

Museums- Depesche

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



Schwerpunktthema: Feuerlöschboot Frankfurt

Ausgabe Nr. 7

März 2011

	Seite
Inhalt / Impressum.....	2
Kanonboot des Friedens.....	3
FLB im Einsatz.....	13
FLB – Eine Welt für sich.....	15
Herr Kolb und sein FLB.....	18
Vor 40 Jahren: Großbrand bei Linde in Mainz – BF Frankfurt unterstützt Löscharbeiten.....	19
Vor 300 Jahren: Brandkatastrophe in der Frankfurter Judengasse.....	22
Vermischtes.....	23

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

Web 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:

Marc Dickler, Kathrin Kascha, Ralf Keine, Werner Romann, Peter Müller, Harald Ulrich, Stefan Gärth, Christian Eichhorn, Detlef Rutsch, Holger Öhlenschläger, Jochen Schramm, Mathias Schmidt, Rainer Pusch, Bildstelle Branddirektion Frankfurt

Vielen Dank dafür !



Zum Titelbild:

Das Feuerlöschboot im Jahr 2003.
Wasserabgabe über die drei Schaum-/
Wasser-Werfer.

Foto: Kathrin Kascha

KANONENBOOT DES FRIEDENS

Die Geschichte des Frankfurter Feuerlöschbootes



Das Feuerlöschboot vor der Frankfurter Skyline – beide bieten einen imposanten Anblick

Bereits im zweiten Weltkrieg gab es in Frankfurt als „Löschboote“ bezeichnete Wasserfahrzeuge. Eine genauere Beschreibung konnte hierzu nicht gefunden werden; möglicherweise handelte es sich hier um Arbeitsboote des Hafen- oder des Wasser- und Schifffahrtsamtes, die temporär mit einer Motorpumpe, z.B. einer Tragkraftspritze und Schlauchmaterial beladen waren.

Obwohl die Stadt Frankfurt über zahlreiche Häfen, darunter einen Ölhafen verfügte, war ein Löschboot nach dem Krieg kein Thema – zu vordringlich war erst einmal anderer Bedarf bei der Feuerwehr. Lediglich die Werkfeuerwehr der Farbwerke in Höchst leistete sich bereits Anfang der 1960er Jahre ein kleines Feuerlöschboot für den Werkshafen, das noch heute im Dienst steht.

Es ist der junge, aufstrebende Ernst Achilles, der aus der teilweise noch etwas hausbacken wirkenden Frankfurter Feuerwehr eine moderne Großstadtfeuerwehr machen will und bereits früh ein Feuerlöschboot für die Berufsfeuerwehr fordert.

Unter der Überschrift „Hoffnung auf ein Feuerlöschboot“ berichtet dann die *Frankfurter*

Rundschau im April 1966 erstmals über Fortschritte in dieser Frage. Demnach hatte sich der Branddezernent, Stadtrat Ernst Gerhardt, optimistisch geäußert, Landesmittel für den Bau eines Feuerlöschbootes zu erhalten. Nach dem Stand der Dinge rechnete er für den Spätsommer 1967 mit der Indienststellung des Bootes. Für die Baukosten veranschlagte Gerhardt 1,3 Millionen Mark.

Gerhardt wies darauf hin, dass das hessische Innenministerium bereits in früheren Etatvorschlägen das Boot als Einrichtung für den Katastrophenschutz eingeplant habe, bei den Kabinettsberatungen damit aber „hinten runtergefallen“ sei. Noch im Haushaltsentwurf des Vorjahres war der vom Innenministerium eingesetzte Betrag dem Rotstift zum Opfer gefallen. Nun schien man in der Landeshauptstadt das Projekt mit anderen Augen zu sehen. Die alarmierende Feststellung des Frankfurter Katastrophenausschusses, dass die Frankfurter Feuerwehr mit ihren augenblicklichen technischen Mitteln nicht in der Lage sei, den Ölhafen im Falle eines Großfeuers zu schützen, hatte wohl Wirkung gezeigt. Der Ausschuss hatte sich mit den Untersuchungsergebnissen der Explosionen in den Raffinerien in Raun-

heim (Caltex) und Lyon beschäftigt und war zu dem Schluss gekommen, dass eine Explosion im Frankfurter Osthafen noch weitaus schlimmere Folgen haben könnte, da hier mindestens die doppelte Menge an Mineralölprodukten gelagert sei.

Ganz so schnell, wie geplant, ging es dann aber doch nicht. Im Februar 1968 berichtet die *Frankfurter Rundschau* dann unter der Überschrift „Feuerlöschboot für 1969/70 geplant“. Nach einer parlamentarischen Anfrage eines Landtagsabgeordneten hatte Innenminister Heinrich Schneider mitgeteilt, dass er sich für die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel im Haushalt einsetze. Er wies außerdem darauf hin, dass Bemühungen der Stadt Frankfurt, bei Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet einen besonderen finanziellen Beitrag zur Beschaffung eines Feuerlöschbootes zu erhalten, erfolglos geblieben sind.

Doch ein weiterer Rückschlag folgte noch im selben Jahr. Im Juli 1968 berichtet die *Frankfurter Rundschau*: „Kein Geld für ein Feuerlöschboot“. Einmal mehr war in Wiesbaden die im Haushalt eingestellte Summe von 900.000 DM, die zu den aus der Feuerschutzsteuer kommenden 400.000 Mark hinzugerechnet werden sollte, dem Rotstift anheim gefallen. Oberbranddirektor Achilles, zu diesem Zeitpunkt auch Landesbranddirektor, zeigte sich verärgert und wies darauf hin, dass Hessen das einzige Bundesland mit einer solchen Gefahrenkonzentration entlang einer Schifffahrtsstraße sei, das über kein Feuerlöschboot verfüge. Außerdem habe sich die Stadt Frankfurt bereits im Vorjahr dazu bereit erklärt, die jährlichen Folgekosten des Bootes von etwa 150.000 DM zu übernehmen.



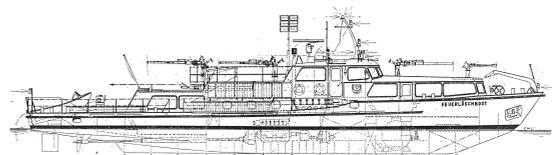
Amphibien-Löschfahrzeug ALF

Eine neue Wendung bekam die Entwicklung noch im Sommer 1968. Nach einer Sitzung der SPD-Landtagsfraktion hatte sich der hessische Finanzminister dafür ausgesprochen, lediglich ein Amphibienlöschfahrzeug (ALF) zu beschaffen, wie es im Vorjahr bei der Berufsfeuerwehr

Mainz in Dienst gestellt worden war und das lediglich eine halbe Million Mark gekostet hatte.

Feuerwehrchef Achilles und Branddezzernent Bachmann sprachen sich vehement gegen ein ALF und weiter für ein FLB aus. Die geforderten Aufgaben, neben der Bekämpfung von Bränden auch Öleinsätze, Hilfeleistungen aller Art, notärztliche Betreuung von Verletzten und Einsatz als Eisbrecher, waren mit dem Amphibienfahrzeug nicht zu bewältigen. Außerdem hätte das ALF wegen der Uferbefestigungen und Kaimauern nur an sehr wenigen Stellen der Stadt den Main überhaupt erreichen können.

Anmerkung: Die Geschichte gab Achilles und Bachmann Recht. Das ALF wurde auch in Mainz später als unzweckmäßig bezeichnet. Es wurde an die Feuerwehr Trier abgegeben, um dort auf der Mosel als Feuerlöschboot Dienst zu tun. Hierzu wurde der Straßenantrieb entfernt und die Radkästen zugeschweißt. Heute ist das ALF im Technikmuseum Speyer zur besichtigen.



Im April 1969 berichteten die Frankfurter Tageszeitungen nun endlich, dass die Finanzierung des FLB gesichert sei und veröffentlichten eine erste Phantomzeichnung, von der jedoch die spätere tatsächliche Ausführung etwas abwich. Die Auftragsvergabe erfolgte kurz danach an die Rheinwerft in Mainz-Mombach (in dieser Werft wurden übrigens auch die Feuerlöschboote von Basel, Düsseldorf und Duisburg gebaut).



Das FLB Frankfurt nimmt Gestalt an



Frankfurter FLB in der Bauphase

Während das FLB gebaut wird, werden Angehörige der Frankfurter Berufsfeuerwehr beim Wasser- und Schifffahrtsamt sowie auf diversen Binnenschiffen zu Schiffsführern, Maschinenisten und Decksleuten ausgebildet. Außerdem machen sie sich von Anfang an in der Werft mit dem Boot und seiner Technik vertraut.

Ende August 1970 ist es dann endlich soweit!
Die *Frankfurter Rundschau* berichtet:

Auf Probefahrt: Frankfurts hochmodernes Feuerlöschboot

Dienstag, 25. August 1970: Das Feuerlöschboot der Frankfurter Branddirektion macht auf dem Rhein in Mainz-Mombach seine erste Probefahrt. Gegen 11.25 Uhr dreht es in Richtung Rüdesheim. Genau eine Stunde später kehrt es zurück. An Bord der jüngsten Errungenschaft der Frankfurter Feuerwehr befinden sich Ingenieure, Monteure der Werft und ein Teil jener Leute, denen das Schiff am 3. September anvertraut wird: Die Besatzung der Branddirektion.

Die große Rhein-Werft in Mombach scheint auf ihre neueste Herstellung besonders stolz zu sein. Oberingenieur Donsbach meint: „Das Feuerlöschboot der Frankfurter Feuerwehr ist eines der modernsten in Europa, wenn nicht gar in der ganzen Welt. Wir haben so rasch wie möglich gearbeitet und glauben, die Lieferfrist in Grenzen gehalten zu haben.“ Tatsächlich grenzt die Bauzeit von acht Monaten an einen Rekord, berücksichtigt man die komplizierten technischen Anlagen.

Als sich während des langen Winters Schwierigkeiten mit der Fertigung abzuzeichnen begannen, wurde in einer Werfthalle gearbeitet. So lief die Koordinierung zwischen der Frankfurter Branddirektion und der Rhein-Werft nahezu reibungslos. Während der letzten Monate waren Frankfurter Feuerwehrleute ständig „an Bord“, um ihr Schiff genau kennenzulernen.



