

# Museums- Depesche

Informationsschrift des  
Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.



**JUBILÄUMSAUSGABE: 1 Jahr**  
**Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main**

*Schwerpunkthema: Rüstwagen RW-Schiene*

Ausgabe Nr. 4

Juli 2010

	Seite
Inhalt / Impressum.....	2
Schienen-Feuerwehr: Die Geschichte der Frankfurter RW-Schiene.....	3
Neukonzeption RW-Schiene.....	8
Vermischtes.....	10

Anhang: Formular Beitrittserklärung

**Impressum**

*Museums-Depesche* ist die kostenlose Informationsschrift des

**Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.**

Florianweg 13  
60388 Frankfurt am Main  
Tel. 069 / 212 – 76 11 12  
Fax 068 / 212 – 76 11 19  
Mail [fgmv.frankfurt@o2online.de](mailto:fgmv.frankfurt@o2online.de)  
Web [www.feuerwehr-frankfurt.de/museum](http://www.feuerwehr-frankfurt.de/museum)

und erscheint in loser Reihenfolge. Vertrieb per Mailverteiler, in gedruckter Form und Internet.

V.i.S.d.P.: Ralf Keine, Maintal

**Zum Gelingen dieser Ausgabe haben beigetragen:**

Stefan Gärth, Horst Hofmeister, Axel Johanßen, Helmut Herth, Jürgen Mischur, Ralf Keine,  
Werner Romann, Werksarchiv der Firma Metz, Karlsruhe, Firma Iveco Magirus

**Vielen Dank dafür !**

*Für fundierte Gastbeiträge von Kollegen und Kameraden (nicht nur Vereinsmitgliedern!) sind wir dankbar*



Zum Titelbild:

Projektzeichnung des RW-Schiene. Aus einer Werbeanzeige des Jahres 1966.

# „SCHIENEN - FEUERWEHR“

Die Geschichte der Frankfurter Rüstwagen-Schiene



Drei Generationen: „Hilfsgerätewagen“ und RW-Schiene

(Johanßen)

Das Thema Hilfeleistung der Feuerwehr für die Straßenbahn ist so alt wie die Straßenbahn selbst. Schon zu Tagen der damals so genannten *Knochemühl* („Knochenmühle“), als die relativ leichten Fahrzeuge bei Entgleisungen oft noch mit langen Brechstangen oder Hebebäumen selbst wieder ins Gleis gedrückt werden konnten, ging es manchmal auch eben nicht ohne die Hilfe der Feuerwehr. Recht bekannt ist in diesem Zusammenhang ein Bild aus dem Jahre 1929 von der Hamburger Feuerwehr, das die Hamburger Kollegen beim „Eingleisen“ in Winterhude zeigt.



Hamburger Feuerwehr beim „Eingleisen“

Insbesondere nach der Umstellung von der Pferdebahn auf den elektrischen Betrieb wurden die Trambahnwagen aber deutlich schwerer und bei Hilfeleistungen wurde immer häufiger auch schweres Gerät gebraucht. Ohne Feuerwehr ging es nur noch selten.

Die Frankfurter Stadtwerke, damals für den Straßenbahnbetrieb zuständig, beschafften dann auch im Jahr 1951 einen Rüstkranwagen vom Typ RKW 10. Das dunkelgrün lackierte

Fahrzeug wurde von Metz auf ein Büssing-Fahrgestell vom Typ 8000 aufgebaut und intern als „Hilfsgerätewagen“ bezeichnet. Nun waren die Stadtwerke in der Lage, Entgleisungen und andere Unfälle mit Straßenbahnen mit eigenen Kräften, ohne Rückgriff auf die Feuerwehr, abzuarbeiten. In seltenen Fällen wurde es jedoch erforderlich, einen Kranwagen der Feuerwehr nachzufordern. Das Fahrzeug war im Straßenbahnbetriebshof „Gutleut“ stationiert.



„Hilfsgerätewagen“ der Frankfurter Stadtwerke

Die Situation änderte sich jedoch völlig, als 1968 die erste U-Bahn-Linie zwischen der Frankfurter Innenstadt und der neu erbauten Satellitenstadt „Nordweststadt“ ihren Betrieb aufnahm. Bereits während der Vorplanungen wurde klar, dass die Stadtwerke mit ihrem „Oldtimer“ und mit ihrer geringen „Manpower“ bei Unfällen oder gar Bränden innerhalb der Tunnelröhren keine wirksame Hilfe bringen könnte. Der Blick richtete sich nun wieder auf die Feuerwehr und auf die Suche nach Konzepten für den unterirdischen Einsatz. Zwar

verfügte zu diesem Zeitpunkt z.B. Berlin schon über ein U-Bahn-System; das dortige System der Hilfeleistung, bei einem Unfall mit herkömmlichen Rüst- und Gerätewagen die dem Unfallort nächstgelegene Station oberirdisch anzufahren und die Hilfeleistungsgeräte mühsam in den Tunnel zu tragen, überzeugte die Frankfurter aber nicht.



Das „Eingleis-LF“

Bereits am 14. März 1968 übernahm die Frankfurter Feuerwehr von der Herstellerfirma Frieseke & Hoepfner ein modernes, hydraulisches Eingleisgerät. Dieses speziell zum Anheben und Eingleisen von Straßenbahn- und U-Bahn-Wagen entwickelte Gerät bestand im Wesentlichen aus einem von einem Ottomotor angetriebenen Ölpumpenaggregat, einem Steuertisch zum Verteilen des Drucköls an die verschiedenen hydraulischen Pressen, den Pressen selbst, den Wälzwagen zum seitlichen Verschieben der entgleisten Bahnen und den Aufgleisbrücken. Diese Geräte wurden zunächst auf einem umgebauten Löschfahrzeug untergebracht, das nun als „Eingleis-LF“ bezeichnet wurde und bei dem die schweren Aufgleisbrücken anstelle der tragbaren Leitern auf dem Dach untergebracht waren! Das „Eingleis-LF“ wurde auf der Feuerwache 2 in der Burgstraße stationiert.

In der Zeit vom 1. bis zum 10. April 1968 fanden auf dem Betriebsgelände der Straßenbahnwerkstatt in Bommersheim Eingleisübungen mit den neuen Geräten statt. Diese Übungen waren so ausgelegt, dass die Hilfeleistung bei Unfällen und Schäden an schienengebundenen Fahrzeugen ab dem 1. Mai 1968 von der Feuerwehr selbständig durchgeführt werden konnten. In einer Übergangszeit bis zum 1. September 1968 wurden die Hilfeleistungen jedoch noch gemeinsam mit dem Hilfsgerätewagen durchgeführt; dann erfolgte dessen Außerdienststellung.

