

# Löschblatt 17

Das Magazin von der Feuerwehr Hamburg



Jetzt im 5. Jahrgang



## Aus dem Inhalt

Nachruf Hans Brunswig .....	2
Editorial .....	3
Fahrt der „Walter Hävernick“ nach Dresden .....	4
Rezept .....	7
Das ENA-Unglück aus Einsatzleiter-Perspektive .....	8
Betriebliches Vorschlagswesen .....	10
Dankschreiben zur Elbtunnelübung 2004 .....	11
European Rescue Workshop in Polen .....	12
Dit un Dat .....	15
Die Feuerwehr der UNAM in Mexiko .....	16
30 Jahre NAW/NEF 36 .....	18
Tag der offenen Tür an der FuRW Wandsbek .....	20
Rekord für die Ewigkeit: Fire Pump Pulling .....	22
Gewinnspiel .....	24

Tag der offenen Tür an der FuRW Wandsbek



# FEUERWEHR

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG



**IN MEMORIAM OBERBRANDDIREKTOR I. R. DIPL.-ING. HANS BRUNSWIG**

*Ein trauriger Anlass überschattet den nachfolgenden Beitrag über die Entwicklung der Feuerwehr Hamburg in den 60er Jahren: der Tod des damaligen Amtsleiters Hans Brunswig. Branddirektor i.R. Manfred Gihl erinnert an ihn und seine Verdienste um unsere Feuerwehr.*

Am 31. März 1963 trat Oberbranddirektor Dipl.-Ing. Wilhelm Schwarzenberger in den Ruhestand. Für eine Übergangszeit von sechs Monaten übte Branddirektor Dipl.-Ing. Hans Hertell die Amtsgeschäfte aus, bevor er die Amtsleitung am 1. Oktober Dipl.-Ing. Hans Brunswig übergab – an dessen 25-jährigem Dienstjubiläum.

Als junger Diplomingenieur war Hans Brunswig der Feuerwehr bereits am 1. Oktober 1938 mit der Dienstbezeichnung „Brandingenieur“ beigetreten. Sein Maschinenbaustudium sowie anschließende Tätigkeiten bei den Firmen Carl Metz und Daimler-Benz prädestinierten ihn für die Leitung des „Technischen Dienstes“ (heute: „Technische Abteilung“). Intensiv beschäftigte er sich seitdem theoretisch und praktisch mit der neuen (Luft-) Schaumlöschtechnik, die später bei Mineralöl- und Schiffsbränden erfolgreich zur Anwendung kam. Seine richtungsweisenden Leistungen auf diesem Gebiet wurden auch international gewürdigt. Außerdem engagierte er sich in der Normung und Typisierung von Fahrzeugen und Geräten im Deutschen Normenausschuss.

Während des Krieges erlebte Hans Brunswig eine Vielzahl schwerer Bombenangriffe, die ihren grausamen Höhepunkt im Juli 1943 fanden, als der Feuersturm über Hamburg hereinbrach. Seine Kriegserfahrungen legte er später in dem dreibändigen Sachverständigenbericht „Erfahrungen des Brandschutzdienstes“ nieder, der bis heute an Aktualität nichts eingebüßt hat.

In den Nachkriegsjahren baute er den Fahrzeug- und Gerätepark der Hamburger Feuerwehr wieder auf. **Unvergessen sind die Pullman-Löschfahrzeuge und die fallhakenlosen hydraulischen Drehleitern**, die er als einer der Ersten in Deutschland einführte. Auf



Stets an vorderster Front dabei:  
Hans Brunswig, Chef der Feuerwehr  
Hamburg vom 01.10.1963 - 31.10.1968.

vielen Einsatzstellen und insbesondere bei großen Schiffsbränden war Brunswig Einsatzleiter. Zweimal erlitt er dabei schwere Verletzungen. So manche bemerkenswerten Einsätze hielt er mit seiner Leica fest.

Nach Übernahme der Amtsleitung 1963 führte er unter dem damaligen Innensenator Helmut Schmidt die dringend fällige **Neuorganisation des Feuerwehramts** durch und schuf die Grundlagen für die Neuordnung des Katastrophenschutzes in Hamburg. Hans Brunswig verlangte von seinen

engsten Mitarbeitern viel, jedoch nichts, was er sich nicht selber abverlangt hätte. Jederzeitiges Engagement für die Sache „Feuerwehr“ war für ihn selbstverständlich und bestimmte sein gesamtes Berufsleben.

Mit dem Eintritt in den Ruhestand im Oktober 1968 widmete er sich verstärkt der Fachschriftstellerei. Zwei bedeutende Werke wurden in den 70er Jahren veröffentlicht: 1973 „Schaumrohr vor“, das die Entwicklung der Schaumgerätetechnik behandelt – und 1978 sein bis heute unübertroffenes Standardwerk „**Feuersturm über Hamburg**“.



Selbst im hohen Alter noch beschäftigte er sich intensiv mit dem Generalthema Brandschutz. Den Verein „Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.“ unterstützte er mit Rat und Tat und machte ihm sein umfangreiches Archiv zugänglich.

Am 4. August 2004 starb Hans Brunswig im 96. Lebensjahr in Kirchlengern. Einer der großen deutschen Feuerwehringenieure ist von uns gegangen.



Werner Thon  
Ltd. Branddirektor

## EDITORIAL

Kürzlich las ich in der Zeitung die folgende Meldung\*:

„Abspecken müssen Polizisten im nordostchinesischen Harbin. Dort dürfen die Gesetzeshüter künftig höchstens 70 Kilo wiegen, ihr Bauchumfang darf nicht mehr als 83 Zentimeter betragen. Schließlich ... könnten nur **fitte, nicht fette** Polizisten erfolgreich Verbrecher jagen.“

Seien Sie unbesorgt: Es ist in der Feuerwehr nicht beabsichtigt, Körperbau und -gewicht als berufsqualifizierende Merkmale zu definieren. Der dieser Maßnahme zugrunde liegende Gedanke jedoch stimmt und ist auf unseren Einsatzdienst absolut übertragbar: Nur austrainierte, widerstandsfähige Feuerwehrbeamte und -beamtinnen können den mit ihren Einsätzen verbundenen **Belastungen anforderungsgerecht standhalten**.

Seit November 2002 liegt eine Studie des Innenministeriums von Baden-Württemberg über die **physische Belastung von Atemschutzträgern in Brandgewöhnungsanlagen** vor (STATT-Studie). Sie wurde auch deshalb in Auftrag gegeben, weil allein 1999 während und nach Einsätzen 22 Kollegen an Herz-Kreislaufversagen gestorben sind. Eine alarmierende Zahl.

Das wichtigste Ergebnis der Studie: Der Atemschutz Einsatz kann nur dann von Kollegen ohne Gefahr für die eigene Gesundheit oder gar das Leben durchgeführt werden, wenn sie **über eine entsprechende körperliche Leistungsfähigkeit verfügen**. Diese wird jedoch gern und leider viel zu häufig überschätzt. Der Grund: In Stresssituationen nehmen Atemschutzgeräteträger die extreme Herz-/Kreislaufbelastung – obwohl objektiv vorhanden – vielfach gar nicht wahr. Dies bestätigt eine Untersuchung bei der US Air Force, die ergab, dass nicht etwa Jet-Piloten den messbar höchsten Beanspruchungen ausgesetzt sind, sondern **Feuerwehrleute!**

Als Abteilungsleiter von - F 02 - muss ich hier natürlich besonders aufhorchen und mir Gedanken darüber machen, wie wir uns im Einsatz **vor einer möglichen Überforderung schützen** bzw. sie durch zielgerichtete Maßnahmen gar nicht erst entstehen lassen. Sportwissenschaftlich unumstritten gelten **überdurchschnittliche Ausdauerwerte** als die beste „Lebensversicherung“. Genauso wie vermutlich Ihnen auch fiel mir in diesem Zusammenhang unsere regelmäßig abzulegende Atemschutztauglichkeitsprüfung ein (G 26/III), deren Anforderungsprofil jedoch nach einer Analyse der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nur absoluten Mindestanforderungen für den Feuerwehrdienst gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund werden wir uns gemeinsam mit den Kollegen der Arbeitsmedizin sowie dem Lehrpersonal des Fachbereiches Sport an der LFS in den kommenden Monaten Gedanken darüber machen, wie die unbestritten hochstehende fachliche Qualifikation der Feuerwehrleute Hamburgs durch **körperliche Fitness auf gleichem Niveau** ergänzt werden kann. Hier bin ich auch an **Ihrer persönlichen Meinung interessiert** und freue mich über entsprechende Anregungen. Zum Schluss noch eine persönliche Bemerkung: Natürlich sinkt die Leistungsfähigkeit unabhängig vom Leistungsstand generell mit zunehmendem Alter. Aus meiner Verantwortung gegenüber Ihnen und den Menschen, denen Sie im Ernstfall beistehen, kann ich die vorgenannten Erkenntnisse mit der aktuellen Diskussion über eine **mögliche Verlängerung der Lebensarbeitszeit** nicht in Einklang bringen und halte sie daher mit unserem Auftrag Leben zu retten für unvereinbar.

Mit kollegialen Grüßen

Werner Thon



## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Feuerwehr Hamburg  
Westphalensweg 1, 20099 Hamburg

### Verantwortlich für den Inhalt:

Projektmanager Joachim Behnke  
Leiter Lehrbetrieb Feuerwehrtechnik  
Landesfeuerwehrschule Hamburg  
Bredowstraße 4, 22113 Hamburg

Telefon (0 40) 4 28 51-45 21

Telefax (0 40) 4 28 51-45 29

E-Mail Joachim.Behnke@  
feuerwehr.hamburg.de

### Redaktion:

30. LAGD LFS Andreas Krenz  
Thomas Löhr  
Thomas Newrzella  
Andreas Zeitz

31. LAGD LFS Rüdiger Blank  
Frank Ebert  
Lars Granzin  
Volker Lorenz  
Thomas Ribic  
Jürgen Scheuer  
Christian Stübe  
Mario Viereck

Landesfeuerwehrschule Hamburg  
Bredowstraße 4, 22113 Hamburg

Telefon (0 40) 4 28 51-45 21

Telefax (0 40) 4 28 51-45 29

E-Mail bia@einsatzdienst.  
feuerwehr.hamburg.de

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

### Gestaltung, Anzeigenleitung und -annahme:

Werbehaus  
Gesellschaft für direkte Kommunikation  
Gasstraße 10, 22761 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





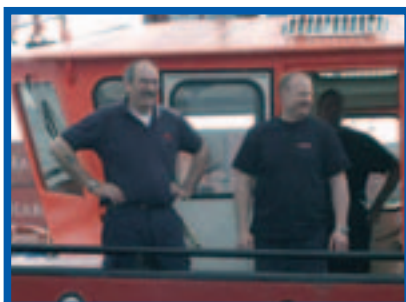
# Elbaufwärts bis nach Dresden: Die „Walter Hävernick“ auf Tour



Horst Köhler

Ende April erfüllte sich ein lang gehegter Traum für Harry Braun, Andreas Harder und Horst Köhler: Sie machten die bereits seit 1980 zum Museumslöschboot umfunktionierte „Walter Hävernick“ (WH) startklar für eine Flussreise, die sie binnen fünf Tagen in Hamburgs Partnerstadt Dresden bringen sollte. Dort wurde der WH eine ganz besondere Ehre zuteil: Sie bildete im Konvoi gemeinsam mit acht Raddampfern die **traditionelle Dampferparade**, durch die stets am 1. Mai der Ausflugsverkehr auf der Elbe zwischen Dresden und Pillnitz eröffnet wird. Horst Köhler hat für das Löschblatt diesen Reisereport verfasst:

Seit Jahren schon betreue ich gemeinsam mit Harry Braun, Klaus Giehler, Andreas Harder, Thomas Klepsch und Karl Wintzensen das inzwischen 74-jährige frühere Lösch-



Klaus Giehler (links) verabschiedet uns und freut sich auf den Törn von Dresden zurück nach Hamburg (s. Seite 7).



Die Crew vom NDR bei Filmaufnahmen während der Fahrt.

boot, das nun vor einem echten Härtestand. Denn so eine Tour hat die WH noch nie hinter sich gebracht. Obwohl wir vom Stadtfeuerwehrverband Dresden offiziell eingeladen wurden, mussten wir die Reise bedingt durch die leeren Kassen der Stadt Hamburg selber finanzieren. Bereut haben wir das nicht, denn die insgesamt 1200 km lange Flussfahrt war jeden Euro wert!

