

# ***Museums- Depesche***

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



**Schwerpunktthema: Frankfurter Hubrettungsfahrzeuge**

Inhalt / Impressum.....	2
Von der Schapler-Leiter zur C.C.....	3
100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Eschersheim.....	16
Was hat der „Struwelpeter“ mit dem Frankfurter Brandschutz zu tun?.....	18
Vermischtes.....	20

**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:**

Werner Romann, Ralf Keine, Holger Chobotzky, Stefan Kadletz, Holger Öhlenschläger, Stefan Gärth, Helmut Herth, Klaus-Peter Hecker, Klaus Westrich, Bildstelle Branddirektion, Archiv der Firma Iveco Magirus

**Vielen Dank dafür !**

Wir bedanken uns besonders beim Esslinger Verlag J.F. Schreiber für die Abdruckgenehmigung aus dem Struwelpeter!

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



Zum Titelbild:

Als zweite Feuerwehr in Deutschland beschaffte die Frankfurter Berufsfeuerwehr 1968 eine Gelenkmastbühne (GB). Der Magirus mit Aufbau von Simon bot einen beeindruckenden Anblick.

*Foto: Werner Romann*

**Hinweis auf ein kleines Jubiläum: Am 6. Juli 2011 wird der FGMV e.V. bereits 2 Jahre alt !**

# Von der „Schapler-Leiter“ zur „C.C.“

## Die Entwicklungsgeschichte der Frankfurter Hubrettungsfahrzeuge



Pferdegezogene „Schapler-Leiter“ im Hof der Feuerwache Münzgasse

Wohl kaum ein anderer Feuerwehrfahrzeugtyp hat eine so große Identifikation mit dem Wort „Feuerwehr“ erreicht, wie die Hubrettungsfahrzeuge. Die Leiter in jeder Form ist eines der wichtigsten Utensilien der Feuerwehr. Sie ist Rettungs- und Angriffsweg. War hier früher nur die Leiter bekannt, versammelt sich heute unter dem Begriff Hubrettungsfahrzeuge eine ganze Palette genormter und ungenormter Fahrzeuge. Die Berufsfeuerwehr Frankfurt ist in außergewöhnlichem Maße an der Verbreiterung dieser Fahrzeugpalette beteiligt gewesen; seit ihrem Bestehen stellte sie immer wieder spektakuläre Neuentwicklungen in diesem Bereich vor.

Die gängige Definition für Hubrettungsfahrzeuge lautet heute: „Hubrettungsfahrzeuge sind für den Einsatz der Feuerwehr besonders gestaltete Kraftfahrzeuge, die über einen maschinell angetriebenen Hubrettungssatz verfügen.“ Um die gesamte Entwicklung aufzuzeigen, soll im Folgenden diese Definition aber einmal außer Betracht gelassen werden.



Die Magirus Patentleiter (auch „Balance-Leiter“ genannt) war in Frankfurt vielfach im Einsatz (Foto: FF Enkheim)

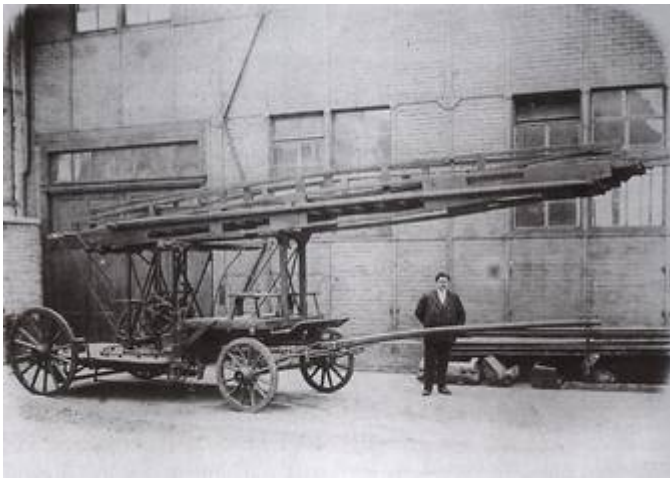
Kurz nach Gründung der Berufsfeuerwehr in Frankfurt ist dieses wichtige Ausrüstungsstück noch wenig entwickelt. Tragbare Anstell-, Schieb- und Hakenleitern mit ihren begrenzten Höhen sind immer noch das Mittel der Wahl. Größere Feuerwehren haben bereits „Große Schiebleitern“, die mit einer Achse sowie zwei großen Speichenrädern ausgerüstet von Hand oder pferdegezogen zur Brandstelle gebracht werden. Und einige Firmen wie Braun, Hoenig und Magirus bieten auch schon Leitern auf vierachsigen Fahrgestellen für Pferdezug an. Mit allen diesen Konstruktionen ist es aber nicht möglich, eine Häuserfront parallel anzufahren und nur den Leiterpark zum Haus hin zu drehen – in den engen Gassen der Altstädte ein echtes Problem !

In den 1870er Jahren waren zwar in Köln und Nürnberg schon drehbare Leitern vorgestellt worden, diese mussten aber zuerst aufgerichtet, dann gedreht und schließlich ausgezogen werden, z.T. mit Stützstangen abgestützt werden; alles von Muskelkraft. Diese Aktionen waren kräftezehrend und zeitaufwändig und in einer engen Gasse, vielleicht auch noch im Trümmerschatten eines brennenden Gebäudes, auch gefährlich für die Bediennschaft.

1884 lieferte Magirus der Frankfurter Feuerwehr eine 20 Meter hohe Leiter, die noch von Hand gezogen und aufgerichtet wurde. Doch im Gedanken war man der Zeit schon längst voraus.

### Die Aßmann'sche Patentleiter

Schon bald nach seiner Ankunft in Frankfurt hatte Branddirektor August Aßmann 1875 bei Fischer & Stahl in Nürnberg eine damals so genannte „Maschinenleiter“ bestellt, die nach seinen Entwürfen gebaut wurde. 1882



Maschinenleiter von Fischer & Stahl, vermutlich 1875

erhielt Aßmann das deutsche Patent Nr. 17182 auf eine „Maschinenleiter für das Feuerlöschwesen“. Der Schutzanspruch betraf eine dreiteilige Schiebleiter auf Zweiachswagen mit Aufrichtrahmen und Seiteneinstellung durch eine waagerechte Schraubspindel. In der Praxis konnte sich Aßmanns Patent aber wohl nicht durchsetzen.

Bekannt wurde die Leiter aber durch einen aufsehenerregenden Unfall, über den in der Fachpresse viel berichtet wurde und der den Niedergang des Rufes von August Aßmann einleitete:

Am 13. Oktober 1877 wurde die Leiter bei einer Übung komplett ausgezogen. Die Feuerwehrmänner Dielmann und Bindebender bestiegen die Leiter bis auf eine Höhe von etwa fünf Metern, als die Leiter plötzlich und ohne jede Vorwarnung noch vorn umkippte. Die anwesende Mannschaft versuchte noch, den Fall aufzuhalten, was aber nicht gelang. Aus einem Bericht der *Frankfurter Zeitung*:

*„Die Leiter brach nach allen Richtungen und wurde Dielmann zwischen zwei Gießfässer geschleudert, von deren er eine dicke eiserne Stange an dem Gießapparat durchbrach; er brach den Arm zweimal, außerdem hatte er Kopfverletzungen, und kam ihm das Blut aus dem Hals. Bindebender wurde wahrhaft scalpirt; die Kopfhaut war derartig lose, daß man sie von der Stirn bis zur Mitte des Scheitels heben konnte; außerdem wurde ihm das Ohr abgerissen.“*

Eine andere Zeitung berichtet im Oktober 1877:

*„Nach uns gewordenen Mittheilungen soll in den zwei Jahren, seitdem die Leiter sich in Frankfurt befindet, dermaßen viel geändert worden sein, dass die Erbauer dieselbe kaum noch erkennen würden (...).“*

Die Fachzeitschrift „Feuerspritze“ besorgte sich eine Konstruktionszeichnung und eine Funktionsbeschreibung der Leiter und kam zu dem Urteil:

*„Wenn die Leiter in der That so gebaut worden ist, wie die vorliegende Zeichnung angiebt, so halten wir ihre Construction für entschieden fehlerhaft und gefährlich und wundern uns nur darüber, daß nicht schon lange ein Unglück passirt ist.“*

Eine Sachverständigenkommission, bestehend aus Branddirektor Brülöw (Köln), dem Leiterhersteller Schmahl und dem Professor der Technischen Hochschule Darmstadt, Dr. Ludwig Kiepert, bestätigte die Konstruktionsfehler und gab diesen die alleinige Schuld an dem schweren Unfall. Aßmann blieb starrsinnig und wollte die Leiter wieder reparieren. Bis zu seiner Amtsenthebung am 11. Februar 1882 werkete Aßmann weiter an der Leiter herum. Der Ersatz der beschädigten Leiter ließ übrigens auf sich warten. Erst am 13. November 1883, also mehr als sechs Jahre nach dem Unfall, beschließt die Stadtverordnetenversammlung den Kauf einer neuen Leiter bei Magirus in Ulm.

### Die „Schapler-Leiter“

Richard Schapler, seit 1890 Branddirektor der Frankfurter Feuerwehr, war ebenso wie sein Berliner Kollege Witte ein Wegbereiter der Drehleiter. Schapler war ein versierter Feuerwehrmann mit hervorragendem technischen Sachverstand. So konstruierte er eine neue Hakenleiter, die sich 1894 erstmals bei einem Brand in Porzellanhofstraße 15 bewährte. Die Fachzeitschrift „Die Feuerspritze“ berichtete darüber, dass beim Brand im Treppenhaus eines Hinterhauses über zwei Reihen der von Schapler konstruierten Hakenleiter *„zwei Schlauchleitungen so wirksam vorgenommen wurden“*, dass man deren Einsatz zuschrieb, *„daß der gefährliche Brand bereits nach halbstündigem Einsatz gelöscht werden konnte.“*

Schaplers Hauptaugenmerk galt jedoch der Entwicklung einer Drehturmleiter, die insbesondere schneller als die bisherigen Systeme einsetzbar sein sollte. Er wollte insbesondere die Rüstzeit der Leiter, also die Zeit vom Eintreffen bis zum Abschluss des Anleitervorganges, verkürzen und der Mannschaft die kräftezehrende Arbeit, besonders beim Ausziehen, erleichtern.

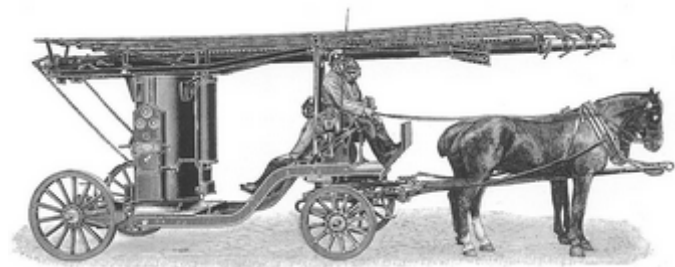
Wohl inspiriert von der seit 1877 patentierten „Coulissen-Drehleiter“ von Hoenig (Köln), bei der die Schiebleiter auf einem Drehturm gelagert war, ging Schapler ans Konstruieren. Er übernahm den Drehturm, der der Hoenigleiter zueigen ist. Die geländerlose Leiter selbst war fünfteilig; die Leiterteile waren auf nahtlose, kalibrierte Präzisions-Stahlrohre aufmontiert, die teleskopartig ineinander geschoben waren. Die Röhren waren gegeneinander mit Stopfbüchsen abgedichtet, das oberste Röhrenteil war geschlossen. Wurden die Röhren nun mit Pressluft beaufschlagt, schoss die Leiter aus. Als Vorratsbehälter für die Pressluft diente der Leiterturm, dessen Druckbehälter mit 11 atü (bar) gefüllt war. Das Aufrichten der Leiter erfolgte mittels einer Handwinde.

Unterstützt wurde Schapler bei der Konstruktion von Direktor Polster von der Lausitzer Maschinenfabrik, vorm. J.F. Petzold in Bautzen. Am 22. Oktober 1892 wurde die Drehleiter „System Schapler-Polster“ (später allgemein nur noch als „Schapler-Leiter“ bezeichnet) unter der Nr. 72757 patentiert. Das Gewicht des Fahrzeuges betrug etwa 3000 kg, die Steighöhe der Leiter etwa 25 Meter. Das Drehen der Leiter war auf 45° beschränkt. Während des 14. Deutschen Feuerwehrtages 1893 in München wurde die Leiter erstmals dem Fachpublikum vorgestellt. Bereits am 17. Oktober 1892

war die erste derartige Leiter von der Lausitzer Maschinenfabrik unter Vorbehalt einer sechsmonatigen Probezeit an die Berufsfeuerwehr Frankfurt geliefert.