*Hinweis:*

*Der als „Hilfsgerätewagen“ bezeichnete Rüstkranwagen RKW 10 von Metz auf Büssing-Fahrgestell existiert heute noch und kann im*

*VGf-Verkehrsmuseum im Frankfurter Stadtteil Schwanheim besichtigt werden.*

Bei dem Provisorium des „Eingleis-LF“ sollte es aber nicht bleiben. Mit dem Frankfurter Feuerwehrchef Ernst Achilles, der sich zu diesem Zeitpunkt bereits einen Namen als innovativer Tüftler, insbesondere auch im Fahrzeugbereich, gemacht hatte, fanden die Stadtwerke den idealen Partner auf der Suche nach fortschrittlichen Lösungen.

Achilles ging ans Tüfteln – wie so oft unterstützt vom Entwicklungsingenieur der Ulmer Firma Magirus, Oskar Herterich. Schnell war die Idee von einem Feuerwehrfahrzeug geboren, das als „Zwei-Wege-Fahrzeug“ sowohl auf der Straße als auch auf Gleisen fahren kann. Vorbild waren die Oberleitungsbauwagen verschiedener Verkehrsbetriebe. Wesentlich schwieriger als die Frage nach dem Unterbau des Fahrzeuges war die Frage, wie man den Aufbau des Fahrzeuges gestalten und einrichten müsse, um eine effektive Hilfeleistung auch im engen Röhrenprofil des U-Bahn-Tunnels zu ermöglichen, in dem z.B. das Öffnen der Fahrerhaustüren und das Aussteigen aus dem Fahrzeug zum Problem würde. Auch das Ausladen der extrem schweren Geräte, wie hydraulische Heber und Eingleisbrücken würde eine erhebliche Schwierigkeit darstellen.

Zunächst ist daran gedacht, einen Kofferaufbau nach Art eines „Möbelwagens“ zu verwenden. Von einem Mittelgang aus sollten rechts und links des Ganges Regale mit Geräten erreichbar sein. Die Geräte sollten am Heck über eine hydraulische Ladebordwand abgeladen werden. Diese Konstruktion hätte aber diverse Nachteile mit sich gebracht, so z.B. ein Verlust der Schnellangriffs-Fähigkeit beim Einsatz als „normaler“ Rüstwagen, etwa bei Verkehrsunfällen.



Erste Phantom-Zeichnung von Magirus

So wählte man schließlich eine Konstruktion mit beidseitig um 50 cm zurückgesetzten Geräteräumen, an deren Seiten sich jeweils ein durchgehendes Gangbord befand, dass

durch eine Tür im rückwärtigen Teil der Mannschaftskabine direkt betreten werden konnte. Dieses Gangbord wurde zusätzlich so ausgeführt, dass auf ihm mit speziellen Halterungen vier DIN-Krankentragen befestigt werden konnten. So wäre es im Bedarfsfall sogar möglich gewesen, mit dem RW-Schiene liegende Verletzte aus den Tunneln heraus zu transportieren.



*Fahrgestell für den RW-Schiene*

In ihrer Ausgabe vom November 1969 berichtet die Fachzeitschrift „Brandschutz“ erstmals über das im Bau befindliche Fahrzeug und zeigt ein Foto des rohen, aber bereits mit Seilwinde, Generator und Schienenfahreinrichtung bestückten Fahrgestells.



*Erster RW-Schiene im Rohbau bei Berger*

Das Fahrgestell kam, wie bei den meisten Frankfurter Feuerwehrfahrzeugen dieser Zeit, von Magirus Deutz in Ulm; ein „Frontlenker“ vom Typ FM 200 D 16 FA. Die hydraulisch ablenkbare Schienenfahreinrichtung lieferte die Firma Schörling aus Hannover, den weiteren Aufbau übernahm die Frankfurter Karosseriebaufirma Berger unter Verwendung von Originalbauteilen aus dem Hause Magirus.

Am 18. Dezember 1970 erfolgt die Erstzulassung des weltweit ersten RW-Schiene. Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen F – 292 verfügt neben den schon angesprochenen

Einrichtungen über einen fest eingebauten, vom Fahrzeugmotor angetriebenen Generator von Siemens mit einer Leistung von 28 kVA, eine Seilwinde von Rotzler mit 65 m Seillänge und einer Zugkraft von 10 t (einsträngig nach vorn) bzw. 20 t (zweistängig nach hinten). Die Ladebordwand am Heck stammt von der Firma Meiller und kann 1 t heben.



*Der weltweit erste RW-Schiene*

Die Schienenfahreinrichtung von Schörling ist für Normalspurgleise (1.435 mm) ausgelegt, hat einen Radstand von 2.100 mm und ist mit einer hydraulischen Betriebsbremse sowie mit einer elektromagnetischen Schienenbremse ausgestattet. Bei Schienenfahrt wird die „Lore“ hydraulisch auf das Gleis abgesenkt, wobei die Vorderachse des Straßenfahrgestells angehoben wird und das Gleis nicht mehr berührt. Die Hinterachse verbleibt auf der Schiene und übernimmt den Antrieb. Je drei Arbeitsstellencheinwerfer mit 1.500 Watt Leistung an der Stirn- und an der Heckseite des Fahrzeuges sorgen im Tunnel für ausreichende Beleuchtung. Über zwei Funkgeräte vom Typ Storno COM 613 wird der Kontakt zur Straßenbahn- bzw. U-Bahn-Betriebsleitstelle gehalten.

Für gefahrloses Arbeiten im Tunnel ist eine weitgehende Abgasentgiftung, vor allem des giftigen Kohlenmonoxids, unabdingbar. KHD kann für seinen luftgekühlten Dieselmotor bereits (als noch niemand von Katalysatoren für Otto-Motoren spricht...) durch Maßnahmen wie Filterung und katalytische Oxydation eine wirksame Abgasreinigung erreichen.

*Anmerkung:*

*Leider hat man sich zur damaligen Zeit „blind“ auf die Abgasreinigung verlassen und bei Arbeiten und Übungen im Tunnel auf das Tragen von Atemschutz verzichtet. Heute weiß man, dass die Abgasreinigung nicht immer und unter allen Voraussetzungen wirksam ist.*



Pressevorstellung der „Schienen-Feuerwehr“

Es erfolgen nun intensive Einweisungen und Übungen mit dem neuen Fahrzeug, bevor es am Mittwoch, den 10. Februar 1971 offiziell in Dienst gestellt und bei einer Tunnelübung der Presse und damit der Öffentlichkeit vorgestellt wird.