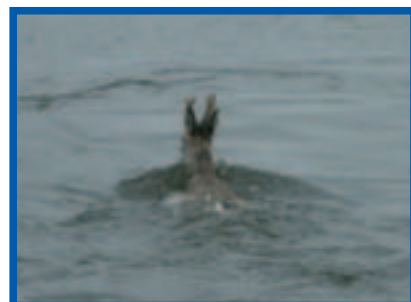
Nach Absprache mit dem Museum für Hamburgische Geschichte, dem Eigner des Löschbootes, hieß es am 25. April um 15 Uhr: „Leinen los“. Außer uns dreien war ein Kamerateam des NDR mit an Bord, das wenige Tage später im „Hamburg Journal“ eine Reportage über die WH gesendet hat. Wie gut, dass sie in blendender Form war. Das konnte man von dem einen Tag zuvor im Hafen während eines Einsatzes havarierten Löschboot leider nicht (mehr) sagen. Umso schöner war das Gefühl, sicher auf den Planken eines Schiffes zu stehen, das bereits vor dem 2. Weltkrieg in Dienst gestellt wurde.

Noch am gleichen Tag ging es die Elbe aufwärts bis nach Lauenburg. Unterwegs wurde die WH von ihren schönsten Seiten aufgenommen und allerlei Döntjes erzählt. Nachdem das Kamerateam Richtung Hamburg verschwunden war, fuhren wir noch bis zum **Anleger Artlenburg**, von wo aus am anderen Morgen die Reise erst richtig begann ...

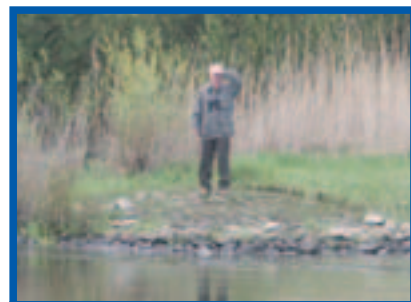
## 26. April

Punkt 6 Uhr weckt uns Harry, startet den Motor und macht die Leinen los. Gewaschen und gefrühstückt wird unterwegs. Unser **heutiges Ziel ist Wittenberge**. Die breiter werdende Elbe mit ihren Auen und zahlreichen Fischadlern ist sehr schön. Schafherden treten die nach der Flutkatastrophe 2002 reparierten Deiche fest. Plötzlich quert vor

dem Bug ein Rehbock die WH, die sich hier bei 1600 Umdrehungen und einem Verbrauch von 10 l Diesel pro Stunde mit guten 10 km/h gegen den Strom vorankämpft.



Sieht man auch nicht alle Tage: ein in der Elbe schwimmendes Reh.



Unser Pensionär Stefan Ruhnau hält am Elbstrand von Tschutschur Blickkontakt zur Crew.

Um 18 Uhr erreichen wir den Hafen von Wittenberge und machen dort fest. Dummerweise war's der Sporthafen, so dass wir nach dem Essen im Hafenrestaurant neben der Speisenrechnung auch noch die Hafengebühren zu bezahlen hatten. Dafür wurde uns der Frischwassertank an das Boot geliefert – die Tanksäulen funktionierten nicht. Dumm gelaufen, diesmal für den Hafenmeister ...

## 27. April

Heute „schlafen wir aus“ und kommen erst gegen 6.30 Uhr aus den Kojen. Vor uns sollte ein **langer, ereignisreicher Tag** liegen. Ein gutes, stärkendes Frühstück kommt da gerade recht. Als sich der dichte Nebel verzieht, brechen wir gegen 9.30 Uhr auf. Auf der Elbe kein Verkehr. Wir halten strikt die Fahrt nach der Austonnung ein. Andreas ist am Ruder, Harry und ich putzen Messing. Nichts deutet auf ungewöhnliche Umstände hin.

Plötzlich taucht neben uns das **Boot der Wasserschutzpolizei (WSP)** Wittenberge auf. Ich grüße freundlich die Kollegen der anderen Zunft und freue mich, dass ein Kollege zu uns an Bord kommt. Als er dann eher förmlich nach dem Fahrzeugführer fragt, wird mir doch etwas mulmig zumute. Andreas holt die Schiffspapiere und setzt sich mit dem Polizisten hinten auf die Bank. Kurze, knappe Anweisungen folgen. Andreas Miene verfinstert sich zusehends. Als der Polizist die WH verlassen hat, erfahren wir den Grund für seine schlechte Laune. Wir haben keine Registriernummer am Boot und **keiner von uns besitzt das Streckenpatent für die Oberelbe**, das ab einer Bootslänge von 15 Metern vorgeschrieben ist. Mit 16,5 Metern ist die WH also etwas zu lang.

Der Lapsus mit der fehlenden Registriernummer wird als Ordnungswidrigkeit geahndet und kostet uns 35 Euro. In Begleitung der WSP dürfen wir noch bis zur Schleuse Havelberg fahren. Dort wird die WH stillgelegt. Wir machen erst mal Mittag und beraten unser Weiterkommen. Zwei Lösungsmöglichkeiten bieten sich an: entweder einen **Lotsen engagieren oder längsseits an einem Binnenschiff die Reise fortsetzen**. Per Telefon klärt Andreas, ob Lotsen kurzfristig verfügbar

sind. Vor morgen früh kann keiner am Boot sein. Unser Zeitplan gerät ins Wanken.

Es ist wohl Ironie des Schicksals, dass uns ausgerechnet die WSP per Funk das Kommen eines tschechischen Binnenschiffes ankündigt. Wir haben Glück: Der Kapitän aus Tschechien willigt ein, **befestigt die WH backbord und „schleppt“ uns bis nach Tangermünde**. Zur Untätigkeit verdammt, steigen Harry und ich auf die MN 6201 über.



Verstehen sich prächtig: Kapitän Miroslav Pavel (r.) und Harry (m.), der ihm aus seiner Hafenzzeit und von tschechischen Bekannten erzählt, die Miroslav natürlich auch kennt.



Huckepack nach Tangermünde: die WH längsseits an der MN 6201.

In **Tangermünde** angekommen, müssen wir uns erst einmal mit einem guten Abendbrot plus angemessener Flüssignahrung stärken. Alle haben gut geschlafen.

## 28. April

Von Tangermünde aus ist die **Weiterfahrt nach Magdeburg mit Heiko Ruschau** gesichert, einem Elblotsen aus der Region. Pünktlich um 6.30 Uhr kommt er zu uns an Bord und geht nach einer kurzen Einweisung ans Ruder. Da wir es nicht

übernehmen dürfen, können wir uns die schöne Gegend ansehen, nebenbei Messing putzen und sogar den Maschinenraum anpinseln. Wir passieren den beeindruckenden **Trog des Mittellandkanals**, die engen Stellen Magdeburgs sowie zahllose an der Elbe gelegene Dörfer und Städte. **Um 20.30 Uhr legen wir in Roßlau an**, gehen zum Griechen essen und lassen den schönen Tag bei ein/zwei Bierchen ausklingen.



Genießt sichtlich den Lotsenjob auf der WH: unser Lotse Heiko Ruschau.



Im Stahltrog über die Elbe: Seit knapp einem Jahr verbindet die größte Kanalbrücke Europas den Mittellandkanal im Westen mit dem nach Berlin führenden Elbe-Havel-Kanal.

## 29. April

Bereits um 5 Uhr holt uns Andreas recht unsanft aus dem Schlaf. Er startet einfach die Maschine. Wer jetzt nicht wach wird, liegt im Koma ... Nach einer Katzenwäsche legen wir ab. Wir haben uns viel vorgenommen, denn die Zeit drängt. Wir fahren an der **Lutherstadt Wittenberg** vorbei, sehen den Zulauf der Schwarzen Elster und die **geschichtsträchtige Stadt Torgau**.



Mündet östlich von Wittenberg in die Elbe: die 188 km lange Schwarze Elster.



Geschichtsträchtig: Kurz vor Kriegsende reichen sich amerikanische und ukrainische Soldaten auf der zerstörten Elbbrücke südlich von Torgau die Hände.

Interessant sind die **motorlosen Fähren**, die an einem langen Stahlseil fixiert sind und durch den Fließdruck des Wassers von der einen auf die andere Seite der Elbe bewegt werden. Leider können sie bei Eisgang nicht fahren, so dass die Pendler Umwege über die seit 1990 gebauten Brücken in Kauf nehmen müssen. Auf der ganzen Reise nach Dresden haben wir nur zwei Brücken gesehen, die bereits vor der Wende in Betrieb waren. Mobilität war in der DDR halt nicht so gefragt.

Nach 16 Stunden machen wir **im Hafen von Riesa fest**. Heiko darf die WH nicht weiter steuern, da sein Streckenpatent hier endet. Doch Mike Kluge, der neue Lotse ist schon bestellt, so dass wir trotz großer Müdigkeit guter Dinge sind.

### 30. April

Bereits frühmorgens ist er an Bord und steuert die WH auf der wohl schönsten Elbstrecke, die uns **von Riesa nach Radebeul** führt.



Zur Untätigkeit verdammt: So bleibt Harry genug Zeit, die malerische Elbküste vom Fluss aus zu betrachten.



Bei Stromkilometer 300 sind es noch 250 km bis Dresden. Da kommt die Gelegenheit, Diesel zu bunkern, wie gerufen.

Kurz darauf ist **Dresden in Sicht**. Endlich, nach fünf Tagen und Nächten laufen wir in den Mittagstunden im Dresdner Alberthafen ein, wo uns der Vorsitzende des Stadtfeuerwehrverbandes Dresden e. V., **Frieder Hofmann** bereits an der Pier erwartet. Von einem Kollegen der Dresdner Feuerwehr werden wir anschließend mit einem VW-Bus an die Wache gefahren, wo wir erst einmal ausgiebig duschen. Wieder an Bord bekommen wir noch Besuch von Kollegen, die sich das Löschboot ansehen. Nach diesem schönen Tag und trotz der Widrigkeiten unterwegs gönnen wir uns ein gutes Essen im Fischrestaurant und danach noch einen kleinen Schluck aus der Pulle.

### 1. Mai

Gleich morgens kommen **Frieder Hofmann**, sein Stellvertreter und ihre Frauen auf das Löschboot. Um 10 Uhr fahren wir **mit acht Rad-dampfern im Konvoi die Elbe auf-**



Mit Mike Kluge und der Walter Hävernick bis nach Radebeul – vorbei an Schloss Hirschstein und Meißen sowie dem im Dresdner Elbraum architektonisch bedeutendsten Gebäude im Stil deutscher Neorenaissance, dem Landschloss Gauernitz.

**wärts nach Pillnitz**. Unzählige Schau-lustige säumen beide Ufer und geben dem Spektakel einen würdigen Rahmen. Über unseren Besuch wurde sogar **im MDR berichtet** und der Herzlichkeit des Empfangs nach zu urteilen sind die Dresdner von den Mühen, die wir auf uns genommen haben, beeindruckt.

In Pillnitz erwarten uns die Kollegen an einem für uns reservierten, Anleger, wo unser Löschboot zu besichtigen ist. Wie überall in der Welt sind natürlich auch **Feuerwehr-Historiker vor Ort**. Und wenn Harry seine alten Sammlerkollegen um sich versammelt hat, steht immer alles zum Besten.

Nachdem Andreas nachmittags die Wasserstände für den nächsten Tag abgefragt hat, war's mit der





Nach einer letzten Stärkung im Dresdner Alberthafen verabschiedet sich unser Steuermann Mike Kluge von uns und fährt mit der Bahn zurück nach Magdeburg.



„Großer Bahnhof“ am Anleger in Dresden für unsere Walter Hävernick.



Was für uns der Hafengeburtstag, ist für Dresden die am 1. Mai stattfindende Dampferparade.



Muße allerdings vorbei. Jetzt muss alles ganz schnell gehen, denn die Vorhersage lautet: „20 cm fallend.“ Bei einem Tiefgang von 1,50 Meter kann das schnell kritisch werden. So bleibt uns nichts anderes übrig, statt am 2. Mai nunmehr sofort die Rückreise anzutreten. Zum Glück ist Klaus Giehler bereits in Dresden auf eben dem Weg eingetroffen, auf dem ich nun meinerseits heimkehre: per Bahn.

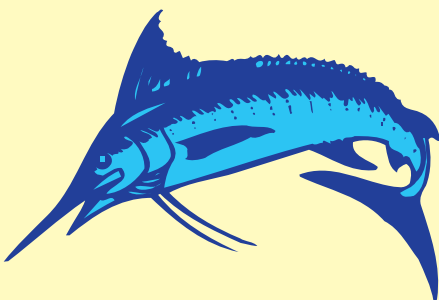
#### *Anm. Der Redaktion:*

Wenn ihr wissen wollt, wie die Crew dann ohne Horst Köhler nach Hamburg zurückgekehrt ist, könnt ihr diese Seite anklicken:

<http://www.stadtfeuerwehrverband-dresden.de/news/loeschboot/Loeschboot.htm>

## Das neueste Gericht ...

... kommt aus der Küche von **Andreas Mroch** (- F 14/3 -). Und was er zubereitet, ist mehr als ein mediterraner Leckerbissen: ein Festessen für seine Kollegen. Serviert wird Schwertfisch ohne Gräten, aber mit festem Fleisch! Für bisherige Fischabstinenten die (!) Gelegenheit, ihre Fischabneigung zu überwinden. Am besten (aus)probieren ...



