



seit 1874



# 140 Jahre Berufsfeuerwehr Magdeburg



## 110 Jahre Rettungsdienst



seit 1904



## Impressum

Herausgeber: Magdeburger Feuerwehr Verband e. V. in Zusammenarbeit mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Landeshauptstadt Magdeburg

Autoren und Mitarbeit: Hans-Peter Desenberg  
Hartmut Greulich  
Werner Lüdde  
Jens Uwe Kersten  
Frank Kornfeld  
Torsten Schirm  
Dietmar Tietz  
Horst Weigand

Quellen  
(Foto & Text) Archiv der Berufsfeuerwehr Magdeburg  
Stadtarchiv Magdeburg  
Archiv FF Magdeburg-Olvenstedt  
Archive der Autoren  
Archiv Hans-Joachim Bielke  
Archiv Hubert Rauch  
Archiv Norman Scholz  
Archiv Pistor & Sohn  
Archiv Erhard Harpke  
Historisches Feuerwehrzeughaus St. Florian bei Linz

Anlässlich des 140-jährigen Bestehens der Berufsfeuerwehr Magdeburg möchten sich die Mitglieder der Fachgruppe Feuerwehrhistorik im Magdeburger Feuerwehrverband e. V. auf diesem Wege bei allen Beteiligten und Sponsoren für die jahrelange gute Zusammenarbeit bedanken.



## Ein kleiner Rückblick auf das Feuerlöschwesen der Stadt Magdeburg, anlässlich des 140-jährigen Bestehens der Berufsfeuerwehr Magdeburg

In ihrer über 1.200-jährigen Geschichte wurde die Stadt Magdeburg von vielen Brandkatastrophen heimgesucht. Kaum als Gemeinwesen entstanden, kam es am 20. April 1207 zu einem Brand, der die Häuser der südlichen Altstadt vernichtete. Der unter Kaiser Otto I. errichtete erste Dom wurde dabei in Schutt und Asche gelegt.

Am 18. April 1613 kam es zu einem Brandereignis, in dessen Folge 284 Wohnhäuser und viele Wirtschaftsgebäude niederbrannten. Die Jakobikirche verlor bei diesem Brand ihre Türme, das Dach, die Glocken und die Orgel.

Die größte Katastrophe erlebte Magdeburg jedoch während des Dreißigjährigen Krieges, als in der von Tillys Truppen besetzten Stadt am 10. Mai 1631 gegen 11.00 Uhr ein verheerendes Feuer ausbrach. Nur der Dom, das Kloster Unser Lieben Frauen und ca. 200 Häuser blieben erhalten.



Magdeburger Hochzeit 1631- die Einnahme der Zollschanze und der Vorstädte durch kaiserliche Truppen



Auch nach dem Wiederaufbau der Stadt kam es immer wieder zu großen Bränden. Erinnert sei an den verhängnisvollen Brand am 24. August 1857; 31 Wohnhäuser und 13 Wirtschaftsgebäude wurden völlig zerstört. 33 Wohnhäuser sowie 6 Wirtschaftsgebäude wurden beschädigt und 284 Familien verloren ihr Heim.

Zu dieser Zeit mussten die Bürger oftmals tatenlos zusehen, wie ihr Hab und Gut ein Opfer der Flammen wurde. Die Menschen sahen Brände als Strafe Gottes an. Eine Brandbekämpfung war verpönt und galt als Sünde. Obwohl bereits 1546 die erste Feuerordnung für die Stadt erlassen wurde, konnte man die großen Brände eben aus diesen Grund nicht verhindern und mit den vorhandenen primitiven Löschmöglichkeiten nicht bekämpfen.

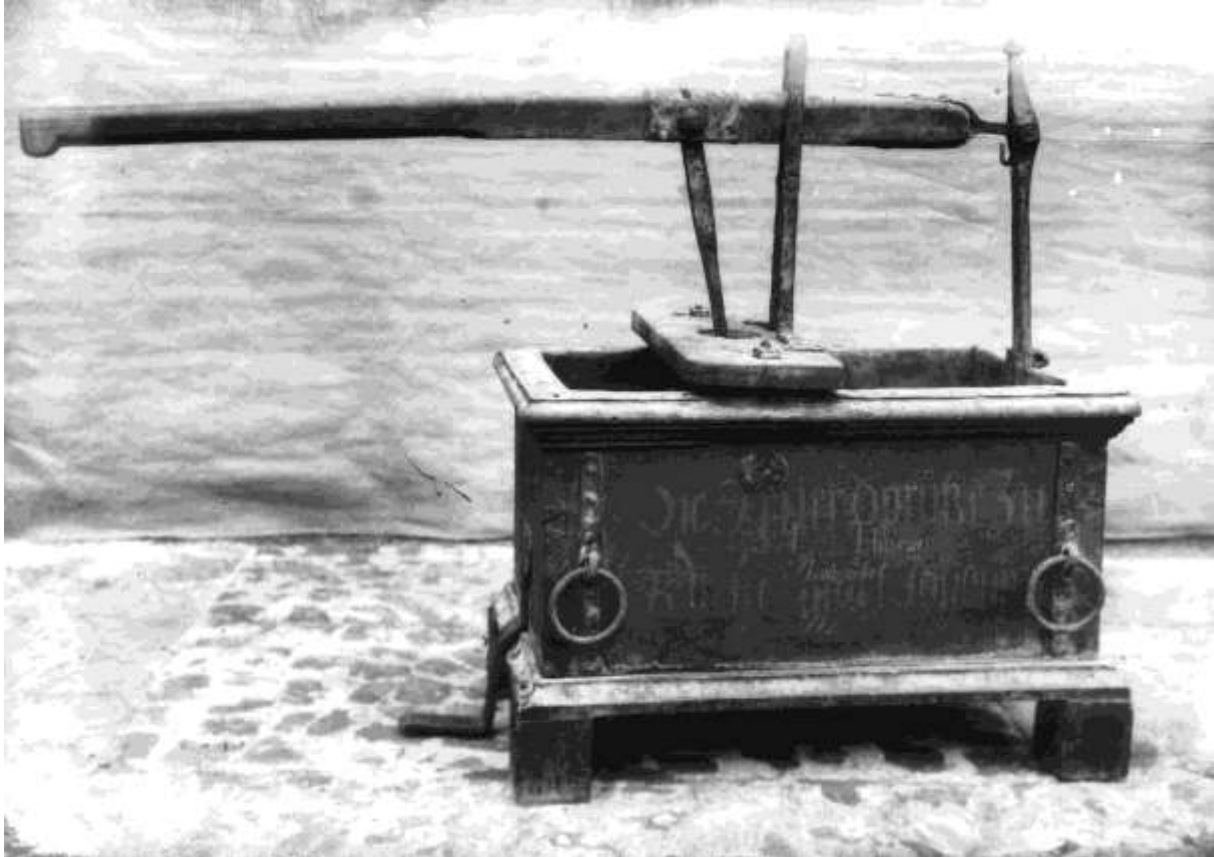
Grundlegende konkrete Verbesserungen brachte erst die „Ordnung der General-Feur-Cassa in der Stadt Magdeburg“ vom 14. Februar 1685. Diese Feuerkasse beinhaltete die Verbindung zwischen Versicherungsschutz und Schadensverhütung. In ihrer Satzung wurde beispielsweise jeder Hauseigentümer verpflichtet, einen ledernen Löscheimer oder eine

## 140 Jahre Berufsfeuerwehr Magdeburg - 110 Jahre Rettungsdienst

Handfeuerspritze zum Löschen eines Brandes vorzuhalten. Die Initiative zur Einführung der Brandkasse ging vom damaligen Ratsherrn und späteren Bürgermeister Otto von Guericke aus.

In den darauf folgenden Jahren entwickelte sich das Feuerlöschwesen in der Stadt Magdeburg immer weiter. Aus einer Aufstellung in der „Königlich Preußischen Feuer - Ordnung“ von 1747 ist zu entnehmen, dass durch den Magistrat, den kirchlichen Einrichtungen und den Handwerkgilden 13 große Spritzen, 21 kleine Spritzen sowie 943 lederne Löscheimer zur Brandbekämpfung vorgehalten wurden.

Die älteste nachweisbare Magdeburger Handdruckspritze wurde um 1700 erbaut und gehörte der Kirchengemeinde zu St. Johannis (Bild unten).



Obwohl in Magdeburg bereits eine Vielzahl von Löschgeräten vorgehalten wurden, konnte die Ausbreitung entstandener Brände nicht wirksam verhindert werden. Drei Gründe sind dafür zu benennen:

- Wirksame Löschgeräte waren nicht vorhanden, weil sie noch nicht erfunden wurden
- Die Organisation eines Löscheinsatzes und die Ausbildung der Löschmannschaften waren nicht ausreichend
- Bei der Alarmierung der Löschkräfte durch den Türmer der Johanniskirche oder die Nachtwächter kam es an der Brandstelle oft zu Menschenansammlungen, die das Heranbringen der Löschgeräte und auch die eigentliche Brandbekämpfung behinderten

Durch die Eingemeindung der Stadt Sudenburg (1867) und der sich sprunghaft entwickelnden Industrie im Norden und Süden Magdeburgs kamen die Stadtoberen zu der Erkenntnis, den Feuerschutz in der Stadt Magdeburg grundhaft zu reformieren. Das Magdeburger Stadtparlament fasste deshalb am 04. September 1872 den Beschluss, ein zentrales Feuerwehrdepot zu errichten und eine Berufsfeuerwehr zu schaffen. Sie beauftragten zur Umsetzung dieses Beschlusses den damaligen



Branddirektor Dittrich

Stadtbaumeister und späteren Branddirektor Dittrich mit der Erarbeitung eines Organisationsplanes für die Feuerwehr sowie dem Bau eines Zentral-Feuerwehrdepots.



Zentral-Feuerwehrdepot geschmückt aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der Berufsfeuerwehr 1924

Am 01. Juli 1874 wurde das Zentral-Feuerwehrdepot in der damaligen Wilhelmstraße 8, der heutigen Ernst-Reuter-Allee 42, seiner Bestimmung übergeben. Dieses Datum ist gleichzeitig offiziell das Gründungsdatum der Berufsfeuerwehr Magdeburg. Das Gebäude wurde mit einer Bausumme von 83.421,32 Mark errichtet. Die Brandbekämpfung wurde bis zu diesem Zeitpunkt durch die allgemeine Feuerwehr, die fünf Handwerkerkompanien, die besonderen Feuerwehrkorps und die Turnerfeuerwehren sicher gestellt.