Während der Probezeit wurde die Leiter verschiedenartigsten Tests unterworfen, wie z.B. einem Biegeversuch, bei der sie sich „nach übereinstimmenden Aussagen vorzüglich bewährt“ hat. Nach einer abschließenden Untersuchung der Frankfurter Ingenieure Lindley und Bender empfahl das Feuer- und Fuhramt dem Magistrat der Stadt Frankfurt am 27. März 1893, den Kauf der Leiter zum Kaufpreis von 6.900 Mark zu tätigen. Der Empfehlung schloss sich ein umfangreiches Gutachten von Branddirektor Schapler an. Der Magistrat stimmte dem Antrag in der gewünschten Form zu.

Noch im gleichen Jahr konnte die Leiter anlässlich des Münchner Feuerwehrtages einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden.



Ihre „Feuertaufe“ erhielt die erste Frankfurter Schapler-Leiter beim Brand des als Wohnhaus genutzten ehemaligen Hotels „Britannia“ in der Gutleutstraße am 4. April 1894. Allerdings ging die Tatsache, dass durch den schnellen Einsatz der Leiter drei Menschen vor dem sicheren Tod bewahrt werden konnten, angesichts des Umstandes, dass bei dem verhängnisvollen Brand acht Tote zu beklagen waren und heftige Debatten um die angewandte Einsatztaktik geführt wurden, völlig unter. Zunächst war bei der allgemeinen Suche nach Schuldigen in verschiedenen Zeitungen berichtet worden, die pneumatische Leiter hätte versagt. Dies wurde dann aber im Nachhinein richtig gestellt mit dem Hinweis „(...) dieselbe funktionierte vielmehr in durchaus zufriedensstellender Weise.“

Als Manko erwiesen sich bei der neuen Technik bald Undichtigkeiten und Luftverluste. Ein Aufpumpen des Luftkessels auf 11 atü (ausreichend für drei Ausschubvorgänge) nahm auf der Feuerwache mehrere Stunden in Anspruch. Bei der Fahrt über Kopfsteinpflaster und Holperstraßen ging dann immer wieder Luft verloren. Hämische Zeitgenossen behaupteten, nach jedem Einsatz könne man die Feuerwehrmänner beim Luftpumpen beobachten.

Schapler ließ sich nicht beirren und ging an die Konstruktion eines verbesserten Typs der Leiter, die von der Stahlbaufirma J.S. Fries-Sohn in Frankfurt-Sachsenhausen gebaut wurde. Nun war nicht mehr der gesamte Turm, sondern nur noch der obere Teil, die „Kugelhäube“ drehbar. Außerdem konnte nun der Leiterpark bis zu einem bestimmten Winkel mittels Pressluft aufgerichtet werden.

**J. S. FRIES SOHN**  
Frankfurt - Main - Süd.

Telephon 239, 3738 u. 6048

Telegr.-Adr. Erbesobn Frankfurt/Main.

PERMANENT  
DÄMMUNG  
ERKER

EISENKONSTRUKTIONEN  
BRÜCKEN  
HÄLLEN  
BLECHTRÄGER  
TÜRME

CENTRALHEIZUNGEN  
ALLES  
SYSTEME  
LÜFTUNGS-  
TROCKEN-  
ANLAGEN

DAMPFMASCHINEN  
MIT HEIßE CONDENSATION

HERBEZUGS-  
WINDEN  
KRANE  
ALLES ART

EINGYLINDER-  
TANDEM-ZWILLINGS-  
COMPUND-  
MASCHINEN

DAMPFHEIßWASSER  
HEIßWASSER-  
KONSTRUKTIONEN

PNEUMAT. NIETUNG.

ALLGEMEINER  
MASCHINEN-  
BAU

AUFZÜGE  
PERSONEN- &  
LASTEN

HEBESCHRAUBEN  
WINDEN  
FÜR  
SCHIFFEN  
UND  
FAHRZEUGE

MODERNE  
TRANSMISSIONEN  
D.H.P.  
D.R.G.M.  
DANZANLAGEN  
EINZELNETEILE

PNEUMATISCHE RETTUNGSLEITER  
FRANKFURTER  
D.R.P.

**Maschinenbau, Kesselschmiede,  
Hebezeuge, Giesserei,  
Baukonstruktionen, Centralheizungen.**

Zeitgenössische Werbung von J.S. Fries Sohn, auch mit der „Schapler-Leiter“

Zwischenzeitlich hatte J.S. Fries Sohn die Patente für den Bau der Schapler-Leiter von der Lausitzer Maschinenfabrik erworben. Als General-Repräsentanz und Verkaufsstelle fungierte die Bautzener Firma aber noch weiter.

J.S. Fries Sohn galt damals als eine der führenden Firmen im Stahl- und Hebezeugbau. Die Firma hat bedeutenden Stahlhoch- und Brückenbauten (z.B. der „Eiserne Steg“ in Frankfurt) gebaut, aber auch umfangreiche Erfahrungen im Großbehälterbau, im Bau von Krananlagen, im Rohrleitungsbau sowie im allgemeinen Maschinenbau. Auch im Feuerwehrbereich hatte die Firma bereits Erfahrungen sammeln können. Im Jahr 1868 wurde eine von Fries entwickelte Dampfspritze in einem „eindrucksvollen technischen Schauspiel“ der Frankfurter Bürgerschaft vorgeführt.

Ihre zweite große Feuertaufe bestand die Schapler-Leiter im Februar 1897 beim Großbrand des Kaufhauses Wronker an der Frankfurter Zeil, bei dem die Feuerwehr viele Menschen vor dem Feuertod retten konnte. Ein Zeitgenosse äußerte sich in der März-Ausgabe der Zeitschrift „Feuer und Wasser“ begeistert über dieses „modernste aller Rettungsgeräte aus Feuersgefahr“:

„Wer die pneumatische Leiter bei diesem Brande in Thätigkeit gesehen hat, wie es nur der Drehung eines Ventils bedurfte, um die Leiter in wenigen Sekunden in die schwindelnde Höhe eines 6. Stockwerkes schießen zu sehen als Brücke zur Erde für die sonst dem Tode geweihten, der hat nur noch ein mitleidiges Achselzucken für jene Maschinen, bei welchen mühsames Kurbeldrehen von mehreren Leuten erforderlich ist, um langsam der Leiter die erforderliche Länge zu geben.“

*Gelang diesmal schon das Aufrichten in 30, das Ausziehen auf die ganze Länge in 20 Sekunden auszuführen. Und jede gewonnene Sekunde ist ein Gewinn; werden doch den angstvoll Harrenden, mag die Gefahr eine thatsächlich vorhandene oder nur eine eingebildete sein, die Sekunden zu Minuten, die Minuten zu Stunden und in gleicher Bangigkeit klopfen den Zuschauern das Herz bis die Qual dieser Augenblicke sich, wie es beim Wronker'schen Brand der Fall war, in ein donnerndes Hurrah auflöst, wenn die so heiß ersehnte Brücke glücklich hergestellt ist.“*

Besonders bemerkenswert an dem Leitereinsatz war, dass aufgrund des breiten Gehweges die seitliche Ausladung der Leiter über 7 m betrug. Auf der Leiter befanden sich zeitweise 12 – 15 Personen gleichzeitig, was ebenfalls sehr positiv gewürdigt wurde.

Auf dem 15. Deutschen Feuerwehrtag 1898 in Charlottenburg stellte Schapler seine Leiter aus. In weiter verbesserter Ausführung zeigte er dieselbe Drehleiter auch beim Internationalen Feuerwehrtag 1900 in Paris. Hier errang er dafür sogar eine Goldmedaille und das Wort von der „Frankfurter Lufrakete“ machte die Runde bei den europäischen Feuerwehren. Größter Pluspunkt der Schapler-Leiter war zweifelsohne ihre Schnelligkeit: Aufrichten und vollständiges Ausziehen auf 25 m nur etwa eineinhalb Minuten gedauert.



*Vorführung der Schapler-Leiter in Charlottenburg*

Trotz ihres hohen Preises von rund 9000 Mark löste die Schapler-Leiter bei vielen großen Feuerwehren die Hoenig-Leiter ab. Frankfurt selbst stellte fünf dieser Geräte in Dienst.

Der „Verwaltungsbericht der kgl. Haupt- und Residenzstadt München“ führt für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1901 u.a. aus:

*„(...) Die im Vorjahre bereits probeweise bestellte Schapler'sche Rettungsleiter traf im März ein und wurde nach einer nur einmonatlichen Prüfungszeit definitiv erworben. Nach den sowohl auf der Brandstätte als auch bei Uebungen gemachten Erfahrungen bewährte sich dieselbe vorzüglich.“*

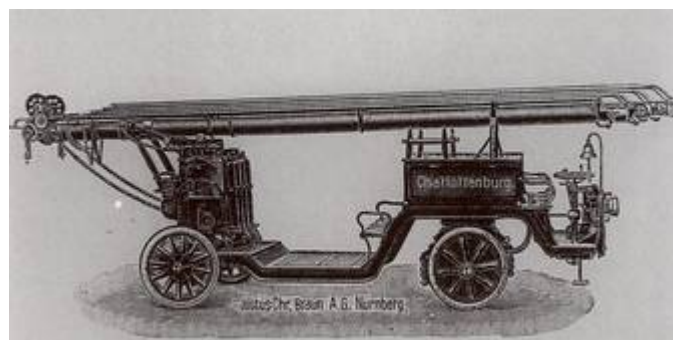


*Pferdegezogene Schapler-Leiter für die BF München*

Die erste bei der Feuerwehr Frankfurt eingesetzte Schapler-Leiter wurde häufig vorgeführt; ja, sogar so häufig, dass sie nach sechseinhalb Jahren außer Dienst gestellt werden musste. Das Hochbauamt schrieb am 14. Juni 1899 an den Magistrat:

*„(...) Die vor etwa sechs Jahren beschaffte erste Leiter dieses Systems ist allmählich so abgenutzt und unbrauchbar geworden, daß die Leiter für den Brandfall nicht mehr benutzbar erscheint. Wie aus anliegendem Bericht des Branddirektors vom 15. Oktober v. Js. und des Brandmeisters Baehr sowie dem Gutachten des Maschineningenieurs Bender beim Tiefbau-Amte vom 21. November v. Js. hervorgeht, ist die auffallende rasche Abnutzung der Leiter, insbesondere der Röhren auf die zahlreichen Proben und Änderungswünsche zurückzuführen, denen die Leiter, welche als erste dieses Systems beschafft wurde, in den ersten Jahren ausgesetzt werden mußte.“*

*Der auf Antrag des Tiefbau-Amtes zunächst gemachte Versuch, die Leiter durch umfassende Reparatur, insbesondere Ersatz der undichten Röhren durch neue wieder gebrauchsfähig zu machen, erwies sich beim näheren Eingehen als technisch und finanziell nicht rätlich.“*



*Elektromobile Schapler-Leiter für die BF Charlottenburg*

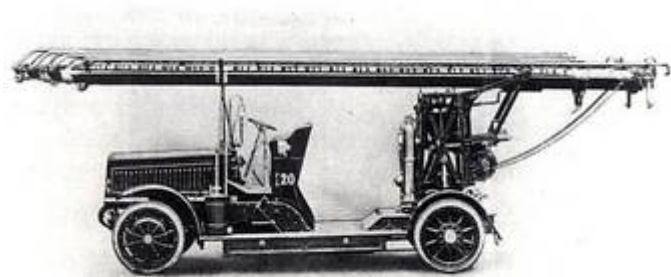


*Elektromobile Schapler-Leiter für die BF Wien*

Ein dauerhaftes Thema blieben bei der Leiter aber bis zur Umstellung auf Kohlendäurebetrieb die Luftverluste. Schapler selbst räumte ein, dass das Abnehmen des Luftdrucks „wenn auch sehr unwahrscheinlich, aber dennoch möglich ist.“ Dennoch versuchte er, mit der Firma Fries diesen Missstand zu beseitigen. Zunächst wurde eine kleine, von einer der vorhandenen Dampfspritze zu betreibende Dampf-Luftpumpe eingebaut, um die Mannschaft auf der Wache von der lästigen Tätigkeit des Luftpumpens (der Kessel musste ja auch auf der Wache ständig auf 8 bar gehalten werden) zu befreien. Gleichzeitig wurde das hintere (untere) Endstück des Röhrensystems zu umgebaut, dass man an der Einsatzstelle im Notfall hätte den Dampf einer Dampfspritze zum Ausfahren der Leiter hätte nutzen können. Versuche hatten die Funktionsfähigkeit dieser Lösung bewiesen. All dies waren aber nur Notlösungen, so dass schließlich der Betrieb mit Kohlendäure aus Stahlflaschen eingeführt wurde.

