

1996

- 12.02. Ausschuss Sitzung
Neue Bergeschere im Rüstfahrzeug
Wir wurden mit einer Erbschaft bedacht
(Hr. Hofmann 1% vom Vermögen)
- 11.03. 128. Jahreshauptversammlung/Gerätehaus
- 30.04. Ausschuss Sitzung
waschen der Einsatzbekleidung bedarf einer Lösung
Übungseinteilung für Frühjahr
- 10.09. Ausschuss Sitzung
Last/Husar wird repariert
Übungseinteilung für Herbst
- 14.09. Räumungsübung Handelsakademie
- 21.09. SSG Übung im Halltal
- 06.10. 114. Bezirksfeuerwehrtag in Völs
- 09.10. Ausschuss Sitzung
Neue Helme Ankauf wird budgetiert, 10 Piepser auch.
- 12.10. Räumungsübung Krankenhaus
Erscheinen der 1. Ausgabe der Feuerwehrzeitung
FLORIAN HALL für Mitglieder und Gönner
- 30.11. Kameradschaftsabend im Parkhotel
- 08.12. Nikolausfeier im Gerätehaus
- 20.12. Maschinisten Weihnachtsfeier im Gerätehaus

Hall am 30.05.1996
 um 22⁰⁰ in der F.F. Hall.
 Herr Trudl Hans
 verpflichtet sich 250.
 Bier der F.F. Hall zufällig
 zustellen. neu Kommandant.
 Stenobaker. Walter Robert.
 Bei Freizeitsportverein
 nicht in Völs. Teilnehm.
 Wette abgeschlossen
 zwich. Grab-Walt
 und Trudl-Hans

Zugew: *[Signaturen]*
 die *[Signaturen]*
 H. B. Bömer

DIE WETTE DES JAHRES.



Hertzlichen Dank

Hans Pletzer´s Dank zu seinem 60er



SCHIAUSFLUG DER EXTRAKLASSE.
 ARLBERG,
 SCHIFAHRENERHERZ
 WAS WILLST DU MEHR.



Wie eine Elite Sicherheitstruppe
 Neuner M., Plattner K., Walder R.



Ein Präsident bedankt sich.

Der Bundespräsident Dr. Thomas Klestil,
 in Begleitung von LH Dr. Wendelin Weingartner und
 BM Dr. Josef Posch auf Besuch in Hall,
 beim Abschreiten der Ehrenformation
 des ABC Abwehrezuges Tirol.
 Mit dabei auch Gfr. Clemens Chesi und
 Gfr. Hansjörg Graber.

Zwei Stunden war ein Schwerverletzter in Kabine „gefangen“

Kran umgekippt – Retter

Zwei Stunden lang war Freitag früh in Volders ein schwerverletzter Kranführer in der Kabine seines Arbeitsgerätes gefangen. Erst als der jede Sekunde umzufallen drohende Kran von der Haller Feuerwehr gesichert worden war, konnte man den Mann bergen. Er liegt nun mit einem Schädel-Hirn-Trauma in der Innsbruck Klinik.

Geschockt beobachteten Arbeiter auf einer Baustelle in Volders Freitag gegen 8.10 Uhr früh, wie sich der Kran neigte und schließlich völlig umkippte. Kranführer Matthias H. (20) aus Gries am Brenner wurde, als der Ausleger auf das Hausdach krachte, nach vorne geschleudert und

prallte vermutlich mit dem Kopf auf eine der Metallstreben seiner Kabine.

Sofort kletterte der Polier mutig auf den schief stehenden Kran, der jeden Moment umzukippen drohte, um nach dem Kranführer zu sehen. Doch er konnte nur ein paar Worte mit ihm wechseln,

dann verlor dieser das Bewußtsein.

Das große Problem bei der Bergung des Schwerverletzten bestand darin, daß man jeden Moment damit rechnen mußte, daß der Kran umfiel und so die Rettungsmannschaften gefährdete. Erst die Feuerwehr Hall konnte helfen. Deren Kommandant Walter

VON WERNER KRIESS

Graber zur „Krone“: „In einem äußerst schwierigen Einsatz mußten wir zuerst mit Hilfe von Seilen den Kran vor einem Umkippen sichern. Erst dann konnte der Kranführer geborgen werden.“

„C 4“-Pilot Harald Gruber: „Die Feuerwehr hat mit der Kransicherung tolle Arbeit geleistet.“ Notarzt Dr. Boris Bill: „Das Unfallopfer wurde mit einem Schädel-Hirn-Trauma in die Intensivstation nach Innsbruck gebracht.“

KRONE 5.10.96



Die äußerst schwierige Bergung des schwerverletzten Kranführers



Der riesige Kran stürzte auf den Rohbau, der Kranführer erlitt schwere Verletzungen

Baukran fiel auf Haus: Arbeiter im Führerhaus eingeklemmt

Nach knapp drei Stunden konnte Feuerwehr den Schwerverletzten befreien

Szenen wie aus einem schlechten Katastrophenfilm spielten sich Freitag vormittag auf einer Baustelle in Volders ab. Ein rund 20 Meter hoher Baukran war aus ungeklärter Ursache umgekippt. Das Stahlmonster landete auf einem Hausdach. Der Kranführer erlitt schwere Verletzungen.