Eine wertvolle Einrichtung war bereits die besoldete Permanente Feuerwehr, die seit 01. April 1865 bestand. Sie war in einem Wachlokal unter den Kolonnaden des „Alten Rathauses“, bei den dort stehenden Spritzen untergebracht. Die Permanente Feuerwehr sicherte die ständige Einsatzbereitschaft rund um die Uhr und kann durchaus als Vorläufer der Berufsfeuerwehr gelten. Jedoch war die schnelle Löschbereitschaft dieser Wehr durch die umständliche und ungenaue Alarmierung durch den Turmwächter der Johanniskirche eingeschränkt. Die Bespannung der Spritzen mit eigenen Pferden war noch nicht gesichert, sie wurden durch einen vertraglich, verpflichteten Fuhrunternehmer gestellt. Oftmals zogen die Feuerwehrleute deshalb ihre Einsatzgeräte selbst und kamen dann erschöpft am Einsatzort an.



Dampfspritze von 1880

Auch nach Gründung der Berufsfeuerwehr wurden zur Verstärkung der noch personell schwach aufgestellten Berufsfeuerwehr zunächst noch Bürger, Nachtfirewache und Turnerfeuerwehr zur Bekämpfung von Großbränden herangezogen.

Bis zum Jahre 1880 hatte sich die Berufsfeuerwehr durch die Beschaffung einer zweizylindrigen Dampfspritze mit einer Leistung von 1.800 Litern pro Minute so weit entwickelt, dass zum 01. Mai



Rauchschutzmaske von Branddirektor Stolz entwickelt

1880 die Freiwillige Werder Feuerwehr aufgelöst werden konnte. Durch die Beschaffung einer zweiten Dampfspritze konnte auch auf die „Allgemeine Feuerwehr“, die bis dahin die Mannschaften für die Handdruckspritzen stellten, gänzlich verzichtet werden. Lediglich das städtische Nachwachskorps wurde bei Großbränden alarmiert. Dieses konnte jedoch 1894 ebenfalls aufgelöst werden.



Ingenieurs-Kraftwagen mit Funk Aufnahme von 1931

Seit ihrem Bestehen entwickelte sich die Magdeburger Berufsfeuerwehr zu einer der führenden in Deutschland. Zahlreiche Erfindungen, Neu- und Weiterentwicklungen leitender Magdeburger Brandingenieure zur Verbesserung des Brandschutzes wurden bei der Berufsfeuerwehr eingeführt. Als erste und damals einzige erhielt 1926 die Berufsfeuerwehr Magdeburg eine von der Reichspost genehmigte, nicht öffentliche Funkanlage, die unter eigenen Rufzeichen senden durfte. Viele Volontäre für den gehobenen Dienst aus dem In- und aus dem Ausland wurden bei der Magdeburger Berufsfeuerwehr ausgebildet.

Mit den Eingemeindungen der Städte Neustadt (1886) und Buckau (1887) und der Gemeinden Rothensee (1908), Cracau, Prester, Fermersleben, Lemsdorf, Salbke und Westerhüsen (alle 1910) sowie der stetigen Entwicklung der Industrie wurden auch bezüglich des Brandschutzes hohe Anforderungen an die Stadt Magdeburg gestellt. In den darauffolgenden Jahren wurden neue Feuerwachen der Berufsfeuerwehr geplant und errichtet. Die Feuerwache Sudenburg am Ambrosiusplatz konnte am 28. Juli 1897, die Feuerwache Buckau in der Thiemstraße am 15. August 1905 und in der



Feuerwache Neustadt mit elektromobilen Löschzug (das vordere Fahrzeug hat einen benzin-elektrischen Antrieb)

Nachtweide am 01. Oktober 1910 in Dienst gestellt werden. Das seit 1886 durch die Berufsfeuerwehr Magdeburg genutzte Neustädter Feuerwehrgerätehaus am Nikolaiplatz konnte nun aufgegeben werden.

Die Feuerwache Neustadt in der Nachtweide zählte in dieser Zeit zu den modernsten Einrichtungen in Deutschland. Hier wurde ausschließlich ein elektromobiler Löschzug mit Gasspritze, Leiter, Dampfspritze und einem Krankenwagen untergebracht. Es war die erste Magdeburger Feuerwache, in der keine Unterstellmöglichkeiten mehr für Pferde nötig waren. Der Antrieb der Fahrzeuge erfolgte durch elektrische Rad-

nabenmotore, die in die Vorderräder eingebaut waren. Die Motore besaßen eine Leistung von zusammen 35 PS und erzielten eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h auf ebener Straße.

Die erfolgreiche Entwicklung der Berufsfeuerwehr Magdeburg wurde jedoch mit Ausbruch des I. Weltkrieges für einige Jahre unterbrochen. Ab 1933 vollzogen sich in der inneren Organisation und Struktur des kommunalen Feuerlöschwesens erhebliche Veränderungen mit unüberschaubaren Konsequenzen. Am 23. Dezember 1938 trat das „Gesetz über das Feuerlöschwesen“ in Kraft. Dieses Gesetz machte die Feuerwehren zu einer Polizeiexekutive. Die Berufsfeuerwehr trug nun die Bezeichnung „Feuerschutzpolizei“ und war dem Reichsministerium des Innern unterstellt.



Feuerwache Buckau Aufnahme vom 10. September 1948



Tanklöschfahrzeug TLF 15 auf ZIS-Fahrgestell

Die Nazi Herrschaft forderte nicht nur personelle Opfer, sondern auch materielle Schäden und Verluste bei den Magdeburger Feuerwehren. Die Feuermeldescheifen zur Altstadt, zur Neustadt, nach Buckau und zum Brückfeld waren außer Betrieb. Die noch vorhandene Löschtechnik war schwer beschädigt. Die Feuerwache Buckau war total und die Feuerwache Neustadt und die Feuerwache Mitte wurden durch den Bombenhagel z. T. schwer beschädigt. Nur die Feuerwache Sudenburg blieb unbeschädigt. Im Juni 1952 wurde das erste Löschfahrzeug der Neuproduktion bei der Berufsfeuerwehr Magdeburg in Dienst gestellt.

Helmut Wesche, von 1950 bis 1955 als Einsatzkraft auf der Feuerwache Buckau tätig, erinnerte sich an dieses Ereignis: „Es war ein Feiertag auf der Buckauer Feuerwache, den Einsatzkräften wurde ein neues Tanklöschfahrzeug (TLF) zur Verfügung gestellt. Das Fahrzeug kam aus der Nachkriegsproduktion auf „sowjetischem“ ZIS-Fahrgestell. Das Fahrzeug

entpuppte sich als ein wahres Wunder der Technik. Es begann schon beim Starten, Fehlzündungen am laufenden Band verzögerten die sofortige Abfahrt. Während der Fahrt schlugen ca. 3 m lange Stichflammen aus dem Auspuff. Obgleich die Fahrgeschwindigkeit relativ gering war, trauten sich andere Verkehrsteilnehmer nicht uns zu überholen. Das TLF kam nur sehr langsam in Fahrt. Das wir trotzdem in Schwung kamen war den Örtlichkeiten in Buckau zu verdanken. Fuhren wir in Richtung Innenstadt, bekamen wir richtig Schwung wenn wir den Berg an der Kirche im Engpass passierten (Die Umgehungsstraße der Schönebecker Straße existierte noch nicht). Ging die Einsatzfahrt in Richtung Süd-Ost, dann half uns der Berg am Dimitroff-Werk. Der ständige Ärger mit dem TLF übertraf die Freude über das neue Fahrzeug. Viele Werkstattbesuche erbrachten keine Verbesserung, so dass das Fahrzeug bald wieder abgezogen wurde.“



Löschgruppenfahrzeug LF 15 (S 4000), Rettungswagen RTW (Granit 27),  
Rüstkraftwagen RKW (Opel 3,6) vor der Feuerwache Mitte Anfang 1960

In den späteren Jahren kamen Löschfahrzeuge zunächst auf Horch H3A-Fahrgestellen und später auf S4000-Fahrgestellen aus der Nachkriegsproduktion der DDR<sup>1</sup>-Feuerlöschindustrie. Ab 1970 erfolgte die Umstellung auf W50-Fahrgestelle.

Zum 1. Februar 1963 wurde die Feuerwache Sudenburg nach 66 Jahren geschlossen. Somit gab es in Magdeburg nur noch drei Feuerwachen der Berufsfeuerwehr. In der ehemaligen Feuerwache am Ambrosiusplatz wurde nun durch die Abt. Feuerwehr der BDVP<sup>2</sup> Magdeburg zunächst eine Werkstatt für Pumpen und eine Nachrichtenwerk-

statt für den ehemaligen Bezirk Magdeburg eingerichtet. Ab 1969 bis zur politischen Wende wurde das Objekt als Ausbildungskommando für die Freiwilligen Feuerwehren des Bezirkes Magdeburg genutzt.

Mit weiteren Eingemeindungen der Orte Groß Ottersleben (1952), Olvenstedt (1979), Pechau, Randau, Calenberge (1994) und Beyendorf-Sohlen (2001) wurden auch deren Freiwillige Feuerwehren übernommen.

Im Jahr 1991 wurde die Berufsfeuerwehr Magdeburg wieder eine kommunale Einrichtung der Landeshauptstadt, nachdem sie seit 1950 dem Innenministerium der DDR als Zentrales Brandschutzorgan bzw. später als Organ Feuerwehr unterstellt war.

Im Jahr 1994 beschloss der Stadtrat ein umfangreiches Feuerwehrkonzept. Nicht nur neue Löschtechnik für die Berufs- und den Freiwillige Feuerwehren der Landeshauptstadt sondern auch notwendige Sanierungen und Erweiterungen und auch der Neubau von Feuerwachen und Feuerwehrhäuser waren darin vorgesehen. Ein sichtbares Zeichen ist der 1997 errichtete Neubau in der Ernst-Reuter-Allee für die Leitstelle Feuerwehr und eine Rettungswache für den Rettungsdienst der Feuerwehr. Dieses Objekt wird auch noch in den nächsten Jahren an diesem Standort verbleiben. Es folgte 2001 der Neubau der Feuerwache Süd in der Otto-Lilienthal-Straße und am 17. Juli 2009 wurde die Feuerwache Nord in der Peter-Paul-Straße übergeben.