In dieser Ausführung wurde die Leiter auf dem Internationalen Feuerwehr-Kongress, der 1900 zusammen mit der Weltausstellung in Paris stattfand, ausgestellt und wurde dort mit dem Grand-Prix ausgezeichnet. Wenige Wochen später erhielt Richard Schaplers Konstruktion im Rahmen einer weiteren Ausstellung die Goldmedaille der Stadt Bremen.

Teils auf Pferdefuhrwerken, teils auf automobilen Fahrgestellen gingen Schapler-Leitern nach Charlottenburg, Stuttgart, München, Aachen, Berlin, Hannover, Königsberg, Wien, Breslau, Posen und Stockholm und nach Nordamerika. Allein die Berliner Feuerwehr stellte neun Leitern dieses Typs in Dienst.



*Automobile Schapler-Leiter für die BF Berlin*

Tschechische Feuerwehroffiziere ließen sich die Leiter in Frankfurt ebenso vorführen, wie der Vorsitzende des Schweizerischen Feuerwehrverbandes. Die Feuerwehr Wien stellte im Rahmen einer Übung ihre „Schapler-Leiter“ dem österreichischen Kaiser vor.

Neben vorwiegend positiven Beurteilungen wurde aber von Feuerwehrfachleuten auch manch kritische Bemerkung laut. So wurde befürchtet, die Leiter müsse, da ganz aus Stahl gebaut, bei großer Kälte einfrieren. Branddirektor Kiesel in Charlottenburg stellte seine Schapler-Leiter in Versuchen einer Holzdrehleiter gegenüber, um beide Leitersysteme vergleichend zu untersuchen:

Bei 14 Grad Kälte wurden eine pneumatische und eine Holzleiter aufgestellt; beide auf volle Länge ausgeschoben. Beide wurden dann so lange mit einem Strahlrohr bespritzt, bis sie vollständig eingefroren waren. Danach wurde versucht, beide Leitern einzuziehen. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass die Holzleiter nicht mehr von selbst einlief. Auch der Versuch, die Leiter mittels eines Seils gewaltsam einzuziehen, schlug fehl. Die pneumatische Leiter dagegen ging zwar langsam, aber ohne Hilfe von selbst zurück; sie war demnach vollständig gebrauchsfähig.

Auch im umgekehrten Fall – so stellte Branddirektor Kiesel fest, nämlich dann, wenn die Leiter bei einem Brand hohen Hitzegraden ausgesetzt wird, bei denen eine Holzleiter bereits in Brand geraten kann, bleibt die ganz aus Metall gefertigte „Schapler-Leiter“ voll funktionsfähig.

Ein weiterer Ansatzpunkt der Kritik war das Fehlen eines seitlichen Geländers am Leiterpark; erst recht, nachdem im April 1902 der Breslauer Oberfeuerwehrmann Manczinsky beim Exerzieren von der Leiter gestürzt und zu Tode gekommen war. Inwieweit das Fehlen des Geländers ursächlich für den Unfall war, ist nicht näher bekannt. Jedenfalls wurde aufgrund dieses Vorfalls die Schapler-Leiter der BF Breslau sofort außer Dienst gestellt.

Schon bald wurde von der Fabrik Justus Braun AG in Nürnberg (mit der Frankfurter Firma Fries hatte sich Schapler wegen patentrechtlicher Fragen zerstritten) eine „Eisenleiter, verbessertes System Schapler“ angeboten. Die Firma Braun hatte bereits umfangreiche Erfahrungen auf dem Gebiet des Leiterbaus. Von ihrem Konstrukteur Christian Kaiser war die so genannte Braun'sche Balanceleiter entwickelt worden. Inwieweit die Firma Braun die Patentrechte für die Schapler-Leiter erwarb, ist nicht bekannt. Das nun von Braun angebotene Fahrzeug hatte eine Länge von 7 m, bei Pferdezug kam noch die Deichsellänge von 3m hinzu, so dass das Gespann immerhin 10 Meter lang war – gegenüber der ersten Konstruktion von 1892 eine Verlängerung um 2 Meter.

Die wesentlichste Neuerung bei der „verbesserten Ausführung“ war nun dass neben dem Betrieb mit Kohlendäure auch alle Leiterfunktionen von Hand ausgeführt werden konnten. Diese nun als Vorteil angepriesene zusätzliche Möglichkeit des „Notbetriebes“ war aber nichts anderes als das Eingeständnis, die Abdichtung des Röhrensystems technisch immer noch nicht im Griff zu haben.

Eine wirkliche Verbesserung war der Einbau eines Treibrollen-Flaschenzuges, der im Grundprinzip schon in der ersten Patentschrift erhalten war. Nun musste das

Druckgas nur noch in die unterste Röhre einströmen, aus der nun das als Kolben ausgebildete zweite Rohr ausschob. Die beiden oberen Leiterteile wurden dann mittels eingebauten Flaschenzuges über Drahtseile ausgezogen. Nun konnte die gesamte Leiter auch von einem einzigen Maschinisten bedient werden; der bisher erforderliche 2. Bediennmann entfiel.

Die Leiter war unten zwischen den Holmen 57 cm breit, verjüngte sich nach oben und hatte im oberen Bereich noch eine Breite von 38 cm. Die mitgeführten fünf Kohlensäurebehälter á 10 kg Füllmenge ermöglichten in der neuen Ausführung der Leiter ein zehnmaliges Aufrichten.



Modell der „Schapler-Leiter“ (heute Besitz HMF)

Ein voll funktionsfähiges Modell einer pferdegezogenen Schapler-Leiter, das von Lehrlingen der Firma J.S. Fries-Sohn gebaut wurde, existiert heute noch im Historischen Museum Frankfurt (HMF), wird dort aber leider nicht ausgestellt.

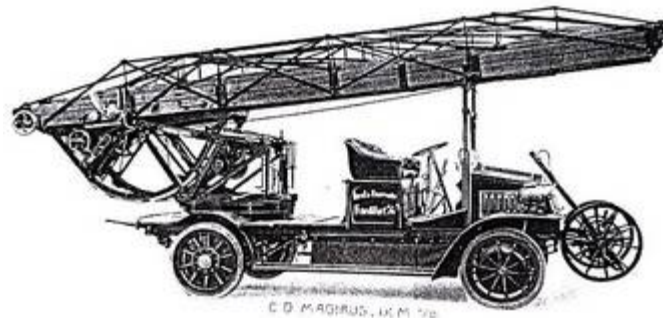
### Johannes Schänker und der wasserhydraulische Antrieb

Schaplers Nachfolger wurde 1906 Johannes Schänker, der sich nicht zuletzt durch die Einführung von Benzinmotoren, Kreiselpumpen und Leichtmetallen bei der Feuerwehr einen Namen machte. Der studierte Maschinenbauer machte sich aber auch Gedanken über die Weiterentwicklung der Drehleitern. Zunächst betrieb Schänker jedoch die Schapler-Leitern weiter. Einige davon blieben noch jahrelang im Dienst. Im Jahr 1908 hielt Schänker aber in einem Schreiben an den Magistrat fest:

„Von den fünf zur Verfügung stehenden Leitern (vier davon Schapler-Leitern) sind heute nur noch drei Stück voll dienstfähig. Eine Leiter (Magirus-Leiter) wird ohne weiteres auf ein Chassis aufgebaut werden können. Zwei pneumatische Leitern, die heute im Löschzug Münzgasse und Heinrichstraße stehen, sind noch dienstfähig. Sie werden aber bis zur Durchführung einer Automobilisierung ebenso verbraucht sein, wie die beiden resistierenden, in Reserve befindlichen Leitern. Diese Leitern sind verbraucht. 16 und 17 Jahre alt genügen sie heute nicht mehr den an ein Rettungsgerät zu stellenden Anforderungen. Ihre Sicherheit hat derartig nachgelassen, daß sie nur mit besonderer Vorsicht verwendet werden können.“

*Auch ohne evtl. Durchführung einer Automobilisierung würde der Ersatz der Leitern im nächsten Jahr notwendig, da die Konstruktion der hiesigen pneumatischen Leitern weit überholt ist. Keine Feuerwehr Deutschlands kauft noch pneumatische Leitern (...).“*

Im April 1910 erhielt die Frankfurter Feuerwehr eine Magirus-Drehleiter, deren Antrieb batterie-elektrisch mit Braun Radnabenmotoren erfolgte. Neben einem Gerätewagen und einem Mannschaftswagen blieb die Drehleiter eines von nur drei Frankfurter Fahrzeugen mit Elektroantrieb, da Schänker bereits früh die Benzinmotorisierung verfolgte.



Elektromobile Drehleiter von Magirus, 1910

1912 erhielt Anton Gentil aus Aschaffenburg in der Nähe von Frankfurt ein Patent für eine „fahrbare, durch Druckwasser ausschiebbare Feuerwehrlleiter“. Diese hatte auf den ersten Blick Ähnlichkeit mit den Leitern von Hoenig und Schapler, da der Leiterpark wieder auf einem turmartigen Kessel drehbar gelagert war. Der Kessel diente nun als Wasserbehälter, von dem aus Wasser einer Pumpe zugeleitet wurde. Die Pumpe drückte nun das Wasser den Kolben zu, die den Leiterpark bewegten. Ob Johannes Schänker selbst auf die Idee kam oder ob er durch das Patent von Gentil inspiriert wurde, ist unbekannt. Schänker hatte jedenfalls schon erfolgreich mit Benzinmotoren und von ihnen angetriebenen Kreiselpumpen experimentiert. So lag der Gedanke nahe, Kreiselpumpen auch in Automobil-Drehleitern einzubauen und das Druckwasser für die hydraulische Betätigung der Leiter zu nutzen.



Wasserhydraulische Leiter auf Adler-Fahrgestell

1912 wurde in der Werkstatt der Feuerwehr ein Musterfahrzeug gebaut und im Dezember des Jahres in Dienst gestellt. Auf dem hinteren Teil des Fahrgestells wurde eine mechanische Drehleiter von 22 m Höhe aufgebaut. Der Drehturm der Leiter nahm einen Wasserbehälter auf, durch den die Leiter auch ohne Anschluss an eine Versorgungsleitung in Betrieb genommen werden konnte.



te. Das Fahrzeug bewährte (zunächst) sich so gut, dass die Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG in Frankfurt ab 1913 noch zwei weitere Fahrzeuge nach diesem Prinzip für die Frankfurter Feuerwehr bauten.

Im Gegensatz zur Schapler-Leiter, war der wasserhydraulischen Leiter aber kein großer Erfolg beschieden; sie kam nicht über die Stadtgrenzen Frankfurts hinaus. Letztlich dürften Abdichtungs-, vielleicht auch Korrosionsprobleme zur Einstellung geführt haben.

Nun wurden in Frankfurt erst einmal Konstruktion von Drehleitern und Experimente damit eingestellt. Die Firma Magirus in Ulm, die mittlerweile zu den führenden Herstellern von Leitern gehörte, wurde Hauslieferant der Frankfurter (und ist es bis zum heutigen Tag).



*Magirus Niederrahmen-Autodrehleiter, Baujahr 1928*

### Erste „moderne“ Drehleitern

Am 3. August 1928 stellten die Frankfurter eine Magirus Niederrahmen-Autodrehleiter (Typ MLOL) mit einer Steighöhe von 26 Metern in Dienst – die erste technisch ausgereifte Drehleiter im heutigen Sinne der Frankfurter Wehr. Das Fahrzeug war noch mit Vollgummi bereift und die Mannschaft saß noch gegen die Fahrtrichtung im offenen Fahrstand. Die Leiter selbst bestand noch aus Holz, die Umgurtung aus Stahl. Alle Bewegungen der Leiter wurden vom Fahrmotor angetrieben und bereits von einem Punkt aus über eine Drei-Hebel-Steuerung betätigt. Eine mächtige Pumpe erweiterte die Einsatzmöglichkeiten dieses Fahrzeuges noch.

