

Flächenbrand - 06. April







Verkehrsunfall - 07. Juni









Tierbergung - 21.Juni











Eisenbahnunglück - 2. Juli







Einsatzfotos mit freundlicher Genehmigung der APA



Im Bild: Unimog der FF Bramberg und der FF Neukirchen und die Lokomotive die von Mühlbach kam



Abtransport eines Verletzten



In dieser Lokomotive befand sich der tote 40-jährige Lok-Führer





Die 2 ineinandergeschobenen Waggons





Weitere Fotos von der Freiwilligen Feuerwehr Mittersill



Die FF-Bramberg beim Heraustrennen der Waggonwand



Der Einsatzort



Bgm. Walter Freiberger im Gespräch mit Kat.-Referent Kurt Reiter





(c) by www.mittersill.tk

Insgesamt 8 Rettungshubschrauber waren im Einsatz



(c) by www.mittersill.tk

Die B165 war voll von Einsatzfahrzeugen



(c) by www.mittersill.tk



Hier schob sich der vordere Waggon bis zur Hälfte in diesen Waggon. In diesem Bereich befanden sich 3 eingeklemmte Personen sowie der weibliche Leichnam.



80 Retter des Roten Kreuzes behandelten die zahlreichen Verletzten





Die Särge für die zwei Toten wurden vorbereitet



Die Züge stießen in einer unübersichtlichen Kurve mit jeweils rund 60 Stundenkilometern frontal zusammen.



Immer wieder schwierige Transporte.



Viele Opfer mit Gesichts- und Kopfverletzungen.



Hier ein Bild des Frontalzusammenstoßes. In der linken Lokomotive befand sich der tote Lokführer



Überlebt





Hier ein Bild des Frontalzusammenstoßes. In der linken Lokomotive befand sich der tote Lokführer

ORF-Bericht - 2. Juli 2005

Schweres Zugsunglück auf der Pinzgaubahn

Der Zusammenstoß zweier Züge auf der Schmalspurbahn im Oberpinzgau hat Samstagmittag zwei Tote und 34 Verletzte gefordert. Das Unglück passierte in einer unübersichtlichen Kurve.

Mehrere Personen eingeklemmt

Kurz nach zwölf Uhr stießen am Samstag zwei Garnituren der Pinzgaubahn bei Bramberg und Mühlbach im Oberpinzgau frontal zusammen. Ein Großaufgebot von Feuerwehr und Rotem Kreuz unterstützt von Besatzungen einiger Notarzthubschrauber half den zum Teil schwer verletzten Fahrgästen. Acht waren eingeklemmt und mussten mit Bergescheren befreit werden. Mittlerweile sind alle Verletzten in Krankenhäuser gebracht worden. Die schwersten Fälle seien mit Hubschraubern ins Unfallkrankenhaus sowie die Chirurgie West des St. Johannis-Spitals in der Landeshauptstadt geflogen worden, teilte Rotkreuz-Direktor Gerhard Huber mit.

Zwei Tote und 34 Verletzte

Zwei Menschen sind bei dem Unglück getötet worden. Ein Opfer ist einer der beiden Lokführer. Behördlich bestätigt wurde die Zahl von insgesamt 34 Verletzte, von denen drei schwerst und vier weitere schwer verletzt sein sollen. Verletzte stammen aus Österreich, Deutschland, Großbritannien, Italien und den Niederlanden. Einige mit leichten Verletzungen haben die Krankenhäuser bereits wieder verlassen können.

Das Szenario an der Unfallstelle sei selbst für erfahrene Helfer eine schwierige Aufgabe gewesen, sagt Klaus Rainer, Stützpunktleiter und Captain des Notarzthubschraubers Alpin Heli 6 vom Stützpunkt Zell am See (ÖAMTC & Schider Helikopter). Es seien Fahrrad- und Rucksack-Touristen unter den Opfern, aber auch Einheimische.

