O. Ö. Landesfeuerwehrverband: Entwicklung des Feuerwehrwesens, 2006 erfindet er es 678)

1241 Die Bürger Breslaus (heute Wroclaw, Polen) zünden während eines Tartareneinfalls ihre Stadt an, um sie nicht dem Feind ausliefern zu müssen (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 55)

1456 In Wien müssen die Rauchfänge städtischer Gebäude ab 1456 regelmäßig kontrolliert werden (Wolter, Die Freiw. Feuerwehren in Österreich und Deutschland, S. 38)

16.1.1511 Eine schwere Eisflut verwüstet die Ostküste von Ostfriesland sowie Oldenburg (Geschichte 6/2014, S. 43)

23.01.1556 Das schwerste bis heute bekannte Erdbeben mit Zentrum bei Taiyüan in der Provinz Schansi (China) richtet in vielen Provinzen verheerende Schäden an und fordert mindestens 255.000 Menschenleben (G-Geschichte mit Pfiff 11/2005 / Geschichte 6/2014, S. 42)

04.01.1661 Verheerende Sturmflut in den „Maschländern“ incl. Hamburg (Feuerkasse Hamburg (2001): Es begann 1676, S. 29)

14.01.1711 Ein in der Judengasse ausgebrochenes Feuer äschert bis auf das Haus Rothschild beim sog. „Großen Judenbrand“ den gesamten jüd. Stadtteil in Frankfurt am Main ein (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 331 / Festschrift 100 Jahre Kreisfeuerwehrverband der FF Frankfurt/Main 1979, S. 32 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 107 / Feuerwehrchronik v. 31.07.2013 Nr. 4, S. 98)

14.01.1716 Verordnung des preußischen Königs Friedrich Wilhelm über das „Umgehen mit Feuer und Licht“ (Der Feuerwehrmann 3/1971)

20.01.1716 Der Stadtrat von Köln beschließt erstmalig die Reinigung der Kamine, vor allem die der „Schnapsbrenner“ (Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, Seite 34)

31.01.1721 Feuersbrunst in der Judengasse der Stadt Frankfurt am Main. 115 Häuser werden zerstört (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 335 / Festschrift 100 Jahre Kreisfeuerwehrverband der FF Frankfurt/Main 1979, S. 323)

01.01.1756 Als erste private Feuerversicherungsgesellschaft eröffnet in Hamburg die „Assecuranz-Compagnie für See-Risiko und Feuers-Gefahr“ ihren Geschäftsbetrieb (Feuerwehrchronik v. 30.9.2009)

23.01.1811 Gründung der „Brand-Assecuranz-Anstalt“ in Bayern. Sie nimmt am 1. Oktober ihre Tätigkeit auf. Aus ihr geht die Bayrische Landesbrandversicherungsanstalt hervor (Das Feuer hat zwei Gesichter, S. 88 / Feuerwehrchronik v. 30.09.2009 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 50)

Januar 1831 In Hamburg wird der Gesang der Nachtwächter abgeschafft und durch ein einfaches Ausrufen der Stunden ersetzt (Gihl/Braun, Der große Hamburger Brand von 1842, S. 17)

05.01.1836 Auf Betreiben des Oberpräsidenten von Westfalen, Ludwig von Vincke, wird aus den bisher bestehenden acht Bezirksfeuersozietäten Westfalens die „Westfälische Provinzial-Feuer-Sozietät“ mit Sitz in Münster gegründet. Sie nimmt am 01.01.1837 ihre Tätigkeit auf (Westfälischer Heimatkalender 1953, S. 184 / Thormann, Feurio im Vest, S. 51 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 329)

05.01.1836 In Koblenz wird die Rheinische Provinzial Feuersozietät gegründet. Sie darf bis 1863 ausschließlich Gebäudeversicherungen anbieten, die über den Bürgermeister verkauft werden (Der Feuerwehrmann 6-7/2011)

27.01.1851 Per Verfügung wird die erste kommunale deutsche Berufsfeuerwehr in Berlin gebildet – Beschluss durch den Minister des Innern (Berlin 112, 3/94,

S. 18 / Gihl. Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd. 1, S. 227 / Gihl, Feuerwehren unter Dampf, S. 11 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 23 u. 45 / Gründungsbeschluss lt. Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014 am 16.01.1851)

Januar 1856 Aufstellung einer besoldeten Wehr (zwei Taler pro Mann/Jahr) in Mühlheim a. d. Ruhr (NRW) (Festschrift 60 Jahre Berufsfeuerwehr Mühlheim a. d. Ruhr, S. 27 u. 33.)