Auch wenn die Technik dieses Fahrzeuges damals hochmodern war, muss man sich vor Augen halten, dass der Drehleitereinsatz zur damaligen Zeit noch mit einem hohen Risiko behaftet war und erfahrene Maschinisten erforderte. Es waren noch keine Stützspindeln vorhanden, auch ein jeglicher Überlastschutz, der etwa die Leiter beim Erreichen der Kippgrenze abschalten konnte, war noch nicht vorhanden. Letztendlich waren die Bewegungen der mechanisch angetriebenen Leiter oft auch noch äußerst ruppig. Aus jener Zeit gibt es eine Fülle von Berichten über Leiterunfälle, bei denen Leitern während des Einsatzes umstürzten oder Leiterteile abknickten. Hierbei waren oft Opfer zu beklagen. Es mag den damaligen Frankfurter Maschinisten zur Ehre gereichen, dass aus diesem Bereich keine größeren Unfälle bekannt sind.

### Dreißiger Jahre, Weltkrieg, schwieriger Neubeginn

Zumindest in einem Falle wurde aber 1929/30 auch eine Drehleiter von Metz beschafft. Es handelte sich hierbei

um eine 26 m-Drehleiter, die Bestandteil des berühmten „Silberling-Zuges“ der Feuerwache Burgstraße war. Es handelte sich hier um einen unlackierten, silberfarbenen Zug mit Schlauchwagen, Pulver-/Wasser-Löschfahrzeug und Drehleiter, bei dem Schänker mit Leichtmetallen wie „Silumin“ experimentierte. Dies war auch bei der Leiter der Fall gewesen: Die Leiter selbst bestand zwar aus Holz, die Schienenführungen und die Obergurte aber aus Leichtmetall. Die Ober- und Untergurte konnte auf Zug und Druck belastet und die Leiter damit erstmals als Brücke eingesetzt werden.



*1930: Einzige Metz-Leiter der Frankfurter Feuerwehr*

Dieses Fahrzeug blieb die einzige Metz-Leiter bei der Feuerwehr Frankfurt. Definitiv falsch ist eine Erwähnung in der Literatur, nach der die Frankfurter Feuerwehr in den dreißiger Jahren eine 44m-Leiter von Metz erhalten haben soll.



*September 1936: Magirus GDL bei einer Übung im Hof der Feuerwache Burgstraße*

Mitte der dreißiger Jahre wurden die ersten Ganzstahl-Leitern in Dienst gestellt. Diese Fahrzeuge vom Typ Magirus M 45 L waren in mehrerer Hinsicht ungewöhnlich. Sie hatten eine Länge von zehn Metern; während nach vorn der Leiterpark und eine Vorbaupumpe mit einer Leistung von 1500 l / min weit über die ohnehin schon lange Motorhaube hinausragten, war der Drehtisch direkt hinter der Hinterachse „abgeschnitten“. Eine fahrbare Schlauchhaspel war hier noch angehängt. Der Leiterpark mit dem Leiterstuhl war so weit vorn angeordnet, dass beim Drehen der Leiter nach hinten das Führerhaus bzw. der Mannschaftsraum im Wege

war. Der hintere Teil des Mannschaftsraumes war daher in der Mitte geteilt und mit Scharnieren so befestigt, dass er bei Bedarf nach rechts und links weggeschwenkt werden konnte. Diese Fahrzeuge blieben auch nach dem 2. Weltkrieg, noch bis weit in die fünfziger Jahre hinein, im Einsatzdienst der Frankfurter Feuerwehr.

Bei allem Fortschritt bei den Fahrzeugen der Berufsfeuerwehr muss man aber auch sehen, dass bei den Freiwilligen Feuerwehren im Stadtgebiet noch viel veraltete Technik zu finden war. So weist der Jahresbericht 1937 für die Freiwilligen Feuerwehren zwar immerhin eine Kraftfahrdrehleiter, aber auch eine Drehleiter für Pferdezug und 13 Drehleitern für Handzug auf.

Aber auch bei der Berufsfeuerwehr wurden die älteren Leiterfahrzeuge nicht zum alten Eisen gestellt. Wiederum im Jahresbericht 1937 ist vermerkt, dass ältere Leitern mit Vierrad-Bremsen ausgestattet und die „Elastit“-Bereifung (Vollgummi) gegen Luftbereifung ausgetauscht wurde. Der Jahresbericht 1938 weist bei der Berufsfeuerwehr 9 Kraftfahrdrehleitern und eine Anhängelleiter nach; bei der Freiwilligen Feuerwehr erhöhte sich der Bestand um eine Kraftfahrdrehleiter. Diese Zahl veränderte sich bis zum Ausbruch des Krieges nicht mehr.

Nach dem Krieg lag in Frankfurt, wie in vielen anderen Großstädten, der Brandschutz zunächst völlig am Boden. Von den 11 Kraftfahrdrehleitern konnten nur 5 gerettet werden. Sie wurden zunächst provisorisch betriebsbereit gemacht und nach Einrichtung einer Kraftfahrzeugwerkstatt unter schwierigsten Umständen instand gesetzt. Für viele Jahre war nicht an eine Neubeschaffung der teuren Drehleitern zu denken; die Vorkriegsmodelle wurden mühsam erhalten.



Erste hydraulische Drehleiter in Frankfurt...

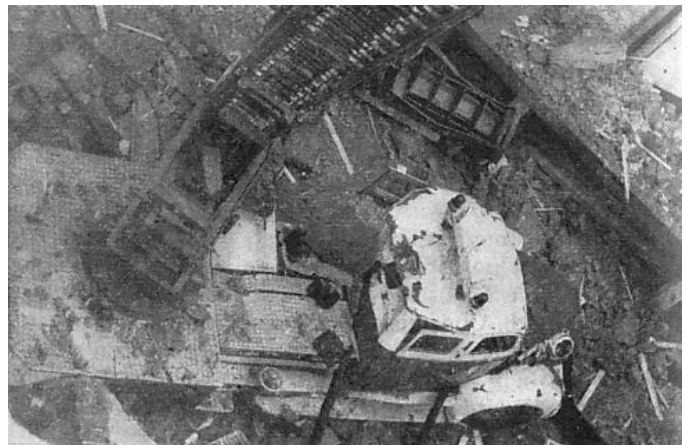
Erst ab Ende der fünfziger Jahre konnten neue Drehleitern beschafft werden. 1958 beschafft die Berufsfeuerwehr ein DL 30 auf Magirus „Rundhauber“ mit 125 PS Motorleistung. Das Fahrzeug verfügt bereits über eine hydraulische Aufrichtung des Leiterparks.

1962 wurde dann eine zweite „Rundhauber“-Drehleiter angeschafft, diesmal auf dem größeren S 6500-Fahrgestell mit 170 PS. Wegen dieser damals „enormen“ Motorisierung erhielt die Leiter intern den Spitznamen „Elefant“. Allerdings handelte es sich bei der eigentlichen Drehleiter um eine mechanische Leiter älteren



...und danach wieder eine mechanische Leiter

Baumusters. Möglicherweise hatte hier die Frankfurter Feuerwehr in ihrem Bestreben, nun schnell mehrere neue Leitern zu beschaffen, ein günstiges Angebot des Herstellers für die alte Technik angenommen.



Drehleiter nach der Explosion bei „Delliehausen“

Lange blieb der „Elefant“ aber nicht im Dienst. Bereits im September 1965 wurde er bei einer schweren Explosion in der Mainzer Landstraße (Delliehausen-Katastrophe) durch herausgeschleuderte Gebäudeteile verschüttet und so schwer beschädigt, dass es außer Dienst gestellt wurde.

*Anmerkung: Kürzlich tauchte diese Leiter wieder bei einem Sammler in Hannover auf, wo sie, immer noch im Zustand schwerster Beschädigung, lange gestanden hatte. Das Fahrzeug wurde per Internetauktion an den Niederrhein verkauft, wo der neue Besitzer den Aufbau abnehmen und nur das Fahrgestell verwerten wird.*

### Sechziger Jahre – die „Ära Achilles“ beginnt

Im Mai 1963 wechselte ein junger Brandrat von der Dortmunder Feuerwehr nach Frankfurt: Ernst Achilles. Seine Amtszeit, die als „Ära Achilles“ in die Feuerwehrgeschichte eingehen sollte, brachte eine umfassende Modernisierung der Frankfurter Feuerwehr, gerade auch im Bereich der Hubrettungsfahrzeuge.

Im Jahr 1963 wurden in Frankfurt auch die erste DL 30 h (h = hydraulisch) auf Magirus Eckhauber-Fahrgestell vom Typ F Merkur 125 D in Dienst gestellt. Sie war die erste Drehleiter, die nun die später typische Rot-Weiß-Lackierung trug. Achilles hatte diese neue Art der Lackierung von der Dortmunder Feuerwehr mitgebracht,



*DL 30 auf dem neuen Magirus „Eckhauber“*

die diese schon zuvor eingeführt hatte. Fälschlicherweise wurde sie später als „Frankfurter Lackierung“ bezeichnet. Die älteren Rundhauber-Drehleitern erhalten später nachträglich die neue, auffällige Lackierung.

In den sechziger Jahren wuchsen in Frankfurt die Hochhäuser in ihrer Zahl und in ihrer Höhe. Wenn auch im Vergleich zu den heutigen Frankfurter Wolkenkratzern mit Höhen bis zu 300 Metern die damaligen Hochhäuser nur bescheidene Ausmaße hatten, stellten sie doch die Feuerwehr vor eine ganze Reihe neuer Probleme. Man hatte in Deutschland noch keine Erfahrung mit solchen Bauten sammeln können. Von heutigen Bauvorschriften und Auflagen durch den Vorbeugenden Brandschutz war man noch sehr weit entfernt. Das gab schon 1962 dazu Anlass, beim Magistrat die Finanzmittel zur Beschaffung einer 50 m-Leiter zu beantragen. Der Kostenvoranschlag sah hierfür 195.000 DM vor. Die Stadt gewährte die Mittel und erteilte der Firma Magirus den Auftrag zum Bau des Fahrzeuges.



*Deutschlands größte Drehleiter: Magirus DL 50*

1964 wurde dann die größte Drehleiter Deutschlands in Dienst gestellt. Das wuchtige Fahrzeug vom Typ F 200 D 19 mit einem Gesamtgewicht von 19 t wurde von einem 200 PS starken Dieselmotor angetrieben, der eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ermöglichte. Alle Leiterbewegungen waren bereits vollhydraulisch zu betätigen, lediglich die Stützspindeln mussten noch von Hand betätigt werden. Auf den oberen Gurten der Leiter lief ein in Fahrtstellung zusammengeklappter Korb, der als Aufzug genutzt werden konnte. Der stabile Leiterpark konnte außerdem als Kran maximal 2 t heben.

Der hohe Schwerpunkt wurde dem Fahrzeug schließlich zum Verhängnis: Im März 1976 stürzte es auf einer

Einsatzfahrt in einer Kurve um. Es wurde keine Leiter gleicher Höhe mehr beschafft. Zum einen hatte man beim Brand des Frankfurter Selmi-Hochhauses im Jahr 1973 erkennen müssen, dass auch eine 50m-Leiter keine Wunderwaffe gegen Hochhausbrände ist, zum anderen nahmen bereits Hochhausrichtlinie und Auflagen wie bauliche Rettungswege Formen an.



*Frankfurts kleinste Leiter: Magirus DL 10*

Im selben Jahr wie die höchste wurde in Frankfurt auch die kleinste Drehleiter in Dienst gestellt. Eine von Magirus auf einen VW 26 aufgebaute 10-Meter-Leiter wurde überwiegend im Bereich der Fernmeldewerkstatt eingesetzt. Das zunächst völlig rot lackierte Fahrzeug wurde nachträglich mit einer Rot-Weiß-Lackierung und (gelben) Rundum-Kennleuchten versehen.

Auch die wohl ungewöhnlichste Drehleiter der Welt kam in den sechziger Jahren nach Frankfurt und wartet hier bis zum heutigen Tage auf ihren Einsatz. Die Magirus DL 30 mit Elektroantrieb gehört zwar nicht der Berufsfeuerwehr, wird aber im Bedarfsfall von ihr eingesetzt. Sie befindet sich in einer Art Garage auf dem Dach eines Vorbaues am Interconti-Hotel im Frankfurter Bahnhofsviertel. Im Einsatzfall fährt sie per Elektromotor auf Schienen an die Rückseite des Hauptgebäudes, das von dieser Seite aus nicht mit Fahrzeugen angefahren werden kann.

Bestand bis zu den sechziger Jahren die Gruppe der Hubrettungsfahrzeuge (der Begriff war noch gar nicht geprägt) nur aus Drehleitern, die sich vorwiegend nur in ihrer Steighöhe unterschieden, brachte nun eine Serie von Neu- und Weiterentwicklungen eine Palette unterschiedlicher Fahrzeuge heraus. In vielen Punkten war die Frankfurter Feuerwehr wieder ein Schrittmacher der Entwicklung.

