

Löschblatt 25

Das Magazin von der Feuerwehr Hamburg



Jetzt im 7. Jahrgang



31. LAGD zu Gast bei der FW Marseille



MANV-Übung an der LFS



Luftrettung durch den ADAC

Foto: S. Döhr



Abschied von OBD Dieter Farrenkopf

Aus dem Inhalt

Fußball: BF Hamburg/NY Fire Dep.	2
Editorial von Klaus Maurer	3
Verabschiedungen/Interviews	
• OBD Dieter Farrenkopf	4
• BROAR Wolfgang Götje	6
• BROAR Hans-Werner Steffens	6
1. Hamburger Feuerwehrtag	7
Serie „Christoph Hansa“ (Teil 1)	8
Indienststellung NEF T5	9
MANV-Übung an der LFS	11
Zu Besuch bei Lufthansa Technik	12
Dozentur an der AKNZ	14
31. LAGD bei der FW Marseille	16
Die Feuerwehr in Dar es Salaam	20
Vor 100 Jahren: Michelbrand	23

FEUERWEHR

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG



„United we stand“

Gastspiel vom New York Fire Department Soccer Club

Vor knapp fünf Jahren stattete eine Delegation der Feuerwehr Hamburg den Kollegen vom New York Fire Department (NYFD) einen Kondolenzbesuch anlässlich der Anschläge vom 11.09.2001 ab (s. Löschblatt 07). In diesem Sommer erfolgte nun der Gegenbesuch von 25 Feuerwehrmännern, mit denen uns außer dem Job noch etwas anderes verbindet: der Fußball. Die WM und der zeitgleiche Aufenthalt der amerikanischen Mannschaft in Hamburg boten einen würdigen Rahmen für den Empfang unserer Gäste und eine Fußballpartie, an die sich alle Beteiligten noch lange (gut) erinnern werden. Unsere Truppe wurde von „Lenu“ Lenuweit gecoach, der seine Eindrücke fürs Löschblatt festhielt:

Im Juni waren alle Fußballspiele wichtig. Keines aber war für die Kicker der BSG Fußball wichtiger als die Partie gegen das Team vom **New York Fire Department Soccer Club**, das am 15. Juni auf dem Polizeisportplatz an der Sternschanze ausgetragen wurde. Doch bevor es bei feinstem Wetter um 19 Uhr zur Sache ging, gab's einen großen Bahnhof am Berliner Tor, wo FL unsere Gäste willkommen hieß.



Einen Katzensprung entfernt – im neuen Gebäude vom WM-Sponsor Philips – nutzten wir anschließend bei einem gemeinsamen Mittagessen die Gelegenheit zum kollegialen Austausch. Rasch entstand eine **vertraute Atmosphäre**, die unsere nach dem 11.09.01 enger gewordene Freundschaft noch weiter vertieft hat. M. Sturgis, damals wochenlang an den Aufräumarbeiten beteiligt, sagte später gegenüber der Presse: „Endlich können wir uns für die E-Mails bedanken, für die Briefe und die Spenden, die wir erhalten haben.“ Und genau dazu kam es dann auch.

WM-bedingt stand der **Fußball natürlich im Mittelpunkt des Tages**. Auf Einladung von Philips ging es nach dem Mittagessen weiter ins FIFA WM-Stadion Hamburg. Während wir uns im Stadtpark auf das abendliche Match vorbereiteten, verfolgten die Amis am Nachmittag die Begegnung Ecuador gegen Costa Rica. Wie gut ihnen das gefallen hat, konnten wir tags drauf in der „Bild“ nachlesen: „Das ist einfach unglaublich! So etwas

habe ich noch nie erlebt. Nichtmal beim Superbowl, dem Finale der amerikanischen Football-Liga“, sagte z. B. Joe Lennon.

Und dann ging's los: Taktisch hatte ich mich – Klinsi lässt grüßen – für eine **offensive Ausrichtung** entschieden und die Mannschaft entsprechend ein- und aufgestellt. Insbesondere über die Flügel sollten die Jungs Druck aufbauen, weshalb ich zwei offensiv ausgerichtete Außenverteidiger (Jan Pissin/David Mohr) in die Startelf beordnete. Das Konzept ging auf. Vorm 1:0 setzte sich Jan auf der rechten Außenbahn durch und zog die Flanke gekonnt auf Mittelfeldspieler Heiko Barthel, der mit einem fulminanten Schuss den Führungstreffer erzielte (Abb. rechts).

Das US-Team versuchte nun das Spiel zu drehen und erhöhte das Tempo. Doch fast alle Angriffe wurden durch unsere Abwehrreihe um Libero Martin Berg und Innenverteidiger Carsten Sachau abgeblockt. In Topform präsentierte sich zudem Torhüter Arne Rohloff, der alle Bälle souverän parierte. Durch **schnell gefahrene Konter** brachte unser Mittelfeld mit Timo Bauer, Heiko Barthel, Sven Körner und „Europameister“ Martin Timmler unsere Stürmer Daniel Homuth und Marco Meincke noch mehrfach in gute Schusspositionen, dennoch blieb es bis zur Halbzeit beim knappen 1:0.

Nach der Halbzeit wechselte ich absprachegemäß **sechs neue Feldspieler** ein. Um den Druck nach vorn aufrechtzuerhalten, blieben unsere Stürmer sowie unsere offensiv ausgerichteten Mittelfeldspieler Körner und Timmler im Spiel. Sie wurden durch Bernd Dürkopp und Michael Luttmann unterstützt.

Die neuformierte Abwehr mit Peter Böhnke, Thorsten Wieczorek, Ralf Soeffing und Frank Ebert stand – trotz ihres „gehobenen“ Durchschnittsalters – genauso stabil wie die Abwehrreihe der 1. Halbzeit. Fast eine Kopie des 1:0 war die Entstehung des zweiten Tors. Wieder kam die Flanke von rechts und wieder führte sie zu einem Tor. Frank Ebert bereitete vor und Marco Meincke verwandelte sicher.



Danach schaukelten wir das 2:0 über die Zeit und feierten mit unserem sympathischen „Gegner“ das Wiedersehen, nicht aber den Sieg. Denn **dieser Tag kannte nur Sieger ...**



► Für die Kollegen vom NYFD ist der Fußball mehr als nur Sport. Nach den Anschlägen vom 11.09.01, bei denen ein Mitspieler (Sergio G. Villanueva) sein Leben verlor, half der Fußball manchem Firefighter dabei, die Erinnerung zu verarbeiten.





► LBD Klaus Maurer

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Angehörige der Feuerwehr Hamburg,

seit dem Sommer 2000 berichtet das *Löschblatt* über die für Außenstehende kaum vorstellbare Aufgabenvielfalt der Feuerwehr Hamburg und ihre zahlreichen Projekte und Aktivitäten. Ein besonderer Wert des Magazins liegt für mich darin, dass in den Beiträgen auch die Menschen erlebbar werden, die diese Feuerwehr auszeichnen und in ihr – sei es hauptberuflich oder ehrenamtlich – engagiert arbeiten und sich für sie einsetzen. Als langjähriger Leser habe ich mich immer auf die nächste Ausgabe gefreut. Umso mehr freut es mich, mit dem Editorial für diese Jubiläumsausgabe **einen ersten Gruß an Sie richten** und mich vorstellen zu können.

Mein Weg in die Feuerwehr führte über ein langjähriges ehrenamtliches Engagement bei der Deutschen-Lebens-Rettungs-Gesellschaft und ein Bauingenieurstudium (s. Kasten). Als Brandreferendar der Stadt Köln konnte ich während meiner Referendarzeit die Feuerwehren verschiedener Städte kennenlernen. Dazu zählte auch ein äußerst abwechslungsreicher Abschnitt in Hamburg. Was sich schon damals abzeichnete, ist für mich heute gewiss: Es gibt **keine zweite Feuerwehr in Deutschland, die ein derart breites Aufgabenfeld hat** und in kollegialer Offenheit national wie international ebenso zahlreiche wie vielbeachtete Akzente setzt.

Nach vielen Jahren in Köln und Karlsruhe heißt es **nun wieder „neue Wege“ zu gehen**. Für meine Frau und mich ist das nicht verbunden mit dem Verlust dessen, was man nun hinter sich lässt. Wir freuen uns auf die mit den vielen neuen Eindrücken und den beruflichen wie privaten Kontakten verbundene Bereicherung.

„Neue Wege“ ergeben sich aber nicht nur für den, der kommt. Ein Wechsel in der Leitung einer Feuerwehr bringt für viele Veränderungen mit sich. Mancher wird mit Unsicherheit, andere mit großen Erwartungen in die Zukunft blicken. Lassen Sie uns in der Berufs- und Freiwilligen Feuerwehr **diese „neuen Wege“ mit Respekt vor der Tradition gemeinsam finden und gehen**. Ich freue mich darauf.

„Neue Wege“ gehen auch einige langjährige Angehörige der Feuerwehr Hamburg, allen voran der scheidende OBD Dieter Farrenkopf, mit dem mich eine langjährige gute Zusammenarbeit in verschiedenen Fachgremien verbindet. Hierfür möchte ich ihm an dieser Stelle herzlich danken. Mir imponiert, dass mein Vorgänger und auch die beiden anderen auf den Seiten 4 bis 6 interviewten „Ruheständler“ voller Tatendrang sind und sich **auf neue Betätigungsfelder freuen**. Für meine Frau und mich gilt das Gleiche: Wir freuen uns auf Hamburg.

Es grüßt Sie an dieser Stelle erstmals ganz herzlich

Klaus Maurer

Lebenslauf und vorherige Dienststellen von Klaus Maurer

30.09.1958:	Geb. in Velbert / Rheinland
Mai 1977:	Abitur in Wuppertal
1977 - 1978:	Grundwehrdienst
1978 - 1979:	Baupraktikum
1979 - 1984:	Studium an der Universität Wuppertal, Fachrichtung „Konstruktiver Ingenieurbau“
1984 - 1987:	Wissenschaftlicher Angestellter
1987 - 1987:	Brandreferendar der Stadt Köln*
1989 - 1995:	Leiter des Rettungsdienstes der Stadt Köln
1995 - 2001:	Leiter der Einsatzabteilung, ab 2000 stellvertretender Amtsleiter
2001 - 2006:	Leiter der Branddirektion Karlsruhe
seit Okt. 2006:	Leiter der Feuerwehr Hamburg



Impressum

Herausgeber:

Feuerwehr Hamburg
Westphalensweg 1, 20099 Hamburg

Verantwortlich für den Inhalt:

Projektmanager Wolfgang Lindner
Stellvertretender Schulleiter
Landesfeuerwehrschule Hamburg
Bredowstraße 4, 22113 Hamburg

Telefon (0 40) 4 28 51-45 02

Telefax (0 40) 4 28 51-45 49

E-Mail Wolfgang.Lindner@
feuerwehr.hamburg.de

Redaktion:

34. LAGD LFS

Sven Ballhaus

Michael Frehe

Guido Horstmann

Lars Lorenzen

Ramon Pratsch

Rüdiger Warmer

Landesfeuerwehrschule Hamburg
Bredowstraße 4, 22113 Hamburg

Telefon (0 40) 4 28 51-45 21

Telefax (0 40) 4 28 51-45 29

Die Redaktion behält sich Änderungen und ggf.
Nichtveröffentlichung von Leserbeiträgen vor.

Gestaltung, Anzeigenleitung und -annahme:

Werbehaus

Gesellschaft für direkte Kommunikation

Mattentwiete 5, 20457 Hamburg

Telefon (0 40) 89 71 11-10

Telefax (0 40) 89 71 11-11

ISDN (0 40) 89 71 11-51 (Mac Leonardo)

E-Mail email@werbehaus-hamburg.de

Internet www.werbehaus-hamburg.de

Auflage:

5500 Exemplare

Erscheinungsweise:

4 Mal pro Jahr



FEUERWEHR
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG



* Ausbildungsabschnitte in Karlsruhe, Münster, Hannover, Hamburg, Berlin und Köln

It's time to say goodbye to **OBD Dieter Farrenkopf**

Wie kam bei Ihnen das Interesse am Feuerwehrberuf zustande?

Ich habe das Feuerwehrleben quasi mit der Muttermilch aufgesogen, da mein Vater 30 Jahre Leiter der BF Karlsruhe war. Meine Eltern hatten eine Dienstwohnung in der dortigen Hauptfeuerwache. Dort bin ich aufgewachsen. So selten war das übrigens damals gar nicht. Manfred Gebhardt, mein Vorgänger, lebte ebenfalls in einer Dienstwohnung, die sich in der Hauptfeuerwache Berliner Tor befand.

Wann hatten Sie sich dann später bewusst für eine Feuerwehr-laufbahn entschieden?

Offiziell begann alles mit meiner Mitgliedschaft bei der FF Karlsruhe, der ich als 18-jähriger beitrat. Somit habe ich jetzt insgesamt 42 Feuerwehrjahre auf dem Buckel. Mit meinem Diplomstudium zum Chemie-Ingenieur hatte ich auch andere Karriere-Optionen, entschied mich dann aber doch für die Feuerwehr und bewarb mich für die Ausbildung im höheren Feuerwehrtechnischen Dienst. Anschließend war ich in verschiedenen Funktionen bei den Feuerwehren Stuttgart und Düsseldorf tätig, bis ich ziemlich genau vor 25 Jahren erstmalig die Leitung einer Feuerwehr übernahm. Das war in Koblenz, wo ich 10 Jahre blieb. Dann kam Hamburg ...

Das sind ja immerhin vier Umzüge gewesen. Wie hat das Ihre Familie aufgenommen und tritt vielleicht sogar eines Ihrer Kinder in Ihre Fußstapfen?

Meine Frau und meine drei Kinder haben immer mitgezogen. Ein Interesse an einer Feuerwehrkarriere kann ich allerdings weder bei meinen beiden Töchtern noch bei meinem Sohn erkennen. Das Wichtigste ist ja auch nicht, dass unsere Interessen deckungsgleich sind, sondern, dass sie ihre eigenen Ziele verfolgen. Derzeit befinden sich alle drei in einem Studium. Mal schauen, was dann kommt.

Freuen Sie sich auf den Ruhestand oder würden Sie lieber noch weiter im Dienst bleiben?

Das ist zweischneidig. So lange wie in Hamburg war ich an keiner anderen Dienststelle. Deshalb freue ich mich jetzt auf die vor mir liegende Lebensphase. Andererseits klingt Ruhestand immer so nach Untätigkeit. Dabei kommen jetzt eine Reihe neuer Aufgaben auf mich zu.

Werden Sie hierbei dem Bereich Feuerwehr/Katastrophenschutz verbunden bleiben und z. B. ehrenamtliche Funktionen übernehmen?

Nein, ich werde mich bis auf eine Ausnahme – das betrifft die Feuerwehrhistoriker – aus diesem Bereich zurückziehen. Bei den nationalen Historikern möchte ich mich mit der Entwicklung von Feuerwehrfahrzeugen auf Kinderkarussells beschäftigen. Dieses Anliegen wurde zunächst belächelt, jedoch konnte ich nach einigen Erklärungen viele von diesem interessanten Thema überzeugen. Übrigens: Wenn ein Leser Fotos von solchen Aufbauten hat, freue ich mich darüber, wenn sie mir zugeleitet werden.

„Im Bereich der Feuerwehr gilt Farrenkopf als einer der führenden Visionäre. Seine Ideen und Vorstellungen greifen der Gegenwart bisweilen weit voraus, bringen althergebrachte Positionen ins Wanken.“

Quelle: 112 MAGAZIN, Ausgabe 09/2006

Noch einmal zurück zur „großen Feuerwehr“. Wie sollte sie in zehn Jahren aufgestellt sein?

Ich meine, ein etwas größerer Abstand zum Staat täte den Feuerwehren gut. Mehr Eigenständigkeit und Verantwortung würde die Qualität vermutlich weiter erhöhen. Zum Zweiten sollten die Feuerwehren zu größeren Einheiten zusammengeführt, also regionalisiert werden. Man könnte dadurch Kräfte bündeln und Ressourcen optimieren. Andere Länder, wie z.B. Frankreich und Großbritannien praktizieren das bereits seit Jahren.