Der spektakuläre Unfall ereignete sich gegen 8.05 Uhr auf einer Baustelle nördlich des Schlosses Friedberg. Der 20jährige Kranführer Mathias H. aus Gries am Brenner wollte Aushubmaterial von der West- zur Ostseite der Baustelle transportieren.

Plötzlich kam der riesige Kran mit dem 30 Meter langen Arm aus dem Gleichgewicht. Das Stahlgerüst kippte um und donnerte auf ein Hausdach. Der Wipptaler wurde im Führerstand eingeklemmt. Schwer verletzt, verlor der 20jährige sofort nach dem Aufprall das Bewußtsein.

Wenige Minuten nach dem Unfall trafen Rettung und Gendarmerie bei der Baustelle ein. Allerdings konnten die Sanitäter nichts ausrichten, das Führerhaus befand sich etwa fünf Meter über dem Boden. Feuerwehrmänner mußten die schwie-

rige Bergung übernehmen. Aber erst nach zweieinhalb Stunden konnte Mathias H. aus dem Führerstand befreit und geborgen werden. Der Schwerverletzte wurde mit dem Rettungshubschrauber „Christophorus IV“ in die Innsbrucker Klinik geflogen.

Die Ursache für das Unglück ist derzeit noch unklar. Ein Sachverständiger soll nun Licht ins Dunkel bringen. Es wird aber vermutet, daß der Baukran überladen bzw. falsch belastet war. Auch das Arbeitsspektrator hat sich inzwischen in die Ermittlungen eingeschaltet.

Erst nach Sicherung war Bergung des Kranführers möglich
leisteteten Schwerarbeit

SCHWIERIG!

ES GING ERST WEITER, ALS DER
UNTERGEORDNETE HALLER EINSATZLEITER,
DIE EINSATZLEITUNG ÜBERNAHM.

BETEILIGTE EINSATZKRÄFTE:

FF VOLDERS, FF WATTENS DL30,
FF HALL KDO, RÜST, DL30, RK WATTENS

KURIER 5.10.96

RÄUMUNGSÜBUNG BUNDES HANDELSAKADEMIE



HURRA DIE SCHULE BRENNT.





Das amerikanische Kriegsrelikt sorgte für einen nächtlichen Großalarm bei Helfern und Anwohnern



Großes Aufatmen in Hall: Die entschärfte Bombe wird verladen

MEINUNG



Von PETER FREIBERGER

TT 18.10.96

Gut gerüstet

TT 17.10.96

Einsatzbereitschaft und Können unter Beweis gestellt haben alle Verantwortlichen und Organisationen, die an der Evakuierung der Haller „Bombenopfer“ beteiligt gewesen sind. Es ist nicht leicht, mitten in der Nacht Hunderten Menschen die Notwendigkeit der Räumung ihrer Häuser so zu erklären, daß sie diese ohne Murren verlassen. Auch die sofortige Bereitstellung von Bussen, Notbetten und Verpflegung zeigt, daß man in Hall für größere Notfälle gerüstet ist.

nschen muß-och früh in t werden, er Nacht bei eiten eine im-Flieger- m Zweiten id.

). An der Kreuz- l mit der Bahn- der Amtsbach- Zeit eine Was- rlegt. Um den

verkau nicht übermäßig zu behindern, finden die Arbeiten vorwiegend in der Nacht statt.

Am Dienstag gegen 23.30 Uhr stieß Baggerfahrer Gerhard Egger aus Uderns in et-

wa zwei Meter Tiefe auf Metall. „Ein Wasserrohr“, meinte zunächst einer der Bauarbeiter. Bei näherem Hinschauen stellte sich freilich rasch heraus, daß es sich wohl um eine Bombe handelte.

„Nachdem wir über den Fund informiert wurden, haben wir sofort Bezirkskommandant Franz Hofer, der Bombensachverständiger ist, alarmiert“, sagt der Kommandant des Gendarmeriepostens Hall, Chefinspektor Peter Niederwieser. Hofer nahm den verdächtigen Gegenstand unter die Lupe und wußte rasch Bescheid.

Daraufhin wurde der Entminungsdienst in Linz ver-

ständig, ein Experte traf gegen 4 Uhr früh in Hall ein. Der hielt eine Evakuierung der Häuser im Umkreis von 100 Metern um die Fundstelle für notwendig. „Um 4 Uhr haben wir damit begonnen“, sagt Niederwieser. 90 Personen hat man mit zwei IVB-Bussen in das Kurhaus gebracht, wo Betten und Verpflegung für die aus dem Schlaf gerissenen Menschen bereitstanden. Die übrigen sind in eigenen Pkw zu Verwandten gefahren. Insgesamt verließen etwa 300 Menschen ihre Häuser.

Um 5.30 Uhr begann der Linzer Experte mit der Entschärfung der amerikanischen 250-Kilo-Bombe. „Er entfernte zuerst den hinteren Zünder, dann wurde die Bombe weiter ausgegraben. Zum Glück befand sich vorne kein zweiter Zünder“, so Niederwieser. Um 6.20 Uhr war die Entschärfung abgeschlossen, die Menschen konnten in die Häuser zurück. Das explosive Fundstück wurde am Mittwoch zur Sprengung nach Linz gebracht.

Insgesamt standen während Evakuierung und Entschärfung rund 30 Männer der Feuerwehr Hall und ebenfalls etwa 30 Rotkreuzhelfer im Einsatz. Acht Gendarmen sorgten für die Absperrung und die Verkehrsumleitung. „Die Menschen haben durchwegs gelassen reagiert, niemand hat sich über die Unannehmlichkeiten beschwert“, resümiert Niederwieser.