RW-Schiene mit aufgesteckten Krankentragen

Am 26. April 1972 wird ein fast baugleicher, zweiter RW-Schiene in Frankfurt in Dienst gestellt (Kennzeichen F-232). Die Fahrzeuge unterscheiden sich dadurch, dass das eine im Heckladeraum (von der Ladebordwand verschlossen) Aufgleisbrücken, das andere Fahrzeug eine CO<sub>2</sub>-Löschanlage mitführt.

Nach dem Frankfurter Vorbild beschaffte die Berufsfeuerwehr Bonn im Jahr 1975 ebenfalls einen RW-Schiene.



Eingleisen einer Straßenbahn



Schleppen einer verunfallten Tram



Beide RW-Schiene auf dem Gleis



Einsatz im U-Bahn-Tunnel

### Die zweite Generation

Anfang der 1980er Jahre wurde es dann Zeit, über Ersatzbeschaffungen nachzudenken. Es waren keine langen Überlegungen erforderlich; schnell war klar, dass man auf das bewährte Fahrzeugkonzept wieder zurückgreifen und nur einige Modifikationen anstellen wird. Generalunternehmer, auch für den Fahrzeugaufbau, wurde nun die Firma Iveco Magirus in Ulm.

Am 9. Januar 1985 übernahm die BF Frankfurt zwei neue RW-Schiene, die auf Frontlenkerfahrgerüste vom Typ Iveco Magirus 190-32 AH (320 M 19 FKL) aufgebaut waren.

Die Vorgängerfahrzeuge blieben noch einige Zeit als technische Reserve bei der Frankfurter Feuerwehr, bevor dann das erstgebaute Fahr-

zeug an das Deutsche Feuerwehrmuseum in Fulda, das jüngere an das Verkehrsmuseum der Stadtwerke abgegeben wurde.



*RW-Schiene der 2. Generation*

Von kleineren Modifikationen abgesehen, entsprachen die neuen RW-Schiene völlig den Vorgängerfahrzeugen; die technische Beladung (Eingleisgeräte, usw.) war natürlich auf dem neuesten Stand.



*Beide RW-S im U-Bahn-Tunnel*

Wie auch schon bei den RW-Schiene der ersten Generation gab es fünf Jahre später einen „Nachbesteller“: die Berufsfeuerwehr Genf übernahm im Juni 1990 einen weitgehend baugleichen RW-Schiene.

*Anmerkung:*

*Auch die BF Bonn ersetzte ihren RW-Schiene der ersten Generation durch ein Neufahrzeug,*

*wählte aber ein MAN-Fahrgestell mit Aufbau von Rosenbauer. Auch andere Feuerwehren, z.B. Stuttgart, beschafften RW-Schiene, verfolgten aber andere Fahrzeugkonzepte. Die Stuttgarter Feuerwehr preferierte ein Unimog-Fahrgestell mit einem anderen Antriebssystem.*



*RW-S mit geschlossener Fensteröffnung*

Irritationen gibt es bei „Fahrzeugexperten“ immer mal wieder, weil einer der aktuell noch im Dienst stehenden RW-Schiene „irgendwie anders...“ aussieht.

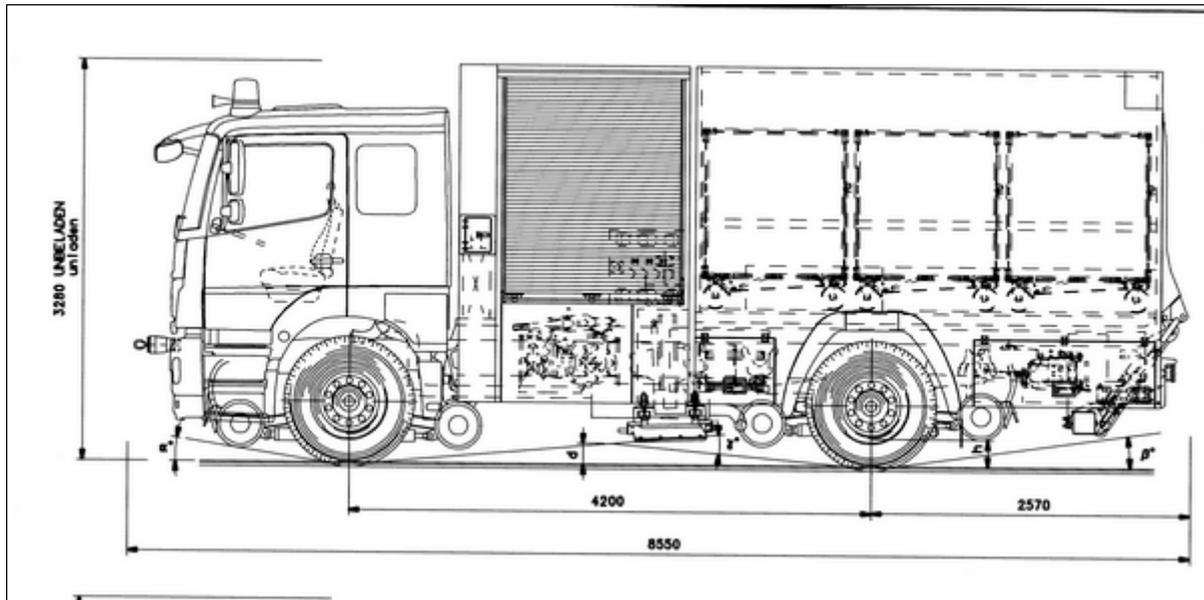
Die Erklärung ist denkbar einfach. Bei diesen beiden Fahrzeugen war leider *Rost* immer ein großes Thema, was immer mal wieder zu Aufenthalten bei Karosseriebauern und Lackierern geführt hat. Bei einem solchen Aufenthalt wurde beim RW-Schiene mit dem Kennzeichen **F – 243** die mittlere Fensteröffnung in der Mannschaftskabine beseitigt und die Lackierung angepasst.



*„Eingleiszug“: beide RW-Schiene + HLF*

In Frankfurt am Main steht nun bereits die Beschaffung der dritten RW-Schiene-Generation an, nachdem die zweite Generation nun auch schon wieder 25 Einsatzjahre „auf dem Buckel“ hat. Unser Kollege Horst Hoffmeister berichtet im Anschluss über die Neubeschaffung und den anstehenden Systemwechsel bei der Frankfurter Feuerwehr.

## Neukonzeption Rüstwagen-Schiene



Entwurfszeichnung: © Rosenbauer

Aufgrund des Alters der zurzeit eingesetzten Fahrzeuge sowie des technischen Zustandes wurde eine Ersatzbeschaffung der beiden Fahrzeuge unumgänglich.