Gibt es Punkte, die Sie in Ihrer Amtszeit gern noch zu Ende geführt hätten oder auch solche, die sich nicht durchsetzen ließen?

Ja, da kommt schon manches zusammen. Für wirklich sinnvoll hielt ich die Reorganisation der TuUW, die jetzt von einem Standort aus für ganz Hamburg zuständig ist. Hier könnte ich mir eine weitere Wache im Westen der Stadt vorstellen. Für ähnlich notwendig halte ich eine im Sommer besetzte Rettungsstation auf Neuwerk.

Ein Standortwechsel der RLSt in die Gebäude der Hauptfeuerwache stand ebenfalls auf meiner Agenda. Ich bin gespannt, ob das noch mal thematisiert wird. Apropos Hauptfeuerwache: Mir ist ein Dorn im Auge, dass dort immer noch Gebäudeschäden vom 2. Weltkrieg (!) vorhanden sind. Es muss ja nicht gleich ein ganzer Neubau wie bei der Polizei sein – aber repräsentativ ist dieser Zustand nicht. Übrigens: Auch den Freiwilligen Feuerwehren sollten den Anforderungen der heutigen Zeit entsprechende Feuerwehrhäuser zur Verfügung stehen.

Und personell?

Da hätte ich gern mehr und besser besoldete Feuerwehrbeamte vom HD in der Innenbehörde installiert. Das wäre insbesondere bei Richtungsentscheidungen für die Feuerwehr Hamburg hilfreich gewesen.

Herr Farrenkopf, Sie haben in den letzten Jahren auch solche Entscheidungen getroffen, die bei den Kollegen nicht unbedingt auf Zustimmung stießen. Wie sind Sie damit umgegangen?

Es gehört nun mal zu meinen Aufgaben, Entscheidungen zu treffen – und hier und da stößt das dann auf Kritik. Dass man es bei rund 5000 Feuerwehrleuten nicht immer jedem recht machen kann, ist dabei ganz klar. Vielleicht rührte das Unbehagen auch daher, dass ich die Maßstäbe für meine Entscheidungen zum Teil nur unzureichend vermittelt habe. Ich will sie gern nennen. Für mich gibt es drei Aspekte, die zu berücksichtigen und abzuwägen sind: die Sicherheit der Bürger, die Interessen der Feuerwehrleute und die Vorgaben der Stadt. Das oberste Ziel ist die Sicherheit des Bürgers. Wenn sich dieses Ziel mit gängigen Abläufen nicht erreichen lässt, dann müssen auch mal die Interessen der Feuerwehrleute zurückstehen, so unangenehm das in jedem Einzelfall sein mag.

Vor der WM gab es große Verunsicherung im Kreis der Kollegen, ob der gemäß EU-Recht abzuschaffende 24-Stunden-Dienst auf-





grund des WM-Dienstplans ggf. doch erhalten bleiben würde.

Nein. Die WM 2006 war ein besonderes Ereignis, das uns allen einen besonderen Einsatz abverlangte. Es ging alles nach Recht und Gesetz zu. Auch das EU-Recht billigt solche Sonderregelungen.

Viele Kollegen haben den Eindruck, die FF ist zum Ende Ihrer Dienstzeit besser ausgestattet als die BF. Wann werden für die BF neue Löschfahrzeuge beschafft?

Sehen Sie, vor rund 10 Jahren wurden Löschfahrzeuge für die BF neu beschafft. Später kamen DL und RTW – und dann auch Löschfahrzeuge für die FF – hinzu. Darüber hinaus wurden für die BF nach und nach Sonderfahrzeuge in Dienst gestellt, die jetzt auch für die FF in Planung sind. Danach wird dann wieder eine neue Generation von Löschfahrzeugen für die BF in Dienst gestellt – das ist ein ewiger Kreislauf, bei dem Alter und Zustand der Fahrzeuge den Ausschlag geben. Mir persönlich wäre es übrigens lieber, wenn Neu- oder Ersatzbeschaffungen bestimmter Fahrzeugtypen zu einem Zeitpunkt erfolgen und nicht verteilt auf mehrere Jahre. Die Technik ändert sich heute viel zu schnell und im Ernstfall könnte es verhängnisvoll sein, wenn Fahrzeug A anders bedient werden muss als Fahrzeug B.

Ein herausragendes Ereignis war für uns alle die Fußball-WM.

Welche Bilanz ziehen Sie aus feuerwehrtechnischer Sicht?

Zwei Antworten dazu: Die Sicherheit für Teilnehmer und Gäste der WM wurde jederzeit gewährleistet. Darauf können wir alle gemeinsam stolz sein. Aber bedeutender war dieses Ereignis aus strategischer Sicht für uns, da wir rechtzeitig damit beginnen konnten, unsere Feuerwehr- und Fahrzeugtechnik auf den neusten Stand zu bringen. Außerdem hätten wir viele zusätzlichen Anschaffungen ohne die WM nicht tätigen können, denn wo kein Interesse seitens der Politik da ist, fließt auch kein Geld.

Sicherlich wird die Feuerwehr Hamburg künftig von den Konzepten profitieren, die wir während der vierjährigen WM-Vorbereitung z. B. für den MANV und den ABC-Bereich entwickelt haben. Gleiches gilt für die Erfahrungen, die der Führungsdienst unter realen Bedingungen bei der Stabsarbeit gesammelt hat. Ebenfalls einen großen Schritt sind wir mit der Einführung des Digitalfunks vorangekommen, der in absehbarer Zeit flächendeckend für die gesamte BOS-Landschaft erfolgen wird. Hervorheben möchte ich noch, dass sich die beiden tem-

porär eingerichteten HLF-Außenstellen Eichbaumsee und Klinikum Nord Ochsenzoll sowie das angemietete Zentrallager bewährt haben. Die WM-Bilanz ist ganz klar positiv.

Herr Farrenkopf, wie haben Sie sich in der Funktion des Amtsleiters der Feuerwehr Hamburg gesehen?

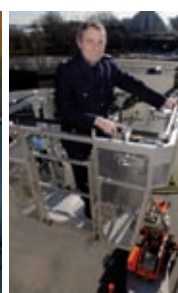
Da ich die Bezeichnungen *Amtsleiter* und *Feuerwehr* eher verstaubt finde, antworte ich mit einem Bild. Ich sehe mich in der Rolle eines Kapitäns zur See. Von der Politik erhalte ich Vorgaben, in welche Richtung es gehen soll, während ich die Möglichkeiten und Leistungsgrenzen auf dem Weg zum Ziel auslote. Dabei fokussiere ich eher die Möglichkeiten und versuche, die Schlagzahl des „Schiffes“ zu erhöhen, was bei Schnellbooten naturgemäß eher umzusetzen ist als bei Containerschiffen. Deshalb können Sie sich vorstellen, dass mir die Umsetzung in Anbetracht der Größe unseres Schiffes „Feuerwehr Hamburg“ manchmal ein wenig zu lange gedauert hat. Aber das ist die ganz normale Diskrepanz zwischen den Wünschen und Vorstellungen einerseits und den realen Bedingungen andererseits. Deshalb wird man es als Kapitän wohl nie allen recht machen können. Aber Sie wissen ja: „Ich wurde nicht dafür bezahlt, damit mich alle küssen.“

Wird die Feuerwehr Hamburg auch in Zukunft den Rettungsdienst zusammen mit dem feuerwehrtechnischen Dienst stellen?

Ich halte die Sicherstellung der Notfallrettung durch die Feuerwehr für unverzichtbar. Die Synergien durch die organisatorische Einheit mit Brandschutz, technischer Hilfe und Katastrophenschutz mindern Reibungsverluste, sparen Geld und erhöhen ganz klar die Sicherheit für die Bürger dieser Stadt. So verstanden umfasst „Feuerwehr“ im Grunde nur einen Bruchteil dessen, was wir in Sachen Sicherheit leisten. „Rettung“ trifft es besser.

Was möchten Sie Ihrem Nachfolger mit auf den Weg geben?

Mein Vorgänger Manfred Gebhardt hat damals zu mir gesagt: „Pass auf den Hafen auf.“ Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen. Denn jeder hat seinen Stil und neue Besen kehren ja bekanntlich gut. Ich wünsche Herrn Maurer viel Glück und hoffe, dass er eines Tages auf die Zeit bei der Feuerwehr Hamburg genauso gern zurückblicken wird wie ich das tue.



It's time to say goodbye to ...

... BROAR Wolfgang Götje und BROAR Hans-Werner Steffens

Sowohl Sie Herr Götje als auch Sie Herr Steffens kommen ja ursprünglich aus dem Kfz-Gewerbe. Warum haben Sie sich anders orientiert und bei der BF beworben?

Steffens: Ich war mit Leidenschaft Soldat und insgesamt vier Jahre bei der Bundeswehr, genauer der Marine. Aber ich war zu selten zu Hause – fand jedenfalls meine Frau, die mir gewissermaßen ein Ultimatum stellte. Eine Rückkehr in meinen erlernten Beruf als Kfz-Mechaniker kam für mich schon aufgrund der lausigen Bezahlung nicht in Betracht. Stattdessen konnte ich mir eine Laufbahn bei der Polizei Hamburg gut vorstellen, so dass ich mich dort bewarb. Nach bestandenen Test erbat ich mir noch etwas Bedenkzeit. Tja, und dann kam wieder meine Frau ins Spiel, genauer ihr Vater, der große Stücke auf die Feuerwehr hielt. Den Rest hat dann ein äußerst engagierter Kollege von der Einstellungsstelle besorgt, was mir natürlich auch ein wenig geschmeichelt hat.

Götje: Nach meiner Ausbildung zum Autoschlosser bei Opel Dello habe ich mein Abi auf dem zweiten Bildungsweg gebaut und anschließend ein Studium zum Produktionsingenieur absolviert. Danach ging's wieder zurück in die Autobranche. Trotz einer Anstellung bei Daimler Benz war das Thema irgendwie für mich durch. Zufällig stieß ich dann auf eine Stellenanzeige der Feuerwehr im Hamburger Abendblatt. „Ja, warum nicht die Feuerwehr“, dachte ich, „technisch orientierte Mitarbeiter brauchen die bestimmt.“ Obwohl ich damals gerade mal wusste, dass die Feuerwehr rote Autos hat, wurde ich genommen. Nach der Ausbildung zum gehobenen Dienst war ich aber schnell mit allem vertraut, ohne dass es je langweilig für mich geworden wäre. Im Rückblick kann ich sagen: eine gute Entscheidung.

Welches war Ihr schönstes Erlebnis bei der Feuerwehr und was wird Ihnen immer in Erinnerung bleiben?

Götje: Das war ein Tag vor Silvester im Jahr 1982. Frühmorgens um 3:24 Uhr kam der Alarm. Wir erhielten die Feuermeldung „FEUY Königstraße“, also gleich um die Ecke von der Feuerwache. Als wir anrückten, stand das innen liegende Treppenhaus eines um die Jahrhundertwende erbauten Hauses bereits lichterloh in Flammen. Das Feuer hatte sich rasend schnell in sämtlichen Wohnungen des fünfgeschossigen Gebäudes ausgebreitet. Deshalb entwickelte sich der Einsatz bis zum 5. Alarm. Aber wir haben

es geschafft und konnten alle Hausbewohner retten. Wenn man eine solche Extremsituation meistert, ist das ein ergreifendes Moment, ein ganz besonderes Erfolgserlebnis, das mit nichts zu vergleichen ist. Das wurde mir so richtig bewusst, als ich dem GEL die Meldung überbringen konnte: „Alle Bewohner sind gerettet – 45 an der Zahl.“

Steffens: Der Blick in die Augen der Hilfesuchenden nach jeder erfolgreichen Rettungsaktion oder Hilfeleistung ist für mich immer der schönste Moment gewesen. Umso schmerzvoller ist es, wenn man einmal nichts mehr tun kann. Ich musste das bei einem der schwersten Unglücke erleben, das den Hafen in Friedenszeiten jemals heimgesucht hat. Im Januar 1976 explodierte im Maschinenraum des Containerschiff-Neubaus „Anders Maersk“ ein Dampfkessel. Dabei wurde die gesamte Kesselanlage so schwer beschädigt, dass der austretende über 300 Grad heiße Dampf insgesamt 27 Arbeiter tötete. 14 waren auf der Stelle tot, 12 weitere erlagen ihren Verbrühungen in unseren Armen, ein weiteres Opfer starb einige Wochen später. Diese Bilder vergisst man nie.

Was ist Ihrer Meinung nach jetzt und in Zukunft das Besondere am Feuerwehrberuf?

Götje: Der Einsatz damals in der Königsstraße hat mir wenige Jahre nach meinem Berufsstart bei der BF vor Augen geführt, dass Teamgeist alles ist. Unser „Wir“-Gefühl und die Gemeinschaft zu erhalten und weiter zu festigen, das wünsche ich den Kollegen. In der jetzigen politischen und wirtschaftlichen Umbruchphase, wo vieles anders – aber leider nicht unbedingt besser wird, halte ich den Zusammenhalt für umso wichtiger.

Steffens: Dem kann ich mich nur anschließen und hinzufügen, dass der Teamgeist zusätzlich noch durch das Fernsehen- und Computer-Zeitalter gefährdet ist. Trotzdem bin ich optimistisch. Wenn die Kollegen jedoch in Sachen Sicherheit auch künftig alles geben sollen, sind mehr Akzeptanz und Anerkennung auf politischer Seite vonnöten. In meiner Dienstzeit komme ich leider nur auf zwei Politiker, die sich für die Feuerwehr eingesetzt und auch mal die Gehälter angepasst haben. Wenn Sicherheit kein Lippenbekenntnis bleiben soll, muss Leistung auch entsprechend honoriert werden.

Und wie sehen Ihre Planungen für den wohlverdienten Rubestand aus?

Steffens: Womit soll ich anfangen? Segeln, Golfen, Reisen im Wechsel mit ganz ruhigen Phasen. Einfach mal relaxen, gute Bücher lesen oder beim Spazierengehen die Seele baumeln lassen. Top. Und wie schon vor fast 40 Jahren bei der Berufswahl hat natürlich auch meine Frau ein Wörtchen mitzureden. Wir tanzen gern und freuen uns auf ausgiebige Erlebnisreisen. Vielleicht lässt sich das sogar mit der ein oder anderen Sportwagentour verbinden, denn: So ganz ohne Autos geht's für einen gelernten Kfz-Mechaniker dann doch nicht ...

Götje: An erster Stelle steht: die neu gewonnene Freiheit genießen. Kein Wecker, der morgens um 4:20 Uhr die Nachtruhe beendet. Herrlich! Mehr Zeit für die Familie haben und Urlaub machen, wann man will – ja, darauf freue ich mich sehr. Und langweilig wird mir schon gar nicht, denn im Haus und Garten gibt es noch jede Menge zu tun. Vielleicht komme ich dann auch zu meinen Hobbies, der Fotografie und meiner alten Eisenbahn, die seit Jahren in einigen alten Kartons „verstaubt“ ...

Hans-Werner Steffens



Laufbahn bei der BF

Okt. 1969: 101. GAL
 Apr. 1972: Feuerwache Ottensen
 Sep. 1977: 1. LAGD
 Mrz. 1979: WAF - F 35/2 -
 Aug. 1980: WAF - F 11/2 -
 Juli 1983: LDF RLSt/Einsatzlenkung
 Aug. 1984: Stv. WF/WAF - F 15/1 -
 Mai 1987: Leiter Einstellungsstelle
 Juli 1989: Planung/Entwickl. - F 03210 -
 Juli 1992: WF - F 15 -
 Mai 1994: Fb Führung - F 05230 -
 Sep. 1996: Referatsleiter - F 0520 -
 Okt. 2003: ED-West - F 02310 -

Wolfgang Götje



Laufbahn bei der BF

Apr. 1978: Ausbildung LFS
 Okt. 1979: 2. LAGD
 Mrz. 1980: WAF an - F 25 -
 Mrz. 1982: WAF - F 12 -
 Apr. 1984: Fachlehrer - F 0525 -
 Jul. 1990: WAF/V an - F 32 -
 Mrz. 1995: Leiter - F 0525 -
 Jan. 1998: WF - F 15 -
 Sep. 2002: WF - F 22 -

Festtag für die ganze Feuerwehr

Mehr als 10000 Besucher beim 1. Hamburger Feuerwehrtag

Über das Konzept und die Ziele des künftig jährlich stattfindenden zentralen Feuerwehrtags an der LFS haben wir euch im Löschblatt 23 ausführlich informiert. Über die Durchführung und Bilanz des Tages, an dem zeitgleich die neue Mehrzweckhalle mit angeschlossenen Verwaltungstrakt der LFS übergeben wurde, berichten wir in dieser Ausgabe.

