

Museums- Depesche

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



Schwerpunktthema:
Die Kranwagen der Frankfurter
Berufsfeuerwehr

Inhalt der dreizehnten Ausgabe

Seite

Inhalt / Impressum.....	2
„Lift me up“ – Die Geschichte der Frankfurter Feuerwehrkräne.....	3
Wie ein „Wrecker“ zur Feuerwehr kam.....	10
Serie: Die Kulturgeschichte des Feuers (Teil 3): Ein Branddirektor pervertiert Feuerwehrtechnik.....	17
Vermischtes.....	21

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:

Anno Respondeck, Mathias Schmidt, Werner Romann, Ralf Keine, Günter Fenchel,
Rolf Schamberger, Gerd Schrammen, Michael Borck, Bildstelle Branddirektion, Fa. Hydrokran

Vielen Dank dafür !

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



Zum Titelbild:

Magirus F 250 D 25 A „Uranus“ Kranwagen KW 16;
der erste kompakte deutsche Feuerwehrkran, der auch
schwerem Gelände trotzt.

Foto: Werner Romann

„Lift me up“

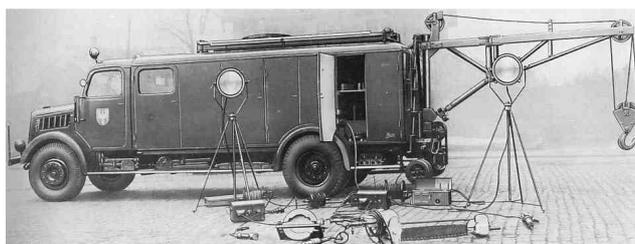
Die Geschichte der Frankfurter Feuerwehrkräne



Drei Generationen Kranwagen, aufgenommen Mitte der 90er Jahre: Krupp, Hydrokran, Magirus

Kranwagen bei der Feuerwehr sind eine noch recht junge Fahrzeuggruppe, deren Entwicklung erst nach dem Zweiten Weltkrieg so richtig begann. Einige Feuerwehren verfügten zwar auch schon zuvor über Kräne, die aber meist als Schwenk- oder Faltkran am Heck von Rüstkraftwagen angebracht waren oder auf Anhängern aufgebaut waren. Aus dieser Kombination entwickelte sich schließlich die Generation der Rüstkranwagen (RKW). Einige Feuerwehren (z.B. Berlin 1929) stellten Kran-Anhänger in Dienst. Die Ausladung und Hubkraft all dieser Geräte war begrenzt; allerdings gab es auch relativ selten für die Feuerwehren etwas anzuheben. Musste mal ein gestürztes Pferd oder nach einem der noch seltenen Verkehrsunfälle ein Fahrzeug angehoben werden, so war dies in aller Regel mit bewährten Mitteln wie Hebebock oder Winde zu schaffen.

Ähnlich verlief auch die Entwicklung in Frankfurt am Main. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges verfügte die Feuerwehr über keinen eigenen Kran. Erst als Ende der 1940er Jahre der Verkehr langsam wieder dichter wurde und die Beschaffung eines weiteren Fahrzeuges für technische Hilfeleistungen dringend anstand, dachte man auch über intensiver über die Möglichkeit nach, mit einem solchen Fahrzeug auch Lasten anheben zu können.



Metz-Rüstwagen aus dem Jahr 1949 mit Faltkran am Heck in Betriebsstellung

Im Jahre 1947 bewilligte der Magistrat 25.000 Mark zur Herrichtung eines Rüstwagens, der auf ein vor-

handenes Fahrgestell aufgebaut, mit einem Faltkran am Heck ausgestattet wurde.

Ab 1949 stand dann erstmals eine schnelle Möglichkeit zum Anheben von Lasten zur Verfügung. Dieser neue Frankfurter Rüstwagen erregte (so kurz nach dem Krieg) großes Aufsehen und auch die Fachpresse (z.B. „Brandschutz“, Ausgabe 11/1949) berichtete über das Fahrzeug.



Faltkran des Rüstwagens in Fahrstellung

Allzu große Verwendungsmöglichkeiten konnte dieser Heckausleger allerdings nicht aufweisen. Bei den Feuerwehren stieg der Bedarf an Fahrzeugen, mit denen Hindernisse und Trümmer schnell weggeräumt werden konnten. Besonders bei den nun immer häufiger vorkommenden schweren Verkehrsunfällen, insbesondere bei Beteiligung von Lastkraftwagen, waren die Feuerwehren immer häufiger mit ihrer vorhandenen Ausrüstung überfordert.