01.01.1866 Bei der Firma Friedrich Krupp AG in Essen wird die erste Werkfeuerwehr (Betriebsfeuerwehr) als Berufsfeuerwehr eingerichtet (Der goldene Helm, S. 339 / Brandschutz 1/1961 / 110 Jahre Berufsfeuerwehr Essen 2004, S. 29 / Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd., 2, S. 296)

01.01.1866 Gründung der Londoner Berufsfeuerwehr als „Metropolitan Fire Brigade“, die die Londoner Feuerwehrereinheit LFEEF und verschiedene private Brandschutzdienste ablöst (Hornung, FF-Geschichte, S. 64 / Feuerwehrfahrzeuge der Welt 28/2004)

18.01.1871 Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Münster (NRW) (Ewald, Die Geschichte der Feuerwehrspritze bis 1945, S. 172 / Festschrift 125 Jahre FF Münster)

29.01.1886 Der Karlsruher Ingenieur Carl Friedrich Benz meldet das erste Patent auf ein benzinbetriebenes Fahrzeug an

04.01.1891 Der Kölner Polizeipräsident verbietet die Alarmierung der Feuerwehr zu Hauswasserrohrbrüchen (Neuhaus 2014, Feuer und Flamme, S. 85)

23.01.1891 Bei einer Explosion in den Gruben der Zeche Hibernia in Gelsenkirchen (NRW) sterben mehr als 60 Bergleute (Farrenkopf, „zugepackt, heißt hier das Bergmannswort“, S. 33)

01.01.1906 Die Werk- und Grubenwehr der Gelsenkirchener Bergwerks-AG (Zeche Rheinelbe) wird aufgestellt (Brandschutz 1/1961). Auch bei Mannesmann wird eine Werkfeuerwehr gebildet (Brandschutz 1/1961 / Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd., 2, S. 296)

01.01.1911 Die Bergpolizeiordnung (gültig bis

01.05.1935) legt u. a. die Zahl der Mitglieder einer jeden Grubenwehr fest (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort“, Geschichte der Hauptstelle für das Grubenrettungswesen, S. 336)

18.01.1916 Bei einem Großfeuer in Bergen (Norwegen) werden mehr als 600 Häuser zerstört

01.01.1921 Die Fachzeitschrift „Feuer und Wasser“ wird nach dem Tod des Herausgebers verkauft. Der „Feuerschutz“ wird neues Organ des „Reichsvereins Deutscher Feuerwehringenieur“ (RDF) resp. der Berufsfeuerwehren (VFDB 2/1970 / Strumpf, Brandschutzgeschichte 1982, Offiziersvereinigungen der dt. BF, S. 13)

25.01.1921 In Bamberg schließen sich die Landesvereine und Landesfrauenvereine des Roten Kreuzes zusammen und gründen das „Deutsche Rote Kreuz“ (CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 41)

01.01.1926 Dienstaufnahme der BF Osnabrück (Niedersachsen) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 35 u. 137 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

01.01.1931 Nach der Teilung des Schlesischen Provinzial-Feuerwehrverbandes in einen Niederschlesischen und Oberschlesischen Provinzialverband erscheint für die oberschlesischen Feuerwehren „Der Oberschlesische Feuerwehrmann“ als eigenes Fachblatt (Feuerwehrchronik Nr. 6 v. 30.11.2010)

18.01.1931 In einem Kaufhaus in Istanbul geraten durch eine Unvorsichtigkeit vierzig Zelluloid-Spielfilme in Brand. Bei dem Großfeuer sterben 8 Menschen, 12 werden schwer verletzt (Der goldene Helm, S. 480)

12.01.1936 Erlass des IM zum Preußischen Gesetz über das Feuerlöschwesen von 1933 mit der Aufforderung, dass alle außerpreußischen Länder sich anschließen (Paulitz, Historische Feuerwehren im Einsatz, S. 59 / vfdb 2013, Zwischen Gleichschaltung und Bombenkrieg, S. 41 ff.)