Beginnen wir mit der Bilanz: Der 1. Hamburger Feuerwehrtag am 29. April 2006 war ein voller Erfolg. **Gutes Wetter, gute Darstellungen** und die allseits **gute Laune** verhalfen ihm zu einem berauschendem Debüt. Mit exakt 64 verschiedenen Programmpunkten haben wir uns aber auch mächtig ins Zeug gelegt und den 10000 Besuchern die Gelegenheit geboten, die Feuerwehrwelt in all ihren Facetten zu erleben. Auch Petrus spielte mit. Nach sintflutartigen Regenfällen an den Tagen zuvor hatte er am Tag der offenen Tür ein Einsehen und ließ die Sonne auf die Darbietungen der Feuerwehr scheinen. Und wie bereits im Frühjahrs-**Löschblatt** angekündigt, waren **Kollegen zahlreicher FuRW und Abteilungen auf dem Gelände präsent** und trugen ihr Scherflein zum Gelingen bei.



Foto: Jens Böhlmann

Ihnen verdanken wir den bunten Programm-Mix mit **Spiel und Spaß** auf der einen sowie **Übungen und Beratung** auf der anderen Seite. Bei letzterem standen Fragen zu Rauchmeldern sowie den Perspektiven des Feuerwehrberufs im Fokus des Interesses. Während die an Dramatik kaum überbietbaren Rauchcontainer-Übungen unter der Leitung des FIZ sichtbar zur Bewusstseins-schärfung unserer Gäste beitrugen, boten die Darbietungen in luftigen Höhen mit dem TME, die von der SEG/T präsentier-

ten Übungen unter Wasser sowie die Arbeit des KRD einen repräsentativen Einblick in das nicht immer ungefährliche Aufgabenspektrum während unserer Einsätze.

Aber es wurde auch viel gelacht und gefeiert ja sowieso. Große Anerkennung für die jungen Kollegen der JF, die mit Humor und Fingerspitzengefühl schon den Kleinsten feuerwehrtechnische und rettungsdienstliche Fragestellungen nahebrachten. Und da erst Übung den Meister macht, konnten Kids in der Kinderstadt St. Florian unterstützt durch Kameraden der FF die ersten **Grundlagen der Lösch Tätigkeiten spielerisch erlernen**. Klar, dass der ein oder andere Nachwuchs-Feuerwehrmann nun auch noch den „Smart-Führerschein“ bei unserer Notfallseelsorgerin Erneli Martens machen wollte. Alles verlief glatt. Ob's am himmlischen Beistand lag ...?

Besonders hat uns gefreut, dass der 1. Hamburger Feuerwehrtag viele ehemalige Angehörige unserer Feuerwehr dazu veranlasst hat, sich an der LFS ein Stelldichein zu geben. Es zeugt von Verbundenheit, wenn sie uns nach ihrer Pensionierung die Treue halten. Als schließlich am Abend der letzte Takt des Blasorchesters der FF Kremper Heide sowie der rockenden Hamburger Feuerwehrband „Nacht-Alarm“ verklungen und das Fest vorüber war, machte sich Zufriedenheit breit. Denn wir spürten, dass der 1. Hamburger Feuerwehrtag das richtige Forum ist, um die zweitgrößte Feuerwehr Deutschlands wirklichkeitsnah und aufmerksamkeitsstark zu präsentieren. Deshalb: **auf ein Neues am 28.04.2007!**



- ▶ Natürlich wurde auch allerhand für die jungen und jung gebliebenen Gäste geboten. Während drinnen „Nacht Alarm“ so richtig einheizte, verdienten sich draußen kleine Spritzenmeister erste Sporen im abwehrenden Brandschutz.



Die neue „Red Box“



„Christoph Hansa“

Vom Ambulanz- zum Rettungshubschrauber

Nach der Indienststellung eines ersten SAR-Hubschraubers in Hamburg wurde die rettungsdienstliche Versorgungskette aus der Luft 17 Jahre lang mit nur diesem einzigen (!) RTH gesichert. Erst 1990 kam ein zweiter hinzu: **Christoph Hansa**. In einer dreiteiligen Serie geben wir euch einen Einblick in die Geschichte und das Konzept des ADAC-Hubschraubers, der eigentlich „nur“ als Ambulanzhubschrauber eingesetzt werden sollte ...

DER ANFANG Als Mitte der 1980er Jahre bedingt durch die bis heute andauernde Spezialisierung von Krankenhäusern der Bedarf rascher **Patienten-Verlegungen** anstieg, war die Indienststellung speziell dafür geeigneter Hubschrauber nur noch eine Frage der Zeit. Am 02.02.1990 war es soweit: Der am Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus Hamburg (BUKH) stationierte Hubschrauber Christoph Hansa ging als bundesweit erster von der ADAC-Luftrettung bereitgestellter Ambulanzhubschrauber in Dienst. Disponiert wurde das Rettungsmittel zunächst nicht von der Feuerwehr-RLSt, sondern der HiOrg-Krankenbeförderungsleitstelle.

Bald schon stellte sich heraus, dass eine 30-minütige Vorlaufzeit insbesondere für Notfallverlegungen zu lang war. In solchen Fällen mussten andere RTH diese Einsätze übernehmen, was eine **fatale Konsequenz** nach sich zog: Diese RTH standen währenddessen als Notarzt-Zubringer für die präklinische Rettungsmedizin nicht zur Verfügung.

GEFAHR ERKANNT – GEFAHR GEBANNT Nach diesem Motto wurde die Luftrettung in Hamburg binnen weniger Monate um einen zusätzlichen Standort ergänzt und durch diese Maßnahmen die Basis für das **unverzügliche Ausrücken** von Christoph Hansa geschaffen:

- Einrichtung neuer Planstellen für Ärzte und Pfleger*
- Umstellung auf eine 2-Minuten-Bereitschaft
- Optionale Alarmierung von Christoph Hansa über die RLSt der Feuerwehr

Bereits zum Oktober 1991 konnte Christoph Hansa zunehmend als **zweiter RTH** in den Hamburger Rettungsdienst integriert werden. Seit 1997 erfolgt die Disposition ausschließlich über die RLSt der Feuerwehr, wodurch sich die Alarmierungszeit weiter verkürzen ließ.



► In der Stadt – auf dem Land: Christoph Hansa auf dem Weg zum Schadensort.

Fotos: Philip Bockshammer (oben) und S. Dönitz

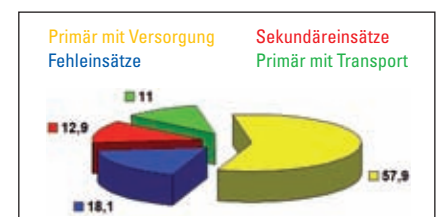
EINSATZSPEKTRUM UND EINSATZZAHLEN Bedarfsbedingt wurde Christoph Hansa fortan zunehmend für **Primärflüge eingesetzt**. Dadurch hat sich das Einsatzspektrum im Laufe der Jahre stark verändert. So machen Patiententransfers heute nur noch knapp 13 Prozent des Gesamteinsatzaufkommens aus – wobei die geflogenen Einsätze von Jahr zu Jahr steigen.



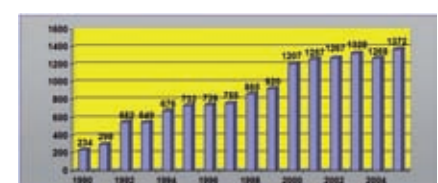
Hersteller	Typ	Einsatzbeginn/-art
MBB	BO 105 CBS	1990/Notfalleinsätze und Verlegungsflüge
MBB	BO 105 CBS Super Five	1996/Notfalleinsätze und Verlegungsflüge
McDonnell-Douglas	900 Explorer (MD 900)	1997/Notfalleinsätze und Verlegungsflüge
Eurocopter	EC 135 P2	2004/Notfalleinsätze und Verlegungsflüge

- Die veränderten Anforderungen an Mannschaft und Gerät spiegeln sich in den technischen Weiterentwicklungen von Christoph Hansa wider. Heute fliegt die **EC 135** auf Anforderung der RLSt zum Schadensort.

Einsatzarten 2005



Einsatzzahlen von 1990 bis 2005



Grafiken: S. Dönitz

Schneller und sicherer

Neue NEF-Generation in Dienst gestellt

Seit sechs Monaten rücken die Kollegen im RD mit NEF-Fahrzeugen diesen Typs aus: „T5“ von Volkswagen. Alle Vorgänger-Fahrzeuge vom Typ „T4“ hatten über 200 000 km auf dem Tacho und waren – gemessen an den Anforderungen moderner Notfallmedizin – veraltet. Volker Jens (-F 14-) berichtet, was die neue NEF-Generation auszeichnet und vom Vorgängermodell unterscheidet.



„Und wenn ich nicht mehr weiter weiß, gründe ich einen Arbeitskreis.“ Diese spöttische Bemerkung mag hier und da ihre Berechtigung haben, trifft auf den Arbeitskreis NEF jedoch nicht zu, der sich im Vorfeld der Beschaffungsmaßnahme konstituierte. Immerhin ging es um eine Investition mit einem Volumen von rund 400 Tsd. Euro für Fahrzeuge, durch die gemeinsam mit unseren RTW der RD in Hamburg sichergestellt werden soll. Wahrlich kein Pappenstiel. Herausgekommen ist eine Lösung, die sich in Form des neuen NEF „T5“ nicht nur sehen, sondern auch vorzeigen lassen kann. Denn alle in Dienst gestellten NEF basieren auf einem rundum gelungenen Fahrzeugkonzept. Davon konnten wir uns persönlich überzeugen, als wir die letzten drei Fahrzeuge beim Aufbauhersteller, der Firma Miesen in Bonn (Abb. oben rechts), im März diesen Jahres abholten.

ter dem Fahrersitz. Lebensrettende Maßnahmen können so im Nu eingeleitet werden. Eine weitere Zeitersparnis bringt das Navigationssystem 5, dem die Einsatzdaten aus dem Einsatzleitrechner der Rettungsleitstelle per Telemetrie übermittelt werden. Sehr clever!

Und die Fahreigenschaften? Diese konnten wir während der Überführungsfahrt vom rheinischen Bonn nach Hamburg überprüfen und kamen dabei zu diesen Eindrücken: Ein durchzugstarker, sprintfreudiger Motor in Kombination mit einem ergonomischen und nutzerfreundlichen Innenausbau beugen etwaigen Ermüdungserscheinungen weitgehend vor. Daher fühlten wir uns auch nach 400 Kilometern Fahrt noch frisch und munter. Sehr angenehm!



Das Fahrzeug besitzt diverse Neuerungen im Bereich der aktiven Sicherheit, wie z. B. zusätzliche Airbags in den Sitzen. Die moderne Warnanlage mit der auffälligen Umfeldbeleuchtung 1 ist zwar im Innenraum immer noch viel zu laut, dafür aber besonders gut wahrnehmbar. Beschriftung und Farbgebung tragen dazu ebenfalls bei. Zum Schutz vor Langfingern wird einfach die Motorweiterlaufschaltung 2 aktiviert und der Zündschlüssel abgezogen. Der Motor läuft dann weiter und liefert bei längeren Standzeiten obendrein die Energie für eingeschaltete Verbraucher. Sehr praktisch!

Fazit: Mit dem Volkswagen „T5“ steht uns ein Fahrzeug zur Verfügung, das in allen wesentlichen Punkten den Anforderungen an ein hochfrequentiertes NEF entspricht. Den an der Realisierung beteiligten Mitarbeitern gebührt dafür ein herzlicher Dank.



Über die vielen neuen und sinnvollen Features – insbesondere der HELS-gestützten Navigation 5 – freut sich auch das Team vom NEF 14 – hier vor dem AK Altona: Dr. Torben Thiesse (re.) und Rettungsassistent Sönke Höpermann.



Optimiert wurde zudem die Platzierung der medizinischen Geräte. Um den Anforderungen der PCI-Studie (s. Taschenkarte) gerecht zu werden, befinden sich Defibrillator und Monitor 3 direkt hinter dem Beifahrersitz und die Beatmungseinheit 4 hin-





Herzlichen Glückwunsch 91. LAMD

Hinten auf den Leitern, v. l.:
Moritz von Cube, Timm Kaffke,
Maiko Sackmann

Hintere Reihe stehend, v. l.:
Jirka Tomm, Patrick Helmrich, Steve
Gurklys, Marc Kühl, Timo Riedl,
Manfred Petrick*, Dietmar Höpner*

Vordere Reihe sitzend, v. l.:
Sebastian Petznick, Jan Milchers,
Jan Fleischer, Sven Burghause,
Dennis Keseling, Arne Levin, Sven
Fredrich, Sebastian Rickers.

Vorne liegend v. l.:
Hauke Wulff und Tobias Rohde

* ehem. Elbtunnel-FW, jetzt - F32 -

Bachelor of Rescue Engineering

Erste Kollegen an der HAW Bergedorf

Im Löschblatt 23 hatten wir euch den neu an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) in Hamburg-Bergedorf eingerichteten **Studiengang „Rescue Engineering“** vorgestellt, der kommende Führungskräfte gezielt auf den (leider) bedeutender gewordenen Bereich des Rescue-Managements vorbereiten soll. 46 Studierende, davon vier von der BF Hamburg, nahmen dort im Frühjahr das Studium auf. Christian Theierl ist einer von ihnen.

Vor meinem Zivildienst hatte ich weder mit dem Rettungsdienst noch mit der Feuerwehr was am Hut. Technisch interessiert jedoch war ich schon immer, so dass ich eine Lehre zum Energieelektroniker abschloss und parallel dazu die Fachhochschulreife an einer Abendschule erwarb. Der 13-monatige Zivildienst beim Roten Kreuz im Kreis Ostholstein brachte die Wende. **Rettungsdienst, ja das isses.** Danach stand der Entschluss fest: Ich will zur BF Hamburg. Und so kam's dann auch.

Eins jedoch blieb auch während meiner Zugehörigkeit zur BF unverändert: mein Drang, Neues zu lernen. Wie ihr wisst, sind die Möglichkeiten der Weiterbildung im MD relativ beschränkt – durch eine Vorprüfung in den GD aufzusteigen, kam ebenfalls nicht in Frage. Grund: Ich hatte zu wenig Dienstjahre auf dem Buckel (verbeamtet wurde

ich 1999). Allmählich reifte der Gedanke, ein **Studium mit Bezug zum Rettungsdienst** aufzunehmen, wobei ich weder Hamburg noch die BF verlassen wollte. Genau das aber wäre passiert, wenn ich mich an der FH in Köln beworben hätte, wo man „Rescue Engineering“ schon seit geraumer Zeit studieren kann. Hamburg gegen Köln zu tauschen – das musste wirklich nicht sein!

Durch Zufall erfuhr ich im Dezember 2005 vom neu eingerichteten Studiengang „Rescue Engineering“ an der HAW. Nun war die Möglichkeit, in der Heimat zu studieren und meinen Lieblingsberuf weiter auszuüben, greifbar nah. Dank der Unterstützung von der LFS (Herr Schallhorn) und der Personalabteilung (Herr Zader) ging dann alles recht schnell. Binnen weniger Wochen war ich eingeschrieben und **ganzer Feuerwehrmann mit halber Stelle.** Denn mein Antrag auf eine 24-Stunden-Woche wurde bewilligt!



Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg
Hamburg University of Applied Sciences

Aufgrund der finanziellen Abstriche kam ich um die Aufgabe meiner Wohnung nicht herum und habe mich daher in einer WG einquartiert. Jetzt wohne ich zwar wie ein „richtiger“ Student, lebe aber nicht so, da ich dem Einsatzdienst ja weiterhin verbunden bleibe. So lassen sich **Theorie und Praxis perfekt verbinden** – dachte ich zumindest. Am 6. März war es dann so weit: die erste Vorlesung. Seitdem quäle ich mich durch Fächer wie Mathematik, Physik, Chemie, Werkstofftechnik, Informatik und Hygiene. Und ich muss gestehen: So schwer wie es dann kam, hatte ich mir das Ganze nicht vorgestellt.

Nun im Wintersemester stehen weitere Themen wie Gefahrenabwehr, Elektrotechnik, Humanbiologie und technische Mechanik auf dem Plan. Ob die dann **mehr Bezug zur rettungsdienstlichen Praxis haben**, wird sich zeigen. Trotz dieser Umstellung bringt mir das Studium viel. Und wenn's mir zu viel wird, freue ich mich jedesmal auf den Dienst an der Wache und meine Kollegen von -F13/1-. Wenn alles klappt, möchte ich nach dem 7-semesterigen Studium wieder in Vollzeit bei der Feuerwehr arbeiten und meine Laufbahn im GD fortsetzen.



Das Löschblatt hält Einzug im Christianeum!

Anlässlich der Fußball-Weltmeisterschaft habe ich meinem Sohn Jannik die *Löschblatt*-Ausgabe 24 gegeben. Er verschlang sie förmlich, weil eine so tolle WM-Berichterstattung enthalten war. Am nächsten Tag wurde das Heft in der Klasse herumgereicht. Dies langte den fußballbegeisterten Mädchen und Jungen nicht; sie erbaten einen kompletten Satz für die Klasse, damit jeder seine Eintragungen machen konnte. Glücklicherweise ließ sich dieser Wunsch mit Hilfe unserer Pressestelle erfüllen. Auch das Wissenswerte über die Stadien und die anderen Berichte kamen in der Klasse 5e sehr gut an. Einige Schüler wollen zukünftig zum *Löschblatt*-Leserkreis gehören.

Eine ganz tolle Ausgabe! Ich würde mich freuen, wenn anlassbezogene Artikel weiterhin so gut aufbereitet werden. Mit freundlichen Grüßen an die gesamte Redaktion – und einem „weiter so“.



Wolfgang Garvs (WF - F16 -)

Voneinander wissen – miteinander üben

Interdisziplinäre Vorbereitung auf MANV an der LFS

Wenn Leitende Notärzte (LNA) und die Einheit „Organisatorischer Leiter Rettungsdienst“ (OrgL) zusammenkommen, ist der Ernstfall da: ein MANV. Zum Glück kam die Begegnung zwischen ihnen im Mai d. J. aus einem anderen Grund zustande, über den zu berichten sich wirklich lohnt. Denn erstmals fand die Ausbildung von 13 angehenden OrgL und 48 LNA mit dem Ziel statt, sie gemeinsam auf einsatzrelevante Maßnahmen vorzubereiten. Hanns Roesberg, Dozent am Institut für Notfallmedizin (IfN), schildert uns Art und Ablauf der gemeinsamen Abschlussübung.

Der Entscheidung, das 1998 unter Leitung von Dr. Heinzpeter Moecke gegründete IfN am Standort der LFS mit seiner angegliederten Akademie für Rettungsdienst und Gefahrenabwehr unterzubringen, stand von vornherein im Zeichen möglicher Synergien zwischen beiden Einrichtungen. Denn wenn im Einsatzfall ein Rad ins andere greifen soll – so die Überlegung – sollte dies nicht dem Zufall überlassen, sondern durch frühzeitigen Wissenstransfer systematisch gefördert werden. Was liegt da näher als die Überlegung, LNA und OrgL an den entscheidenden Schnittstellen ihrer Arbeit gemeinsam auszubilden!?

Gesagt, getan: Während einer mehrtägigen Qualifizierungsmaßnahme wurden die LNA- und OrgL-Teilnehmer mit einer Reihe interdisziplinär ausgerichteter Aufgabenstellungen konfrontiert. Nach der theoretischen Grundlagenvermittlung mussten sie das Gelernte in die Praxis umsetzen und verschiedene Stationsübungen in gemischten Gruppen durchlaufen. Gemäß der klassischen Abfolge beim MANV waren diese Aufgaben zu bewältigen:

- Erkundung der Lage mit zeitlichen Vorgaben
- Aufbau und Betrieb eines Behandlungsplatzes
- Sichtung von Patienten bei einem MANV
- Führung und Kommunikation zwischen LNA/OrgL

Das Highlight des Kurses war die Abschlussübung, an der insgesamt 300 Personen (!) mitwirkten. Da sämtliche unten dargestellten Szenarien zuvor mithilfe der speziell für diese Zwecke entwickelten Trainingsmethode „Emergo Train“ durchgespielt wurden, war die Spannung groß, ob die Erkenntnisse daraus (Interaktivität!) in den verschiedenen Übungsphasen ihren Niederschlag finden. Jetzt kam es wirklich drauf an, schließlich mussten die Teilnehmer

Schlüsselfunktionen besetzen, Führungsaufgaben wahrnehmen und Management bei einem MANV betreiben.

„Alles lief wie am Schnürchen“, so die Bilanz von Landesfeuerwehrarzt Dr. Stefan Oppermann, denn „dank des zügigen Aufbaus der erforderlichen Führungsstrukturen konnten die Übungspatienten rasch und professionell versorgt werden.“ Mal sehen, ob die Pärchenbildung zwischen LNA und OrgL beim zweiten Lehrgang Anfang Oktober ebenso gut klappt wie diesmal. Die Herausforderung wird dann jedoch angesichts der nachfolgenden „Schadensarten“ eher noch größer sein:

- Amoklauf in Berufsschule
- Brand in Asylantenheim
- Verkehrsunfall (Zug gegen PKW)

Übrigens: Bei Großschadenslagen wie diesen sind die primären Rettungskräfte bis zum Eintreffen von LNA und OrgL für die kommissarische Einsatzabschnittsleitung „Rettungsdienst“ zuständig. Insofern kommt es zu Beginn eines MANV auf ein Pärchen an, das die entscheidenden Weichen für den Erfolg aller Folgemaßnahmen stellt: Notarzt und Rettungsassistent. Deshalb schließt das didaktische Gesamtkonzept die RA-Ausbildung ein!

Weitere Informationen/Kontakt:

Internet: www.landesfeuerwehrschule.de
E-Mail: hanns.roesberg@ifn-hamburg.de
Telefon: 4 28 51 - 39 01

- ▶ **Simuliert wurde ein schweres Zugunglück** ❶. Zahlreiche Patienten liegen teilweise in Lebensgefahr befindlich am Bahnsteig und im Zug.

Feuerwehr, Rettungsdienst und Notärzte sind rasch am Schadensort ❷. Unsere Bilder zeigen den Aufbau von Strukturen mit ankommenden Rettungsmitteln ❸, die Einrichtung des Behandlungsplatzes ❹, die installierten Zelte ❺, die Patientenversorgung ❻ sowie die Brandbekämpfung am verunfallten Zug ❼.



Technik ist alles

33. LAGD zu Besuch bei der Lufthansa Technik AG

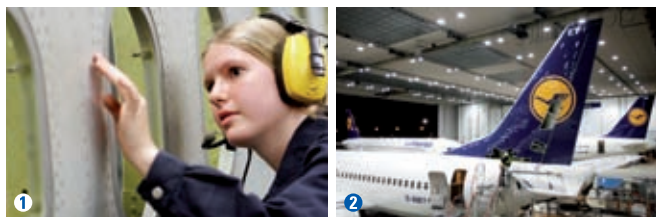
Der „Flieger“ ist heute zum Massentransportmittel geworden. Während die Anzahl der von den Airlines angesteuerten Ziele seit Jahren zunimmt, befinden sich die Preise im Sinkflug. Gut für den Geldbeutel, aber auch für die Sicherheit? Die fünf Teilnehmer der 33. LAGD zumindest waren nach dem Besuch der Lufthansa Technik AG der einhelligen Meinung, dass dies keineswegs ein Widerspruch sein muss. Jan Bergmann war einer von ihnen. Hier sein Bericht.



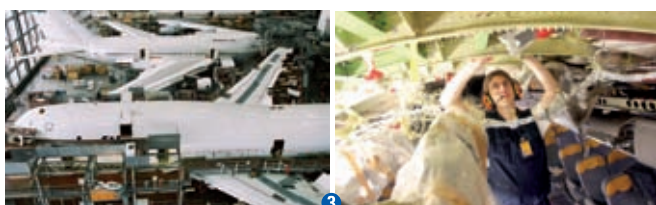
Nachdem wir in der Vergangenheit schon einen Blick hinter die Kulissen vom Airbuswerk werfen durften, schien uns dieses Vorhaben genau richtig zu sein, um noch einige im Raum stehende Fragen zum Brandschutz in Flugzeugen, Wartungshallen und dazugehörigen Werksanlagen fachgerecht beantwortet zu bekommen. Weit fahren mussten wir dazu nicht. Denn die Lufthansa ist als drittgrößter Arbeitgeber Hamburgs ganz in unserer Nähe: am Flughafen.

Am Dienstag, den 4. April 2006 war es soweit. In den großzügig gestalteten Räumlichkeiten des Besucherzentrums wurden wir von Carsten Hohensee empfangen, der uns während des Aufenthalts hochkompetent zur Seite stand. Per Powerpoint und einer Filmvorführung erhielten wir vorab einige Basisinfos zum Lufthansa-Konzern, der sich in nicht weniger als sechs Geschäftsfelder unterteilt: Passage, Logistik, Technik, Catering, Touristik und IT-Services. Wir wollten alles über das Geschäftsfeld Lufthansa Technik (LHT) wissen und wurden beim anschließenden Rundgang über das weitläufige Gelände nicht enttäuscht.

Schon nach wenigen Metern stellen wir fest, dass Sicherheit und Qualität an jeder Ecke groß geschrieben werden. Das verinnerlichen schon die Azubis, die von eigenen Spezialisten in den LHT-Ausbildungswerkstätten mit sehr hohen Standards an die Materie herangeführt werden ❶. Ein beruhigendes Gefühl – erst recht, wenn man den Flieger als Fortbewegungsmittel nutzt!



In der ersten von uns „inspizierten“ Halle werden gerade Wartungschecks an kleineren Flugzeugen vorgenommen. Gemäß internationalen Vorschriften erfolgen diese Checks während des laufenden Betriebs, also zwischen Starts und Landungen oder über Nacht ❷. Wenn man bedenkt, dass die Ausfallzeit bei einem großen Jumbo-Jet mit bis zu 200 000 Dollar pro Tag (!) zu Buche schlägt, macht das auch ökonomisch Sinn. Von den weiteren Checks, die in Hamburg durchgeführt werden, ist der alle sechs Jahre anstehende D-Check am aufwendigsten. 250 Facharbeiter zerlegen das Flugzeug dann buchstäblich in seine Ein-



zelteile und prüfen diese mit größter Sorgfalt. Ein D-Check dauert etwa vier bis sechs Wochen und kann mehrere Millionen Euro kosten. ❸

Mit gleicher Akribie gehen die Techniker in der Triebwerksinstandhaltung ❹ zur Sache. Bei manchem Zubehör wie z. B. Schaufeln und Lagerteilen geschieht dies unter Zuhilfenahme von UV-Licht. Mögliche Störungen und Defekte lassen sich heute übrigens mithilfe hochsensibler, in den Triebwerken befindlicher Sensoren erkennen. Von dort aus gehen die Daten online ins Rechenzentrum Frankfurt, wo sie von erfahrenen Ingenieuren umgehend ausgewertet werden. Sobald die Triebwerke instandgesetzt sind, werden sie in der Lärmschutzhalle ❺ einem gründlichen Testlauf unterzogen. Sie müssen während des Flugs unter allen Umständen funktionieren, um jederzeit die maximale Flugsicherheit zu gewährleisten.

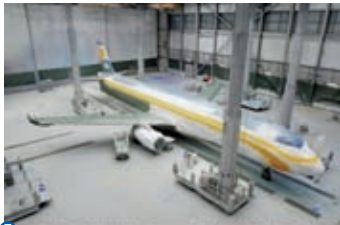


Kaum Zeit zum Luftholen bleibt uns außerhalb der Hallen. Dort müssen wir uns vor Elektrofahrzeugen und Gabelstaplern in acht nehmen, die im Sekundentakt mit den verschiedensten Triebwerksteilen, Verkleidungen, elektronische Bauteilen, ja sogar ganzen Sitzreihen an uns vorbeiflitzen. Rund 300 000 Original-Ersatzteile für die unterschiedlichsten Flugzeuge sind in Fuhrsbüffel

gelagert. 300 000 Artikel? Ja, denn das Ersatzteilliefer- und Garantienetz umspannt die ganze Welt, um jegliche Standzeiten der von LHT betreuten Maschinen so kurz wie möglich zu halten. 6



Auf dem Weg zur Lackierhalle hören wir plötzlich prägnante Sätze wie diese: „250 Passagiere in 10 km Höhe bei 1000 km/h in der Kurve via Flynet über das Notebook ins Internet!“ Oder: „Notfallmedizin, medizinisches Equipment und der Datentransfer von telemetrischen Patientendaten an die Charité Berlin sowie Anfragen an Mediziner zur Übermittlung von Anweisungen für Ersthelfer und Bordpersonal.“ Wir verstehen nur Bahnhof, dabei befinden wir uns doch am Flughafen! Auf Nachfrage erfahren wir, dass LHT satellitenbasierte Breitbandtechnik an Bord einiger Langstreckenflugzeuge installiert hat, wodurch die kabelfreie Kommunikation via Internet möglich wird.



Plötzlich stehen wir in der modernsten Lackierhalle der Welt. Gigantisch groß, aber für den neuen Airbus schon wieder ein Stück zu klein. In der Halle befindet sich eine fotoelektrisch gesteuerte Schaumlöschanlage. Sobald helles Licht von z. B. einem Fotoblitz registriert wird, beginnen zehn riesige Werfer die gesamte Halle bis unter das Dach mit Mittelschaum zu fluten. Nach dieser Erkenntnis verschwinden unsere Kameras sofort wieder in den Innentaschen*, und wir lauschen den Worten des Vortragenden. Wir sehen, wie Lackierarbeiten die Einsparung von Flugbenzin befördern können. In diesem Fall sollen mehrere 100 kg Eigengewicht allein durch das Gewicht

* Um jegliche Gefährdungen zu vermeiden, haben wir nur sehr wenig fotografiert und präsentieren euch stattdessen Fotos aus dem Archiv der LHT.



der Lackschichten entfallen, wodurch im günstigsten Fall eine komplette Sitzreihe für vier Personen vom Gewicht her erhalten bleibt. Faszinierend, was und wie hier alles zusammenspielt. 7

Nichts könnte die Spannung zwischen Tradition und Moderne stärker versinnbildlichen als Lufthansas liebste Tante, die wir auf dem Weg zurück zum Haupteingang erspähen. Was für ein Tag!



▶ 70 Jahre und kein bisschen leise: die Ju 52



▶ Leider nur auf Bildern konnten wir das Interieur einer VIP-Maschine sehen. Dabei sind die Modelle keineswegs auf zwei-, vier- oder achtsitzige Maschinen betuchter Europäer beschränkt. Vielmehr geben die Scheichs und Könige vor allem arabischer Staaten den Ausbau ganzer Jumbo-Jets vom Typ Boeing 747 in Auftrag. Auf diesem Gebiet hat die LHT weltweit die größten Erfolge und ist heute Marktführer. Aus Sicherheitsgründen stehen VIP-Maschinen komplett eingezäunt und kameraüberwacht in mächtigen Hallen. Besucher haben keinen Zutritt. Angeblich gibt es schon mehrere Interessenten, die sich für den Eigengebrauch (!) einen 280 Mio. Dollar teuren A380 ausbauen lassen möchten – die Kosten für den Innenausbau kommen selbstredend noch hinzu ...