LOCKER NAHMEN Petra Scartezini-Rainer (mit Tochter Anna) und Georg Rainer (mit Kassian) die Evakuierung. TT-Foto: Fischer

Fladi Rogar, BFI Graber W., VBm. Hafner F., Ing. Paulus H. zwischen Entmineuren und Gendarmen

KRONE 17.10.96

GEFÄHRLICHE BOMBENSTIMMUNG

250 Kilo-Bombe in zwei Meter Tiefe entdeckt – Entminungsdienst ließ Häuser evakuieren

300 Haller aus Schlaf gerissen



DIE BOMBE wurde aufgeladen und nach Linz gebracht. Gerhard Egger (kl. Bild) hatte sie gefunden. Fotos: Fischer/Scherer

Ernstfall war nicht ganz so ernst

In der Innsbrucker Südumfahrung geriet Lok in Brand / Lokführer handelte geistesgegenwärtig / Rettung und Feuerwehr kritisieren ÖBB

Thomas Hörmann

Mit beinahe allem, was Räder hat, waren Dienstag mittag Feuerwehr und Rettung auf dem Weg zum Innsbrucker Südumfahrungs-Tunnel. In der Horrormeldung, die die Feuerwehr in „Alarmstufe I“ versetzte, war von einer brennenden Lokomotive in der 12,7 Kilometer langen Tunnelröhre die Rede. Allerdings hatte der nervenstarke Lokführer die Situation bereits weitgehend entschärft. Weniger gut reagierte angeblich der Arbeitgeber des Zuglenkers, die ÖBB: Denn die Alarmierung der Einsatzkräfte soll etwas zuviel Zeit in Anspruch genommen haben und lief außerdem über die Gendarmerie und nicht direkt über Feuerwehr und Rettung.

Gegen 11.04 Uhr geriet die deutsche Zuglok der Rollenden Landstraße auf dem Weg vom Brenner nach Bayern ausgerechnet in der Tunnelröhre in Brand. Unverzüglich hängte der Lokführer das brennende Ungetüm vom Rest des Zuges ab. Mit der Reservelok am Ende der Garnitur wurden die Wagons samt Lkw und Fernfahrern unbeschadet aus dem Tunnel in Richtung Gerberbach gezogen. Der erste Teil der Rettungsaktion war geglückt. Allerdings vergingen nun aus derzeit noch ungeklärter Ursache bange 20 Minuten, ehe die Feuerwehr alarmiert wurde. Dann klappte wieder alles wie am Schnürchen. Die Einsatzfahrzeuge wurden in Hall und Matrei auf Züge verladen und zur brennenden Lokomotive in den Tunnel gebracht. Währenddessen raste auch die Schnelleinsatzgruppe der Rettung zu den beiden Tunnelportalen. Der Einsatz verlief wie geplant. Die etwa 50 Rettersmänner konnten

gottlob Daumen drehen, die Züge mit den Feuerwehrmännern kämpften sich im Schrittempo durch den dichten Qualm zur Brandstelle. Nach etwa 20 Minuten erreichten die Brandbekämpfer die schwer beschädigte Lokomotive. Die Flammen hatten die Experten rasch unter Kontrolle, nach der Entfernung der Lokomotive war der Tunnel wieder ohne Behinderungen befahrbar. Verspätungen traten kaum auf. Gegen 13.54 Uhr war der Einsatz für die 59 Männer der Feuerwehren von Innsbruck, Hall und dem Wipptal beendet. Nach ersten Untersuchungen soll ein technischer Defekt zum Brand des Transformators geführt haben.

„Das war jedenfalls die angenehmste Form eines ersten Katastropheneinsatzes im Tunnel“, zog Feuerwehrinsatzeleiter Christoph Wegscheider Bilanz. Dennoch – über das Funktionieren des Katastrophenplanes werde man noch reden müssen: „So wurden wir eigenartigerweise von der Gendarmerie informiert.“ Auch aus den Reihen der Rettungskritik an der späten Alarmierung: „Es gab einige Mißverständnisse.“

Die Reaktion der ÖBB: „Wir haben die Verständigung der Einsatzkräfte gemäß dem Alarmplan durchgeführt“, erläutert ÖBB-Pressesprecher Arno Guggenbichler: „Als erste Maßnahme wurde der Zug aus dem Gefahrenbereich im Tunnel gebracht.“

Aber auch der ÖBB-Vertreter räumt ein, daß „man sich zusammensetzen wird müssen“. Erst jetzt – bei einem Ernstfall – würden eben die Schwachstellen des Alarmplanes zutage treten.

Gottlob war der Ernstfall doch nicht ganz so ernst ...