13.01.1941 In Datteln (NRW) brennt eine Wohnbaracke der Zeche Emscher-Lippe nieder. 20 ital. Bergleute kommen dabei ums Leben, dazu viele Schwerverletzte. Die Brandursache bleibt unbekannt (Jahrbuch des Amtes, 1939-1951 / Div. Presseberichte / Archiv der FF Datteln)

Januar 1946 Im Januar und Februar Hochwasserkatastrophe in Münster (NRW); die Innenstadt wird mit Rettungsbooten der Feuerwehr versorgt (100 Jahre BF Münster, 2005)

06.01.1946 In Düsseldorf wird der Deutsche Werkfeuerwehrverband gegründet (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von Nordrhein-Westfalen, S. 181)

12.01.1946 Die Alliierten verfügen mit der Kontrollratsdirektive Nr. 24 die Auflösung des ehem. Luftschutzes und seiner Organisationen und die Beseitigung sämtlicher verbliebener Luftschutzeinrichtungen (Kupferschmidt, Einsatzfahrzeuge im Luftschutzdienst 1953 bis 1968)

01.01.1951 Die Deutsche Reichsbahn (DDR) bildet bei ihrer Generaldirektion ein Referat Brandschutz, bei den Direktionen entsprechende Dezernate (Lösch 2003, Die Bahnfeuerwehr, S. 107)

Januar 1951 In der DDR werden „Pionier-Brandschutzaktive“ gebildet und weibliche Brandschutzaktive ins Leben gerufen (Gläser, Wasser Marsch in der DDR, S. 621)

05.01.1951 Georg Floeter, Schöpfer des Angriffstrupps, Verfasser der Taschenbücher des Reichsvereins Deutscher Feuerwehringenieur (RDF), (G. Strumpf in Biographisches Handbuch zur deutschen Feuerwehrgeschichte 2014, Seite 158 ff.)

18.01.1956 Die Volkskammer der DDR verabschiedet das „Gesetz zum Schutze vor Brandgefahren (Brandschutzgesetz)“ (Gläser, Wasser Marsch in der DDR, S. 54 und 639 / CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 239 / CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 44)

03.01.1961 Die erste Frauengruppe in einer Ost-Berliner Feuerwehr wird in der FF Hellersdorf für den Vorbeugenden Brandschutz gebildet (Gläser 2012, „Wasser marsch in Ost-Berlin, S. 369)

04.01.1961 Eine Detonation in den Dortmunder Hoesch-Werken in einer Sauerstoff-Erzeugungsanlage tötet 11 Belegschaftsmitglieder und fordert weitere vier Schwerverletzte, von denen vier sterben (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 33 / Brandschutz 12/1961)

04.01.1966 Bei einer Brand- und Explosionskatastrophe in der Erdölraffinerie „Rhônes Alpes“ in der Nähe von Lyon finden 10 Angehörige der BF Lyon und sechs weitere Menschen den Tod, 70 Menschen werden verletzt. Es entsteht ein Sachschaden von 10 Mio. Francs (Bemerkenswerte Brände und ihre Lehren, Die Roten Hefte 34, S. 21 / VFDB 1/1966)

02.01.1971 Im Fußballstadion „Ibrox-Park“ in Glasgow (Schottland) sterben bei einem Tribüneneinsturz 66 Menschen

03.01.1976 Schwere Unwetter verursachen in Norddeutschland große Schäden: Deiche brechen, ganze Ortschaften stehen unter Wasser (Unser Brandschutz 10/2002). Über Berlin fegen Windgeschwindigkeiten bis zu 120 km/h hinweg. Allein der Bezirk Pankow meldet Gebäudeschäden in Höhe von 1,3 Mio. DDR-Mark an über 900 Gebäuden (Gläser 2012, „Wasser marsch in Ost-Berlin“, S. 502)

15.01.1976 Bei einem Großbrand des Kinocenters (4-Kino-Komplex) in Mönchengladbach müssen 50 Personen evakuiert werden, es entsteht ein Sachschaden von ca. vier Mio. DM (Der Feuerwehrmann 11/1976)

09.01.1986 Beim größten Brand der Nachkriegszeit wird auf dem Messegelände in Hannover die Messehalle 11 vollständig vernichtet (Notruf 112, Bd. 7, S. 99)