Lufthansa Technik AG

Die Lufthansa Technik AG (LHT) ist über den technischen Support von Flugzeugen hinaus von den Luftfahrtbehörden auch als Entwicklungs- und Fertigungsbetrieb zugelassen. Diese Mehrfachkompetenz trägt entscheidend zur Wertschätzung bei, die dem Unternehmen von weltweit 500 Großkunden entgegengebracht wird.

Um den hohen Erwartungen zu entsprechen, beschäftigt LHT allein in Hamburg etwa 750 Ingenieure, von denen sich ein mehr als 120-köpfiges Team ausschließlich der Entwicklung neuer Technik, Geräte und Systeme widmet. Die anderen Zahlen des Konzerns beeindrucken nicht weniger: Von 92 000 Lufthansa-Beschäftigten sind allein 25 000 für den Part Technik zuständig, 7 200 davon am größten Standort des Unternehmens, Hamburg.

Im Kerngeschäft umfasst die technische Betreuung die ganze Bandbreite von Instandhaltung und Wartung bis hin zur Überholung und dem Ausbau von Großraumflugzeugen und VIP-Maschinen. Bei rund 1100 Flugzeugen zählen fast alle gängigen Flugzeugtypen und -marken zum Bestand.





Krisen managen – Katastrophen begegnen

Dozentur eines Hamburger Feuerwehrmanns an der AKNZ

*Naturkatastrophen, Unglücke, Terror: Nirgendwo lauern mehr und unberechenbarere Gefahren als hinter diesen drei vielfach Angst auslösenden Worten. Seitdem wir es mit einer stetig zunehmenden Anzahl umweltbedingter und menschengemachter Bedrohungsszenarien zu tun haben, ist im Zivil- und Katastrophenschutz nichts mehr so wie es mal war. Als Reaktion darauf wurde am 1. Mai 2004 das **Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK)** gegründet, dem sämtliche Bereiche der zivilen Sicherheitsvorsorge zugeordnet sind. Zum Zuständigkeitsbereich des Bundesamtes gehört auch die **Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz (AKNZ)**, in der seit Januar 2005 ein Kollege unserer BF als Dozent tätig ist: **Ronald Bendig**. Mit seinem Bericht gewährt er uns Einblicke in eine ungewöhnliche Institution.*

Schon länger trug ich mich mit dem Gedanken, einmal eine Aufgabe außerhalb Hamburgs und außerhalb unserer Feuerwehr zu übernehmen. Doch die sind erstens rar gesät und zweitens nicht automatisch kompatibel zur eigenen Qualifikation und/oder Neigung. Da ich zuvor in der PA als Sachgebietsleiter Personalbewirtschaftung und -planung für den feuerwehrtechnischen Dienst tätig war, sollte das Stellenprofil einen **Bezug zu Menschen aufweisen und planerische Aktivitäten umfassen**. Anfang des Jahres 2004 war es soweit: Die AKNZ hatte eine Dozentenstelle ausgeschrieben und eine entsprechende Anzeige in der Fachzeitschrift „Brandschutz“ platziert.

Umgehend suchte ich bei uns im Hause das Gespräch und stieß mit meinem Anliegen auf offene Ohren. Nachdem ich die üblichen Bewerbungshürden genommen hatte, blieb mir nur Warten und Hoffen. Im September 2004 schließlich erhielt ich die gute Nachricht und wurde engagiert. Dann ging alles ganz schnell. Genau genommen blieben mir gerade einmal drei Monate zur Vorbereitung auf das neue Projekt, das mit einem **Umsatz ins ca. 500**

km entfernte rheinland-pfälzische Ahrweiler verbunden war.

Zwecks maximaler Planungssicherheit für alle Beteiligten verständigten wir uns auf ein dreijähriges Engagement an der Akademie, die als zentrale Bildungs- und Forschungseinrichtung auf dem Gebiet des Zivil- und Katastrophenschutzes eine **Schlüsselaufgabe im bundesweiten Gefahrenabwehrsystem** wahrnimmt. Schon deshalb ist hier alles auf kooperatives und interdisziplinäres Miteinander ausgelegt.

Ich selbst fungiere seit Amtsantritt im Januar 2005 als Dozent im **Fachbereich 2**. Angesichts der komplexen Strukturen in der AKNZ (s. rechte Seite) war die Phase der Einarbeitung in mein originäres Aufgabengebiet entsprechend arbeitsintensiv. Da ich frühzeitig Seminare leiten und eigene Unterrichtseinheiten geben durfte, habe ich mich jedoch in den Arbeitsalltag relativ schnell reingefuchst.

Was **projektübergreifende, interdisziplinäre Zusammenarbeit im AKNZ** konkret bedeutet, wird an der „bunten“ Zusammensetzung der Fachbereiche deutlich:

Aktuell konzipieren wir neue Stabsräumlichkeiten mit fünf festen und zwei nur für dieses Projekt abgeordneten Kollegen (davon kommt einer vom THW und einer vom DRK). Die Feuerwehr ist durch den Personalwechsel in der Leitung meines Fachbereichs mit jetzt drei **Kollegen deutscher BF**s gut und mit der Führung des Fachbereichs durch OBR A. Karsten auch an exponierter Stelle vertreten. Die Bundeswehr hat zwei Offiziere an das AKNZ beordert, so dass Akademieleiter Dietrich Löpke nur noch ein oder zwei Bundespolizisten in der gemischten Gruppe hochqualifizierter Mitarbeiter fehlen.

Neben der heterogenen Stellenbesetzung legt die Akademieleitung großen Wert auf **Fachkompetenz und Authentizität** – insbesondere auch bei den Vorträgen von uns Dozenten. Impulse für die Weiterentwicklung erhält die Akademie durch die Fluktuation der abgeordneten Dozenten, wodurch sie sich ständig weiterentwickelt.

Up to date sind wir last but not least auch in Sachen Service. So wurde die Taktfrequenz noch ein wenig erhöht und die **Kundenorientierung verbessert**. Es macht nach wie vor Spaß zu planen, zu entwickeln, zu referieren, neue Kontakte zu knüpfen, nette Gespräche zu führen und Kollegen anderer Feuerwehren kennen zu lernen. Dabei fällt mir immer wieder auf, dass wir in Hamburg nicht am Rand, sondern in der Mitte des goldenen Tellers sitzen. Auch das kann man besser einschätzen, wenn man mal draußen war und erfährt, wie's bei anderen Feuerwehren läuft ...

Für mich stellt die Tätigkeit hier an der AKNZ eine **wichtige Etappe meiner beruflichen Laufbahn** dar, auf die ich Ende

- ▶ Arbeiten, wo andere Urlaub machen: Ca. 35 km südwestlich von Bonn, an den Ausläufern der Eifel befindet sich die Stadt Ahrweiler.



Archiv Ahr Rhein Eifel, Tourismus & Service GmbH

2007 mit meiner Rückkehr nach Hamburg sicher dankbar zurückblicken werde. Falls der ein oder andere von euch bis dahin hier unten privat oder beruflich zu tun haben sollte, kann er sich die Akademie gern einmal von mir zeigen lassen. Wir sehen uns – entweder demnächst wieder in Hamburg oder zuvor im schönen Ahrtal.



Weitere Informationen / Kontakt:

Akademie für Krisenmanagement,
Notfallplanung und Zivilschutz (AKNZ)
Ramersbacher Str. 95
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler
Internet: www.bbk.bund.de
(hier „AKNZ“ als Suchbegriff eingeben, um zur Seite zu gelangen)
E-Mail: ronald.bendig@bbk.bund.de
Telefon: 0 26 41 / 381 - 215



Akademie für Krisenmanagement, Notfallplanung und Zivilschutz (AKNZ)

AUSSTATTUNG UND AUFGABEN Auf dem Gelände der AKNZ befinden sich vier Gästehäuser mit Einzelzimmern zur Unterbringung von bis zu 160 Seminar- bzw. Veranstaltungsteilnehmern, ein Gebäude mit zwölf Lehrsälen, ein Verpflegungsgebäude mit Mensa, Café, Gaststätte und Kegelbahn sowie ein Verwaltungshaus, in dem sich auch die Dienstzimmer der Dozenten befinden. An besonderen Einrichtungen für Ausbildungszwecke stehen Übungsräume mit spezieller technischer Ausstattung (z. B. für Führungsstäbe), ein nachgestelltes Trümmerfeld und ein leerstehendes Gebäude für Evakuierungsübungen zur Verfügung.



Weiterhin wurden Übungsbefehlsstellen für Führungsaufgaben des Katastrophenschutzes als Muster entsprechender Einrichtungen in Städten und Kreisen eingerichtet. Die **Aufgaben der AKNZ ergeben sich aus dem Zivilschutzgesetz** oder wurden ihr von verschiedenen Ämtern und Behörden übertragen. Dazu gehören neben Aus- und Fortbildungsveranstaltungen diese Aufgaben:

- Auswertung von Großschadenslagen sowie Fachpublikationen und -dokumentationen aus dem In- und Ausland
- Wissenschaftliche Begleitung und Auswertung themenaffiner Forschungsvorhaben
- Durchführung von Studien und Untersuchungen
- Vorbereitung, Leitung und Auswertung von Übungen
- Konzeptionelle Unterstützung der fachlich zuständigen Bundesbehörden
- Mitarbeit in Bund-Länder-Ausschüssen und in EU-Gremien

ZIELE UND ZIELGRUPPEN Angesichts vielschichtiger neuer Herausforderungen wird die AKNZ zielgerichtet weiterentwickelt zu

- einem Kompetenzzentrum für das Bund-Länder-Krisenmanagement
- einem Forum für den wissenschaftlichen Austausch
- einer Begegnungsstätte für Experten aus dem In- und Ausland

Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 wurde das **Fort- und Ausbildungsangebot der Akademie erheblich aufgestockt**. Primäres Ziel ist es, das Programm auf Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens (Wirtschaft, Verbände, Gewerkschaften, Kirchen, Stiftungen, Medien etc.) sowie vor allem auf die im Ernstfall mit der Leitung betrauten Führungskräfte auszurichten. Sie kommen u. a. von diesen Institutionen:

- Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden
- BOS (Polizei, Bundespolizei, Feuerwehr) und Bundeswehr
- Katastrophenschutz und RD (u. a. ASB, DGzRS, DLRG, DRK, THW)
- Diversen Bildungs- und Forschungseinrichtungen

Der interdisziplinäre Charakter des AKNZ orientiert sich an möglichen Einsatzszenarien. Da diese Einsätze keineswegs auf Deutschland beschränkt sein müssen, sind ausländische Experten je nach Programmschwerpunkt ebenfalls zu Gast an der AKNZ.

FACHBEREICHE UND FORTBILDUNGSANGEBOTE

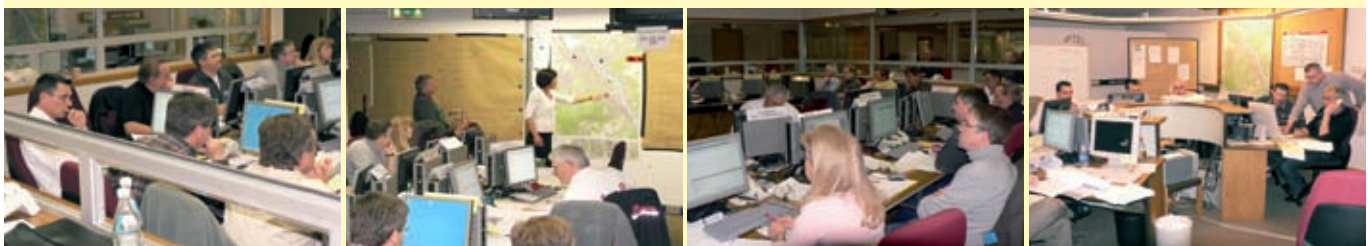
Natürlich spiegelt sich die fachübergreifende Kompetenzbündelung in der Zusammensetzung des Lehrpersonals themengerecht wider. So sind für Ausbildung und Übungen in der AKNZ **ca. 30 hauptamtliche Dozenten und ca. 100 Lehrbeauftragte und Gastdozenten verschiedener Fachrichtungen** (u. a. Medizin, Naturwissenschaften, Technik, Politik- und Verwaltungswissenschaften, Journalismus, Pädagogik, Psychologie) verantwortlich. Die AKNZ gliedert sich in **fünf Fachbereiche**, deren Mitarbeiter die gesamte Bandbreite der unten aufgeführten Fortbildungsangebote abdecken:

- Fachbereich 1: Grundlagen und Koordination
- Fachbereich 2: Führen und Leiten im Katastrophenschutz
- Fachbereich 3: Nationales und internationales Krisenmanagement
- Fachbereich 4: Spezialwissenschaften
- Fachbereich 5: Notfallvorsorge

Neben 120 Seminararten werden verschiedene **Workshops, Tagungen, Info-Märkte und Fachkongresse** u. a. zu diesen Themen angeboten:

- Zivile Sicherheitsvorsorge als gesamtstaatliche Aufgabe
- Krisenmanagement der Verwaltungsbehörden (Kreis, RP*, Land)
- Führen im Katastrophenschutz (z.B. Technische Einsatzleitung)
- Führen und Leiten unter hoher psychischer Belastung
- ABC-Risiken und -Schutz
- Katastrophenmedizin und Gesundheitsvorsorge
- Selbsthilfe und -schutz in Wohn- und Arbeitsstätten, Krankenhäusern sowie Unternehmen/Behörden mit hohem Publikumsaufkommen
- Öffentlichkeitsarbeit im Krisen- und Katastrophenfall
- Planung und Einsatz der Kommunikationsmittel
- Vorsorge und Sicherstellung in Bereichen sensibler Infrastrukturen (Energie, Kommunikation, Wasser, Verkehr etc.)
- Krisenmanagement/Katastrophenhilfe auf int. Ebene (EU, NATO, UN)

* Regierungspräsidium



► Typisches Szenario bei Stabsrahmenübungen: Beobachten, Bewerten, Verifizieren und Entscheiden



„Ca va“ – „Es geht“

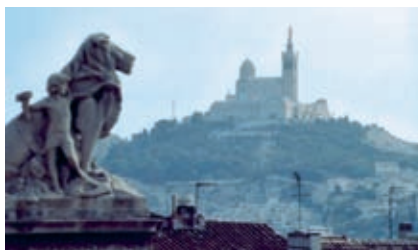
Die 31. LAGD besucht die Feuerwehr Marseille

Nach dem 2. Weltkrieg gehörte die deutsch-französische Aussöhnung zu den wichtigsten Zielen deutscher und europäischer Politik. Denn Aussöhnung, darüber waren sich die Politiker in beiden Ländern einig, kann nur durch **Begegnungen und das Verständnis füreinander** erzielt werden. Auf dieser Überzeugung basierte eine der ersten Städtepartnerschaften zwischen zwei Metropolen, die zu den ältesten, schönsten und weltoffensten ihrer Länder zählen: **Hamburg und Marseille**. Für uns Feuerwehrleute ein guter Anlass, die Feuerwehr Marseille kennenzulernen. Genau sechs Tage lang war die 31. LAGD im Januar d. J. vor Ort. Ergänzt durch die gelungenen Bilder von Rainer Schulz protokollierte Rüdiger Blank den Verlauf der Begegnung mit den Kollegen vom **Bataillon de Marins-Pompiers de Marseille (BMPM)**.

Zugegeben, nachdem wir das für uns zusammengestellte Reiseprogramm gelesen hatten, waren die Erwartungen an diesen Aufenthalt schon sehr hoch. Dass uns dann aber während der gesamten Zeit ein **feuerwehreigener Bus plus Fahrer und ein Dolmetscher** zur Verfügung standen, sprengte die Dimensionen doch ein wenig und war der Ehre fast zu viel. Für eine weitere, besonders schöne Überraschung sorgte ein Umstand, den wir ausnahmsweise nicht der Umsicht unserer französischen Kollegen zu verdanken hatten, sondern der **Lage Marseilles als sonnenreicher Stadt** an der südfranzösischen Mittelmeerküste.