### **Gelenkbühnen GB**

Im September 1958 hatte die Berufsfeuerwehr Chicago (USA) ihr erstes Gelenkmastfahrzeug mit fest montiertem Arbeits- und Rettungskorb erhalten. Es war ein Gittermast-Ungetüm mit 21 m Steighöhe. Das Fahrzeug bewährte sich aber so hervorragend, konnte es doch z.B. über Vorbauten von Gebäuden hinweg schwenken und Punkte erreichen, die für Drehleitern unerreichbar waren. Schnell trat der neue Fahrzeugtyp seinen Siegeszug durch die USA an, auch einige europäische Feuerwehren, z.B. in Skandinavien und in Großbritannien freudeten sich schnell mit dem neuen Gerät an.

Die deutschen Feuerwehren jedoch standen (und stehen) dem Gelenkmast skeptisch gegenüber. Es war

die Frankfurter Feuerwehr, die auf diesem Gebiet vorstieß. Bereits 1962 testete sie einen Gelenkmast der Firma Simon auf Scania-Fahrgestell. Die Ergebnisse waren weitestgehend positiv, jedoch stellte man einen umfangreichen Katalog mit Verbesserungswünschen auf. 1967 stellte man als zweite deutsche Feuerwehr (nach Stuttgart) eine Gelenkbühne in Dienst.



*Magirus / Simon-Snokel Gelenkbühne GB*

Der Gelenkmast der Firma Simon war auf ein zweiachsiges Magirus-Fahrgestell vom Typ F 200 D 16 aufgebaut. Anschaffungspreis war 280.000 Mark. Der Rettungskorb, der mit 370 kg belastbar war, konnte eine Höhe von 25 Metern erreichen. Fest eingebaut war ein Generator mit einer Leistung von 16,5 kVA. Er speiste u.a. die sechs je 1500 Watt starken Flutlichtscheinwerfer und die Steckdosen am Rettungskorb. Am Korb war außerdem ein Wasserwerfer mit einer Leistung von 1200 l / min installiert, der über eine fest eingebaute Leitung gespeist wurde. Ein Hilfsmotor sorgte bei Ausfall des Fahrzeugmotors für die weitere Funktion der hydraulischen Bewegungen. Wie auch der DL 50 wurde dem Gelenkmast seine starke Kopflastigkeit zum Verhängnis: Er stürzte 1976 auf einer Einsatzfahrt um und wurde anschließend außer Dienst gestellt.



*Eine von zwei Nummela-Bühnen der BF Frankfurt*

Zwei weitere Gelenkmasten gleichen Kalibers wurden 1970 und 1972 beschafft. Diesmal baute die Firma Nummela auf Magirus-Frontlenkerfahrgestelle auf. Die beiden Fahrzeuge unterschieden sich äußerlich in einem Punkt: Bei dem 1970 gelieferten Fahrzeug war die Fahrerkabine mit herkömmlichen Drehtüren ausgestattet, beim anderen verwendete man Baumgartner-Schiebetüren, wie sie zuvor von Müllwagen bekannt waren. Auch diese Gelenkbühne erreichte eine Höhe von 25 Metern. Obwohl der Mast wesentlich schlanker war, be-

trug die Korblast immerhin auch 360 kg. Der Nummela-Mast verfügte ebenfalls über Einrichtungen wie Generator, Flutlichtscheinwerfer und Wenderohr. Zusätzlich war noch eine kombinierte Hochdruck-/ Normaldruck-Pumpe eingebaut, die eine Leistung von 1600 l / min bei 8 bar oder 200 l / min bei 40 bar erreichte.

Anfang der achtziger Jahre wurden auch diese beiden Gelenkmasten ohne Ersatzbeschaffung außer Dienst gestellt. Teile eines Nummela-Mastes „leben“ jedoch weiter. Die Freiwillige Feuerwehr Weiler im Allgäu baute sich zu dieser Zeit einen gebrauchten zivilen Gelenkmasten zum Feuerwehrfahrzeug um. Vom Frankfurter Mast übernahm man das Wassergestänge (fest am Mast installierte Leitung zum Speisen des Wenderohres) und montierte es an dem Eigenbau.



*GB 10 auf Hanomag F 45*

Und noch eine weitere Gelenkbühne fand 1970 ihren Weg nach Frankfurt: Auf einem für Frankfurt unüblichen Hanomag-Fahrgestell vom Typ F 45 beschaffte man eine 10 Meter-Bühne. Diese ersetzte die bereits erwähnte DL 10 auf VW 26 und wurde überwiegend im Fernmeldebereich eingesetzt. Um auch für den Einsatzdienst nutzbar zu sein, wurde die GB 10 auch mit einer Sondersignalanlage ausgestattet. Ob das Fahrzeug aber wirklich jemals zur Brandbekämpfung oder zur Hilfeleistung eingesetzt wurde, ist dem Verfasser unbekannt.

Diese Mini-Gelenkbühne wurde 1984 durch eine Kombination von Werkstattwagen und Gelenkbühne ersetzt. Die Ruthmann-Bühne mit einer Arbeitshöhe von 11,40 m war auf einen Mercedes Benz Kastenwagen vom Typ 609 D aufgesetzt. Auch dieses Fahrzeug war mit Sondersignal ausgerüstet, um vom Einsatzdienst herangezogen werden zu können.

### **Leiterbühnen LB**

Die Möglichkeiten, die die Arbeits- und Rettungskörbe bei Menschenrettung, Brandbekämpfung und Hilfeleistungen eröffneten, brachten den Wunsch, auch die Einsatzmöglichkeiten der Drehleitern zu verbessern. Magirus entwickelte in Zusammenarbeit mit der BF Frankfurt eine Drehleiter mit fest an der Leiterspitze montiertem Arbeits- und Rettungskorb. Ähnlich wie die Körbe der Gelenkbühnen war auch der Korb der „Leiterbühne“ mit Flutlichtscheinwerfern, Wenderohr, Steckdosen und Wechselsprechanlage ausgerüstet. Am Leiterstuhl war ein Generator zur Speisung der Scheinwerfer und Steckdosen angebaut.



*Magirus Leiterbühne LB 30 der 1. Generation*

1968 stellte die BF Frankfurt das erste dieser Fahrzeuge in Dienst; aufgebaut auf einem Magirus F 200 D 16 – Fahrgestell.



*Zweite Generation der Leiterbühne LB 30*

Die zweite Generation der LB 30 wurde auf Frontlenker-Fahrgestelle aufgebaut, unterschied sich aber sonst wenig von der ersten Generation. Lediglich ein Fahrzeug hatte in seinem Aufbau eine vom Fahrzeugmotor angetriebene Feuerlöschkreiselpumpe FP 16/8 als „Mittelpumpe“ eingebaut. Da es sich bei diesen Fahrzeugen im Prinzip immer noch um normale Drehleitern handelte, war man mit dem Arbeitsbereich nicht zufrieden; der schwere Korb an der Leiterspitze brachte Einbußen.



*Weiterentwicklung: Leiterbühne LB 30/5*

Dies führte zur Entwicklung der Leiterbühne vom Typ LB 30/5 mit fünfteiligem Leiterpark. Durch den wesentlich steiferen und damit tragfähigeren Leiterpark sowie durch die Einführung der Waagrecht-Senkrecht-Abstützung konnte eine Korblast von 360 kg (4 Personen) und ein wesentlich größerer Arbeitsbereich, der jetzt sogar jede Drehleiter übertrumpfte, erreicht werden. Dieser Leiter-

bühnentyp wurde nun zum Standard-Hubrettungsfahrzeug der Frankfurter Feuerwehr. Im Januar 1978 wurde drei LB 30/5 auf Magirus Deutz Fahrgestell vom Typ FM 310 D 21 F in Dienst. Weitere Fahrzeuge gleichen Typs folgten. Alle LB 30/5 waren mit Wandler/Schalt-Kupplung ausgestattet.



*Ende der Entwicklung: LB 30/5 cc von 1988*

Das Ende der Entwicklung stellt die auf der „Interschutz `88“ vorgestellte LB 30/5 cc auf Iveco Magirus 360-30 AH dar, die nun über eine computergestützte Bedienung und eine „Vario“-Abstützung verfügte, bei der nun jede Stütze einzeln bewegt werden konnte. Neu war auch die Getriebeautomatik.

Ein Märchen stellt jedoch die oftmals gehörte (und auch schon in Fachliteratur aufgetauchte) Behauptung dar, bei dieser Leiterbühne handele es sich um ein „n.B.“-Modell, also um eine Drehleiter niedriger Bauart. Abgeleitet wird dies scheinbar aus der Tatsache, dass der Hersteller die Fahrerkabine, wie bei einer DLK 23/12 n.B., vor die Vorderachse gesetzt hat. Dies war jedoch nur ein Kunstgriff, um auf dem hohen Iveco-Fahrgestell überhaupt eine Leiterbühne realisieren zu können. Das Fahrzeug ist exakt genau so hoch wie seine Vorgänger.

Die Firma Magirus stellte wenig später die Produktion von Leiterbühnen ein. Der mittlerweile verbreitete „3-Mann-Rettungskorb“ machte den erheblichen Mehraufwand für eine LB mit ihrem 4-Mann-Korb unwirtschaftlich. Die LB 30/5 cc steht bis zum heutigen Tage bei der Frankfurter Feuerwehr noch heute als Reserve im Dienst. Eine gewisse „Alterschwäche“ ist bei dem Fahrzeug zwar nicht zu verleugnen, jedoch freuen sich die Kollegen auf den Feuerwachen immer noch, wenn sie mal für einige Tage den großen „Brummer“ in ihrer Fahrzeughalle stehen haben.

### **Allerlei Drehleitern**

Neben den Leiterbühnen wurden in Frankfurt aber auch weiterhin Drehleitern beschafft. 1979 lieferte Magirus ein normgemäßes Standardfahrzeug vom Typ DLK 23-12. Dieses ganz in RAL 3000 (Feuerrot) lackierte Fahrzeug nahm sich fast wie ein Exote im Frankfurter Fahrzeugpark aus. Diese Leiter konnte günstig beschafft werden (vermutlich ein Vorführfahrzeug) und diente hauptsächlich zu Ausbildungszwecken bei Maschinistenlehrgängen, der Fahrschule und bei Grundlehrgängen.



*Standard-DL der Ausbildung (und technische Reserve)*

In Notfällen fuhr das Fahrzeug aber auch als technische Reserve in den Löschzügen.



*Standard-DLK der Feuerwache 7*

Ein weiterer „Exot“ wurde 1979 in Form einer ebenfalls normgerechten, aber noch mit Staffelnkabine ausgestatteten DLK 23-12 in Dienst gestellt. Das Fahrzeug war nur für kurze Zeit an Feuerwache 7 (Nordweststadt) in Dienst.



*Frankfurter „Dackel“: DLK 23/12 n.B.*

Ab 1981 lieferte Magirus insgesamt vier DLK 23-12 n.B. (= niedrige Bauart) an die Frankfurter Wehr. Die auch unter dem Namen „Münchener Leiter“ bekannt gewordene DLK stellte etwas völlig neuartiges dar, war es doch gelungen, die Bauhöhe des Fahrzeuges auf 2,85 m zu senken. Hierdurch ergaben sich ein günstigeres Fahrverhalten und eine höhere Beweglichkeit bei niedrigen Tordurchfahrten. Dies hatte die Firma Magirus dadurch erreicht, dass sie die Fahrerkabine vor die Vorderachse gehängt und den Fahrzeugmotor hinter die

Vorderachse gebracht hatte. Die liebevoll als „Dackel“ bezeichneten Fahrzeuge vom Typ Magirus F 256 M 12, bzw. Iveco 120.25 A waren bei den Maschinisten sehr beliebt, waren sie doch sehr spurtstark und zeigten ein fast PKW-ähnliches Fahrverhalten.

Nach Außerdienststellung zweier Mercedes Benz 300 GD, die jeweils einen großen Sprungretter der Firma Esser mitführten, wurden 1987 die DLK 23-12 n.B. so umgebaut, dass sie den Sprungretter mitführen konnten. Die beiden Lüfter wurden hinter der Fahrerkabine, der Sprungretter selbst in einer modifizierten Fahrhaspel am Heck untergebracht. 1993 erfolgte ein weiterer, kleinerer Umbau. Hiernach konnte der Rettungskorb per Knopfdruck vom Fahrerplatz aus quasi in Betriebsstellung abgesenkt werden. Hierdurch wurde die Fahrzeuglänge um etwa einen Meter verkürzt, was häufig in engen Kurven hilfreich war.

