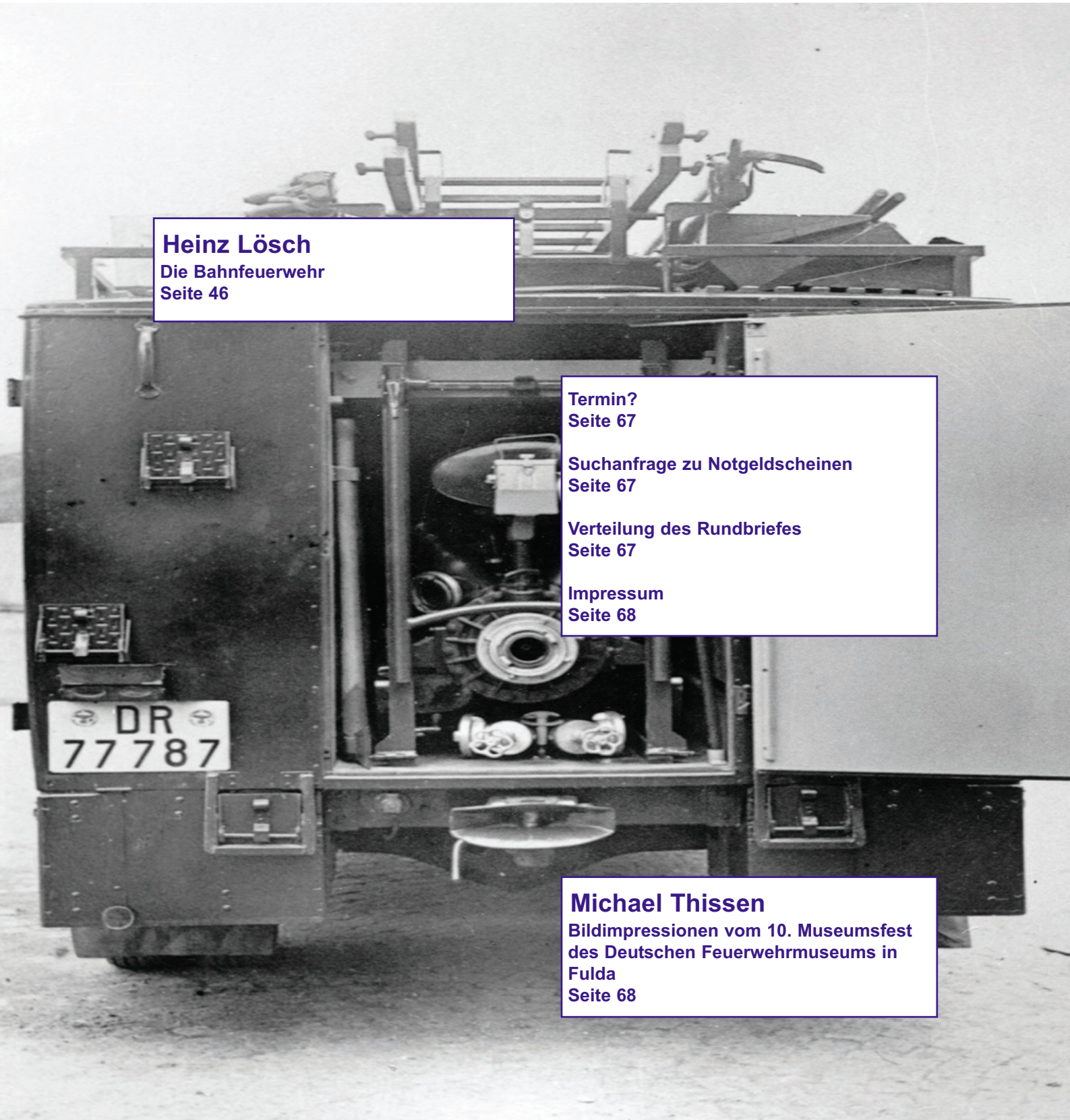
Herausgeber
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Feuerwehrchronik

4. Jahrgang 31.05.2008 Nr. 3



Heinz Lösch
Die Bahnfeuerwehr
Seite 46

Termin?
Seite 67

Suchanfrage zu Notgeldscheinen
Seite 67

Verteilung des Rundbriefes
Seite 67

Impressum
Seite 68

Michael Thissen
Bildimpressionen vom 10. Museumsfest des Deutschen Feuerwehrmuseums in Fulda
Seite 68

Die Bahnfeuerwehr

*** Heinz Lösch**

Einleitung

Nach Bildung der Deutschen Bahn AG am 01.01.1994 sind die Bahnfeuerwehren der DB und DR bis auf einen unbedeutenden Rest untergegangen.

Über 140 Jahre versahen Eisenbahner neben ihrer Berufsarbeit auch freiwilligen Dienst als Feuerwehrmänner/-frauen.

In der Öffentlichkeit war dies meist unbekannt, weil sich der Feuerlöschdienst der Eisenbahn in erster Linie in den eigenen Anlagen abspielte, Bahnfeuerwehren friedensmäßig hauptsächlich in Ausbesserungswerken bestanden und PR für die Feuerwehren der Eisenbahn ein Fremdwort blieb.

Im 2. Weltkrieg leisteten die Bahnfeuerwehren einen beachtlichen Beitrag zur Brandabwehr. Die Aktenlage hierüber ist nur bruchstückhaft und es gibt nur noch wenige Zeitzeugen. Die zugänglichen Unterlagen, besonders die Akten des ehemaligen RVM und der Direktionen sind sehr dürftig und meist auch vernichtet.

Die Auswertung von Festschriften einzelner Bfw und AW, die Sammlung Sarter im Bundesarchiv Koblenz, Aufzeichnungen der Bahnfeuerwehren Freiburg und Hannover, Mitteilungen ehemaliger Bahnfeuerwehrführer und –männer, Presseveröffentlichungen, allgemeines Schriftgut und das persönliche Erleben in 50 aktiven Bahnfeuerwehrdienstjahren ermöglichte dem Verfasser den Versuch die Geschichte der deutschen Bahnfeuerwehren in einem Forschungsbericht im Rahmen des Referates 11 der vfdb darzustellen.

Die nachfolgende Arbeit stützt sich in erster Linie auf diesen Bericht ab.
Freiburg/Brsg., im Frühjahr 2008

Im Rückblick: 140 Jahre Bahnfeuerwehren in Deutschland

Der Brandschutz der Eisenbahn in Deutschland und die darin eingebundenen Bahnfeuerwehren gehen bis auf die Gründerjahre der Eisenbahn zurück.

Die erste deutsche Eisenbahn verkehrte bekanntlich am 07.12.1835 im damaligen Königreich Bayern zwischen Nürnberg und Fürth.

Es ist bemerkenswert, dass die Bahnverantwortlichen schon zu Beginn des Bahnzeitalters auf den Brandschutz großen Wert legten.

Am 31.05.1845 bezeugte die Königl. Bayerische Eisenbahn-Commission der Heidelberger Maschinenfabrik Carl Metz, dass dieselbe eine sogenannte Stadtspritze, eine größere und eine kleinere Hausspritze an sie abgeliefert habe. (sic)

Schon 2 Monate vorher, am 29.03.1845, bezeugte ebenfalls die Direktion der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen dem Maschinenfabrikanten Carl Metz, dass er eine kleinere und sechs größere Feuerlöschspritzen für ihre Bahnhöfe geliefert, gut gearbeitet und entsprechend bewährt haben. (sic)

Wenn zu diesem Zeitpunkt von Bahnfeuerwehren noch nicht gesprochen werden kann, so muss doch

Durlacher Stadtspritze von 1846 in heutigem Zustand, bauartgleich mit den 1845 an die Bad. Staatsbahn gelieferten Spritzen

eine Einübung der Löschmannschaften an den von der Staatsbahn beschafften Geräte auf alle Fälle erfolgt sein. Nur so lässt es sich erklären, dass über den Einsatz der Bahnhofsspritze beim Brand des Karlsruher Hoftheaters am 28.02.1847 mit 63 Toten wörtlich berichtet wird:
„Diese Mittheilungen, welche von einem Augenzeugen kommen, können wir noch einzelne von glaubhaften Männern verbürgte Beispiele der muthigsten Entschlossenheit und edler Selbstaufopferung hinzufügen. Zunächst verdienen die glänzenden Erfolge der Feuerlöschmaschine des hiesigen Bahnhofes die dankbarste Erwähnung; von dem Vorstand des Post- und Eisenbahnamtes, von Kleudgen, angeordnet, war dieselbe im Inneren des Theaterhofes aufgestellt, und hat durch die Leitung des Bahningenieurs Klingel, des Bahnhofsaufsehers Jost und Maschinenmeister Druti, so wie durch die ausgezeichnete Täthigkeit des gesamten Arbeiterpersonals, eine ausserordentliche Wirkung getan.“

Begriffe wie Spritzenmannschaft, Lösch- oder Bahnhofsmannschaft tauchen in Berichten von Bränden vor Gründung der Bahnfeuerwehren immer wieder auf, so in Freiburg oder Weiden.

Die staatliche Eisenbahnwerkstätte Friedrichshafen, damals noch Buchhorn, im Königreich Württemberg, beschaffte 1856 eine Feuerlöschpumpe. Der Werkstattleiter, Maschinenmeister Merz, stellte daraufhin aus den Reihen der Belegschaft ein kleines Pflicht-Pompierkorps auf und verpflichtete es zu regelmäßigen Übungen.

Der Amtsnachfolger von Merz, Maschinenmeister Rudolf Anton Schröter (1820-1882), ein begeisterter Anhänger der Feuerwehrsache, brachte es fertig 1857 aus der Pflichtfeuerwehr eine Freiwillige Fabrikfeuerwehr zu schaffen, die dann unter seiner Leitung stand.

Die erste deutsche Bahnfeuerwehr war geboren. 1861 kam Siegen, 1864 Neumünster, 1865 Braunschweig, 1870 Fulda und 1877 Oldenburg hinzu.

Die Großherzogliche Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahn schrieb am 23.02.1877 die unterstellten Bezirksmaschineningenieure und Bahnämter mit dem Hinweis an, dass das Großherzogliche Handelsministerium die Bildung bahneigener Feuerwehren auf den größeren Stationen des Landes und in der Hauptwerkstätte Karlsruhe angeregt hat. Die im Schreiben benannten Stellen sollen eingehend prüfen, in welcher Weise solche Wehren auf den größeren Stationen sich am zweckmäßigsten aufstellen ließen.

Am 20.11.1877 erließ die Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahn unter T 72018 eine „Anweisung für die Stationsfeuerwehr“ zur Bildung von Bahnhofsfeuerwehren, wie ihre erste Bezeichnung war.

Dementsprechend wurden im Großherzogtum Baden 20 Bahnhofsfeuerwehren gegründet.

Eine Besonderheit im Rahmen der Bahnfeuerwehren stellten die badischen Bahnfeuerwehren in Basel auf Schweizer Staatsgebiet dar. Die Bahnhofsfeuerwehr Basel Badischer Bahnhof war die erste staatlich anerkannte Privatfeuerwehr. Fabrik- und Werksfeuerwehren nannte man damals in Basel Privatfeuerwehren. Die einst 89 Mann starke Wehr bestand bis 1934 und wurde vermutlich aus politischen Gründen aufgelöst.

Im badischen Rangierbahnhof Basel, ebenfalls auf Schweizer Staatsgebiet gelegen, bestand von 1881 – 1912 ebenfalls eine badische Bahnfeuerwehr.

Vorarbeit für die Bildung von Bahnhofsfeuerwehren leisteten zweifelsohne die eingangs erwähnten Löschmannschaften.

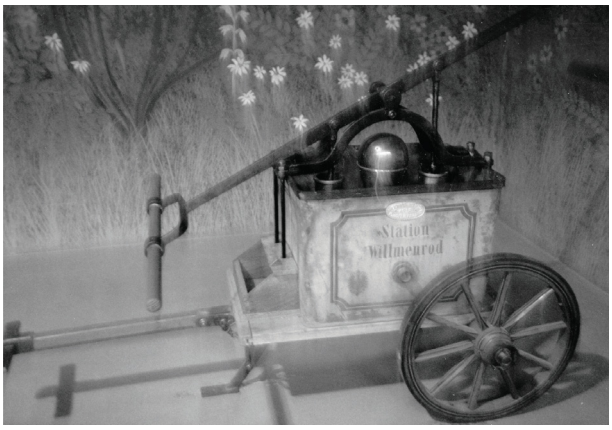
Für 112 der bis 1939 gegründeten Bahnfeuerwehren ließen sich die Gründungsdaten ermitteln.

Anlass zur Bildung von Eisenbahnfeuerwehren waren die Feuersgefahr der Transport- und Lagergüter, Bauwesen, Brände, staatliche Anordnungen, die Einrichtungen größerer Werkstätten (AW, Bw), die geringe Schlagkraft öffentlicher Feuerwehren, bedingt oft durch ihre weite Entfernung zu den Bahnanlagen und schließlich gesetzliche Bestimmungen zur Sicherstellung des Feuerschutzes in eigener Verantwortung.

Mehrere Instruktionen z. B. für die Bahnhofsfeuerwehr Braunschweig oder die „Anweisung für die Stationsfeuerwehren der Großherzoglich badischen Eisenbahn“ im Handbuch des Badischen Feuerwehrverbandes von 1911 geben einen guten Überblick über die Organisation der Eisenbahnfeuerwehr in der damaligen Zeit.

Die Feuerwehren der Bahn trugen im Laufe ihrer Geschichte verschiedene Namen wie Bahnhofsfeuerwehr, Stationsfeuerwehr, Werkfeuerwehr, Freiwillige Feuerwehr des Reichsbahnausbesserungswerkes, Reichsbahnfeuerwehr, Bundesbahnfeuerwehr u. a., zuletzt einheitlich Bahnfeuerwehr.

Einzelne Bahnfeuerwehren hatten den Status einer anerkannten Werkfeuerwehr.



Zweirädrige Saug- und Druckspritze. Neben den vierrädrigen Saug- und Druckspritzen als Standardlöschgerät der Bahnfeuerwehr bis zum zweiten Weltkrieg teilweise in Verwendung

Im Zuge dieser Abhandlung wird ab jetzt nur noch die letzte amtliche Bezeichnung „Bahnfeuerwehr“, abgekürzt Bfw, verwendet.

Die Bfw waren als Freiwillige Feuerwehr, z. T. auf Vereinsbasis nach freiwilligen Beitritt oder auch als Pflichtfeuerwehr organisiert, wobei die Organisation als Freiwillige Feuerwehr überwog.

Bis zur Motorisierung besaßen die meisten Bfw zweirädrige Saug- und Druckspritzen, wenige die leistungsstärkeren vierrädrigen Saug- und Druck-

spritzen, vereinzelte Wehren aber nur Handspritzen. Dazu kamen Schlauch-, Hand- und Pionierwagen, tragbare Leitern und die zeitüblichen Kleingeräte.

Fahrbare mechanische Leitern bis zu 22 m Steighöhe kamen vereinzelt vor 1900, in größerer Zahl nach der Jahrhundertwende hinzu.