SONNTAG, 15. JANUAR Das erste Mal bewährte sich der Bus, als wir mit Sack und Pack am rund 20 km außerhalb von Marseille gelegenen Flughafen landeten. Cedric Brisquet, ein deutsch und Loic Marrasse, ein englisch sprechender Offizier begrüßten uns bis auf das obligatorische „Bonjour“ in Sprachen, die wir gut beherrschen. Keine Kompromisse gab es beim Essen, das bei jedem Ma(h)l den phantastischen Ruf der französischen Küche bestätigen konnte. Das liegt daran, dass die französische Kultur gegenüber der deutschen dem Essen einen wesentlich höheren Stellenwert beimisst. **Das Essen wird regelrecht zelebriert.** Dies war neben der überaus herzlichen Gastfreundschaft und dem lückenlosen Programm das Beeindruckendste unserer Exkursion.

So gestärkt konnten wir uns während einer Stadtrundfahrt mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten Marseilles vertraut machen. Gespannt steuerten wir anschließend die **Feuerwache Saumaty** an, in der wir in den kommenden Tagen untergebracht waren. Die Wache mit angrenzendem Trainingszentrum wurde erst 2004 in Dienst gestellt. Modernster Standard überall, sodass wir wenig Mühe hatten, uns sofort heimisch zu fühlen. Ach ja, und dann wurde bereits zum Abendessen gerufen, das wir jetzt und alle Folgetage an



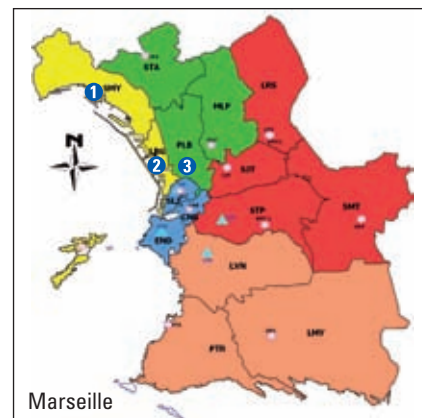
► Blick vom Hafen auf das Wahrzeichen der Stadt: **Notre-Dame de la Garde** ...



► ... und umgekehrt auf das Zentrum der Stadt und die Meeresbucht **Golfe du Lion**.

der nah gelegenen **Feuerwache La Bigue** einnahmen. Der Besuch eines Fußballspiels im Stade Velodrome toppte die Vielzahl neuer Eindrücke, mit denen wir gegen 23 Uhr schlaftrunken zu Bett gingen.

MONTAG, 16. JANUAR Nach dem morgendlichen Appell bekamen wir erste



► 1 Feuerwache Saumaty, 2 Feuerwache La Bigue, 3 Feuerwache Plombières

Einblicke in **Abläufe und Struktur der BMPM**. Kein Geringerer als ihr Chef, Konteradmiral Henri Lechat, empfing uns im Hauptquartier, wo sich auch die RLSt befindet. Von ihm erfuhren wir, dass ...

... in Frankreich nur die Feuerwehren Paris und Marseille Teil der Streitkräfte sind (Heer bzw. Marine);

... die operative Zuständigkeit für die BMPM in erster Linie beim Bürgermeister und erst dann beim Verteidigungs- bzw. dem Innenminister liegt;



► Im Stillgestanden das Hissen der französischen Nationalflagge verfolgt: Beim Appell der aufziehenden Tour wird klar, dass die Feuerwehrleute Marseilles ihren Dienst als Soldaten tun. Selbst der Wachhund macht mit ...



- ... rund 2400 Berufsfeuerwehrleute ihren Dienst bei der BMPM versehen;
- ... die BMPM über 350 Fahrzeuge, 35 Schiffe sowie 3 Helikopter verfügt;
- ... 1 Hauptsitz (ähnlich Berliner Tor), 7 Hauptfeuerwachen, 16 Erste-Hilfe-Stationen, 2 Schulen sowie 1 Ausbildungszentrum vorgehalten werden.

Es schmeichelte uns durchaus, dass der Feuerwehrchef auch die anschließenden Fragen höchstpersönlich erläuterte und es sich nicht nehmen ließ, den Vormittag mit einer Einladung ins wacheigene réfectoire (Speisesaal) abzuschließen. Als kulinarisches Highlight wurde ein exquisites Dreigänge-Menü serviert, das kein Geringeres als der **Chefkoch des früheren Staatspräsidenten François Mitterrand (!)** zubereitet hatte. Unsere Sprachlosigkeit nutzte Cedric gleich mit der Frage aus, wie es uns denn geschmeckt habe. „Wie sagt man auf deutsch: Es geht!“, antwortete er selbst. Eine Redewendung, die man in Frankreich ständig hört und ab jetzt für Beifallsbekundungen jedweder Art bemüht wurde. „Ca va“ – zu deutsch: „Es geht“.

Pappsatt fuhren wir nach dem Mittag zur uns bekannten Hafengewache La Bigue. Schon wieder essen? Nein, erst mal nicht, denn hier sahen wir einer Übung in der **Helikopterwasserungs-Simulationsanlage** zu. Dieses Wortungetüm beschreibt im Grunde schon sehr genau, worum es dabei geht. Die im Mittelmeer verankerten Bohrinseln können ähnlich wie bei uns in der Nord- und Ostsee nur per Hubschrau-



- ▶ Ganz im Zeichen des nassen Elements standen die Übung Helikopterwasserung sowie die anschließende Fahrt mit der „Laydon“, einem Löschboot der französischen Marine.



ber erreicht werden. Bei ungünstigen Witterungsbedingungen kommen Notwasserungen leider durchaus vor. Wer sich dann nicht selber aus der Kabine befreien kann, hat in der zumeist rauen und häufig kalten See keine Chance.

DIENSTAG, 17. JANUAR Eine Besonderheit des südfranzösischen Löschwesens ist die **Bekämpfung von Waldbränden**, die in diesen Regionen regelmäßig ausbrechen. Aufgrund der verheerenden materiellen und ökologischen Schäden hängt der Löscherfolg maßgeblich vom

- ▶ Fit wie ein Turnschuh: An so einem, in 2,50 Meter Höhe angebrachten Brett müssen die Marseiller Kollegen/innen jeden Morgen nach dem Antreten ihre aktuelle Tagesfitness unter Beweis stellen. Der Clou: Das Brett ist **ohne Beineinsatz** zu erklimmen. Nur dann ist man ein echter Mariners-Pompier de Marseille. „Es geht“, sofern man es trainiert ...

abgestimmten Vorgehen der auf dem Landweg und aus der Luft operierenden Einheiten ab. Während die von uns anderntags besuchten fliegenden Brandbekämpfer direkt der Armee unterstellt sind, gehören die in der von uns besuchten **Waldbrandsimulatoreinrichtung von Valabre** (ca. 30 km nördlich von Marseille) trainierenden Kollegen zur BMPM.

Anschließend erfreuten wir uns eines hervorragenden Mittagessens („Es geht“) im Offizierskasino der **Feuerwache Plombières**, die wir sodann ausgiebig inspizier-

Marseille – Stadt der Migranten, Stadt der Marseillaise

Marseille ist die wichtigste französische und die drittgrößte europäische Hafenstadt. Sie liegt an der Mittelmeerbucht „Golfe du Lion“. Aufgrund seiner geografischen Lage dient der Hafen vielen Menschen aus arabischen und afrikanischen Ländern als Brückenkopf zu Europa. Entsprechend hoch ist der **Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund** an der Gesamteinwohnerzahl von rund 800000 Einwohnern. Damit ist Marseille nach Paris die zweitgrößte Stadt Frankreichs. Im Ballungsgebiet Marseille mit seinen zahllosen vorgelagerten Ortschaften leben weitere 400000 Menschen.



- ▶ Franzose mit algerischem Ursprung: das französische Fußballidol Zinedine Zidane.

Trotz ihrer Internationalität entstand ausgerechnet hier die „Marseillaise“, die **Nationalhymne Frankreichs**. Inspiriert von der patriotisch aufgeheizten revolutionären Atmosphäre schrieb der Pionierhauptmann und Gelegenheitsmusiker C.-J. Rouget de Lisle (Abb. rechts oben) im Jahr 1792 Melodie und Text des Revolutionslieds „Chant de guerre pour l’armée du Rhin“ (Kriegsgesang für die Rheinarmee), das drei Jahre später zur offiziellen Nationalhymne erklärt wurde. Die Stadt selbst jedoch gilt seit ihrer Gründung (etwa 600 v. Chr.) als **Treffpunkt der Ideen, Völker und Kulturen**.

Die Internationalität spiegelt sich auch im Wirtschaftsleben wider, das maßgeblich durch



C.-J. Rouget de Lisle intoniert die Marseillaise

den Hafen geprägt wird. Von ihm aus herrscht **reger Schiffsverkehr** zu anderen europäischen Häfen sowie von und nach Nordafrika sowie Süd- und Südostasien. Er zählt nach Rotterdam, Antwerpen und Hamburg zu den bedeutendsten Seehäfen Europas. Aber auch zu Land steht Marseille ganz im Zeichen von Mobilität. Durch den **Hochgeschwindigkeitszug TGV** ist Marseille vom fast 800 km entfernten Paris nur drei Stunden entfernt. Da Frankreich über ein weit verzweigtes Fernstraßennetz und über ein **neuwertigeres, zu großen Teilen privat finanziertes Autobahnnetz** verfügt, ist Marseille mit dem Auto ebenfalls gut zu erreichen.

Im gleichen Maße wie die Werften profitieren **Industrie und Tourismus** von der Infrastruktur in und rund um Marseille. Petrochemische Produkte (vor allem Erdöl), Eisen und Stahl, chemische Erzeugnisse, Kunststoffe, Metallwaren und Nahrungsmittel gehören zu den wichtigsten industriellen Erzeugnissen. Hinzu kommt als klassischer Erwerbszweig die Fischerei. Im Tourismusbereich sind neben Marseille Städte wie Avignon, Cannes, Arles und Nizza insbesondere für Kultur- und Städtereisen beliebte Anziehungspunkte.



► Die fliegen wirklich: Das Fluggerät der Firma Canadair steuert die Schadensgebiete selbst bei gleichzeitig starker Rauchentwicklung nicht nur im Tiefflug an, sondern nimmt auch noch zuvor das dafür benötigte Wasser auf hoher See auf (Löschwasserkapazität von 6 m³).

ren durften. Einmal abgesehen von der traumhaften Personalstärke wurde rasch deutlich, dass die dortigen Wachen in technischer Hinsicht einem Vergleich mit unserer Ausstattung locker standhalten. Unverwechselbar und damit ganz anders als bei uns sind natürlich Feuerwehrsouvenirs aus der Region. Deshalb erwarben wir sie in ausreichenden Stückzahlen für die „Lieben“ daheim.

MITTWOCH, 18. JANUAR Obwohl die Abreise noch gar nicht bevorstand, fuhren wir zum Flughafen. Auf dem Programm stand die **Besichtigung der Flughafenfeuerwehr** die hinsichtlich ihrer Ausstattung unserer in Hamburg ähnelt, ihren Sitz jedoch ausgerechnet im ältesten Wachgebäude der BMPM hat. Der BMPM? Ja, da es in Marseille keine Privat- bzw. Werkfeuerwehren gibt, gehört die Flughafen-



► Ob Sofabrand oder Doppelbettbrand mit Roll-Over-Simulation: Gasbefeuerte, von außen steuerbare Brandstellen erzeugen äußerst komplexe Übungssituationen mit hoher Realitätsnähe.



► Schiffsbrandbekämpfung im Trainingscenter der Wache Saumaty: „An Bord“ können die unterschiedlichsten Brandschadensarten simuliert und adäquates Vorgehen durch enge Luken, über schmale Niedergänge bis hin zur Überwindung von Schotts geübt werden.

feuerwehr organisatorisch zur Feuerwehr Marseille.

In völlig neue Dimensionen stießen wir bei unserer Stipvisite der fliegenden Brandbekämpfer vor. Für uns Nordlichter ist es einfach unvorstellbar, welche Kapazitäten an diesem Standort vorgehalten werden, an dem die **Löschflugzeugstaffel der französischen Armee 1** stationiert ist. In Zahlen sind das 85 Piloten, deren Einsatzgebiet über das eigene Land hinaus auf Anforderung die Mittelmeeranrainerstaaten (Italien, Griechenland etc.) umfasst. Bei einem Jahresetat von 60 Millionen Euro ist da der ein oder andere Auslandseinsatz drin ...

Nachmittags erlebten wir im Trainingscenter unserer „Heimatwache“ Saumaty eine Übung der Extraklasse. Die Möglichkeiten einer hochmodernen **Brandsimulationsanlage 2** stellen alles in den Schatten, was wir bis dahin kennengelernt hatten. PKW-, Fass- und Rohraustrittsbrand werden hier ebenso wirklichkeitsnah simuliert wie die Bekämpfung schwer zugänglicher Flächenbrände. Neben einem viergeschossigen Brandhaus steht unseren Kollegen für ihre Trainingszwecke ein dreigeschossiges Gebäude in Schiffsform für die – richtig – **Schiffsbrandbekämpfung 3** zur Verfügung. Eine solche Simulationsanlage an unserer LFS – das stände der Feuerwehr Hamburg ebenfalls gut zu Gesicht. Noch ist das Zukunftsmusik, doch angeblich tut sich in dieser Sache schon was. Wir dürfen gespannt sein.

FREITAG, 20. JANUAR Da der Donnerstag ganz im Zeichen von Sight-Seeing stand, setzen wir unseren Bericht mit dem vorletzten Tag fort. Eine längere Busfahrt führte uns in den ca. 40 km östlich von



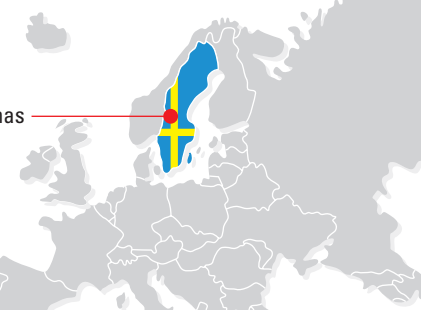
► Eine Demonstration der Suche und Rettung Verschütteter auf dem Trainingsgelände Brignoles.

Marseille gelegenen Ort Brignoles. Hier ist u. a. die ständig verfügbare **Einheit zur Suche Verschütteter 4** stationiert. Diese aus mehreren hundert Soldaten bestehende Task Force der französischen Armee wird auf Anforderung national wie international eingesetzt und ist binnen einer Stunde abmarschbereit. Die vorhandene Professionalität ist – sicherlich auch durch viele Auslandseinsätze bedingt – unverkennbar. Abermals beeindruckt waren wir von den vorzufindenden Trainingsbedingungen. In Brignoles wurde dazu eine unterirdische Trümmerlandschaft angelegt, die ausschließlich durch ein ca. 300 Meter langes, weitverzweigtes System von Röhren durchquert werden kann.

SAMSTAG, 21. JANUAR Am frühen Morgen ging es nach Hause gen Hamburger Schmuddelwetter. Nun erwarten wir den baldigen Gegenbesuch unserer Kollegen aus Marseille. Auch wenn unsere Küche vielleicht nicht ganz das französische Level erreicht, müssen wir uns in puncto Feuerwehrprogramm und Sight-Seeing wohl kaum verstecken. Einen regen Austausch begrüßen wir sehr, da ähnliche Aufgaben und Problemstellungen durch Wissenstransfer bestmöglich bewältigt werden können. In diesem Sinne: „Es geht“ – so und so und immer weiter ...



► Im Marinehafen von Toulon liegt neben vielen weiteren (Kriegs-)Schiffen die Fregatte Jean de Vienne. Von hier aus verabschiedet sich die 31. LAGD mit einem „Merci“ und „Au revoir en Hamburg“.



Auch für uns erkenntnisreich

Hospitation schwedischer Kollegen bei der BF

Willkommene Abwechslung bot uns Anfang April der Besuch einer Gruppe schwedischer Feuerwehrleute aus der mittelschwedischen Ortschaft Borlänge. Gleich acht Feuerwehrleute entschieden sich zu dieser Reise, die sie von Stockholm nach Lübeck führte. Dort wurden sie von zwei Kollegen der 33. LAGD empfangen und nach Hamburg gefahren. Ralf Kohlhoff war einer der beiden und berichtet über eine 4-Tages-Hospitation, die nicht nur für die Schweden neue Erkenntnisse brachte ...