Nach entsprechenden Vorgesprächen zwischen der Abteilung 37.G3 -Einsatz- und 37.I4 -Technik- wurde durch 37.G3 am 27.01.2009 amtsintern ein Antrag auf Neubeschaffung der beiden Fahrzeuge gestellt. Dieser beinhaltete, basierend auf dem damaligen Kenntnisstand, einen Rüstwagen-Schiene mit Kofferaufbau, sowie einen Rüstwagen-Schiene mit Wechselaufbau (Abrollbehälter). Beide Fahrzeuge sollten mit einer Schienenführungseinrichtung, maschineller Zugeinrichtung (Seilwinde) und einer hydraulischen Ladebordwand auf einem Mercedes-Benz Fahrgestell (Typ Econic) aufgebaut werden. Die Beladung der Fahrzeuge sollte ausschließlich über Rollwagen mit einer selektiven Entnahmemöglichkeit erfolgen.

Nach der Aufnahme erster Gespräche mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), wurde durch die VGF der Vorschlag unterbreitet, kaufmännisch und technisch bei der Beschaffung zu kooperieren. Dabei wurde festgelegt, dass die Fahrzeuge durch die VGF beschafft und der Branddirektion zur Verfügung gestellt werden. Die laufenden Betriebskosten werden durch die Branddirektion getragen.

Es wurde eine Arbeitsgruppe gegründet. Diese besteht im Wesentlichen aus Vertretern der für die Fahrzeuge zuständigen Bereichsleitungs-

wache 1 (Paul Allerberger, Kurt Kohlhepp, Rüdiger Schwebel, Markus Held), einem Verantwortlichen aus der Abteilung 37.G3 (Michael Will), und einem Vertreter der Abteilung 37.I4 (Horst Hofmeister). Seitens der Verkehrsgesellschaft wurde Herr Björn Braun (NT 41.12) mit dem Projekt betraut.

Nach der Festlegung konzeptioneller Eckpunkte wurden erste Gespräche mit verschiedenen Anbietern der einzelnen Fahrzeugkomponenten geführt. Es entstanden erste Zeichnungen und es stellte sich sehr schnell heraus, dass der geplante Fahrgestelltyp für ein derartiges Fahrzeugkonzept nicht geeignet ist. Eine Alternative wurde gesucht und man konnte mit dem Mercedes-Benz Axor eine mögliche Alternative finden. Das bei diesem Fahrzeugtyp verbaute Fahrerhaus eignet sich hervorragend zum Umbau auf Schiebetüren mit Serienkomponenten des Herstellers. Die Schiebetüren sind notwendig, da ein Ausstieg wie bei den bisherigen Fahrzeugen nach hinten nicht mehr vorgesehen ist. Selbstverständlich kommen auch Fahrgestelle anderer Hersteller in Frage. Es wurden hierzu entsprechende Angaben im Leistungsverzeichnis aufgeführt. Weitere Ausstattungsmerkmale der geplanten Fahrzeuge sind:

- Straßenfahrgestell 4x2 mit zuschaltbarer Differentialsperre
- max. zulässige Gesamtmasse 18.000 kg
- 4.200mm Radstand
- Truppfahrerhaus lange Ausführung
- Automatikgetriebe
- Stromerzeuger >22 kVA

- Fahrzeughöhe max. 3.450mm im aufgegleisten Zustand
- Ladebordwand 1.500 kg
- masch. Zugeinrichtung 60 KN bzw. 120 KN bei Zugrichtung nach hinten

Die komplette Beladung soll auf Rollcontainer verlastet werden. Lediglich für den ersten schnellen Zugriff sind auf der linken und rechten Fahrzeugseite im vorderen Bereich mit Rollladen verschlossene Gerätekoffer vorgesehen. Eine ausreichend dimensionierte Nahumfeldbeleuchtung, Energieleisten an den Fahrzeugseiten am Heck und im vorderen Bereich, Fernbedienung für die maschinelle Zugeinrichtung, 3. Sitzplatz für Ausbildungsbeamte bzw. Fahrunterweisungen komplettieren die Ausstattung der Fahrzeuge.

Die beiden Rüstwagen-Schiene erhalten eine Schienenführungseinrichtung ausgelegt für eine Schlepplast von 42 to. Hierbei muss die Entgleisungssicherheit sowie alle weiteren Vorgaben seitens des Schienennetzbetreibers (VGF) eingehalten werden. Die Rüstwagen sollen die Schlepplasten natürlich auch sicher abbremsen können, daher werden die neuen Fahrzeuge auch mit einer Magnetschienenbremse sowie einer Besandungsanlage ausgestattet werden. Kameratechnik für den Aufgleisvorgang sowie für Rückwärtsfahrten, eine Gegensprechanlage und eine Sicherheitsfahrerschaltung (SiFa) ergänzen die bahnspezifischen Merkmale der Fahrzeuge.

Das in Zusammenarbeit erstellte Leistungsverzeichnis soll noch im April 2010 veröffentlicht werden und die Bieterfirmen zur Angebotsabgabe aufgefordert werden. Wenn die Ausschreibung ein wirtschaftliches Ergebnis erzielt und eine Vergabe erfolgt, können die Fahrzeuge nach einer Bauzeit von ca. 12-15 Monaten dann ihren Dienst bei der Branddirektion aufnehmen.

Für weitere Fragen stehen der Verfasser und die genannten Ansprechpartner gerne zur Verfügung.

*von Horst Hofmeister, 37. I41.1*

### Ältester RW-S zurück in Frankfurt

Guten Kontakten zwischen dem Vorsitzenden des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins und dem Leiter des Deutschen Feuerwehrmuseums in Fulda, Rolf Schamberger, war es zu verdanken, dass nach der Gründung des Museums der Branddirektion der im Fuldaer Museumsdepot stehende, erstgebaute RW-S schnell und unbürokratisch nach Frankfurt

zurückgeholt werden konnte. Das Fahrzeug, das in Fulda nie in der Ausstellung zu sehen war, sondern im Museumsdepot vor Schneidbrenner und Verrottung bewahrt wurde, bleibt im Besitz des Deutschen Feuerwehrmuseums und wurde als Dauerleihgabe auf unbefristete Zeit nach Frankfurt zurückgegeben.

Alfred Rühl, Harald Ulrich, Mathias Schmidt, und Ralf Keine von der Berufsfeuerwehr sowie Gianni-Marco Laera von der Freiwilligen Feuerwehr Sossenheim waren am 27. November 2009 fast einen Tag lang damit beschäftigt, den RW-Schiene zurück nach Frankfurt zu holen. Zunächst einmal mussten Fahrzeuge, die neben dem RW-S untergestellt und ebenfalls nicht fahrbereit waren von Hand wegrangiert werden. Danach wurde die teilweise noch vorhandene Beladung des RW-Schiene von Hand auf einen Abrollbehälter umgeladen.