Mitten im Tunnel der Innsbrucker Südumfahrung geriet die Zuglokomotive der Rollenden Landstraße in Brand. Dank dem Lokführer und den Feuerwehrmännern war die Situation rasch unter Kontrolle, verletzt wurde niemand. Auch zu Verspätungen kam es kaum

KURIER 22.8.96

Funk war bei Brand gestört

Zuwenig Informationen

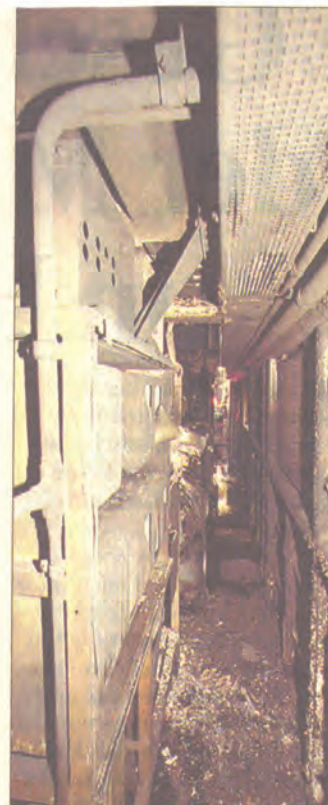
Keineswegs reibungslos verlief Mittwoch das Zusammenspiel der Einsatzkräfte beim Lokbrand im Tunnel der Innsbrucker Südumfahrung. Rettung, Feuerwehr und Gendarmerie fühlten sich von der ÖBB schlecht bzw. zu spät informiert. Die Verständigungsprobleme zwischen den verschiedenen Hilfskräften haben nun ein Nachspiel. „Wir werden uns mit allen Beteiligten an einen Tisch setzen, um die negativen Punkte zu verbessern“, erklärt ÖBB-Pressesprecher Arno Guggenbichler. Zumindest eine Ursache für den schlechten Informationsfluß zwischen ÖBB, Rettung und Feuerwehr konnte nun ermittelt werden: Ein defekter Großrechner der Bundesbahn führte zu Problemen im Funkbereich. „Daher kam es vor allem beim Nordportal des Tunnels zu Verständigungsschwierigkeiten“, weiß inzwischen Guggenbichler. Ein Zufall also, daß ausgerechnet während des Feuers der Funk ausfiel. Tom

KURIER 23.8.96



WARTEN AUF DEN ÖBB-EINSATZLEITER NORDPORTAL

IM TUNNEL IST DER TEUFEL LOS.



DIE LOK, die gebrannt hatte, wird im Süden aus dem Tunnel geschoben. Davor ein auf den Zug verladenes Feuerwehrfahrzeug. Von Norden her fuhr das in Hall stationierte ÖBB-Tunnelrettungsfahrzeug zur Unfallstelle.

DER AUSGEBRANNTE Trafo-Block in der Lokomotive.

TT-Fotos: Zoller, Parigger

Lok brannte im Sautrog-Tunnel – ÖBB weisen Kritik zurück: „Haben nach Vorschrift gehandelt“

Feuerunfall deckt Mängel auf

Gestern vormittag fing eine E-Lok im Sautrog-Tunnel Feuer. Verletzt wurde niemand – doch es hätte wesentlich schlimmer ausgehen können.

INNSBRUCK (slr/p. f.). Lange war überhaupt nicht klar, was passiert war. Gegen 11 Uhr fuhr eine „rollende Landstraße“, also ein mit Lkw beladener Zug, von Süden kommend in den Tunnel ein. Die Lkw-Fahrer befanden sich in einem Personenwagen. Der Zug hatte zwei Lokomotiven – eine vorne, eine am Ende des Zugs. Ziemlich genau in der Hälfte des rund 13 km langen Tunnels kam es zu einem Trafoschaden in der vorderen Lokomotive. Öl trat aus, das Feuer fing. Der Lokführer reagierte rasch: Er koppelte die Lok vom Zug ab. Anschließend wurde der Zug von der hinteren Lokomotive wieder Richtung Süden, also rückwärts, aus dem Tunnel gezogen. Die rauchende Lok blieb im Tunnel stehen und wurde gelöscht.

Der erste Anruf ging um 11.15 Uhr beim Gendarmerieposten Hall ein. Auch die Feu-

erwehr wurde von den ÖBB verständigt, nicht jedoch die Rettung. Dort erfuhr man, so Fritz Eller von der Rotkreuz-Einsatzleitung, erst um 11.21 Uhr vom Unfall – durch einen Anruf der Haller Gendarmerie. Innerhalb weniger Minuten standen die Feuerwehren von Hall und Volders am Nordportal und im Süden die Berufsfeuerwehr Innsbruck im Einsatz. Das Rote Kreuz bot insgesamt 75 Mann auf, einschließlich einiger Notärzte und eines Hubschraubers; und auch die Gendarmerie war mit einem Großaufgebot vertreten.

Rund eineinhalb Stunden nach dem Unfall rätselten die Einsatzmannschaften am Nordportal des Tunnels immer noch, was eigentlich passiert sei. Schließlich nahm sich Gendarmeriebezirkskommandant Franz Hofer kein Blatt mehr vor den Mund: „Wir sind relativ sehr spät verständigt worden. Die Informationen sind äußerst dürftig, und von den ÖBB ist niemand Befugter vor Ort. Es hat auch niemand seitens der ÖBB Kontakt mit uns aufgenommen.“



DER UNGLÜCKSZUG, nachdem die brennende Lokomotive abgekoppelt worden war.