Im Gegensatz zu der für die damalige Zeit hochwertigen aber auch teuren Ausrüstung mussten sich kleine Bfw mit handgezogenen Schlauchwagen und Feuereimer begnügen.

Nord- und ostdeutsche Bfw besaßen vereinzelt Dampfspritzen.

Die Bfw Oldenburg baute 1883 mit einem Kostenaufwand von 1.844 Goldmark und 27 Pfennig ihre Dampfspritze selbst. Diese Spritze stand 47 Jahre bis 1920 im Dienst.

Die Bfw Hannover bekam zu ihrer Gründung 1887 (nach Gihl 1888) ebenfalls eine Dampfspritze (Bauart Busch-Bautzen). Diese Spritze kostete zusammen mit einem Eisenbahntransport- und einem Schlauchwagen 11.130 Goldmark und wurde 1935 ausgemustert. Sie schmückt heute als Museumsstück die Landesfeuerwehrschule Celle.

Eine weitere Dampfspritze mit 2.500 l/min Leistung ließ sich für die Bfw Stendal ermitteln. Für die Beförderung dieser 1913 beschafften Dampfspritze konnte die dortige Bfw auf eigene Pferde im Ausbesserungswerk zurückgreifen.

In diesem Zusammenhang ist es erwähnenswert, dass sich die auf den Bau kleinerer Spritzen nach dem System Beduwe (Aachen) spezialisierte Straßburger Spritzenfabrik W. Cremer-Chape 1893 rühmte, schon mehr als 500 Feuerspritzen dieser Art im Elsaß und Lothringen abgesetzt zu haben, die auf allen Stationen der Reichsbahnen im Gebrauch seien.

Die persönliche Ausrüstung für die Männer der Bfw war in den Gründerjahren spartanisch, bestehend aus einem Messinghelm für die Steigermannschaft.

Hier eine kleine Auswahl der z. T. bis zum 2. Weltkrieg getragenen Uniform bzw. Schutzkleidung:

Braunschweig	Graue Jacke, auf der Brust die roten Buchstaben E.F. (Eisenbahnfeuerwehr), Schwarzblechhelm mit

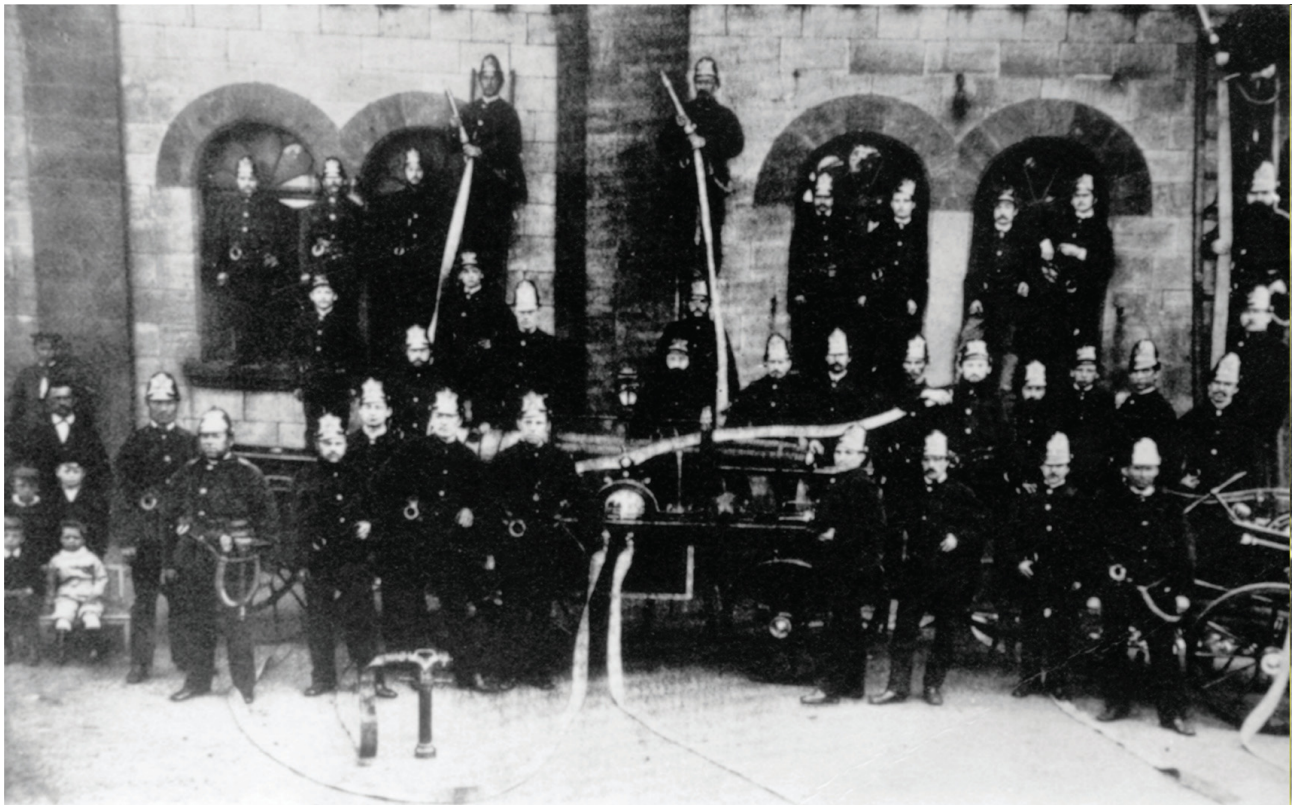
Dampfspritze mit Pferden der Bfw Stendal

Bahnfeuerwehr Freiburg in der seit 1881 bis nach dem 2. Weltkrieg getragenen Uniform

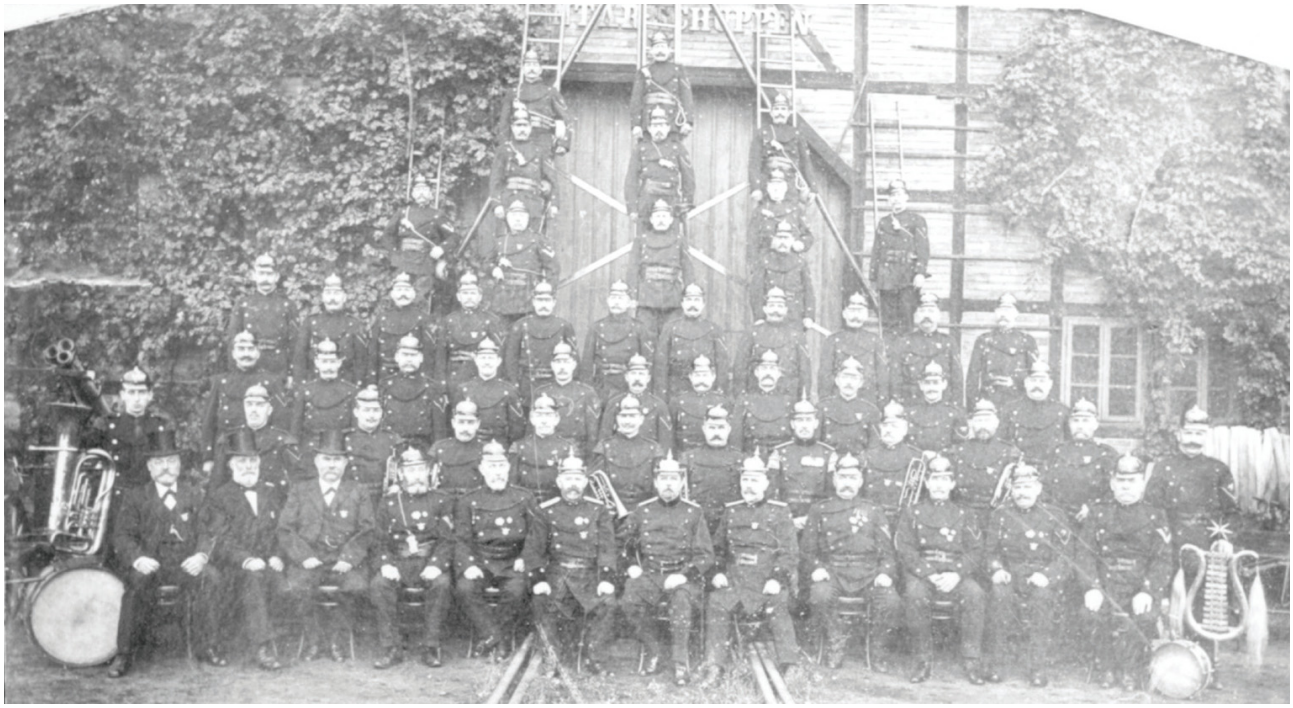
	Flügelrad, Führer Messinghelm
Oldenburg	Gelb-braune Schweißerjacke, Arbeitshose, Lederhelm, Lederkoppel
Stendal	Braune Jacken, Lederhelm
München-Freimann	Gelbe Jacken, später grau, dunkle Hosen
Paderborn	Grau-braune Röcke

Die Kleiderordnung der badischen Bfw war vorbildlich geregelt. Im Handbuch des Badischen Feuerwehrverbandes war der Uniformierung der Bfw breiter Raum eingeräumt.

Die Qualität der in Baden 1881 beschafften Uniformröcke aus schwarzem Loden war so hervorragend, dass diese noch nach dem 2. Weltkrieg im Einsatzdienst jeder anderen Uniformjacke vorgezogen wurde.
Hosen und Mützen hatten die Feuerwehrmänner selbst zu bezahlen.



Uniform der Braunschweiger Bahnfeuerwehr nach Ablösung der grauen Joppen



Uniformierung der Bahnfeuerwehr Hannover 1912

Organisatorisch waren die Bfw in groben Zügen den Freiwilligen Feuerwehren der damaligen Königreiche, Großherzog-, Herzog- oder Fürstentümer des Kaiserreiches angeglichen.

Allgemein hatten die Wehren zumindest Steiger- (auch Rettungsmannschaft genannt), Spritzen- und Wasserzug. Es werden daneben auch Hydranten-, Absperr- und Einreißzug ausgewiesen.

Die Kopfstärken der Wehren bewegten sich meist zwischen 40 – 60 Mann, ausgenommen Bfw Oldenburg die 1885 nicht weniger als 306 Mann in ihren Reihen zählte.

In der Wirtschaftskrise von 1929 erfuhren die Kopfstärken eine gewaltige Reduzierung. Sie sank z. B. in Hannover von 62 auf 24, in Fulda gar von 86 auf 15 Mann ab.

Sogar in den Gründerjahren der Bfw gab es Bereitschaft rund um die Uhr.

Die Instruktion der Bfw Braunschweig führt folgendes aus:
Tagwache 1 Mann, Mittagspause 2 weitere Männer zur Verstärkung, Nachtwache 1 Führer oder Steiger und 5 Mann. Betten dürfen benutzt, aber nur die Oberbekleidung abgelegt werden. Ein Mann besetzt den Telegraphen und ist zweistündlich abzulösen.

Witten hatte ab 1884 mit 12 Mann eine ständige Wache, die im Notfalle durch 14 weitere Männer verstärkt werden können. Wohnungen entstanden für die Feuerwehrmänner neben dem Werk.

Die Bfw waren allgemein von den Ortsfeuerwehren unabhängig. Es gab Ausnahmen.

In Oldenburg war die Eisenbahnfeuerwehr dem städtischen Brandmajor unterstellt, in Glückstadt und Jülich gehörte die Bfw als eigener Zug der jeweiligen Ortsfeuerwehr an.

Die Karlsruher Bfw gehörte zuerst als 7. Kompanie der dortigen Freiwilligen Feuerwehr und ab 1911 als 12. Kompanie an.

Die 1900 im AW Stendal gegründete Bfw gehörte bis 1906 der dortigen Freiwilligen Feuerwehr an, zahlte an diese ihre Beiträge und unterstellte sich auch den für die Stadtfeuerwehr gültigen Satzungen.

Ein Sonderfall bildete die Bfw Schwerte. Sie sicherte den Brandschutz für den Stadtbezirk Schwerte-Ost und die Straßenfeuermelder liefen auf der Wache der Bfw Schwerte auf.

Bis zum 2. Weltkrieg war eine Dienststelle Träger einer Bfw. Doch es gab auch Ausnahmen. In Offenburg nahm 1909 das AW seinen Betrieb auf. Es bildete sich eine Bfw aus Personal des AW und des Bw. Später wurden beide Wehren wieder geteilt, jedoch im 2. Weltkrieg zu einer großen Wehr mit 120 Mann zusammengeschlossen. Dagegen war diese Offenburger Bfw im 1. Weltkrieg an die Freiwillige Feuerwehr Offenburg angegliedert, weil die städtische Wehr durch Einberufungen stark geschwächt war.

Die Ausbildung der Bahnfeuerwehren erfolgte in

den Gründerjahren vielfach nach eigenem Gutdünken, dabei aber die Freiwillige Feuerwehr als Vorbild im Auge und so gut es ging, auch deren Unterstützung dankbar anzunehmen. Umgekehrt wurde die Freiwillige Feuerwehr Duisburg-Wedau durch die dortige Bfw ausgebildet.

Die Bfw München-Freimann erhielt ihre Ausbildung durch die BF München nach den Vorschriften der FF Bayerns. Führer von Bfw wurden vielfach auch bei den BF's ausgebildet.

In Baden waren Mitglieder der Bfw ab 1932 zu Führerkursen zugelassen.

In Braunschweig wird 1870 festgelegt, dass sämtliche Mannschaften nach dem Reglement der hiesigen (Braunschweiger) Gesamtwehr zur Bedienung einer zweirädrigen Absprotzspritze, einer vierrädrigen Spritze und der notwendigen Steiggeräte eingeübt werden.

Geübt wird vierteljährlich, aber auch 12-tägig, dann aber nur in den Sommermonaten.

Ergänzt waren die Übungen durch den Ausmarsch und den Fußdienst, denn die Spalierbildung bei fürstlichen Besuchen und die Teilnahme an patriotischen Feiern gehörten in der damaligen Zeit auch zu den Pflichtaufgaben einer Bfw.

Es war auch die Möglichkeit eingeräumt, sich einmal jährlich oder ab und zu, sich an den Übungen der Ortsfeuerwehr zu beteiligen.

Laut Anordnung der Badischen Staatsbahndirektion waren die Hauptübungen mit den Ortswehren unter Beiziehung der Hafenboote und Lokomotiven abzuhalten.

Zur Erzielung einer einheitlichen Ausbildung erfolgte in Stendal bis 1906 mit den Geräten der Stadt und des Werkes eine umschichtige Übung im jährlichem Wechsel.

Die Bahnämter hatten einmal im Jahr eine Löschprüfung unter Beiziehung der Bezirksmaschineningenieure anzuordnen, heute würde man von einer Haupt- oder Gemeinschaftsübung sprechen. Mit dieser Übung war jeweils die Überprüfung der Löschgeräte verbunden. Leiterübungen genossen eine besondere Priorität.