Nun erfolgte der spannendste Teil der Mission: würde das Fahrzeug nach fast 20 Jahren Stillstand wieder anspringen?

Nachdem Diesel getankt, geladene Starterbatterien eingebaut, die Ölstände überprüft und die defekte KFZ-Elektrik überbrückt war, ging es an das Entlüften der Dieselleitung. Immerhin machte der Anlasser sofort mit. Und siehe da – der luftgekühlte Deutz-Dieselmotor bewies seine legendäre Robustheit: kaum war der erste Spritzer Diesel in die Brennkammern gelangt, erfüllte ein mächtiges „Wrummm“ die Fuldaer Depothalle und der alte Diesel knatterte, als hätte es den „Dornröschenschlaf“ nie gegeben.



*Mathias Schmidt lenkt den RW-Schiene unter erschwerten Bedingungen aus der Depothalle*

Schwierigkeiten bereitete lediglich die Lenkhilfe, in der sich, wie sich herausstellte, kein Tropfen Öl mehr befand.

So konnte der RW-Schiene zwar unter erschwerten Bedingungen, aber dennoch aus eigener Kraft, den Weg aus der Depothalle auf den bereitstehenden Tieflader antreten.

# VERMISCHTES



## MUSEUM DER FEUERWEHR FRANKFURT A.M.

*In zunächst kleiner Auflage erschien erstmalig eine Museums-Postkarte*

### „Museums-Shop“

Erste Schritte macht unser „Museums-Shop“ mit Fanartikeln und Sammlerstücken von der Frankfurter Feuerwehr. Erstmals aufgelegt wurde hierfür, zunächst in kleiner Auflage, eine Andekenpostkarte vom Frankfurter Feuerwehrmuseum. Die großformatige, qualitativ hervorragende Karte ist beiderseitig bedruckt und kostet 2 Euro.

Ebenfalls im Museums-Shop erhältlich sind noch zwei HO-Sondermodelle (Brekina) vom 125-jährigen Jubiläum der Berufsfeuerwehr. Es handelt sich um einen Volkswagen T1-Transporter mit Pritsche und Plane und um einen T1-„Unfallwagen“. Beide Modelle befinden sich in einer stabilen Klarsichtbox mit Jubiläums-Aufdruck. Jedes Modell kostet 8 Euro.

Das Angebot des Museums-Shops soll nach und nach weiter ausgebaut werden.

### Hochkarätige Besuchergruppe in Enkheim

Mit großem Stolz konnte Ralf Keine am 27. April eine hochrangig besetzte deutsch-österreichische Besuchergruppe im Enkheimer Museumsdepot begrüßen. Die Gruppe, die für einige Tage bei dem Feuerwehrhistoriker Horst Schmidt in Pfungstadt zu Gast war, wurde angeführt vom Generalsekretär des CTIF, Obersekratsrat Dr. Alfred Zeilmayr. Weitere Gäste waren u.a. der Vorsitzende der „Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Brandschutzgeschichte im CTIF“, Brandrat Adolf Schinnerl, der Leiter des Sachgebietes „Feuerwehrgeschichte und Dokumentation“ im Österreichischen Bun-

desfeuerwehrverband, Oberbrandrat Johann Sallaberger und der Geschäftsführer des Feuerwehrmuseums St. Florian bei Linz, Erwin Chalupar sowie Brandrat Hans-Gilbert Müller und Magister Karl Gruber.



*Eine hochrangig besetzte Besuchergruppe besichtigte die Enkheimer Museumshalle im April*

Die Gäste, die auch weitere Frankfurter Feuerwachen besichtigten, zeigten sich beeindruckt von der in nur einem guten Jahr zusammengetragenen Sammlung und trugen sich ins Gästebuch des Museums ein.

### AGFM Regionalgruppe Mitte tagte

Am 27. März trafen sich die Mitglieder der AGFM-Regionalgruppe Mitte zu ihrer Jahrestagung im Feuerwehrhaus von Homberg/Efze.

Wieder war es Regionalgruppenleiter Bernd Klaedtke (BF Köln) gelungen, ein interessantes Programm zu bieten. So referierte der Obmann der AGFM Bund und Leiter des Deutschen Feuerwehrmuseums in Fulda, Rolf Schamberger, über den Aufstieg und den Fall des Leipziger Branddirektors Reddemann, dem Erfinder



Die Teilnehmer der Tagung der AGFM-Tagung (Regionalgruppe Mitte) in Homberg/Efze

des Flammenwerfers. Im Ersten Weltkrieg waren unter Reddemanns Leitung beim Deutschen Heer sogar eigens „Flammenwerfer-Regimenter“ ins Leben gerufen worden, die überwiegend durch Feuerwehrleute besetzt waren.

Ein weiterer interessanter Vortrag kam dann vom Restaurator des DFM, der zusammen mit Rolf Schamberger über die fach- und sachgerechte Restaurierung bzw. Konservierung alter Spritzen referierte.

Neben den Berichten aus den einzelnen Museen stand dann noch eine Besichtigung des Homberger Feuerwehrmuseums auf dem Programm.

#### Nachträge zum „Falcon“-Bericht



Zweiter „Falcon“ im „Frankfurter Look“ auf der Interschutz 1988

Der Offenbacher Falcon hatte übrigens noch ein „zweites Leben“. Er wurde von der Firma Thoma gekauft, umgebaut und an die Feuerwehr vom Baden-Airport verkauft.

In Deutschland gab es noch einen zweiten Falcon, der hier sein zweites Leben fristete. Es handelte sich um das frühere Fahrzeug der BF Zürich (Schweiz), das ebenfalls über den Zwischenhändler Thoma an die Werkfeuerwehr Schering in Bergkamen (NRW) verkauft wurde.

Unterdessen ist unser „Falcon“ weiterhin auf dem Weg der Besserung. Nicht zuletzt durch

die großzügige Unterstützung der Firma Rosenbauer konnte die Bremsanlage wieder repariert werden. Derzeit wird an der Wiederherstellung der Pumpenanlage gearbeitet.

#### Hartmann-Nachlass in Museen



Teilansicht des Hartmann'schen Privatmuseums in der Bornheimer Feststraße

Wochenlang war unklar, was mit dem feuerwehrhistorischen Nachlass unseres am 22. Januar verstorbenen Kollegen Michael „Mike“ Hartmann werden würde. Bereits wenige Tage nach Hartmanns Tod war ein Kollege von einer Mitarbeiterin des Nachlassgerichtes hieraufhin angesprochen worden. Daraufhin hatte es einen Schriftverkehr mit dem Nachlassverwalter gegeben, der schließlich mitteilte, die Wohnung sein zur Räumung an den Hauseigentümer zurückgegeben worden und wir sollen uns an Hausverwalter wenden. Dies geschah und es wurde ein Termin für die Räumung vereinbart. Sechs Kollegen und Pensionäre der Berufsfeuerwehr stellten sich für die Aktion zur Verfügung.