#### *Zutaten für ca. 20 Personen:*

- 20 Schwertfischsteaks
- 6 kg Kartoffeln (festkochend)
- 1,5 kg große Gemüsezwiebeln
- 2 kg Zwiebeln
- 1 kg Tomaten
- 6 Zitronen
- Gewürze: Olivenöl, Oregano, Salz, Pfeffer (schwarz u. rot)

## Schwertfischsteak mit gebackenen Zitronenkartoffeln

### *Zubereitung:*

- 1.) Tomaten (ca. 750 g), Zwiebeln und geschälte Kartoffeln längs vierteln und gleichmäßig auf einem hohen Backblech verteilen. Nun reichlich Olivenöl und den Saft von 4 Zitronen darüber geben. Mit schwarzem und rotem Pfeffer, Salz und Oregano großzügig würzen. Ca. 2,5 Liter kochendes Wasser dazugeben und im vorgeheizten Ofen bei ca. 220 Grad 1,5 Stunden gar werden lassen.
- 2.) Die Gemüsezwiebeln in dünne Scheiben schneiden und auf einem zweiten Backblech verteilen. Die Schwertfischsteaks waschen, mit Olivenöl einreiben und großzügig mit schwarzem Pfeffer, Salz und Oregano würzen. Den Fisch auf den Gemüsezwiebelscheiben verteilen und jeweils mit einem Stück geschälter Zitrone und Tomate garnieren. Das Backblech ca. 20 Minuten vor Fertigstellung des ersten Backblechs (siehe Punkt 1.) hinzugeben und beide Bleche nach ca. 20 Min. herausnehmen.

Buon appetito!

# Lessons learned: Das ENA-Unglück aus der Einsatzleiter-Perspektive

Vor einem Jahr schrieb LBD Dipl.-Ing. Peer Rechenbach im Editorial vom Löschblatt: „Ohne Teamarbeit, Durchhaltevermögen und Improvisationskunst geht es in Grenzsituationen nicht.“ Wie Recht er haben sollte, zeigt sich im Sommer d. J., als er einen denkwürdigen, insgesamt fünf Tage dauernden Einsatz am Anleger der Firma Dupeg leitete. Im Mittelpunkt: die ENA II, die dort nach einer Kollision im Parkhafen kenterte und nahezu die gesamte Ladung verlor: 920 Tonnen konzentrierter Schwefelsäure. Für das Löschblatt geht Peer Rechenbach der Frage nach, welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen aus der Havarie zu ziehen sind.



Peer Rechenbach

Neben den zu lösenden Problemen bei der akuten Gefahrenabwehr verpflichtet uns ein Großschadensfall dazu, alle Handlungsabläufe, Kommunikations- und Informationswege auf Eignung und Effektivität hin zu prüfen. Etwaige, in dem einen oder anderen Amt oder Betrieb diesbezüglich festgestellten Defizite liegen in deren Zuständigkeit und müssen von den Beteiligten intern aufgearbeitet werden. Gleiches gilt für die Feuerwehr Hamburg, die während des von mir geleiteten Einsatzes am Schadensort mit insgesamt 830 Beamten und zahlreichen Kameraden der Freiwilligen Feuerwehren operierte.

Bevor ich unsere von mir als „Lessons learned“ bezeichnete Erkenntnisse aufzeige, möchte ich anhand zweier fiktiver Szenarien darstellen, dass Hamburg aufgrund der tatsächlichen Umstände noch vergleichsweise glimpflich davonkam. Denn wir hätten auch unter den folgenden Voraussetzungen alarmiert werden können und einsatzfähig sein müssen:

### Mögliche gesundheitliche und ökologische Auswirkungen bei Freisetzung von Schwefelsäureaerosol

Wenn die ENA II nicht gekentert, sondern weitgehend in der normalen Schiffsposition untergegangen wäre, hätten die Reaktionsabläufe mit der konzentrierten Schwefelsäure einen anderen Verlauf genommen. Wahrscheinlich wäre es zu einem Bersten der Tanks mit spontaner Freisetzung großer Mengen von Schwefelsäureaerosol gekommen, die schwere gesundheitliche Schäden bei Personen im Freien sowie erhebliche Störungen des ökologischen Gleichgewichts hätten verursa-

chen können. Mit gleichen Folgen hätte man rechnen müssen, wenn bei der Kollision einer (oder mehrere) der Schwefelsäure-tanks zerstört oder der Tankleichter vollständig unter Wasser gedrückt worden wäre.

### Mögliche finanzielle Auswirkungen bei intransparenten Eigentümerstrukturen

Wenn eine kolumbianische Chemiefabrik der Eigentümer der Schwefelsäure gewesen wäre und sich der Geschäftssitz der Reederei in Panama und der des Schiffseigners in Liberia befinden würde, hätten die Einsatzkräfte nur wenig bewirken können. Denn mit dem im Haushalt der Feuerwehr vorgesehenen Etat von ca. 50.000 Euro für spezielle Löschmittel wäre man nicht weit gekommen. Ein Fall für den Leiter der Katastrophenabwehr, der entsprechende Mittel hätte bereitstellen oder den Einsatz selbst übernehmen müssen. Ob und wie es angesichts solcher Umstände gelingen würde, die im Zuge der Ersatzvor-nahme verauslagten Kosten vom Unglücksverursacher zurück-zuerhalten, bliebe ebenfalls fraglich.

Zum Glück handelt es sich hier nur um Gedanken-spiele, da sowohl der Eigner des Säuretankers, die Nord-deutsche Affinerie (NA), als auch der Arbeitgeber des Schiffsführers der ENA, die Hanseatische Tanklogistik (HTL), alle erforderlichen Maßnahmen ohne jeden zeit-lichen Verzug umgesetzt haben. Nicht zuletzt dadurch sind die bei unserer Schwachstellenanalyse festgestellten Defizite ohne gravierende Folgen geblieben. Ziel jedoch muss es sein, sie so weit zu reduzieren, dass auch bei noch weitaus kritischeren Situationen, wie z. B. den bei-den beschriebenen Worst-Case-Szenarien die reibungs-lose Einsatzfähigkeit gewährleistet wäre.



Der kritische Moment: Die ENA II wird mithilfe des aus Bremerhaven angeforderten Schwimmkrans Enak gedreht – ein Auseinanderbrechen droht.



Dazu muss vor allem der Bereich **Kommunikation/ Dokumentation** optimiert werden. Wertvolle Aufschlüsse dafür haben wir aus diesen Erfahrungen gewonnen:

1. Es versteht sich von selbst, dass die Koordinierung mehrtägiger Einsätze mit Hunderten von Einsatzkräften verschiedener FuRW und Wehren anderer Mittel bedarf als ein binnen weniger Stunden abgeschlossener Routineeinsatz. Beim ENA-Einsatz wurde es versäumt, die schichtdienstbedingten personellen Wechsel der Einsatzabschnittsführer, der Technischen Einsatzleiter sowie der Führungsassistenten durch **detaillierte Informationen zum Lagebild, zur Lageentwicklung sowie zur Lagebeurteilung** zu begleiten.

Hier müssen künftig gezielte Übergabeinformationen die übliche Einsatzdokumentation ergänzen. In diesem Zusammenhang benötigen insbesondere die Führungskräfte für die von den jeweiligen Amtsvorgängern getroffenen Entscheidungen entsprechende Begründungen, weil es sonst zu Fehlannahmen bzw. -interpretationen kommen kann.

2. Ein speziell für die Einsatzkräfte der Feuerwehr entwickelter „Verhaltenskodex“ (Atemmaske mit Filter am Mann, Eingangsregistrierung, Säureschutzbrille, Schutzhelm etc.) für die Arbeit auf dem Gelände der Firma Dupeg wurde an alle Dienststellen gesandt. Merkwürdigerweise ist es jedoch versäumt worden, diese Informationen an alle tatsächlich am Einsatz beteiligten Einheiten weiterzugeben. So waren z. B. die Mannschaften der Löschzüge durchweg instruiert, nicht aber die der an den Wachen stationierten Sonderfahrzeuge.

Dieses Beispiel verdeutlicht, dass **aktive Kommunikation vor Ort** nicht aufhören darf, sondern vielmehr in ablauf- und einsatzgerechte Anweisungen münden muss.

3. Obwohl selbst der Greenpeace-Sprecher ein positives Resümee des Einsatzes zog („Alle haben nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt“) und der Geschäftsführer vom BUND Hamburg von einem lokalen Schaden sprach, sind erste Fehleinschätzungen hinsichtlich der ausgetretenen Säuremenge in den lokalen Medien extrem aufgebauscht worden.

Einsätze wie dieser zeigen einmal mehr, dass es für die Verursacher eines Unglücks und die mit den Rettungsarbeiten betrauten Einsatzkräfte eine extreme Gratwanderung bedeutet, zwischen dem gewünschten zeitnahen Informationsbedürfnis der Öffentlich-

keit und der notwendigen Absicherung von Fakten zur Vermeidung von Irritationen abzuwägen. Wenn den Medien dann Meldungen frühzeitig zugehen und daraus Schlagzeilen gemacht und Skandale konstruiert werden, erzeugt das bei der Bevölkerung zwangsläufig das Gegenteil dessen, was wir mit unserer Einsatzstrategie („Sicherheit vor Schnelligkeit“) erreichen wollten: Verunsicherung.

Umso wichtiger ist daher eine **hohe Professionalität und enge Kooperation der beteiligten Stellen** untereinander – übrigens auch deshalb, weil zwischen ihnen ebenfalls Interessenskonflikte bestehen können. Ziel einer daran orientierten Öffentlichkeitsarbeit muss es sein, die Sachlage so realitätsnah wie möglich zu beschreiben und je nach Lage Vorgehensweisen zur Gefahrenabwehr darzustellen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass über die vorgenannten Aspekte hinaus sämtliche strategischen und operativen Maßnahmen dieses Einsatzes aufgearbeitet wurden, auch wenn sie hier nicht im Detail genannt sind (z. B. Sicherstellung der zeit- und sachgerechten Versorgung aller Einheiten).

Insgesamt ziehe ich ein **positives Fazit**, weil sich die in der allgemeinen Richtlinie festgehaltenen Maßnahmen für die ämter- und behördenübergreifende operative Bewältigung von komplexen Großschadenslagen erneut bewährt haben. In diese positive Bilanz schließe ich die Zusammenarbeit mit dem Unglücksverursacher ausdrücklich ein.

Der ENA-Einsatz hat darüber hinaus einmal mehr das **hervorragende fachliche Know-how** unter Beweis gestellt, mit dem die Feuerwehr Hamburg zu Problemlösungen beitragen kann. Als Großinstitution haben wir eine Reihe hervorragend qualifizierter Mitarbeiter in unseren Reihen, deren **natur- und ingenieurwissenschaftlicher Sachverstand interdisziplinär und praxisnah** abrufbar war.

#### *Anm. der Redaktion:*

Eine Chronologie von einem der längsten Einsätze, den die Feuerwehr Hamburg je zu bewältigen hatte, haben wir ins Internet gestellt. Sie ist einsehbar auf unserer Homepage unter:

<http://fhh.hamburg.de/stadt/Aktuell/behoerden/inneres/feuerwehr/>

Dann links in der Spalte die folgenden Begriffe anklicken:

> Aktuelles > Einsätze 2004 > Juni  
> Kollision Binnentankschiff „ENA II“

**STICHWORT: BETRIEBLICHES VORSCHLAGSWESEN**

*Jahr für Jahr erfahren wir vom Hamburger Rechnungshof, an welchen Stellen die ohnehin knappen Steuergelder für unnütze bzw. zumindest umstrittene Projekte verplempert werden. Da jedoch mehr denn je gespart werden muss, rückt das Betriebliche Vorschlagswesen (BVW) immer stärker in den Vordergrund. Grund genug, einmal darzustellen, wie man vorgeht und was man im Erfolgsfall davon hat. Wir haben beim Koordinator des Prüfausschusses für das BVW, BRT Franz Petter, nachgefragt und das folgende Interview mit ihm geführt.*



An den FuRW kommen die Kollegen aus ihren alltäglichen Erfahrungen heraus immer wieder auf Ideen, wie man z. B. Abläufe verbessern, bestehendes Gerät sinnvoller anwenden oder auch die Sicherheit im Einsatz erhöhen kann. Da viele von ihnen die Vorgehensweise beim BVW nicht kennen oder nur ungenaue Vorstellungen haben, bitten wir Sie, uns einmal den korrekten Ablauf der Einreichung anhand eines Fallbeispiels darzustellen.