Die Feuerwehrleute hätten zuerst mit Motorsägen durch Gebüsch und Bäume eine Schneise zur Unfallstelle an einer Böschung der Schmalspurbahn schneiden müssen. Einem Opfer sei durch den Zusammenstoß ein Bein abgetrennt worden. Die betroffenen Fahrzeuge der Pinzgaubahn seien älterer Bauart. Bleche und Fahrgestelle waren ziemlich verkeilt. Mittlerweile seien die beiden Toten geborgen und alle Verletzten in Krankenhäuser gebracht worden. Drei Menschen würde er als schwerstverletzt bezeichnen, sagt Rainer. Die meisten Opfer hätten leichte Verletzungen erlitten.

Auch Hubschrauber aus Bayern im Einsatz

Das Pinzgauer Rote Kreuz sei mit allen Katastrophenzügen der Region ausgerückt. Das betrifft Einheiten aus Bruck an der Glocknerstraße und Rauris. Insgesamt acht Rettungshubschrauber seien von der Einsatzleitung unter dem Pinzgauer Katastrophen-Referenten Kurt Reiter angefordert worden, berichtet Rettungspilot Rainer - darunter auch die Maschine vom Stützpunkt Traunstein in Oberbayern.

"Insgesamt ist es Glück im Unglück gewesen, dass trotz der labilen Wetterbedingungen die Notarzthubschrauber eingesetzt werden konnten, so Pilot Rainer: "Die Untergrenze der dichten Bewölkung erlaubte Sichtflüge gerade noch." Wenn es viel Nebel gegeben und so stark geregnet hätte wie am Freitag, dann wäre der schnellstmögliche Abtransport für Verletzte zu Krankenhäusern über das teils enge Straßennetz bis Mittersill, Zell am See, Schwarzach, die Landeshauptstadt Salzburg, Lienz und Innsbruck nicht so schnell verlaufen, sagt Captain Rainer vom Notarzthubschrauber Alpin Heli 6.

Das Rote Kreuz hatte vorsorglich alle Spitäler in Salzburg vorgewarnt. Einer der beiden Toten ist der Lokführer einer der beiden Züge. Das zweite Opfer, eine Frau, konnte noch nicht identifiziert werden. Die mehr als 30 Verletzten sind in Spitäler nach Salzburg, Zell am See, Schwarzach, Mittersill, Innsbruck und Lienz gebracht worden.

Nach wie vor unklar ist, wie es auf der eingleisigen Strecke zu dem Unglück gekommen ist. Ein technisches Problem ist nicht auszuschließen. Aufgrund des Unglücksorts liegt es für Experten auf der Hand, dass sich die beiden Lokführer erst im allerletzten Moment sehen konnten und vermutlich mit bis zu 60 km/h aufeinander zufuhren.

ORF-Bericht - 3. Juli 2005

Wracks waren nur mit Panzer zu trennen

Am Sonntagmorgen haben Einsatzkräfte die Bergung der zerstörten Zuggarnituren abgeschlossen. Die ganze Nacht wurde gearbeitet. Mit Hilfe eines Bergepanzers des Bundesheeres wurden die Wrackteile getrennt.

Sehr stark verkeilte Wrackteile

Die beiden Züge waren so stark ineinander verkeilt, dass das Bundesheer mit einem Spezialpanzer anrückte. Nur mit diesem sehr starken Kettenfahrzeug gelang es, die Wrackteile zu trennen und über den unbefestigten Boden zu einer Straße zu transportieren. Eine besonders schwierige Aufgabe war das Auseinanderreißen der verkeilten Loks. Erst nach eineinhalb Stunden hatten am Samstagnachmittag Pinzgauer Feuerwehrmänner die letzten Opfer aus den Wracks befreien können.

Einer der beiden Lokführer, ein Saalfeldener, starb an der Unfallstelle. Der andere wurde schwer verletzt. ÖBB-Generaldirektor Martin Huber zu den Vorgängen: "Die Sicherheitsdirektion hat mir mitgeteilt, dass in alle Richtungen ermittelt werde. Natürlich geht das auch in Richtung menschliches Versagen und technisches Gebrechen. Der zweite Lokführer, der schwer verletzt überlebt hat, ist meines Wissens noch nicht ansprechbar."

21 Verletzte noch in Spitälern

Die Identität der zweiten Toten, einer Zugreisenden, steht bereits fest. Ihre Angehörigen konnten aber noch nicht verständigt werden. 21 Verletzte mussten die Nacht auf Sonntag in Krankenhäusern verbringen. Unter ihnen sind Touristen aus Großbritannien, Deutschland, den Niederlanden und Italien.