Die Disziplin innerhalb der Bfw war sehr streng. Ehrengerichte wachten darüber. Bei unpünktlichem Erscheinen und wegen Fehlens erhob man Strafgelder.

Dem Handwerker gab man als Mitglied einer Bfw den Vorzug, z. B. bestand die Bfw Braunschweig aus 1 Ingenieurassistent, 2 Vorhandwerkern, 17 Metallhandwerkern, 2 Malern und 1 Taglöhner.

Die Bfw Hannover bestand Jahre später aus 1 Ingenieur, 11 Werkmeister, 38 Handwerkern und 11 angelernten Handwerkern.

Auf eine breite Streuung der speziellen Kenntnisse legten die Wehrführungen allseitig großen Wert. So wies die Bfw Freiburg 1960, z. T. in Mehrfachfunktion u. a. 19 Fahrer, 17 Maschinisten, 10 Schweißer und Brennschneider, 9 Elektriker, davon 3 mit Schaltberechtigung und 6 ausgebildete Sanitäter aus.

Die Alarmierung der Mannschaften erfolgte auf die verschiedenste Art z. B. Schneeballsystem, Hornisten, Huphörner, Dampfpfeifen, Streckenläutwerke oder durch druckluftbetriebene Typhon und auch Weckerlinien. Später kamen Sirenen hinzu. Bis zum Funkmeldeempfänger war ein rund 100jähriger Weg zurückzulegen.

Man möge vielleicht über das erwähnte Schneeballsystem lächeln, doch mit wenigen Fernsprechanschlüssen und einem gut eingespielten System, ließen sich Ausrückzeiten von 8 – 10 Minuten erreichen.

Begünstigt waren Wehren wo durch weitsichtige Planungen Wohnungen für die Feuerwehrmänner neben den Gerätehäusern entstehen ließen, genau so wenn das Gerätehaus in oder in der Nähe einer Eisenbahnersiedlung stand.

Selbst nach dem 2. Weltkrieg wurden noch Wohnungen für Bahnfeuerwehrangehörige neben ihrem Gerätehaus erbaut, so z. B. in Nürnberg.

Die Bfw kamen seit ihrer Gründung bei zahlreichen Bränden zum Einsatz.

Als Brandobjekte finden wir Werkstätten, Wagen, Böschungen, Waldungen, Bahnhofsgebäude, Bahnwohnhäuser, Lager, Benzinkesselwagen usw., kurz alles was überhaupt brennen konnte.

Die Bfw löschten aber auch außerhalb des Bahngebietes.

Hier ist von der Anatomie bis zur Ziegelei alles vertreten. In der langen Reihe der Brandeinsätze tauchen die Brauerei, die Chemische Fabrik, genau so wie die Glockengießerei, die Kaserne oder das Theater auf.

Beim Stadtbrand in Hünfeld 1888 löschte die Bfw Fulda. In einem zeitgenössischen Bericht ist zu

lesen, dass ohne sie wohl kein Haus stehen geblieben wäre. Die Rettung der evangelischen Kirche sei nur ihr zu verdanken. Leider fand bei den schwierigen Löscharbeiten ein Fuldaer Bahnfeuerwehrmann den Tod.

Auch beim Brand des Fuldaer Domes zeichnete sich die dortige Bfw aus.

Beim Dorfbrand in Distelhausen (22 Gebäude, davon 8 Wohnhäuser) am 27.06.1894 wird das schnelle Eingreifen der Bfw Lauda als zweite auswärtige Wehr besonders hervorgehoben.

Die Bfw München-Freimann konnte beim Brand der Aktienziegelei Oberföhring am 25.07.1935 eine Löschgruppe der BF München vor dem Flammentod bewahren.

Bei den damaligen Transportverhältnissen konnten die oben erwähnten Auswärtseinsätze nur unter Inanspruchnahme des Schienenweges erbracht werden.

Eine Besonderheit war wohl der Einsatz der Dampfspritze der Bfw Oldenburg auf der Insel Wangerooge. Mit Sonderzug fuhr diese Spritze bis Harle und wurde mittels Schiff nach der Insel übergesetzt. Die Spritze soll noch vor der restlichen Vernichtung des Brandobjektes (Kurhaus?) zum Einsatz gekommen sein.

Auch die Lokomotiven mit ihren großen Wasservorräten dienten der Brandbekämpfung, so z. B. beim Brand des Empfangsgebäudes im Rhein-Neckar-Bahnhof Darmstadt, am 24.07.1909, wo die Bfw mit zusätzlich mehreren Löschloks im Einsatz stand.

Hilfeleistungen durch die Bfw vor dem 2. Weltkrieg waren selten. Doch es gab sie auch schon. So beim schwersten Eisenbahnunglück seit Bestehen der Eisenbahn in Deutschland.

Nach einem schweren Unwetter entgleiste am 03.09.1882 auf der Strecke Freiburg-Breisach ein mit rund 1.000 Personen besetzter Ausflugssonderzug aus Kolmar/Elsaß. Es gab 63 Tote und 104 Schwerverletzte. Von den Verletzten starben 5 nachträglich.

Auf die um 22.10 Uhr eingegangene Unfallmeldung konnte die Bfw Freiburg um 22.16 Uhr mit dem ersten Hilfszug, bestehend aus der Zuglok des gerade eingefahrenen Güterzuges 508, 2 Personenwagen dritter Klasse und einem mit Werkzeugen beladener Hilfswagen ausrücken.

Bei dem schweren Zugunglück auf dem Münchner Ostbahnhof am 24.05.1926 kam die Bfw München-Freimann zum Einsatz.

Im 1. Weltkrieg waren die Bfw nicht besonders gefordert, denn die Alliierten flogen damals noch keine Brandangriffe. Trotzdem kam es auch ohne Brandmunition zu beachtlichen Großbränden wo die Hilfe für die örtliche Feuerwehr durch die Bfw notwendig war.

In den turbulenten Nachkriegsjahren, die Bfw waren ja auch damals Mädchen für alles, und so war beispielsweise die Bfw Witten zusammen mit dem Bahnschutz (später Bahnpolizei) zur Abwehr von Zerstörungsangriffen mit ihren Strahlrohren anstelle von Wasserwerfern und dann bei der Ruhrbesetzung 1923 für zwei Jahre als Werkschutz eingesetzt.

Mit der nach dem 1. Weltkrieg einsetzenden Feuerwehrmotorisierung gingen die Einsätze der Bahnfeuerwehren außerhalb der Bahnanlagen zwangsläufig zurück.

Die Kameradschaftspflege innerhalb der Bahnfeuerwehren besaß seit ihrer Gründung einen besonderen Stellenwert. Sie bildete die Grundlage für den Zusammenhalt der Wehren.

Erwähnenswert ist die Blasmusikkapelle der Bfw Hannover, das 15-köpfige Trommler- und Pfeiferkorps der Bfw Schwerte und die Spielmannszüge der Bfw Freiburg, Karlsruhe und Offenburg.

In der Wirtschaftskrise anfangs der 30er Jahre im vorigen Jahrhundert gab es drastische Verminderungen der Personalstärken. Eine Wehr ausgerüstet mit einer Motorspritze, einer Anhängeleiter und Schlauchwagen darf nur noch 24 Mann und 3 Führer vorhalten, eine Anordnung die von den Wehrangehörigen nicht verstanden wurde.

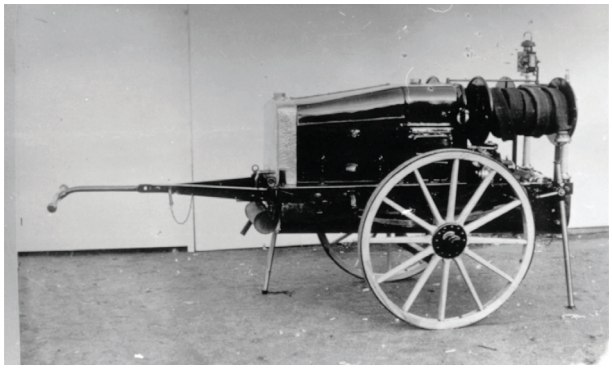
Doch selbst in dieser schweren Zeit konnte die Bfw München-Freimann der Öffentlichkeit einer schneidige Jugendgruppe vorstellen.

Die Bahnfeuerwehren gehörten den einschlägigen Feuerwehrverbänden von ihren Anfangsjahren bis zu ihrem Ende an.

Die Motorisierung der Bahnfeuerwehren vollzog sich in kleinen Schritten. Die Bfw Bremen besaß seit ihrer Gründung 1914 eine Motorspritze mit 400 l/min Leistung. 1920 standen 2 Motorspritzen mit 800 l/min bzw. 525 l/min Leistung zur Verfügung.

Dagegen gab es im gleichen Jahr im Freistaat Sachsen bei Bfw noch keine einzige Motorspritze. Doch das sollte sich langsam ändern. 1921 wird

aus Wittenberge berichtet, dass die dortige Bfw mit 1 Lafettenspritze 1.000 l/min und einer weiteren Motorspritze mit 400 l/min Leistung sowie zwei Elektrokarren als Zugfahrzeuge ausgestattet waren.



Lafettenspritze der Firma Metz wie sie Mitte der Zwanziger Jahre an verschiedene Bahnfeuerwehren zur Auslieferung kam, später auf Gummibereifung umgerüstet

Weitere Motorspritzen lassen sich 1924 in Stendal mit 2.000 l/min, 1926 in Karlsruhe, 1928 in Freiburg, 1.000 l/min, Fabrikat Metz, im gleichen Jahr auch in München-Freimann, Fabrikat Magirus, 1929 in Hannover, Fabrikat Meyer-Hagen, im gleichen Jahr auch ein Zugang in Glückstadt, 600 l/min Leistung, 1930 in Meiningen und München-Neuaubing mit jeweils 1.500 l/min Leistung nachweisen.

Von 1914 – 1930 kamen für die Bfw eine Reihe weiterer 2- und 4-rädriger Motorspritzen des Fabrikates Koebe hinzu, ohne dass sich das Lieferjahr ermitteln ließ, so nach Berlin, Brandenburg, Bromberg, Hannover, Frankfurt, Königsberg, Memel, Schneidemühl u. a..

Es ist vielleicht interessant, dass der gleiche Hersteller im 1. Weltkrieg 5 zweirädrige Motorspritzen an die Eisenbahndirektion Kowno lieferte.

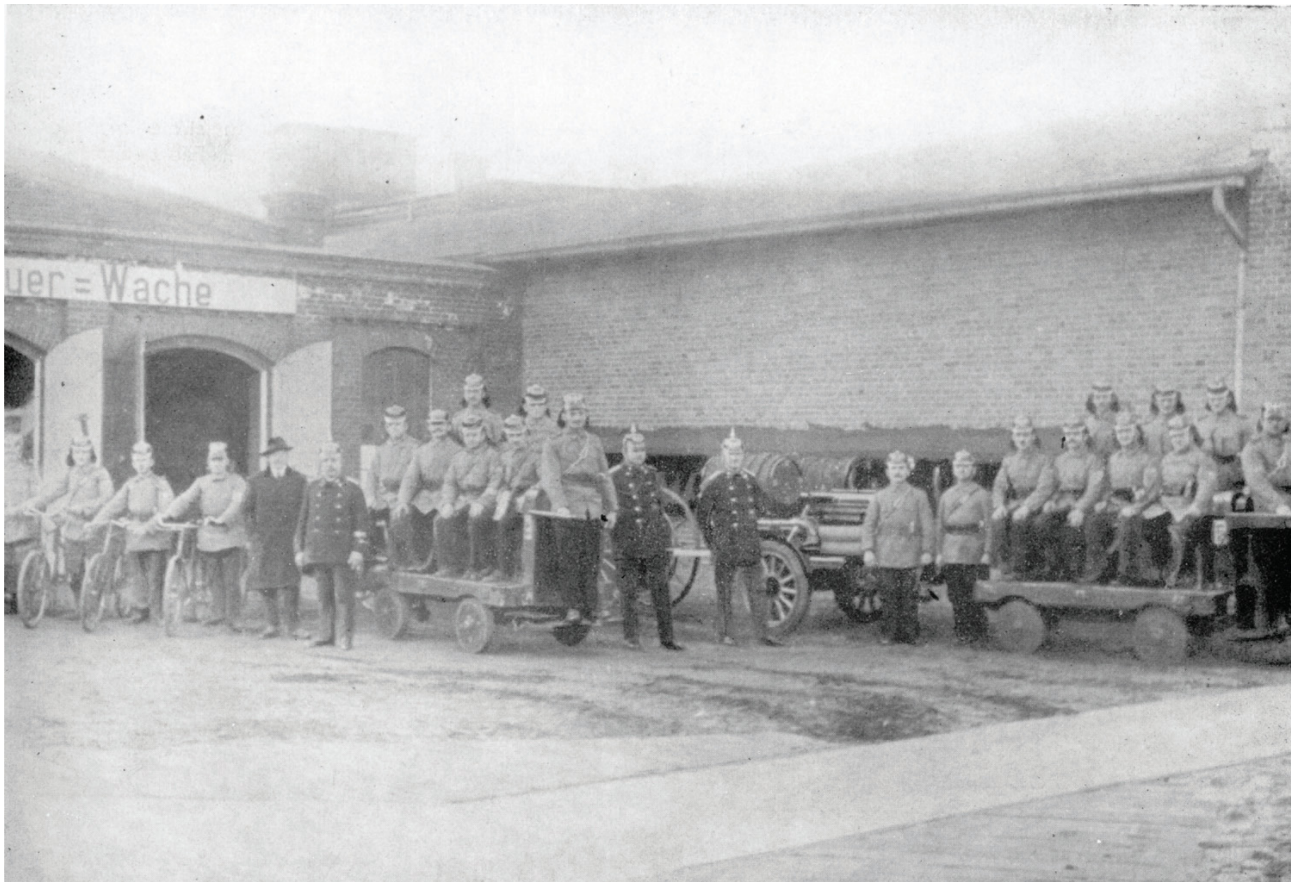
Sehr spärlich war bis in den 2. Weltkrieg hinein die Ausstattung mit Löschfahrzeugen.

Aus den zugänglichen Unterlagen lässt sich lediglich die Beschaffung eines Löschgruppenfahrzeugs unbekannter Art mit 50 PS, vermutlich anfangs der 30er Jahre bei der Bfw Stendal nachweisen.

In dieser Zeit baute sich die Bfw München-Freimann aus einem LKW ihr erstes Löschgruppenfahrzeug, größtenteils in freiwilliger Arbeit.

Auf die gleiche Art, ebenfalls in freiwilliger Arbeit schuf sich die Bfw München-Neuaubing aus einem LKW ein Löschgruppenfahrzeug, Kennzeichen DR 77 023.

In diesem Zusammenhang ist es auch erwähnenswert, dass sich die München-Freimanner Wehr



Bahnfeuerwehr Wittenberge mit Lafettenspitze, Elektrokarren und Radfahrgruppe

1955 ein TLF 15 mit 2.000 Liter Tankinhalt baute.