Am Nachmittag vor der geplanten Räumung erhielten wir erstmals Kenntnis davon, dass der Museumsverein Rhein-Main Anspruch auf den Hartmannschen Nachlass erhebt. Es konnte aber schließlich der Kompromiss gefunden werden, dass für das Museum der Branddirektion diejenigen Stücke mit Bezug zur

Frankfurter Feuerwehr- und Stadtgeschichte aus dem „feuerwehrseitigen“ Nachlass herausgenommen werden und der Bonameser Museumsverein übrige Uniformen, Helme, Literatur, usw. übernimmt.



*Abtransport der Glocke. Stets ein treuer Helfer: Harald Ulrich*

Ungeklärt blieb zunächst noch, was mit der bekannten „Hartmann-Glocke“ passieren sollte. Nach dem Willen der Hausverwaltung sollte diese Glocke nämlich zurückbehalten und gegen Höchstgebot verkauft werden, was mithelfen sollte, die Entsorgungskosten für nicht mehr verwendbaren Hausrat zu decken. Weitere Interessenten, u.a. einer, der die Glocke gern in den Eschenheimer Turm hängen wollte, waren bereits im Rennen. Diese Lösung hätten wir als sehr schade empfunden, da ein einmaliges Schaustück den Augen der Öffentlichkeit damit verborgen geblieben wäre.



*„Hartmann-Glocke“, nun im Museum*

Umso erfreulicher ist es, dass der FGMV die Glocke schließlich doch erwerben konnte und diese nun weiterhin der Öffentlichkeit gezeigt werden kann!

Erwähnt werden soll noch, dass FGMV-Mitglieder nicht nur beim Räumen des feuerwehrbezogenen Nachlasses tätig waren, sondern im Nachgang noch mehrmals freiwillig ihre Arbeitskraft zur Verfügung stellten, um z.B.

Möbel abzubauen und zur Sperrgutabfuhr an die Straße zu tragen.

Weiterhin nahmen einige Vereinsmitglieder an der Urnen-Beisetzung auf dem Parkfriedhof Heiligenstock teil, zu der die Branddirektion übrigens ein sehr schönes Blumenbukett in den Farben der Stadt beisteuerte.

### Adolf Bauer gestorben

Ein weiterer bedauernswerter Todesfall traf uns erst kürzlich. Unser Kollege Adolf Bauer (zuletzt Feuerwache 7, Atemschutzzug) verstarb am 2. Juli an den Folgen einer schweren Krebserkrankung im Alter von 69 Jahren.

Noch wenige Tage vor seinem Tod besuchte der FGMV-Vorsitzende Adolf Bauer in seinem Liederbacher Haus; es war der Wunsch Adolf Bauers gewesen, seinen umfangreichen feuerwehrtechnischen Nachlass (Uniformen, Literatur, Geräte) an das Museum der Branddirektion zu geben.

Der Wunsch, am ersten „Museums-Frühstücken“ in Enkheim noch teilzunehmen, um Kollegen wieder zu sehen, wurde leider nicht mehr erfüllt, da Adolf Bauer zwei Tage zuvor verstarb. Er wurde am 8. Juli in Liederbach beigelegt.

### Neues Museumsfahrzeug: RW 3-Staffel



*Magirus Rüstwagen RW 3-St*

Seit Anfang Mai kann das Museum der Frankfurter Feuerwehr mit einem weiteren Museumsfahrzeug aufwarten. Es handelt sich um einen von ehemals drei in Diensten der Frankfurter Feuerwehr stehenden RW 3-Staffel von Magirus, Baujahr 1965.

Nach seiner Außerdienststellung in Frankfurt war der Rüstwagen an die Freiwillige Feuerwehr Liederbach im Taunus verkauft worden und hatte dort noch etliche Jahre im Einsatzdienst gestanden. Als er schließlich auch dort ausgemustert wurde, fand sich eine Gruppe engagierter Feuerwehrleute zusammen, die den „Brummer“ als Museumsfahrzeug erhielten und seitdem schon oft auf Ausstellung, wie

etwa dem mittlerweile schon legendären „Eckhauber-Treffen“ zeigten.

Auch wenn das Fahrzeug nun im Frankfurter Museum steht, wird es auch weiterhin auf derartigen Veranstaltungen zu sehen sein. Es bleibt nämlich weiterhin im Besitz des Liederbacher Feuerwehrvereines und wird weiterhin von den Liederbachern betreut. Durch diese Zusammenarbeit entsteht eine „Win-Win-Situation“ für beide Seiten: die Liederbacher müssen dieses schöne Fahrzeug nicht mehr in einer Scheune unterstellen und die Frankfurter können ein weiteres ehemaliges Einsatzfahrzeug zeigen.

Der Rüstwagen soll daher auch nicht etwa in den Frankfurter Urzustand zurückversetzt werden, sondern wird den Besuchern als eines von vielen Beispielen von Frankfurter Fahrzeugen präsentiert, die bei Freiwilligen Feuerwehren ein zweites oder gar drittes „Leben“ geführt haben. Tafeln mit Foto- und Textdokumenten werden später die Besucher über die Geschichte des Fahrzeuges informieren.



RW 3-St des Sammlers Thomas Knauf

Übrigens sind *alle drei* ehemalige Frankfurter RW 2-St bis zum heutigen Tage erhalten. Das zweite Fahrzeug war nach Außerdienststellung an die Feuerwehr Rodgau verkauft worden. Hier rettete es der Privatsammler Thomas Knauf aus Lage (NRW) vor der endgültigen Verschrottung und restaurierte es so hervorragend, dass man heute meinen könnte, es wäre gerade erst von Magirus an die Frankfurter Feuerwehr ausgeliefert worden.



RW 3-St der FF Dietzenbach

Der dritte RW im Bunde war an die Feuerwehr Dietzenbach gegangen, die ihn später an die FF Neuhaus am Rennsteig weitergab. Auch in Neuhaus ist der schwere Rüstwagen mittlerweile „pensioniert“ und wurde kürzlich nach Dietzenbach zurückgeholt. Im Dietzenbacher Feuerwehrmuseum soll er nun in den Zustand seiner Dietzenbacher Einsatzzeit zurück versetzt werden. In seiner tagesleuchtrot/weißen Lackierung stellt der Dietzenbacher RW nochmals eine besondere Erscheinung dar!