1995 wurde die erste der DLK 12-12 n.B. außer Dienst gestellt. Das auf der Feuerwache 2 (Bornheim) stationierte Fahrzeug wurde von einem in vieler Hinsicht neuen Typ ersetzt.



*„Prototyp“ der späteren Standardleiter*

Die DLK 23-12 Vario cc war von Magirus auf einem Fahrgestell vom Typ Mercedes Benz 1124 F aufgebaut worden. Die Leiter verfügt über einen „Stülpkorb“ für 3 Personen, der sich in Fahrtstellung über die Leiterspitze klappt. Alle Funktionen werden von einem Computer überwacht (cc = computer controlled), der nun auch eine Memory-Schaltung (x-mal automatisches Anfahren der Leiterspitze eines festgelegten Punktes) bietet. Neu beim Abstütz-Sicherheitssystem „Vario“ ist die gleitende Ausladungsteuerung. Das Computersystem berücksichtigt hierbei erstmals unterschiedliche Abstützbreiten der einzelnen Stützen und errechnet daraus das mögliche Arbeitsfeld für den Leiterpark.

Erstmals in Frankfurt war nun ein dreiachsiges Fahrzeug mit einer gelenkten Nachlaufachse versehen worden. Bis zu einer Geschwindigkeit von 28 km/h wird die Achse elektrohydraulisch, in Abhängigkeit vom Vorderachsenschlag, angesteuert. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Achse in der 0°-Stellung fixiert. Hierdurch ergibt sich eine gewaltige Reduzierung des Wendekreises: Hatte bei der zweiachsigen DLK 23-12 n.B. der Wendekreis bei ausgehängtem Korb noch 18,60 m betragen, erreicht der Dreiachser mit Korb (!) einen Wendekreis von 15,10 m.

Aber auch dieses hochmoderne Fahrzeug wurde bereits ersetzt. Bis zum Frühjahr 2002 wurden an allen Frankfurter Feuerwachen einheitliche Drehleiter stationiert, ein weiteres Fahrzeug steht für Ausbildungszwecke und als technische Reserve zur Verfügung.



Derzeitige „Einheitsleiter“ der Frankfurter Feuerwehr

Es handelt sich wiederum um DLK 23-12 Vario cc von Magirus, diesmal auf Mercedes Benz Fahrgestell „Atego“ 1228 L. Auch dieses Dreiachs-Fahrgestell verfügt wieder über eine gelenkte Hinterachse. Keine großen technischen Neuerungen prägen diesen Fahrzeugtyp, aber viele kleine Verbesserungen erleichtern den Feuerwehrleuten die Arbeit. So sind zum Beispiel alle Rollladen der Geräträume mit Griffstangen versehen und zentral verriegelbar. Der Sitz des Hauptbedienstandes ist beheizbar. Im ersten Leiterteil ist eine fest verlegte Wasserführung vorhanden und im verbreiterten Rettungskorb können Hochdrucklüfter, Krankentragehalterung oder Wenderohr mit Hohlstrahldüse angebracht werden. Der 8 kVA-Generator kann über eine Start / Stop-Einrichtung sowohl vom Hauptbedienstand als auch vom Korb aus geschaltet werden. Eine weitere Besonderheit ist der Beifahrersitz mit integrierter Pressluftatmer-Halterung. Weiterhin sind die DLK 23/12 der Frankfurter mit jeweils 3 Langzeit-Atemschutzgeräten vom Typ Dräger BG 4 ausgestattet.

#### Blieb ein Exot: Der Hochretter



Hochretter im Hof der FW Hanauer Landstraße

Zum Abschluss unseres Streifzuges durch den Frankfurter Fahrzeugpark gehen wir noch einmal ein knappes Vierteljahrhundert zurück und sehen uns abschließend einen ganz besonderen Exoten an: Den Hochretter !

Nach verheerenden Hochhausbränden im Ausland mit hunderten von Toten wurde Ende der siebziger Jahre die Suche nach neuen Methoden zur Brandbekämpfung



und Menschenrettung bei Hochhausbränden weltweit zu einem Thema, das allerlei Stilblüten hervorbrachte. In Amerika experimentierte man z.B. mit einer Rettungsgondel, die an bis zu 200 m langen Seilen unter Hubschraubern hängend mit Turbinenriebwerken gesteuert an die Fenster von Hochhäusern heranmanövriert werden sollten.

In Frankfurt griff man die Idee mit der von außen herangeführten Rettungsgondel auf, blieb bei deren Antrieb aber bodenständiger. Zusammen mit der Firma Wahlefeld in Krefeld baute man ein Fahrzeug (Mercedes Benz 1019), das Rettungsgondel, Seile und Antriebsmotoren mitführte. Die Führungs- und Antriebsseile, so die Planung, sollten in die an den Häusern vorhandenen Führungseinrichtungen für Fensterputzergondeln eingeklinkt werden. Dann könnte die mitgeführte Rettungsgondel, die für 12 Personen ausgelegt war, vertikal am Gebäude entlangfahren, um Menschen zu retten oder Feuerwehrtrupp in die Höhe zu bringen.



Erprobung des „Hochretters“ am Nestlé-Haus in der Bürostadt Frankfurt-Niederrad. Zunächst wurde die Rettungsgondel nur mit schweren Fässern anstelle von „Fahrgästen“ belastet

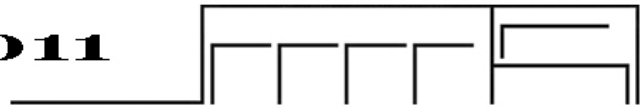
Das System wurde in Frankfurt an mehreren Gebäuden mit Höhen bis zu 160 m erprobt und schließlich auf der „Interschutz“ 1980 in Hannover dem Fachpublikum vorgestellt. Die Technik scheiterte aber an ihrer Aufwändigkeit, hohen Kosten baulicherseits und mangelnder horizontaler Beweglichkeit und wurde in Frankfurt und überhaupt in Deutschland nicht beschafft. Großes Interesse zeigten aber später einige Ostblockstaaten, allen voran Russland.

\*\*\*

# 100 JAHRE FEUERWEHR ESCHERSHEIM FRANKFURT AM MAIN



1911 - 2011



*Mannschaftsfoto 2011 vor dem ehemaligen Luftschutzbunker in Eschersheim*

In Eschersheim wird 2011 ein besonderes Jubiläum gefeiert: Die Freiwillige Feuerwehr besteht seit genau 100 Jahren. Seit sich im Jahr 1911 vorausschauende Eschersheimer zur Gründung der Wehr bereit fanden, trägt sie ununterbrochen dazu bei, den Brandschutz im Norden Frankfurts sicherzustellen.

Schon kurz vor der Eingemeindung Eschersheims zu Frankfurt im Jahr 1910 gab es mehrere Versuche, die Pflichtfeuerwehr durch die Gründung einer Freiwilligen Feuerwehr abzulösen. Doch der Brandmeister der Pflichtfeuerwehr Adolf Häger erhielt zunächst zahlreiche Absagen mit der Begründung, dass Eschersheim bald frankfurterisch werde und deshalb keine Freiwillige Feuerwehr brauche, da dann ja die Berufsfeuerwehr da sei. Mit Unterstützung des Krieger- und Militärvereins setzten sich 1911 dann doch die mutigen Gründungsväter durch und begründeten eine nunmehr 100-jährige Tradition.

Die Wehr durchlebte eine wechselvolle Geschichte: Von der Währungsreform 1924 über die Einsätze in den Bombennächten des zweiten Weltkrieges bis zu einer mehrjährigen Phase ohne jegliches Einsatzfahrzeug in den sechziger Jahren waren schwierige Zeiten zu überstehen.

Aber dann wird 1965 ein LF16TS aus Katastrophenschutzmitteln in Dienst gestellt und danach in rascher Folge drei TLF8/8 sowie ein in Eigenarbeit umgebauter Hilfsrüstwagen. Es geht wieder aufwärts.



*Die Einsatzabteilung 1951 vor dem Gerätehaus „Im Uhrig“*

1976 wird die Jugendfeuerwehr gegründet, 1978 wird der Freundschaftsvertrag mit der FF Wildeck-Hönebach unterzeichnet und 1981 wird ein MTF aus Vereinsmitteln beschafft. Als schließlich 1987 das Feuerwehrhaus in der Engen Gasse bezogen wird, ist in den Grundzügen die moderne Frankfurter Stadtteilfeuerwehr entstanden, die die Feuerwehr Eschersheim heute noch ist.

Heute verfügt die Feuerwehr Eschersheim über zwei Löschgruppenfahrzeuge und ein Mannschaftstransportfahrzeug. Die knapp 50 Mitglieder der Einsatzabteilung und die etwa 20 Mitglieder der Jugendfeuerwehr sind auch im Jubiläumsjahr engagiert und motiviert für die Sicherheit der Frankfurter Bürger tätig.





*Gerätehaus und Löschfahrzeuge der FF Eschersheim, etwa 1990*

Für das Jubiläumsjahr plant die Wehr natürlich eine Reihe von Veranstaltungen. Bereits am 12. März richtete die Feuerwehr Eschersheim die Jahreshauptversammlung des Kreisfeuerwehrverbandes Frankfurt für alle Frankfurter Feuerwehren aus. Am 29. März fanden sich die Mitglieder auf den Tag genau 100 Jahre nach dem Gründungstag im noch heute existierenden Gründungslokal Drosselbart (früher: Zur Stadt Frankfurt) am S-Bahnhof Eschersheim zu einem Kameradschaftsabend zusammen. Am 21. Mai gibt es für geladene Gäste in der Turnhalle des TV Eschersheim einen Festakt, bei dem der hessische Innenminister Boris Rhein die Festrede halten wird.



*Ein Mitglied der Feuerwehr Eschersheim in historischer Uniform (Leihgabe FGMV) bei einer Rede am 100jährigen Gründungstag*



*Heute verfügt die FF Eschersheim u.a. über ein modernes LF 10/6 von Iveco Magirus*

Das große Festwochenende für alle Interessierten steigt dann vom 5. bis zum 7. August am Feuerwehrhaus in der Engen Gasse in Alt-Eschersheim. Auf dem durch zahlreiche Mühlenfeste bei der Feuerwehr bekannten Festgelände werden an dem Wochenende u.a. zwei Live-Bands auftreten. Die Festtage werden ein ansprechendes und unterhaltsames Programm für Jung und Alt bieten.

Bis dahin muss aber noch der Neubau des Feuerwehrhauses, den die BKRZ GmbH derzeit an der Stelle des Vorgängerbaues errichten lässt, fertig gestellt werden. Das neue Feuerwehrhaus soll direkt nach der Fertigstellung bei einem Tag der offenen Tür der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Für diese Veranstaltung wird der Termin erst kurzfristig festgelegt.

Der Wehrführer Stefan Kadletz kommentiert die Vorbereitungen auf das Jubiläumsjahr: „Wir haben uns für das Jubiläumsjahr viele Veranstaltungen vorgenommen. Da sich alle Mitglieder sehr engagiert einbringen, bin ich sicher, dass wir ein attraktives Jahr erleben werden, das allen Beteiligten lange im Gedächtnis bleiben wird. Der Höhepunkt des Jubiläumsjahres wird für die Wehr zweifellos der Bezug des neuen Feuerwehrhauses sein. Ich lade alle Frankfurter Feuerwehrleute recht herzlich ein, 2011 mit uns das 100-jährige Bestehen der Feuerwehr Eschersheim zu feiern“.

*Stefan Kadletz  
Holger Öhlenschläger*

# Was hat der „Struwwelpeter“ mit dem Frankfurter Brandschutz zu tun...?

Jeder kennt und liebt sie, die Geschichten vom *Zappelphillip*, von *Hans-guck-in-die-Luft* oder vom *Tintenfassmohren*. Aber haben die Geschichten etwas mit dem Brandschutz in der Stadt Frankfurt zu tun? Auf den ersten Blick wohl nicht. Wer einmal genauer hinschaut, findet Anknüpfungspunkte.



## Wer schrieb eigentlich den „Struwwelpeter“ ?

Dr. Heinrich Hoffmann, geboren in Frankfurt am Main am 13. Juni 1809, der auch unter den Pseudonymen Polykarpus Gastfenger, Heulalius von Heulenburg, Reimerich Kinderlieb und Peter Struwwel fungierte, war praktischer Arzt, Nervenarzt, Kinderbuchautor, Gedichteschreiber, Humorist, Satiriker und Liberaler. 1848 saß er als einer der zwölf Frankfurter Vertreter im sog. »Vorparlament«.