In den vorhandenen Unterlagen tauchen erstmals 1936 fabrikmäßig gefertigte und an Reichsbahnfeuerwehren gelieferte Löschgruppenfahrzeuge auf. Es handelte sich dabei um Borgward „Hansa-Lloyd“, Typ Expreß, Aufbau Metz, offene Bauweise, 5 Sitze, Benzinantrieb, 4 Zylinder, 27 PS, 2.200 kg zulässiges Gesamtgewicht, Nutzlast als Pritschenwagen 1 t, TS am Heck eingeschoben, Preis 2.480 Reichsmark.

Die ersten Fahrzeuge erhielten 1936 die Bfw Hannover (DR 77 016), weiter die Bfw Oldenburg und Opladen. 1938 verzeichnete die Bfw Paderborn den Zugang eines LF 25 bzw. in der damaligen Bezeichnung GLG. Ein Fahrzeug der gleichen Klasse konnte 1939 die Bfw Hamburg-Harburg in Dienst stellen. Die Motorisierung mit Löschfahrzeugen auf breiter Basis erfolgte erst im Verlaufe des 2. Weltkrieges.

Das dritte Reich und in dessen Folge der 2. Weltkrieg bedingte für die Bfw einen gewaltigen Umbruch. So ordnete schon 1934 die preußische Regierung die Bildung freiwilliger Betriebsfeuerwehren in verschiedenen Eisenbahnwerkstätten an. Die vielen Maßnahmen wie Altersgrenze, Wahlen, Rangabzeichen, Uniformierung usw. greifen auch bei den Bahnfeuerwehren. Allerdings kamen verhältnismäßig wenige Wehren in den Genuss der neuen Uniformierung wie wir weiter unten noch sehen werden.

Der Weg in den totalen Staat und die Diszipli-nierung machte auch vor den Bfw nicht halt. Es soll hier nur kurz auf den Deutschen Gruß, militärische Haltung, Teilnahme an Maiumzügen, Sonnenwendfeiern, Aufmärschen am Tag der Deutschen Polizei, Winterhilfswerk-Sammelaktionen, vormilitärische Ausbildung usw. hingewiesen werden.

Unbedingt ein großer Vorteil für die Schlagkraft der Wehren war die Einführung des auf allen Positionen einsetzbaren Einheitsfeuerwehrmannes gemäß PDV 23. Nicht alle Bfw stellten sich gleich auf das neue System um, wie noch zu ersehen ist. Es soll aber auch erwähnt werden, dass trotz aller mit dem Dritten Reich verbundenen Widrigkeiten die Wehren in dieser schwierigen Zeit ihre Kameradschaft weiter pflegten.

Der 1. Weltkrieg stellte wie schon o. a. an die Bahnfeuerwehren keine besonderen Anforderungen, denn die Bahnanlagen trafen verhältnismäßig wenige Bomben. Trotzdem richtete die Eisenbahnverwaltung einen besonderen Eisenbahnluftschutz schon 1916 ein, und die notwendigen Vorkehrungen fanden ihren Niederschlag in der Vorschrift „Maßnahmen bei Fliegerangriffen“. Die Hauptverwaltung der damaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erließ 1924 Anweisungen für den Luftschutz ihrer Betriebe. Die besonderen Luftschutzverhältnisse waren am 01.01.1932 in knapper und klarer Form geregelt.

Die Bahnfeuerwehren hatten die noch in der Weimarer Republik erstellte, am 20.11.1933 eingeführte und ab 01.03.1934 gültige Dienstvorschrift 149 Feuerlöschordnung (Feulo) anzuwenden. Diese Feulo enthielt ergänzende Bestimmungen über taktische Feuerlöschmaßnahmen bei Luftangriffen.

Ein 1938 in der einschlägigen Fachpresse erschienener kritischer Bericht über den Brandschutz der Bahnanlagen zeigten deren Mängel sehr deutlich auf. Nach Kriegsbeginn hatte sich wenig geändert und in einem Inspektionsbericht vom Juni 1940 wurde erneut darauf hingewiesen und auch bemerkt, dass z. T. nur Handdruckspritzen vorhanden sind.

Zur Organisation und Ausrüstung des Brandschutzes der Deutschen Reichsbahn im 2. Weltkrieg sollen kurz einige Zahlen vorangestellt werden.
Die Reichsbahn betrieb während der Kriegsjahre 104 Ausbesserungswerke, 19 Werksabteilungen, 745 Bahnbetriebs- einschließlich Kraftwagenbetriebswerke und Fahrleitungsmeistereien und 83 Bahnbetriebswagenwerke.

Diese Stellen hatten für den Ausbau des Bahnbrandschutzes Kräfte zu stellen. Das gleiche galt für eine riesige Anzahl sonstiger Stellen wie Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Lager usw.. Die vorgenannten Zahlen betreffen das damalige Netz der Reichsbahn, also Deutsches Reich mit Österreich, Sudetenland, Elsaß-Lothringen, jedoch nicht das Generalgouvernement und die übrigen besetzten Gebiete.

Darüber hinaus hatte die Reichsbahn auch im Osten einen eigenen Brandschutz aufzubauen. Die Fahrzeuglieferungen in diese Bereiche waren beträchtlich. So erhielten dort Bfw zwischen 1941 und 1943 u. a. 43 LLG/LF 8 Mercedes L 1500 S. Als Empfangsorte tauchen Cropay, Czernowitz, Dnjepropetrowsk, Kiew (10), Krakau (5), Lazy, Lublin, Minsk (4), Poltawa, Riga (5), Saporoshje, Sarnopol, Skorzysko, Sosnowitz, Stalino, Suamenke und Warschau auf.

Bevor auf die Tätigkeit der Bahnfeuerwehren in dieser Zeit eingegangen wird, ist eine Betrachtung des Luftkrieges und seine Auswirkung allgemein auf die Bahnanlagen notwendig. Polen, besonders aber seine Hauptstadt Warschau machte die ersten bitteren Erfahrungen mit dem Luftkrieg.

Ein deutscher Luftangriff auf Rotterdam mit 1.308 Sprengbomben im Gesamtgewicht von 98 t verursachte einen 2,9 qkm großen Flächenbrand, vernichtete ein Sechstel der Stadt und machte 75.000 Menschen obdachlos. Schon 1932 wies H. Rumpf, damals Branddirektor in Königsberg, in seinem Buch „Brandbomben“ auf die Gefahr von Flächenbränden und Feuersturm hin.

Es bedurfte der Brandangriffe auf Lübeck, Rostock und des Tausendbomberangriffes auf Köln 1942, die in Partei-, Militär- und LS-Führung große Bestürzung hervorriefen und einen Umdenkprozess, auch bei der Reichsbahn mit sich brachte.

Die Auswirkungen dieser Brandangriffe waren beträchtlich. Schon 1942 zeigte sich, dass 1 t Sprengbomben 2.000 qm, 1 t Brandbomben dagegen 13.000 qm bebaute Fläche zerstören. Die innerhalb der Städte liegenden Bahnanlagen wurden bei den Flächenbombardements mit getroffen.

Die bei Kriegsbeginn bereits bestehenden und z. T. schlecht ausgerüsteten Bfw hatten zunächst nächtliche Bereitschaften zu leisten. Diese Maßnahme war mit dem abgeschlossenen Westfeldzug aufgehoben. Die an für sich notwendig gewesenen Verstärkungen hielten sich in Grenzen, zumal die nächtlichen britischen Bombenabwürfe nur als lästige Nadelstiche empfunden wurden.

Der damalige Zustand des Bahnluft- und –brandschutzes lässt sich am besten aus der Sicht und Urteil eines neutralen Zeugen, dem Luftschutzoffizier beim Befehlshaber der Ordnungspolizei im Wehrkreis VI (NRW) erklären:
„Nach dem Luftschutzgesetz hatten die besonderen Verwaltungen (Reichsbahn, Reichspost, Reichswasserstraßen, Reichsautobahnen) alle Luftschutzmaßnahmen in ihrem Bereich selbstständig und in eigener Verantwortung durchzuführen. Leider hatten diese Behörden bis zum Ausbruch des Krieges weder für ihre Belegschaft, auch nur einigermaßen genügend Schutzräume ausgebaut. Die Ausrüstung ihrer Schadensbekämpfungskräfte war so dürftig, dass sie in vielen Fällen nicht einmal in der Lage waren, kleine oder mittlere Schäden selbstständig zu bekämpfen. Während die örtlichen Luftschutzleiter mit allen Mitteln versuchten, dass vor dem Kriege Versäumte nachzuholen, wurden diese dringend notwendigen Luftschutz-Maßnahmen bei den besonderen Verwaltungen nur langsam und zögernd durchgeführt. Auch nach den ersten Bombenwürfen auf das Ruhrgebiet erfolgte nur geringe Beschleunigung im Ausbau der Luftschutzräume und in der Ausstattung ihrer Luftschutzeinheiten.“

Ganz untätig war die Reichsbahnverwaltung, d. h. das Reichsverkehrsministerium aber nicht. Schon vor 1942, also den großen Brandangriffen auf Lübeck, Rostock und Köln stellte sie am 17.01.1941 fest, dass bei der ständig zunehmenden Verwendung von Brandbomben die bisherigen Vorbereitungen des Brandschutzes nicht ausreichen. Innerhalb eines Monats war u. a. zu berichten, wie der Stand der Löschwasserversorgung ist, sind die vorhandenen Bfw ausgebildet und zu jeder Zeit einsatzbereit, in welchen Orten wird die Bildung motorisierter Bfw für erforderlich gehalten?

Eine Reihe weiterer diesbezüglicher Erlasse folgte. Es blieb nicht bei Anordnungen, sondern in kurzer Zeit wurde ein beachtlicher Brandschutz mit den vorhandenen und neu aufgestellten Bfw auf die Füße gestellt.

So schrieb der o. g. Luftschutz-Offizier des Wehrkreises VI später:
„Erst nach dem großen Luftangriff auf Köln im Mai 1942 wurde Schutzraumbau und Ausrüstung der Luftschutzeinheiten der besonderen Verwaltungen beschleunigt.”

Während die Reichsbahn ihre Luftschutzeinheiten, insbesondere ihre Feuerlöschkräfte, in den besonders gefährdeten Luftschutzorten so gut ausrüstete, dass sie in der Lage waren, durch eigene überörtliche Luftschutzkräfte die meisten in ihrem Bereich anfallenden Schäden selbst zu bekämpfen, hat die Reichspostverwaltung während des ganzen Krieges ihre Luftschutzeinheiten nur unzureichend ausgerüstet. Für die allgemeine Schadensbekämpfung hat sich dieser Zustand sehr nachteilig ausgewirkt, denn bei fast allen Großangriffen mussten Luftschutzpolizeieinheiten (auch Kräfte der Bfw [der Verfasser]) die für die allgemeine Schadensbekämpfung vorgesehen waren, für die Bekämpfung der Schäden im Bereich der Postverwaltung abgezweigt werden.“

Das vorstehend angesprochene Missverhältnis zwischen den Kräften der Reichsbahn und der Reichspost zeigen die nachstehend aufgeführten Beispiele:
In Augsburg standen 15 Löschgruppen der Reichsbahn zwei der Reichspost gegenüber, die Bfw Freiburg verfügte neben 1 LF, 2 Behelfslöschgruppenfahrzeugen über 9 Kraftspritzen, zusätzlich 2 als Ausfallreserve und in Graz gab es bei der Reichsbahn 3 LF, 9 Hydrantentrupps und 1.000 Luftschutzkräfte, denen postseitig nur 200 gegenüber standen.

Außer den materiellen Verstärkungen gab es Anordnungen zur intensiven Ausbildung nach Musterdienstplänen. Auch dem vorbeugenden Brandschutz wurde größte Aufmerksamkeit geschenkt.

Dazu gehörte der Ausbau der Stich- und Ringwasserleitungen, Verbindung der Bahnwassernetze mit den städtischen Versorgungsnetzen, Anlage von Tiefbrunnen, Bau von Löschwasserleitungen, Anlage von Löschteichen und unterirdischen Zisternen, teilweise innerhalb der Gleisanlagen mit einem Fassungsvermögen bis zu 600 cbm, Herstellung von Anfahrstellen an offenen Wasserstellen für LF, Bau von Staustellen in Wasserläufen. Bereitstellung von Kesselwagen und alten Loktendern mit Löschwasser. Ausrüstung der Dampfloks mit Schläuchen und den erforderlichen Armaturen. Bauliche Maßnahmen wie das Einziehen von Brandmauern, Einbau feuerhemmender Türen und Tore, imprägnieren der hölzernen Dachstühle und die Herstellung stabbrandbombensicheren Decken über besonders wichtigen Gebäuden, sowie die Schaffung von Brandgassen in Hallen und Lagern u. v. a. m..

Trotz allen dieser Maßnahmen blieb die Löschwasserversorgung eine durch nichts auszugleichende Schwachstelle. Das RVM stellte 1942 fest, dass die Bekämpfung der Brände nur noch bei Einsätzen von Großgeräten (LF 8 – 25, TS 8) Erfolg verspricht.

Der Ausbildung auf breitem Raum wurde besondere Beachtung geschenkt. Hierzu gehörte auch die Einrichtung eigener Reichsbahnfeuerwehrschulen. Der vermehrte Einsatz von Löschloks wird gefordert, aber schon 1942 vermerkt, dass in Folge von Streckensperrungen oftmals Schadensstellen nicht angefahren werden können.

Im abwehrenden Brandschutz stützte sich die DR auf den Hausfeuerschutz auf der untersten Stufe ab, also den Selbstschutz in Dienst- und Wohngebäuden. Wo Gebäude nachts oder an Wochenenden entblößt waren kamen Brandwachen hinzu. Die nächste Stufe bildeten die 1/4 starken Hydrantentrupps. Sie gab es in größeren Verwaltungsgebäuden, Lagern, Güterhallen, Werkstätten usw..

Es zeigte sich, dass schon kleinere Angriffe, auch der Ausfall des Netzstromes, vielfach auch die Leitungswasserversorgung ausfallen ließ. Deshalb wurden die Hydrantentrupps, soweit es die angespannte Versorgungslage noch zuließ, mit TS 2 und 3 ausgestattet. Dort wo es keine solchen Kleinkraftspritzen gab, kam es zur Auflösung der Trupps und das Personal war eine willkommene Ver-stärkung der mit Großgeräten ausgerüsteten Einheiten.

Das gleiche Los traf auch die EluTrupps. Die mit schienengebundenen Gerätewagen versehene Truppe waren hauptsächlich zur Abwehr chemischer Kampfstoffe aufgestellt, besaßen eine gute Ausrüstung, neben schwerem Atemschutz auch Kleinkraftspritzen. Nachdem die Bombenwürfe die Schienenwege meist blockierten und die Anfahrt der Gerätewagen und den Einsatz der Truppe verhinderte, verfielen sie ebenso der Auflösung. Personal mit Ausrüstung kamen als willkommene Verstärkung zu den Bfw.

Weiter war der Einsatz von Dampf- als Löschloks – wie schon oben erwähnt – vorgesehen. Mit ihrem großen Wasservorrat – oft mehr als das 10fache eines heutigen TLF, stand eine große Löschwasserreserve theoretisch bereit. Die zerbombten und unbefahrenen Gleise ließen ihren Einsatz meist nicht zu.