Ja sehr gern. Nehmen wir einmal an, ein Kollege hat eine Idee, die den Arbeitsprozess im Rettungsdienst optimiert. Er will diese Verbesserung über den Weg des BVW einführen. Wenn er einen Internetanschluss hat, kann er sich den so genannten „Ideenbegleiter“ und weitere Informationen aus dem Internet herunterladen. Der einfachste, aber wie die Vergangenheit bewiesen hat, nicht der beste Weg ist, das Formular „Ideenbegleiter“ auszufüllen, den Vorschlag grob zu beschreiben und ihn dann wegzuschicken.

Grundsätzlich empfehlen wir den Kollegen jedoch, vor dem Ausfüllen des Formulars das Gespräch mit dem Vorgesetzten zu suchen. So kann der Kollege beispielsweise in Erfahrung bringen, ob dieser Vorschlag schon existiert, oder er bemerkt zusammen mit dem Vorgesetzten, dass die Idee nicht ausgereift ist und keine Chance hätte, umgesetzt zu werden.

Wenn die formalen Voraussetzungen jedoch gegeben sind, wird die gesamte Bearbeitung durch die Stellungnahme des Vorgesetzten beschleunigt. Dafür gibt es auf dem Formular „Ideenbegleiter“ ein gesondertes Feld.

Falls dann noch Fragen offen sind, steht dem Einreicher selbstverständlich auch das BVW mit Rat und Tat zur Seite. Dazu sollte er sich an die Fachbehörde wenden; für die Feuerwehr wäre das die Abteilung FL/S 11.

**Was passiert mit dem Vorschlag, nachdem er eingereicht wurde?**

Jetzt wird er zum offiziellen Vorgang. Der Eingang wird mit einem Stempel dokumentiert und eine Bestätigung des Eingangs an den Kollegen per Post gesendet. Es wird geprüft, ob der Vorschlag einmalig ist und ob die erforderlichen Angaben vollständig sind.

**Nun wird's also spannend ...**

Das kann man sagen, denn anschließend prüft die Geschäftsstelle des BVW mittels einer Checkliste, ob der Vorschlag den für eine Bewilligung unverzichtbaren Kernkriterien standhält: Dazu gehören u. a. seine Einmaligkeit, sein Nutzen sowie der dienstliche Bezug. Wenn diese erfüllt sind und zu dem Zeitpunkt eine entsprechende Entwicklung weder existiert

noch in Planung ist, wird der Vorschlag mit der Datenbank des BVW der Finanzbehörde verglichen und darin eingestellt.

**Hat damit das Warten für den einreichenden Kollegen ein Ende?**

Noch nicht ganz, da nun die für den Vorschlag zuständige Fachdienststelle, hier also - F 02 -, um eine Stellungnahme gebeten wird. Zustimmung bedeutet, dass sie sich verpflichtet, die Idee später auch umzusetzen; bei einer Ablehnung muss sie eine stichhaltige Begründung liefern. Kommt der Vorschlag in Frage, geht der gesamte Vorgang an den Prüfausschuss des BVW, der sich derzeit aus meiner Person als Koordinator, einem fachlichen Mitglied und dem Personalrat zusammensetzt. Über den Beschluss werden dann der einreichende Kollege und der Amtsleiter informiert, der übrigens dem BVW viel offener gegenübersteht als mancher vielleicht glaubt.

**Was kann der Einzelne an Prämien für seinen Vorschlag erwarten und wer entscheidet über die Art und bei Geldpreisen die Höhe der Prämie?**

Die Entscheidung über eine Prämie wird ebenso durch den Prüfausschuss getroffen wie eine mögliche Ablehnung der Vorlage. Unterschieden wird zwischen Vorschlägen mit berechenbaren und nicht berechenbaren Nutzen. Auch hierfür gibt es eine Checkliste, die unter unserer Homepage im Intranet einsehbar ist. Dort sind auch Prämienbeispiele erfasst.

**Haben Sie regen Zulauf in diesem Bereich oder müssen die Kollegen motiviert werden?**

Darauf zwei Antworten: Gute, in sich schlüssige und wirklich richtungsweisende Vorschläge sind in jedem Fall willkommen.

Leider erhalten wir jedoch immer wieder Anträge, die aus den bereits erwähnten Gründen ohne Einbeziehung des unmittelbaren Vorgesetzten und/oder Rücksprache mit der Geschäftsstelle des BVW ausgefüllt werden. Dadurch haben wir eine unnötig hohe Quote irrelevanter, weil bereits eingereichter, prämierter oder abschlägig beschiedener Vorschläge. Trotzdem gilt: Zögern Sie nicht und reichen Sie Ihre Ideen ein!

**Wie viele Vorschläge müssen im Jahr etwa bearbeitet werden?**

So zwischen 60 und 100 sind es wohl pro Jahr. Diesmal werden es wohl eher an die 100 werden. Denn bis zum jetzigen Zeitpunkt liegen schon ca. 70 Vorschläge vor. Obwohl Mitte Mai d.J. noch 88 betriebliche Vorschläge in



Den „Ideenbegleiter“ sowie einige grundsätzliche Erläuterungen zum BVW findet ihr im Intranet unter: <http://www.bvw.stadt.hamburg.de>

der Bearbeitung waren, sollte es mit der inzwischen erfolgten Neubesetzung der Geschäftsstelle gelingen, neben den neu eingereichten den größten Teil der zum Teil noch aus den Vorjahren stammenden Vorschläge zeitnah abzuarbeiten.

**Letzte Frage zum BVW: Gab es auch 'mal etwas zum Schmunzeln?**

Ich habe hier einen Vorschlag, bei dem der Absender um anonyme Bearbeitung bat. Was er bzw. sie offenbar nicht wusste ist, dass jeder Vorschlag sowieso anonym begutachtet wird, damit der Prüfausschuss unvoreingenommen, sprich objektiv prüfen kann. Leider hat er das mit der Anonymität zu genau genommen und vergessen, auch uns seinen Namen mitzu-

teilen. Entsprechend schwierig gestaltet es sich jetzt, ihn bzw. sie zu identifizieren.

**Vielleicht kommt ja eine Reaktion, sobald wir das Interview im Löschblatt veröffentlichen! Ihnen, Herr Petter, danken wir für das Gespräch und hoffen, dass die Feuerwehr von vielen guten Vorschlägen profitieren wird.**

**Kontakt:**

Die Geschäftsstelle für das BVW ist im Stab FL am Berliner Tor eingerichtet und zu erreichen über:

Tel. (0 40) 4 28 51 - 4012

## KATASTROPHENSCHUTZÜBUNG „ELBTUNNEL 2004“

Zwei Tage nach der am 19.06.2004 durchgeführten Katastrophenschutzübung „Elbtunnel 2004“ erhielten OBD Dieter Farrenkopf sowie die Leiter der anderen an der Übung beteiligten Organisationen vom **Staatsrat Dr. Stefan Schulz** ein Dankschreiben. FL möchte es euch nicht vorenthalten, da der Staatsrat mit **Sie alle** uns alle bzw. all jene meint, die direkt oder indirekt, planerisch oder operativ an der gelungenen Übung beteiligt waren:

Die Katastrophenschutzübung „Elbtunnel 2004“ hat **Sie alle** sowohl in der Vorbereitung als auch am Übungstag sehr stark in Anspruch genommen. Sie und die anderen Teilnehmer haben sich während der Übung den damit verbundenen Belastungen gestellt und einen über das übliche Maß hinausgehenden persönlichen Einsatz gezeigt. Auch wenn der eine oder andere Punkt der Übung etwas von der Planung abgewichen ist, konnte ich mich vor Ort am Elbtunnel sowie im Albertinen-Krankenhaus davon überzeugen, dass **Sie alle** ausnahmslos engagiert und konzentriert bei der Sache waren.

Dieses vorbildliche Engagement hat dazu beigetragen, am Sonnabend eine sehr realistische Katastrophenschutzübung darzustellen. Dafür danke ich Ihnen. Hervorheben möchte ich die gute Zusammenarbeit zwischen den Behörden und Berufsorganisationen sowie den vielen freiwilligen Helferinnen und Helfern. Nur dadurch war es möglich, dass die Ziele der Übung wie Koordination, Zusammenarbeit und Kommunikation erreicht wurden.

Was wäre aber eine Übung ohne Verbesserungsmöglichkeiten? Wir werden die Ergebnisse dieser Übung genau analysieren, mit

Ihnen diskutieren und diese Erkenntnisse bei der Bewältigung künftiger realer Einsatzlagen berücksichtigen. Aus vielen Gesprächen am Rande der Übung konnte ich aber erfahren, dass Sie, die Gäste und auch die zahlreichen Vertreter der Medien mit der Darstellung und dem Übungsablauf zufrieden waren.

Diese Übung hat gezeigt, dass wir für einen Ernstfall gerüstet sind und ihn bewältigen könnten. Auch wenn wir alle hoffen, von einem derartigen Ereignis verschont zu bleiben, ist es für mich beruhigend, dass in Hamburg so viele Helferinnen und Helfer im Notfall zur Verfügung stehen. Dafür möchte ich mich nochmals bei Ihnen ausdrücklich bedanken.

Dr. Stefan Schulz



sicher und fair wohnen...  
**HANSA** Baugenossenschaft eG

**Eine starke Gemeinschaft**  
mit vielen Vorteilen

- Über 9.300 Wohnungen,
- rund 12.000 Mitglieder,
- Erfahrung seit 1925,
- zentrales Wohnen in Hamburg,
- komfortable Ausstattung,
- faire Preise mit Dauerwohnrecht.

**Wir freuen uns auf Sie.**

**HANSA**  
Baugenossenschaft eG  
Lämmersieth 49  
22305 Hamburg

Tel. (0 40) 6 92 01-0  
Fax (0 40) 6 92 01-130  
www.hansa-baugenossenschaft.de  
info@hansa-baugenossenschaft.de



# Voneinander lernen – miteinander üben: Der 30. LAGD beim European Rescue Workshop in Warschau

Zu einem 7-tägigen Lehrgang lud die Warschauer Hauptfeuerweherschule (WHFS) den 30. LAGD mitsamt Referatsleiter Joachim Behnke nach Polen ein. Dort, genauer in Polens Hauptstadt fand vom 16.05. bis 22.05.04 der European Rescue Workshop statt. Außer der LAGD und den Studenten der WHS nahmen deren Kommilitonen von der Feuerwehrafakultät aus Bukarest, Rumänien und vom Cherkasy Institute of Fire Safety aus der Ukraine teil.

## Anreise/Unterkunft

Unsere aus insgesamt 16 Personen bestehende Delegation brach am 15.05.04 mit 1 ELW (C-Klasse), 2 HLF (neueste Bauart), 1 MTW (Sprinter) und 1 RTW nach Polen auf. Am Sonntag gegen 10 Uhr war die Stadtgrenze von Warschau erreicht, wo uns der Deputy Commander of Rescue Firefighting Division\*, Grzegorz M. Orankiewicz, in Empfang nahm und zum Trainingsgelände auf einem polnischen Militärübungsplatz führte. Alle Teilnehmer wurden in Zelten untergebracht, die jeweils 6 Personen Platz boten und mit Feldbetten und Schlafsäcken ausgestattet waren. Als Sanitäreinrichtungen standen ein Waschcontainer und mehrere Chemietoiletten zur Verfügung.



## Tagesablauf/Equipment

**Orientiert an diesen Zeiten begann jeder Tag früh und endete spät ...**

- 06:00 Uhr Wecken mit der Feldglocke
- 07:00 Uhr Frühstück
- 08:00 Uhr Gemeinsames Antreten
- 08:30 Uhr Ablaufbesprechung der Tagesübungen
- 09:00 Uhr Beginn der Tagesübungen
- 13:30 Uhr Übungsende
- 14:00 Uhr Mittagessen (Anlieferung in das Feldlager)
- 15:00 Uhr Verschiedene Besichtigungsprogramme
- 19:00 Uhr Abendessen
- Ab 21:00 Uhr Gemeinsames Treffen am Lagerfeuer

Vor Ort standen polnische sowie die von uns mitgebrachten Feuerwehrfahrzeuge zur Verfügung. Unsere

Fahrzeuge und die Vielzahl ihrer Verwendungsmöglichkeiten wurden von den anderen Teilnehmern bestaunt. Uns wiederum hat die **Vorführung der polnischen Geräte** beeindruckt. Ein wirklich überzeugendes Beispiel ist die polnische Schwimmpumpe zur Wasserversorgung aus offenen Gewässern, die ihrem Namen „Niagara“ alle Ehre macht. Ein (Wasser-)Fall auch für die Feuerwehr Hamburg ... !?