Leitstelle und Rettungswache



Feuerwache Süd



Feuerwache Nord

Die alten Feuerwachen Buckau in der Thiemstraße, die Feuerwache Mitte in der Ernst-Reuter-Allee und die Feuerwache Neustadt in der Nachtweide wurden mit der Inbetriebnahme der beiden neuen Feuerwachen der Berufsfeuerwehr außer Dienst genommen. In der Ernst-Reuter-Allee verblieb die Rettungswache sowie die Einsatzleitstelle.

<sup>1</sup> Deutsche Demokratische Republik

<sup>2</sup> Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei

Als ein weiteres größeres Bauprojekt konnte 2013 ein neues Feuerwehrhaus an die Freiwillige Feuerwehr Magdeburg-Olvenstedt im Olvenstedter Grund übergeben werden.



Feuerwehrhaus Magdeburg-Olvenstedt

Für die Gewährleistung des Brandschutzes stehen gegenwärtig die zehn Freiwilligen Feuerwehren der Landeshauptstadt Magdeburg als gleichberechtigter Partner der Berufsfeuerwehr unentgeltlich in ihrer Freizeit bei Bränden und Hilfeleistungen stets zur Seite. Neben den originären Aufgaben, bringen sich die Kameradinnen und Kameraden der Freiwilligen Feuerwehren auch aktiv in die Gemeinwesenarbeit in den jeweiligen Stadtteilen ein. Besonders hervorzuheben ist die Kinder- und Jugendarbeit zur Nachwuchsgewinnung in den Freiwilligen Feuerwehren.

Bei der Berufsfeuerwehr werden im weiteren eine Tauchergruppe, die Spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen und die Tierrettung vorgehalten.

Mit der Entwicklung Magdeburgs zur Großstadt in den 80-er Jahren des 19. Jahrhunderts, mussten sich die Stadtväter auch der Verbesserung und Neuordnung des Gesundheitswesens in der Stadt stellen. In diesem Zusammenhang wurde am 01. April 1904 der Berufsfeuerwehr Magdeburg das Krankentransportwesen übertragen. Daraus entwickelte sich der Rettungsdienst der Berufsfeuerwehr. Nachfolgend wird auf dieses Ereignis konkret eingegangen.

### Die Anfänge des Krankentransportwesens Magdeburg

Ein wichtiger Aspekt der Fürsorge erkrankter und verunfallter Einwohner war die schnelle und sachgemäße Überführung in ein Krankenhaus bzw. in die Hände eines Arztes. Das war jedoch zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch völlig unzureichend geregelt. Wohl bestanden schon private Gesellschaften und Vereine, die sich der Kranken- und Unfallfürsorge widmeten, doch fehlten schnell



Krankenfahrkorb

erreichbare und mit neuzeitlichen Transportmitteln ausgestattete Hilfsstationen, in denen ständig Helfer anwesend waren. Der auf der Strasse Verunglückte war meist auf die Hilfsbereitschaft von Polizeibeamten und Strassenpassanten angewiesen. Der Transport in die Wohnung oder in ein Krankenhaus erfolgte oft mit Fuhrwerken, wie sie gerade zur Verfügung waren oder es mussten erst durch Polizeibeamte geeignete Transportmittel requiriert werden.

Wohl standen in den Rathäusern der grossen Vororte Krankenfahrkörbe bereit, doch fehlte es, wenn sie herangeholt waren, an dem geschulten Personal, das z. B. in den Vorstädten Neustadt und Sudenburg aus Magistratsarbeitern bestand. Eine Ausnahme machte nur Buckau, nach einem Vorbehalt im Eingemeindungsvertrag war der Krankenfahrkorb in der kleinen Feuerwache am Rathaus untergebracht und musste von Feuerwehrmannschaften bedient werden. Wegen ihrer schweren Erreichbarkeit wurden diese Krankenfahrkörbe nur wenig benutzt. Aus der noch

vorhandenen Statistik der Feuerwache Buckau geht hervor, dass der Korb nicht mehr als durchschnittlich 25-mal im Jahr zum Einsatz kam.

Da naturgemäss eine weit höhere Zahl von Krankentransporten in Magdeburg, das damals bereits das zweite Hunderttausend Einwohner überschritten hatte, stattgefunden haben muss, fällt der



pferdebespannter Krankenwagen

größte Prozentsatz an Beförderungen den Pferdedroschken zu. Welche Gefahren mit dieser Art des Transportes für den Erkrankten oder Verunglückten verknüpft waren, braucht nicht weiter ausgeführt werden. Nur darauf mag hingewiesen werden, dass in diesen Droschken auch ansteckend Erkrankte bewusst oder unbewusst befördert wurden, obwohl die Desinfektion des Wageninneren nach beendeten Transport, wenn sie überhaupt ausgeführt wurde, nur unvollkommen vorgenommen werden konnte.

Zur Verbesserung der Krankentransporte wurde im Jahr 1895 von der Stadt ein mit Pferden zu bespannender Krankenwagen beschafft. Durch sein geringes Gewicht von 950 kg und die vorhandenen Gummiräder liess sich das Gefährt leicht von einem Pferd in schnellstem Trab ziehen. Ausgerüstet war der Wagen mit ausreichendem Verbandsmaterial und einigen Medikamenten sowie einer Krankentrage, die im Wagen auf Gummikugeln ruhte. Weiterhin waren zwei Decken, eine wasserdichte Unterlage, eine Zwangsjacke für besondere Fälle und zwei leinene Röcke als Schutz für die Bedienmannschaft bei ansteckenden Krankheiten vorhanden. Der Wagen wurde in der damaligen Hauptwache (heute Neues

Rathaus) am Rathaus untergestellt und von dem Fuhrgeschäft Dehne im jeweiligen Bedarfsfall bespannt. Aber auch hierdurch war noch keine der Großstadt würdige Einrichtung geschaffen.

Die Anforderungen des städtischen Krankentransportwagens, den es seit 1895 gab, war wie folgt geregelt. Dazu ein Auszug aus dem Adressbuch von 1902:

*„Das der Stadt Magdeburg gehörige größere Gefährt zum Krankentransport ist auf nach ärztlicherseits ausgesprochenen Wunsche so eingerichtet, dass in dem Wagen nicht allein der Kranke, sondern auch ein Krankenpfleger Platz finden kann. Nur auf diese Weise können in manchen Fällen plötzlich, lebensgefährliche Zufälle während des Transports verhütet werden. Dieser Wagen ist geeigneten Falls und besonders bei ansteckenden Krankheiten, welche die Beförderung des Kranken in einem öffentlichen Fuhrwerk nicht gestatten, zu Gebrauch zu empfehlen. Die Kosten betragen ohne Rücksicht auf die Entfernung 5 Mark für die Fahrt. Der Wagen ist bei den Fuhrherren Louis Dehne, Dreienbrezelstr. 12a (Fernsprecher Nr. 171) direkt oder bei der Krankenanstalt, in welcher der Erkrankte nach den getroffenen Bestimmungen Aufnahme finden muß, zu requirieren. Die Fernsprechanschlüsse tragen die Nr. 2150. Bei Bestellung ist anzugeben, ob von der Krankenanstalt ein Krankenwärter mitgegeben und wann der Transport stattfinden soll.“*

### Die Feuerwehr übernimmt das Krankentransportwesen

Im Jahr 1904 erfolgte ein Schritt, der als Wendepunkt in der Fürsorge der Stadt für Erkrankte und Verunglückte angesehen werden muss. Das Krankentransportwesen wurde der Feuerwehr übertragen und auf den Feuerwachen wurden Stationen für die erste Hilfe bei Unglücksfällen eingerichtet. Bald zeigte sich, welches umfangreiche Arbeitsfeld bisher vernachlässigt wurde. Dem, bereits seit dem Jahre 1895 durchgehend gut geschulten, Personal der Feuerwehr wurden die Geräte für Hilfeleistungen übergeben. In den Folgejahren wurde diese Gerätschaften in bedeutenden Umfang ergänzt und erweitert. Ausser Krankentragen und Verbandskästen wurde ein Sauerstoffinhalationsapparat nach dem System Dräger-Roth zur Unterstützung von Wiederbelebungsmaßnahmen beschafft.



Sanitätstasche

Der städtische Krankenwagen ging am 1. April 1904<sup>3</sup> in den Besitz der Feuerwehr über, wo jederzeit Bespannung und Begleitpersonal in Form eines Chargierten und einem Feuerwehrmann als Fahrer zur schnellen Inmarschsetzung vorhanden waren.



pferdebespannte Krankenwagen, fahrbereit mit Heckbeladung (rechtes Bild), im linken Bild eine Variante mit Seitenbeladung

Der Erfolg der Neuordnung des Krankentransportwesens zeigte sich sofort. Bereits im ersten Betriebsjahr wurde der Wagen 258-mal benutzt, ein weiteres Ansteigen der Transportzahl musste erwartet werden und so beschlossen die zuständigen städtischen Behörden die Beschaffung eines zweiten Wagens, der am 1. September 1905 in Dienst gestellt wurde.

Nun waren die Hauptfeuerwache und die Feuerwache Buckau mit modernen Krankenwagen versehen. Beide Wagen beförderten bis zum 31. März des folgenden Jahres 449 Personen. In dem Bestreben, auf jede mögliche Weise erkrankten Mitbürgern zu helfen, richtete die Feuerwehr eine Verkaufsstelle für keimfeies Eis in der Hauptfeuerwache ein. Hier erfolgte Tag und Nacht gegen ein geringes Entgelt die Abgabe von Eis für Sanitätszwecken. Die Anwendung von Eisbeuteln bei Entzündungen und in der Chirurgie war zu dieser Zeit eine verbreitete Heilmethode in der Medizin. Allein im Jahr 1905 wurde in 1.163 Fällen Eis abgegeben.

Die zunehmende Vorhaltung von Klareis in allen Fleischerläden, wo es bequem zu erhalten war, liess die Abforderung von Eis stark zurückgehen, so dass der Verkauf im Jahr 1908 wieder eingestellt wurde. In vielen Fällen wurden die Samariter der Feuerwehr zur Wiederbelebung Scheintoter gerufen. Im Vordergrund stand die Mund-zu-Mund-Beatmung. 1858 wurde die manuelle Beatmungsmethode von Silvester und 1871 die von Howard eingeführt. Diese Form der Beatmung wurde durch ein sogenanntes Inhabad-Gerät unterstützt.