In Frankfurt am Main wurde das Fehlen eines Kranwagens bei der Feuerwehr im Dezember 1955 erstmals schmerzlich bewusst. Bei einer Gasexplosion in der Kölner Straße (Gallus) wurde ein mehrgeschossiges Wohnhaus völlig zerstört; 27 Tote waren zu beklagen. 7 Personen überlebten unter Trümmern verschüttet, mussten aber stundenlang unter den Trüm-



Gasexplosion Kölner Straße, Dezember 1955

mern auf Rettung harren, da der Feuerwehr schweres Gerät fehlte und die zur Hilfe herbeigeeilten Feuerwehrmänner die Trümmer buchstäblich mit bloßen Händen abräumen mussten. Erst nach Stunden konnte ein Kranwagen der amerikanischen Armee zur Einsatzstelle beordert werden.

Aber der Bau von Kranwagen steckte allgemein noch in den Kinderschuhen und an die Feuerwehren als Abnehmer für solche Spezialfahrzeuge dachte die Industrie zu diesem Zeitpunkt noch zuallerletzt. Anfang der 1950er Jahre lieferte die Firma Magirus erstmals einen Kranwagen für Feuerwehren. Er war aus einer modifizierten Drehleiter entstanden, bei der anstelle des Leiterparks ein einteiliger Gittermast mit Seilwinde und Flasche (Flasche = Kranhaken an einer Seilrolle) aufmontiert war.

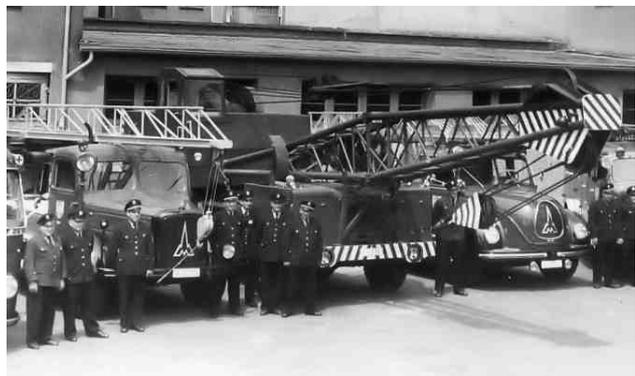


Magirus-Kran, Mitte der 1950er Jahre

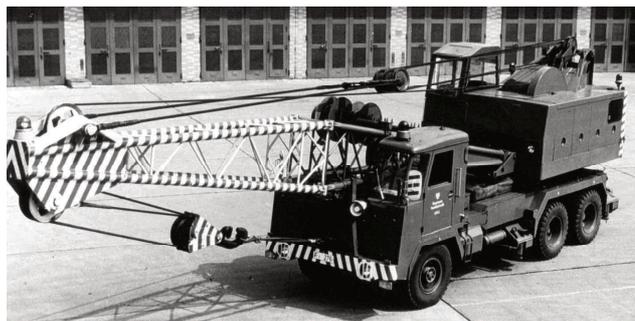
Nach den Erfahrungen in der Kölner Straße nahm sich die Frankfurter Feuerwehr den nun von Magirus angebotenen Kran als Vorbild und ging selbst ans Schlossern. Eine außer Dienst gestellte Drehleiter wurde in eigenen Werkstätten zum Drehkran umgebaut. Die maximale Hubkraft des Eigenbaus betrug 1.500 kg.

Da bei den Feuerwehren die später üblichen Normbezeichnungen KW (Kranwagen) bzw. FwK (Feuerwehr-Kran) noch nicht gebräuchlich waren, nannte die Frankfurter Feuerwehr ihren Magirus „Drehkran 1“ (DK 1). Intern war das Fahrzeug auch als „RKS“ bekannt; benannt nach den Feuerwehrbeamten Rose, Küchler und Steinbock.

Eine Ausladung von immerhin bis zu 9,14 m und eine maximale Hubkraft von 15.000 kg konnte ein im Jahre 1957 beschaffter Gittermastkran vorweisen. Es handelte sich um einen seilzugbetriebenen Coles-Drehkran auf einem Esterer-Fahrgestell.