Obwohl er für das erste deutsche psychiatrische Krankenhaus (damals: „Städtische Irrenanstalt“, wegen seiner neugotischen Bauweise von den Frankfurtern auch als „Irrenschloß“ bezeichnet ) verantwortlich zeigt, in dem die Patienten als solche behandelt, und nicht wie Vieh weggeschlossen wurden, ist er bis heute vor allem als Autor des "Struwwelpeter" bekannt. 1844 entsteht der Struwwelpeter als Weihnachtsgeschenk als Geschenk für Hoffmanns dreijährigen Sohn Carl. 1845 erscheint die erste gedruckte Ausgabe, bevor der Struwwelpeter dann 1848 in der bis heute gültigen Ausgabe erscheint. Am 20. September 1894 stirbt Heinrich Hoffmann und wird auf dem Hauptfriedhof beigesetzt. Heute ist im Frankfurter Stadtteil Niederrad eine an der psychiatrischen Klinik gelegene Straße nach ihm benannt.

Dr. Hoffmann schrieb seine Geschichten nicht nur aus reiner Phantasie. Für mehrere seiner Figuren sind die realen Vorbilder überliefert, so z.B. für den Zappelphillip. Es handelte sich dabei jeweils um Kinder befreundeter Arztfamilien. So auch Paulinchen, die mit dem Feuerzeug spielt:

## Die gar traurige Geschichte mit dem Feuerzeug

Paulinchen war allein zu Haus,  
Die Eltern waren beide aus.  
Als sie nun durch das Zimmer sprang  
Mit leichtem Mut und Sing und Sang,  
Da sah sie plötzlich vor sich stehn  
Ein Feuerzeug, nett anzusehn.  
„Ei,“ sprach sie, „ei, wie schön und fein!  
Das muß ein trefflich Spielzeug sein.  
Ich zünde mir ein Hölzchen an,  
Wie's oft die Mutter hat getan.“

Und Minz und Maunz, die Katzen,  
Erheben ihre Tatzen.  
Sie drohen mit den Pfoten:  
„Der Vater hat's verboten!  
Miau! Mio! Miau! Mio!  
Laß stehn! Sonst brennst du lichterloh!“

Paulinchen hört die Katzen nicht!  
Das Hölzchen brennt gar hell und licht,  
Das flackert lustig, knistert laut,  
Grad wie ihr's auf dem Bilde schaut.  
Paulinchen aber freut sich sehr  
Und sprang im Zimmer hin und her.

Doch Minz und Maunz, die Katzen,  
Erheben ihre Tatzen.  
Sie drohen mit den Pfoten:  
„Die Mutter hat's verboten!  
Miau! Mio! Miau! Mio!  
Wirf's weg! Sonst brennst du lichterloh!“

Doch weh! Die Flamme faßt das Kleid,  
Die Schürze brennt; es leuchtet weit.  
Es brennt die Hand, es brennt das Haar,  
Es brennt das ganze Kind sogar.

Und Minz und Maunz, die schreien  
Gar jämmerlich zu zweien :  
„Herbei! Herbei! Wer hilft geschwind?  
Im Feuer steht das ganze Kind!  
Miau! Mio! Miau! Mio!  
Zu Hilf! Das Kind brennt lichterloh!“

Verbrannt ist alles ganz und gar,  
Das arme Kind mit Haut und Haar;  
Ein Häuflein Asche bleibt allein  
Und beide Schuh', so hübsch und fein.

Und Minz und Maunz, die kleinen,  
die sitzen da und weinen:  
"Miau! Mio! Miau! Mio!  
Wo sind die armen Eltern? Wo?"  
Und ihre Tränen fließen  
Wie's Bächlein auf den Wiesen.

brennende Kind abgebildet wurde, was mit Zündhölzern spielte. Möglicherweise die Vorläuferin des Paulinchens.

Quelle: Grieser, Paulinchen war allein zu Haus

Die Frankfurterin Pauline Schmidt war somit nicht nur Namensgeberin für einer der Figuren Heinrich Hoffmanns, sondern auch noch für einen eingetragenen Verein:



Paulinchen – Initiative für brandverletzte Kinder e.V. wurde 1993 gegründet, um Familien nach Verbrennungs- und Verbrühungsunfällen ihrer Kinder zu beraten, bei Problemen in der Rehabilitationszeit zu helfen sowie präventiv auf die Unfallursachen hinzuweisen. Der Verein arbeitet bundesweit. Weitere Informationen unter:

[www.paulinchen.de](http://www.paulinchen.de)



**BENUTZEN SIE AUCH  
BRENNSPIRITUS ZUM GRILLEN?**

Wie Brennspritus im Grillhaus geist,  
wie Menschenleben im Spiel: Ob können jede Hilfe zu spät,  
wenn das Feuer unbewusstlich um sich greift.  
Paulinchen e.V. Mit ihm über diese immer noch weit unterschätzte  
Gefahr beim Grillen auf und schützt so das Leben mehr Kinder -  
nutzt auch das Leben Ihres Kindes.

Verwenden Sie niemals Brennspritus oder  
andere Brennflüssigkeiten zum Grillen!

Paulinchen e.V. Sparkassen-Strabburg,  
Kassen-Bez.: 380-002 790, 012 548 341 81  
[www.paulinchen.de](http://www.paulinchen.de)

**Paulinchen e.V.**  
Initiative für brandverletzte Kinder

Ein Aktionsplakat von Paulinchen e.V.



### Frankfurter Hauptfriedhof: Pauline Schmidt

Im Gewann C Grabnummer 148 liegt die Grabstätte mit dem weißen Marmorkreuz der mit 16 Jahren verstorbenen Pauline Schmidt (27.12.1840-18.06.1856). Pauline Schmidt war die Tochter einer Frankfurter Arztfamilie, die eine Freundschaft zu dem Frankfurter Arzt (Psychiater) und Schriftsteller Dr. Heinrich Hoffmann (1809-1894) pflegte. Sehr bekannt wurde Dr. Hoffmann durch sein Kinderbuch "Der Struwwelpeter". In diesem Buch gibt es die Geschichte mit dem Feuerzeug und Paulinchen. Das in dem Buch zitierte Kind, was ein Feuerzeug zum Spielzeug machte war die hier bestattete Pauline Schmidt. Die Grabstätte ist einer der meist besuchten Orte auf dem Friedhof.

Historiker berichten, dass Pauline Schmidt zwar, wie fast jedes Kind einmal mit dem Feuer spielte, dass aber die Todesursache nicht der Feuerunfall - wie im Buch beschrieben - sondern Typhus war. Der Arzt Dr. Hoffmann, bei dem Brandverletzungen und Brandwunden zur Alltagspraxis zählten, wusste aus dem Umgang mit seinen halbwüchsigen Patienten sehr wohl, in welche Form er seine Warnungen zu kleiden hatte, damit sie ihre Wirkung nicht verfehlen. Das Kind lernt einfach nur durch das Auge, und das nur, was es sieht, begreift es. Er wusste, dass mit moralischen Vorschriften ein Kind nichts anzufangen weiß. Das Anschauen allein erklärt sich selbst und belehrt. Bereits 1820 erschien in London ein Kinderbuch mit dem Titel "The Lily", in dem das

# VERMISCHTES



Teilnehmer der AGFM-Regionalgruppentagung in Heiligenhaus – die nächste Tagung wird in Frankfurt ausgerichtet (Weiteres siehe entsprechende Meldung weiter unten)

## Stimmen zur „Museums-Depesche“ No. 7

Ein großes Echo hat die letzte Ausgabe der *Museums-Depesche* hervorgerufen. Es erfreut uns auch diesmal, wie auch schon nach der Weihnachtsausgabe, die große Anzahl positiver Rückmeldungen. Hier einige Stimmen zum letzten Heft:

Sehr geehrter Herr Keine,

vielen herzlichen Dank für die neuste Ausgabe. Ich habe sie mit viel Interesse und Spannung gelesen. Gut, dass diese Dinge festgehalten werden. Schade, wenn man feststellen muss, wie schnell die Zeit vergeht, und Dinge die man selbst mitgemacht, gestaltet und erlebt hat, Geschichte sind. Aber das ist der Lauf der Welt. Prima und weiter so.

Mit freundlichem Gruß  
G. Burbaum

Hallo Herr Keine,

habe die Depesche gestern Abend auf der Zugheimfahrt Ffm.-Pfalz verschlungen. Glückwunsch zur Ausgabe!  
Ich war als 6-jähriger am Eisernen Steg selbst bei der Premiere und sehe jetzt täglich bei der Hbf-Einfahrt das FLB in Niederrad. Vermutung zum Dings vom Dach: Vielleicht wurden damit Kisten mit Requisiten positiv gebrandmarkt.

Mit freundlichen Grüßen  
Henning Möller

Hallo Ralf,

gerade habe ich mir (endlich) mal die letzte Museumsdepesche vorgenommen und muss - wieder einmal – anerkennend feststellen, dass ihr ein wirklich gutes Blatt macht. Auch wenn ich mich z. B. weder mit Löschbooten auskenne noch mit den genannten Örtlichkeiten und Personen etwas anzufangen weiß, glaube ich jetzt (fast) alles aus der Geschichte eures FLB zu wissen. Neben Hintergründen und klaren Fakten sind es gerade auch die "Kleinigkeiten", die die Geschichte zusätzlich interessant machen: Pressemeldungen, persönliche Erinnerungen (die auch als solche gekennzeichnet sind und nicht einfach als "absolute Wahrheit" integriert werden), Einsatzberichte und Anekdoten. Das macht die Beiträge nicht nur (feuerwehr-)geschichtlich interessant und lesenswert, sondern vermittelt darüber hinaus auch, mit welcher Sorgfalt und Akribie recherchiert und geschrieben wurde. Einfach nachahmenswert!

Schöne Grüße aus dem frühlingshaften Berlin

Holger Bahlmann

Hallo Ralf,

Du hast mir ja dankenswerterweise die Depesche gemailt. Also damit habt Ihr wieder einmal den Vogel abgeschossen. Spannend zu lesen, klasse Bilder, einfach nur schön für alle gemacht, die der Feuerwehr nicht nur beruflich (8 Std. und tschüss) verbunden sind.

Vielen Dank und liebe Grüße vom Klaus (Kunkler)

Hallo Herr Keine,

*gerne lese ich regelmäßig Ihre Informationsschrift. Die Ausgabe Nr. 7 hat mich nun besonders interessiert und angesprochen. Sie ist wieder sehr gelungen! Ist es erlaubt, dass ich diese Ausgabe ausdrücke und der Lehrerin meiner Tochter (4. Klasse) zur Verfügung stelle? Die Kinder nehmen gerade im Sachkundeunterricht Hessen durch. In diesem Zusammenhang besuchen sie am 08.04.11 das Feuerlöschboot. Zur Vorbereitung auf diesen Besuch wäre es toll, wenn die Schulklasse Ihre Informationsschrift nutzen könnte.*

Mit freundlichen Grüßen  
Sabine Harner

Hallo Ralf,

*die "Museumsdepesche" ist dir wieder einmal sehr gut gelungen. Auch das Layout gefällt mir. Zu den FLB während des Krieges habe ich einige Bilder. Äußerlich sind sie nicht als FLB zu erkennen, denn es waren Ausflugsdampfer der Frankfurter Reedereien. Allerdings muss ich die Bilder noch suchen, ich schicke sie dir dann zu.*

Gruß  
Helmut Herth

Hallo Ralf,

*mal wieder eine tolle Depesche, die ich gleich „verschlungen“ habe...Kompliment!*

Grüße

Uli Dietmann

Hallo Kollege Ralf Keine,

*ich habe den zusammengefassten Bericht in Eurer Museumsdepesche mit viel Freude gelesen und festgestellt, dass Ihr viel Detailarbeit geleistet habt um all diese Storys zu Papier zu bringen. Es ist ein hervorragendes Werk und entspricht bis ins Detail der Wahrheit. Ich bin stolz darauf, das Kollegen, die teilweise auch von mir ausgebildet wurden, so gute Arbeit geleistet haben. Ich beglückwünsche Euch zu der gelungenen Information über die Funktion des FLB's und das Leben auf der Station. Falls Du die Informationsschrift in Heftform vorrätig haben solltest, wäre ich Dir dankbar, wenn Du mir Ausgabe 7 zuschicken könntest.*

Mit freundlichen Grüßen  
Dein Kollege Dieter Ebert

*Noch ein dickes Lob: die Museumsdepesche vom März gehört zu dem Besten, was ich zu diesem Thema bisher gesehen habe, absolut professionell, informativ und umfassend! Auch hier weiter so!*

Günter Rux, Berlin

Wir bedanken uns bei den Schreibern dieser freundlichen Worte; dieses positive Feedback hilft uns, auch weiterhin in ungezählten Stunden der Freizeit für Sie zu recherchieren und zu schreiben!