Wasser en masse: Die polnische Schwimmpumpe saugt das Wasser selbstständig an und verteilt es automatisch in die wasserführenden Schläuche.

## Übungen/Erfahrungsaustausch

Bei den mit gemischter Mannschaft durchgeführten gemeinschaftlichen Übungen kristallisierten sich schnell die Ausbildungsschwerpunkte und Einsatzstrategien in den jeweiligen Ländern heraus. In den Nachbetrachtungen wurden die Gründe dafür erläutert, so dass die Teilnehmer die unterschiedlichen Vorgehensweisen besser nachvollziehen konnten. Beeindruckend war das große Interesse aneinander und die **Unvoreingenommenheit**, Bestehendes in Frage zu stellen und Neues zu erproben.



Mit Begeisterung wurden die PKL-Demonstrationen aus Hamburg verfolgt. Der Grund: In Polen, Rumänien und der Ukraine war bisher nur die Standardversion bekannt, so dass **PKL-Sonderlagen** (z. B. PKW in Seitenlage oder auf dem Dach) unter Einbeziehung des Rettungsdienstes **im Mittelpunkt der Übungen** standen. In Polen sollen sie schon bald einsatztaktisch umgesetzt werden.

\* vergleichbar mit unserem Referatsleiter an der LFS



Übungen unter **CSA** standen ebenfalls auf der Tagesordnung, wobei wir die Feststellung machten, dass das polnische Gerät zum Abquetschen eines Rohres durchaus seine Vorteile hat. Man sieht's!

Während die internationalen Partner unsere hohen Standards lobten, hat uns insbesondere das Know-how der polnischen Kollegen sowie die ihnen zur Verfügung stehende Ausrüstung überzeugt. Deshalb war der Erfahrungsaustausch mit großem Nutzen verbunden. Im



Die Demonstration eines Metallbrandes (Magnesiumspäne) und einer Natriumexplosion im Schaumteppich erforderten höchste Konzentration der Teilnehmer. Gleiches galt für die **Übungen mit Schaum**, der zum Löschen eines Brandes mit Dieselmotorkraftstoff eingesetzt wurde.



Aufstellung vor der abschließenden **Großübung mit der Schadenslage PKL** nach einem Unfall (zwei schwer verletzte Personen im PKW und eine leicht verletzte Person im LKW): Dieser beförderte ein Fass, aus dem eine unbekannte Flüssigkeit auslief, während aus dem verunfallten PKW Kraftstoff austrat. Unter den Augen zahlreicher Vertreter der polnischen Medien sowie des Main Chief of Fire Department of Polen\*\* wurde die Übung mit Bravour bewältigt.



Klipp und klar: **Nicht nur bei der Klappenkunde klappte die Verständigung sehr gut.** Was unsere Dolmetscher nicht ins Deutsche oder Englische übersetzen konnten, wurde per Handzeichen „gesagt“.

Nachklang an die Übungen wird nun überlegt, die entstandenen Kontakte zu vertiefen. Angedacht sind Berufspraktika an den Wachen in Warschau und Hamburg sowie der Austausch von Lehrmaterial.

### Ausbildung

Bei dem Besuch der WHFS wurden uns das Ausbildungssystem für den gehobenen und höheren Dienst erläutert. Um die LAGD erfolgreich zu absolvieren, müssen die polnischen Kolleg(inn)en ein **dreijähriges Studium zum so genannten „Brandingenieur“** durchlaufen. Die besten 10 % können noch ein Jahr länger studieren und werden zum „Dipl. Ing. Brandschutz“ (Magister) ausgebildet. Damit erfüllen sie die Voraussetzungen für den höheren Dienst.

In den Ausbildungslaboren der WHFS können Brandversuche, Materialbrände und sogar Staubexplosionen durchgeführt bzw. simuliert werden. Selbstverständlich gehört die Fähigkeit, Durchflussmengen von Zumischnern und Strahlrohren zu ermitteln ebenso zum **Studieninhalt** wie z. B. Brandversuche an der Schutzbekleidung.

Stark militärisch strukturiert ist das sechs Jahre dauernde Studium für die ukrainischen und rumänischen Kolleg(inn)en. Schon deshalb sind sie **hervorragend qualifiziert**, wenngleich sie aufgrund des reichlich antiquierten Fahrzeugparks eher improvisieren müssen als wir. Aber ein richtiger Feuerwehrmann macht aus der Not sowieso eine Tugend – die Feuerwehrfrau auch, versteht sich ...

### Besichtigungen

Gegen den berühmten Lagerkoller halfen Aufenthalte außerhalb des Übungsplatzes. Dazu gehörte u. a. der **Besuch des Feuerwehrmuseums sowie der zweier Feuerwachen**. Die Fahrzeugausstattung an den Wachen kann sich mit unserer durchaus messen, ist aber hinsichtlich der Fabrikate sehr gemischt (IVECO, MAN,

\*\* Chef der polnischen Feuerwehr, die anders als bei uns dem Staat und nicht einzelnen Bundesländern zugeordnet ist.





Bei der **Vorführung des BGA-Containers** der WHFS stellten wir fest, dass keine Feuerwehrkollegen übten, sondern eine Brandschutzhelmer-Gruppe (vergleichbar mit unserer FF) im Rahmen eines Lehrgangs. Eine eindrucksvolle Demonstration, die unseren Respekt abforderte.



Made in Germany: Sogar eine **Hamburger Löschkutsche** gehört zum Bestand des Warschauer Feuerwehrmuseums.



Renault etc.). Das an eine der beiden Feuerwachen angrenzende Feuerwehrmuseum Warschau glänzte mit alten Spritzenwagen und sogar Löschkutschen, von denen eine aus Hamburg stammt.

Bewegend war die **Besichtigung der vor 60 Jahren im Krieg nahezu vollständig zerstörten polnischen Hauptstadt Warschau**. Wir wurden von kundigen Studenten begleitet, die diese Exkursion für die Workshop-Teilnehmer organisiert hatten. Sie führten uns in zwei stadtbekannt Parkanlagen, zum Grabmal des Unbekannten



Wachablösung am **Grabmal des Unbekannten Soldaten**.

Soldaten und durch das wunderschöne Stadtzentrum, das überwiegend im alten Stil wiederaufgebaut wurde.

### Fazit / Abschlussveranstaltung

Bevor die teilnehmenden Delegationen ihre Heimreise antraten, wurden sie vom Main Chief of Fire Department of Polen verabschiedet. Er drückte gegenüber uns allen seine **volle Zufriedenheit zum Ablauf** aus und lud die Delegationen zum Abschiedessen in die dafür zu Festzelten umfunktionierten Unterkünfte ein. In freundschaftlicher Atmosphäre wurden dort Präsente ausgetauscht. Die Feuerwehr Polens bedachte jeden Gast mit einem Schlüsselanhänger sowie einer Krawatte, auf der das Emblem der WHFS aufgesteckt ist.

Da im informellen Rahmen zuvor die Atmosphäre nicht weniger freundschaftlich war als bei der offiziellen Verabschiedung, hatten wir uns untereinander ebenfalls beschenkt – mit unseren Trikots, die wir während der Übungen trugen. Nun hatte der Main Chief, wie man sich leicht vorstellen kann, sichtlich Probleme die Teilnehmer ihren jeweiligen Delegationen korrekt zuzuordnen. Stefan in rumänischer, Andreas in polnischer und Thomas in ukrainischer Kluff: Für uns war's **eher lustig**, für ihn wohl **eher lästig** ...

Souverän und humorvoll überspielte der Main Chief die Bredouille und nach kurzer Aufklärung war die Verwirrung beseitigt. In seinen Schlussworten nahm der Main Chief diese Episode zum Anlass, über die **Zusammengehörigkeit der Feuerwehrleute** zu philosophieren, deren Kollegialität weit über das Berufliche hinausgehe und wohl weltweit familiäre Züge habe. Auch dies habe der European Rescue Workshop gezeigt, der nun zu einer regelmäßigen Einrichtung in Polen werden solle.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen: „do widzenia“!



Wir, die **30. LAGD**, bedanken uns bei allen, die uns diese Reise ermöglichen haben. Wir waren begeistert von dem gelungenen Workshop, in dem jeder von uns Neues lernte und eigenes Know-how weitergab. Auch auf internationaler Ebene war die Veranstaltung eine **rundum positive Erfahrung**. So tauschten wir private Adressen und Gastgeschenke aus. Ersten Gegenbesuche sind bereits in Planung: Zwei polnische Offiziersanwärter, vergleichbar mit unseren LAGD-Teilnehmern, interessieren sich für ein Praktikum bei der BF Hamburg.



## Dit un Dat

### IMMER PRÄSENT: - F 11 - UND DER HAFENBURTSTAG

*Jahr für Jahr setzt - F 11 - anlässlich des Hafengeburtstags auf der Kehrwiederspitze unsere Feuerwehr öffentlichkeitswirksam in Szene: Beim Feuerwehrtreff vor dem Hanseatic-Trade-Center geben sich all jene Hamburger ein Stelldichein, die abseits des ganz großen Trubels in Ruhe etwas zu zivilen Preisen essen und trinken möchten. Eine gute Gelegenheit, den Bürgern unsere Feuerwehr näher zu bringen.*

Seit fast einem Jahrzehnt veranstalten die Kollegen der 2. WA den beliebten Treff unter der Regie von HBM/Z Dieter Warnecke. Trotz der Launen des Wettergottes wurden am zweiten Mai-Wochenende unerwartet viele und glücklicherweise auch konsumfreudige Besucher an den Ständen gezählt, so dass sich die Einrichtung Hamburg Leuchtfeuer über eine **anständige Spende aus den Verkaufs- und Tombola-Erlösen** freuen konnte.



Bei Chili con Carne aus der selbst restaurierten Gulaschkanone oder Leckereien vom Holzkohlengrill kamen die Gäste des Hafengeburtstags mit vielen Kollegen und Pensionären ins Gespräch und erfuhren so aus erster Hand, was den Feuerwehrberuf für uns so attraktiv macht. Ganz sicher gehören neben der Kameradschaft nach innen und Hilfsbereitschaft nach außen unsere Einsatzfahrzeuge dazu, die deshalb auch gleich zu besichtigen waren: z.B. der neue **AB-Dekont der TuUW, ein Löschzug und unser kleiner Smart**. Das im Wortsinn absolute Highlight war der faszinierende **Panoramablick über den Hamburger Hafen**, den die Besucher gegen eine kleine Spende von der DL aus genießen konnten.

Der Einsatz aller Kollegen ist bemerkenswert: Denn neben der anstrengenden Präsenz auf dem Fest müssen sie viele Stunden ihrer **Frei- und Bereitschaftszeit für die Planung und**

**Organisation** opfern. Ohne die phantastische Unterstützung durch die anderen WA und anderer Dienststellen (besonders - F 03 - und - F 32 -) wäre die Veranstaltung wohl kaum auf die Beine zu stellen gewesen.

Ein besonderer Dank geht außerdem an die Frauen einiger Kollegen, die sowohl vor Ort als auch bei den Vorbereitungen tatkräftig zugepackt haben. 2005 beginnt der Hafengeburtstag dann bereits am Donnerstag, so dass ein Programm von vier Tagen zu bewältigen ist. Kein Problem für die Kollegen von - F 11 -, die sich **des Nutzens vorbildlicher PR-Arbeit für die eigene Wache voll bewusst** sind. Bravo.

### Gewinnspiel aus Löschblatt 16

#### Gewusst?

Die Gewinnspielauflösung aus Löschblatt 16 lautet: 1A, 2C, 3B, 4A

#### Gewonnen!

Während einer Fahrt durch die Alsterkanäle durften in Begleitung einer weiteren Person Hamburg vom Wasser aus genießen:

- Peter Dreyer - F 25/2 -
- Michael Hauschild - F 31/3 -
- Wilhelm Knoche - F 36/2 -

Herzlichen Glückwunsch!