### In Lübeck wird der Pulmotor erfunden

Der Mensch braucht zum Atmen Sauerstoff. Dieses Gas ist in der Luft zu 21 % enthalten. Ende des 19. Jahrhunderts war es gelungen, Sauerstoff zu komprimieren und in Stahlflaschen zu füllen. Für den Einsatz des Sauerstoffs bei der Wiederbelebung musste eine Lösung gefunden werden, das komprimierte Gas unter gleichbleibenden Druck aus der Stahlflasche entnehmen zu können. Dies gelang durch die Zwischenschaltung eines Reduzierventiles, dem bekannten "Oxygen-Automaten". Mit dem von der Firma Dräger, Lübeck, entwickelten "Sauerstoffkoffer" stand 1901 erstmals ein tragbares kleines Sauerstoff-Inhalationsgerät zu Verfügung, das in der Wiederbelebungspraxis schnell Eingang fand. Hierbei handelte es sich nicht um ein Beatmungsgerät, da es den Sauerstoff nicht in die Lunge drückte, sondern es diente vielmehr zur Unterstützung der manuellen Beatmung. Während der künstlich erzeugten Einatemphase liess das Gerät Sauerstoff in die Lunge einströmen. Dieses Verfahren war jedoch noch nicht befriedigend.

Aus Fachkreisen wurde die Forderung erhoben ein "echtes Sauerstoff-Wiederbelebungsgerät" zu konstruieren. Die entscheidende Idee kam 1907 von Heinrich Dräger. Das erste Versuchsmodell, der „Dräger-Ur-Pulmotor“, war das erste Gerät, das automatisch mit positivem und negativem Druck arbeitete und so Lungenatmung bzw. Mund-zu-Mund-Beatmung simulierte.

<sup>3</sup> Dieses Datum kann als Gründung des Rettungsdienstes bei der Berufsfeuerwehr Magdeburg angesehen werden.



Der Pulmotor im Einsatz

Verbesserungen in der Nachfolgekonstruktion verliehen dem Gerät die Möglichkeit, die Dauer der Aus- und Einatemphase dem Lungenvolumen anzupassen. Erst jetzt war das „echte Sauerstoff-Wiederbelebungsgerät“ entwickelt. Mit diesem Pulmotor wurden grosse Erfolge erzielt, viele Menschen verdankten dieser genialen Erfindung ihr Leben.

Von geringen Änderungen abgesehen war dieses Gerät bis weit in die 1980er Jahre bei der Magdeburger Feuerwehr im Einsatz.

Der Volkseigenen Betrieb „VEB<sup>4</sup> Medizintechnik Leipzig“ entwickelte in der DDR den Pulmotor weiter. Eine kleine Umschaltdose ersetzte fortan den Doppelbalg-Umschaltmechanismus. Ein Injektor saugt Frischluft an, so dass der Verunglückte ein Sauerstoff-Luft-Gemisch mit ca. 50% Sauerstoff einatmen kann. Mit diesem Gerät ließ sich auch in einer Umluft mit atmungsschädigenden Gasen oder Dämpfen arbeiten. Parallel zum Pulmotor wurden auch die Sauerstoff-Wiederbelebungsgeräte, später Sauerstoff-Behandlungsgeräte (SBG) genannt, weiterentwickelt und modernisiert.

### Der Rettungsdienst wird weiter ausgebaut

Die ständig zunehmende Inanspruchnahme der Krankenwagen zeigte, dass es notwendig war, möglichst alle Stadtteile mit einem bespannten Krankenwagen zu versehen, dies führte zur Indienststellung eines dritten Wagens am 1. September 1906 auf der Feuerwache Neustadt.

Unablässig wurde auch an der Vervollkommnung des übrigen Feuerwehr-Sanitätswesens gearbeitet. Jedes Jahr hielt der Korpsarzt der Feuerwehr für die Beamten einen Lehr- oder Wiederholungskurs im Samariterwesen ab, welcher für die erstmalig Teilnehmenden mit einer Prüfung abschloss. So wurde erreicht, dass nahezu das ganze Korps mit Ausnahme der noch im Probejahr befindlichen Feuerwehrmänner zum Sanitätsdienst herangezogen werden konnte.

Neuentwicklungen auf dem Gebiet der Unfallfürsorge wurden, wenn möglich, praktisch erprobt und, wenn Vorzüge versprechend, beschafft. So wurden grundsätzlich die Krankenwagen mit einem Drägerschen Sauerstoffkoffer ausgerüstet. Tragetücher aus Segelleinen wurden in eigenen Werkstätten angefertigt, um dort Verwendung zu finden, wo Raummangel den Gebrauch von festen Tragen ausschloss. Ausserdem erhielten die Feuerwachen besondere Tragetaschen mit dem notwendigsten Verbandsmaterial gefüllt, damit auch bei Abwesenheit der Krankenwagen Samariter ohne Zeitverlust entsandt werden konnten. Für den Fall der Anforderungen einer Vielzahl von Transportmitteln richtete die Feuerwehr ihre Arbeitswagen als Behelfsfahrzeuge aus. Die Fahrzeuge wurden für die Aufnahme von 2 Krankentragen vorbereitet und mit einer Schutzbedachung aus Segelleinen ergänzt.



Krankenwagen mit Seitenbeladung um 1910

Das Jahr 1908 war für das Krankentransportwesen bei der Magdeburger Berufsfeuerwehr ein besonderes Jahr, weil

<sup>4</sup> Volkseigener Betrieb

der Übergang zum Kraftfahrantrieb für die Krankenwagen beschlossen wurde. Die Wahl war auf den elektrischen Antrieb mit Radnabenmotoren gefallen, da dieser die schonendste und sicherste Beförderung der Kranken versprach, infolge gänzlichen Fehlens geräuschverursachender Getriebeteile. Dieser Entschluss führte dazu, dass über einen längeren Zeitpunkt diese Antriebsart für alle Fahrzeuge der Feuerwehr festgelegt war. Der erste Sanitätskraftwagen, ein Elektromobil der Firma Justus Christian Braun, Nürnberg wurde am 1. Oktober 1908 auf der Feuerwache IV (Buckau) in Dienst genommen.

Mit dem dort freiwerdenden pferdebespannten Krankenwagen wurden vom gleichen Zeitpunkt ab, nur noch Transporte von ansteckend Erkrankten ausgeführt. Das Begleitpersonal wurde von den Krankenhäusern gestellt und die Feuerwehr stellte nur noch Pferd und Fahrer zur Verfügung. Um den Wagen jederzeit bequem desinfizieren zu können, wurde er in unmittelbarer Nähe der städtischen Desinfektionsanstalt am Krankenhaus Altstadt untergestellt. Auch diese Einrichtung entsprach höchsten Anforderungen in der Krankenfürsorge und schuf eine scharfe Trennung der Beförderung von kranken und ansteckend erkrankten Personen.

### Der Kraftfahrbetrieb hält bei der Feuerwehr Einzug

Die mit dem Jahre 1910 beginnende Automobilisierung der Feuerwehrfahrzeuge und der damit Hand in Hand gehende Abbau des Pferdebetriebes in der Berufsfeuerwehr hatte auch für das Krankentransportwesen die völlige Umstellung auf den Kraftfahrbetrieb zur Folge. Ab 1910 wurden Elektromobile beschafft. Pferdebespannten Wagen wurden nur noch als Reserve vorgehalten. Diese Fahrzeuge leisteten während des 1. Weltkrieges noch einmal wertvolle Dienste, weil Bereifung, Ersatzteile, Batterien und Motoren für die Automobile nicht mehr im vollen Umfang beschafft werden konnten.



Krankenwagen mit Heckbeladung um 1920, rechts Blick in den Patientenraum

Trotz dieser unendlichen Schwierigkeiten konnten im Jahr 1917 noch 5.750 Transporte durchgeführt werden. Die hohe Belastung des vorhandenen Wagenmaterials in diesen Jahren erforderte dringende Neubeschaffungen, damit der Betrieb weiter gewährleistet werden konnte. Erst im Jahr 1919 erfolgte als Ersatz der Ankauf von drei Krankenwagen mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren der Firma Benz, Mannheim.

Die drei Krankenwagen für Pferdezug wurden als unbrauchbar ausrangiert und verkauft. Die Einsatzzahlen der älteren, elektrisch angetriebenen Wagen wurden verringert, damit konnten diese Fahrzeug gründlich instandgesetzt werden. So hatten die schweren Wagen z. B. in den letzten Jahren auf Eisenreifen laufen müssen, was auf die Fahrgestelle einen geradezu zerstörenden Einfluss ausübte. Einer der Wagen war soweit verschlissen, dass der Einsatz als Krankenwagen nicht mehr in Betracht kam. Er wurde zu einem kleinen elektrischen Arbeitswagen in der feuerwehreigenen Werkstätten umgebaut.