Landeshauptfrau Gabi Burgstaller (SPÖ) dankte allen Einsatzkräften für die rasche Hilfe. Den Angehörigen sprach sie ihr Mitgefühl aus:

Untersuchungen über Ursachen

Entlang der eingleisigen Strecke sind immer wieder Ausweichinseln. Dort warten Züge ab, bis die Gleise wieder frei sind.

Ob einer der beiden Lokführer zu früh gefahren ist, oder ob er ein falsches Signal bekommen hat, ist Gegenstand einer Untersuchung durch Verkehrsministerium, Staatsanwaltschaft und Kriminalpolizei.

Berichte: Gerhard Jäger, Reinhard Grabher, Barbara Herbst, Gerald Lehner - salzburg.ORF.at & ORF Radio Salzburg.

ORF-Bericht - 4. Juli 2005

Bis Mittag erste Erkenntnisse zur Ursache?

Bis Montagmittag erhofft sich die unabhängige Unfallkommission von Justiz und Verkehrsministerium nach dem Zugunglück in Bramberg konkrete Ergebnisse zur Unfallursache. Ein technischer Defekt ist ebenso möglich wie menschliches Versagen.

Zweiter Lokführer lebensgefährlich verletzt

Wie berichtet sind bei dem Unglück am vergangenen Samstag zwei Menschen gestorben. 34 wurden verletzt. Ein Todesopfer ist eine Urlauberin aus Niederösterreich, das zweite einer der beiden Lokführer - der 40-jährige Robert Krismer aus Saalfelden.

Lebensgefährlich verletzt wurde Fritz Neu, der zweite Lokführer, Vizebürgermeister aus St. Johann im Pongau. Sein Zustand bezeichnen die Ärzte inzwischen als stabil. Seine Aussage wäre für die Ermittlung der Unfallursache sehr wichtig, aber derzeit noch nicht möglich. Der Unfallkommission stehen damit vorerst nur Berichte von Augenzeugen wie Helmut Hadwiger aus Neukirchen zur Verfügung:

"Wir sind in die Waggonen rein und haben geholfen, die ersten Verletzten ganz hinten zu bergen. Wie wir in Richtung Mühlbach geschaut haben, war erkennbar, dass es ein Frontalzusammenstoß der zwei Lokomotiven war."

Fahrtenschreiber

Am Montagvormittag wird die Unfallkommission alle Aussagen und die Aufzeichnungen der Fahrtenschreiber in beiden Lokomotiven auswerten. Dadurch erhofft man sich nicht zuletzt bei den ÖBB erste konkrete Erkenntnisse.

ORF-Bericht - 4. Juli 2005

Bergung des Wracks abgeschlossen

Die Ursache für das Zugunglück in Salzburg am Samstag ist weiter völlig unklar.

Zwei Garnituren der Pinzgaubahn waren dort in der Nähe des Bahnhofs Bramberg gegen Mittag frontal zusammengestoßen. Zwei Fahrgäste starben bei dem Unglück, weitere 34 wurden verletzt.

Rätseln über Ursache

ÖBB-Generaldirektor Martin Huber, der sich noch am Samstag selbst ein Bild von der Unfallstelle gemacht hat, konnte zu den möglichen Ursachen der Kollision keine Angaben machen.

"Ich will nicht über die Ursache spekulieren", so Huber gegenüber dem ORF. Es sei noch zu früh, um sagen zu können, ob der Unfall durch technisches oder menschliches Versagen oder eine Kombination aus beiden ausgelöst wurde.

Fahrtenschreiber werden ausgewertet

Nach der Bergung der Unfallfahrzeuge und der Fahrtenschreiber werde nun nach Angaben des Vorstandsdirektors des ÖBB-Personenverkehrs, Stefan Wehinger, die Auswertung der Fahrtenschreiber abgewartet. Erste Aussagen dazu werden voraussichtlich ab Montagnachmittag zu erwarten sein, so Wehinger - mehr dazu in salzburg.ORF.at.

Zug zu früh losgefahren?