Ankunft des Feuerlöschbootes in Frankfurt

Am 3. September 1970 war dann endlich der „große Tag“ für die Frankfurter Feuerwehr da. Gegen 16.30 Uhr warteten am Eisernen Steg viele „Offizielle“ und noch mehr Publikum mit Fahnen und Musik auf das Anlegen des neuen Frankfurter Löschbootes. Als dann schließlich das festlich geschmückte „FLB Frankfurt“, begleitet von einer Vielzahl kleinerer Wasserfahrzeuge der Wasserschutzpolizei, der DLRG und der Wassersportvereine die Anlegestelle am Eisernen Steg anliefe, begrüßten die Frankfurter Bürger „ihr“ neues Feuerlöschboot mit freundlichem Applaus.

Daten des neuen FLB

Länge	29,15 m
Breite	6,40 m
Höhe ü.W.	5,60 m
Tiefgang	1,40 m
Verdrängung	96 t
Motorleistung	2 x 630 PS
FL-Pumpe 1	5.000 l/min bei 12,5 bar
FL-Pumpe 2	5.000 l/min bei 12,5 bar
FL-Pumpe 3	2.840 l/min bei 11 bar
Lenzpumpe	6.000 l/min bei 2 bar
Generator	30 kVA
Lichtmast	6 x 2.000 Watt
Pulvervorrat	2.000 kg
sonstiges	3 Schaum-Wasser-Werfer 1 Pulverwerfer 1 Leichtschaumgenerator Hebebock max. 2,5 t Beiboot über Heckrutsche absetzbar Eisbrechen max. 20 cm

Das neue Feuerlöschboot wurde zunächst der Feuerwache 2 in der Burgstraße zugeordnet. Später erfolgte ein Tausch: das FLB wurde der Feuerwache 1 an der Hanauer Landstraße zu-



FLB im Oberhafen

geordnet; der bisher der FW 1 zugeordnete Notarztwagen wechselte in den Zuständigkeitsbereich der Feuerwache 2.

Was dem neuen Boot und seiner Besatzung fehlte, war eine eigene Unterkunft. Provisorisch „hauste“ man zunächst in einem alten Eisenbahnwaggon im Oberhafen, wo auch das Boot einstweilen festgemacht war. Harald Simon, der auch die erste Dienstschrift des FLB zusammen mit Dieter Ebert, Bernhard Horcher und Günter Henche leistete, erinnerte sich bei einem im Februar 2008 aufgezeichneten Interview:

„Das war in der Uhlfelder Straße. Das war ein Eisenbahnwaggon, der irgendwie, glaube ich, von der Hafentram zur Verfügung gestellt wurde und von der Branddirektion; ich denke mal, dass es die Branddirektion war, die ihn ausgebaut hat...“

Da haben zwei Mann im Eisenbahnwaggon geschlafen und zwei Mann haben an Bord vom Löschboot geschlafen, das im Hafenbecken da gelegen hat; im Oberhafen Becken 2 hatten wir hinten unsere Station.

Da sind wir über Telefon alarmiert worden. Weil es da keine Lautsprecheranlage gab, sind wir über Telefon alarmiert worden und sind dann von da aus ausgerückt. Wir hatten ja immer, wenn wir ins Stadtgebiet wollten, hatten wir zu schleusen. Und zwar in der Offenbacher Schleuse, da mussten wir durch. Das war natürlich auch ziemlich aufwändig, es ist also viel Zeit gebraucht worden. So ein Schleusenvorgang, sagen wir mal, dauert so fünfzehn Minuten, wenn's schnell geht auch mal zwölf Minuten; wenn's ganz schnell geht. Aber die Zeit ist da; der reine Schleusenvorgang. Man kann nicht mit Full Speed in die Schleuse einfahren und kann auch nicht Full Speed ausfahren; es braucht also alles seine Zeit.“



FLB-Station am Molenkopf des Osthafens

Erst nach einer gewissen Zeit ergab sich die Lösung, das Feuerlöschboot unmittelbar am Molenkopf an der Einfahrt zum Osthafen unterzubringen. In früherer Zeit hatte es hier einmal ein „Licht- und Luftbad“ gegeben, wovon noch die terrassenartige Anlage des am Hang unterhalb der Franziusstraße gelegenen Geländes zeugte. Nun aber war das Gelände verwaist und verwildert. Harald Simon erinnert sich auch hieran sehr gut:

„Das war eine bessere Baubude gewesen. Und was heute aus dieser Station gemacht worden ist, das haben die Feuerlöschbootbesatzungen in ihrer Dienstzeit und mit ihrer Arbeitskraft, diese Sachen alle umgebaut und verschönert und so „in die Reihe gemacht“, dass es also wohnlich war. Vorher – das war also echt eine bessere Baubude. Das war ja auch ein Gebäude, das auf Baustellen verwendet worden ist, und wenn die Baustelle fertig war, ist das abgerissen worden und ist vernichtet worden – ein Fertighaus.“

Da steckt also unwahrscheinlich viel Arbeit drin. Ich weiß nicht, wie heute das mit zwei bzw. drei Mann da unten bewerkstelligt wird; mit dem Boot in Ordnung halten, mit dem Rasen mähen und die Arbeiten an der Station. Also ich kann mich an Zeiten erinnern, wo man höchstens einmal im Winter nicht so viel zu tun hatten. Und da haben wir im Löschboot selbst, im Maschinenraum, Farben gewaschen und haben neu gestrichen; die Leitungen neu gestrichen und die Maschine neu gestrichen. Wir waren also rund um die Uhr da unten, kann man sagen, beschäftigt. Wir haben also sehr viel Zeit mit der Wartung von dem Fahrzeug und mit den Außenanlagen von der Löschbootstation und selbst mit der Station; da haben wir also sehr viel Zeit mit zugebracht. Und da hat es sich also auch ausgezahlt, dass wir Handwerker da mit dabei hatten, die wir für verschiedene Arbeiten da brauchen konnten, dass das denen von der Hand gegangen ist.“

Was Harald Simon hier beschreibt, sah dann in der Wirklichkeit so aus: Die Stadt stellte keine

besonderen Gelder für die Herrichtung der Station am Molenkopf zur Verfügung. Die Feuerwehrleute zeigten sich als Meister der Improvisation und „schrottelten“, wie man dazu sagte, das Material bei Firmen, insbesondere bei Schrotthändlern und Baustoffhändlern im Osthafen, zusammen – kurz gesagt, man ging „Schnorren“. Über Jahre hinweg wurde dann die Station verschönert und z.B. auch eine Garage mit Grube angelegt. Zu diesem Zeitpunkt war die FLB-Station übrigens noch rund um die Uhr mit 4 Mann (Schiffsführer, Maschinist und zwei Decksmänner) besetzt.



Der Notarztraum des FLB ist ausgestattet wie ein NAW; sogar ein Narkoseteil ist vorhanden

Eine Besonderheit des Frankfurter FLB, die es z.B. auch von seinem „Schwesterschiff“ unterscheidet, war und ist der im achteren (hinteren) Bereich eingerichtete Notarztraum, dessen Einrichtung weitgehend von der Berufsgenossenschaft der Binnenschiffer bezahlt wurde. Bei der Übernahme des Feuerlöschbootes in den Einsatzdienst war der Notarztraum noch nicht fertig ausgebaut; die Fertigstellung erfolgte durch die Firma Miesen vor Ort.



Zur Erleichterung der Patientenübernahme konnten Tragen über eine Scherenhubbühne vom Achterdeck übernommen werden

Der Notarztraum, der im Bedarfsfall von einer NAW-Besatzung betrieben werden soll, bot nun endlich eine Möglichkeit, verletzte oder erkrankte Binnenschiffer sicher und unter sinnvoller medizinischer Versorgung sicher an Land zu bringen und dort einem RTW oder NAW zu übergeben. Bei schweren Unglücken

konnte der Notarztraum bis zu sechs liegende Patienten aufnehmen. Kuriose Randnotiz: Nur zwei Stunden, nachdem die Firma Miesen den Notarztraum auf dem Feuerlöschboot am 6. Februar 1971 fertiggestellt hatte, wurde der erste Patient versorgt. Es handelte sich um einen Passagier eines Reiseschiffes, bei dem ein Magendurchbruch festgestellt wurde.

Erste größere Einsätze für das nun größte und teuerste Einsatzfahrzeug der BF Frankfurt ließen nicht lange auf sich warten. Am 23. Januar 1971 ereignete sich die Explosionskatastrophe bei Linde in Mainz, wo die Frankfurter Feuerwehr mit großem Aufgebot in die Lösch- und Rettungsarbeiten eingebunden war (siehe hierzu eigener Artikel in diesem Heft). Harald Simon erinnert sich an den Einsatz des Frankfurter Löschbootes so:

„Da waren wir mit dem Feuerlöschboot und haben die Wasserförderung gemacht, weil da ist eine Unmenge Löschwasser gebraucht worden. Da hatten sie, ich weiß nicht wie viele Tragkraftspritzen am Rheinufer stehen. Die sind dann alle abgeschaltet worden und wir haben dann mit dem Feuerlöschboot mit sechs Leitungen das Wasser da hoch gepumpt, an die Einsatzstelle.“



Explosion Maintank 5 – FLB im Einsatz

Am 28. Oktober desselben Jahres wird die Besatzung durch den Knall einer Explosion im Offenbacher Hafen alarmiert. Eine etwa 100 t Superbenzin fassende Kammer des Tankschiffes „Maintank 5“ war explodiert. Im Umkreis von 500 Metern zerstörte die Druckwelle der Explosion alle Fensterscheiben. Über dem Tankschiff hatte sich ein meterhoher Flammenkegel aufgebaut. Die extreme Wärmestrahlung heizte nicht nur den Einsatzkräften ein, sondern auch die neben dem explodierten Tank liegenden weiteren Tanks auf, so dass eine weitere Explosion befürchtet wurde. Parallel zur Brandbekämpfung mussten die gefährdeten Tanks gekühlt werden. Nachdem das FLB seine Schaumwerfer eingesetzt hatte, war der Brand in wenigen Minuten unter Kontrolle. Einsatzkräfte suchten fieberhaft nach vermiss-

ten Personen. Das traurige Ergebnis stand bald fest: Die Ehefrau des Kapitäns war mit ihren beiden Kindern ums Leben gekommen. Das FLB verblieb als Brandwache im Offenbacher Hagen und konnte erst nach 25 Stunden wieder zurück zu seinem Liegeplatz.

Im Oktober 1988 wurde das nun schon 18 Jahre alte Feuerlöschboot zu einer „Verjüngungskur“ in die Werft geschickt, wo ein weitreichender Umbau und Modernisierung erfolgte. Schiffstechnische und einsatztaktische Gründe sowie eine Anpassung an Forderungen aus der Binnenschiffahrtsverordnung machten einen mehrere Monate dauernden Umbau erforderlich, der das Erscheinungsbild des und die Einsatzmöglichkeiten des Frankfurter Feuerlöschbootes weitgehend veränderte.