### IMMER PRÄSENT: 12 FURW FAHREN MIT WACHWAPPEN VOR

*Tag für Tag präsentieren sich alle Hamburger FuRW fraglos von ihrer fachlich besten Seite – und immerhin schon 12 FuRW sowie die LFS außerdem von ihrer schönsten. Schließlich sind ihre Einsatzfahrzeuge nicht nur mit dem Logo „Feuerwehr Hamburg“ verziert, sondern außerdem mit ihren wacheigenen Wappen.*

Leider touren die restlichen sechs Wachen nach wie vor ohne Wappen durch Hamburg und können – bisher jedenfalls – nicht mit einem eigenen Corporate Design für Aufsehen sorgen. Schade, denn damit ist unsere **Wachwappen-Aktion offiziell abgeschlossen** (s. Löschblatt 15, S. 13). Aber auch ohne Prämien und Gewinne sind die wappenlosen Kollegen hoffentlich ausreichend motiviert, noch einen eigenen Entwurf zu entwickeln. Schließlich repräsentiert ihr eure FuRW durch die mit Wappen verzierten Einsatzfahrzeuge, T-Shirts und Homepages auf eine absolut einmalige Art und Weise. Lest 'mal den Bericht auf den Seiten 20/21!

Übrigens: Von den Kollegen, die sich für ein Wappen entschieden haben, wissen wir, dass sie bei der Entwicklung ihrer Logos und Embleme mindestens ebenso viel Spaß hatten wie jetzt beim Repräsentieren. Falls ihr Anregungen wünscht, wendet ihr euch am besten an die Sieger unseres Wachwappen-Wettbewerbs von - F 11 -. Deren „Design-Experten“ Peter Grudzus und Thomas Meier von der 3. WA haben da bestimmt die ein oder andere nützliche Anregung. Und im Löschblatt wird sich immer ein Plätzchen finden, wo wir die neuesten Wappen vorstellen – so wie heute z.B. die der **FuRW Barmbek, Osdorf und Wandsbek**, die uns kürzlich ihre verabschiedeten Entwürfe zugesandt haben.





# Löschen à la Speedy Gonzales: Die Feuerwehr der UNAM in Mexiko

*Kaum saß unser Kollege Corrado Weed von - F 25/2 - im Flieger, der ihn zum wohlverdienten Urlaub ins Land der Mayas und Azteken bringen sollte, schon ging es wieder um das, was wir lieben: unsere Feuerwehr. Während des langen Flugs kam er mit seinem Nebenmann ins Gespräch, der in Mexiko Vulkanologie studiert. Was das mit der Feuerwehr zu tun hat, erzählt euch Corrado in seinem spannenden Reisebericht.*



Moderne Architektur im landestypischen Farbenmix: die Fakultät für Physik und Chemie der Universität Mexiko City.

Die Universität von Mexiko City lässt sich nicht mit einer Deutschen Hochschule vergleichen. Annähernd 270 000 (!) Studenten sind an der Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) eingeschrieben, deren Infrastruktur der einer Großstadt gleichkommt. So beherbergt das weitläufige Unigelände einen eigenen Busbahnhof mit vier Stationen, zahlreiche Geschäfte, etliche Freizeiteinrichtungen und ... **eine eigene Feuerwehr.**

Wenn man bedenkt, dass in Deutschland eine eigene BF ab einer Einwohnerzahl von 100 000 Pflicht ist, klingt das gleich deutlich weniger kurios. Unter insgesamt schwierigen Bedingungen **professionell strukturiert ist das Wachleben der Kollegen**, das dem unsrigen durchaus ähnelt: So gibt es drei WA mit einer Abteilungsstärke von 21 Kollegen, die ihren Schichtdienst im 24-Stunden-Rhythmus verrichten. Danach haben sie 48 Stunden frei. Die Feuerwehr ist dort für den Brandschutz und die Technische Hilfeleistung zuständig, jedoch nicht für den Rettungsdienst.

Die Wache selbst befindet sich in einem eingeschossigen Gebäude mit einem Sport-, einem Tages- und einem ca. 40 qm großem Schlafräum, in dem die Kollegen gemeinsam schlafen – und zwar auf Gummimatten, die wir so ähnlich von der Rückenschule her kennen. Was wir dagegen nicht kennen, ist die **Gebetsecke in den Räumlichkeiten ...**



(Feuerwehr-)Helm ab zum Gebet: der neben dem Schlafräum befindliche Altar der Feuerwache.

Viel zu sehen gibt's auch draußen. Der Grund: Die **Einsatzfahrzeuge stehen zum Großteil im Freien**, vereinzelt auch unter einem Schleppdach. Der Zustand der Ausrüstung ist mit unseren Standards nicht zu vergleichen. Die Fahrzeuge kommen zum Großteil aus alten amerikanischen Beständen, von denen einige besser ins Museum gehören, denn sehenswert sind sie allemal! Defekte Fahrzeuge werden von den Kollegen in Eigenregie repariert, so dass der Feuerwehrmann in Mexiko zwangsläufig ein **handwerkliches Universalgenie** sein muss. Ob Equipment und Einsatzfahrzeuge dann einsatzbereit sind, wird von der Mannschaft selbst ent-



Willkommen bei den UNAM-Bomberos: Mit ausrangierten amerikanischen Löschfahrzeugen rücken unsere Kollegen aus. Zum Bestand gehören ein LF, zwei dort so genannte Wasserwagen, ein Ford Bronco (vermutlich als KLF genutzt) sowie die „Königin“ (s. auch S. 17 oben).



Froh, wenn alles wieder funktioniert: die „Techniker“ der UNAM vor einem reparierten Fahrzeug.

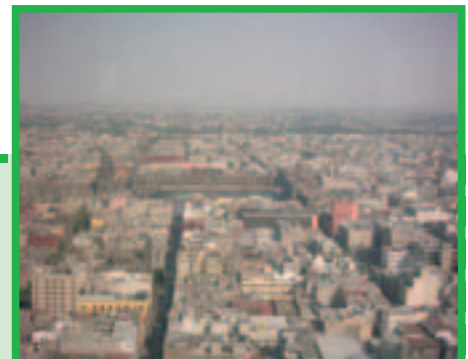


Sie ist der ganze Stolz unserer mexikanischen Kollegen: die wahrlich majestätische DL amerikanischer Herkunft – ein echtes Prachtstück.

schieden. Denn so etwas wie einen TÜV oder eine **Technikabteilung** kennt man dort nicht. Ersatzteillager halten die Jungs auch vor: defekte und ausgeschlachte Fahrzeuge, die sich ebenfalls auf dem Gelände befinden.

Die Einsätze laufen im Großen und Ganzen ähnlich ab wie bei uns, wobei die Alarmierungen sich deutlich unterscheiden. Einsatzdepesche in schriftlicher Form? Fehlanzeige. FEZ? Fehlanzeige! Stattdessen wird die **Feuerwehr direkt vom Bürger gerufen**. Bei der Brandbekämpfung rücken immer zwei jeweils 7000 Liter fassende Wasserwagen aus, weil es kein Hydrantensystem gibt. Zwar sind in der Stadt hier und da ein paar Brunnen vorhanden, aus denen man Löschwasser besorgen könnte – aber niemand weiß genau, wo. Behelfen können sich die Kollegen mit **Wassertanks, die sich auf etlichen Dächern befinden**. Da ihre Größe aber nicht festgeschrieben ist, birgt auch diese Bevorratung Risiken.

Feuerwehrmann bzw. „Bombero“ kann man in Mexiko nach einer insgesamt siebenjährigen Pflichtschulzeit werden, der sich ein dreijähriger Besuch einer weiterführenden Schule anschließt. Klappert's dann noch mit der Bewerbung, steht einer Einstellung nichts mehr im Weg. Die Ausbildung läuft dann extrem praxisnah ab – ohne eine Feuerweherschule und rein nach dem Prinzip „**learning by doing**“. Wer die Arbeitsbedingungen der UNAM-Kollegen kennen gelernt hat, kann ihr Engagement nur bewundern. Richtig prima fand ich deren **Gastfreundschaft**. Schon deshalb war der Besuch ein Erlebnis für sich. Tauschen möchte ich jedoch mit keinem der tapferen Kollegen, die trotz aller Widrigkeiten ihren Job mit der gleichen Begeisterung ausüben wie wir.



Mexiko City aus der Distanz: „Moloch“ mit 25 Mio. Einwohnern. Mexiko City aus der Nähe: Stadt mit zahlreichen historischen Sehenswürdigkeiten rund um den Platz Zócalo.



#### MEXIKO CITY

Mexiko City (MC), gegründet 1521 von den Spaniern, wurde auf den Resten der alten Azteken-Stadt Tenochtitlán errichtet. MC liegt 2200 Meter über dem Meer in einer ausgedehnten Talsohle. Mit seinen rund 25 Mio. Einwohnern gilt MC als **eine der größten Städte der Welt** – und eine der am längsten besiedelten. Vom Durchmesser her

misst der sich stetig weiter ausdehnende Bevölkerungsmagnet rund 60 km, durch den bis zu zwölfspurige (!) Straßen führen. 700 000 Taxis buhlen um die Gunst der Gäste – vorwiegend mit VW-Käfern, bei denen meist der Beifahrersitz „geopfert“ wurde, um das Einsteigen zu erleichtern.

Hat sich der Besucher erst mal mit Abgasen, Verkehrschaos und Lärm abgefunden, konzentriert er sich am besten auf das faszinierende „Centro Histórico de la Ciudad“, das **denkmalgeschützte historische Zentrum der Stadt**. Die wichtigsten Sehenswürdigkeiten gruppieren sich hier um den Zócalo, den Hauptplatz der Stadt, wie beispielsweise der Nationalpalast, die barocke Kathedrale und die Azteken-Ausgrabungsstätte Templo Mayor. MC ist eine Stadt verschiedener Kulturen aus erster und dritter Welt – von supermodern bis altertümlich. Wer diese Kontraste mag und Menschenmassen zumindest ertragen kann, sollte sich MC vormerken.





# Leben retten unterwegs: 30 Jahre NAW/NEF 36 am AK Harburg

Am 22. April feierten die FuRW Süderelbe und das AK Harburg ein **gemeinsames Jubiläum**: den 30. Jahrestag der Indienstellung des NAW 36 – der zweite NAW in Hamburg überhaupt nach dem 1972 am AK St. Georg stationierten NAW 22.



Aus der gleichen Perspektive fotografiert: das NAW 1984 und das heutige NEF

## Historie & Heute

Als das Fahrzeug 1974 um Punkt 9.00 Uhr einsatzbereit war, stand es zunächst noch im Freien, während die Besatzung im 1. OG des AK Harburg über einen Aufenthalts- und einen Ruheraum verfügte. Im nächsten Jahr wurde dann die NAW-Station ausgerechnet in unmittelbarer Nachbarschaft einer Abteilung errichtet, in der wir die Unfallopfer nach unseren Einsätzen nie sehen möchten: **der Pathologie ...**

Aber natürlich bedurfte das NAW-Projekt seiner behördenüblichen Vorlaufphase. So war bereits 1963 ein arztbesetzter Unfallwagen am AK St. Georg im Probelauf. Fünf Jahre später kam dort zunächst nur tagsüber ein Behelfs-NAW zum Einsatz. Im März 1972 wurde schließlich der erste NAW (NAW 22) am AK St. Georg stationiert und von den Kollegen der FuRW Berliner Tor besetzt. Dann ging es rasch voran: Im Dezember des gleichen Jahres beschloss die Bürgerschaft die **Anschaffung von insgesamt vier NAW**, die seitdem von folgenden Standorten aus starten:

1972: NAW 22 – AK St. Georg
1974: NAW 36 – AK Harburg
1975: NAW 14 – AK Altona
1976: NAW 21 – AK Wandsbek

Für die ersten NAW gehörte ganz Hamburg und sogar das Umland zum Revier, wodurch auch die für damalige Zeiten beeindruckenden Einsatzzahlen zustande kamen: 1936 Einsätze für den NAW 22 im Jahr 1973 und 1600 Einsätze für den NAW 36 im Jahr 1975.



Foto: Rüdiger Gähler

## Einsätze & Entwicklung

Heute rückt allein das NEF 36 ca. 3300 Mal im Jahr aus. Wie der rasante Anstieg der Einsatzzahlen zustande kam, zeigt die folgende Auflistung deutlich:

1983: 1614 Einsätze	1998: 3205 Einsätze
1985: 1900 Einsätze	2002: 3304 Einsätze
1993: 2700 Einsätze	2003: 3317 Einsätze
1997: 2999 Einsätze	

Dieser Anstieg von NEF-Einsätzen wird von den Experten vor allem auf folgende Faktoren zurückgeführt: Verbunden mit der optimierten Ausstattung der RTW ist zum einen die **immer bessere Aus- und Fortbildung der Rettungsassistenten** zu nennen – denn: Gut ausgebildete RTW-Besatzungen erkennen ernsthafte Erkrankungen und Verletzungen frühzeitig und alarmieren deswegen auch öfter NEF und Notarzt nach. Zum anderen spielt auch die **hohe Pendlerzahl in Hamburg** eine Rolle. Im Hamburger Stadtgebiet müssen täglich mehrere 100000 Personen zusätzlich im Bedarfsfall rettungsdienstlich versorgt werden.