16.01.1986 In Idstein (Taunus) brennt nach einer Brandstiftung die gesamte 4.000m² große Ausstellungsfläche eines Möbelhauses vollständig nieder. Der Gesamtschaden beträgt fünf bis sechs Mio. DM (Florian Hessen 3/1986)

Januar 1991 Im Golfkrieg lässt Saddam Hussein 590 Ölquellen durch Sprengsätze in Brand setzen, bevor er seine Truppen abzieht. Am 06.11. sind alle Brände gelöscht (Brandkatastrophen, S. 102 / Natur- und Brandkatastrophen, S. 224)

01.01.1996 Iveco-Magirus Brandschutztechnik übernimmt die Brandschutz-Technik Görlitz GmbH (BTG) (Gihl, Geschichte des dt. Feuerwehrfahrzeugbaus, Bd. 2, S. 214)

19.01.1996 Bei einem Brand in einem Asylantenheim in Lübeck sterben 10 Menschen. Ursache ist Brandstiftung durch einen Mitbewohner

29.01.1996 Das Gran Teatro La Fenice in Venedig brennt bis auf die Außenmauern vollständig nieder. Die Feuerwehr ist machtlos, da alle Kanäle in der Umgebung des Theaters wegen Reinigungsarbeiten trocken gelegt sind (Thalia in Flammen, S. 239 ff.)

09.01.2001 Drei Explosionen in einem 40 Jahre alten Gaskraftwerk der Fa. Thyssen verursachen einen Großeinsatz der Duisburger Feuerwehr und großen Sachschaden. Ursache ist ein nicht geschlossenes Ventil, durch das Pressluft in die Gasleitungen einströmt. Das Gasgemisch entzündet sich und explodiert

01.01.2006 Beim Einsturz des Daches der Eissporthalle in Bad Reichenhall sterben 14 Menschen. Die offenbar einsturzgefährdete Halle hielt den Schneemassen nicht stand

28.01.2006 Schnee- und Eismassen bringen das Dach einer Messehalle in Kattowitz (Polen) zum Einsturz.

65 Menschen sterben, da auch Notausgänge verschlossen waren (Recklinghäuser Zeitung v. 30.01.2006)

20.01.2011 Ein Großbrand eines Lagerhallenkomplexes in Bönningstedt (Kreis Pinneberg, Schleswig Holstein) verursacht einen Totalschaden und mehr als 10 Mio. € Sachschaden (Brandschutz 3/2012)

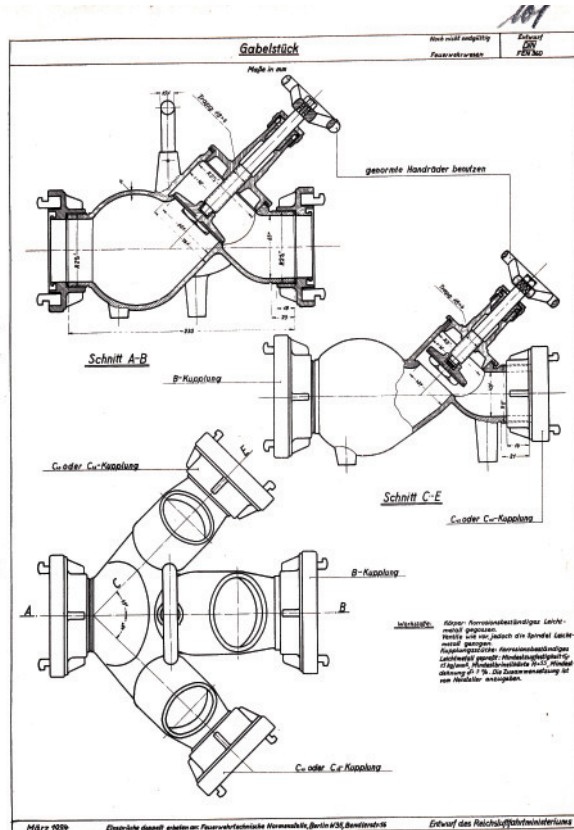
24.01.2011 Bei einem Selbstmordanschlag auf dem Moskauer Flughafen Domodedowo sterben 37 Menschen, darunter auch der Attentäter. 180 Menschen werden verletzt (Recklinghäuser Zeitung v. 25.1.2011)