Kritik gab es auch von der Innsbrucker Berufsfeuerwehr. „Wir konnten erst eine Stunde nach unserer Alarmierung mit dem Löschgruppenfahrzeug und sechs Mann in den Tunnel einfahren“, klagt Branddirektor Siegfried Nalter. So lange dauerte es nämlich, bis eine Lok der ÖBB das Fahrzeug auf einem Waggon vom Frachtenbahnhof zum Südportal zog. „Zum Glück war kein Personen- oder Schnellzug betroffen, die ÖBB müs-

sen in Zukunft wesentlich schneller reagieren“, fordert Nalter. Und er vergleicht: „Wir fahren normalerweise innerhalb einer halben Minute aus.“ Der Vorfall habe jedenfalls Schwachstellen aufgedeckt.

Bei den ÖBB versteht man die Vorwürfe nicht: Karl Zimmermann, Chef der Fahrdienstleitung, betont, daß man exakt nach Alarmplan vorgeht. Dieser sieht vor, daß bei Feuer die ÖBB-Einsatzmann-

schaft am Bahnhof Hall verständigt werde, die über ein Tunnelrettungsfahrzeug verfüge. Und genau das habe man auch getan. Daß die Innsbrucker Feuerwehr erst später verständigt wurde, entspreche ebenfalls dem Einsatzplan, der vorsieht, zuerst Feuerwehr und Gendarmerie in Hall zu verständigen. Und der ÖBB-Einsatzleiter sei natürlich vor Ort gewesen – er habe sich im Tunnelrettungsfahrzeug befunden.

TT 22.8.96

SCHLEPPLOK WOLLTE SICH MIT BRANDLOKOMOTIVE SCHON ZUM NORDPORTAL BEWEGEN, ALS VON DER BERUFSFEUERWEHR INNSBRUCK DER WUNSCH KAM, ZUM SÜDPORTAL AUSZUFAHREN. DORT WARTETEN DIE MEISTEN PRESSEVERTRETER INKL. FERNSEHEN.

Durch Gespräche zwischen allen Beteiligten sollen nun rasch alle Mängel beseitigt werden

Feuerunfall: Kritik wird präzisiert

Nachlese zum Feuerunfall im Sautrog-Tunnel: Die Einsatzmannschaften kritisieren die ÖBB – dort gibt man Fehler zu und ist gesprächsbereit.

INNSBRUCK (slr.). Glücklicherweise, so der Innsbrucker Branddirektor Siegfried Nalter, habe es sich bei dem Lokbrand am Mittwoch nur um einen „Bagatellunfall“ gehandelt. „Aber wenn ich mir vorstelle, da wäre ein Personenzug im Tunnel gewesen und es hätte stärker gebrannt, dann gibt es keine Diskussion, daß wir wesentlich schneller hineinkommen müßten. Da müssen sich die ÖBB den Kopf zerbrechen, wie das schneller geht.“ Die Innsbrucker Berufsfeuerwehr sei 17 Minuten nachdem der Alarm ausgelöst worden war, mit allen Geräten am Nordportal gestanden. „Und nach genau einer Stunde ist der Zug gekommen, mit dem wir einfahren konnten.“

Gendarmeriebezirkskommandant Franz Hofer hat eine zentrale Forderung: „Daß bei dem Einsatzstab, der sich dem Einsatzplan entsprechend am

Nordportal bildet, selbstverständlich auch eine Bezugsperson der ÖBB anwesend sein soll“. Dies fordert auch Fritz Eller, von der Einsatzleitung des Roten Kreuzes: „Es gibt einen guten, sehr umfangreichen Alarmplan, aber es hat eben einfach eine Schlüsselperson gefehlt, nämlich der ÖBB-Einsatzleiter am Nordportal.“

Seitens der ÖBB erklärte gestern Pressesprecher Arno Guggenbichler, daß sogar drei ÖBB-Einsatzleiter an der Aktion beteiligt waren. Einer am Süd- und einer am Nordportal des Tunnels sowie einer, der im Zug von Innsbruck zum Südportal führt.

Unklar ist, warum sich der Einsatzleiter am Nordportal, ehe er in den Tunnel einfuhr, nicht als solcher zu erkennen gab – denn das ÖBB-Rettungsfahrzeug stand länger als eine halbe Stunde vor dem Tunnel. „Und im Tunnel“, so Hofer, „nützt er uns nichts, wenn wir uns nicht mit ihm verständigen können.“

Man habe sich strikt an den genehmigten Einsatzplan gehalten, sagt Guggenbichler. Aber es habe „technische Pro-



WARTEN AM SÜDPORTAL: 42 Minuten dauerte es, bis der Zug aus Innsbruck eintraf, um die Feuerwehr in den Tunnel zu transportieren. Bei einem größeren Feuer viel zu lange. TT-Foto: Parigger

bleme beim Funk gegeben und deswegen ist das Informationsdefizit seitens der Rettung und der Gendarmerie – nicht bei der Feuerwehr – am Nordportal gegeben gewesen“. Die Priorität der ÖBB sei gewesen, die elf Lkw-Fahrer und die zwei Triebfahr-

zeugführer aus dem Gefahrenbereich zu bergen, was bestens funktioniert habe.

Einig sind sich Feuerwehr, Gendarmerie und Rettung, daß so bald wie möglich Gespräche mit den ÖBB geführt werden müssen, um Konsequenzen aus den Mängeln zu

ziehen. Auch bei den ÖBB ist man dieser Meinung. Guggenbichler: „Ich will sicher nicht die ÖBB von jeder Schuld reinwaschen. Wir werden Gespräche führen, um alle Defizite, die es gegeben hat, zu analysieren und zu beseitigen.“

Durch Gespräche aller Beteiligten sollen Mängel beseitigt werden

Was lief dabei schief?