Derzeit werde in alle Richtungen ermittelt - weder menschliches Versagen noch ein technisches Gebrechen werde ausgeschlossen. Ein Sprecher der Salzburger Polizei hatte am Samstag gemeint, es sei möglich, dass

einer der beiden Lokführer auf der einspurigen Strecke nicht wie vorgesehen an einer Ausweichstelle auf den entgegenkommenden Zug gewartet hatte. Er sei möglicherweise zu früh losgefahren.

Auf der Strecke der Pinzgaubahn herrscht so genannter vereinfachter Nebenbahnbetrieb, das heißt, der Lokführer erhält vom Fahrdienstleiter jeweils für den nächsten Abschnitt die Freigabe per Funk. Diese Freigabe wird von beiden schriftlich vermerkt, die entsprechenden Unterlagen seien inzwischen sichergestellt worden, sagte Reiter. Lichtsignalanlagen gibt es auf der Strecke keine.

Nur mit Panzer zu bergen

Die Bergung der beiden Züge, die mit ungefähr 60 Stundenkilometern ineinander gekracht waren, ist inzwischen abgeschlossen. Sie dauerte bis Sonntagfrüh 7.00 Uhr. Die Triebwagen der beiden Garnituren waren durch den Aufprall ineinander verkeilt, vier der sechs Waggons umgekippt. Die Bergung war nur mit Hilfe eines Bergepanzers des Bundesheeres möglich - mehr dazu in salzburg.ORF.at.

Bergung extrem schwierig

Für die Rettungsmannschaften gestaltete sich die Bergung der verletzten Fahrgäste extrem schwierig, so Klaus Rainer, Stützpunktleiter und Pilot des Notarzhubschraubers Alpin Heli 6 vom Stützpunkt Zell am See, gegenüber dem ORF Salzburg. Die Feuerwehrleute hätten erst mit Motorsägen durch Gebüsch und Bäume eine Schneise an einer Böschung der Bahnlinie schneiden müssen, um zur Unfallstelle vordringen zu können - mehr dazu in salzburg.ORF.at

Retter kämpften um Dutzende Verletzte Danach waren Feuerwehrmänner mehr als zwei Stunden lang damit beschäftigt, Verletzte mit Bergewerkzeugen aus den zertrümmerten Waggons zu befreien. Acht Fahrgäste waren in den Wracks der beiden Züge eingeklemmt worden.

Versorgung im Notfall-Lazarett

Das Rote Kreuz hatte auf der Wiese neben dem Unglücksort ein Notfall-Lazarett mit fünf Zelten eingerichtet, wo die Opfer je nach Schwere der Verletzung behandelt wurden.

Danach wurden sie in umliegende Krankenhäuser transportiert.

Großeinsatz für 270 Rettungskräfte

Insgesamt waren sechs Rettungshubschrauber, mehr als 200 Feuerwehrmänner und über 70 Sanitäter und Ärzte im Einsatz. Personen, die den Unfall unverletzt überstanden hatten, wurden noch an Ort und Stelle durch Notfall-Psychologen betreut.

Tote identifiziert

Indessen steht auch die Identität der beiden Toten fest. Bei ihnen handelt es sich um den 40-jährigen Lokführer einer der beiden Züge und um eine Urlauberin aus Österreich. Ihre Angehörigen konnten allerdings noch nicht verständigt werden.

Auch Touristen unter den Opfern

Die Identität aller Verletzten steht allerdings immer noch nicht fest. Unter ihnen befinden sich laut dem Pinzgauer Katastrophenreferenten Kurt Reiter zumindest 20 Österreicher, sieben Niederländer, fünf Deutsche, drei Briten und drei Italiener.

Die Linie wird gewöhnlich sehr stark von Fahrrad-Touristen benutzt, die sich per Bahn nach Krimml, zum Ausgangspunkt des Tauern-Radweges, bringen lassen.

Telefon-Hotline eingerichtet

Für Betroffene und Angehörige von Opfern des Unglücks wurde eine Telefon-Hotline eingerichtet. Unter der Telefonnummer 0591/335170 bzw. (0043) 591/335170 stehen ihnen Experten zur Verfügung.

Ursache geklärt!