Der alte Fahrstand bei dem der Schiffsführer an der „Haspel“ stand...



...und der neue, ergonomisch gestaltete Fahrstand mit integriertem Radarschirm

Grundlegend verändert hat der Umbau den Arbeitsplatz des Schiffsführers. Er hatte früher, auch während längerer Fahrten, die ganze Zeit an der „Haspel“ (Steuerrad) stehen müssen. Anzeigeeinstrumente, Funkgeräte, etc. waren dabei unergonomisch angeordnet und teils schlecht einseh- oder bedienbar. Musste bei Nacht, Nebel oder wegen sonstiger schlechter Sichtbedingungen „unter Radar“ gefahren werden, musste sich der Schiffsführer darauf verlassen, was ein zweiter FLB-Bediensteter vom

rechts außen im Fahrstand angeordneten Radarbildschirm übermittelte; er selbst konnte das Radarbild nicht sehen.

Der neue Fahrstand war dann nicht nur in freundlicher Optik aus Holzelementen erstellt worden, sondern bot nun alle wichtigen Bedienteile ergonomisch um einen *Sitzplatz* herum angeordnet. Direkt vor dem Sitzplatz angeordnet ist nun das neue Radargerät, so dass es der Schiffsführer immer im direkten Sichtbereich hat. Aber auch am Fahrkomfort des FLB hat sich nun grundlegendes geändert. Nicht nur, dass der Schiffsführer nicht mehr ständig an der „Haspel“ stehen muss; er kann die beiden Backbord- und Steuerbordmotoren mit den zwei direkt über Welle angeschlossenen Schiffsschrauben und die vier Flächenrudder nun bequem über Drehhebel bedienen – ein nu zusätzlich im vorderen Bereich des FLB eingebautes Bugstrahlrudder ermöglicht noch feinfühligere Bewegungen des fast 30 Meter langen Schiffes.

Doch nicht nur für den Schiffsführer sind nun im Steuerhaus modernere Zeiten angebrochen; auch seinen Mitstreitern wird nun die Arbeit durch moderne Technik erleichtert. Augenfällig wird dies bei den Steuerständen für die Einrichtungen, die sich bei zu großer Gefahr auf Deck vom sicheren Steuerstand aus fernbedienen lassen, z.B. Monitore und der Lichtmast.



Bedienstand für Monitore alt...



...und neu

Die plumpen alten Stahlkisten, bei denen die hydraulischen Steuerventile direkt über Hebel bedient wurden, sind nun übersichtlich gestalteten Steuerständen mit Joysticksteuerungen und beleuchteten Armaturen gewichen. Die Monitore (3 Schaum-/Wasser-Werfer und ein Pulverwerfer) sind nun nicht nur leichter zu bedienen, sondern verfügen auch noch über neue Funktionen, wie dem veränderlichen Sprühstrahl (zuvor war lediglich Deflektorbetrieb möglich).



Achterdeck mit Hebebock und Leichtschaumgenerator

Stichwort Löschmittelabgabe. Auch hier ist es zu gravierenden Veränderungen gekommen; nicht nur bei den Monitoren. Um ausgelaufene Mineralölprodukte in Hafenbecken abzudecken, hatte man 1970 einen Minimax-Leichtschaumgenerator ans Heck des Schiffes montiert. Im Laufe der Zeit hatte sich jedoch gezeigt, dass sich Leichtschaum hierzu nicht wirklich eignete; er zeigte kein Fließverhalten das nötig ist, um Wasseroberflächen möglichst dicht abzudecken und wurde zudem vom leichtesten Windstoß auf- und auseinander gerissen.



Leichtschaumgenerator des FLB in Betrieb

Beim Umbau wurde der Leichtschaumgenerator entfernt und durch eine Mittelschaumanlage, bestehend aus je 5 Schaumrohren auf der Backbord- und der Steuerbordseite sowie sechs Schaumrohren am Heck. Mit diesen 16 Rohren und ihrer 75-fachen Verschäumung ist es nun möglich, einen gleichmäßigen und dichten

Schaumteppich zu erzeugen, der selbsttätig durch sein Fließverhalten die Hafenbecken ausfüllt. Die vom FLB Frankfurt mitgeführte Menge an Mehrbereichsschaummittel beträgt übrigens rund 14 t.



Nach dem Umbau sorgen Mittelschaumrohre für einen gleichmäßigen, dichten Schaum



Neuer Teleskopkran Typ Atlas 5003 A 27

Ein weiteres, deutlich sichtbares Merkmal des Umbaus ist die Beseitigung des Hebebocks und der Einbau eines hydraulischen Teleskopkranes am Heck. Der Kran hat eine maximale Hebekraft von 4 t; bei maximaler Ausladung von 10,50 m immerhin noch 1 t.

Eine Reihe weiterer, kleinerer Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen, z.B. der Einbau einer Brandmeldeanlage und einer neuen Gaswarnanlage, einer Suchscheinwerferanlage oder hydraulischer Ankerwinden, rundeten die „Verjüngungskur“ des Frankfurter Löschbootes ab.

Wer nun aber glaubt, dem frisch modernisierten Löschboot hätte nun eine sorgenfreie Zukunft bevorgestanden, der irrt. „Spar-Torpedo gegen Feuerlöschboot“ titelte die *Frankfurter Neue Presse* am 5. Februar 1993. Angesichts der Haushaltslöcher stehen im Frankfurter Römer die 18 Planstellen und schließlich das gesamte Löschboot zur Disposition. Dem gerade in Amt gekommenen neuen Feuerwehrchef, Reinhard Ries, stehen schwierige Verhandlungen bevor. Er kann die Wogen zunächst wieder glätten, jedoch nur vorübergehend. Kurz

nachdem man das 25jährige Bestehen des Feuerlöschbootes gefeiert hatte, kommt die Diskussion mit noch größerer Härte zurück. Unter der Überschrift „SPD will Löschboot der Feuerwehr stilllegen“ berichtet die *Frankfurter Neue Presse* am 6. März 1996:

„Nach Ansicht der Sozialdemokraten, zu der sie während ihrer Klausurtagung zum Haushalt kamen, wird das Feuerlöschboot nur selten zum Zwecke des Brandschutzes und sonstiger Gefahrenabwehr eingesetzt. Durch andere technische Hilfsmittel und organisatorische Maßnahmen könne man die Aufgaben wesentlich preisgünstiger erfüllen.“

Feuerwehr Ries gibt hieraus zu bedenken, dass das Frankfurter Feuerlöschboot im Vorjahr 73 mal im Einsatz gewesen sei. Herunter waren 28 Umweltschutzeinsätze, bei denen gefährliche Stoffe auf dem Main ausgelaufen waren. In zehn Fällen habe man Menschen lebend aus dem Fluss retten können.

Anmerkung: Zu diesem Zeitpunkt hatte die Branddirektion bereits die ständige Besetzung der FLB-Station von vier auf drei Mann reduziert. Diese drei Männer kümmerten sich um Wartung und Pflege der Boote und der Station und standen für sofortige Einsätze des RSB (Rettungsschnellboot) bereit. Im Falle der Alarmierung des FLB musste ein Bediensteter der nahe gelegenen Feuerwache in der Hanauer Landstraße per PKW mit Sondersignal die Löschbootstation anfahren.



Flammendes Inferno am Südbahnhof

Eine endgültige Wendung in der Diskussion bringt ein schweres Unglück. Am späten Abend des 19. Februar 1997 stoßen im Frankfurter Südbahnhof nach zunächst erfolgter Parallelfahrt an einer Weiche zwei Güterzüge zusammen. Beide Loks und zahlreiche Wagen entgleisen, Kesselwagen mit je 98.000 Litern Superkraftstoff gehen in Flammen auf. Es besteht akute Explosionsgefahr; Sachsenhausen muss in weiten Teilen evakuiert werden. Die Frankfurter Feuerwehr löst Gesamtalarm aus. Feuerwehren aus dem gesamten Rhein-

Main-Gebiet unterstützen die Löscharbeiten. Ein schwieriges Thema ist die Sicherstellung der Löschwasserversorgung. Diese kann endlich sichergestellt werden, nachdem das Feuerlöschboot am Sachsenhäuser Mainufer festgemacht hat und mit Hilfe der Freiwilligen Feuerwehr 4 B-Leitungen zum Südbahnhof verlegt wurden. Das Feuerlöschboot hatte einen extrem wichtigen Anteil daran gehabt, in Sachsenhausen noch Schlimmeres zu verhindern. Nach dem Mammut-Einsatz ist von „Spar-Torpedos“ endgültig keine Rede mehr...

Anmerkung: Im Rahmen der Umstellung auf das Staffeln-Konzept kommt es jedoch noch einmal zu einer Personalreduzierung auf der FLB-Station. Nun befinden sich dauerhaft nur noch zwei Bedienstete auf der Station und übernehmen dort die laufenden Arbeiten und das Ausrücken mit dem RSB. Im Falle einer Alarmierung kommt die Ergänzungsmannschaft nun in Form der DLK-Besetzung der Hafenuferfeuerwache (Feuerwache 40 in der Franziusstraße, der das FLB nun organisatorisch zugeordnet ist).

Im Laufe der Zeit wird das Feuerlöschboot immer wieder im Einsatzwert durch kleine Veränderungen und Modernisierungen angepasst; z.B. durch Einbau einer Gangbord-Beleuchtung oder durch Umgestaltung des Bereisungsraumes. Letzte größere und erwähnenswerte Veränderung war im September 2010 der Einbau einer neuen Radaranlage vom Typ Furuno RHRS 2005 TFT. Die Besonderheiten an der Anlage sind die mehrfarbige Darstellung des Radarbildes, bei dem sich über den Navigationsrechner *Radarpilot 270°* Flusskarten zusätzlich zum Radarbild synchronisiert einblenden lassen. Außerdem ermöglicht das *Automatische Identifizierungs-System (AIS)*, nicht nur andere Schiffe im Umkreis auf dem Radarbild zu erkennen, sondern auch Schiffsdaten, wie Schiffsname, Ladung und Besatzung, anzeigen zu lassen. Das Radarbild lässt sich zu Schulungszwecken zusätzlich auf einem TFT-Bildschirm im Bereisungsraum anzeigen.