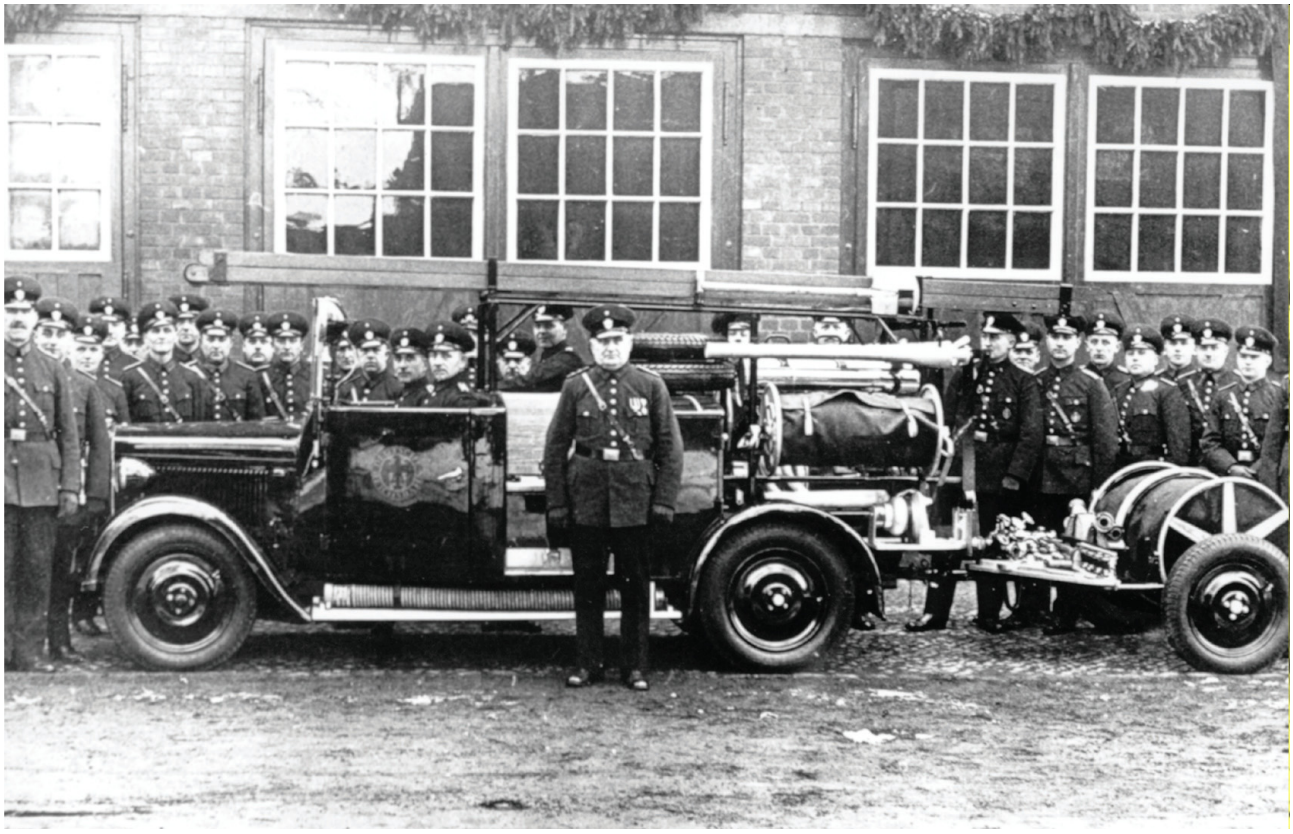
Als Ersatz für die ausgefallene Leitungswasserversorgung oder fehlender unabhängiger Löschwasserstellen war das Einfahren wassergefüllter Kesselwagenzüge zu den Brennpunkten geplant. Der Wasserzug der RBD Nürnberg führte beispielsweise 390 cbm Löschwasser, eine TS 8 und 1.000 m Schnellkupplungsrohre mit sich; ein beachtliches Löschwasserpotenzial. In München gab es zwei derartiger Wasserzüge, zu je zehn wassergefüllter Kesselwagen. Nur in einem einzigen Fall gelang es einen Zug zur vorgesehenen Einsatzstelle zu fahren.

Die großflächige Zerstörung der Gleisanlagen verhinderte die vom Ansatz her hervorragende Planung auch in die Praxis umzusetzen. Dafür konnten diese Züge als Ersatz für die ausgefallene Speisewasserversorgung der Dampfloks vorzügliche Dienste leisten, so z. B. in Mannheim nach dem schweren Tagesangriff Pfingsten 1944 durch die Wasserzüge aus Bretten und Mülhausen/Elsaß. Die notwendigen Gleise mussten aber vorher instandgesetzt werden.

Für die Löschwasserversorgung über lange Wegestrecken konnte die Verwaltung einige – leider zu wenige – Schlauchkraftwagen 3 t und 4,5 t beschaffen.

Das Kernstück der aktiven Brandabwehr bildeten die zahlreichen Bahnfeuerwehren. Im Bereich der RBD Karlsruhe gab es schon 1941 39 Bfw gegenüber 14 vor Kriegsbeginn.

Opladen verfügte über 1 LF 25, 2 LF 15, 2 LF 8, 1 Sanka und 1 Krad. Im Standort Nürnberg-Fürth standen in den dortigen Bfw 3 LF 25, 2 LF 15 und 20 TS 8, sowie Kräder in unbekannter Anzahl. Der Bahnfeuerwehrführer der RBD München konnte einen Großlöschzug, bestehend aus je einem LF 25, LF 15 und LF 8, sowie einem SKW 3 mit hauptamtlicher Mannschaft einsetzen, und nach Großangriffen ca. 40 Löschfahrzeuge aus dem Münch-



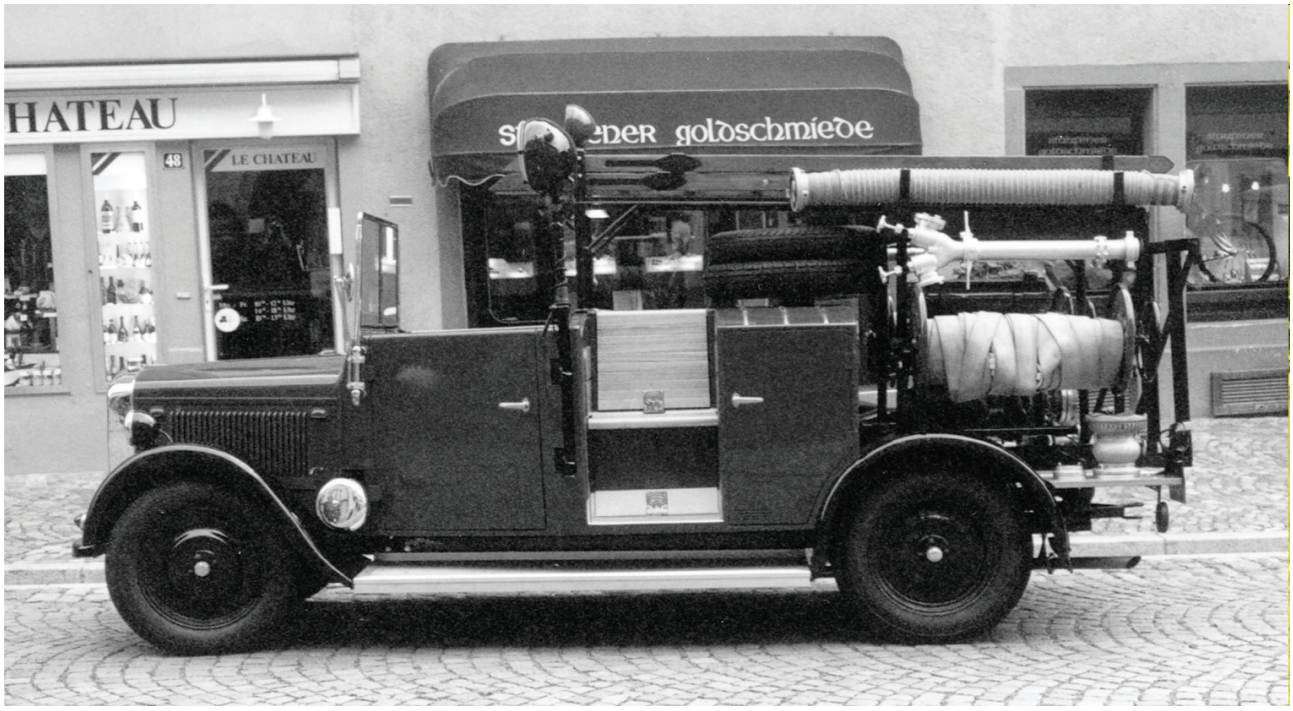
Bahnfeuerwehr Hannover bei Indienststellung LF 8 Hansa-Lloyd im Jahre 1937

ner Direktionsbezirk heranziehen. Die Zahl der Kraftspritzen war beachtlich und doch im Hinblick auf die Wucht der Brandangriffe zu wenig.

Bei der RBD Karlsruhe gab es 38 LF der verschiedenen Typen und schon im November 1942 28 Flader-TS und 118 TS anderer Fabrikate. Diese Zahl erhöhte sich schließlich auf über 200 Stück.

Die Nachbardirektion Mainz wies neben 72 TS 8, 120 TS 2 und 6 TS 4 = 198 Stück, 12 schwere, 22 leichte und 38 Behelfslöschfahrzeuge auf. Für die RBD Hamburg ließen sich 27 LF 8 – 25 und ca. 50 TS, dazu eine Reihe von Behelfslöschfahrzeugen ermitteln.

In der relativ kleinen RBD Wuppertal standen nach



Hansa-Lloyd Museumsfahrzeug der FF Kirchheim u.T. zuletzt bei der Bfw Oldenburg beheimatet.

den vorhandenen Unterlagen über 200 TS, 26 LF, darunter 16 SLG/LF 15 und GLG/LF 25, 2 SKW und 2 Sanka. Die RBD Berlin soll rd. 60 LF, die RBD München rd. 50 LF besessen haben. Auch die Reichsbahnfeuerwehrschulen waren ebenso mit LF und TS ausgestattet.

Die Löschfahrzeuge führten die Kennung DR und als erste zwei Ziffern 77. Dann folgte die dreistellige Fahrzeugnummer. Die Behelfslöschfahrzeuge fuhren unter ihrer normalen Fahrzeuggruppennummer, besaßen also nicht die nur für Löschfahrzeuge vorgesehene Gruppennummer 77.

Die ermittelte niedrigste Fahrzeugnummer 77016 trug ein 1936 beschafftes LF 8 der Bfw Hannover, die höchste bekannte Nr. DR 77807 wies ein LF 15 der Bfw Eckernförde auf.

Allein von den auf Mercedes-Benz L 1500 S aufgebauten LLG/LF 8 beschaffte die Reichsbahn zwischen dem 24.10.1941 und dem 09.12.1943 die beachtliche Zahl von 289 Stück.

Von den 3 t – Fahrgestellen Klöckner-Humboldt-Deutz FS 330 bzw. später S 3000 erhielten die Bahnfeuerwehren nach einer Vorserie von 4 Stück zwischen dem 06.12.1941 und dem 01.12.1943 100 SLG/LF 15 und 5 schwere Schlauchkraftwagen SSK, Aufbau Magirus. Dazu kamen weiter die Fahrzeuge anderer Fahrzeug- und Aufbauhersteller, z. B. Fahrgestell Mercedes-Benz und KHD 4,5 t für die GLG/LF 25 und GSK/S 4,5 hinzu. Außer der oben angesprochenen Großlieferung von 289 LLG/LF 8 müssen auch die Lieferzahlen anderer Hersteller beachtlich gewesen sein, denn von den 22 bei der RBD Mainz vorhandenen LLG/LF 8 stammten nur 2 Fahrzeuge aus der Großlieferung von Mercedes-Benz.

Schließlich wären auch die mit Pressplatten verkleideten LF 8 und LF 15 auf Opelfahrgestell zu erwähnen, die auch nach Kriegsende noch Verwendung fanden. Unterlagen über diese Fahrzeuge konnten bis heute nicht aufgefunden werden.

Eine Gesamtübersicht über den Fahrzeugbestand des Reichsbahn-Feuerlöschdienstes während des 2. Weltkrieges lässt sich infolge fehlender Unterlagen nicht ermitteln. Wenn man aber die beträchtlichen Fahrzeuglieferungen der Industrie betrachtet und sie einschließlich der TS hochrechnet, kann man von einem Bestand bis zu 1.000 LF (ohne die Behelfsfahrzeuge) und mehreren tausend Tragkraftspritzen ausgehen.

Bei den Behelfslöschfahrzeugen handelt es sich meist um LKW als Zugfahrzeug für TSA. Die Mannschaft saß auf Längsbänken. Dazwischen lag die so gut wie nicht gesicherte Ausrüstung.

Pressplattenverkleidetes LF 15 auf Fahrgestell Opel 3 to mit Schlauchanhänger Eigenbau (Nachkriegsaufnahme)

Unfälle mit den TSA und laufende Zugstangenbrüche führten dazu, dass man begann in eigenen Werkstätten die TS 8 in die LF 8 unter Verstärkung deren Hinterachse umzusetzen.

Zur Erzielung größerer Schlagkraft kam es zum Zusammenziehen mehrerer Bfw zu einem Großverband. So gab es in Hamburg unter einem Bahnfeuerwehr-Kreiswehrführer eine aus 1 LF 25, 3 LF 15 und 3 LF 8 zusammengesetzte Löscheinheit.

Die RBD Hannover hatte aus Bfw verschiedener Standorte eine aus 1 LF 25 und 6 LF 15 bestehende Einheit gebildet. Bei Einflügen größerer Verbände in den norddeutschen Raum hatten sich die Fahrzeuge an einem Sammelpunkt im Wald an der Bahnstrecke Aligse – Celle einzufinden und mittels Feldfernsprecher in die Streckenfernsprechleitung einzuschalten.

Nach erkanntem Einsatzschwerpunkt setzte die Elu-Zentrale diese Großeinheit, etwa dem Ein-satzwert einer Bereitschaft SHD/LS-Pol, FF entsprechend, nach dem angegriffenen Zielpunkt in Marsch, so u. a. nach Berlin, Bielefeld, Braunschweig, Bremen, Hamburg und Halle.

Es muss hier eingeflochten werden, dass die Anfahrten z. T. über 200 km nicht immer von Erfolg gekrönt war. Der Grund hierfür lag einmal in den langen Anfahrtszeiten, teilweise fehlten die notwendigen ortskundigen Lotsen, hinzu kamen auch die zertrümmerten Straßen. So konnte z. B. trotz der Hilfe von 2 örtlichen Lotsen am 22.04.1944 der Verschiebebahnhof Hamm von keiner Seite angefahren werden.

Seit dem 18.01.1936 verfügte die Reichsbahn über das modernste Fernsprechsystem Europas, das Fernsprech-Selbstwahl-Großnetz Basa. Dank dieser ausgezeichneten Nachrichtenverbindungen konnten die Bfw unverzüglich, auch aus den Nachbardirektionen, herangeführt werden.