Auf diesen zwei Fotos einer Fahrzeugpräsentation der Feuerwache Burgstraße im Jahr 1957 ist links der Magirus-Kran, rechts daneben der so genannte Coles-Kran zu sehen



Coles-Kran, Baujahr 1957

Bei der Mannschaft war der Gittermastkran recht unbeliebt, insbesondere bei den Fahrern. Allein schon das Herausfahren aus dem Hof der Feuerwache war mit einer großen Unfallgefahr verbunden, da der Mast weit über das Führerhaus hinausragte und sich schon quer über der Fahrbahn befand, bevor der Maschinist überhaupt die Straße einsehen konnte. Nach zahlreichen Beinahe-Unfällen wurde diesem Umstand mit einer auffälligen rot-weißen Streifenlackierung und einer gelben Rundumkennleuchte direkt auf der vordersten Mastspitze Rechnung getragen.

Angetrieben wurde das Fahrzeug von einem 125 PS Deutz Dieselmotor. Die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h förderte die Liebe der Mannschaft zu diesem Fahrzeug ebenfalls nicht. Es ging das Schlagwort um "Blumen pflücken während der Alarmfahrt verboten!"

Bei einem Eigengewicht von 28.400 kg betrug die Hubkraft des Kranes im Freiarmbetrieb lediglich 16.000 kg; im abgestützten Zustand maximal 18.000 kg. Im Kranaufbau befand sich ein weiterer Dieselmotor (40 PS), der einen Generator antrieb. Der Generator versorgte Elektromotore, die die einzelnen Kranfunktionen übernahmen, denn der Kranaufbau arbeitete vollelektrisch. Hierzu gab es je einen Dreh-

Wipp- und Hubmotor. Der Kran war bereits mit Überlastschaltern ausgestattet. Bei Überlastung wurden die Kranbewegungen automatisch gestoppt und der Maschinist durch Klingel- und Lichtsignal gewarnt.

Im Laufe der Jahre erfolgten immer wieder kleinere und größere Umbauten am Fahrzeug, um es technisch zu modernisieren. Verändert wurde auch die Kabine des Bedienstandes auf dem Drehkran, um dem Bediener bessere Arbeits- und Sichtmöglichkeiten zu bieten.



Greiferschaufel für den Coles-Kran

Für den Coles-Kran wurde später noch ein Anhänger mit einer Greiferschaufel beschafft, um die Einsatzmöglichkeiten des Fahrzeuges zu erweitern.



Scheinbar bärenstark: Coles-Kran beim Bergen einer Yacht



Einsatz des Coles-Kranes 1975 bei einem Straßenbahnunfall im Stadtteil Seckbach

Der „kleine“ Magirus- und der „große“ Coles-Drehkran hatten sich trotz aller Unzulänglichkeiten bald

ihren festen Platz im Einsatzgeschehen der Frankfurter Feuerwehr erobert und waren bald unverzichtbar geworden. Auch andere Feuerwehren hatten längst nachgezogen und sich irgendwelche Kräne beschafft. Meist ähnlich sperrige „Monstren“ wie der Coles-Kran in Frankfurt, deren Beweglichkeit und Einsatzmöglichkeiten für die Feuerwehren nicht wirklich zufriedenstellend waren. Früh entstand der Wunsch nach kompakten, wendigen und geländegängigen Feuerwehrkränen, ohne dass die Industrie diesen Wunsch befriedigen konnte.

Mitte der 1960er Jahre konnte die Berufsfeuerwehr einen gebrauchten Kranwagen, Baujahr 1952, der US-Armee übernehmen. Das Fahrgestell stammte von International Harvester & Co. (Typ M62; Fahrgestell Nr. 633) und der Kranaufbau von Vickers Hydraulics (nach anderer Quelle Austin). Der Kran hatte eine maximale Hubkraft von 9,5 t. Wegen seiner unüberhörbaren Motor- und Fahrgeräusche und seines gewaltigen Durstes (255 PS Benzinmotor) nannten die Frankfurter Feuerwehrleute den Kranwagen bald liebevoll nur noch den „Feurigen Elias“.



Abschleppwagen ASW

Offiziell wurde das Fahrzeug als *Abschleppwagen* (ASW) bezeichnet. Warum das so war und auf welchen besonderen Wegen der „Ami-Kran“ zur Frankfurter Feuerwehr kam, beschreibt *Anno Respondeck* ausführlich im nächsten Artikel.



Magirus KW 16

Der erste Feuerwehrkran, der seinen Namen auch wirklich verdiente, wurde am 19. April 1966 an die Frankfurter Feuerwehr ausgeliefert. Die Ulmer Firma Magirus, damals „Hoflieferant“ der Wehr, hatte 1959 erstmals einen kompakten, wendigen, motorstarken und geländegängigen Kranwagen (zunächst als KW 15 mit einer maximalen Hubkraft von 15 t) vorgestellt.