Vor wenigen Tagen ging eine Ära zu Ende. Am Montag, den 14. März 2011 wurde die Feuerlöschbootstation am Molenkopf aufgegeben und die neue Station am Niederräder Ufer bezogen. Die neue Station liegt in unmittelbarer Nähe der der kürzlich bezogenen Feuerwache 41 und ist dieser nun organisatorisch zugeordnet. Grund dieser Zäsur waren weit reichende Neubauvorhaben im Windschatten der auf dem Gelände der ehemaligen Großmarkthalle entstehenden Bauten der europäischen Zentralbank. Auf der ehemaligen Feuerlöschbootstation wird ein Widerlager einer neu über den

Main zu bauenden Straßenbrücke entstehen, oberhalb der Station wird ein großer Verkehrskreislauf gebaut. Die Liste der Veränderungen ließe sich noch fortsetzen. Da sich unter den neuen Gegebenheiten wahrscheinlich kein vernünftiger Dienstbetrieb einer FLB-Station mehr aufrechterhalten lässt, entschied man sich bei der Frankfurter Branddirektion schweren Herzens dazu, die FLB-Station aufzugeben und der Ende des Jahres neu in Betrieb genommene Feuerwache 41 am Niederräder Ufer zuzuordnen.



„Mondlandschaft“ an alter FLB-Station

Die ersten Anzeichen der beginnenden Wandlung hat die FLB-Besatzung noch in ihren letzten Tagen am Molenkopf miterlebt, als rund um die Station, ebenso wie auf dem gegenüberliegenden Mainufer, bereits Bäume und Sträucher gerodet wurden und sich die ehemalige „grüne Hölle“ an der FLB-Station in eine Mondlandschaft verwandelte.



Neuer Steiger „auf Helling“ in der Werft

Bereits im Herbst 2011 begann eine beauftragte Werft mit dem Bau des neuen Steigers (Steiger = Anlegevorrichtung für Boote und Schiffe). Dieser hat nun am Niederräder Ufer, in unmittelbarer Nähe zur Feuerwache 41, seinen Betrieb aufgenommen. Der Steiger ist als an 4 Pfählen verankerter Schwimmkörper gestaltet, der sich automatisch dem jeweiligen Wasserstand anpasst und somit auch bei einem Hochwasser keine besonderen Maßnahmen erforderlich werden. Der in seiner Länge dem Feuerlöschboot angepasste Steiger ist U-förmig gestaltet, wobei das Feuerlöschboot von der Wasserseite her „längsseits“ festgemacht wird und das RSB die

Wasserfläche zwischen den seitlichen Schenkeln als Liegeplatz nutzt. Eine kleine Werkstatt für Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Booten wurde ebenfalls auf dem Steiger untergebracht.



Reinhard Ries, Petra Roth, Jens Seippel und Stadtrat Mensinger bei einer ersten Besichtigung des neuen Bootsanlegers in Niederrad

Wie auch zuletzt im Osthafen praktiziert, ist das Rettungsschnellboot weiterhin rund um die Uhr besetzt und sofort startbereit. Im Falle eines Einsatzes für das Feuerlöschboot kommt die Ergänzungsbesatzung von der nahegelegenen Feuerwache; standardmäßig die DLK-Besatzung, im Falle eines gemeldeten Schiffsbrandes zusätzlich die HLF-Besatzung. Um dies auch weiterhin zu gewährleisten, rekrutiert sich ein Großteil des Personals der Staffeln in Niederrad von der nun ehemaligen Zugwache im Osthafen.



FLB IM EINSATZ



Feuer auf der „MS Wodan“ im Oberhafen (Osthafen II) am 13. Dezember 2009

Im Laufe der letzten 41 Jahre hat das Feuerlöschboot zahlreiche kleine und große Einsätze gefahren. Meist „Standarteinsätze“ wie Öleinsätze, Bergung von Wasserleichen oder im Winter auch Eisbrechen. Im vorangegangenen Text wurden ja schon einige besondere Einsätze erwähnt; hier einige weitere Beispiele für FLB-Einsätze außerhalb des Alltäglichen:



Am **31. März 1979** sinkt in der Schleuse Eddersheim ein Frachtkahn. Aus dem gesunkenen Schiff treten große Mengen Betriebsstoffe aus. Das Feuerlöschboot sowie der Frankfurter Wasserrettungszug und diverse Umweltschutzkomponenten sind viele Stunden lang in dem überörtlichen Einsatz gebunden.



Bereits am **21. Februar 1980** wird die Frankfurter Feuerwehr wieder mit großem Aufgebot zur Schleuse Eddersheim gerufen. Ein mit knapp 1000 t Rohgips beladene Motorschiff fährt, aus dem Oberwasser kommend, mit voller Fahrt in das Untertor der Schleuse. Das Schleusentor wird vom Bug des Schiffes durchbrochen, so dass das Vorderschiff ca. 8 m über das Tor hinausragt. Zur Bergung des Havaristen wird das Feuerlöschboot Frankfurt angefordert. Dieses wiederum fordert nach seinem Eintreffen zwei Rüstwagen RW 3, einen Kranwagen und den Wasserrettungszug nach. Die Bergung des Havaristen stellt sich als sehr problematisch dar, da durch die starke Strömung und das schlagartige Abfallen des Wasserspiegels beim Freischleppen auch das Feuerlöschboot gefährdet wird.

Das Feuerlöschboot fährt rückwärts an das Motorschiff heran und nimmt es auf seinen Schlepphaken. Zusätzlich werden von Land aus Schleppverbindungen mit den Winden der beiden Rüstwagen hergestellt. In einem gemeinsamen, über Funk synchronisierten Kraftakt gelingt es, den Havaristen freizuschleppen; Hierbei sacken beide Schiffe um etwa 1,80 m ab. Ein Meisterstück ist geschafft !

Beim Großbrand der Firma „Möbel-Union“ in der Borsigallee wird am **2. Mai 1980** eine 4 km lange Doppel-B-Leitung vom Feuerlöschboot am Main zur Einsatzstelle verlegt, um die Wasserversorgung zu sichern.

Beim Großbrand, der die Frankfurter Oper am **12. November 1987** nach Brandstiftung völlig zerstört, kann die Wasserversorgung durch den Einsatz des Feuerlöschbootes gesichert werden.

Am **31. Januar 1991** tobt ein verheerender Großbrand in einer Produktionshalle der Chemiefabrik Cassella im Stadtteil Fechenheim. Die Wasserversorgung wird durch das FLB sichergestellt, das im Werkshafen festmacht und zahlreiche B-Leitungen einspeist.

Im **Februar 1993** spielt das FLB während der Störfallserie bei der Höchst AG, insbesondere bei der großflächigen ONA-Verseuchung vom Rosenmontag, eine wichtige Rolle bei der Erkundung, der Dekontamination und der Behandlung akut betroffener Personen auf Binnenschiffen, auf die der Chemikalienregen ebenfalls niedergegangen war.



Das Disco-Schiff „Taka“ (früher „Capt'n Cook“) brennt in den frühen Sonntagmorgenstunden des **28. Januar 1996** am Theodor-Stern-Kai völlig aus. Der Brand wird von der Wasser- und der Landseite aus umfassend bekämpft. Notiz am Rande: Die *Frankfurter Neue Presse* berichtet tags darauf: „Bei den Löscharbeiten half auch das Feuerlöschboot der Wasserschutzpolizei.“

Am **3. Juli 1996** beschäftigt ein Großbrand auf dem Gelände der Recyclingfirma ALTPA in der Hanauer Landstraße die Feuerwehr über 24 Stunden. Um die Wasserversorgung für die zahlreich eingesetzten Rohre zu sichern, wird vom Feuerlöschboot aus eine Wasserversorgung zur Brandstelle gelegt, wofür die Hanauer Landstraße zeitweilig komplett gesperrt werden muss.



Um 9.24 Uhr ereignet sich auf dem Main in Höhe der Friedensbrücke ein schwerer Schiffsunfall. Ein bergwärts fahrendes Frachtschiff kollidiert aus ungeklärter Ursache mit einer größeren Freizeityacht. Dabei wird die Yacht unter die Wasseroberfläche gedrückt und zwischen Schiffsrumpf und Grund eingeklemmt. Da nicht bekannt ist, wie viele Personen sich in der Yacht befinden, wird Großalarm für die Einsatzkräfte der Feuerwehr ausgelöst.

Bereits wenige Minuten später sind Feuerwehrtaucher im Wasser, können aber wegen der schweren Beschädigungen nicht in das Bootsinnere eindringen. Die Taucharbeiten gestalten sich aufgrund der starken Strömung schwierig. Gleichzeitig wird der Main flussabwärts mit Booten der Feuerwehr und des DLRG sowie mit einem Polizei- und dem Rettungshubschrauber nach Personen abgesucht. Die havarierten Schiffe haben sich so ineinander verkeilt, dass ein Freischleppen mit Hilfe des Feuerlöschbootes und eines Arbeitsschiffes des Wasser- und Schifffahrtsamtes nicht gelingt. Erst nachdem der Main durch ein Anheben der Staustufe in Griesheim um ca. 20 cm gestiegen ist, können die Schiffe getrennt werden. Anschließend wird das gesunkene Schiff durch Taucher gesichert und zum Heben vorbereitet.

Ein Schiffskran des WSA Aschaffenburg hebt das Wrack und verbringt es zum Sachsenhäuser Ufer. Erst jetzt kann der zerstörte Aufbau der Yacht mit hydraulischen Werkzeugen geöffnet und durchsucht werden. Es werden keine Personen mehr an Bord gefunden; sie tauchen erst mehrere Tage später als Wasserleichen im Main wieder auf.



Mit dem Feuerlöschboot und dem Wasserrettungszug rückt die Hafenvache am **6. Dezember 2004** kurz nach 4 Uhr zur Stadtgrenze Frankfurt-Offenbach aus. Hier hatte ein Nachtschwärmer beobachtet, wie ein PKW von einem Parkplatz an der Carl-Ulrich-Brücke in den Main gerollt war. Es sollen sich noch mehrere Personen im Wagen befunden haben. Gemeinsam mit den Kollegen der Offenbacher Feuerwehr wird nach dem Fahrzeug gesucht. Mehrere Taucher werden eingesetzt, die den Wagen in sechs Meter Tiefe orten können. Die Taucher finden den Wagen aber buchstäblich leer vor; es fehlen sogar die Sitze. Mit dem Kran des Feuerlöschbootes wird das Fahrzeug an die Oberfläche gehievt.

Zu einer Schiffshavarie werden Einheiten der Frankfurter Feuerwehr am **31. Mai 2006** nach Hanau gerufen. Hier hatte sich ein Tankschiff beim Versuch in den Hafen einzufahren, aufgrund starker Strömung quer vor die Steinheimer Brücke gelegt. Bis zum Freischleppen des Schiffes mit starken Schleppern am Folgetag übernimmt das Feuerlöschboot die wasserseitige Sicherung des Tankschiffes.