29.01.2011 Bei der Kollision eines Nahverkehrszuges (Harz-Elbe-Express) und eines Güterzuges auf der einspurigen Strecke zwischen Oschersleben und Horndorf (Sachsen-Anhalt) sterben 10 Menschen, 23 werden verletzt, einige lebensbedrohlich (Recklinghäuser Zeitung v. 31.01.2011)

Suche und Biete

Immer wieder ist die Frage zu beantworten, wann wurde welches Gerät der Feuerwehr hergestellt, wann war es bei welchen Feuerwehren im Einsatz? Oft gibt es keine direkten Hinweise in der Feuerwehr selbst, um diese Frage zu beantworten. Die verfügbare Feuerwehr-Literatur oder noch vorhandene Prospekte geben selten genauere Daten an. So war ein Ordner mit älteren feuerwehrtechnischen Normblättern Anlass in dieser Richtung weiter zu suchen. In diesen gibt es Angaben als Anhaltspunkt, wann Armaturen bzw. Geräte allgemein in den Feuerwehren eingeführt wurden. Aber wie das so ist, habe ich zu einem Entwurf des RLM aus dem Jahr 1934 zu einem Verteilungsstück, welches als „Gabelstück“ bezeichnet wird die Frage: Wo war diese Bezeichnung im Sprachgebrauch der Feuerwehr gebräuchlich? Über einen Hinweis würde ich mich sehr freuen, konnte ich doch auch schon anderen Kameraden helfen.

Erwin Rodehau
Rodezeit@t-online.de



Verehrte Leser der Feuerwehrchronik!

In Anlehnung an die Publikationen „Die überörtlichen Feuerweereinheiten im zweiten Weltkrieg“ von Joachim Haase und „Die Feuerwehrregimenter im Zweiten Weltkrieg“ von Dieter Jarausch und Joachim Haase hatte ich mich 2011 entschlossen, über den obersten Chef dieser Regimenter, Generalleutnant Dr.-Ing Johannes Meyer, Inspekteur des Feuerlöschwesens im Reichsministerium des Innern in Berlin, eine Biografie zu verfassen. Dank vieler Dokumente, Bilder und Urkunden aus dem Nachlass von Dr. Meyer ab 1890 bis zu seinem Tode 1980 sowie zahlreicher Bilder, Texte und Ausschnitte von Feuerwehrkameraden, privater Personen aus Deutschland, den USA, der Tschechei, aus England und deutscher Behörden, entstand bisher eine 180seitige Lebensgeschichte im Format DIN A4. Auch ist die gesamte Gefangenenakte von Dr. Meyer aus den USA enthalten.

Für das Jahr 1943 suche ich dringend einen Original-Abzug aus der Zeitschrift „Deutscher Feuerschutz“, Jahrgang 1943, Nr. 23, Seite 243, mit dem Titel „Zwei Generalinspektoren des Feuerlöschwesens“. Einige Kopien von dieser Seite, die ich bisher erhalten habe und allerdings wiederum von Kopien stammen, sind leider in einem nicht gebrauchsfähigen Zustand für einen Buchdruck.

Wer hat eine Original-Zeitschrift und kann mir eine/n Kopie/Scan von der genannten Seite per Mail oder auf dem Postweg zusenden?

Wer ist eventuell noch im Besitz weiterer Bilder und Dokumente von Dr. Meyer und kann mir diese für die Biografie zur Verfügung stellen?

Über zahlreiches Interesse würde ich mich sehr freuen.

Vielen Dank!

Buchtitel:

Vom Feuerwehringenieur anwärter zum Generalleutnant der Feuerschutzpolizei

Inhalt:

Jugend- und Schulzeit in Norddeutschland
Kriegseinsatz in Kleinasien 1914-19 beim Eisenbahnregiment Nr. 1 und Gefangenschaft

Studium an verschiedenen Hochschulen zum Bauingenieur mit allen Dokumenten
Promotion zur Doktorwürde mit allen Dokumenten

Feuerwehrzeiten in Lübeck, Hamburg, Bremen
Verfasser vieler Fachbücher im Feuerlöschwesen