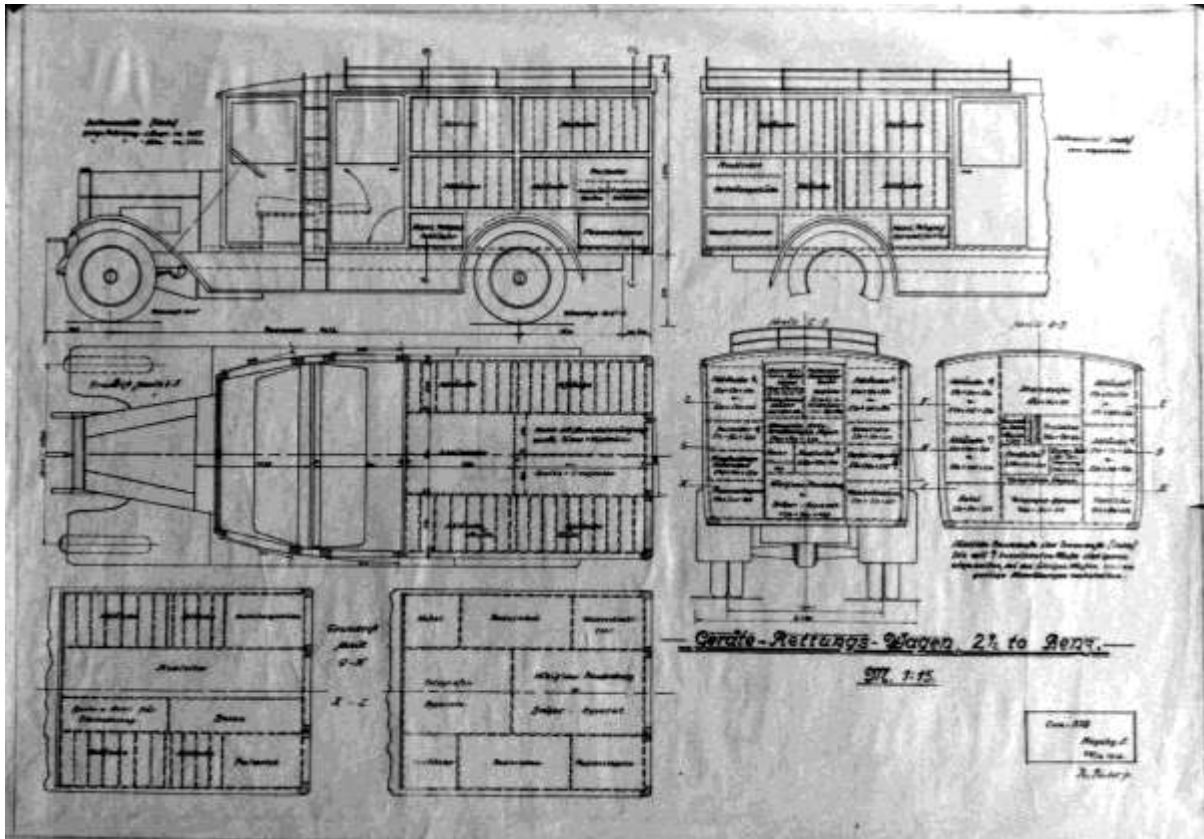
Hatte der Ausbau des eigentlichen Krankentransportwesens mit der Beschaffung der drei schnellen und modernen Kraftwagen einen gewissen Abschluss gefunden, so war auf dem Gebiet der ausgesprochenen Unfallfürsorge noch ein wesentlicher Schritt zu tun. Die Notwendigkeit, an möglichst vielen Orten in der Stadt, vor allem auch in den abgelegeneren Vororten, schnelle Hilfe leisten zu können, führte zur Einrichtung von Unfallmeldestellen. Diese waren lediglich als Nachrichtenvermittlungstellen gedacht. Zusätzlich wurden Unfallhilfsstellen, die mit Krankentrage und

## 140 Jahre Berufsfeuerwehr Magdeburg - 110 Jahre Rettungsdienst

Verbandskasten ausgerüstet waren, eingerichtet. Nach längeren Verhandlungen erklärte sich das Polizeipräsidium bereit, seine Polizeiwachen für die Unfallhilfsstellen zur Verfügung zu stellen. Dieses Ergebnis wurde nur erreicht, weil die Ausrüstung durch die Stadt erfolgte.

Hinweistafeln mit der Aufschrift „Unfallhilfsstelle“ informierten die Einwohner Magdeburgs vom 1. Juli 1921 über die einheitlich eingerichteten Hilfsstellen. Neben den Verbandsstuben in den Wachen der Feuerwehr standen weitere 13 Hilfsstellen zur Verfügung.

Gleichzeitig wurden alle Feuermeldestellen in den Vororten und Apotheken mit Telefonanschluss durch Tafeln mit der Aufschrift „Unfallmeldestelle“ besonders gekennzeichnet. Die Anschlussinhaber hatten sich freiwillig bereit erklärt, Meldungen weiterzugeben. Auf diese Weise entstanden 32 öffentliche Vermittlungsstellen für Unfallmeldungen zur Zentrale der Feuerwehr.



Unfallgerätewagen in der Bauzeichnung der Magdeburger Firma Pistor & Sohn, als Geräte-Rettungs-Wagen später als Rüstwagen (RW) bezeichnet



Um bei Unfällen auch die Befreiung eines Verunglückten aus Notlagen mit geeigneten Geräten vornehmen zu können, wurde ein besonderer Unfallgerätewagen auf der Hauptfeuerwache in Dienst gestellt, welcher im Jahr 1919 vom Roten Kreuz bei Auflösung der hiesigen Lazarette preiswert erworben wurde. Dieser Wagen wurde mit allen Werkzeugen ausgerüstet, die besonders auch bei Strassenbahnunfällen erforderlich werden können. Im Unfallgerätewagen wurden u. a. mitgeführt: Winden, Hebezeugen, Taue, Brechstangen, Schanzzeug und Sägen. Ergänzt wurde die Ausrüstung durch einen Drägerschen Sauerstoffkoffer für Wiederbelebungsmaßnahmen und einen Verbandskasten. Eine Krankentrage wurde in dem als Kastenwagen gebauten Fahrzeug stets mitgeführt, so dass bei einem als Folge des Unfalls notwendig werdenden Transport keine Verzögerung eintritt. Gerade dieser Wagen hat sich als sehr brauchbar erwiesen.



Ausbildung auf der Feuerwache Neustadt mit den verschiedensten Rettungs- und Wiederbelebungsgerten

Besonderer Wert wurde auf die Ausstattung der Sanitätsabteilung mit Atemgeräten gelegt. Sauerstoffkoffer waren nicht nur den Krankenwagen beigegeben. Sie gehörten auch ab 1920 zur ständigen Ausrüstung der Sanitätsstuben der Feuerwachen. Reservekoffer, Ersatzflaschen und Zubehörteile standen ausreichend zur Verfügung und konnten jederzeit herausgegeben werden.

Zur Vornahme der künstlichen Beatmung ohne Ausführung der zur damaligen Zeit üblichen Methode nach Sylvester, Howard oder Schäfer, stand der Sanitätsabteilung eine „automatische Sauerstoff-Wiederbelebungsmaschine-Drägers Pulmotor“ zur Verfügung. Dieser Apparat kam in zahlreichen Fällen zur Anwendung und erzielte bemerkenswerte Erfolge.

Der damalige Stand des Krankentransport- und Unfallhilfswesens in der Stadt Magdeburg konnte als ausreichend angesehen werden.

Die Gesamtleistung der Sanitätsabteilung in den ersten 20 Jahren ihres Bestehens verdeutlichen nachfolgende Zahlen und lassen den Wert der für das Wohl der Bürger so ausserordentlich wichtigen Einrichtung erkennen:

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| ausgeführten Transporte    | 71.300      |
| ersten Hilfeleistung       | 6.909       |
| Fahrstrecke aller Wagen    | 527.000 km  |
| verbrauchten Mullbinden    | 6.912 Stck. |
| verbrauchten Brandbinden   | 250 Stck.   |
| verbrauchten Verbandswatte | 99,3 kg     |

Durch erfolgreich von Feuerwehrsamaritern ausgeführte Wiederbelebungsmaßnahmen wurden 113 Menschen ins Leben zurückgerufen.

## Die weitere Entwicklung des Rettungsdienstes

Auch in den folgenden Jahren widmete sich die Branddirektion der weiteren Modernisierung des Rettungswesens der Stadt. Auf jeder der vier Feuerwachen wurde ein Krankenwagen mit entsprechend ausgebildeter Besatzung stationiert. Ein fünfter Krankenwagen stand für den Transport ansteckend erkrankter Patienten auf der Feuerwache Mitte zur Verfügung. Der Krankentransport wurde fortan entsprechend der Ausrückebereiche der Feuerwachen durchgeführt. Der Jahresbericht<sup>5</sup> 1929/1930 macht die Bedeutung der Sanitätsabteilung der Feuerwehr sichtbar. Sie kam 6.472-mal zum Einsatz.



Feuerwehrmann beim Anlegen des SSG (1928)

Die Krankenwagen wurden dabei allein 6.351-mal in Anspruch genommen. Von den 6.351 Beförderten waren 5.534 erkrankt, 817 verletzt. 5.840 Patienten wurden in Kranken- oder Pflegeanstalten gebracht und 511 Personen konnten in die ihren Wohnungen behandelt werden. 568 Patienten mit ansteckenden Erkrankungen mussten mit besonderem Wagen überführt werden. In 21 Fällen kamen Sauerstoff-Apparate für Wiederbelebungsarbeiten zur Anwendung. 122-mal wurden die Unfallhilfsstellen in Anspruch genommen. Die von den Krankenwagen zurückgelegte Strecke betrug 69.979 Kilometer. Nicht nur auf dem Gebiet des speziellen Sanitätswesens traten Verbesserungen ein, sondern auch die technische Basis des Rettungswesens erfuhr durch die Anschaffung moderner Geräte und Ausrüstungen einen hohen Grad an Effektivität bei der Durchführung von Hilfeleistungen, speziell bei der Befreiung bzw. Bergung verunglückter Personen. So wurde der Schwere Gasschutz durch die Anschaffung von Sauerstoffschutzgeräten (SSG) vervollkommen. Jeder Feuerwehrmann erhielt eine persönliche Rauchschutzmaske. Im Winterhalbjahr 1929/30 wurde ein Rettungsschwimmerlehrgang durchgeführt.

einachsige Anhängerüstwagen (ARW), Bild unten



Für den Rüstwagen wurde ergänzend ein einachsiger Anhänger beschafft. Dadurch erhöhte sich die Anzahl der Geräte, die für die Bergung Verunglückter bei Bränden und Unfällen benötigt wurden, erheblich. Zu den mitgeführten Geräten gehörten u. a. autogenes Schneidgerät, Beleuchtungsaggregat, Bahnfördergerät, Feuertauchanzug, Schwimmanzug und Frischluftgerät.

<sup>5</sup> Jahresberichte wurden in der preußischen Provinz Sachsen immer für den Zeitraum 01.04. bis 31.03. erstellt

## Rettungswesen im Luftschutz

Bereits im Jahr 1927 begann Deutschland die ersten Massnahmen für den Luftschutz durchzuführen. Der „Deutsche Luftschutzbund“ wurde gegründet. Die innere Verwaltung übernahm die Organisation des zivilen Luftschutzes. Die Feuerwehren, das Deutsche Rote Kreuz, der Arbeiter-Samariterbund, die Gesundheitsbehörden, die Technische Nothilfe und die Sonderdienste der öffentlichen Verwaltungen wurden zu einem Hilfsdienst zusammengefasst. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten im Jahr 1933 erhielt der Gedanke des Luftschutzes einen noch höheren Stellenwert.