Spaziergänger bemerken am **27. Dezember 2007**, dass ein Hausboot in der Nähe des Rudererdorfes starke Schlagseite hat. Taucher der Feuerwehr verschaffen sich gewaltsam Zugang und können nach einigen Tauchgängen die Ursache finden. Die von Land kommende

Trinkwasserleitung war auf dem Schiff infolge der Frostperiode aufgefroren. Rund 100 Kubikmeter Wasser waren bereits in den Schiffsrumpf gelaufen. Nach dem Abschiebern der Wasserleitung wird das 50 m lange Hausboot in dreistündiger Arbeit durch die Besatzungen des Wasserrettungszuges und des Feuerlöschbootes ausgepumpt.



Am **1. August 2009** brennt im Westhafen eine Yacht aus uns sinkt. Sie wird später mit dem Kran des FLB gehoben und aus dem Hafen geschleppt.



Am **13. Dezember 2009** brennt im Oberhafen (Osthafen II) die schwimmende Gaststätte „MS Wodan“ in ihrem Winterquartier. Der Brand wird von der Land- und von der Wasserseite her bekämpft. Das Feuerlöschboot greift von der Wasserseite aus mit mehreren Rohren (Foto) und massiv mit Schaum über die Werfer an.

FLB - EINE WELT FÜR SICH

Stichworte rund um das Frankfurter Feuerlöschboot

„August“

August Burck, Jahrgang 1927, kannte in der Mainschiffahrt jeder. Unvergessen ist sein Versorgungsboot „Gisela“; benannt nach seiner Frau. „August“, wie ihn alle nur nannten, hatte seinen Stammsitz in einem Hausboot „Frankenfurth“ nahe dem Rudererdorf.

Binnenschiffer, die sich auf dem Main zwischen den Staustufen Offenbach und Griesheim befanden, konnten August über Funk ansprechen. Dieser machte sich sofort mit seiner Gisela, einem schwimmenden Supermarkt für Lebensmittel, Schiffszubehör und vielem mehr, auf den Weg, um bei dem betreffenden Schiff „längsseits zu gehen“. Die Binnenschiffer konnten nun bei voller Fahrt bequem auf der „Gisela“ einkaufen; war der „Deal“ getätigt, so trennte man sich wieder.

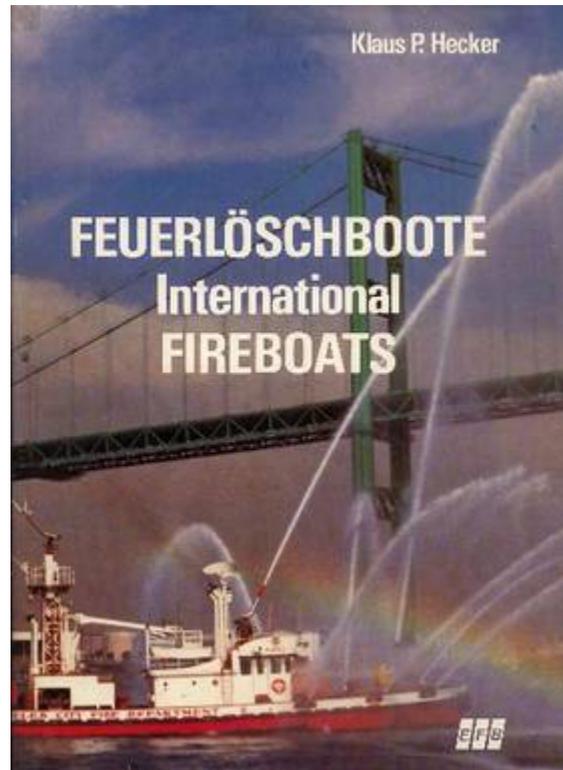
Auch für die FLB-Besatzung war August gern gesehener Nothelfer. Hatte der Koch vergessen vergessen, etwas für das Mittagessen einzukaufen? Hatte man sonntags nachmittags auf einmal Lust auf ein Eis? Kein Problem – kurzer Funkspruch über „Rheinfunk“ und wenige Minuten später war schon der kleine Schiffsdiesel der Gisela neben dem Feuerlöschboot zu hören!

Diese bequeme Einkaufsquelle ist nun aber schon jahrelang Geschichte. August Burck gab sein Geschäft 1991 auf; er starb 1999 in einem Pflegeheim. Die „Frankenfurth“ wurde an ein Künstlerehepaar vermietet. Und die Gisela? Hier schließt sich wieder der Bogen zum FLB. Der pensionierte FLB-Schiffsführer Friedrich Kreile, Spitzname „Jockel“, kaufte die Gisela und baute sie um, um damit Flüsse und Kanäle in Deutschland und Frankreich zu bereisen.

Buchautor

1982 erschien im Hanauer EFB-Verlag ein zweisprachiges (deutsch/englisch) Buch mit dem Titel „Feuerlöschboote – International Fireboats“, in dem Feuerlöschboote aus aller Welt, selbstverständlich auch das FLB Frankfurt, vorgestellt wurden.

Buchautor war Klaus-Peter Hecker, Schiffsführer des Frankfurter Löschbootes. Hecker, Jahrgang 1936, war von 1952 bis 1959 in verschiedenen Funktionen auf Schleppern, Bunkerbooten („schwimmende Tankstellen“), Hafenbugsierern und Passagierschiffen tätig, bevor er zur Berufsfeuerwehr Köln wechselte



und auf den Löschbooten der Kölner Feuerwehr tätig war. 1969 wechselte Hecker zur BF Frankfurt und bildete die Besatzungen für das 1970 in Dienst gestellte Löschboot aus. 1980 musste er nach Krankheit aus dem aktiven Feuerwehrdienst ausscheiden, blieb aber dem Thema Löschboote verbunden. Das große Buch aus dem EFB-Verlag war aber nicht der erste „literarische Ausflug“ Heckers, von ihm stammte bereits aus der jedem Feuerwehrmann bekannten Ausbildungsserie „Die Roten Hefte“ der Titel „Brandbekämpfung und Hilfeleistung auf Binnenschiffen“.

„Erich“

Wer in den 1980er und den 1990er Jahren Dienst auf der FLB-Station gemacht hat, der erinnert sich gut an Erich. Erich war kein Bediensteter der Feuerwehr, sondern ein Obdachloser, der sich unmittelbar neben der FLB-Station, zwischen dem dichten Strauchwerk am Hang zwischen Franziusstraße und Main, niedergelassen hatte. Er hatte sich hier eine tiefe Höhle in den Hang gegraben und sich darin häuslich eingerichtet.

Erich war ein zurückgezogener, aber freundlicher Mensch, der regelmäßig als Handlanger in der nahe gelegenen Großmarkthalle jobbte.

Erich und die Feuerwehr pflegten im besten Sinne ein gutnachbarschaftliches Verhältnis. Hatten die Feuerwehrleute ihren Nachbarn mal einige Tage nicht gesehen, so ging man nachschauen, was denn wohl mit ihm sei. Auch wurde er mit abgeschriebener Einsatzverpflegung, die es damals auf dem FLB noch gab oder mit unmodisch gewordener Kleidung von daheim versorgt. Erich bedankte sich bei der Feuerwehr damit, dass es ein wachsames Auge auf die Station hatte, wenn das FLB mal ausgerückt oder auf Ausbildungsfahrt war.



„Wohnungsbrand“ bei Erich...

An einem herbstlichen Samstagmorgen im Jahr 1988 musste sogar einmal der gesamte Löschzug 1 samt GTLF zu einem „Wohnungsbrand“ bei Erich ausrücken. Der arme Teufel war mit einer brennenden Zigarette eingeschlafen und so seine Lagerstatt und sein Mobiliar in Brand gesetzt; dabei selbst Brandverletzungen erlitten. Beim Eintreffen der Feuerwehr hatte das Feuer bereits im trockenen Herbstlaub auf den Hang übergegriffen. In den 90er Jahren verstarb Erich; seine Behausung fand keinen neuen „Mieter“.

Feierlichkeiten

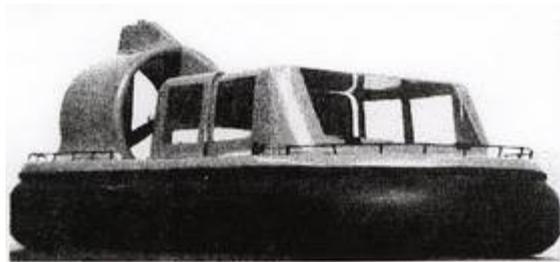


Beliebt war die ja sehr schön, beinahe maleisch gelegene Feuerlöschbootstation für Feierlichkeiten im Rahmen der Feuerwehr. Klassiker waren hierbei die Familienfeiern und Nikolausfeiern für die Löschbootbediensteten und ihre Angehörigen, aber auch zahlreiche Beförderungs-, Geburtstags- und Pensionie-

rungsfeiern von Feuerwehrleuten hat der Molenkopf im Osthafen erlebt. Legendär sind dabei die Auftritte des „Dreibeinigen“ Hans-Ralf Heiliger, einem mittlerweile in Ruhestand befindlichen Schiffsführers des FLB, in Erinnerung geblieben.



Luftkissenboot



Feuerwehrchef Achilles kündigt der Presse im Jahr 1988 an, als Ersatz für das in die Jahre gekommene Rettungsschnellboot (RSB) der Berufsfeuerwehr ein Luftkissenboot beschaffen zu wollen. Im städtischen Haushalt sind 100.000 Mark für das Fahrzeug eingestellt, das von der Firma Buderus in Herborn aus Fiberglas gebaut werden soll. Das 800 kg schwere Fahrzeug soll 5,50 m lang, 3,10 m breit, 2,10 m hoch und 80 km/h schnell werden.

Der besondere Vorteil eines Luftkissenbootes liegt darin, dass es sowohl auf Straßen, Wasserflächen, Eisflächen, Schlamm oder Morast fahren kann und auch problemlos von einem Untergrund auf den anderen übersetzen kann. Tatsächlich wird das Gefährt aber nie in Dienst gestellt.

Ölwehrggerät

Etwa 1990 wurde ein neuartiges Ölwehrggerät beschafft, das aus zwei Abrollbehältern bestand, die entweder einzeln, z.B. in der Nidda, oder aber durch Traversen verbunden, gemeinsam vor dem Bug des Feuerlöschbootes eingesetzt werden sollten. Flügelarme sollten treibende Öllachen ins Innere der schwimmfähigen Container leiten, wo Öl und Wasser



sofort separiert werden sollten. Das System bewährte sich aber nicht und steht nicht mehr Dienst; die Container wurden verkauft.