HALL/INNSBRUCK. Schon in den nächsten Tagen wollen sich alle Sicherheitskräfte und die Bundesbahn an einen Tisch setzen und die beim Feuerunfall im Inntaltunnel aufgetretenen Mängel analysieren.

In der Vorwoche brannte eine Lokomotive der Rollenden Landstraße rund sechs Kilometer vom Nordportal entfernt im Inntaltunnel. Nach der Rettungsaktion wurde Kritik laut, daß bei der Alarmierung und beim zeitlichen Ablauf der Bergung einiges schiefgelaufen sei. Daß nicht alles bei diesem Zwischenfall nach Plan ging, gibt auch die Bundesbahn zu. Pressesprecher Arno Guggenbichler: „Ich will sicher nicht die ÖBB von Schuld freisprechen, aber unerwartete technische Probleme machten uns und den Einsatzkräften bei diesem Brand im Tunnel einen dicken Strich durch die Rechnung.“

Ein Blitz legte den Computer lahm

Ein Blitzschlag hatte kurz vorher einen computergesteuerten Rechner der Funkstrecke außer Betrieb gesetzt. Damit war nur eingeschränkter Funkverkehr im und außerhalb des Tunnels möglich. Nach Aussage Guggenbichlers hatte sich die Bahn strikt an den vorgeschriebenen Einsatzplan gehalten und mit der Personenrettung an erster Stelle begonnen.

Guggenbichler: „Man muß

auch einmal den beiden Lokführern ein großes Lob aussprechen, denn sie haben innerhalb kürzester Zeit die auf der Rollenden Landstraße mitfahrenden elf Lkw-Lenker aus dem Gefahrenbereich gebracht.“

Auch für die Feuerwehr Hall zeigte dieser Zwischenfall im Inntaltunnel, daß es beim nächsten Einsatzfall unbedingt „besser laufen“ soll. Alle aufgetretenen Schwachstellen müssen ausgemerzt werden. Zum Beispiel müssen unbedingt die Feuerwehr Hall und die Berufsfeuer-



ROBERT WALDER anerkennt, daß der Einsatz im Tunnel viel Lehrreiches beinhaltete. Fotos (2): Zimmermann

wehr Innsbruck gleichzeitig alarmiert werden, denn niemand weiß bei der Alarmierung, wo man in den Tunnel einfahren kann. „An diesem Tag sprach Vieles für uns. Erstens war der Einsatz am Tag und nicht in der Nacht. Zweitens waren an diesem Tag genug Einsatzkräfte innerhalb kürzester Zeit unterwegs. Und drittes ist zum Glück – außer einer leicht beschädigten Lokomotive – nicht viel passiert“, resümiert Abschnittskommandant Robert Walder von der Haller Feuerwehr.

Die Feuerwehr Hall war laut Walder mit dem speziell ausgerüsteten Tunnelleinsatzfahrzeug innerhalb von acht Minuten abfahrbereit am Waggon auf dem Haller Bahnhof, und die weiteren Einsatzkräfte der Tunnelfeuerwehren Volders und Tulfes standen ebenfalls auf Abruf bereit.

Fragen müssen nun geklärt werden

Offen bleiben einige Fragen: Warum wurde die defekte Lokomotive nicht gleich aus dem Tunnel geschleppt? Was passiert, wenn bei einem solchen Zwischenfall ein normaler Güter- oder Personenzug beteiligt ist, der nicht über zwei Lokomotiven wie die rollende Landstraße verfügt? Was passiert im Notfall

LOKALANZEIGER 29.8.96



ARNO GUGGENBICHLER, neuer Pressesprecher der ÖBB, spricht den Lokführern ein großes Lob aus.

mit einem Zug im Tunnel, wenn der Strom der Oberleitung abgeschaltet werden muß? Wer bringt dann diesen wieder heraus? Warum gab sich der Einsatzleiter der ÖBB am Nordportal nicht zu erkennen?

PETER ZIMMERMANN

Feuerunfälle mit Personenschaden in Eisenbahntunnels sind extrem unwahrscheinlich

29.8.96 TT

Einsatzpläne für Tunnelunfälle

Die ÖBB geben Fehler beim Feuerunfall im Sautrog-Tunnel zu – glauben aber grundsätzlich für Brandbekämpfung in Tunnels gut gerüstet zu sein.

Die ÖBB räumen ein, daß es beim Unfall vergangene Woche Probleme beim Funkverkehr gegeben habe – ausgelöst durch einen Blitzschlag, der einige Tage zuvor einen Computer beschädigt habe. Den Vorwurf der Feuerwehr, der Zug, mit dem das Feuerwehrfahrzeug in den Tunnel gebracht wurde, sei viel zu lange unterwegs gewesen, weisen die ÖBB jedoch zurück. Zu diesem Zeitpunkt habe man bei der ÖBB-Einsatzleitung bereits gewußt, daß sich keine Personen mehr im Tunnel befinden und es sich nur um einen Bagatellunfall gehandelt habe.



EIN TUNNELRETTUNGSZUG: Zwischen den Wasserwaggons und der Lok wird das Feuerwehrfahrzeug aufgeladen. TT-Foto: Parigger

VERLADESTELLE AM BAHNHOF HALL

TT 29.8.96

HINTERGRUND

Brennende Lok, vertane Chance ...