Der Grund für das Zugunglück in Bramberg, bei dem am 2. Juli zwei Menschen getötet und 34 weitere zum

Teil schwer verletzt worden sind, ist geklärt: Der Lokführer des von Krimml Richtung Zell am See fahrenden Zuges hätte in Bramberg warten müssen, bis die entgegenkommende Garnitur der Pinzgaubahn im Bahnhof eingetroffen ist.

Peter Urbanek von der Unfalluntersuchungsstelle "Fachbereich Schiene" im Verkehrsministerium bestätigte am Mittwoch gegenüber der APA einen so lautenden Bericht der "Kronen-Zeitung". Der Lokführer, der den Zug Richtung Zell am See gesteuert hatte, überlebte den Unfall. Er lag aber mit schweren Verletzungen einige Tage im künstlichen Tiefschlaf. Laut Medienberichten war er am Tag des Unglücks für einen anderen Kollegen eingesprungen. Er soll sich den vergangenen Jahren für den Erhalt der Pinzgaubahn eingesetzt haben.

In den Trümmern des Zuges hatten die Experten auch das Zuglaufblatt gefunden, auf dem festgelegt wird, wo und wann der Lokführer mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufnehmen muss. Auf der Strecke der eingleisigen Pinzgaubahn herrscht nämlich so genannter vereinfachter Nebenbahn-Betrieb. Das heißt, der Lokführer erhält vom Fahrdienstleiter in Zell am See jeweils für den nächsten Abschnitt die Freigabe per Funk. Diese Freigabe wird von beiden schriftlich vermerkt.

Licht-Signalanlagen gibt es auf der Strecke nicht. Alle paar Kilometer gibt es zweigleisige Ausweichstellen, wo entgegenkommende Züge aneinander vorbeifahren können. Zusätzlich wird der Lokführer normalerweise via GPS gewarnt, wenn er weiter weiter fährt, als die Strecke freigegeben ist.

Am 2. Juli 2005 waren wenige Minuten vor 12.00 Uhr zwei Garnituren der eingleisigen Schmalspurbahn zwischen Bramberg und Mühlbach mit jeweils rund 50 bis 60 km/h frontal zusammengestoßen. Zwei Menschen - ein Lokführer sowie eine Niederösterreicherin - wurden getötet und 34 zum Teil schwer verletzt. 21 mussten stationär in Spitälern aufgenommen werden.

Salzburg (APA)

Hochwasser - 11.-12. Juli





















[zur Seite 2](#)

[zurück zur Übersicht](#)

Hochwasser - 11.-12. Juli













Hier musste die Wand die das Wasser abhielt, von einem Kran niedergehalten werden, da das Wasser begann, die Wand in die Höhe zu drücken

















Die Salzach bahnt sich ihren Lauf...





[zurück](#)

Muli-Absturz - 01. September

Am Donnerstag, den 01.09.2005 wurde die Freiwillige Feuerwehr kurz vor der wöchentlichen Donnerstags-Übung um 18:20 Uhr durch stille Alarmierung (Rufempfänger) in den Einsatz gerufen. „Fahrzeugbergung am Bramberger Sonnberg“ war die Meldung, die von OFK Hofer durchgegeben wurde.

Das RLF, das SCHLAUCH-Fahrzeug (Unimog) und das KLF rückten mit insgesamt 26 Mann aus.

OFK Andreas Hofer und OFK-Stv. Stefan Hofer besichtigten sofort die Unfallstelle. Der Muli des Oberaubauern, Herrn Andreas Hofer, geriet bei der Heuernte ins Rutschen und stürzte ca. 50 m in den Wald ab. Da die Absturzstelle sehr weit von der nächsten Straße (Forststraße) entfernt war, gestaltete sich die Bergung äußerst schwierig. Nachdem einige Varianten durchdiskutiert wurden, entschieden die beiden Kommandanten, die Bergung mit dem Traktor des Bauern durchzuführen. Das RLF und der Unimog dienten zur Sicherung.

Das RLF und der SCHLAUCH stellten sich auf den Forstweg ins Mühlbachtal. Das Windenseil des RLF wurde ausgezogen und an dessen Ende eine Umlenkrolle eingebaut. Das SCHLAUCH-Fahrzeug diente als zusätzliche Verankerung für das RLF. In diese Umlenkrolle wurde das Zugseil der Traktorwinde eingehängt und weiter zum abgestürzten Muli geführt. Aufgrund der Länge mussten sämtliche vorhandenen Seile und Seilstrups zur Verlängerung eingebaut werden. Die einsetzende Dunkelheit machte auch noch das Aufstellen von Scheinwerfern erforderlich. Das dazu erforderliche Aggregat wurde mit dem Mähtraktor des Bauern zur Unfallstelle geliefert.