Ponton mit Aluminium-Ölsperre



Die Frankfurter Hafenbetriebe stellen am 5. Juli 1984 eine Ölsperre in Dienst, die in Zusammenarbeit mit der Berufsfeuerwehr entwickelt wurde und die im Einsatzfall von der Feuerwehr bedient werden soll.

Es handelt sich um einen Katamaran mit geschweißten Aluminium-Schwimmkörpern, Gangbord und Ladeklappe, der eine 75 m lange Ölsperre aus Aluminium in zusammengefalteter Form mitführt. Der beladene Bootskörper ist in einer 80 m² großen Leichtbauhalle an der Einfahrt zum Oberhafen hochwassersicher untergebracht und wird bei Bedarf mit einer elektrischen Spillwinde über eine 40 m lange Slipanlage zu Wasser gebracht und fährt dann mit seinem 29 kW (40 PS) starken Außenbordmotor den Einsatzort selbständig an. Gebaut wurde die Konstruktion von der Firma Bootsbau Speck in Schwanheim.

Rettungs-Schnellboot (RSB)

Im Jahr 1980 stellt die Branddirektion als zweites Wasserfahrzeug an der FLB-Station ein so genanntes „Rettungsschnellboot“ (RSB) in Dienst. Das von der Firma Regal stammende und mit einem Mercury-Außenbordmotor versehene Boot rückt nun bei in den Main gefallenen Personen aus. Das Feuerlöschboot ist für derartige Rettungsaktionen, bei denen es tatsächlich auf Sekunden ankommt, zu schwerfällig. Für den Nachteinsatz ist das RSB



Rettungs-Schnellboot RSB, 1. Generation



Rettungs-Schnellboot RSB, 2. Generation

mit einem fest eingebauten Generator und zwei Flutlichtscheinwerfern versehen.

Am 12. Dezember 1991 stellte die Berufsfeuerwehr ein neues RSB in Dienst, das mit dem Vorgänger nur noch wenige Gemeinsamkeiten hat. So bietet es der Besatzung nun Wetterschutz in Form eines geschlossenen Fahrstandes und eine kräftige Motorisierung in Form eines 300-PS-Inborders vom Typ Volvo Penta. Sollte der ausfallen, steht für den Notbetrieb ein kleiner Außenbordmotor zur Verfügung. Das 7,51 m lange Boot aus GFK hat auch einen höheren einsatztaktischen Wert als der Vorgänger. Es führt wesentlich mehr Ausrüstung mit und ist mit einem Echolot (Tiefenlot) ausgerüstet. Gekostet hat das neue RSB 320.000 Mark.

Sankt Nikolaus

Manch ein ahnungsloser Spaziergänger am Mainufer wird sich schon gefragt haben, warum just am 6. Dezember, also dem Nikolaustag, der Flaggenmast am Molenkopf der FLB-Station über und über mit Flaggen, Fahnen und Wimpeln geschmückt wird. Die Erklärung ist denkbar einfach: St. Nikolaus beschenkt nicht nur brave Kinder, sondern ist auch der Schutzheilige aller Schiffsleute. Aus diesem Grunde wurde auch der Nikolaustag auf der Station gern besonders begangen (siehe auch *Museums-Depesche* No. 6, „Feuerwehr und Weihnachten“).

HERR KOLB UND SEIN FLB

Ein Beispiel modellbauerischer Höchstleistung



Perfekt gestaltet und funktionsfähig bis in kleinste Detail: Das Feuerlöschboot von Klaus Kolb

Seit 1964 ist Klaus Kolb mit dem Virus des Modellbaus infiziert. Er erlitt ihn, als er an einem Weiher vorbei kam, an dem gerade eine Schiffsmodell-Regatta stattfand. Seitdem hat Klaus Kolb viele Modelle gebaut; etwa die Motorjacht *Condor*, der Flugzeugträger *Graf Zeppelin* oder das Forschungsschiff *Atair*.

Waren Kolbs erste Schiffe reine Fahrmodelle ohne besondere Funktionen, reizte es ihn doch bald, Modelle zu haben, die mehr konnten, als nur hin- und her zu fahren und dabei gut auszusehen. Bisheriger Höhepunkt dieser Entwicklung ist das *Feuerlöschboot Frankfurt*, über dessen Bau Herr Kolb sogar ein Buch geschrieben hat.

Wiederholt hat Herr Kolb sein Modell auch schon auf Frankfurter Feuerwachen gezeigt und vorgeführt, z.B. beim Tag der offenen Tür zur Einweihung der neuerbauten Feuerwache Mörfelder Landstraße.

Dabei hinterlässt das bis ins Detail selbst gebaute Boot stets bewunderndes Staunen aufgrund seiner vielfältigen Funktionen. So kann es nicht nur wie andere FLB-Modelle mit Wasser spritzen und Geräusche machen, sondern z.B. auch den Teleskopkran einsetzen, das Beiboot zu Wasser lassen, den Schiffsführer aus der seitlichen Steuerstandtür heraus schauen lassen, den Lichtmast ausfahren und einschalten, die „Blaue Flagge“ setzen, u.v.m.

Das Buch



Das Büchlein von Klaus Kolb
**„Sonderfunktionen perfekt gebaut –
Am Beispiel eines Feuerlöschbootes“**
erschien im Jahr 2005 in der „Modell-Werft“-
Fachbuchreihe (vth-Verlag Baden-Baden).
Bestellnummer 310 2151
ISBN 3-88180-751-9
Preis 9,50 Euro

VOR 40 JAHREN:

Brandkatastrophe bei Linde in Mainz-Kostheim



Frankfurter Feuerlöschboot mehrere Tage im Einsatz bei Linde in Mainz-Kostheim

Als am 23. Januar 1971 die Wiesbadener Berufsfeuerwehr gegen 22:10 Uhr zur Firma Linde nach Kostheim gerufen wurde, bahnte sich eine Katastrophe an, die in ihrem Ausmaß und mit dem Tod von drei Feuerwehrleuten beispiellos in der Wiesbadener Geschichte ist. Bei der Brandkatastrophe in Kostheim starben die Feuerwehrkameraden Kurt Windrich (Techn. Amtmann, 53), Albert Scheurich (Oberfeuerwehrmann, 27) und Karl-Heinz Bremser (Feuerwehrmann, 16).

Der stellvertretende Leiter der BF Wiesbaden Brandrat Dipl. Ing. H.-J. Penndorf schrieb den Brandbericht zum Großbrand:

Am Samstag, den 23.01.1971, wurde die Feuerwache West (Feuerwache 1) der Berufsfeuerwehr Wiesbaden zu einem Brand bei der Fa. LINDE Hausgeräte GmbH. über Feuermelder alarmiert. In diesem Moment bahnte sich ein Ereignis an, das in seinen tragischen Folgen mit dem Tod dreier Feuerwehrkameraden und in seinem Ausmaß alle bisherigen Einsätze der Wiesbadener Feuerwehr bei weitem überstieg.

Die Firma Linde Hausgeräte GmbH liegt in einem gemischten Wohn- und Industriegebiet unmittelbar am Floßhafen und befasst sich mit der Herstellung von Kühlmöbeln.

Bei dem eigentlichen Brandobjekt handelt es sich um einen Komplex von rd. 20.000 qm Grundfläche, bestehend aus einem ein bzw. zweigeschossigen Hallentrakt B 1 und einem sechsgeschossigen Lagergebäude B 7. Die Gebäude wurden für die Endmontage, Fertigstellung und Verpackung und Lagerung sowie Versand genutzt. Der gesamte Baukörper war in Stahlbetonskelettbauart erstellt. Funktionsfähige Brandabschnitte waren nicht vorhanden. Ein besonderer Gefahrenpunkt war der im Zentrum der Halle B 1 gelegene Gasraum, in dem 30 Azetylen-, 37 Sauerstoff-, Formiergas (H_2N_2) und 20 Stickstoff-Flaschen lagerten. Hinzu kam, dass über die verschiedenen Produktionsanlagen im Bau B 1 acht Sauerstoff-, 8 Azetylen-, 19 Stickstoff- und 3 Formiergasflaschen (Gasgemische aus Stickstoff und Wasserstoff) verteilt waren.

Die für den ersten Abmarsch alarmierten Kräfte (18 Mann BF, 11 Mann FF) stellten fest,

dass der gesamte Komplex weitgehend verqualmt war. Die Erkundung unter schwerem Atemschutz gestaltete sich aufgrund der erheblichen Verqualmung (Sichtweite unter 1m) und der Großräumigkeit des Gebäudes sehr schwierig. Teilweise gingen die Trupps unter schwerem Atemschutz bis zu drei Fangleinlängen in das Gebäude vor. Nach annähernd einstündiger Erkundung wurde der Brandherd in der Mitte des Gebäudes B 1 entdeckt.

Das zwar noch auf einen bestimmten Bereich begrenzte Feuer hatte aber durch eine lange Vorbrenndauer und nur geringe Wärmeführung einen erheblichen Intensitätsgrad erreicht. Die anfänglich im Innenangriff eingesetzten Rohre mussten zurückgenommen werden, da eine im Bereich des Brandherdes vorhandene Holzbohlenzwischendecke zusammenbrach und den Brand derart anfachte, dass er auf weitere, durch Hitze und Brandgase aufbereitete Hallenteile übersprang. Zudem zerknallten jetzt auch die ersten Gasflaschen und bildeten damit eine weitere Gefahrenquelle.

Die inzwischen nachalarmierten dienstfreien Kräfte, die Berufsfeuerwehr Mainz und die Freiwilligen Feuerwehren wurden im Außenangriff eingesetzt. Zu einem gezielten Innenangriff kam es nur im Lagerhaus B 7, da nach Aussagen der Betriebsleitung hier keine Gasflaschen lagerten, die die Löschkräfte gefährden konnten.

Die BF Mainz erhielt als Einsatzbereich die Westseite, während die BF Wiesbaden die Nord- und Ostseite übernahm. An der Südseite waren neben Kräften der beiden Berufsfeuerwehren vornehmlich Freiwillige Feuerwehren eingesetzt, die auch einen Teil der Wasserförderung über 11 TS 8/8 aus dem Floßhafen übernahmen. Insgesamt waren zur Bekämpfung des Brandes 56 Fahrzeuge mit 284 Mann eingesetzt.