Wenn auf Bahngebiet selbst kein Einsatz erforderlich oder nicht möglich war, sollten sich die motorisierten Bfw dem örtlichen LS-Leiter zur Hilfe anbieten. Konnte die örtliche LS-Leitung nicht erreicht werden, hatten die Reichsbahnfeuerwehrführer ihre Einheiten nach eigenem Ermessen einzusetzen. Außerdem die für den überörtlichen Einsatz abgestellten Kräfte mussten in Hinblick auf mögliche Angriffe ausreichende Reserven zurückgehalten werden.

Die Personallage war schwierig. Wenn man die Kopfzahlen des Feuerlöschdienstes bei der RBD Mainz mit 5.600 oder die der RBD Karlsruhe mit über 3.000 Kräften hochrechnet, so kann man mit Sicherheit davon ausgehen, dass einige 10.000 Frauen und Männer während des 2. Weltkrieges in den Reihen des Reichsbahn-Feuerlöschdienstes standen.

Infolge Einberufungen zum Wehrdienst und Abordnung vieler Reichsbahner in die besetzten Gebiete konnte größtenteils nur auf ältere Jahrgänge, junge noch nicht wehrpflichtige Lehrlinge, später Frauen und Mädchen zurückgegriffen werden. Zu den Löschkräften zählten auch ausländische Arbeitskräfte, vereinzelt sogar russische Kriegsgefangene.

Auf eine solide Ausbildung legte die oberste Führung großen Wert. Ein für alle Wehren gültiger Musterdienstplan sah wöchentlich mindestens eine Übung vor. Wehren mit Bereitschaftsdienst übten sogar täglich.

Führer und Unterführer erhielten ihre Ausbildung an der jeweils zuständigen Landesfeuerwehrschule oder an den Reichsbahnfeuerwehrschulen Hagen-Hengstey, Münster und Neuburg/Donau. Zusätzlich waren bewährte Reichsbahnfeuerwehrführer mit schienengebundenen Unterrichtswagen in der Ausbildung tätig. Sie vermittelten den Wehrangehörigen an ihren jeweiligen Standorten die neuesten Erkenntnisse der Brandabwehr, Angriffsmittel und Taktik der Angreifer.

Besonders ausgesuchte Reichsbahnfeuerwehrführer erhielten eine bis zu 12-wöchige Sonderausbildung bei der Feuerschutzpolizei. Ein Offizier der Feuerschutzpolizei war als Ausbilder an die Reichsbahnfeuerwehrschule Hagen-Hengstey abgeordnet.

Der von den Bahnfeuerwehrangehörigen geleisteten Bereitschaftsdienst stellte neben der 10-12 stündigen täglichen Arbeitszeit eine sehr schwere gesundheitliche Belastung dar. Im RAW Hamburg-Harburg gab es für die Wehr 24-stündigen Bereitschaftsdienst. Davon betrug die reine Arbeitszeit 12 Stunden. Wechsel erfolgte in vier Gruppen. Im RAW Paderborn standen 3 Gruppen zu je 12 Mann im Wechsel in Tag- und Nachtbereitschaft. Die nicht in Bereitschaft stehenden Wehrangehörigen hatten sich bei Fliegeralarm, nach Einführung der öffentlichen Luftwarnung auch dieser, an den vorgesehenen Sammelplätzen einzufinden.

Die Einsatztätigkeit der Bfw war im 2. Weltkrieg außerordentlich umfangreich. Die Bfw im RAW Bremen fuhr in den 5,5 Kriegsjahren über 1.500 Einsätze. Der Großlöschzug RBD München fuhr neben ungezählten kleinen und mittleren Einsätzen 57 Großeinsätze. Zum Teil führten diese bis nach Innsbruck, dem Ausgangspunkt der laufend ange-

griffenen Brennerbahn. Die Bfw München-Freimann war bei großen Luftbrandeinsätzen 53x in Bahnanlagen, 4x in Industriewerken und bei der Reichspost, 2x in öffentlichen Gebäuden tätig.

Die Freiburger Bfw, zu deren Ausrückebereich auch das nahe Elsaß gehörte, stand schon 1942 mit 3 Löschgruppen im überörtlichen, infolge Frontnähe im letzten Kriegshalbjahr fast täglich im Einsatz. Die Bfw Jülich kam fast jede Nacht zum Einsatz, u. a. in Köln, Essen, Wuppertal und Frankfurt/Main.

Die motorisierte Löschgruppe des Bw Euskirchen wurde in allen größeren Städten Westdeutschlands, darüber hinaus auch in Frankfurt/Main und Kassel eingesetzt. Ihr Fahrzeug war wegen Personalmangel nur einfach besetzt. Es gab keine Reserveleute. Die Männer waren in einer Kaue am Stadtrand untergebracht. Das LF stand getarnt unter Bäumen. Diese Einheit hatte praktisch einen monatelangen Dauereinsatz.

Die 11 motorisierten Löschgruppen der RBD Münster kamen wiederholt in den Bahnanlagen wie auch in der Stadt zum Einsatz. In Braunschweig bekämpften 16 Löschgruppen aus Braunschweig, Celle, Dessau, Halberstadt, Halle, Hannover, Kreiensen, Lehrte, Magdeburg und Stendal Brände. Bei den Luftangriffen auf Stuttgart vom 25. – 29.07.1944 waren 23 örtliche und 5 überörtliche Reichsbahnlöschgruppen tätig. Die Oldenburger Bfw stand z. T. bis zu 14 Tage im Dauereinsatz in Wilhelmshaven, Nordenham, Emden, Delmenhorst, Hamburg, Hannover u. a.

Die aus jungen Mädchen und alten Männern bestehende Bfw Lehrte bekämpfte 71 Großbrände, darunter einige Kesselwagenbrände. Als ein von der Wehrmacht bezeichnetes Husarenstück ist die Brandbekämpfung eines mit V-Geschossen beladenen Sonderzuges zu nennen. Die Bfw Opladen war eine besonders geforderte Bfw.

Löscheinheiten der Reichsbahn retteten die großen Post-Selbstwahlämter in Frankental und Ludwigshafen und das erkannte die Reichspostdirektion mit einem Dankschreiben an. Bei dem schlimmen Luftangriff auf Wuppertal-Barmen am 29./30.05.1943 brachten außer den örtlichen Kräften die Bfw Duisburg, Düsseldorf, Essen, Hamm, Langerfeld, Opladen, Schwerte, Speldorf, Vohwinkel und Wanne-Eickel Hilfe.

Über die dabei tätig gewesenen Bfw kann man noch heute nachlesen: *„Sämtliche Einheiten haben unter Einsatz ihres Lebens größte Leistungen, darunter Personenrettungen aus brennenden Häusern vollbracht, die nicht hoch genug anerkannt werden können.“*

Im Standardwerk über den Zivilen Luftschutz im 2. Weltkrieg wird schließlich festgestellt:
„Für Hilfe an die örtlichen Feuerwehren sind den Reichsbahnfeuerwehren viele Anerkennungen zugegangen, die die mustergültige Organisation, die gute Ausbildung und die nachbarliche Hilfsbereitschaft rühmten.“

Die personellen Verluste durch Tod und Verwundung in den Bahnfeuerwehren einschließlich der von ihnen gestellten Brandwachen stiegen mit der Ausweitung des Luftkrieges rapide an. Schon am 27.11.1941 verloren im RAW Köln-Nippes 7 Feuerwehrangehörige ihr Leben. In Fulda starben bei einer nächtlichen Einsatzrückfahrt durch einen nicht verschuldeten Verkehrsunfall 5 Mann. Am 27.04.1944 kamen in Mannheim 14 Mann des eigenen Löschdienstes um. Am 11.08.1944 löschte ein Volltreffer in Straßburg das Leben einer ganzen Löschgruppe aus.

Die Bedrohung durch Jabos (Jagdbomber) kam in den letzten Monaten vermehrt hinzu. Durch geschickte Tarnung der Fahrzeuge und Luftspäher auf den Kotflügeln konnte einigermaßen entgegen gewirkt werden.

In den letzten Kriegswochen lauerten weitere Gefahren für die Bahnfeuerwehrangehörigen. Die Bfw Opladen sollte geschlossen in die Feldgendarmerie eingereiht werden. Der entschlossene Widerstand des Zugführers konnte dies verhindern.

Ein LF der Bfw Freiburg mit Fahrer vereinnahmte ein Panzerjagdkommando der Waffen-SS. Der Fahrer musste in seiner Feuerwehruniform Kampfeinsätze mitfahren. Als Nichtkombattant hatte er bei Gefangennahme mit seiner Erschießung zu rechnen, zumal sein LF rechtswidrig auf Dach und Wänden das Rote Kreuz aufgemalt bekam.

Das Tragen der Feuerwehruniform oder Teilen davon konnte sich übel auswirken. So wurde ein Feuerwehrmann, Vater von 4 Kindern, beim Einmarsch der feindlichen Truppen als vermeintlicher SS-Angehöriger erschossen, weil der noch seine schwarze Feuerwehrstiefelhose trug, ein anderer aus gleichem Grunde schwer misshandelt.

Die Fahrzeuge der Bahnfeuerwehren hatten sich bei Feindannäherung und Zurücknahme der Betriebsspitzen abzusetzen und wurden in Wehren noch nicht besetzter Gebiete eingegliedert, z. B. Recklinghausen in die Bfw Weiden/Oberpfalz oder Breslau in die Bfw Dessau.

Nach der Besetzung kam es zur Plünderung vieler Gerätehäuser unter Entwendung der Ausrüstungen, Reifen wurden abmontiert, Fahrzeuge gerie-

ten bei Absetzungen oder durch Beschlagnahme der Besatzungsmacht in Verlust, anderen Verwendungszwecken zugeführt oder auch an öffentliche Feuerwehren abgegeben.

Bei der Besetzung Hamburgs durch die Engländer am 03.05.1945 lösten sie die Löscheinheiten der Deutschen Reichsbahn auf. Fahrzeuge und Geräte, die den Krieg überstanden, fielen teilweise der Verschrottung oder Beschlagnahme zum Opfer, vermutlich auf Grund der „Military Gouvernement-Instruktion – Nr. 3 – Reorganisation oft the German Fire Service."

Bemerkenswert, die amerikanischen Streitkräfte zerstörten vor ihrem Abzug aus dem vorübergehend besetzten Thüringen vom 01. – 03.07.1945 die Feuerwehrgeräte. Die Bahnfeuerwehren waren nahezu zerschlagen. Sie erfüllten ihre Pflicht bis zuletzt.

Es folgten Zwangsmaßnahmen gegen Bahnfeuerwehrführer und –männer. Die Entnazifizierung führte zum Zwangsausschluss mancher Bahnfeuerwehrmänner aus ihren Wehren. Diese Restriktionen betrafen besonders die Feuerwehren in der französischen Besatzungszone. Von 18.000 begutachteten Fälle betrafen 70% Angehörige der Feuerwehr. Ob man hier Vergleiche mit der französischen Résistance zog, die ja vielfach unter dem Deckmantel der Feuerwehr organisiert wurde?

Das Kriegsende brachte die Zerschlagung des Dritten Reiches und die Schaffung der vier Besatzungszonen. Diese Umstände führten zur Trennung in West und Ost, auch bei den Bahn-feuerwehren.

Zunächst soll die Entwicklung im Westen bis zur Wiedervereinigung beschrieben werden. Viele Bfw begannen unmittelbar nach dem Kriegsende ohne verwaltungsseitigen Auftrag mit dem Wiederaufbau ihrer am Boden liegenden Wehren.

Die materiellen Voraussetzungen waren mit dem Verlust der Fahrzeuge und Ausrüstungen sowie der Zerstörung oder Beschädigung mancher Gerätehäuser nicht gerade bestens.

Personell brachte das Ausscheiden bewährter Feuerwehrmänner durch die Entnazifizierung große Schwierigkeiten mit sich. Auch wollten andere Kameraden aus Frust keine Uniform mehr tragen. Der übrig gebliebene Kern setzte ihre Gerätehäuser wieder instand, reparierte Geräte und Ausrüstungen und konnte den Brandschutz wenigstens in bescheidenem Rahmen sichern.

Dieser Brandschutz bestand zu dieser Zeit vielfach nur aus einer auf der Löschkarre verlasteten TS oder einem TSA, dessen Gummibereifung gestohlen war und deshalb auf Holzrädern lief. Mit der persönlichen Ausrüstung sah es nicht besser aus.

Aber aller Eifer und der persönliche Einsatz konnte die fehlende Motorisierung nicht ersetzen. So waren weitere Eigenleistungen gefragt, z. B. Umbau eines schweren Kübelwagens zum LF oder Schaffung eines TLF aus einem LF 15. Schlagartig stieg die Einsatzqualität nachdem RAW in geringen Stückzahlen neue LF 8 beschaffen konnten, besonders aber ab 1960 mit der Zuteilung der ersten TLF.

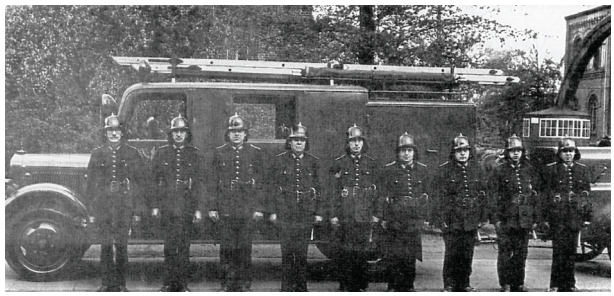
1976 standen in den damaligen 10 Bundesbahndirektionen für den abwehrenden Brandschutz 6 LF 8, 34 LF 16-TP, 42 TLF 16, 178 TSA, 165 TS 8/8, 48 TS 4/5, 50 TS 2/5, 13 P250 und 11 ÖSA bereit.

Ab 1960 erfolgte der Übergang von den Kreis-laufgeräten zu den Preßluftatmern. Die Weiterentwicklung des Atemschutzes fand mit der Einführung des Überdrucksystems im Januar 1993 seine Fortsetzung.

Brände jeder Art und Größe finden sich in den Aufzeichnungen der einzelnen Wehren, vom Flurbrand – in der Dampflokzeit sehr oft – über dem Waldbrand, das Mineralöllager bis zum ausgedehnten Werkhallenbrand, die Acetylenerzeugungsanlage, den Benzinkesselwagenbrand, ein breitgefächertes Spektrum an Brandobjekten. Einsätze außerhalb der Bahnanlagen kommen noch vor, zählen aber zu den Seltenheiten.

Die Hilfeleistungen verdrängen nach und nach die Brandeinsätze und stehen jetzt mehr und mehr im Vordergrund. Da sind einmal die üblichen, alltäglichen Feuerwehreinsätze wie Keller auspumpen, Ölspuren beseitigen, Kesselwagen abdichten, Türen öffnen usw. Einige Bahnfeuerwehren waren bei z. T. schweren Betriebsunfällen gefordert.