Offensichtlich hat sich die Qualität unserer Ausbildung bis in den hohen Norden rumgesprochen, denn der Ankunft unserer Kollegen ging eine gezielte Recherche voraus. Mithilfe der Feuerwehr Malmö und einer deutschsprachigen Familienangehörigen aus dem Kreise unserer schwedischen Kollegen trudelte schließlich bei der LFS diese Anfrage ein: Man wollte unsere **technische Hilfeleistung** im Allgemeinen und Schadenslagen mit eingeklemmten Personen im Besonderen kennenlernen.

Naheliegend, dass sich die Männer vom **Rettungsdienst der Provinz Dalarnas** (Räddningstjänsten Dala Mitt) in diesem so wichtigen Bereich weiterbilden, damit sie ihren **RD-Kollegen** sowie dem NA perfekt zuarbeiten können. Die ganze Kette rettungsdienstlicher Maßnahmen aus einer Hand, so wie bei der Feuerwehr Hamburg auch, dachten wir – und irrten uns prompt. Da ich selber etwas schwedisch spreche, ließ sich das Missverständnis rasch aufklären. Was bei uns Rettungsdienst heißt, bezeichnet man dort als Ambulanzdienst. Dieser wurde jedoch in den letzten Jahren anderweitig vergeben, während die Brandbekämpfung ähnlich rückläufig ist wie bei uns. Was daneben als – allerdings umfassender – Aufgabenbereich bleibt, ist die **technische Hilfeleistung**.

Nachdem die schwedischen Kollegen an - F 14 - mit ihren guten Beherrschungsmöglichkeiten einquartiert waren, erläuterten wir ihnen den Programmablauf ihrer Hospitation, die am anderen Tag an der LFS womit begann? Klar: der Theorie. Diesen Part übernahm Fachbereichsleiter Michael Krupski, der unseren Gästen Aufbau und Organisation der Feuerwehr Hamburg detailliert erläuterte. Bei einem anschließenden Rundgang konnten sie sich ein Bild von den **Aus- und Fortbildungsmaßnahmen an der**

LFS mit ihren zahlreichen Gebäuden und Übungsflächen verschaffen.

Auf einer der Flächen wurde dann eine Lage mit eingeklemmter Person in einem PKW in Seitenlage simuliert. Sieht man einmal von unterschiedlich zur Verfügung stehenden Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen ab, sind Vorgehens- und Arbeitsweisen hier wie dort in etwa identisch. Auch bei unseren Nachbarn steht die **Sicherheit der Insassen und des Feuerwehr-Personals an erster Stelle**, wenn die Rettungsschere eng an Fahrzeugsicherheitsvorrichtungen wie Seitenairbags und Treibladungen für Gurtstraffersysteme vorbeizuführen ist. Insofern ließen sich Fachfragen rasch und einvernehmlich klären. Sprachlich gab's ebenfalls keinerlei Barrieren, da die **englischsprachige Konversation tadellos** funktionierte. Das blieb zum Glück auch so als wir uns wenig später ein Stelldichein an der TuUW gaben und uns umfassend über „Gefährliche Stoffe“ informierten. Denn darüber wollten die Schweden wirklich alles wissen, da dies ihr Spezialgebiet an ihrer Heimatwache ist.



Nach soviel Fortbildung und gegenseitigem Austausch von Technischem und Taktischem wollten wir – pardon die Schweden natürlich – zwischendurch mal was eher Typisches erleben. Was bietet sich mehr dafür an als ein **Abstecher zu Hamburger Sehenswürdigkeiten**, von denen ihnen dann jene am besten gefielen, die erst bei künstlicher Beleuchtung so richtig zur Geltung kommen. Von dort aus nicht weit war es



zum Hamburger Fischmarkt, der sie natürlich ebenso beeindruckt hat. Die für uns Feuerwehrleute eigentliche Attraktion am Hafen ist jedoch ohne Zweifel das fast in Sichtweite liegende Löschboot 11, das wir an der Kehrwieterspitze inspizierten. Ausrüstung und Einsatzwert des Wasserfahrzeugs standen schon deshalb im Fokus ihres Interesses, weil Löschboote in Mittelschweden eher unzuweckmäßig sind ... Nicht etwa wegen fehlender Englischvokabeln waren sie hier wirklich zum ersten Mal sprachlos – erst recht als sie bei der Hafenerundfahrt die Größe der Containerschiffe, die Be- und Entladungsanlagen sowie die Geschwindigkeit des Waren- und Güterumschlags sahen.

Doch auch für uns brachte die Begegnung viele Erkenntnisse, von denen wir diese ganz besonders bemerkenswert fanden: In Schweden wird für die Fortbildung und zum gleichen Teil auch für den Zusammenhalt der Gruppe (sozialer Kontakt) **pro Mitarbeiter und Jahr eine Summe von umgerechnet 500 Euro aufgewandt**, wovon nicht nur Reisen von schwedischen Einrichtungen möglich sind, sondern auch Exkursionen wie diese nach Hamburg. Da waren wir mal sprachlos – vor Neid! Wie wir nun unseren Gegenbesuch finanzieren, ist zwar noch nicht ganz geklärt, aber dass er stattfinden wird, schon. Denn eine Einladung ihrerseits wurde mehrfach ausgesprochen, worüber wir uns ehrlich gefreut haben. So angenehme Gäste zu betreuen, erweitert nicht nur den Horizont, es bringt auch eine Menge Spaß. Mit uns wieder.



Die Freie und Hansestadt Hamburg hat als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und Lage zugewiesene besondere Aufgabe gegenüber dem Deutschen Volke zu leisten. Sie will im Geiste des Friedens eine **Mittlerin zwischen allen Erdteilen und Völkern der Welt** sein. *Präambel der Hamburger Landesverfassung aus dem Jahr 1952*

Partnerprojekt bei der JF Hamburg

Besuch der Feuerwehr Dar es Salaam in Tansania

Sie hatten keinerlei Illusionen, als sie am 3. März d. J. zu einer 14-tägigen Informationsreise nach Südostafrika aufbrachen: Denn dieser Besuch führte sie in eines der ärmsten Länder dieser Welt. Gerade einmal 342 Dollar BIP pro Kopf wurden in dem rund 38 Millionen Einwohner zählenden Land 2005 erwirtschaftet, während es in Deutschland rund 35 000 Dollar waren. Die Rede ist von Tansania, wo sich eine sechsköpfige Reisegruppe unter der Leitung von Reinhard Paulsen zwecks Aufbau von Kontakten zur dortigen Feuerwehr aufhielt. Mit vielen Bildern porträtierte er Land und Leute sowie den tapferen Job der Kollegen in Dar es Salaam.



Die Anreise mit dem Flugzeug über Amsterdam erfolgte problemlos. Dort hatten wir die Gelegenheit, ein in Dar dringend benötigtes Medikament für ein Kind zu besorgen. Das Medikament gaben wir gleich nach unsere Ankunft im Krankenhaus der Christoffel Blindenmission ab. In einem Missionshaus der Kirche befand sich auch unsere Unterkunft, von der aus wir Land und Leute, insbesondere aber die Feuerwehr kennenlernten. Nachdem wir den ersten großen Hitzeschock mit Temperaturen, die auch nachts bei über 30 Grad liegen, überstanden hatten, konnten wir anderntags erste Eindrücke sammeln. Von vielem, was für uns Europäer sicherlich gewöhnungsbedürftig ist, seien die prägnantesten Unterschiede genannt: So gibt es Strom nur in den Nachtstunden, Müll dafür überall und eine Kanalisation, die diesen Namen nicht verdient.

DAR ES SALAAM („Hafen des Friedens“) ist mit rund 2,8 Millionen Einwohnern die größte Stadt und zugleich Regierungssitz Tansanias. Dar liegt am Indischen Ozean und hat einen Seehafen von internationaler Bedeutung. 15 km südwestlich

befindet sich der internationale Flughafen. Keinen internationalen Ansprüchen hingegen entspricht die Infrastruktur von Dar. So ist das Straßennetz aufgrund fehlender Rahmenplanungen ungenügend, Hauptverkehrsstraßen fehlen nahezu ganz. Dennoch nimmt der Verkehr ständig zu, wodurch Staus vorprogrammiert sind. Dies bedeutet **häufig kein Durchkommen – leider auch für Einsatzfahrzeuge!** Das wirkt sich insbesondere bei der Vielzahl schlimmer Verkehrsunfälle aus, die von meist in fragwürdigem technischen Zustand befindlichen Fahrzeugen verursacht werden.

Gleiches gilt auch für Dars Häuser, von denen etliche ohne Genehmigung auf Flächen gebaut wurden, die gar nicht als Bauland ausgewiesen sind. Ebenfalls unzureichend ist die Wasserversorgung, die durch gerade einmal 70 von knapp 1300 vorhandenen Hydranten „sichergestellt“ wird. Was dieser Umstand für die **Effektivität bei Löscheinsätzen** bedeutet, kann sich jeder ausmalen ...

Dem unter Sicherheitsaspekten chaotisch wirkenden Stadtbild steht die „**Struktur der Feuerwehr**“ in nichts nach. So teilt sich das Feuerwehrwesen in vier Bereiche auf:

- **Berufsfeuerwehr**
(untersteht dem Innenministerium)
- **Hafenfeuerwehr**
(untersteht der Hafenbehörde)
- **Flughafenfeuerwehr**
(untersteht der Flughafenbehörde)
- **Diverse Privatfeuerwehren**
(unterstehen privaten Unternehmen)

BERUFSFEUERWEHR Rund 110 Berufsfeuerwehrmänner versehen ihren Dienst in der einzigen, im Zentrum von Dar gelegenen Feuerwache. Organisatorisch gliedert sich die Berufsfeuerwehr in die Abteilungen Einsatzdienst, Training und Vorbeugender Brandschutz. Durchaus ähnlich wie bei uns wird der Einsatzdienst im Schichtsystem mit drei Wachabteilungen durchgeführt. Die Bezahlung ist landestypisch und deutlich höher als z. B. bei den Privatfeuerwehren. **Knapp 60 Euro** verdient ein Feuerwehrmann im Monat, eine Verpflegungspauschale von 18 Euro kommt hinzu.

Da dort ein wie in Europa etabliertes zentrales **Notrufsystem nicht existiert**, erfolgt die Alarmierung entweder über die Polizei, über den direkten Anruf der Wache oder durch eine persönliche Meldung. Die Ausstattung der Wache hat uns positiv überrascht. Immerhin fünf funktionsfähige Einsatzfahrzeuge werden vorgehalten. Dies sind zwei TLF mit 16 000- und 5 000-l-Wassertank, zwei Skylift-Bühnen auf MB- und Leyland-Fahrgestell sowie ein Landrover als Ambulanz- bzw. Mehrzweckfahrzeug. Über den Zustand der Atemschutztechnik und den der technischen Geräte hüllen wir gnädig den Mantel des Schweigens ...

Um sich die tägliche Feuerwehrarbeit vorstellen zu können, muss man wissen, unter welchen Bedingungen die tansanischen Kollegen sie verrichten: So fehlt neben der unzureichenden Wasserversorgung auch Licht in einem Land, in dem es früh und



➤ 1 Feuerwache der Berufsfeuerwehr Dar es Salaam, 2 Löschfahrzeug der Hafenfeuerwehr, 3 Mannschaft der Feuerwehr vom International Airport, 4 GW der größten Privatfeuerwehr „Knight Support“

dann sehr schnell dunkel wird. Feuerwehr-eigene Werkstätten sucht man ebenfalls vergeblich. Darüber hinaus bedeuten die Einsätze ohne Polizeischutz in vielen Gegenden von Dar **Gefahr für Leib und Leben**. Und Hilfsfristen, wie sie bei uns klar definiert sind, erscheinen dort als Utopie. Denn im innerstädtischen Verkehrschaos durch- und irgendwie zeitnah zum Alarmerungszeitpunkt anzukommen, ist in den meisten Fällen Glücks- und immer reine Nervensache.

Das alles tut der Motivation der Feuerwehrleute von Dar keinen Abbruch, wie wir an den verschiedenen **Übungen und Unterrichtseinheiten** feststellten. Dazu zählten:

- Unterricht in techn. Hilfeleistung ①
- Erläuterung unserer persönlichen Schutzausrüstung
- Erste-Hilfe-Maßnahmen ②
- Ausbildung mit hydraulischem Rettungsgerät ③
- Verschiedene Leiterübungen



Ausgerechnet die Leiterübung bereitete den Teilnehmern trotz großen Eifers das ein oder andere Problem. Der Grund: Die Leiter lag zwar auf dem Dach des LF, ist

aber offensichtlich nie benutzt worden und sah entsprechend ungepflegt aus. Mit vereinten Kräften konnte unsere Ausbildungsgruppe sie dann immerhin ausfahren, aber aufgrund des Sandstaubs, der sich in den Rollen und Lagern der Leiter abgesetzt hatte, nicht wieder einfahren. Um Einsätze daran nicht scheitern zu lassen, entschieden wir, die Leiter im Teamwork zu reinigen und zu ölen. Für viele stellte die anschließende Leiterübung später auch motorisch eine echte Herausforderung dar, weil sie sich niemals zuvor auf eine Leiter begeben hatten – als Berufsfeuerwehrleute!

Genauso gut wie bei uns ist die **Hilfsbereitschaft und Kollegialität** untereinander. Die Feuerwehrleute unterstützten sich gegenseitig, sodass wir nur noch in ganz seltenen Fällen kleine Tipps geben mussten. Ihre Eigeninitiative stellten unsere schwarzafrikanischen Kollegen am darauf folgenden Tag eindrucksvoll unter Beweis. Bei einer kurzfristig veranlassenen Übung, wur-

de es plötzlich ernst. Ein Ausbilder rief vom Balkon der Wache laut um Hilfe, die unsere Kollegen binnen Sekunden auf diesem Wege bieten konnten: **per Leiter!**

Wer sich nicht allein auf das staatliche Feuerwehr- und Rettungswesen verlassen möchte, wendet sich an eine der drei größeren **Privatfeuerwehren** von Dar. Diese Feuerwehren stellen neben Brandschutz und -bekämpfung auch den Rettungsdienst sicher. Weiterhin zählen Pannenhilfe und oftmals auch bewaffneter Wachdienst zu den Dienstleistungen der privaten Anbieter. In den etwas besseren Gegenden von Dar sind die „Private Companys“ nicht mehr wegzudenken. Nahezu jedes Anwesen wird von einem Sicherheitsunternehmen geschützt, die auf den großen Werbetafeln gut zu erkennen und per Telefon oder auch per Knopfdruck leicht zu rufen sind. Im Klartext bedeutet das: Sicherheit hat ihren Preis – und den können in der Regel nur die besser betuchten Schichten bezahlen.



Die Einsatzkräfte dieser Firmen sind oftmals noch jung und 20-jährige Gruppenführer somit keine Seltenheit. Bei umgerechnet **weniger als 50 Euro** Verdienst im Monat wechseln viele privat ausgebildete Feuerwehrleute später zur staatlichen und besser zahlenden Feuerwehr, obwohl diese technisch schlechter ausgerüstet ist. Aber mit **Phantasie und Engagement** lassen sich umständebedingte Mängel gerade in Afrika recht gut kompensieren.

Den ganzen Reisebericht findet ihr auf der JF-Homepage: <http://www.jf-hamburg.de>

Als Helgoland deutsch wurde: von Deutsch-Ostafrika zum heutigen Tansania

Tansania ist **gut zweieinhalb mal so groß wie Deutschland**, hat aber nicht einmal halb so viel Einwohner (knapp 37 Millionen). Das Staatsgebiet grenzt an gleich drei der größten Seen Afrikas: im Norden an den Viktoriasee, im Westen an den Tanganjika-, im Süden an den Malawisee. Das im Nordosten des Landes gelegene **Kilimandscharo-Massiv** ist mit bis 5 895 m über dem Meeresspiegel das **höchste Bergmassiv Afrikas**. Während der Kolonialzeit von 1885 bis 1919 galt er als „höchster Berg Deutschlands“ und als **Wahrzeichen der Kolonialpolitik** im Deutschen Reich. Im damaligen Deutsch-Ostafrika, zu dem neben Tansania auch die Staatsgebiete von Ruanda und Burundi gehörten, symbolisierte der seinerzeit „Kaiser-Wilhelm-Spitz“ genannte Berg die von Deutschland angestrebte Weltgeltung beim Wettlauf um die Aufteilung des Schwarzen Kontinents.