Am 26. Juni 1935 wurde ein Luftschutzgesetz erlassen. Der zivile Luftschutz untergliederte sich nach der ersten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz vom 4. Mai 1937 in folgende Hauptgruppen:

- den Luftschutzwarnndienst
- Sicherheits- und Hilfsdienst
  - Feuerlöschdienst - wurde von den örtlichen Feuerwehren organisiert
  - Instandsetzungsdienst - Aufbau durch die Technische Nothilfe
  - Sanitätsdienst - organisiert durch das Rote Kreuz
  - Entgiftungsdienst - oblag zuerst der städtischen Strassenreinigung
  - Veterinärdienst - Träger waren die Veterinärbehörden
- den Werkluftschutz
- den Selbstschutz
- den erweiterten Selbstschutz



Zahlreiche Publikationen (wie die hier gezeigte von 1941) beschäftigten sich mit dem Luftschutz-Sanitätsdienst

Das Deutsche Rote Kreuz war am 1. April 1936 - auch im Hinblick auf die dem DRK - im Luftschutz erwachsenen Aufgaben neu gegliedert worden. Die regionale Verwaltungsgliederung entsprach den Wehrkreisen, sowie Stadt- bzw. Landkreisen. Die Einsatzkräfte wurden in männliche und weibliche Bereitschaften unterteilt.

Ab Juli 1942 wurde der Sicherheits- und Hilfsdienst für die Dauer des Krieges in eine eigene Sparte der Ordnungspolizei - die Luftschutzpolizei - überführt.

Sie bediente sich zur Erfüllung der Luftschutzaufgaben verschiedener Fachdienste, so z. B.

- dem Feuerlösch- und Entgiftungsdienst sowie
- dem Luftschutz-Sanitätsdienst.

Letzter erhielt die Aufgabe, Verletzte zu betreuen, Erste Hilfe zu leisten und gegebenenfalls Kranke in Krankenhäuser, Kliniken usw. zu befördern. Die führenden Kräfte wurden der örtlichen Ärzteschaft und dem DRK entnommen. Damit war auch der Rettungsdienst der Feuerwehr unter die Befehlsgewalt des örtlichen Luftschutzleiters gestellt. Für die praktische Tätigkeit des Rettungsdienstes traten keine wesentlichen Veränderungen ein.

Laut Mobilisierungsplan waren innerhalb von sechs Stunden nach Kriegsbeginn (II. Weltkrieg) die sechs KTW der Feuerschutzpolizei von der Gesundheits-

verwaltung ohne Personal zu übernehmen. Die Aufgabe wurde mit 16 Kraftfahrern und 16 Beifahrern durchgeführt. Die Gesundheitsverwaltung hat diese Aufgabe bis zum 03. November 1939 durchgeführt, d. h. bis zu dem Zeitpunkt, wo durch die 1. Durchführungsverordnung zum Feuerschutzgesetz festgelegt war, dass die Feuerschutzpolizei den Krankentransportdienst als einzigen Nebenbetrieb wieder übernehmen durfte. Da die Zusammenfassung mit der Feuerschutzpolizei eine Personalerparnis bedeutete, wurde unverzüglich die bei Kriegsausbruch zwangsläufig getroffene Maßnahme wieder rückgängig gemacht.

| Empfangsbescheinigung.                                                                                                                                                                                                                                                                            |                           | Com.-Nr.:                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|
| Herrn Firma: <b>Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg, Feuerlöschpolizei,</b>                                                                                                                                                                                                                     |                           |                                           |
| PS.: <b>36</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Motor-Nr.: <b>3574</b>    | Pol.-Nr.: <b>184324</b>                   |
| Form der Karosserie: <b>Krankenwagen-Miesen</b>                                                                                                                                                                                                                                                   |                           | Fabrikat: <b>Opel - Blitz</b>             |
| Links: <b>ja</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Rechtslenkung: <b>---</b> | Scheinwerfer: <b>Bosch</b>                |
| Lackierung: <b>Polizeigrün</b>                                                                                                                                                                                                                                                                    |                           | Kurvenlampen: <b>---</b>                  |
| Polsterung: <b>schwarz - Leder</b>                                                                                                                                                                                                                                                                |                           | Vergaser: <b>Pallatron</b>                |
| Motordeckel: <b>---</b>                                                                                                                                                                                                                                                                           |                           | Batteriezündung: <b>ja</b>                |
| Signalinstrument: <b>Bosch</b>                                                                                                                                                                                                                                                                    |                           | Lichtmaschine: <b>Bosch</b>               |
| Geschwindigkeitsmesser: <b>ja</b>                                                                                                                                                                                                                                                                 |                           | Anlasser: <b>Bosch</b>                    |
| Manometer: <b>ja</b>                                                                                                                                                                                                                                                                              |                           | Abnehmbare Räder: <b>4</b>                |
| Benzinhülse: <b>ja</b>                                                                                                                                                                                                                                                                            |                           | Reserveräder: <b>1</b>                    |
| Uhr: <b>---</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                           | Bereifung: <b>5,5-17 zweifach,</b>        |
| Sucher: <b>---</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                |                           | Kettenhülle: <b>---</b>                   |
| Fahrtrichtungsanzeiger: <b>Bosch</b>                                                                                                                                                                                                                                                              |                           | Stoßdämpfer: <b>vier Stück</b>            |
| Scheibenwischer: <b>doppelt elektr.</b>                                                                                                                                                                                                                                                           |                           | Werkzeugkasten: <b>ja</b>                 |
| Fahrmolle: <b>ja</b>                                                                                                                                                                                                                                                                              |                           | Werkzeuge hpl. mit/ohne Tasche: <b>ja</b> |
| Fußrulle: <b>---</b>                                                                                                                                                                                                                                                                              |                           | Zigarrenanzünder: <b>---</b>              |
| Schlüssel: <b>---</b>                                                                                                                                                                                                                                                                             |                           | Blumenwagen: <b>---</b>                   |
| Sonstiges: <b>---</b>                                                                                                                                                                                                                                                                             |                           | Schlüssel: <b>Stück</b>                   |
| Schalttafel: <b>1 B 184</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |                           |                                           |
| Türschlüssel: <b>Mühlingshaus</b>                                                                                                                                                                                                                                                                 |                           |                                           |
| A Hildesheim 4515                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                           |                                           |
| Sonstige Ausrüstung des komb. Krankenwagens mit 4 Tragen gemäß Auftrag.                                                                                                                                                                                                                           |                           |                                           |
| Hierdurch bescheinige ich der Firma ADAM OPEL, AKTIENGESELLSCHAFT, ZWEIG-NIEDERLASSUNG MAGDEBURG, daß ich von derselben auf Grund der allgemeinen Verkaufsbedingungen obigen Wagen in vollständiger Ausrüstung, wie beim Abschluß vereinbart, richtig erhalten und ordnungsgemäß übernommen habe. |                           |                                           |
| Durch meine oder durch die Unterzeichnerin der von mir zur Abnahme des Fahrzeuges beauftragten Person erkenne ich den umstehenden Eigentumsvermerk der ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT, ZWEIGNIEDERLASSUNG MAGDEBURG an.                                                                             |                           |                                           |
| MAGDEBURG, den <b>23.6.1937.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                  |                           |                                           |
| Abgelehnt durch:                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                           | Der Oberbürgermeister                     |
| [Signature]                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                           | als Ortspolizeibehörde                    |
| [Signature]                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                           | (Unterschrift)                            |
| Bitte werden!                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                           |                                           |



Krankenwagen der Fa. Miesen, wie er gemäß Empfangsbescheinigung an die Feuerwehr Magdeburg übergeben wurde

Die Anzahl der Krankenwagen wurde im Hinblick auf kommende Aufgaben auf sieben Fahrzeuge erhöht. Laut Jahresbericht der Branddirektion aus dem Jahr 1941 wurden 10.648 Krankentransporte durchgeführt. Das waren 368 Transporte mehr als im Jahr 1940 und die höchste Anzahl seit Bestehen des Krankentransports der Feuerwehr im Jahr 1904.

Aus den noch vorhandenen Einsatztagebüchern ist ersichtlich, dass bis zum Ende des II. Weltkrieges der Krankentransport im Wesentlichen in den Händen der Feuerwehr lag.

Gesicherte Erkenntnisse über den

Verbleib der Krankenwagen nach Beendigung des Krieges liegen nicht vor. Fakt ist jedoch, dass im Jahr 1945 der Rettungsdienst der Feuerwehr nach 41-jähriger Tätigkeit zum Wohl der Magdeburger Bevölkerung vorerst eingestellt wurde.

## Das Rettungswesen zwischen 1945 und 1990

Nach dem Ende des II. Weltkrieges war das Gesundheitswesen in der Stadt völlig zusammengebrochen. Ein Grossteil der Krankenhäuser und Kliniken sowie private Arztpraxen waren zerstört oder beschädigt. Es fehlte an den nötigsten Medikamenten, Verbandstoffen und medizinischen Ausrüstungen.

Erschwerend kam hinzu dass die Bevölkerung durch die langen Kriegsjahre körperlich geschwächt und somit anfällig gegen alle Arten von Krankheiten war und die stark zerstörte Stadt eine Vielzahl von Flüchtlingen und Vertriebenen aufnehmen musste. Hunger, Krankheiten und Wohnungsnot waren an der Tagesordnung.

Das neu geschaffene Gesundheitsamt der Stadtverwaltung war damit befasst, das Gesundheitswesen im Interesse der Bürger zu organisieren. Festzuhalten ist jedoch, dass das Rettungswesen dem Gesundheitswesen unterstellt war.

Die städtischen Krankenwagen waren in der Rötgerstraße 8 untergebracht. Das war ein städtisches Grundstück, welches auch vom Wasser- und Abwasserbetrieb der Stadt genutzt wurde.

Das Fehlen der Krankenwagen im Fahrzeugbestand der Feuerwehr machte sich besonders bei Einsätzen bemerkbar, wenn es galt verunfallte Personen schnell in ärztliche Obhut zu bringen. Solche Einsätze waren in den ersten Nachkriegsjahren stark angewachsen. Das waren Gasvergiftungen, Strassenbahnunfälle sowie Unfälle im Bereich der Entrümmerungsarbeiten und beim Neuaufbau der Industriebetriebe.



Mannschaftskabine des Löschgruppenfahrzeuges LF 16 (Fahrgestell S 4000-1) mit eingehängener Trage (Bilder im Feuerwehrmuseum Holdenstedt nachgestellt)

In Ermangelung fehlender Transportmittel wurden die verunfallten Personen auf Anordnung des herbeigerufenen Arztes mit Löschgruppenfahrzeugen in das entsprechende Krankenhaus gefahren. Unter dem Kabinendach war eine Vorrichtung montiert, die es ermöglichte, eine Krankentrage über den Köpfen der Löschgruppe einzuhängen. Gasvergiftungen wurden grundsätzlich in das Sudenburger Krankenhaus, Haus 1 Nervenklinik transportiert. Oft kam jede Hilfe zu spät. Dann wurde die Pathologie angefahren.