Von M. SAILER

Am 13. September werden sich Vertreter der ÖBB, der Gendarmerie, der Feuerwehren und der Rettung treffen, um die Lehren aus dem Feuerunfall im Sautrog-Tunnel zu ziehen. Doch eigentlich ist jetzt schon klar, was verbessert werden muß – und zwar entscheidend verbessert: nämlich die Kommunikation.

Die Innsbrucker Berufsfeuerwehr argumentierte – aus ihrer Sicht völlig zu Recht –, daß der Zug, mit dem das Feuerwehrauto in den Tunnel gebracht wurde, vom Innsbrucker Frachtenbahnhof bis

zum Südportal des Tunnels eine Stunde unterwegs war. Die ÖBB stellen – aus deren Sicht ebenfalls völlig zu Recht – dem entgegen, es sei keine Eile geboten gewesen, denn in der ÖBB-Einsatzzentrale habe man ja nach ein paar Minuten gewußt, daß sich keine Personen mehr im Tunnel befinden würden und das Feuer an der Lok so minimal gewesen sei, daß es in der Zwischenzeit vermutlich ohnehin von selbst ausgegangen war.

Nur: Warum hat das die ÖBB dann der Feuerwehr nicht mitgeteilt? Warum wird ein Großeinsatz der Hilfskräfte mit drei Feuerwehren und

75 Mann des Roten Kreuzes erst nach mehr als zwei Stunden abgeblasen, wenn man praktisch von Anfang gewußt hat, daß so gut wie nichts passiert ist? Und warum dauert es eigentlich drei Tage, ehe eine breitere Öffentlichkeit zum erstenmal erfährt, daß Unfälle dieser Art bei alten Lokomotiven eben gelegentlich vorkommen und der Lokführer das brennende Trafoöl normalerweise mit dem Handfeuerlöcher problemlos löschen kann? Nur daß man diesmal, weil es eben in einem Tunnel passiert ist, seitens der ÖBB schnell eine richtige Entscheidung getroffen und gesagt hat: Gut, kein Risiko,

Lok abkuppeln und Personen sofort aus dem Tunnel.

Das alles sickerte aber erst tröpfchenweise durch. Die erste Reaktion der ÖBB war: „Wir haben strikt nach Vorschrift gehandelt.“ Das ist für ein Unternehmen, das das alte Beamtenimage loswerden will, reichlich dürftig. Einen Tag später erkannte man dann offenbar, daß es im Zeitalter der Öffentlichkeitsarbeit nicht mehr ausreicht, sich auf Vorschriften zu berufen. Es habe Probleme mit dem Funk gegeben, gab man daher seitens der ÖBB zu. Aber auch das ist im Zeitalter der Mobiltelefone ein eher schwaches Argument. Und eine Entwarnung

in den Zentralen der Hilfsmannschaften hätte man sogar über Festleitungen weitergeben können. Und somit haben sich die ÖBB selbst wieder einmal in eine fatale Lage gebracht. Sie haben in der Sache rasch und richtig reagiert – was man durchaus als imagebildende Maßnahme hätte verkaufen können. Aber statt dessen ließ man dem Kommunikationsmanko mit den Hilfsmannschaften dann noch ein Kommunikationsmanko mit der Öffentlichkeit folgen, was wohl bei vielen Bahnbenutzern Ängste – völlig unbegründete Ängste – vor Feuerunfällen geradezu geschürt hat.



TT 31.8.96

DER BRANDHERD.
EINE IN DIE JAHRE
GEKOMMENE LOKOMOTIVE.

Freiwillige Feuerwehren übten für den Ernstfall im Halltal, auf daß dieser nicht eintritt

Atemschutz in den Salzbergstollen

HALL/ABSAM. Seit dem Bau des Bahnstreckentunnels Volders-Zenzenhof ist die Stadtfeuerwehr Hall mit der Notwendigkeit beauftragt, Langzeitemschutzgeräte für den Ernstfall zu erproben. Dazu wurden seit 1991 regelmäßig Übungen im Stollensystem des stillgelegten Salzbergwerkes im Halltal durchgeführt. Für die Wehrmänner bedeutet das eine besondere Erschwernis, da neben der Ausrüstung noch die Finsternis und Beengtheit der Stollen hinzukommt.

Bei der heurigen Übung am 21. September, nahmen auch Atemschutzgruppen der Wehren von Volders und Tulfes teil. Damit wurde eine gemeinsame Erprobung der Schwerpunktfeuerwehren des Tunnelnordportals erreicht. Insgesamt waren 30 Mann in 2 Gruppen im Mitterberg-, Steinberg- und Königsbergstollen 4 Stunden im Übungseinsatz. Auch das bis vor 30 Jahren für Bergwerksbesucher zugängliche Fremdenwerk „Utschneider“ wurde begangen. Es ist heute stellenweise nur mehr einen Meter hoch. Neben der Erprobung der Geräte und der Mannschaft war die Übung auch ein Erlebnis, da ein Salzsee und ein Steinsalz-lager zu sehen waren. Alle bisherigen Übungen verliefen un-



VIEL PLATZ haben die Mannen der FF im früheren Fremdenwerk Utschneider nicht, wenn sie üben.

frei und erreichten das gesteckte Aufgabenziel.