Branddirektor in Karlsruhe

Landesbranddirektor in Thüringen

Inspekteur des Feuerlöschwesens in Berlin

Kriegseinsatz im 2. Weltkrieg mit zahlreichen Bildern

Gefangenschaft mit Akteneinsicht

Lebensweg von der Entlassung aus der Gefangenschaft bis zu seinem Heimgang

Verfasser:

Reinhold Schwendner

Am Dornbusch 1

35428 Langgöns

Tel.: 06447-204

Email: crs.lang@t-online.de

Feuerweherschulen

Für ein Forschungsprojekt im Rahmen des Referates 11 der vfdb suche ich alles über die frühe und jetzige Geschichte der Feuerweherschulen. Ob es nun Dokumente, Urkunden, Bilder, Zeitungsberichte, Lehrgangspläne, Ärmelabzeichen oder sonstige Dinge sind.

Auch bin ich für jeden Hinweis dankbar, sei er noch so klein. Ich muss diese Dinge nicht unbedingt im Original haben, für einen guten Scan bin ich ebenso dankbar. Gerne unterstütze ich euch auch bei eurer Suche. Es gibt oder gab zahlreiche Arten von Feuerweherschulen.

Ganz besonders interessant sind die Reichsfeuerweherschule in Eberswalde und die Schulen die im heutigen Polen, Rußland und Tschechien liegen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei den Kameradinnen und Kameraden bedanken die mich bereits unterstützt haben.

Kontakt bitte über:

M.Thissen@FW-Chronik.de

Termine

Nachdem in den letzten Jahren bereits mehrere Veranstaltungen mit ganz speziellen Themen erfolgreich durchgeführt wurden, soll mit diesem Seminar der Auftakt für eine Themenreihe gemacht werden, vielfältigsten Interessen anspricht. Veranstalter ist der Arbeitskreis Brandschutz- und Feuerwehrgeschichte des Deutschen Feuerwehrverbandes

Das Seminar findet am Samstag, den 27. Februar 2016, von 09.00 Uhr bis 16.00 Uhr in der Feuerwache Fulda, An St. Florian Str. 4 in 36041 Fulda statt. Teilnahmegebühr beträgt 40 Euro.

Senden Sie ihre Anmeldung bitte bis spätestens zum 01. Februar 2016 (Anmeldeschluss!) per Post oder Fax an:
Deutscher Feuerwehrverband, Reinhardtstraße 25, 10117 Berlin
Fax: (030) 28 88 48 8-09

Den Teilnehmern werden Auszüge aus den Fachvorträgen für die eigene Verwendung zur Verfügung gestellt.

ab 08.30 Uhr Einlass

09.00 – 09.30 Uhr
Begrüßung und Einleitung. Die Vernetzung von Sammlungen, Ausstellungen und Museen

09.30 – 10.00 Uhr
Feuerwehrgeschichte im historischen Kontext.

Zeitgenössische Traditionspflege statt fossiler Rituale. Möglichkeiten, Grenzen und neue Wege

10.00 – 10.30 Uhr
Richtig recherchieren, Quellen und Quellenkritik. Erfahrungsbericht

10.30 - 10.45 Uhr Kaffeepause

10.45 – 11.30 Uhr
Kennzeichnung, Uniformierung und Schutzkleidung im Wandel der Zeit

11.30 – 12.15 Uhr
Die Reichsfeuerweherschule in Eberswalde

12.15 – 13.00 Uhr Mittagpause

13.00 – 14.00 Uhr
Die Feuerwehrregimenter im II. Weltkrieg

14.00 - 15.00 Uhr
Die großen Bombenangriffe auf Deutschland im II. Weltkrieg und die Handlungen der Löschkräfte

15.00 – 15.15 Uhr Kaffeepause

15.15 – 16.00 Uhr
Auswertung und Ausgabe der digitalisierten Vorträge

Wir bedanken uns bei:

- ▣ Angela Damaschke
- ▣ Frank Kersten
- ▣ Peter Korte

Impressum

Herausgeber
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Redaktionsanschrift
Michael Thissen
Landstr. 25, 41516 Grevenbroich
M.Thissen@FW-Chronik.de
www.fw-chronik.de

Bernd Klaedtke (BKlaedtke@aol.com)
Vanikumer Str. 44, 41569 Rommerskirchen