Gegen 05:30 Uhr war das Feuer soweit unter Kontrolle, dass die BF Mainz und die auswärtigen Freiwilligen Feuerwehren abgezogen werden konnten. Zu diesem Zeitpunkt drang TA Kurt Windrich von der Südseite her in das Gebäude ein, da er nicht nur die noch vorhandenen Brandnester ablöschen wollte, sondern – was als wahrscheinlicher angenommen werden muss – in der Phase des nunmehr niedergekämpften Brandes die Explosionsgefahr, die vom Gasflaschenlager ausging, durch die Vornahme mehrerer Rohre zur Kühlung derselben endgültig beseitigen wollte.

Zum Zeitpunkt des Einsturzes waren im Bereich der eingestürzten Hallenteile im Erdge-

schoß zwei Trupps der BF Wiesbaden und im ersten Obergeschoß zwei Trupps der FF Schierstein im Einsatz.

Gegen 06.00 Uhr stürzte plötzlich ein Teil des an der Südseite befindlichen zweigeschossigen Gebäudes auf einer Länge von ca. 50m und einer Breite von ca. 30m bis auf die Grundmauern in sich zusammen und begrub drei Beamte der Berufsfeuerwehr Wiesbaden und drei Freiwillige Feuerwehrmänner unter sich. Sechs weitere Feuerwehrleute wurden bei dem Einsturz verletzt und sofort ins Krankenhaus abtransportiert.

Zwei Feuerwehrleute der BF Wiesbaden und ein Freiwilliger Feuerwehrmann wurden sofort geortet. Ein weiterer Verschütteter konnte sich unmittelbar nach dem Einsturz selbst aus den Trümmern befreien. Für die drei georteten Männer wurde sofort Bergungsmaßnahmen eingeleitet und die Suche nach den zwei weiteren Vermissten aufgenommen. Beim Vordringen zu zwei der Verschütteten mussten von der Seite Höhlungen in den Trümmerberg geschaffen werden, ohne dass das Hangende durch standfesten Ausbau gehalten werden konnte, da weder Zeit noch entsprechendes Material für einen sicheren Ausbau vorhanden waren. Nach gefahrvollem Einsatz konnten zwei Mann lebend geborgen werden. Für drei Mann kam jede Hilfe zu spät. Sie konnten erst nach tagelangem arbeiten unter Einsatz schweren Gerätes geborgen werden.



Frankfurter Gelenkmast bei Linde

Der im Innern des Lagerhauses weiterschwebende Brand konnte nur noch im Außenangriff aus sicherem Abstand mit Wasserkanonen bekämpft werden, da Sachverständige des Bauaufsichtsamtes Einsturzgefahr für das

Gebäude feststellten. Obwohl der Brand im Erdgeschoß des Lagergebäudes erloschen schien, geriet am 26.1. gegen 02:00 Uhr das erste Obergeschoß und in der Folge auch alle weiteren Geschosse in Brand. Daraufhin wurden umfassende Brandschutzmaßnahmen, die vor allem dem Schutz der Nachbarschaft dienen, eingeleitet. Da es notwendig war, sich nur außerhalb des Trümmerschattens vom Brandobjekt zu bewegen, kamen für eine wirkungsvolle Brandbekämpfung ausschließlich Geräte mit einer erheblichen Wurfweite infrage.



Frankfurter GTLFs beim Linde-Einsatz

Insgesamt waren 12 trag- oder fahrbare Wasserkanonen, 2 Großstanklöschfahrzeuge und eine Gelenkbühne der BF Frankfurt sowie zwei Drehleitern mit jeweils einem Monitor und das Feuerlöschboot der BF Frankfurt mit 3 Monitoren im Einsatz. Trotz der ungeheuren Wassermenge (mehr als 30 m³/min), die auf das Brandobjekt geschleudert wurden, konnte der Brandverlauf nur geringfügig beeinflusst, d.h. in den Randzonen eingedämmt werden, da die Wurfweite der Wasserkanonen und Monitore nicht ausreichten.

Als Brandursache stellte die Kriminalpolizei in ihren Ermittlungen Schweißarbeiten fest. Beim einsetzen eines Heizungsrohrstückes wurde in ca. 15 cm Entfernung von einer Dehnungsfuge geschweißt, die mit bituminierten Weichfaserplatten ausgefüllt war. Die Dehnungsfuge war durch Verputz soweit überdeckt, dass sie von den Schweißern, die auch durch den Betrieb auf die Lage der Dehnungsfuge nicht hingewiesen worden waren, nicht bemerkt und daher auch nicht gesichert wurde. Der sich dann entwickelnde Schwelbrand blieb über Stunden unentdeckt, bis er sich soweit verstärkt hatte, dass die Rauchentwicklung auch von der Straße aus schon bemerkt worden war.

Der Hauptgrund für die Entwicklung dieses Brandes zum Großfeuer ist darin zu sehen, dass wegen fehlender geeigneter Vorkehrungen des vorbeugenden Brandschutzes wie Frühwarnanlagen, ausreichende Be- und

Entlüftungseinrichtungen, Brandwände oder selbsttätige Löschanlagen das Entstehungsfeuer weder frühzeitig gemeldet noch kurzfristig aufgefunden und wirkungsvoll bekämpft werden konnte.

Brandexperte Professor Ernst Achilles (TH Darmstadt und Branddirektor der BF Frankfurt) sieht die Ursache vielmehr in der „Erwärmung und in falsch angebrachten Dehnungsfugen, die eine Längsschiebung des Gebäudes bewirkten“. Dadurch „rutschten die Träger von der verringerten Auflagefläche ab“, stürzte die Halle ein.

Der Großbrand und die Folgen

23. Januar 1971:

Am Vormittag waren in einer Halle Monteure mit Schweißarbeiten beschäftigt

23. Januar 1971:

Gegen 22:10 Uhr alarmiert Linde die Berufsfeuerwehr Wiesbaden.

24. Januar 1971:

Der erste Brand ist gegen 5:30 Uhr weitgehend niedergekämpft. Gegen 6:00 Uhr stürzt ein Teil der Halle ein. Vier Mann werden verletzt, weitere fünf sind vermisst.

26. Januar 1971:

Gegen 2:00 Uhr bricht ein verheerender Folgebrand aus.

27. Januar 1971:

Der letzte Vermisste wird gegen 6:30 Uhr tot geborgen.

1. Februar 1971:

Trauerfeier auf der Feuerwache 1 der Berufsfeuerwehr Wiesbaden.

5. Februar 1971:

Die Brände bei Linde sind gelöscht

*Text: Stefan Gärth, BF Wiesbaden /
Feuerwehrmuseum Wiesbaden
Fotos: Archiv FGMV e.V.*

VOR 300 JAHREN:

Brandkatastrophe in der Frankfurter Judengasse



„Vorstellung der gänzlich abgebrannten Judengäß zu Franckfurt am Mayn“

Vor 300 Jahren brannte die Frankfurter Judengasse vollständig nieder; der Brand ging als „Der großen Judenbrand“ in die Geschichte der Stadt ein:

Am Mittwoch, den 14. Januar 1711, bricht gegen 8 Uhr abends in der Eckkammer des hoch geachteten Oberrabbiners Naphtali Cohen ein Brand aus. Das Feuer greift im Haus des Rabbiners, der eine wertvolle Sammlung jüdischer Literatur besitzt, schnell um sich. Die gesamte Judengasse (etwa 500 Häuser) brennt bis auf das Haus Rothschild nieder: „...die ganze Juden-Gasse aus dem Grund abgebrannt / daß nicht ein Stücklein Holz überblieben / ausser das einige Hauß...“

In diesem Zusammenhang muss erklärt werden, dass der rechtliche Freiraum der Juden in ihrem Viertel nicht unbeträchtlich ist. Sie genießen in ihrem umschlossenen Rechtsbezirk, eben der Judengasse, eine völlige Autonomie im Finanz-, Steuer- und Bildungswesen, regeln für diesen Bezirk zudem alle Fragen der Sicherheit, wie Polizei und Feuerwehr selbständig. So haben sie in dieser Brandnacht auch kein Vertrauen zu den Hilfsangeboten der Christen und halten die Judengasse gleich am Anfang aus Angst vor Plünderungen versperrt. Die Erinnerung an den „Fettmilch-Aufstand“ ein Jahrhundert zuvor, als des Lebkuchenbäckers Spießgesellen die Juden durch die Stadt gehetzt hatten, ist offenbar immer noch lebendig. Rabbi Naphtali Cohen, ein berühmter Gelehrter aus Lublin in Polen, mag als Beispiel dafür gelten, wie verstört die Juden auf das Feuer reagieren. Man sieht den Mann Gottes, wie er, Gebete murmelnd, lange Zeit unbeweglich

dasteht, das Gesicht der Synagoge zugewandt.

Als schließlich Zimmerleute mit Äxten ein Tor zur Judengasse aufbrechen, ist es bereits zu spät. Die Flammen haben rasend schnell um sich gegriffen. Den Helfern bleibt nur noch übrig, so viel Hab und Gut wie möglich aus den Flammen zu retten. Bis auf das Haus Rothschild unweit des Wollgrabens sind am Abend des 15. Januar alle Häuser nur noch ein rauchender Trümmerhaufen.

Wie bereits beim „Fettmilch-Aufstand“ hatte sich ein großer Teil der Gemeinde auf den Friedhof an der heutigen Badtonstraße geflüchtet. Erstaunlicherweise sind nur vier Personen in den Flammen umgekommen; bei diesem Brand werden aber mehr als 1000 Juden obdachlos und müssen bei Christen untergebracht werden.



Gedenkmedaille zum „Judenbrand“

VERMISCHTES



Teilnehmer der zweiten Jahreshauptversammlung des FGMV e.V.

Jahreshauptversammlung FGMV e.V.

Knapp die Hälfte der derzeit 46 Mitglieder des Feuerwegeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V. nahm am 2. März an der zweiten Jahreshauptversammlung des jungen Vereins teil. Hierbei wurde vom Gremium der Kassen- und Jahresbericht genehmigt und der Vorstand einstimmig im Amt bestätigt.