Über die Geschichte der Frankfurter RW 3-St wird in einer späteren Ausgabe der *Museums-Depesche* noch detaillierter berichtet werden.

### Ein Jahr FGMV !

Am 6. Juli 2010 war es ein Jahr her, dass sich interessierte Kollegen und Kameraden im Enkheimer Florianweg zur Gründung des „Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereines Frankfurt am Main“ (kurz FGMV) als Förderverein des Museums der Frankfurter Feuerwehr zusammgefunden haben.

Die weitere Entwicklung sowohl des Museums als auch des Museumsvereines darf bisher als voller Erfolg bezeichnet werden. Innerhalb eines Jahres konnte bereits eine beeindruckende Sammlung und ein umfangreiches Archiv aufgebaut, die Mitgliederzahl stetig gesteigert werden. Immer häufiger kommen Besuchsanfragen ganzer Gruppen, auch von außerhalb.

### „Materialspenden“ bitte absprechen!

Das Museum der Frankfurter Feuerwehr und der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein sind für jeden brauchbaren neuen „Mosaikstein“ in der Sammlung äußerst dankbar.

Wir bitten wohlmeinende Kollegen jedoch, Materialspenden zuvor abzusprechen. Leider wurden uns in letzter Zeit immer wieder auch sperrige, aber nicht mehr brauch- oder vorzeigbare Objekte unaufgefordert zugeschickt, bei denen dann bei uns die Problematik der Entsorgung bestand.

### „Museums-Depesche“ nun auch in der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek hat die „Museums-Depesche“ als sammelwürdig eingestuft und bittet um zwei Exemplare jeder Ausgabe, um diese der Nachwelt zu erhalten. Je ein Exemplar wandert dann in Leipzig und in Frankfurt ins Archiv. Eine weitere Anforderung zur regelmäßigen Lieferung kam von der Frankfurter Universitätsbibliothek.

Gesammelt werden die „Museums-Depesche“ und die übrigen Druckschriften des FGMV auch im Frankfurter Stadtarchiv und im Archiv des Deutschen Feuerwehrmuseums in Fulda.

### Feuerwehrmuseum Bonn aufgelöst



*Feuerwehrmuseum Rhein-Sieg in Bonn*

Weniger gut als beim Museum der Frankfurter Feuerwehr lief es beim Feuerwehrmuseum Rhein-Sieg in Bonn. Anfang Mai wurde die Auflösung des Museums bekannt gegeben; am 29. Mai wurden die Museumsbestände versteigert. Grund für die Auflösung sollen ungedeckte Unterhaltskosten und interne Querelen gewesen sein.

### AllessaChemie beschenkt Museum



*Karl-Heinz Schönborn von der WF Allessa übergibt die Materialspende an das Museum*

Das Werk Offenbach der AllessaChemie ist Geschichte. Bei der Auflösung der Wache der Werkfeuerwehr entstand bei den Herren Schwerzel und Schönborn von der WF Allessa die Idee, Vitrinen und Geräte an das Museum der Frankfurter Feuerwehr abzugeben. Nach einer Vorbesichtigung im Mai machten sich Harald Ulrich und Ralf Keine vom FGMV auf den Weg nach Offenbach, um einen größeren Posten von Gasmessgerät, Atemschutzgerät, Sonderstrahl- und Schaumrohren, Schautafeln und (besonders wichtig für das junge Museum) vier Vitrinen zu übernehmen. Wir bedanken

uns auch auf diesem Wege noch einmal recht herzlich bei der Firma AllessaChemie!

### Museumsarchiv zieht um

Der Umzug des Museumsarchives steht unmittelbar bevor. Eine vorübergehende Bleibe finden die derzeit etwa 100 Leitz-Ordner, Bücher und Fachzeitschriften erst einmal in der Villa der Hafenwache. Hierzu wurden in Enkheim in den letzten Wochen bereits zehntausende Seiten von Papier chronologisch und thematisch sortiert und abgeheftet sowie ungezählte Jahrgänge von Fachzeitschriften in entsprechend beschriftete Stehsammler chronologisch einsortiert. Hierbei leisteten übrigens die beiden Gangborde des RW-Schiene hervorragende Dienste als Ablage und als Aktenregal...



*RW-Schiene als perfektes Hilfsmittel beim Sortieren von Akten und Ordnern*

Bis zur nächsten FGMV-Hauptversammlung soll nach Möglichkeit eine Bestandsübersicht (ähnlich der des Stadtarchives) erstellt und im Intranet verfügbar gemacht werden. Somit wäre es jedem Kollegen von jedem Rechner der Branddirektion aus möglich, bei anstehenden Recherchen online „Vorermittlungen“ durchzuführen, ob im Museumsarchiv eine Trefferwahrscheinlichkeit besteht.

Der nächste große Kraftakt des Archives wird es dann sein, die mittlerweile mehrere tausend Bilder umfassende Fotosammlung ebenfalls chronologisch und thematisch zu sortieren und professionell (in Archivierung-Fotosichthüllen) einzusortieren, bevor diese dann ebenfalls in das Museumsarchiv im Osthafen umziehen.

### Geschichtsunterricht im GAL

Bereits zum zweiten Mal erhielt nun ein Grundausbildungslehrgang einen etwa zweistündigen Unterricht in Frankfurter Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte. Voller Erstaunen hörten viele der jungen Feuerwehrleute erstmals davon, wie viele Entwicklungen des deutschen und internationalen Feuerwehrwesens in Frankfurt ihren Anfang nahmen oder zumin-

dest stark gefördert wurden. Beispielhaft seien pneumatische Leitern, die Einführung von Benzinmotoren, Kreiselpumpen, Leichtmetallen, Sonderlöschmitteln oder Einsatzstellenbelüftung genannt.

Auch der eine oder andere schon einmal von den Lehrgangsteilnehmern gehörte Begriff konnte während der Unterrichtseinheit genauer erörtert werden; z.B. *Lanninger-Rohre*, *Selmi-Hochhaus* oder *Monte Scherbelino*.

Wie auch schon der Grundlehrgang zuvor stimmte der aktuelle GAL für die Beibehaltung des Themas *Frankfurter Feuerwehrgeschichte* in den Lehrplänen der GAL.

### Erster „Museums-Stammtisch“



Erster „Museums-Stammtisch“ in Enkheim

Überschattet vom Tode Adolf Bauers und behindert durch den „Iron-Man“ fand am Sonntag, den 4. Juli versuchsweise der erste „Museums-Stammtisch“ in den Enkheimer Hallen statt. Leider waren nicht alle potenziellen Teilnehmer auf gut informierte Polizisten gestoßen, die darüber informiert, dass es an der Barbarossastraße eine Schleuse zum Passieren der „Iron-Man“-Strecke gab. Einige hatten daher entnervt ihre Versuche durchzukommen aufgegeben.