Dann begann die eigentliche Bergung: Zuerst wurde der Muli aufgestellt und mittels Umlenkrolle in die richtige Position gezogen und das auf der Ladefläche vorhandene Restheu noch abgeladen. Eine Schneise wurde noch ausgeschnitten und auch die vorhandenen Baumstümpfe entfernt. Danach musste das Fahrzeug noch bis zum Feldrand hinaufgezogen werden. Während dieser Arbeiten war der Muli zusätzlich durch den Hubzug gesichert. Dieser Hubzug wurde durch einen Bagger gehalten. Die Winde des Traktors hatte mit dem Gewicht des Fahrzeugs keine Schwierigkeiten und so konnte die Bergung erfolgreich abgeschlossen werden.

Aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten dauerte die Bergung jedoch bis ca. 22.30 Uhr.

Nach Abschluss der Arbeiten wurden wir noch zu einer herzhaften Jause eingeladen, die wir uns nach der anstrengenden Arbeit schmecken ließen.

Einsatzdaten FF-Bramberg:

Donnerstag, 1. September 2005 von 18:20 – 23.15 Uhr

28 Mann

RLF-A Bramberg

KLF Bramberg

SCHLAUCH Bramberg (Unimog)



Die Bremsspur des Mulis beim Versuch das Fahrzeug noch zum Anhalten zu bringen



Die Seilwinde dieses Traktors diente zur Bergung des verunfallten Fahrzeuges



Die Bäume stoppten das Fahrzeug endgültig





Sicherung vom weiteren Absturz mittels Hubzug



Die Windschutzscheibe



Das Fahrzeug bereits in Bewegung...





[zurück zur Übersicht](#)



[zurück zur Übersicht](#)

Menschenrettung - 26. Oktober

Am diesjährigen Nationalfeiertag wurde OFK-Stv. Stefan Hofer um ca. 20.45 Uhr telefonisch vom Wirt des Gasthofes "Bergkristall" verständigt, dass sich im Bramberger Mühlbachtal offenbar Personen in einer Notlage befanden. Es wurden Hilferufe am Forstweg ins Mühlbachtal, im Bereich der „Hohen Brücke“, vernommen.

OFK Hofer führte daraufhin um 20.55 Uhr mittels Rufempfänger die Alarmierung durch. Gleichzeitig wurde auch die Bergrettung Bramberg und nachfolgend die Polizei verständigt. Da man zu diesem Zeitpunkt von einer Personensuche im Mühlbachtal ausgehen musste.

Die Feuerwehr rückte mit dem KLF und dem RLF um 21.05 Uhr ins Mühlbachtal aus. Bei der Einfahrt ins Mühlbachtal kam der Feuerwehr bereits ein PKW entgegen, der einen Verletzten mit hatte. Der Verletzte wurde zum Gasthof „Bergkristall“ gebracht und später von der Rettung weiterversorgt. Bei der „Hohen Brücke“ angekommen, stellte sich folgende Sachlage dar:

Zwei Männer waren von der „Baumgarten-Alm“ kommend, anscheinend mit dem Moped verunglückt und bei der „Hohen Brücke“ in den Mühlbach gestürzt. Einer der beiden Männer war bei Ankunft der Feuerwehr bereits vom Bergkristall-Wirt geborgen worden und nachfolgend zum GH „Bergkristall“ gebracht. Der zweite war schwerer verletzt (offenbar Bruch des linken Beines und andere Verletzungen). Diese Person musste von der Feuerwehr geborgen werden. Der Verletzte wurde vorsichtig auf die Schaufeltrage gelegt und mit vereinten Kräften der anwesenden 11 Feuerwehrleute aus dem Bachbett zur Straße hinauf getragen. Die nachkommenden Bergrettungsmänner übernahmen die Nachbetreuung bis zum Eintreffen der Rettung. Die ärztliche Erstversorgung wurde von Dr. Reinprecht durchgeführt.