Unser Mitglied Anno Respondeck gab bei dieser Gelegenheit bekannt, dass er für die „Museums-Depesche“ die Geschichte des Abschleppwagen (ASW) von GMC/Vickers, besser bekannt als „Ami-Kran“ oder „Feuriger Elias“, aufschreiben möchte. Hierzu werden Informationen über den Verbleib des Fahrzeuges nach seiner Außerdienststellung gesucht. „Sachdienliche Hinweise“ bitte an die Mail-Adresse fgmv.frankfurt@o2online.de

Nachtrag zur „Delliehausen“-Drehleiter

In der letzten Ausgabe berichteten wir über die Drehleiter der Frankfurter Feuerwehr, die bei der „Delliehausen“-Katastrophe in der Mainzer Landstraße im Jahr 1965 schwer beschädigt wurde. Das Fahrzeug war völlig überraschend bei einem Sammler in Hannover aufgetaucht, der es zum weiteren Verkauf anbot. Wie uns nun aus Hannover berichtet wurde, wechselte der Magirus Rundhauber nun im

Dezember seinen Besitzer und wurde an den Niederrhein verbracht. Der neue Besitzer wird das Fahrzeug jedoch nicht wieder aufbauen. Er ist nur an dem Fahrgestell interessiert und wird die Leiter und die letzten Reste des Aufbaues entfernen und verschrotten, was angesichts des Zustandes auch nicht überrascht.

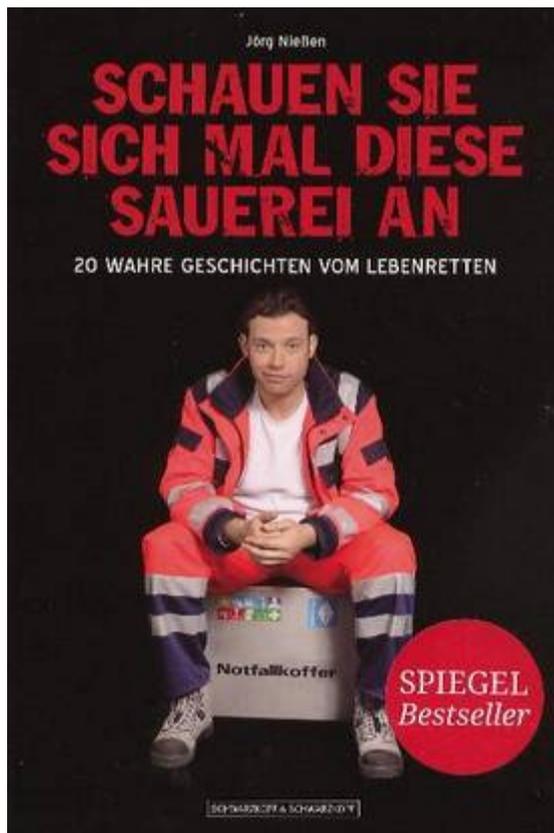
Lehrgangstreffen



Die Teilnehmer des BI-Lehrganges 1971/1 veranstalten am 11. Mai 2011 ein Lehrgangstreffen anlässlich ihres 40. Prüfungsjubiläums. Teilnehmer dieses Lehrganges waren Anton Thum, Walter Meinel, Heinz Küchler, Walter Richert, Arnfried Ringel, Peter Jürgen Matz, Dieter Voigt, Werner Bollensdorf, Gotthart Passet, Karlheinz „Charly“ Dach, Dietmar Schwarz und Helmut Dörre.

Buch-Tipp

Jörg Nießen, der Autor des Buches „Schauen Sie sich mal dieses Sauerei an“ ist Berufsfeuerwehrmann und Rettungsassistent in einer nordrheinwestfälischen Großstadt. In 20 wahren Geschichten über sein Arbeitsleben (vorrangig Erlebnisse auf dem RTW) beschreibt er mit unerschütterlichem Humor, wozu der Mensch fähig ist, was alles überlebt wird und wie das bittere Ende tatsächlich aussieht. Niemand wird geschont, weder Retter, noch Patienten, noch Angehörige.



Der Auslöser für die großen und kleinen Dramen, bei denen auch schon mal eine nackte Muse vom Baum fällt, klingen mal alltäglich, mal sind sie außergewöhnlich: frischer Kuhdung, eine vergessene Handy-PIN, eine Billardkugel in einer weniger geeigneten Öffnung oder eine Fehleinschätzung beim Geburtstaging.

Jörg Nießen berichtet liebevoll und zugleich unverblümt, auf was für absurde Ideen Menschen kommen, in welche bizarren Situationen sie und ihre Retter geraten und welche Verhaltensweisen man tunlichst vermeiden sollte...

Die 212 Seiten gibt es für 9,95 Euro bei:
Verlag Schwarzkopf & Schwarzkopf
ISBN 978-3-89602-911-1

„Historik-Virus“ greift um sich !

Es ist als erfreulich zu bezeichnen, dass sich immer mehr Feuerwehren und Feuerwehrangehörige darüber bewusst werden, dass Feuerwehren auch ein wichtiger Bestandteil der Kultur-, Technik- und Sozialgeschichte sind und sich bemühen, Geschichtsträger in verschiedenster Form – etwa Akten, Fotografien, Geräte oder gar historische Fahrzeuge – für die Nachwelt zu erhalten. Wenn dann noch der Anspruch dahinter steht, Geschichte historisch korrekt wiederzugeben und nicht etwa die Welt mit Phantasielöschzügen „zu beglücken“, kann das Vorhaben nur als Gewinn für die Kultur bezeichnet werden.



AK Geschichte der Feuerwehr Iserlohn

Im westfälischen Iserlohn, bei der Heimatfeuerwehr unseres Vorsitzenden (und auch unseres Kollegen Wolfgang Kindler) hat sich nun ebenfalls ein „Arbeitskreis Geschichte“ konstituiert. Der Arbeitskreis besteht aus Mitgliedern der Berufsfeuerwehr, der Freiwilligen Feuerwehren der Stadt sowie der Alters- und Ehrenabteilung. Den Vorsitz hat Brandinspektor Heinz Balkenhoff.

Der Iserlohner Arbeitskreis startet mit einer komfortablen Basis; konnte er doch den Nachlass des im vergangenen Jahr verstorbenen ehemaligen stellvertretenden Amtsleiters und Geschichtsfreundes Oberbrandrat Franz-Theodor Spiegel übernehmen.

Ein weiterer Kreis feuerwehrgeschichtlich interessierter Personen bildete sich kürzlich in Bad Homburg. Federführend sind hier Herr Manfred Richter und Herr Jochen Schramm, der ja in der hiesigen Szene schon einen Namen mit seiner Feuerwehr-Oldtimer-Sammlung erlangt hat. Die Herren wollen nun regelmäßige Treffen von Gleichgesinnten organisieren und geben ebenfalls ein Info-Blatt mit dem Titel „Der Maschinist“ heraus. Interessierten Personen leiten wir gern die erste Ausgabe des Blattes als pdf-Datei zu; bitte einfach unter der E-Mail-Adresse des FGMV anfordern!

Wir wünschen sowohl den Iserlohner als auch den Bad Homburger Kollegen und Kameraden Durchhaltevermögen und Erfolg für ihre Arbeit!

Fahrzeug-Info gesucht

In diesem Zusammenhang möchten wir auch gleich ein Anfrage Herrn Schramms weiterleiten. Er ist nämlich im Besitz einer Kraftzugspritze KsZ 8, allgemein als „Katze“ bekannt. Leider ist nicht die gesamte Vorgeschichte des Opel Blitz bekannt. Er war bis in die 1970er Jahre in Bad Vilbel-Gronau im Einsatz. Bei der späteren Restaurierung fanden sich aber unter Lackschichten verborgen Reste eines Frankfurter Türwappens und die Fahrzeugbezeichnung „LF 8-5“.



KsZ 8 aus der Schramm'schen Sammlung

Die Fragestellung interessiert somit sowohl Herrn Schramm als auch den FGMV: Bei welcher Freiwilligen Feuerwehr Frankfurts hat dieses Fahrzeug in Dienst gestanden und wo hat es weitere KsZ 8 in Frankfurt gegeben? Rückmeldungen bitte an den FGMV.

Kurzbeschreibung Kraftzugspritze KsZ 8

Innerhalb eines Großauftrages des damaligen Reichsluftfahrtministeriums (RLM) wurden solche als „Katze“ bezeichneten Fahrzeuge beschafft. Als „kleines Einheitslöschfahrzeug des deutschen Luftschutzes“ wurde es in den Jahren 1936 bis 1939 mit leichtem Aufbau für eine Löschgruppe mit Tragkraftspritzenanhänger hergestellt. Als Fahrgestell diente der „Eintonner“ (so wurde damals die Nutzlast angegeben) von Opel Blitz mit einem Gesamtgewicht von 1.700 kg. Aufbau Koebe.. Das Fahrzeug hatte einen 6-Zylinder-Ottomotor mit 1.932 ccm Hubraum und einer Leistung von 36 PS. Als Höchstgeschwindigkeit wurde 75 km/h angegeben.



Foto aus Beständen der FF Eschersheim mit der Heckansicht einer „Katze“

Magirus Eckhauber-Treffen



Vom 17. – 19. Juni 2011 findet in Eppstein-Vockenhausen das fünfte Magirus Eckhauber-Treffen statt; die eigentlichen Besuchertage sind der Samstag und der Sonntag. Am Samstag, den 18. Juni findet die Fahrzeugausstellung mit einen (leider nur kurz !!!) eingeplanten Fototermin statt, es gibt einen Fahrerabend mit Film- und Fotoschau. Am Sonntag geht die Ausstellung weiter und es findet eine Geschicklichkeitsprüfung mit abschließender Siegerehrung statt. Am Samstag und Sonntag wird es erstmalig bei den Eckhaubertreffen auch einen Ersatzteilmarkt rund um den Namen Magirus geben. Selbstverständlich wird auch der ex-Frankfurter/Liederbacher RW 3-Staffel zu sehen sein!

Weitere Informationen im Internet unter

<http://www.eckhauber.de/cms>

„Dings vom Dach“



Brenneisen Gesamtansicht



Großansicht Brennkopf (gespiegelt)

Wie beim bekannten Fernsehquiz fragen wir heute „Was ist das?“ Allerdings kennen wir die Antwort nicht. Beim Aufräumen in den Städtischen Bühnen kam dieses Brenneisen zutage, dessen Brennkopf den Schriftzug

**Brdd. Frankfurt/M.
GEPRÜFT**

trägt. Alle bisherigen Nachfragen konnten nicht klären, bei welchem Sachgebiet und für welchen Zweck dieses Brenneisen eingesetzt wurde. Vielleicht kann einer unserer Leser, möglicherweise ein Pensionär, diese Frage klären...?

Busausflug nach Fulda

Die Mitglieder des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins, die sich noch nicht zum geplanten Tagesausflug nach Fulda an- oder abgemeldet haben, werden dringend gebeten, eine Rückmeldung abzugeben!

! 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 *ever* Museum. Förderbeiträge sind bereits ab 10 Euro pro Jahr möglich und steuerlich absetzbar. Beitrittsformular im Internet unter

www.feuerwehr-frankfurt.de