Die Sturmfluten 1962 und 1976 machte den Einsatz küstennaher Bfw notwendig. Auch im Binnenland gab es immer wieder viele durch Sturm und Niederschläge bedingte z. T. tagelange Dauerein-



Löschgruppe Bahnfeuerwehr Hannover vorschriftsmäßig eingekleidet vor ihrem am 09.01.1943 angelieferten LF 8 angetreten

sätze. Eine Bfw hatte wiederholt gesunkene DB-Schiffe zu heben. Diese und viele andersartig gelagerten Einsätze führten zur Entwicklung entsprechender Fahrzeuge.

Die Fahrzeugentwicklung durchlief verschiedene Phasen. Wie wir schon oben hörten, behalfen sich vereinzelt Wehren mit dem Eigenbau von Löschfahrzeugen auf LKW-Pritschen. Ebenfalls sind die genannten LF 8 auf dem Fahrgestell des Hansa-Lloyd zu nennen.

1938 konnte die Bfw Paderborn, 1939 die Bfw Hamburg-Harburg jeweils ein GLG/LF 25 in Dienst stellen. Die Masse der LLG/LF 8, SLG/LF 15 und GLG/LF 25, sowie vereinzelt SSK/SKW 3 t und GSK/SKW 4,5 t kam erst in den Kriegsjahren zur Auslieferung. Offene Zug-Kfz 8 beschaffte die Reichsbahn nicht.

Die ersten Nachkriegsbeschaffungen waren LF 8 Opel-Blitz. Die erste Lieferung eines TLF 16, Rundhauber, Typ Mercur, 125 A erfolgte als Prototyp an die Bfw München-Freimann, 10 Fahrzeuge der gleichen Ausführung gingen als Serie an die Bfw Darmstadt, Duisburg, Freiburg, Glückstadt, Hamburg-Harburg, Kaiserslautern, Kassel, Mannheim, Nürnberg und Opladen.

Die Lieferung weiterer TLF 16 erstreckte sich über Jahre mit den Typen Magirus-Deutz Merkur 125 A, 150 A, 150 D 10 A, 170 D 11 A, 192 D 11 FA und Magirus 120 – 19 AW. Eine Neuentwicklung war das LF 16 LP; auch LF 16 TP und zuletzt LF 16-P bezeichnet, auf den Fahrgestellen Magirus-Deutz 150 D 10 A und 170 D 11 A. Diese Fahrzeuge führten 250 kg Pulver, 800 l Wasser und 140 l Schaummittel mit. Die am Heck eingeschobene PLA konnte im Hinblick auf Zivilverteidigungsmaßnahmen gegen eine TS 8/8 ausgetauscht werden. Ergänzung hierfür war die Einstellung von P 250 und ÖSA.

Die Steigerung der technischen Hilfeleistung und Wassereinsätze auf einen Anteil von 94,4 % am gesamten Einsatzaufkommen ließen eine neue Fahrzeugkonzeption mit einer neuen Fahrzeuggeneration entstehen. Da war zunächst das HLF 24, Besatzung 1/8, Feuerlöschpumpe FP 24/8, Schnellangriffseinrichtung, 1.900 l Wasser, 100 l Schaummittel, Seilwinde Treibmatic 50 KN, Lichtmast 5m, 4 Preßluftatmer, 4 CSA, Dicht- und Auffangmaterial, Meßgeräte, Hebezeug, tragbarer Stromerzeuger 8 KVA, Trennschleifer, Motorsäge, autogenes Schweißgerät, 3-teilige Schieb- und 4-teilige Steckleiter.

Diese Fahrzeuge besaßen einen großen Leerraum, bestimmt für das Einschieben einer TS 8/8 im Verteidigungsfalle. Für den friedensmäßigen Gebrauch blieb den Wehren die Nutzung dieses Raumes entsprechend den örtlichen Erfordernissen selbst überlassen.

Zweites Fahrzeug der Neuentwicklung war der RW-G. Besatzung 1/2, Stromerzeuger 20 KVA fest eingebaut, Lichtmast 5m, Seilwinde Treibmatic 50 KN. Die Grundausstattung entsprach etwa einem RW 2, ergänzt um 4 Preßluftatmer, 4 CSA, 3 verschiedene Umfüllpumpen mit den entsprechenden Schläuchen und Zubehör, Auffangbehälter und verschiedene Meßgeräte. Beide Fahrzeuge waren auf Magirus-Iveco 120-25 aufgebaut.

Eine breitgefächerte Ausbildung trug den gestiegenen Anforderungen an die Wehrangehörigen Rechnung. Dazu gehörte neben der Grundausbildung in den Wehren, die Truppmann- und Truppführerausbildung, auch in zentralen Lehrgängen. Die weitergehende Schulung erfolgte an den jeweiligen Landesfeuerwehrschulen.

Dazu kamen Sonderlehrgänge in Strahlen- und ABC-Schutz, Schulung in Erster Hilfe, Ausbildung am Übungskesselwagen, Übungen mit dem Lehrhilfszug, Kraftfahrerschulung, Ausbildungsveranstaltungen bei BASF, Magirus und anderen Firmen. Einige Wehren unterzogen sich auch Leistungswettkämpfen, z. T. mit beachtlichen Ergebnissen. Auch schon vor dem 2. Weltkrieg nahmen Bfw an Leistungswettkämpfen teil.

Die Kameradschaftspflege war ein wichtiges Element für den Zusammenhalt der Wehren. Daneben gab es auch Verbindungen zu ausländischen Wehren. Eine Rarität, zumindest für Bfw, stellte wohl das von Hauptbrandmeister Rolf Rütz im Gerätehaus der Bfw Opladen aufgebaute Feuerwehrmuseum dar.

Bei den Gerätehäusern war vom einfachen Holzschuppen bis zum modernen Neubau alles vertreten. Freiwillige Leistungen beim Bau und Ausbau durch die Wehrmänner waren gefragt. Neue Gerätehäuser entstanden in den Nachkriegsjahren u. a. in Fulda, Haltingen, Krefeld, Mannheim, Maschen, Neumünster, Nürnberg, Offenburg, Paderborn und eine großzügige Erweiterung in Freiburg. Noch 1991 waren 6 Gerätehausneubauten und 3 Gerätehauserweiterungen vorgesehen.

Es ist erwähnenswert, dass es sich bei den Bahnfeuerwehrangehörigen um normale Eisenbahner handelte die ihren Feuerwehrdienst freiwillig neben ihrem normalen Eisenbahnerberuf ausübten.

Eine Ausnahme bildete die Bfw Maschen. 1991 fuhr

Gerätehauserweiterung Freiburg.
Fahrzeuge von links:
RW-G, HLF 24,
MZW, TLF 16

die Bfw Maschen 207 Einsätze, davon 22 Brände und 152 Gefahrguteinsätze, davon war bei 53 Einsätzen Atemschutz und zusätzlich 14x CSA zu tragen.

Die knappe Personaldecke führte 1991 dazu, dass bei 32 % der Einsätze weniger als 6 Mann zur Verfügung standen. Diese Fakten, in einem 26-seitigem von dritter Stelle erstellten Gutachten aufgezeigt, führte dazu, dass, für die Bfw Maschen hauptamtliche Kräfte hinzugezogen wurden.

Das Kriegsende und die Teilung Deutschlands erzwang für die Bfw der sowjetischen Besatzungszone, der späteren DDR, eine gegensätzliche Struktur gegenüber den Bfw der 3 westlichen Besatzungszonen, der späteren Bundesrepublik Deutschland. Bahnfeuerwehren in diesem Sinne gab es nicht mehr. Die dortigen Wehren waren Freiwillige Betriebsfeuerwehren.

Während im Westen demokratische Grundformen, auch bei den Feuerwehren ihren Einzug hielten, waren im Osten die Feuerwehren allgemein, auch die Bfw, den Machtansprüchen der dortigen Organe, sprich SED, bedingungslos ausgesetzt.

Es sei aber vorab festgestellt, dass die dortigen Feuerwehren der Reichsbahn nach ihrem Wiederaufbau in fachtechnischer Hinsicht einen ausgezeichneten Stellenwert besaßen. Vorliegende Schriftstücke, Gespräche mit Kameraden der ehemaligen Reichsbahn und persönliche Eindrücke lassen das klar erkennen.

Die Wehren der Reichsbahn trugen als Betriebsfeuerwehr den Namen Freiwillige Feuerwehr und die Bezeichnung ihrer jeweiligen Dienststelle. Der Einfachheit halber wird aber weiterhin von Bfw gesprochen.

Der Wiederaufbau nach dem verlorenen 2. Weltkrieg und der weitgehend zerschlagenen Wehren war im Osten noch schwieriger als im Westen. Die Feuerwehrleute der Reichsbahn waren Mädchen für alles. Nicht nur innerhalb des Bahnbereiches erbrachten die ostdeutschen Feuerwehrkameraden viele freiwillige Leistungen, sondern auch außerhalb, z. B. Ausbau eines Kinderferienlagers, Wachdienst im städtischen Theater, Brandschutzausbildung in Schulen, Ernteeinsatz, Flugsicherung usw.

Bei der Reichsbahn gab es im Gegensatz zur Bundesbahn auch Frauen- und Jugendgruppen. Für die Ausbildung standen eigene Feuerwehrschulen zur Verfügung. Feuerwehrsport wurde intensiv betrieben, Höhepunkte waren die Brandschutzwettbewerbe mit beachtlichen Platzierungen im Wettkampfsport.

So erzielte u. a. die Bfw Wittenberge bei den IX. Republikmeisterschaften den 1. Platz und stellte mit 1,237 min. einen neuen DDR-Rekord in der 4 x 100 m Feuerwehrstafette auf.

Die Einsatztätigkeit war sehr umfangreich.

Von Ausnahmen abgesehen umfasste die Standardausrüstung großer Bfw in der DDR:
1 LF, 1 TLF, 1 KLF
Im Einzelfall kamen Kdw, GW und Sanka hinzu.

Zunächst stützten sich die Bfw in der DDR auf die nur noch spärlich vorhandenen Fahrzeuge aus Altbeständen der Kriegsjahre. Nach dem Wiederaufbau der Automobil- und Feuerwehrgeräteindustrie in der DDR erhielten die dortigen Bfw nach und nach typisierte Löschfahrzeuge. Eine eigene Fahrzeugentwicklung gab es im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn nicht.

Während sich die Bfw im Osten genau wie die westlichen Bfw auf nebenberufliches Personal stützten, bestand die Bfw Mukran/Rügen aus 38 hauptberuflichen Kräften, darunter 4 Brand-ingenieure, im 24-Stunden Schichtdienst.

Diese Struktur war durch den Fährhafen (Verbindung nach Klaipeda/Memel) mit seinem ausgedehnten Gleisanlagen und Hallen bedingt. Der sowjetische Nachschub wurde über diesen Hafen abgewickelt. Die Bfw Mukran erbrachte bis zu 805 Einsätze – überwiegend Gefahrgut – jährlich.

Mit der Wiedervereinigung erfolgte die Zusam-menführung des Brandschutzes Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn. Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG am 01.01.1994 zeigte sich sehr schnell, dass in einer auf Aktiengewinne ausgerichteten Bahn für eine Sicherheitstruppe kein Platz mehr sein würde. Zu diesem Zeitpunkt gab es bei der DB 50, bei der Reichsbahn 32, zusammen

82 motorisierte Bfw mit 86 bzw. 76, zusammen 162 LF und RW, besetzt durch rund 2.000 nebenamtliche freiwillige Feuerwehrleute, dazu kamen die hauptamtlichen Kräfte in Maschen und Mukran.

Ihr Fahrzeugbestand gliederte sich wie folgt auf:

DB	TLF 16	23
	LF 16-TP	23
	HLF 24	24
	RW-G	16

		86
DR	TLF 16	22
	KLF	23
	LF 8	12
	LF 16 TS	10
	RW-G	9

		76

Zusammen also 162 Fahrzeuge.

Dazu kamen die in o. g. Aufstellung nicht enthaltenen ELW, MZW, Kombi, Sanka und die Palette der Anhänger wie TSA, ÖSA (bei der DB 36), P 250, AL und sonstigen Spezialanhänger.

Die Einsatzzahlen der Bahnfeuerwehren waren beachtlich. Von 1955 – 1990 kam es im DB-Bereich zu 47.682 Brandfällen, wobei bei 46 % die eigenen Löschkräfte in Tätigkeit traten. Bei den erst seit 1979 zentral erfassten Hilfeleistungen fielen bis 1990 bei laufender Verbesserung der technischen Ausrüstung 5.555 technische Hilfeleistungen an.

Einsatzzahlen der ehemaligen Reichsbahn ließen sich nicht erlangen. Sie müssen aber beachtlich gewesen sein, wenn man die Tätigkeiten der Bfw Dessau aus 5 Jahren von 1979 – 1984 mit 234 Brandeinsätzen und Hilfeleistungen, sowie 1.950 Sankaeinsätzen hochrechnet.

Ein Schreiben vom 02.06.1997 regelte die einheitliche Verfahrensweise zur Auflösung, im Amtsjargon als Auflassung bezeichnet, der Bahnfeuerwehren.

Mit dem 31.07.1998 endete die rund 140-jährige Geschichte der deutschen Bahnfeuerwehren. Völlig verschwunden sind die Bfw noch nicht. Durch Sonderregelungen gibt es sie noch in Hannover, Kassel, Maschen und Nürnberg, sowie als innerbetriebliche Feuerwehr im Signalwerk Wuppertal.

Zusammenfassung

Mit dem Betrieb der ersten Eisenbahnen in einzelnen Ländern des damaligen Deutschland trafen deren Eisenbahnverwaltungen Vorkehrungen für den Brandschutz, wobei sich besonders die süddeutschen Länder um einen breitgefächerten Brandschutz bemühten.

Zunächst ging es nur um die Beschaffung von Feuerspritzen, bedient von etwas ausgebildeten Löschmannschaften, wobei sich laut Presseberichten die Löschmannschaft des Karlsruher Bahnhofes beim Brand des Karlsruher Hoftheaters am 28.02.1847 auszeichnete.

Die Wiege der ersten Feuerwehr der Bahn stand in Buchhorn (heute Friedrichshafen) am Bodensee in der damaligen Eisenbahnwerkstätte. Dort gelang es dem Maschinenmeister R. A. Schröter eine Freiwillige Fabrikfeuerwehr, hervorgegangen aus der Löschmannschaft (Pflichtfeuerwehr) im Jahre 1857 zu gründen.

Weitere Bfw kamen 1861 in Siegen, 1864 in Neumünster, 1865 in Braunschweig, 1870 in Fulda und 1877 in Oldenburg hinzu.

Die Großherzogliche Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen rief am 20.11.1877 durch Verwaltungsakt 20 Bfw ins Leben. Bis zum 1. Weltkrieg kam es im Deutschen Reich zur Gründung zahlreicher weiterer Bahnfeuerwehren.

Die Feuerwehren der deutschen Eisenbahnen trugen verschiedene Namen bis sich letztendlich der Name Bahnfeuerwehr durchsetzte.

Die Ausrüstung der Wehren in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens reichte von der einfachen Handspritze, über die zwei- und vierrädrige Saug- und Druckspritze, bis zur Dampfspritze.