Immerhin 14 Teilnehmer, z.T. mit Ehefrauen, haben aber den Weg nach Enkheim gefunden und nutzten die Gelegenheit, sich in lockerer, geselliger Runde bei Kaffee oder Kaltgetränken einmal über die Neuzugänge und Entwicklungen im Museum zu informieren.

Einmütig wurde dabei die Meinung vertreten, dass diese lockere Runde für Museumsmitglieder, Kollegen und Interessierte eine ideale Gelegenheit ist, außerhalb der Jahreshauptversammlungen und Arbeitseinsätze einmal zusammenzukommen. Der „Museums-Stammtisch“ wird nun in loser Reihenfolge häufiger stattfinden. Nach den Sommerferien erfolgt die nächste Einladung.

### Feuerwachen sammelten Schutzfolien

Erfreulich zahlreich sind die Kollegen der Feuerwachen und Sachgebiete dem Aufruf gefolgt, die Schutzfolien der neu ausgegebenen Uniformen zu sammeln und dem Museum zu schicken. Hierdurch war es nun möglich, den kompletten Bestand an Uniformen und Kleidungsstücken im Museumsfundus mit Schutzhüllen gegen weiteres Verstauben zu schützen. Recht herzlichen Dank an alle Kollegen, die sich beteiligt haben!

### Gesucht wird...

Zur Ergänzung unserer Sammlung suchen wir derzeit insbesondere blaue CEAG-Handlampen sowie sämtliche in Frankfurt verwendete Arten von Funkgeräten und Meldeempfängern.

Weiterhin werden qualitativ gute Fotos vom „Klappenschrank“ in der alten Leitstelle gesucht, um hiervon ein Repro in Originalgröße machen zu können. In das aufgespannte Reprobild sollen dann erhalten gebliebene Originalgeräte eingesetzt werden.

### ! Support your Museum !

Lieber Kollege, Kamerad oder Bürger – Die in dieser Ausgabe wieder einmal schlaglichtartig beschriebene Museumsarbeit ist nicht nur das Ergebnis unzähliger Arbeitsstunden engagierter „Museumsgeister“, sondern auch ein finanzieller Kraftakt!

Gerade jetzt, in der Übergangszeit von der Gründer- in die Wachstumsphase fehlt es noch an allem. Bitte unterstützt *euer* Museum. Förderbeiträge sind bereits ab 10 Euro pro Jahr möglich und steuerlich absetzbar. Beitrittsformular am Ende dieser Museums-Depesche oder im Internet unter

[www.feuerwehr-frankfurt.de](http://www.feuerwehr-frankfurt.de)

# Feuerwehr-Geschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V.

## - Beitrittserklärung -

Hiermit trete ich dem Feuerwehr-Geschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. als Fördermitglied bei. Ich erkenne die Vereinssatzung als Rechtsgrundlage des Vereines an.

### 1. Persönliche Daten

\_\_\_\_\_  
Vor- und Zuname

\_\_\_\_\_  
Straße und Hausnummer

\_\_\_\_\_  
Postleitzahl und Wohnort

\_\_\_\_\_  
Telefon (Angabe freiwillig)

\_\_\_\_\_  
E-Mail (Angabe freiwillig)

### 2. Mein Förderbeitrag

Ich unterstütze den o.g. Verein mit einem Jahresbeitrag von \_\_\_\_\_ Euro.

Ich möchte jedes Jahr eine Spendenbescheinigung für die Steuererklärung erhalten.

### 3. Zahlweise des Förderbeitrages

Ich zahle den Förderbeitrag in bar.

Ich erteile dem o.g. Verein eine Bankeinzugsermächtigung für mein Konto:

Kontonummer.: \_\_\_\_\_ BLZ. \_\_\_\_\_

bei Kreditinstitut: \_\_\_\_\_

Bei Bankeinzug:

Ich zahle den o.g. Förderbeitrag in einer Summe einmal jährlich  
(Fälligkeit nach Beitritt; ab Folgejahr jeweils im Juli).

Ich zahle den o.g. Förderbeitrag in 4 anteiligen Raten zu \_\_\_\_\_ Euro  
(Fälligkeit jeweils zum Quartalsbeginn).

- Zutreffendes bitte ankreuzen -

#### 4. Persönliche Mitarbeit im Museumsverein

(optional - für den Beitritt als Fördermitglied nicht zwingend erforderlich)

- Ja, ich möchte mich nach Absprache mit der Museumsleitung/Vereinsleitung auch mit konkreter Arbeitsleistung einbringen. Ich besitze besondere Fertigkeiten im Bereich:

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> KFZ-Instandsetzung | <input type="checkbox"/> KFZ-Elektrik        | <input type="checkbox"/> Karosseriebau    |
| <input type="checkbox"/> Farben & Lacke     | <input type="checkbox"/> Schlosserei         | <input type="checkbox"/> Schmiedearbeiten |
| <input type="checkbox"/> Schreinerei        | <input type="checkbox"/> Schneiderei         | <input type="checkbox"/> Elektrotechnik   |
| <input type="checkbox"/> Elektronik         | <input type="checkbox"/> Computer & Netzwerk | <input type="checkbox"/> Funktechnik      |
| <input type="checkbox"/> Fernmeldetechnik   | <input type="checkbox"/> EDV-Büroanwendungen | <input type="checkbox"/> Profi-Fotografie |
| <input type="checkbox"/> Buchbinden         | <input type="checkbox"/> Glaserei            | <input type="checkbox"/> Feinmechanik     |
| <input type="checkbox"/> sonstiges:         |  |   |

(optional:)

Ich verfüge zu dem/den angekreuzten Arbeitsbereich(en)

- über eine eigene Werkstatt     über eigenes, professionelles Werkzeug  
 günstige Einkaufsmöglichkeiten für benötigte Materialien

Alternativ oder zusätzlich zu o.g. Tätigkeiten wäre ich auch bereit zu:

- Reinigungsdiensten im Museum  
 Kassen- und Aufsichtsdienst an den Besuchertagen des Museums

*- Zutreffendes bitte ankreuzen -*

#### 5. Für die Rechtsverbindlichkeit des Beitrittes:

Ort

Datum

Unterschrift

Bitte einsenden an:  
Feuerwehr-Geschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V.  
i. Hse. Feuerwache 11  
Florianweg 13  
60388 Frankfurt a.M.

## Impressionen aus der Sammlung



*Taucher mit Konstantvolumenanzug und Dräger Leichttauchgerät PL 70 mit Schlauchversorgung*



*Vitrine mit Gasmesstechnik - im Hintergrund Atemschutztechnik*