Dr. Stefan Kappus (s. auch S. 21) nennt auf Nachfrage des Löschblatts **zwei weitere Gründe für die ständige Zunahme von NEF-Einsätzen**: Da die Zahl der notarztbesetzten Rettungsmittel zugenommen hat, werde häufiger als früher ein Notarzt gleich mitalarmiert. Vielfach erfolge eine Anforderung sogar schon beim Notruf, was Dr. Kappus auf die gestiegenen Ansprüche in der Bevölkerung zurückführt. Apropos Notarzt: Aufgrund ihres traumatologischen Fachwissens fahren heute in der Regel Anästhesisten und aufgrund der überdurchschnittlich hohen Zahl innerer Verletzungen Internisten auf den NEFs.

All diese Aspekte dokumentieren die **hohe Akzeptanz des mobilen Rettungswesens in unserer Stadt**, auf das die praktizierenden Ärzte bei Krankenhauseinweisungen übrigens ebenfalls gern zurückgreifen.



**NAW & NEF**

Um die aufgrund der stetig zunehmenden Einsatzzahlen steigenden Kosten ohne Minderung der Qualität in den Griff zu bekommen, wurde das Fahrzeugkonzept nach und nach umgestellt. So glich der NAW, damals ein Mercedes-Benz L 408G auf LKW-Fahrgestell, noch einer rollenden Intensivstation, in der Notarzt und zwei Rettungsassistenten ihr Bestes gaben.

1997 wurde dann das neue, auch allen natürlich bekannte Fahrzeug- und Personalkonzept mit den NEF 14, 24, 25 und 36 erprobt und im Jahr 2000 auf alle anderen Standorte übertragen. Das NEF, ein VW T4, wird weiterhin mit einem Notarzt, aber nur einem Rettungsassistenten besetzt. Jede WA verfügt über sechs ausgebildete NEF-Fahrer. Übrigens: Als einzige FuRW bisher feierte - F 24 - mit einem NEF im Jahr '97 Premiere, während ihn alle anderen Wachen als Ersatzbeschaffung für die inzwischen ausgemusterten NAW erhielten.



Rund um die Uhr einsatzbereit: die Kollegen der 1., der 2. und der 3. WA von - F 36 -

**Abschluss & Ausblick**

In Harburg sowie an insgesamt sieben weiteren Standorten in Hamburg sichern die Besetzungen der NEF gemeinsam mit den Kollegen der RTW (Rendevous-System) tagtäglich das professionelle Niveau in der Hamburger Notfallversorgung. Auf diesen Umstand ging auch der ärztliche Direktor des AK Harburg, Prof. Dr. Schneider, im Rahmen der Jubiläumsfeier ein und dankte allen beteiligten Mitarbeitern von - F 36 - sowie vom AK für ihren unermüdbaren Einsatz und die hervorragende Zusammenarbeit.

Diese führt er über die hohe Qualifikation der Notärzte des AK Harburg und unserer Kollegen von - F 36 - hinaus vor allem auf das herausragende persönliche Engagement aller Einsatzkräfte zurück, wodurch der Dienst am Menschen seinen ganz besonderen Wert erfährt. Dem aus dieser Einstellung erwachsenden Handeln werden auch künftig viele Menschen, die auf Hamburgs Straßen verletzt werden, ihr Leben verdanken.

**INDIENSTSTELLUNG NAWs/NEFs SEIT 1972**

Standort	Typ	Jahr	Typ	Jahr
AK St. Georg	NAW 22	1972	NEF 22	2000
AK Harburg	NAW 36	1974	NEF 36	1997
AK Altona	NAW 14	1975	NEF 14	1997
AK Wandsbek	NAW 21	1976	NEF 21	2000
Unfallkrhs. Boberg	NAW 25	1988	NEF 25	1997
AK Barmbek	NAW 23	1990	NEF 23	2000
FuRW Rotherbaum	NAW 13	1993	NEF 13	2000
FuRW Sasel	— / —		NEF 24	1997



Teamgeist auch beim Jubiläum: Burkhard Jaschke, stv. Leiter des Bezirksamtes Harburg; BROAR Manfred Lange, Wachführer FuRW Süderelbe; Prof. Dr. Eberhard Schneider, Ärztlicher Direktor des AK Harburg; Klaus-Günter Isermann, NEF-Koordinator FuRW Süderelbe; BROAR Wolfgang Meißner, Organisation und Grundsatzangelegenheiten Rettungsdienst; Dr. Andrea Wentze, Innere Medizin; Dr. Frank Beckmann, Innere Medizin (v. l. nach r.)



# „Alles wird gut“: Tag der offenen Tür an der FuRW Wandsbek

*Volksfeststimmung wollten die Initiatoren erzeugen, als sie sich anlässlich des 10-jährigen Bestehens der FuRW Wandsbek in der Stein-Hardenberg-Straße bereit erklärten, den Tag der offenen Tür am 16. Mai vorzubereiten. Das haben sie erreicht – und mehr: Es war ein Fest der Superlative, das unsere Kollegen dank vieler helfender Hände auf die Beine gestellt haben.*



Event der Extraklasse: Insgesamt **6000 Besucher** wollten das Spektakel an der FuRW Wandsbek miterleben.

Dabei hatten die Organisatoren von - F 21 - sowie verschiedener FFs aus den Bereichen Wandsbek und Alstertal zunächst durchaus **mit Widrigkeiten zu kämpfen**. So gelang es zwar rasch, „Christoph Hansa“ plus Crew zu engagieren, jedoch wurde für Start und Landung des Rettungshubschraubers eine Sonderlande-erlaubnis aus Frankfurt/M. benötigt. Als diese eintraf, mussten wiederum Straßen abgesperrt werden, wofür – wir sind in Deutschland – natürlich eine Ausnahme-

genehmigung erforderlich war. Cheforganisator Michael Harm von der 1. WA konnte das alles nicht schocken. Sein Motto: „Alles wird gut“, womit er Recht hat, wenn sich wie bei ihm Grundoptimismus und Galgenhumor die Waage halten. Und tatsächlich: Nach zahllosen Telefonaten konnte er Vollzug melden und das Jubiläumsfest endlich beginnen.

Eröffnet wurde die große Feier um 10 Uhr vom Leiter des Wands-

beker Bezirksamts Gerhard Fuchs und Wachführer Werner Papenhagen, der den würdigen Rahmen für die Präsentation des neuen Wachwappens nutzte. Wer **Technik und Fahrzeuge** liebt, kam beim Jubiläumsfest in jedem Fall auf seine Kosten. Neben „Christoph Hansa“ beförderte die Flughafenfeuerwehr eines ihrer futuristisch anmutenden Löschfahrzeuge nach Wandsbek, während die Feuerwehrhistoriker eine Auswahl historischer Fahrzeuge präsentierte. Tip-top gepflegt, versteht sich.



Das neue Wachwappen und seine Schöpferin: Gabi Hilgert vom Atelier 9 mit dem von ihr gestalteten **Wachwappen „Wandsbeker Husaren“**. Wachführer Werner Papenhagen (r.) bedankte sich bei ihr mit einem üppigen Blumenbouquet.

Dicht an dicht standen **zahlreiche Schaulustige auch bei den verschiedenen Vorführungen**, wie z. B. der patientengerechten Rettung aus einem PKW, den waghalsigen „Stunts“ der Kollegen von der SEG Höhenrettung sowie den Darbietungen der Polizei-Hundestaffel. Möglichst schwindelfrei sollten die Besucher sein, die einen Blick auf Hamburg aus luftigen Höhen riskieren wollten: Dazu konnten sie sich mit dem Fahrkorb unseres Telekranes **ca. 60 Meter hoch fahren** lassen und ein wirklich einmaliges Panorama genießen. Etwas weniger hoch hinaus, aber nicht minder attraktiv ging's für den zu, der sich auf unsere DL „traute“. Der Zuspruch war so groß, dass kurzerhand eine zweite DL installiert wurde.

Was lässt sich bilanzieren? Es war ein überaus gelungenes Fest mit einer Stimmung, für die wieder einmal unsere Kollegen sowie unsere Kameraden von der FF



Schöne Aussichten: Mit dem **Fahrkorb am Telekran** ging's hoch hinaus.





Hatten den Dreh raus: unsere Holzkollegen, die die „lieben Kleinen“ mit gezieltem Wasserstrahl aus dem D-Rohr und Feuereifer zum Rotieren brachten.

perfekte Voraussetzungen geschaffen haben. Nicht zu vergessen deren Frauen, die das Kuchenbuffet unter ihrer Regie hatten. Ach ja, und dann war noch jemand im Spiel: der Wettergott, der sich im regenreichen Mai von



In Geberlaune für den guten Zweck: Bei der den ganzen Tag über durchgeführten Tombola kamen sage und schreibe **5.000 Euro** zusammen, die Berthold Bonekamp-Kerkhoff (2.v.re.) zu Gunsten des Kinderkrankenhauses Wilhelmstift entgegennehmen konnte.

seiner besten Seite zeigte und Michael Harm auch in diesem Punkt Recht behalten ließ. Deshalb das Fazit:

**„Alles war gut“ – sogar das Wetter.**

## NEUER ÄRZTLICHER LEITER RETTUNGSDIENST

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich bin seit dem 1. März neuer Ärztlicher Leiter Rettungsdienst und Landesfeuerwehrarzt in der Einsatzabteilung und in dieser Funktion Nachfolger von Dr. S. Wirtz.

Darüber hinaus arbeite ich als **Facharzt für Anästhesiologie** am Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus in Boberg. Außerdem engagiere ich mich seit über 10 Jahren in der Leitenden Notarztgruppe, woran Sie sehen, dass der Rettungsdienst in meinem Berufsleben ebenso wie bei Ihnen einen hohen Stellenwert einnimmt. Viele von Ihnen werden mich bereits von Ausbildungen an der LFS oder als Leitenden Arzt des NEF 25 und des Rettungshubschraubers „Christoph Hansa“ kennen.

Für den Rettungsdienst der Feuerwehr Hamburg ist es angesichts des wachsenden Kostendrucks eine besondere Herausforderung, das hohe Qualitätsniveau zu halten, um **auch in Zukunft flexibel auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren** zu können. Vor diesem Hintergrund gehören alle angedachten Innovationen in der Medizintechnik auf den Prüfstand, da nicht alle Neuerungen automatisch zu einer Verbesserung der Patientenversorgung führen.

Als unverzichtbar betrachte ich die **Weiterentwicklung der Konzepte zur Versorgung einer großen Anzahl von Verletzten (MANV)** mitsamt den dazugehörigen logistischen Maßnahmen für deren Realisierung. Dazu müssen auch die Voraussetzungen zur Verletzten-Dekontamination geschaffen werden. Sehr weit fortgeschritten ist bereits die **Neustrukturierung der Notfallversorgung von Patienten mit Herzinfarkt**. Die praktische Umsetzung wird voraussichtlich noch in diesem Jahr erfolgen.

Grundsätzlich ist der Rettungsdienst der Feuerwehr Hamburg gut aufgestellt und sowohl von der personellen als auch technischen Ausstattung her zukunftsfähig. Damit dieses so bleibt, bedarf es gemeinsamer Anstrengungen aller Beteiligten. Ich freue mich über Anregungen und Kritik aus Ihren Reihen.

*Dr. Stefan Kappus*

**Kontakt** Telefon: 040/4 28 51 - 42 04

E-Mail: stefan.kappus@feuerwehr.hamburg.de



Unser neuer Landesfeuerwehrarzt **Dr. Stefan Kappus** ist 49 Jahre alt, verheiratet und hat drei Söhne im Alter von 26 und zwei Mal (!) 15 Jahren.



# Rekord für die Ewigkeit: Die Fire Pump Pulling Champions der BF Hamburg

Vom 19. auf den 20. Juni 1979 haben sich 39 Kollegen der BF Hamburg von ihrer stärksten Seite gezeigt und ihre Fitness auf eine ganz und gar ungewöhnliche, ja skurrile, in jedem Fall aber denkwürdige Weise unter Beweis gestellt: Sie bewältigten binnen 24 Stunden eine insgesamt 350 km lange Strecke mit schwerem Gepäck. Denn es galt, eine nicht weniger als über 500 kg schwere Tragkraftspritze vor sich her zu schieben, ohne sie zum Stillstand kommen zu lassen. Paul Jödicke war dabei und erzählt uns, wie es dazu kam ...