Später war der dreiachsige „Uranus“ mit 250 PS Motorleistung dann als KW 16 erhältlich.

Das nur 2,50 m breite und 8,15 m lange Fahrzeug hatte für ein Fahrzeug dieser Größenordnung auch neben der Motorleistung (für diese Zeit) zahlreiche Superlative aufzuweisen: Wendekreis 19 m (zum Vergleich: der „Ami-Kran“ 24,70 m), maximale Hubkraft 16.000 kg, Auslegerlänge bis 8 m, 16 t-Spill, Abschleppeinrichtung, umfangreiche feuerwehrtechnische Beladung (Unterbauhölzer, Stahlseile, Schäkel, usw.) Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges betrug 70 km/h mit einem „sparsamen“ Kraftstoffverbrauch von 45 Litern Diesel pro 100 Kilometern. Die Geländegängigkeit des KW 16 von Magirus zeigt bereits unser Titelblatt.



Fast jedem Hindernis gewachsen...

Die fast 16 Liter Hubraum im Zusammenspiel mit günstigen Rampen- und Böschungswinkeln führten aber auch zu einer guten Steigfähigkeit, wie unser Foto vom Magirus-Testgelände zeigt.

Der KW 16 erhielt in Frankfurt zunächst auch die Bezeichnung „DK 1“ (DK = Drehkran) und wurde zunächst auf der Feuerwache Sachsenhausen stationiert. Nach Eröffnung des Feuerwachen-Neubaus im Stadtteil Nied wurde der „Hilfeleistungszug“ (anderswo auch *Rüstzug* genannt) dorthin verlagert und die Bezeichnung des Fahrzeuges änderte sich in „KW 5“ (Kranwagen Feuerwache 5).



Abklappbare Abschleppvorrichtung am Heck. Lasten bis 5 t konnten auch ohne Stützrollen verfahren werden

Der robuste Kran blieb knapp 20 Jahre in Dienst, bevor auch er durch einen leistungsfähigeren Teleskopkran ersetzt wurde. Doch das Fahrzeug ist

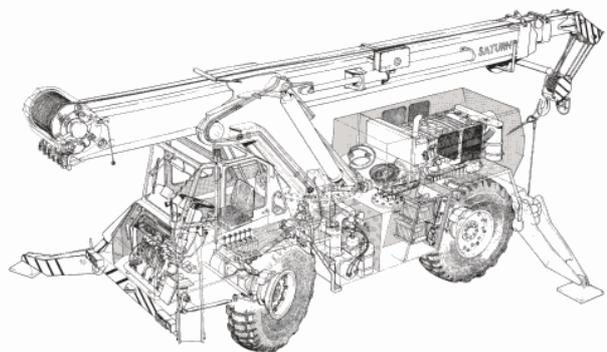
bis heute erhalten. Zunächst wurde es an einen Dienstleister der Opel-Werke in Rüsselsheim verkauft, wo der KW jahrelang im Freien stand. Von hier wurde das Fahrzeug 1995 auch noch einmal von der Frankfurter Feuerwehr ausgeliehen, um es beim „1. Magirus-Eckhauber-Treffen“ in Liederbach/Taunus zu zeigen und vorzuführen.

Heute ist der Kranwagen im Besitz eines privaten Sammlers in Seeg (Allgäu) und befindet sich technisch in einem guten Zustand. Der Magirus Uranus mit seinen Kranwagen-Varianten KW 15, KW 16 und KW 20 ist übrigens bis zum heutigen Tage der meistverkaufte Feuerwehrkran und stand bei vielen Feuerwehren in Deutschland und darüber hinaus sowie beim Militär und Abschleppunternehmen in Dienst (so auch ein KW 20 beim Frankfurter Bergungsunternehmen Henrich).