Festgestellt wird, dass beide Verletzten enormes Glück hatten. An der Unfallstelle sind gerade Bauarbeiten der Wildbach- und Lawinenverbauung im Gange und befinden sich aus diesem Grund viele Steckeisen, Schaltungsteile und dergl. im Bachbett. Die Rettung der beiden Verunfallten war Frau Hofer Martina zu verdanken, die das Moped am Geländer der „Hohen Brücke“ lehnen sah und die darauf hin bei der Brücke anhielt und Nachschau hielt.

Die beiden Männer dürften ca. 8 m abgestürzt sein – der genaue Unfallhergang ist der Feuerwehr nicht bekannt. Der Einsatz war um ca. 22.20 Uhr beendet.

Einsatzdaten FF-Bramberg:

Einsatz von 20:55 – 22:30 Uhr

15 Mann

RLF-A Bramberg

KLF Bramberg

Bericht der SN:

Ein Mann (41) aus Neukirchen und ein Bramberger (33) überlebten am Mittwochabend einen neun Meter tiefen Absturz in den Mühlbach. Die beiden waren mit einem Moped auf einem Güterweg im Mühlbachtal unterwegs. Gegen 20:30 Uhr machten sie bei einer Brücke Halt, um am oberen Rand der steilen Bachböschung ihre Notdurft zu verrichten. Einer der Männer kam ins Rutschen und riss den zweiten mit. Durch den harten Aufprall im Bachbett erlitten sie schwere Brüche und konnten sich nicht selbst aus dem eiskalten Mühlbach befreien, der an dieser Stelle einen halben Meter tief war. Ihre Rettung verdanken die Männer der Geistesgegenwart von Martina Hofer aus Bramberg. „Mir kam das ans Brückengeländer gelehnte Moped eigenartig vor. Ich bin aus dem Auto gestiegen und habe in die Finsternis hinunter gerufen. Dann hörte ich die Hilferufe“, sagt Hofer, die daraufhin die Feuerwehr alarmierte. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Verunglückten die Nacht im eisigen Mühlbach überlebt hätten“, glaubt Einsatzleiter Andreas Hofer von der Freiwilligen Feuerwehr Bramberg. Und: „Ein unglaubliches Glück, dass

sie den Sturz so glimpflich überstanden haben“, meint Notarzt Werner Reinprecht. Die unterkühlten Verletzten wurden ins Krankenhaus Mittersill gebracht.













[zurück zur Übersicht](#)

Flächenbrand - 31. Oktober

Am Montag, den 31. Oktober 2005, wurde kurz vor 15.00 Uhr im Gemeindeamt Bramberg angerufen und mitgeteilt, dass bei der „Vorstadl-Alm“, im Bramberger Mühlbachtal ein Reiserhaufen außer Kontrolle geraten und so ein Flächenbrand entstanden war.

Wolfgang Riedlsperger startete daraufhin um 15.00 Uhr die Sirene und führte die weitere Alarmierung über den Rufempfänger durch. Das RLF und das TLF rückten um 15.05 Uhr aus und waren aufgrund des langen Weges um ca. 15.25 Uhr an der Brandstelle. OFK Andreas Hofer und OFK-Stv. Stefan Hofer befanden sich zu dieser Zeit mit dem Schlauchfahrzeug (Unimog) auf der Resterhöhe, um bei der Füllung der Versorgungsleitung für den neuen Beschneigungsteich behilflich zu sein. Sie fuhren mit dem Unimog direkt von der Resterhöhe zum Brandherd. Das KLF mit der Tragkraftspritze wurde nachalarmiert und fuhr ebenfalls ins Mühlbachtal.

Wie die Einsatzkräfte feststellen konnten, waren an einigen Stellen Reiserhaufen angezündet worden und hatte sich das Feuer bereits bergaufwärts zu einigen Bäumen vorgearbeitet. Es wurde daher umgehend eine Hochdruckleitung zum Brandherd verlegt, die insgesamt an die 200 m lang war. Mit den Waldbrandpatschen wurde ebenfalls sofort versucht, die Brandherde auszuschlagen. In weiterer Folge wurden auch noch zwei C-Angriffe aufgebaut.