Mit dem Abschluss des **Helgoland-Sansibar-Vertrags** legten Großbritannien und Deutschland am 1. Juli 1890 die genauen Grenzen der deutschen Kolonien fest. Dabei vereinbarten sie auch den Tausch zweier Inseln, wodurch Sansibar britisch und die **Insel Helgoland deutsch (!)** wurde. Nach dem 1. Weltkrieg fiel die Kolonie unter britische Hoheit und wurde von Großbritannien im Auftrag des Völkerbundes und später der Vereinten Nationen bis 1961 verwaltet.

Heute ist Tansania Schwerpunktland der bilateralen Entwicklungszusammenarbeit mit der Konzentration auf die Sektoren Gesundheit, Schutz der natürlichen Ressourcen sowie der Wasserver- und -entsorgung. Die Gesamtzusagen belaufen sich seit der Staatsgründung im Jahr 1964 auf ca. 1,15 Mrd. Euro. Auch auf dem Gebiet der Schuldenerleichterung für Tansania gehört Deutschland zu den führenden Ländern: So wurde Tansania ein **kompletter Schuldenerlass zugunsten der Armutsbekämpfung gewährt**. Tansania investiert die frei gewordenen Mittel insbesondere in den Bildungs- und Gesundheitssektor. Gut angelegt, wenn man bedenkt, dass jeder zweite Tansanier mit weniger als einem US-Dollar pro Tag auskommen muss.



„Als die ersten Missionare nach Afrika kamen, besaßen sie die Bibel und wir das Land. Sie forderten uns auf zu beten. Und wir schlossen die Augen. Als wir sie wieder öffneten, war die Lage genau umgekehrt: Wir hatten die Bibel und sie das Land.“

(Desmond Tutu, Friedensnobelpreisträger 1984)



Feuerwehrmuseum Schleswig-Holstein

Rundgang durch 300 Jahre Feuerwehrgeschichte

Der Ausflug nach Norderstedt lohnt sich. Dort befindet sich eines der größten und geschichtsträchtigen Feuerwehrmuseen seiner Art: das Feuerwehrmuseum Schleswig-Holstein. Über 1000 Exponate – die ältesten stammen aus dem 18. Jahrhundert – sind auf einer Fläche von 1500 qm zu sehen. Sie spiegeln im Kontext der technischen und sozialen Entwicklungen die Geschichte des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes eindrucksvoll wider.

Haben wir uns vielleicht in der Tür geirrt? Im Museum? Im Zeitalter? Etwas ratlos stehen wir unter blauen Uniformen mit ihren Koppeln, Säbeln und Helmen verschiedener Waffengattungen (!). Es erinnert eher an eine kaiserliche Rüstkammer. Aber was hat das mit Feuerwehr zu tun? Sehr viel. Denn im Uniformensaal des Feuerwehrmuseums Schleswig-Holstein beginnt unsere Zeitreise ins vorvergangene Jahrhundert.



Nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 waren jede Menge Militäruniformen überflüssig geworden und mussten zwecks Schonung der öffentlichen Finanzen des neuen Deutschen Reichs einer Zweitverwertung zugeführt werden. Feuerwehrleute, so befand man seinerzeit, wären die idealen Träger der zackigen, blaufarbenen Uniformen, die zugleich das Ende der Wittkittel-Ära markierten. So kam es zu der noch heute üblichen blauen Uniform, mit der natürlich auch unsere Vorgänger in der 1872 gegründeten BF zum Dienst antraten. Im Laufe der Jahre verschwand dann der Säbel vom Gürtel und machte sinnvollerem Handwerkszeug Platz: der Axt, dem Hammer, dem Brecheisen.

Den Grundstock für die Ausstellung bilden Exponate eines Privatsammlers aus Tangstedt im Kreis Stormarn sowie die Bestände des 1988 geschlossenen Feuerwehrmuseums in Neumünster. Private Leihgaben erweiterten den Fundus so drastisch, dass das Museum bereits drei Jahre nach der Eröffnung aus allen Nähten platzte. Abhilfe schuf eine vom Norderstedter Bauunternehmen Plambeck gesponserte Halle, die seit 1993 den umfangreichen Bestand historischer Feuerwehr-Fahrzeuge verschiedenster Epochen beherbergt.

Unzählige Anregungen erhalten Feuerwehr-Nostalgiker in der Schausammlung, wo die wichtigsten Utensilien der damaligen



► „Alte Liese“: Die älteste erhaltene Dampfspritze aus deutscher Produktion (1869)

Feuerbekämpfung, wie z. B. ein lederner (!) Löscheimer sowie mobile Stoß-, Dampf- und Handdruck-spritzen zu sehen sind. Erläuternde Schrift- und Bild-dokumente helfen dabei, die ersten Etappen des organisierten Löschwesens in den historischen Kontext zu stellen, während historische Brandordnungen und volkstümliche



Fotos: Heike Heuchert und Feuerwehrmuseum Schleswig-Holstein

► Nur ein Feuerwehrmann: Rauchhelm der Firma König, Altona, mit integriertem Sprinklersystem und Gegensprechanlage (um 1905)

Überlieferungen zum Schutz vor Feuer den Besucher immer wieder in längst vergangene Epochen entführen. Genau das gelingt den Museumsmachern auch mit dem Themenschwerpunkt „Atemschutz“, der die technische Entwicklung vom Rauchhelm mit integriertem Sprinklersystem bis hin zum heutigen Pressluftatemgerät beleuchtet. Sehr spannend!

Nicht weniger spannend sind Führungen für die kleinen Besucher. Wenn dabei plötzlich ein Baum Feuer fängt und dieser per Eimerkette und Handdruckspritze gelöscht wird, sehen die Kleinen nicht nur, was abwehrender Brandschutz unter den damaligen Bedingungen bedeutet hat, sondern empfinden es auch. Erholung finden sie dann in der im Museum integrierten Spielecke und/oder auf dem Feuerwehrspielplatz, der ebenso wie ein angegliederter Bouleplatz zum Museumsareal gehört. Wechselnde Veranstaltungen (Musik, Filme, Ausstellungen) zum Themenschwerpunkt „Feuer“ lockern den Museumsbesuch auf und machen ihn zu einem kurzweiligen Vergnügen für die ganze Familie.



Kontakt: Feuerwehrmuseum Schleswig-Holstein
Friedrichsgaber Weg 290 · 22846 Norderstedt
Telefon: 040/5 25 67 42 · Telefax: 040/5 25 65 40
Internet: www.feuerwehrmuseum-sh.de
Öffnungszeiten: Mi. bis So. (15 bis 18 Uhr)

Das Museum liegt in der Nähe der U-Bahn-Station „Norderstedt-Mitte“. Kostenlose Parkplätze sind vorhanden. Auf Wunsch werden Gruppenführungen unter fachkundiger Anleitung für Erwachsene, Schulklassen und Kindergärten arrangiert.

„Hier im Turm Gr. Feuer“

Vor 100 Jahren brannte der Michel

„Am 3. Juli 1906 versank Hamburgs geliebtes Wahrzeichen in Schutt und Asche. Keiner schämte sich seiner Tränen, als er den Michel als lodernde Fackel brennen sah“, vermerkt die Wachchronik, die Kollegen der Feuerwache Innenstadt in den 50er Jahren basierend auf Original-Quellen verfasst haben. Seitdem gehört der Michelbrand zu den tragischsten Kapiteln Hamburger Stadtgeschichte. Gut sechs Jahre nach seiner Zerstörung konnte der auferstandene Michel wieder eingeweiht werden – die einst hölzerne Turmkonstruktion bestand nun jedoch aus Stahl und Beton.



AUSZUG CHRONIK DER FEUERWACHE INNENSTADT

„Es war ein heißer, wolkenloser Sommertag, dieser 3. Juli 1906. Die Luft flirrte und flimmerte. Unheimlich fast. Doch plötzlich um 14.22 Uhr gab die Telegrafenzentrale einen Morsespruch durch. Branddirektor Westphalen sprang erregt hinter seinem Schreibtisch hoch. Das war ja unglaublich. Hier im Turm Großfeuer. Vier Worte, die wie Keulenschläge hämmerten. Ein SOS-Ruf des Türmers vom Michel. Der Kerl hat einen Sonnenstich – oder. Der Branddirektor hatte keine Zeit zum Überlegen. Schon schrillten die Alarmglocken durch die Wache. Sekunden nur, da saßen die Mannschaften auf, unter ihnen der Branddirektor, und um 14.24 Uhr jagen sie im Galopp zum Tor hinaus. Als sie in den Alsterdamm einbogen, sahen sie den Michel. Es stockte ihnen der Atem. Aus dem unteren Teil des Turmes quoll schwarzer Rauch und wälzte sich wie eine Trauerfahne nach oben. (...) Elf Jahre hatte Beurle als Feuerbeobachter auf dem Michel Wacht gehalten und ausgeschaut, ob sich irgendwo der Rote Hahn niederlassen würde auf einem der engbrüstigen Dächer seiner Vaterstadt. Ein bißchen wehmütig war es Beurle an diesem 3. Juli gewesen. In wenigen Monaten sollte er für immer herabsteigen. Sie waren überholt von der modernen Maschinenhexerei, die wachsamen Menschengen auf St. Michaelis, St.



Jacobi und St. Katharinen. Beurle hatte sich am Vormittag zum erstenmal fotografieren lassen. Damit du ein Andenken hast, hatte er in düsterer Vorahnung zu seiner Frau gesagt. (...) Entsetzt sah Beurle die Rauchschwaden auf sich zukommen. Er stürzte zu seinem Maschinentelegraphen und hämmerte auf die Taste: Hier im Turm Gr. Feuer. Der Rückzug war ihm versperrt. Da lehnte er sich weit aus dem Turm hinaus und sah hinunter zum Kraysenkamp. Zu seinem Haus, in dem seine Frau und die sieben



► Behelmt und mit Schleppsäbel erstattet **BD Adolf Westphalen** Sachsenkönig Friedrich August III Bericht über den Verlust des Kirchenturms von St. Michaelis (rechts in der Kutsche Bürgermeister Dr. Johann Heinrich Burchard).

Kinder lebten. Ein Mädels hatte ihm der Turm vor Jahren genommen. Es hatte sich im Turm zu Tode gestürzt. Jetzt griff der Sensenmann nach ihm. Da unten winkte ihm seine Frau verzweifelt zu. Beurle winkte lange zurück. Es war sein letzter Gruß. (...) Da neigte sich die Kuppel. Ein Schrei, ein einziger Schrei. Der Turm stürzt, der Turm. Um 15.07 Uhr sackte er in sich zusammen. (...) Es war 16.10 Uhr. Um diese Zeit flatterten die Fahnen am Dammtorbahnhof. Rückte eine Ehrenkompanie mit klingendem Spiel an. Er konnte nichts dafür, der König Friedrich August, daß die schmerzverzerrte Stadt lächeln mußte. Das Leben geht eben immer weiter.“

Das Hamburger Staatsarchiv organisierte anlässlich des hundertsten Jahrestags der Katastrophe eine **Ausstellung mit 80 bisher unveröffentlichten Fotos** des Großbrands. Gleichzeitig ist ein Buch erschienen, das den Brand noch einmal genau rekonstruiert.

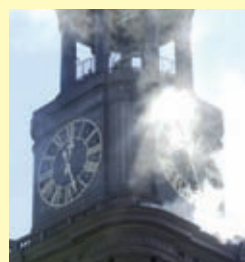


Frank, Groschek, Hering, Reißmann: „Der Michel brennt!“

224 Seiten, Edition Temmen, 2006, 24,90 Euro

Übung „Michelbrand“

Nichts für schwache Nerven: Auf drastische Weise hat die Feuerwehr Hamburg 100 Jahre nach dem Großfeuer von 1906 auf den Michelbrand aufmerksam gemacht. Wieder zogen Rauschschwaden aus dem Turm, wieder passierte es am 3. Juli, wieder versammelten sich viele Bürger am Turm, wieder gab es Alarm: „Hilfe, der Michel brennt.“ Zum Glück handelte es sich nur um eine **medienwirksame Übung**, mit der das Bewusstsein von uns allen geschärft bleiben soll. Die Redaktion meint: pädagogisch wertvoll!



So klein kann groß sein: das mit seinen 53 Metern reichweitenstärkste Einsatzfahrzeug der BF am 132 Meter hohen Michelturn ...





Wenn einer eine Reise tut ...

... dann kann er was erzählen, lautet ein altes, jedoch keineswegs überholtes Sprichwort. Denn wer mit dem „ADAC Autoatlas“ oder dem „ADAC Reiseführer Deutschland“ unterwegs ist, findet spielend leicht Dörfer und Städte, Berge und Wälder, Küsten und Meere, Flüsse und Seen – und dort angelangt dann jeweils diesen Stoff für spannende Urlaubsreportagen. Bevor wir die drei* uns vom ADAC zur Verfügung gestellten Ausgaben für eure Sightseeing-Touren verlosen, sind lediglich die vier nachfolgenden Fragen zu beantworten. Gute Fahrt und viel Glück bei unserem Gewinnspiel!



Der ADAC ist mit seinen 15,5 Millionen Mitgliedern der größte Automobilclub Europas und der drittgrößte auf der Welt. Der seit über 100 Jahre bestehende Verein macht sich für alle Themen rund um die Mobilität der Bürger stark. Laut Satzung bilden die Verkehrssicherheit und -erziehung, das Straßenverkehrswesen, der Schutz aller Verkehrsteilnehmer sowie der Tourismus die Aufgabenschwerpunkte des ADAC. Eine der bekanntesten Dienstleistungen ist die Pannenhilfe. Da die Einsatzwagen einheitlich gelb gefärbt sind, werden die Pannenhelfer als „Gelbe Engel“ bezeichnet. Seit 1968 engagiert sich der Club auch in der Luftrettung. Einer von insgesamt 53 RTH, Christoph Hansa, ist seit 1990 am Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus Hamburg stationiert (s. Seite 8).

Weitere Informationen: www.adac.de

- 1 **Wo war der neue Amtsleiter Klaus Maurer zuvor LBD?**
 A. Bei der BF Kassel
 B. Bei der BF Kaiserslautern
 C. Bei der BF Karlsruhe
- 2 **Wann wurde Christoph Hansa erstmalig in Dienst gestellt?**
 A. 1990 B. 1995 C. 1999
- 3 **Wie lautet die Typenbezeichnung vom neuen NEF?**
 A. T4 B. T5 C. T6
- 4 **Welche Bilanz zog Landesfeuerwehrarzt Dr. Oppermann nach der MANV-Übung?**
 A. „Alles lief wie am Schnürchen“
 B. „Das kann noch besser werden“
 C. „Unsere Erwartungen wurden übertroffen“

* „ADAC Autoatlas“ (2 Bände), „ADAC Reiseführer Deutschland“ (1 Band)

Ausschneiden, ausfüllen und ab in die RedBox – viel Glück!

Meine Antworten:
(bitte ankreuzen)

An: - F 0138 - LAGD

- | | | | | | | | |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C | 3 | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |
| 2 | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C | 4 | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |

Mein Vor- und Zuname:

Meine Wache bzw. Wehr:

Meine Wachabteilung:

LB 25

Gewusst?

Die Gewinnspielauflösung aus *Löschblatt 24* lautet: 1 A, 2 B, 3 C, 4 B

Gewonnen!

Jeweils vier Tickets für das HSV-Museum haben gewonnen:

- Dirk Schumacher - F 13/3 -
- Thomas Weber - F 33/1 -
- Martin Wolf - F 33/3 -



Teilnahmebedingungen

Mitmachen kann jeder Angehörige der BF und FF Hamburg. Die Verlosung erfolgt unter allen richtig und vollständig ausgefüllten Coupons nach dem Einsendeschluss am **31.10.2006**. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.