Ein weiterer Schwachpunkt war die ungenügende Ausbildung der Angehörigen der Feuerwehr. Es wurden lediglich Grundkenntnisse in der Ersten Hilfe vermittelt.



Rettungswagenbesatzung mit Granit 27 vor der Chirurgie der Medizinischen Akademie Magdeburg, heute Uniklinikum

Im Jahr 1953 erhielt die Feuerwehr Magdeburg wieder einen Rettungswagen. Es war ein Produkt der Phänomen-Werke Zittau vom Typ Granit 27. Dieses Fahrzeug wurde nur eingesetzt, wenn die Feuerwehr zu Bränden und Hilfeleistungen ausrückte und dabei Menschenleben in Gefahr waren. Den grössten Teil der Einsätze machten dabei Gasvergiftungen aus. Im Gegensatz zu den vorher erwähnten Problemen, war der Rettungswagen ein grosser Fortschritt.

Am 20. Januar 1960 wurde in Magdeburg der erste ärztlich besetzte Notfallrettungswagen in der DDR in Dienst genommen. Bis dahin gab es weder Vorbilder noch Vorschriften für die „Schnelle Hilfe“. Auf Initiative des damaligen Direktors der chirurgischen Klinik der Medizinischen Akademie Magdeburg, Professor Dr. Lembke, war es nun möglich, die medizinische Erstversorgung am Unfallort zu leisten. Seine vorausschauende Devise lautete: „Erste Aufgabe eines modernen Unfallrettungsdienstes bei schweren Unfällen muß es sein, den Verletzten noch lebend an die Stelle zu bringen, an der eine endgültige Versorgung möglich ist“. Es hatte sicher praktische Gründe, dass sich Prof. Dr. Lembke ausgerechnet an den Leiter der Abteilung Feuerwehr, Horst May, mit der Bitte wandte, ihn bei seinem Vorhaben zu unterstützen.

VPTA Magdeburg  
Abt. Feuerwehr

Magdeburg, den 21.1.1960

Kommando-Anweisung Nr.5/60

Mit Wirkung vom 20.1.1960 wurde im Gustav-Ricker-Krankenhaus eine Unfallrettungsstelle der Abt. Feuerwehr eingerichtet. Diese Massnahme dient dazu, um in Zusammenarbeit mit der Medizinischen Akademie Magdeburg bessere Hilfsmaßnahmen der Verletzten durchzuführen. Beim Ausrücken des RTW rückt gleichzeitig ein Arzt der Medizinischen Akademie mit diesem Fahrzeug aus.

Zum Gustav-Ricker-Krankenhaus wurden folgende Genossen versetzt:

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| <u>I. wachabt.</u> | <u>II. wachabt.</u> |
| Lm. Pruschke       | Lm. Harpke          |
| Hfwm. Borstel      | Hfwm. Lütze         |
| Hfwm. Siesing      | Hfwm. Kannert       |

Diese Unfallrettungsstelle wird der Kdo.Stelle II personalmäßig sowie disziplinarisch unterstellt. Der Kommandostellenleiter, Ultn. Schnellhase, hat alle Maßnahmen einzuleiten, um einen reibungslosen Dienstablauf im Gustav-Ricker-Krankenhaus zu gewährleisten.

Alle Genossen der Abt. Feuerwehr sind dahingehend zu belehren, daß bei Feststellung eines Unfalles mit Personenschaden sofort die Abt. Feuerwehr unter der Ruf-Nr. 33333 zu verständigen ist, damit von hier aus die Alarmierung des Rettungswagens vorgenommen werden kann. Diese Belehrung ist im wachabtblatt schriftlich festzulegen und bis 24.1.60 abzuschließen.

F. d. R.  
*Kaufmann*  
(Kaufmann)  
Hfwm.

Leiter der Abt. Feuerwehr  
i. V.  
gez. Magdanz  
Oberleutnant der Feuerwehr

Die Magdeburger Feuerwehr stationierte ihren Rettungswagen vom Typ „Granit 27“ in der Medizinischen Akademie, wo in der Nähe der Chirurgie (Haus 15) eine provisorische Unterstell-

möglichkeit zur Verfügung gestellt wurde. Die Fahrzeugbesatzung bestand aus sechs erfahrenen Feuerwehrmännern der Berufsfeuerwehr Magdeburg, die ihren Dienst im 24-Stunden-Rhythmus durchführten. Ihnen stand in der Klinik ein Aufenthalts- und Ruheraum zur Verfügung. Unter Anleitung der Notärzte und des medizinischen Personals konnten die eingesetzten Feuerwehrmänner ihre Kenntnisse in der Notfallmedizin erweitern. Der Einsatzbereich des Fahrzeuges erstreckte sich über die gesamte Stadt und den Ausfallstraßen einschliesslich einer 70 km langen Strecke der Autobahn Berlin-Dortmund.

Zur Grundausrüstung des ersten Feuerwehr-Notarzteinsetzwagens gehörte ein Notfallkoffer, den Prof. Dr. Lembke von einem Kongress aus der Bundesrepublik Deutschland mitbrachte. Neben Blutdruckmeßgerät, unterschiedlich großen Intubationsröhrchen und Blasebalg zur künstlichen Beatmung waren in diesem Koffer auch Notfallmedikamente enthalten.

Nach ca. 1 ½ Jahren wurde die Tätigkeit der Feuerwehr vom Krankentransport der Deutschen Roten Kreuzes übernommen. Bis zur Wendezeit gehörte ein RTW immer zum Fahrzeugbestand der Feuerwehr, zuletzt vom Typ „Barkas B-1000“. Er rückte zu Gasvergiftungen, Strassenbahn- und anderen Unfällen aus. Er kam weiterhin entsprechend der Ausrückeordnung in Schwerpunktoobjekten, bei denen ein Einsatzplan vorhanden war, zum Einsatz. Seine Bedeutung im früheren Sinne hatte er aber verloren.

### Der Rettungsdienst bei der Feuerwehr Magdeburg nach der Wiedervereinigung 1990



Zwei Generationen von SMH-Fahrzeugen auf Barkas B-1000-Fahrgestellen

Zunächst wurde der Rettungsdienst (SMH<sup>6</sup>, DMH<sup>7</sup>) durch das Gesundheitsamt in Kooperation mit dem DRK weiterorganisiert und auch durch geführt. Unterstützt wurde das Deutsche Rote Kreuz durch die neu hinzu gekommenen Hilfsorganisationen (Arbeiter-Samariter-Bund, Malteser-Hilfsdienst, Johanniter-Unfall-Hilfe,). Dies war auch nötig geworden durch den sprunghaften Anstieg der Einsätze. Vor allem nahm die Zahl der Verkehrsunfällen, durch die neugewonnene Reisefreiheit und die erhöhte Mobilität, zu.

Gemäß den gesetzlichen Regelungen nach dem Beitritt der DDR zur BRD waren für die Organisation des Rettungs- und Krankentransportes die

Kreise bzw. kreisfreien Städte verantwortlich. Für die Stadt Magdeburg wurde das Amt für Brand- und Katastrophenschutz (Amt 37) mit der Durchführung betraut.

Eine erste Beratung dazu fand am 25. September 1991 statt. Herr Torsten Schirm vom Amt 37 wurde als zuständiger Mitarbeiter benannt, der die Übernahme des Rettungsdienstes vom Amt für Krankenhäuser und Polikliniken (Amt 54) organisieren sollte. Am 15. Oktober 1991 begann dazu die Einarbeitung von Herrn Schirm im Amt 54.

Unter dem Vorsitz der zuständigen Dezernentin Frau Köbel wurde am 06. Dezember 1991 der Rettungsdienstbereichsbeirat der Landeshauptstadt Magdeburg gebildet. Er bestand aus Vertretern der Träger des Rettungsdienstes, der Leistungserbringer, der Kostenträgern und der im Rettungsdienst eingebundenen Krankenhäuser. Es wurde die leitenden Notarztgruppe mit den drei leitenden Notärzten Herr Dipl. med. R. Bondick (Krankenhaus Altstadt), Herr OA<sup>8</sup> Dr. Fr. Heinrich (Walter-Friedrich-Krankenhaus<sup>9</sup>) und Herr OA Dr. F. Reinhold (Universitätsklinik) gebildet.

<sup>6</sup> Schnelle Medizinische Hilfe

<sup>7</sup> Dringende Medizinische Hilfe

<sup>8</sup> Oberarzt

<sup>9</sup> Krankenhaus Olvenstedt, ab 1989 Walter-Friedrich-Krankenhaus, ab 1994 Städtischen Klinikum Magdeburg, ab 2008 Klinikum Magdeburg gGmbH

Es wurden folgende Fahrzeuge vorgehalten:

|                                             |                              |     |
|---------------------------------------------|------------------------------|-----|
| 1 RTW <sup>10</sup> und 1 NEF <sup>11</sup> | Walter-Friedrich-Krankenhaus | DRK |
| 1 RTW                                       | Poliklinik Nord              | JUH |
| 1 RTW und 1 NEF                             | Krankenhaus Altstadt         | ASB |
| 1 RTW                                       | Leipziger Straße             | DRK |

Ab dem 1. April 1992 wurden alle Einsätze von der zentralen Abrechnungsstelle des Rettungsdienstes bearbeitet. Vorher wurden die Notarzteinsätze vom Amt 54 abgerechnet. Die Hilfsorganisationen rechnete ihre Kosten bis dahin mit den Krankenhäusern selber ab. Die Abrechnungsstelle befindet sich heute in der Feuerwache Nord und war bis zur Außerdienststellung der Feuerwache Mitte im Jahr 2009 dort ansässig.

1991 begannen die Kollegen Brandes, Lüdde und Schwenke, als Grundlage für den Einsatz in der Leitstelle, die Ausbildung zum Rettungssanitäter. Anfang 1992 wurde die integrierte Leitstelle Feuerwache-Rettungsdienst gebildet. Sitz war die Leitstelle in der Feuerwache Mitte (Ernst-Reuter-Allee 42). Die SMH-Leitstelle in der Leipziger Straße, die hier seit dem 1. März 1989 ihren Sitz hatte, wurde aufgelöst. Seitdem läuft die Alarmierung über die für Feuerwehr und Rettungsdienst deutschlandweit einheitliche Notrufnummer 112. In der Stadt Magdeburg blieb in einer Übergangsphase bis zum Oktober 1993 die in der DDR für die SMH und DMH verwendete Notrufnummer 115 aus Sicherheitsgründen geschaltet.