Die Bfw waren allgemein von den Ortsfeuerwehren unabhängig, aber in Ausbildung und teilweise in der Uniformierung diesen angeglichen. Der Beitritt erfolgte freiwillig.

Die Bfw kamen inner- und außerhalb der Bahnanlagen zum Einsatz, doch mit der allgemein ein-

Die ersten nach dem Krieg beschafften, serienmäßigen LF 8

setzenden Feuerwehrmotorisierung gingen die Einsatzzahlen beträchtlich zurück.

Die Kameradschaftspflege innerhalb der Wehren war ausgeprägt. Neben einigen Spielmannszügen gab es mindestens eine Bahnfeuerwehr-Blasmusikkapelle.

Blasmusik der Bahnfeuerwehr Hannover 1912

Wie alle Feuerwehren waren auch die Wehren der Bahn vom Marsch ins Dritte Reich mit allen unangenehmen Begleiterscheinungen nicht ausgenommen.

Mit z. T. mangelhafter Ausrüstung und ungenügender Ausbildung begann für die Bfw der 2. Weltkrieg und sie waren den Herausforderungen des Luftkrieges zunächst meist nicht gewachsen.

Doch die Verwaltung unternahm angesichts der sich stetig steigernden Luftbrandangriffen gewaltige Anstrengungen dieser Herausforderung zu begegnen. So wurden zahlreiche neue Bahnfeuerwehren, selbst in den besetzten Ostgebieten z. B. in Kiew, Minsk, Poltawa usw. gebildet und die Wehren mit Großgeräten ausgestattet, die Ausbildung intensiviert, auch in eigens dafür eingerichteten Reichsbahnfeuerwehrschulen.

Bei den Großgeräten ist von einem Bestand bis zu 1.000 LF und mehreren tausend TS auszugehen. Die Bfw kamen bei und nach Luftangriffen nicht nur innerhalb der Bahnanlagen, sondern auch außerhalb zum Einsatz, teilweise über große Entfernungen und auch unter Zusammenziehen mehrerer Einheiten.

Die personellen und materiellen Verluste waren leider beträchtlich. Mit dem Kriegsende waren die meisten Gerätehäuser beschädigt oder zerstört, Fahrzeuge und Geräte ebenso oder auch geplündert. Dazu kam die unheilvolle Trennung in West und Ost, wovon auch die Bfw betroffen waren, weil Bundes- und Reichsbahn ihre eigenen Wege gingen.

Der Wiederaufbau war schwierig und langwierig, Eigeninitiative war angesagt, sowohl in West wie auch in Ost. Mit neuen Fahrzeugen konnten die Wehren ihre Schlagkraft zurückgewinnen.

Mit dem LF 16-P schuf die DB ein auf ihre Zwecke zugeschnittenes Löschfahrzeug. Ab 1989 erfolgte schrittweise die Ablösung der bisher verwendeten TLF und LF 16-P durch zwei Eigenentwicklungen, dem HLF 24 und dem Rüstwagen Gefahrgut RW-G. Bei der Reichsbahn kamen ausschließlich Serienfahrzeuge zu den Wehren.

Die Einsatztätigkeit der Bfw der DB und der DR war umfangreich und breit gefächert, zumal als die Hilfeleistungen vermehrt in den Vordergrund traten.

Mit Gründung der Deutschen Bahn AG (DB-AG) am 01.01.1994 zeigte sich verhältnismäßig schnell, dass in einer auf Aktiengewinn ausgerichteten Bahn kein Platz für eine Sicherheitsgruppe sein würde. So endete mit dem 31.07.1998 die rund 140-jährige Geschichte der deutschen Bahnfeuerwehren.

Quellen:

- Allg. Forstzeitschrift Nr. 28 vom 15.07.1978
- Archivalien Bfw Freiburg und Hannover, D. Lachmuth, Stadtarchiv Braunschweig, Verfasser
- Brandhilfe 1/1997
- Bundesarchiv Koblenz BAR 5 mit Anhängen
- Dienstvorschrift 149 (Feulo)
- Einsatzberichte verschiedener Bahnfeuerwehren
- Festschriften Bfw bzw. AW Berlin-Warschauerstraße, Bremen, Freiburg, Fulda, Glückstadt, Hamburg-Harburg, Hamburg RBD, Hannover, München-Freimann, München-Neuaubing, Offenburg, Oldenburg, Opladen, Potsdam, Stendal, Wittenberge
- Festschrift FF Friedrichshafen und Weiden
- Freiburger Zeitung vom 23.07.1876
- Gasschutz und Luftschutz 1938, Seite 37
- Gespräche mit Bahnfeuerwehrmänner und –führer der DR, DB, DR-Reichsbahn u.a. Georg Keller, Bezirksführer RBD Karlsruhe, Manfred Pless, Brandingenieur, Leiter Bfw Mukran, Franz Wagner Bezirksführer RBD München, nach dem Krieg BZA München H. Tietze, Reichsbahndir. Generaldirektion DR Berlin
- Gespräch mit Carl-Wilhelm Gerlach, Oberbrandingenieur am 10.04.2007
- Gutachten Dipl.-Ing. (TU) BD R. L. Glor vom 05.10.1992
- Handbuch des Badischen Feuerwehrver-

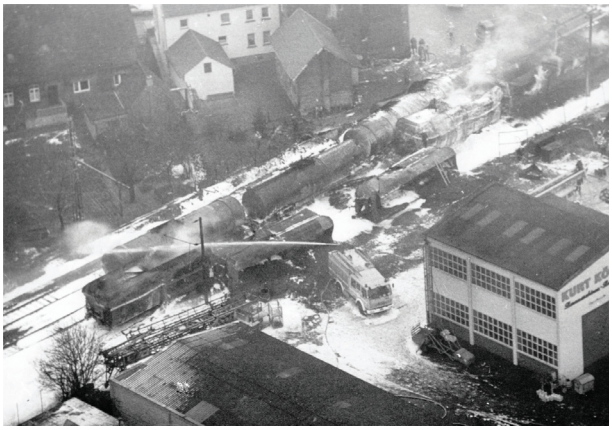
bandes
- Karlsruher Zeitung Nr. 64 vom 06.03.1847
- Schwerter Zeitung vom 26.10.1929
- Verzeichnis der Maschinenämter, Bahnbetriebswerke usw. vom 01.04.1939 und 01.04.1941
- Werkschronik AW Meiningen, Teil I

Literatur:

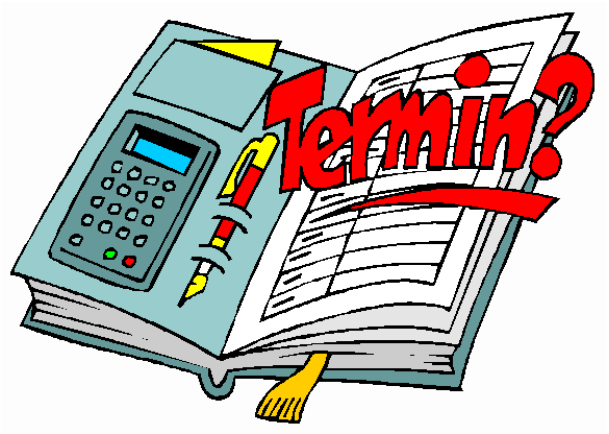
Barth, Medard	Großbrände und Feuerlöschwesen des Elsaß vom 13. - 20. Jahrhundert
Beer, S. / Karner, S.	Der Krieg aus der Luft
Grohnert, R.	Die Entnazifizierung in Baden 1945 – 1949
Haase, J.	Stuttgarter Feuerwehrchronik 1852 – 2002
Hampe, E.	Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg
Horn, A.	Opladener Portraits
Koebe, H.	Leben für die Feuerwehr
Korschinsky, J.	Feuerwehr Augsburg
Kreidler, E.	Die Eisenbahnen im 2. Weltkrieg
Lankenaus, B. H.	Polizei im Einsatz während des Krieges 1939/45 in Nordrhein-Westfalen
Lösch, H.	Die Bahnfeuerwehr
Metzger, R.	150 Jahre Metz Feuerwehrgeräte
Plettenberg, H.	Starke Verbände im Anflug auf Köln
Pottgießer, H.	Die Reichsbahn im Ostfeldzug
Prescher, P.	Der Rote Hahn über Braunschweig
Rahier, J.	Die Front an Rur und Inde
Rumpf, H.	Brandbomben Der hochrote Hahn Das war der Bombenkrieg
Thomen, B.	Die Basler Feuerwehr

Verzeichnis der Abkürzungen

AL	Anhängeleiter
AW, BAW, RAW	Ausbesserungswerk
Bfw	Bahnfeuerwehr
Bw	Bahnbetriebswerk
BZA	Bundesbahnzentralamt
DB	Deutsche Bundesbahn
DB-AG	Deutsche Bahn AG
DR	Deutsche Reichsbahn
Elu	Eisenbahnluftschutz
GLG	Großes Löschgruppenfahrzeug
GSK	Großer Schlauchkraftwagen
GW	Gerätewagen
HLF	Hilfsleistungs-Löschgruppenfahrzeug
Kdw	Kommandowagen
LF	Löschgruppenfahrzeug
LLG	Leichtes Löschgruppenfahrzeug
LS	Luftschutz
LS-Pol	Luftschutz-Polizei
MZW	Mehrzweckfahrzeug
ÖSA	Ölschadenanhänger
PDV	Polizeidienstvorschrift
PLA	Pulverlöschanlage
RBD	Reichsbahndirektion
RVM	Reichsverkehrsministerium
Sanka	Sanitätskraftwagen
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SHD	Sicherheits- und Hilfsdienst
SKW	Schlauchkraftwagen
SLG	Schweres Löschgruppenfahrzeug
SSK	Schwerer Schlauchkraftwagen
TLF	Tanklöschfahrzeug
TS	Tragkraftspritze
TSA	Tragkraftspritzenanhänger



Großeinsatz beim Zugunglück in März 1985 in Ronnenberg-Empelde (oben) und Betriebsunfall 21.07.1971 Rheinweiler. Bahnfeuerwehr und französisches Militär bei Bergungsarbeiten (unten)



Sonntag, 08.06.2008
10.00 - 16.00 Uhr
2. Vaihinger Feuerwehr Sammlerbörse
- Stuttgart-Vaihingen, Bachstraße, kostenloser Eintritt für Besucher, pro Tisch 5 Euro Gebühr, weitere Infos und Anmeldung über www.feuerwehrboerse@feuerwehr-vaihingen.de

Freitag, 04.07. bis Sonntag, 06.07.2008
2. Feuerwehr Oldtimer WM (Großglockner, Österreich)
in 5671 Fusch (Österreich)
Zitata der Homepage: "Die 1. Feuerwehr Oldtimer WM am Grossglockner war ein tolles Event. Alle Teilnehmer zeigten sich zufrieden und freuten sich, mit ihren Feuerwehr Oldies erfolgreich die Grossglockner Hochalpenstrasse erklommen zu haben.
"Eigentlich war es für unsere Fahrzeuge gar nicht so schlimm wie wir es gedacht hatten" erklärten viele Teilnehmer und verabschiedeten sich mit den Worten: "Bis zum nächsten Jahr - bei der 2. Feuerwehr Oldtimer WM - vom 4. - 6. Juli 2008". "

Freitag, 11.07. bis Sonntag, 13.07.2008
1. Grabener Feuerwehr Oldtimertreffen
in 76676 Graben Neudorf (Kreis Karlsruhe)
Die Feuerwehr Graben plant beim Sommerfest zu Ehren des 50jährigen Jubiläum des LF 16 TS ein Feuerwehroldtimertreffen. Hierfür werden noch Teilnehmer gesucht!

Sonntag, 26.10.2008
von 9.00 - 15.00 Uhr
11. Feuerwehr-Sammlerbörse von Feuerwehrgegenständen
in Florstadt, Ortsteil Nieder-Florstadt, im Kunst- und Kultursaal Lux, Altenstädter Straße 18-20

Sonntag, 29. März 2009
von 9.00 - 16.00 Uhr
3. Rheinische Feuerwehr Tausch- und Sammlerbörse
im Rheinischen Feuerwehr-Museum,
41812 Erkelenz-Lövenich, Hauptstraße 23
(Nordrhein-Westfalen)
Angeboten werden:
Uniformen, Orden und Ehrenzeichen, Festschriften, Bücher, Anstecker, Gläser, Helme, Ärmelabzeichen, Zeitschriften und vieles andere mehr.
Freier Eintritt zur Tauschbörse und zusätzlich freier Eintritt ins Feuerwehr-Museum.
Für Verpflegung (Brötchen, Kaffee, Kuchen, Getränke) wird gesorgt.
Standgebühr je Stand (3m Breite) 10,- Euro
Anmeldung ist nur für Aussteller / Anbieter erforderlich bei:
Rheinisches Feuerwehr-Museum
Erkelenz-Lövenich
Rainer Merkens,
Telefon 02431 - 80 69 85,
Fax 02431 - 94 37 06
oder eMail
webmaster@rheinisches-feuerwehrmuseum.de

S U C H A N F R A G E !!!

Suche **dringend** für einen Artikel in der Feuerwehrchronik und späterer Katalogisierung Bildvorlagen von folgenden Notgeldscheinen: Bamberg (Feuerschein + Nachtwächter), Hannover-Herrenhausen (Prometheus Werke AG), Itzehoe (brennendes Schiff). Originale werden von mir zurück gesandt. Außerdem suche ich Informationen über die Prometheus Werke, sowie über die Feuerwehr-Verbandstage in Münster und Linz am Rhein von 1922.
Bitte an folgende Adresse:
Stefan Specht, Im Plenter 30, 56112 Lahnstein, 02621 - 79 50, harry-specht@gmx.de

Verteilung des Rundbriefes

Jeder der Interesse hat, kann diesen Rundbrief kostenlos per eMail als PDF-Datei zugesandt bekommen. Darum macht bitte diesen Rundbrief bekannt. Druckt ihn aus und hängt ihn in Eurem Gerätehaus oder Feuerwache aus oder gebt ihn einfach weiter. Zum Bestellen genügt eine Mail an Rundbrief@FW-Chronik.de
mit dem Betreff: “Newsletter bestellen”. Vergesst dabei aber bitte nicht Euren Namen mit anzugeben und eventuell von welcher Organisation Ihr kommt (ist kein muss). Zum Abbestellen einfach in den Betreff: “Newsletter abbestellen”. Ältere Ausgaben können unter www.fw-chronik.de unter der Rubrik “Rundbriefe” abgerufen werden.

Bildimpressionen vom 10. Museumsfest des Deutschen Feuerwehrmuseums in Fulda

* Michael Thissen

***

Zum Gelingen dieser Ausgabe haben folgende Personen beigetragen:

Bernd Klaedtke,
Heinz Lösch,
Stefan Specht
und
Michael Thissen

***

Impressum:

Herausgeber:

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

und

Michael Thissen
Goldregenstr. 43,
41516 Grevenbroich
M.Thissen@FW-Chronik.de
www.FW-Chronik.de