## Die Vorgeschichte

Im November 1978 war eine Mannschaft der Dubliner Feuerwehr zur Feuerwehr-Volleyball-EM in Hamburg. Obwohl sie Letzter wurden, waren sie stets prächtig gelaunt. Als wir sie nach dem Grund für ihre ansteckende Fröhlichkeit fragten, dachten wir zunächst, sie binden uns einen Bären auf – so sonderbar klang die Antwort. Sie lautete: „Wir können uns doch ständig mit unserem Weltrekord im Fire Pump Pulling trösten.“

Das wollten wir genauer wissen und erfuhren von unseren irischen Kollegen, dass es ihnen wenige Monate zuvor gelungen war, per pedes eine 508 kg schwere Tragkraftspritze binnen 24 Stunden von Dublin nach Cork zu bewegen. Im fliegenden bzw. genauer im laufenden Wechsel schoben immer vier Männer gemeinsam die mobile Spritze über eine Distanz von jeweils 1200 Meter vor sich her, ohne dass sie auch nur einmal zum Stehen gekommen wäre. Auf diese Weise waren 32 Läufer im laufenden Einsatz, die es selber kaum glauben konnten, während eines Tages und einer Nacht exakt 270,2 km zurückgelegt zu haben.

Damit hatten sie den zuvor von der Londoner Feuerwehr gehaltenen Weltrekord um fast 20 km überboten. Ihre Leistung war den Verlegern des Guinnessbuches der Rekorde einen Eintrag wert, wobei ein anderer Wert ebenfalls rekordverdächtig war: der durch Sponsoren und Sammlungen an der Strecke zusammengetragene Spendenbetrag von umgerechnet ca. 12.000 Euro, den die Kollegen UNICEF zukommen ließen. Eine bemerkenswert sportliche Leistung, dazu noch für einen guten Zweck. Fürwahr: Die Iren waren die Größten.

## Die Herausforderung

Ohne es zu ahnen, hatten sie in diesem Moment das Startzeichen für das verrückteste sportliche Großereignis gegeben, das jemals bei uns stattgefunden hat: den



**Spektakel der Superlative:** Mit der Tragkraftspritze im Wettkampf gegen die Zeit und für einen guten Zweck. Umgerechnet 22.500 Euro kamen für die Stiftung „Deutsche KinderKrebshilfe“ zusammen.

„Fire Pump Pulling Lauf“ auf deutschem Boden. Wir wollten ihnen nacheifern und mehr – noch etwas schneller sein. Einmal mehr erwiesen sich die Dubliner Feuerwehrleute als wahre Sportler und schickten uns für unsere Vorbereitung ihre gesamten Unterlagen. Dazu gehörten Bilder, Marschpläne, Pressestimmen, Wettkampfbedingungen und auch das Guinnessbuch der Rekorde, in dem ihr Rekord eingetragen war.

Obwohl uns nach dem Studium der Unterlagen erst richtig klar wurde, welche sportliche Großtat die irische Mannschaft vollbracht hatte und wie hoch der bevorstehende organisatorische Aufwand sein würde, gab es jetzt kein Zurück mehr. Ziel war es, das 24-Stunden-Rennen am Jubiläumstag unserer BSG zu starten, die 20 Jahre zuvor gegründet worden war. Dazu brauchten wir „Verbündete“.

## Die Beteiligten

Schon gleich die erste Besprechung mit dem damaligen Amtsleiter Manfred Gebhardt verlief erfolgreich. Er autorisierte die technische Abteilung, uns zu unterstützen und ließ dann auch gleich seine guten Beziehungen zum Kieler Innenministerium spielen. Das war auch nötig, da schleswig-holsteinisches Gebiet bedingt durch die Streckenlänge zwangsläufig passiert werden musste. Die dortigen Vertreter der zuständigen Behörden unterstützten unsere „irre Idee“ nach Kräften und



**Auf dem Weg zum Rekord:** Knapp 19 Stunden benötigten die insgesamt 39 Läufer (davon 7 Ersatzläufer) der BF Hamburg für die 272 km lange Strecke. Damit war der ein Jahr zuvor aufgestellte Weltrekord der Dubliner Feuerwehr gebrochen.

betrauten die FF mit der Streckenführung sowie die Polizei mit der Sicherung von Straßen und Bahnübergängen (unterstützt durch die Bundesbahn).

Die interne Resonanz war zu unserer Überraschung nicht minder groß: **Sage und schreibe 80 Kollegen hatten sich freiwillig** für die bevorstehende (Tor-)Tour gemeldet, von denen dann nach eingehender ärztlicher Untersuchung 39 für das „Abenteuer“ übrig blieben (davon 7 Ersatzläufer). Davor lagen für jeden Läufer 120 km Trainingsstrecken auf dem Hof der Zentralwerkstatt Langenhorn und das so genannte „Schausstrecken“, wobei die Kollegen auf mehreren Veranstaltungen ihre gute Frühform unter Beweis stellten. Das galt auch für das Einsammeln von **Spenden, die später an die Deutsche Krebshilfe gingen**. Umgekehrt waren die Initiatoren auf eine Top-Tragkraftspritze angewiesen, die Mercedes-Benz sponsorte – genauso wie die beiden Mannschaftsbusse, die der Autohersteller für das Event bereitstellte.

### Die Strecke

Endlich war's soweit. Vor ca. 1000 Zuschauern gab OBD Manfred Gebhardt am 22.06.1979 um Punkt 19.15 Uhr den Startschuss für den legendären „Fire Pump Pulling Lauf“. Acht Läufer-Quartetts wollten nun das schier Unmögliche wahr machen und **den Weltrekord auf dieser Strecke brechen**: Sie führte von Hamburg-Stellingen (- F 15 -) über Quickborn, Bad Bramstedt, Neumünster, Bordesholm, Rendsburg, Hardemarschen, St. Magarethen, Wilster, Krempe, Sommerland, Elmsborn und Barmstedt zurück nach Hamburg zur FuRW Berliner Tor. Dank der hervorragenden Organisation, an der Werner Schröder (damals Wachführer der FuRW Barmbek) wesentlich beteiligt war, lief alles wie am Schnürchen.

**Super Wetter, austrainierte Läufer, 1-A-Streckenführung, begeisterte Schlachtenbummler an der Strecke**: Besser konnte es nicht sein! Wir waren schneller als es allen Berechnungen nach möglich schien. So wurden einige Teilabschnitte sogar zwei Mal abgelaufen, weil Polizei und Bundesbahn sonst zur Sicherung von Straßen und Bahnübergängen definitiv zu spät gekommen wären ...

### Die Sensation

Um 13.30 Uhr wurde der Rekord der Dubliner Feuerwehr in der Ortschaft Sommerland eingestellt: 270,2 km waren abgelaufen und es blieben noch über 5 Stunden Zeit, aus einem neuen Weltrekord



#### Das Siegerteam im Jahr '79:

Gunter Biegel, Jürgen Breese, Hans-Jürgen Bründel, Helmut Classen, Manfred Debert, Karsten Feil, Holger Gerke, Siegfried Geyer, Paul-Egon Grant, Wolfgang Garfs (Gründler), Joachim Haase, Gerd Heide, Jürgen Hoffmeister, Alfred Hintzmann, Jürgen Huber, Eberhard Jag, Hans Jauchen, Paul Jödicke, Manfred Kanzler, Klaus Kaufrinder, Horst Krause, Udo Krieger, Joachim Krull, Ronald Lütkemeyer, Hans-Peter Mahnke, Heinrich Mahnke, Horst Mattern, Holger Merten, Ingo Möller, Gerd Packmohr, Gerhard Prüsmann, Günter Prüsmann, Harald Selk, Gerd Schumann, Ronald Timmann, Peter Voigt, Armin Wanner, Joachim Witt.

einen **Rekord für die Ewigkeit** zu machen. Als wir schließlich auf den Hof der FuRW Berliner Tor rollten, hatten wir genau 350 km auf dem Tacho. Unter dem Jubel der nun ca. 4000 Zuschauer ernannte uns Jimmy Sargent aus Dublin zu den legitimen Nachfolgern der Dubliner Kollegen und überreichte uns den Siegerpokal.

Alle waren glücklich: wir darüber, gesund das Ziel erreicht zu haben, die Organisatoren, weil alles geklappt hatte und Mildred Scheel, die **sage und schreibe umgerechnet 22.500 Euro für die Stiftung „Deutsche Kinder-Krebshilfe“** erhielt (dieser Betrag war während des Laufes zusammengekommen). Trotz nassgeschwitzter Trikots lief es uns kalt den Rücken herunter, als die Zuschauer auf dem Hof immer wieder im Chor riefen: „Ihr seid Spitze!“

Es war ein erhebendes Gefühl, mit diesem großartigen Team so etwas Tolles geleistet zu haben – obwohl die Idee schon ein bisschen verrückt war.

#### Ann. der Redaktion:

Rekorde werden im Guinnessbuch gestrichen, wenn es nach einer bestimmten Anzahl von Jahren zu keiner Wiederholung des Wettbewerbs in der entsprechenden Disziplin kommt. Wer diese Geschichte kennt, ahnt, warum sich bis heute keine BF weltweit zutraut, diesen Rekord zu knacken. Daher bleibt es vermutlich ein **Rekord für die Ewigkeit**.



**25 Jahre nach ihrem Husarenstreich noch immer in Form:** Teilnehmer des „Fire Pump Pulling Laufs“ im Roten Hahn am Berliner Tor; vorn rechts: Manfred Gebhardt.





# Ganz weit vorn ...

... seid ihr, wenn euch Fortuna diesmal bei unserem beliebten Wissensspiel als Gewinner ermitteln sollte. Denn: „Ganz weit vorn aufm Kiez“ befindet sich das Imperial Theater, das uns freundlicherweise 3 x 2 Freikarten zur Verfügung gestellt hat. Neben dem Glück ist auch ein bisschen Grips gefragt, mit dem sich unsere heutigen Fragen aber allemal lösen lassen. Übrigens: Einsendeschluss ist der 15.10.2004.

- 1 **Wer schrieb den Reisebericht über die Fahrt der Walter Hävernick nach Dresden?**  
 A. Dieter Farrenkopf      B. Peter Braun      C. Horst Köhler
- 2 **Wie hieß der fast namensgleiche Schwimmkran, der die havarierte ENA II erfolgreich drehte?**  
 A. ENA I      B. Enak      C. Hena
- 3 **Wo fand der Workshop der 30. LAGD statt?**  
 A. In der Ukraine      B. In Polen      C. In Rumänien
- 4 **Welche FuRW besetzte 1972 den ersten NAW Hamburgs?**  
 A. FuRW 22      B. FuRW 36      C. FuRW 14

### Imperial Theater

„Ganz weit vorn aufm Kiez“ hat sich im August 1994 das Imperial Theater niedergelassen und in den 10 Jahren seines Bestehens **ganz weit vorn in der Hamburger Theaterlandschaft etabliert**. Mit Produktionen wie z. B. „Grease“, „Lollipop“, der „Rocky Horror Show“, „HOSSA – die 70er-Jahre Schlagerrevue“, „Endlich ... SEX!“ stellte das kleine Theater auf der Reeperbahn seine künstlerische Vielfalt unter Beweis und gilt seit knapp zwei Jahren außerdem als DIE Krimibühne Hamburgs. Besonders beliebt: Krimiklassiker von Agatha Christie und Edgar Wallace. Von ihm wird derzeit **mörderische Unterhaltung der spannendsten Art geboten**: „Der Rächer“. Wer sich schon einmal einstimmen will, klickt die Homepage vom Imperial Theater an, der außerdem die anderen Stücke sowie die Aufführungstermine zu entnehmen sind.

**Ticket-Hotline:** 040/31 31 14 · **Internet:** www.imperial-theater.de · **Adresse:** Reeperbahn 5, 20359 Hamburg

Filmstar Vince Arkoff versammelt eine Gruppe von Schauspielern auf seinem abgelegenen Schloss "Usher". Seit Wochen mit Drohbriefen bombardiert, macht sich der exzentrische Hausherr daran, den Schuldigen zu ermitteln. Doch bevor sich das Geheimnis lüften lässt, geschieht der erste Mord. Arkoff versucht die verstörte Gesellschaft zu beruhigen doch auch ihn ereilt das selbe Schicksal. Nun sind die restlichen Gäste auf sich gestellt, mitten in der Nacht, in einem unheimlichen Schloss, irgendwo in England – und eines ist sicher: einer von ihnen ist der Mörder.

**IMPERIAL THEATER**  
Ganz weit vorn aufm Kiez

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 17



**Teilnahmebedingungen**

Mitmachen kann jeder Angehörige der BF und FF Hamburg. Die Verlosung erfolgt unter allen richtig und vollständig ausgefüllten Coupons nach dem Einsendeschluss am **15.10.2004**. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Gewinnspielauflösung aus Löschblatt 16 siehe S. 151