Ebenfalls 1992 entschied sich die Landeshauptstadt Magdeburg am Rettungsdienst aktiv teilzunehmen. Die Ausbildung weiterer Rettungssanitäter für die Berufsfeuerwehr Magdeburg wurde fortgeführt. Zwischen den Feiertagen im Dezember 1992 begaben sich die Kollegen Schirm, Winkler und Zwadlo auf Reisen, um den ersten neuen Rettungswagen von der Ausbaufirma „BINZ“ aus Ilmenau (Thüringen) abzuholen.



RTW der Berufsfeuerwehr 1993

Am 1. Januar 1993 ging diese Fahrzeug als Kombinationsfahrzeug (KOM) bei der Feuerwehr in Dienst. Bei einer 24-Stunden-Vorhaltung wurde dieser RTW mit einem Kollegen der Berufsfeuerwehr und einem Mitarbeiter vom ASB besetzt. Die gemischte Besetzung erfolgte auf Grund der noch geringen praktischen Erfahrungen der Rettungssanitäter der Berufsfeuerwehr. Nach ca. drei Monaten kamen reine Feuerwehrbesetzung auf dem RTW zum Einsatz. Die räumliche Unterbringung war in den ersten Jahren nicht gerade ideal. Es wurden verschiedene unzulängliche Räume auf der Feuerwache Mitte genutzt.



Arbeitsplatz eines Leitstellendisponenten im Jahr 2000

1996 wurde in einem Neubau neben der Einsatzleitstelle auch eine Rettungswache der Berufsfeuerwehr integriert. Beiden Einrichtungen verblieben auch nach Inbetriebnahme der Feuerwache Nord im Jahr 2009 am alten Standort in der Ernst-Reuter-Allee.

Die Anerkennung als Lehrrettungswache erfolgte am 30. Oktober 1998, nachdem sich einige Kollegen zum Lehrrettungsassistenten qualifizierten. So können seitdem die Ausbildungspraktika der eigenen Kollegen sowie anderer Organisationen durchgeführt werden.

Durch neue Vorgaben, dass Rettungsmittel mit je einem Rettungsassistenten und einem Rettungssanitäter zu besetzen sind, wurden

<sup>10</sup> Rettungstransportwagen

<sup>11</sup> Notarzteinsatzfahrzeug

## 140 Jahre Berufsfeuerwehr Magdeburg - 110 Jahre Rettungsdienst

Kollegen für diese Ausbildung an verschiedene Schulen entsandt. Neue Herausforderungen für die Angehörigen der Feuerwehr Magdeburg werden sich künftig durch die Ausbildung zum Notfallsanitäter ergeben.

Im März 1997 kamen zwei neue RTW auf Mercedes Benz Sprinter Basis, 1998 wurde der erste RTW mit Kofferaufbau in Dienst gestellt.



Rettungswagen und Intensivtransportwagen im Jahr 2004 (links ITW, mitte RTW Kastenbauweise, rechts RTW Kofferbauweise) vor der Rettungswache in der Ernst-Reuter-Allee



Ab 2006 stellte die Berufsfeuerwehr Magdeburg seine Rettungsdienstflotte auf Delfis® Rettungswagen (Bild nebenstehend) der Firma Ambulanz Mobile Schönebeck um.

Mit der Neustrukturierung des Lufttransportdienstes in Sachsen-Anhalt verlor Magdeburg am 30. Juni 2001 nach 10 Jahren seine Station des Hubschraubersonderdienstes (HSD) auf dem Magdeburger Flugplatz.

Um einen annähernd äquivalenten Ersatz zu haben, wurde am 15. Juni 2001 ein Intensivtransportwagen (ITW) bei der Berufsfeuerwehr Magdeburg in Dienst genommen. Diese Fahrzeuge waren speziell für die Intensivverlegung von Patienten konzipiert und ausgerüstet, so z. B. Intensivtrage mit Überwachungsmonitor und Beatmungsgerät von Dräger – Evita 4.

Um kritisch kranke Patienten ohne zeitliche Einschränkungen und auch über weitere Strecken mit größtmöglicher Sicherheit transportieren zu können, wurde in Magdeburg das Konzept des Intensiv-Transport-Wagens mit internen Patientenlift und Luftfederung des Basisfahrzeuges unter betriebswirtschaftlichen Aspekten entwickelt und realisiert. Das Wesen des Intensivtransportes liegt in der Aufrechterhaltung von Intensivüberwachung, -therapie und -pflege während der Fahrt von Krankenhaus zu Krankenhaus. Es bietet sich damit die Möglichkeit, Patienten nach Intensivtherapie, speziellen Eingriffen oder diagnostischen Maßnahmen, die noch einer Intensivüberwachung bedürfen, unter beherrschbaren und kontrollierten Bedingungen und hohen Qualitätsanforderungen an ein Krankenhaus einer untergeordneten Versorgungsstufe zurückzuführen um so die begehrten Therapieplätze in intensivmedizinischen Zentren wieder frei zu machen. Ebenso besteht die Möglichkeit,

intensivpflichtige Patienten zur nächsten Diagnostik und/oder Therapie an Krankenhäuser höherer, übergeordneter Versorgungsstufen oder Spezialkliniken zu verlegen.

Im Sommer 2003 wurde ein neuer ITW beschafft. Dies wurde notwendig, weil durch die starke Auslastung bereits zu einer erheblichen Kilometeraufleistung kam. In diesem neuen Fahrzeug wurden einige wichtige Veränderungen integriert. Am auffälligsten ist das neue Intensivtransportbett, das nun mit einer Hubplattform herausgehoben wird. Diese war vor allem für die Kollegen von Vorteil ist.



Intensivtransportwagen im Jahr 2011 (Foto auf der Feuerwache Süd)

Am 31. Dezember 2012 wurde die Intensivverlegung durch die Berufsfeuerwehr eingestellt. Der 2010 beschaffte ITW wurde verkauft.

### Luftrettung

Am 12. Januar 1990 erfolgte der erste deutsch-deutsche Luftrettungseinsatz (Verlegung eines Verbrennungsofers von Magdeburg nach Hannover). Am 10. April 1990 wurde in Magdeburg ein Rettungshubschrauber am Magdeburger Flugplatz und ab 1. Dezember 1990 im Walter-Friedrich-Krankenhaus Magdeburg-Olvenstedt stationiert. Die „MI 2“ der damals noch existierenden Nationalen Volksarmee (NVA) wurde im November 1991 von einer „Bell UH-1D“ der Bundeswehr und diese im Juli 1992 wiederum von der wesentlich leiseren „BO 105 CBS“ abgelöst.



Christoph 36 im Einsatz

In der Rettungshubschrauberstation (bis 1997 provisorisch in einem Container untergebracht) im damaligen Walter-Friedrich-Krankenhaus, heute Klinikum Magdeburg, stand für dringend notwendige Rettungsflüge ein Zivilschutz-Hubschrauber „Christoph 36“, geflogen

von einem Piloten des Bundesgrenzschutzes (BGS), zur Verfügung.

Seit 2006 wird die Hubschrauberstation am Klinikum Magdeburg von der DRF<sup>12</sup> mit einem Eurocopter EC 135 betrieben.

### Massenanfall von Verletzten

Die Bewältigung von Schadensereignissen mit einer größeren Anzahl von verletzten oder erkrankten Personen, den sogenannten Massenanfall von Verletzten (MANV) kann vom Rettungsdienst auf Grund der ständigen Einsparmaßnahmen nicht allein bewältigt werden. Im Rettungsdienst wurde und wird der Personal- und Technikeinsatz mit den Kostenträger (Krankenkassen) regelmäßig neu verhandelt, für den MANV werden jedoch keine Kosten bereitgestellt.

Für den Massenanfall von Verletzten werden deshalb weitere Kräfte und Mittel benötigt. Zu diesem Zweck werden sogenannte Schnelleinsatzgruppen (SEG) vorgehalten. In der SEG arbeiten Ärzte, Rettungsdienstmitarbeiter, Katastrophenschutz Helfer und Feuerwehrleute zusammen.

Wurden in den 1990er Jahren vorwiegend Reservefahrzeuge und Fahrzeuge des erweiterten Katastrophenschutzes (Fahrzeuge des Bundes) eingesetzt, erfolgt heute der Einsatz von Kräften und Mittel des Katastrophenschutzes. Dazu erfolgt die Besetzung der Spezialfahrzeuge der Stadt Magdeburg mit Helfern aller im Katastrophenschutz mitwirkenden Hilfsorganisationen (ASB, DLRG, DRK, JUH, MHD).



Im Jahr 1994 wurde durch die Berufsfeuerwehr Magdeburg ein spezieller Abrollbehälter (AB-SEG) für Großschadensereignisse in Betrieb genommen. Neben einem kleinen Behandlungsraum, waren die verschiedensten Materialien zur Versorgung Verletzter vorhanden, desweiteren befanden sich zwei grosse Versorgungszelte in diesem Container. Die Freiwillige Feuerwehren Magdeburg-Rothensee und Magdeburg-Südost wurde ausgebildet, um im Bedarfsfall den Aufbau des AB-SEG zu übernehmen. Der Abrollbehälter wurde in der Feuerwache Süd Otto-von-Lilienthal-Straße stationiert.

Mit der Zuführung eines AB BHP 50<sup>13</sup> (Bild unten) im Jahr 2010 wurde der AB-SEG außer Dienst gestellt.



Neben diesem Abrollbehälter wurden zwischen 2011 und 2013 die 4-Tragen-KTW und die Arzttrupp-Kraftwagen aus dem Jahr 1992 durch moderne Technik ersetzt. In Magdeburg stehen derzeit vier Notfall-Krankenwagen, zwei Gerätewagen Sanität und vier 4-Tragen KTW zur Verfügung.

<sup>12</sup> Deutsche Rettungsflugwacht

<sup>13</sup> Behandlungsplatz für 50 Verletzte wurde für alle Landkreise und kreisfreie Städte in Sachsen-Anhalt beschafft



Gerätewagen Sanität (oben) und Notfall-Krankentransportwagen (unten)