### Nachtrag zum FLB-Artikel

Herr Hecker weist darauf hin, dass der Notarztraum des FLB nicht vor Ort in Frankfurt, sondern bei Miesen in Bonn ausgebaut wurde. Dies geschah im Juni 1971. Da das Bonner Löschboot zu diesem Zeitpunkt auf der Werft war, haben die Frankfurter gleichzeitig auch den wasserseitigen Brandschutz in Bonn übernommen. Bei dieser Gelegenheit kam es dann auch zu dem im Bericht erwähnten ersten Einsatz des Notarztraumes.

### AGFM-Regionalgruppentagung

Am 2. April fand bei schönstem Frühlingswetter die Jahrestagung der AGFM-Regionalgruppe Mitte statt (AGFM = Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen). Für das Museum der Frankfurter Feuerwehr bzw. den FGMV e.V. nahmen der Vorsitzende und Kollege Harald Ulrich, der die Betreuung unseres Archives übernommen hat, teil.

Während die mitgereisten Ehefrauen und Partnerinnen die warmen Temperaturen beim Damenprogramm in Düsseldorf genossen, bildeten sich die „Museumsmacher“ bei sehr interessanten Vorträgen weiter. Hierzu hatte der Obmann der Regionalgruppe Mitte, Bernd Klaedtke u.a. den Diplom-Restaurator Volker Hingst vom LVR-Archivberatungs- und Fortbildungszentrum eingeladen, der über den richtigen Aufbau und die richtige Unterbringung von Archiven und die richtige Behandlung und Lagerung von Archivgut, insbesondere Papier, referierte. Herr Hingst stellte auch zwei sehr interessante Fachbücher zum Thema vor, die zwischenzeitlich vom FGMV beschafft wurden.

Einen weiteren sehr interessanten Vortrag lieferte der Kollege Heinz-Hermann Zöllner vom Bielefelder Feuerwehrmuseum über die Restaurierung zweier Oldtimer aus deinem Bestand.

Die nächste Tagung der Regionalgruppe Mitte der wird übrigens am **Samstag, den 21. April 2012** vom Museum der Frankfurter Feuerwehr bzw. dem FGMV e.V. im Brand-, Katastrophenschutz- und Rettungsdienstzentrum (BKRZ) in den Räumen der Akademie ausgerichtet.

### „Nacht der Museen“

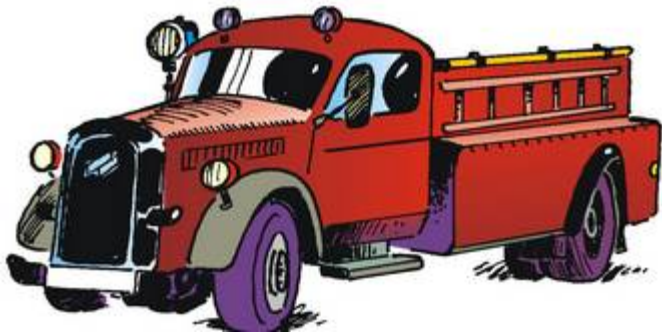
Am Samstag, den 7. Mai fand in Frankfurt dies diesjährige „Nacht der Museen“ statt, bei der fast alle Museen der Stadt geöffnet hatten und durch Shuttle-Busse miteinander verbunden waren. Zehntausende Besucher wurden wieder von dieser Veranstaltung angezogen. Das Museum der Frankfurter Feuerwehr hat an diesem Event (noch) nicht teilgenommen; das Provisorium in Enkheim hätte einfach keinen Diebstahlschutz gewährleistet. Dennoch war das Museum für die Besucher präsent. Im Verkehrsmuseum im Stadtteil Schwanheim war der Magirus RW 3-St ausgestellt; unmittelbar neben dem Büssing/Metz „Hilfsgerätewagen“ (RKW 10). Das Museum der Frankfurter Feuerwehr und der FGMV e.V. wurden auf Info-Tafeln am Fahrzeug vorgestellt.



*Blickfang bei der Nacht der Museen: RW 3-St*

Auch einer der derzeit noch in Dienst befindlichen RW-Schiene „schnupperte“ in Schwanheim schon einmal Museumsluft; etwas, woran sich diese Fahrzeuge bald gewöhnen müssen...

### KzS „Katze“ - Standorte



In der letzten Museumsdepesche hatten wir nach Frankfurter Standorten von Opel Blitz / Koebe Kraftzugspritzen KzS 8, genannt „Katze“ gefragt. Hierzu schrieb uns Holger Chobotzky:

*Aus den alten Fahrzeuglisten habe ich eine Angabe eines LF 8-5, F-203, Opel Blitz welches von Mai 1947 bis 03.07.1963 bei der FF Sindlingen im Dienst war. Die KzS's wurden ja, so viel mir noch bekannt ist, später als LF 8 bezeichnet. Wo dieses Fahrzeug vor 1947 war, lässt sich nicht zurückverfolgen. Am 03.07.1963 wurde es aber abgegeben oder verkauft.*

### Spende der Sparda-Bank



*Sven Bergner von der Sparda-Bank übergibt Spende*

Von der Sparda-Bank bekam der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein eine Spende von 2.000 Euro, die von Sven Bergner persönlich im Museum übergeben wurde (Foto). Die Summe wurde bereits vollständig in den Aufbau der Infrastruktur des Museums investiert. So konnte endlich ein vereinseigener Laptop für verschiedenste Aufgaben beschafft werden. Außerdem wurden für knapp tausend Euro Archivierungsfolien für das umfangreiche Fotoarchiv des Museums gekauft.

### Ausbaugenehmigung für Bonameser Museum

Wie die "Frankfurter Neue Presse" im Mai meldet, liegt nun die vom Feuerwehrmuseumsverein Rhein-Main e.V. seit Jahren immer wieder geforderte Ausbaugenehmigung für das Bonameser Museum vor. Überraschend dann aber die Reaktion des Vereinsvorsitzenden, der in gleichem Zeitungsbericht feststellt, der kleine Verein habe gar nicht die finanziellen Mittel für den Ausbau. Ob und wann der langersehnte Ausbau überhaupt kommt, bleibt also weiterhin offen.

### Nächstes Schwerpunktthema

Die nächste „Museums-Depesche“ erscheint im Spätsommer und wird sich schwerpunktmäßig mit dem Thema „Frankfurter Feuerwehr im Hochwasser-Einsatz“ beschäftigen. Fotos oder Textbeiträge sind wie immer herzlich willkommen.

### Sonderheft geplant



*Fernmelder Karl Krug, Feuerwache 6*

Über die Geschichte der Frankfurter Feuerwehr in der Zeit des so genannten „Dritten Reichs“ ist allgemein wenig bekannt und kaum etwas nachzulesen. Andere Institutionen sind hier mit der Aufarbeitung ihrer Geschichte wesentlich weiter.

Aus diesem Grund will die Museums-Depesche nun einmal einen Anfang machen und mit einer Sonderausgabe „Feuerwehr Frankfurt 1933 – 1945“ erstmals den Versuch unternehmen, etwas Licht in die Betrachtung dieser Zeit zu bringen. Die Veröffentlichung soll dann in etwa einem Jahr erfolgen.

Alle Kollegen, Pensionäre und vor allem auch die Freiwilligen Feuerwehren werden gebeten, der Redaktion der „Museums-Depesche“ eventuell noch vorhandenes Material (Fotos, Briefe, Akten, Orden, Urkunden, usw.) leihweise zur Verfügung zu stellen. Wir danken an dieser Stelle bereits den pensionierten Kollegen Dieter Dielmann und Werner Krug, die einmal für uns in die Fotoschatulle ihrer Väter gegriffen haben, die ebenfalls bereits Beamte der Frankfurter Feuerwehr waren.

### „Via Vespa“ ist Geschichte

In wenigen Tagen rücken an der Feuerwache 3 in der Dürkheimer Straße im Stadtteil Nied (ehemals Feuerwache 5) die Bagger an; die Wache wird ja am alten Standort neu entstehen. Am 21. Mai verabschiedeten sich Kollegen und Bürger bei einer „Abrissparty“ von der im Jahr 1968 in Betrieb genommenen Feuerwache.

Der kommende Abriss bedeutete auch das Ende für den Insektenlehrpfad „Via Vespa“. Zahlreiche in jahrelanger liebevoller Arbeit von den Kollegen erstellte Schaustücke, wie etwas riesige Bienen-, Wespen- und Hornissenester unter Acrylglasshauben, haben nun aber ein neues Zuhause in der Sammlung des Museums der Frankfurter Feuerwehr gefunden.

### Terminhinweis: Sotzbacher Feuerwehrscheune



Sotzbacher Feuerwehrscheune

Der Museumsverein „Sotzbacher Feuerwehrscheune e.V.“ in Birstein-Untersotzbach (Main-Kinzig-Kreis, Hessen) lädt zum 8. Feuerwehr-Oldtimertreffen im Rahmen des alljährlich ausgetragenen Museumsfestes am Sonntag, den 14. August 2011 ein. Beginn der Veranstaltung ist um 9.30 Uhr. Weitere Informationen gibt Herr Süren Reifschneider unter Telefon 0 60 54 / 91 71 87 oder unter der E-Mail-Adresse

[sotzbacher\\_feuerwehrscheune@web.de](mailto:sotzbacher_feuerwehrscheune@web.de)

### Terminhinweis: 3. Lorsch Spritzenfest

Nach einer Zwangspause von mehreren Jahren findet am Sonntag, den 25. September 2011 wieder das „Lorsch Spritzenfest“ statt; nunmehr das Dritte. Die Lorsch Kameraden laden ein zu:

#### 1. Handdruckspritzenwettbewerb

Die Aufstellung der Spritzen erfolgt zwischen 9.30 und 10.00 Uhr; der Handdruckspritzenwettbewerb beginnt

um 11 Uhr. Die Bewertung erfolgt in Anlehnung an die Regeln des Feuerwehrmuseums Salem.

#### 2. Oldtimerausstellung

Auf den Parkplätzen der dem Feuerwehrhaus gegenüberliegenden Einkaufsmärkte. Die Aufstellung der Fahrzeuge erfolgt ab 9 Uhr. Der Beginn der Ausstellung ist für 10.30 Uhr angesetzt.

#### 3. Tausch- und Sammlerbörse

Die Börse findet in der Fahrzeughalle 2 statt. Tische werden durch die Feuerwehr Lorsch kostenlos gestellt. Die Börse startet um 10.30 Uhr.

Für Speisen und Getränke ist bestens gesorgt. Als Ansprechpartner steht Herr Friedrich Emig unter der Telefonnummer 0171 / 3 33 26 35 oder unter der E-Mail-Adresse [feuerwehr-lorsch@t-online](mailto:feuerwehr-lorsch@t-online) gerne für weitere Auskünfte zur Verfügung.

### Busausflug nach Fulda



Der Leiter des DFM, Rolf Schamberger, begrüßt die Frankfurter Museums-Delegation

Am Samstag, den 28. Mai trafen sich zwei Dutzend Mitglieder des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins sowie des VGF-Verkehrsmuseums, z.T. in Begleitung ihrer Ehefrauen zu einem gemeinsamen Frühstück im Enkheimer Depot des Feuerwehrmuseums. Hier kam es dann auch gleich zum ersten „Highlight“ des Tages, als Geburtstagskind Nicky Nöbel mit einem Ständchen gefeiert wurde.

Frisch gestärkt ging es dann mit einem Museumsbus des Verkehrsmuseums, mit sicherer Hand gelenkt von Peter Linhardt, zum Deutschen Feuerwehrmuseum nach Fulda. Hier übernahm Museumsleiter Rolf Schamberger höchst persönlich die Führung durch die Ausstellungs- und Depothallen und gab interessante Hintergrundinformationen.

Nach einem Mittagessen im Gasthof „Drei Linden“ konnte zunächst jeder auf eigene Faust die barocke Altstadt, den Dom oder etwa den Schlosspark erkunden. Abgeschlossen wurde die Tour dann in der Kult-Gaststätte „Wiesenmühle“ bei frischem, dort gebrauten Bier.

***Zum guten Schluss:***



***Die ungewöhnlichste Drehleiter Frankfurts und weit darüber hinaus:  
Elektrisch betriebene, schienengebundene Magirus-Leiter  
auf dem Dach des Hotels InterConti***