Die Anwesenheit von Vizebürgermeister Fred Hafner zeigt das Interesse der Stadt Hall an einer schlagkräftigen Feuerwehr. Auch Kommandant Bezirksfeuerwehrrinspektor Walter Graber, überzeugte sich nach Abschluß der Übung in Begleitung des Einsatzleiters Josef Steinlechner, durch eine Stollenbegehung, von der schwierigen Aufgabenstellung, die seine Wehrmänner bewältigen mußten. Der Wasserverlust durch Schweiß und die salzige Luft wurden bei der anschließenden Jause im Herrenhaus wieder ausgeglichen.

Einen Monat vor dieser Übung am 21. August, gab es im Bahnstreckentunnel einen Ernstfall, da eine Lok Feuer fing und auch die Haller Feuerwehr zum Einsatz kam. Die letztjährige Übung am 3. August, war auch mit einer technischen Aufgabe verbunden, da gleichzeitig eine 360 Meter lange Schlauchleitung vom Kaiserbergstollen zum Erzherzogsbergstollen durch den Wickaschurf mit 208 Stufen verlegt wurde. Sie versorgt seit damals eine Solesammelstation in der Stollenhütte.

Daß die Haller Feuerwehr nicht nur zu Übungszwecken im Halltal ist, beweist eine Reihe von Löscheinsätzen seit Ende

des 2. Weltkrieges. Vor 50 Jahren wütete wochenlang ein Brand, der den Latschenbestand vom Lavatscherjoch bis zur Bettelwurfhütte weitgehend vernichtete.

Vor rund 40 Jahren brannte tagelang der Wald am Hochmahdkopf. Es folgten zwei Waldbrände am Usterberg oberhalb der Bergerkapelle, und letztlich

brannte am 7. Dezember 1990 der halbe Dachstuhl des Herrenhauses.

Dazu kommen in dieser Zeit noch einige Waldbrände an der Südseite des Zunderkopfes. Man sieht aus Übung und Ernstfall, daß die Haller Feuerwehr stets Gemeindegrenzen überschreitend tätig ist.

HANS SPÖTTL



WO BIN ICH? Nein, der FFler weiß, wo er ist, am Fuße des Sötzenschurfes im Steinbergstollen.



ANSTRENGEND: kurze Rast in 900 Meter Tiefe des Mitterbergstollens.



EIN KOMMANDANT SUCHT HALT
v.l. Spöttl, Walder, BFI Graber, Steinlechner, Koidl



GRUPPENFOTO MIT SALZ



„DER DRITTE MANN“ AN DER ZITHER KARL ANKER
v.l. Stillebacher, Koidl, Hentrich

VERSCHIEDENE EINSÄTZE



GEFAHRSTOFFEINSATZ

NEUEINDECKUNG DES
EHMALIGEN FEUERWEHR-SIRENENTURM
I. Haslwanger E., Walder R.
u. v. I. Trettler H., Haslwanger E., Posch B.,
Walder K., Köll R., Hafele



FRISCH VOM SERVICE



ROUTINEBRAND



TRM BRAND IM KESSELHAUS



INNENANSICHT



FLORIAN HALL

1. Ausgabe, Oktober 1996



retten - löschen - bergen - schützen

**ORIGINAL LAYOUT DER ERSTEN
FLORIAN HALL
AUSGABE**



Stadtfeuerwehr Hall in Tirol

ARBEITSFUNK

Um einen schnellen Funkkontakt zwischen dem Atemschutztrupp und der Einsatzleitung herstellen zu können, wurde in beiden TLF's ein Arbeitsfunk mit Ladegerät, als auch eine Atemschutzmaske mit Funkgarnitur eingebaut. Der Truppführer ist so direkt mit der Einsatzleitung und den anderen Trupps verbunden (**Arbeitsfunkgeräte befinden sich im TLF1, TLF2, KÖF und dem KDO**), was wiederum einen koordinierten Einsatz ermöglicht.

NAMENSCHILDER

Sämtliche Namensschilder der aktiven Mitglieder sind nun eingetroffen und warten in der Bekleidungskammer auf ihre Abholung!



- JEDER RAT VON EUCH IST UNS WICHTIG -

An diese Ausgabe haben mitgearbeitet:

- Angerer Peter
- Chesi Peter
- Ebenbichler Thomas
- Felderer Peter
- Gstrein Thomas
- Köll Reinhold
- Neuner Michael
- Zigler Werner

FLORIAN HALL

1. Ausgabe, Oktober 1996



retten - löschen - bergen - schützen



Eine
FEUERWEHR-EPOCHE
ist vorbei.

LANDES BRANDDIREKTOR **HERMANN PARTL**
BEENDET, WEGEN ERREICHENS DER ALTERSGRENZE,
SEINE AKTIVE LAUFBAHN
UND TRITT VON ALLEN FUNKTIONEN ZURÜCK.





**RÄUMUNGSÜBUNG
BEZIRKS-KRANKENHAUS HALL**

DL30 HALL



TB32 SEEFELD



DL30 WATTENS

BERGETRUPPS



EINSATZLEITER WALDER R.
hinten Chesi P.



WARTEN AUF DEN EINSATZ



ÜBERGABE AN DAS SPITALPERSONAL



**ABTRANSPORT ÜBER DAS
FLUCHTSTIEGENHAUS**



**STATIST
DER DIESE
BETREUUNG
GENOSS,**



**PRIMARARZT, OBERARZT
und NOTARZT im Einsatz.**