Die Löschwasserversorgung übernahm das RLF, welches vom TLF gespeist wurde. Das TLF fuhr nach der Entleerung immer zum Standort der Tragkraftspritze und ließ sich dort wieder auffüllen. Die Löscharbeiten dauerten bis 17.15 Uhr – dann konnte OFK Andreas Hofer Brand-Aus melden. Das Zusammenräumen und die Aufräumarbeiten im Feuerwehrhaus dauerten noch bis ca. 18.30 Uhr.

Leider kommt es immer wieder zu derartigen Problemen beim Abbrennen von Reiserhaufen. Die Feuerwehr weist ausdrücklich darauf hin, dass beim Anzünden der Haufen auch auf die herrschende Witterungslage Bedacht zu nehmen ist. In diesem Fall fiel seit ca. 4 Wochen kein oder nur wenig Regen, sodass das Gras und Buschwerk bereits total ausgetrocknet war. Hätte man gewartet, bis sich die Witterung wieder umstellt und erst nach einigen Regentagen mit dem Abbrennen begonnen, wäre der Feuerwehr dieser Einsatz mit Sicherheit erspart geblieben.

Einsatzdaten FF-Bramberg:

Einsatz von 15.00 – 18:30 Uhr

19 Mann

RLF-A Bramberg

TLF-A Bramberg

KLF Bramberg

Schlauch Bramberg

[zurück zur Übersicht](#)

















[zurück zur Übersicht](#)

Hochwasser - 22./23. August

Am Dienstag, dem 22. Juli abends meldeten sich viele besorgte Bramberg bei der Feuerwehr, da die Salzach wieder einen bedrohlichen Stand erreicht hatte. Die noch nicht ordentlich hergestellten Dämme in Bicheln drohten überzulaufen.

Nach Absprache mit dem Bürgermeister wurde von diesem der Katastrophenreferent Kurt Reiter verständigt. Die Dämme wurden mit großem Maschineneinsatz bis spät in die Nacht verstärkt.

Um ca. 20:00 Uhr wurde die FF-Bramberg mittels Rufempfänger alarmiert. 21 Mann mit 2 Fahrzeugen errichteten den Hochwasserschutz bei der Bahnhofstraße und im Bereich Lagerhaus. Die Wagnergasse war noch vom Julihochwasser verschlossen. Bei der Wennserstraße wurde der Hochwasserschutz vorbereitet. Der Gemeinde-Unimog sowie der FF-Unimog wurden mit Sandsäcken beladen. Um 22:00 Uhr waren die Vorsichtsmaßnahmen abgeschlossen. Während der ganzen Nacht und am Mittwoch, dem 23.08. wurde die Salzach von Feuerwehrmännern kontrolliert. Der Pegelstand war bis in der Früh deutlich gesunken. Am Vormittag stieg die Salzach aufgrund der enormen Regenmengen bis zu 25 cm pro Stunde. Daraufhin wurde um 12:45 Uhr mittels Piepser und SMS alarmiert.

Die Unterführung Wennserstraße wurde verschlossen. Alle gefährdeten Objekte wurden mit Sandsäcken die noch vom Julihochwasser gefüllt waren beliefert. Diejenigen die sich noch keine Pumpen von Firmen organisiert hatten, wurden mit Tauchpumpen von der Feuerwehr versorgt. Dazu wurden zusätzlich 5 Pumpen aus Zell am See angefordert. Im Bereich Salchegger in Mühlbach wurde auf Anordnung des Kat.-Referenten ein Damm aufgeschüttet. Im Bereich der weggerissenen Bahnwegerlbrücke in Mühlbach musste ein Damm errichtet werden. 20 Paletten Sandsäcke wurden bei der Firma Piater gefüllt. Um 18:00 Uhr war die Salzach Gott sei Dank um 20 cm gesunken und es konnte Entwarnung gegeben werden.

Nach einer Einsatzleiterbesprechung in Mittersill bei der Bürgermeister Walter Freiberger und OFK Hofer Andreas teilnahmen, wurden von Herrn Landesrat Eisl und vom Flussbauamt sämtliche Schadstellen im Gemeindegebiet von Bramberg besichtigt.

[zurück zur Übersicht](#)