Jürgen Dibowski (li.) und Michael Hartmann (re.) führen den KW 16 beim ersten Eckhaubertreffen vor

Die Anforderungen an die Feuerwehr bei technischen Hilfeleistungen stiegen im Laufe der Zeit weiter an. Etwa ab 1970 beschafften insbesondere die großen Berufsfeuerwehren leistungsstarke Teleskopkrane. In Frankfurt hatte man es mit dem Wechsel nicht ganz so eilig, aber dann kam er radikal:



„Saturn“ – Militärkran aus der Schweiz

Die Firma Hydrokran in Hohentengen (Schweiz) hatte bereits 1966 mit der Entwicklung ihres Mobilkranes Saturn begonnen. Der „Saturn 25“ wurde ab 1976 an verschiedene Armeen der NATO ausgeliefert. Die Berufsfeuerwehr Frankfurt zeigte Interesse an dem geländefähigen Teleskopkran und noch im gleichen Jahr wurde ein Saturn in Militärausführung im Hof der Hauptfeuerwache in der Hanauer Landstraße vorgeführt, was prompt zur Auftragserteilung führte.



1976: Vorstellung des „Saturn“-Kranwagens der Fa. Hydrokran im Hof der Feuerwache 1

Am 12. August 1977 fand in Zürich eine Kranvorführung statt, bei der als Hauptattraktion der neue Mobilkran „Saturn 25 F“ (F = Feuerwehr) vorgestellt wurde. Kurz darauf wurde das Fahrzeug an die Berufsfeuerwehr Frankfurt ausgeliefert und erhielt das amtliche Kennzeichen F – 252. Am 14. September 1977 wurde es zunächst auf der Feuerwache Sachsenhausen in Dienst gestellt.



Erster Frankfurter „Saturn“-Kranwagen

Das Fahrzeug wies viele Besonderheiten und Innovationen auf. Der kraftvolle Deutz 10-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 320 PS (235 kW) ermöglichte eine Spitzengeschwindigkeit von 80 km/h, die in 50 Sekunden aus dem Stand heraus erreicht werden konnte. Die Bergsteigfähigkeit lag bei 100 %. Eine Besonderheit war die Fahrzeuglenkung, die wahlweise die Betriebsstellungen Vorderachslenkung (wie beim normalen LKW), Allradlenkung und gleichgerichtete Lenkung (so genannter „Hündchengang“ für seitliches Versetzen ermöglichte. Der Wendekreis des 23,3-Tonnners betrug bei Normallenkung 10,4 m, bei Allradlenkung sogar nur 6,5 Meter! Damit war der Saturn unschlagbar wendig.

Die größte Tragfähigkeit des Krans betrug 26.000 kg bei 3,7 m Ausladung (Ausladung als Radius ab Drehachse). Der Arbeitsradius konnte von 1,55 - 19,7 m (ab Drehachse) betragen. Die maximale Hakenhöhe betrug 22 Meter; diese konnte in 16 Sekunden (maximale Austeleskopiergeschwindigkeit) erreicht werden. Die maximale Drehgeschwindigkeit des Drehsturms lag bei 3 U/min. Eine Besonderheit war die

Lagerung des Teleskoppaketes in Fahrstellung, durch die eine kompakte Fahrzeuglänge von 10,20 m erzielt werden konnte. Vor Beginn der Kranarbeiten wurde das Teleskoppaket hydraulisch nach hinten verschoben und dann erst im Drehpunkt fixiert. Eine weitere Besonderheit war, dass die Pratzen (Abstützungen) auch unter Last leicht vom Boden abgehoben und so die Last verfahren werden konnte. Leichtere Lasten konnten gleich ohne vorheriges Abstützen gehoben werden.



Anheben der Pratzen bei austeleskopiertem Hebebaum

Der maximale Seilzug der Bergungswinde betrug 23 Tonnen. Eine weitere Novität des Fahrzeuges war eine von der Fahrzeugbatterie gespeiste Notpumpenanlage, mit der bei Ausfall des Dieselmotors die Straßenfahrbereitschaft (Abschleppfähigkeit) wieder hergestellt werden konnte.



Anhänger mit Schuttmulde

Zur Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten des KW 25 wurde 1977 bei der Frankfurter Firma Hofsess ein Einachs-Anhänger mit einer offenen Schuttmulde in

Auftrag gegeben. Die Mulde kann an den Kran angehängt und von diesem z.B. in Dachstühle oder vor höher gelegene Fenster gehievt werden, um Brandschutt, lose Fassadenteile o.ä., aufzunehmen. Der Anhänger konnte direkt an den Kranwagen angehängt werden. Stationierungsort war die Feuerwache im Stadtteil Nied.



Arbeitstier: Der Saturn der Feuerwache Burgstraße beim Schleppen eines verunglückten Tankzuges

Bereits am 7. Juli 1978 stellte die Frankfurter Berufsfeuerwehr ihren zweiten „Saturn“ in Dienst. Bei dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen F – 253, das auf der Feuerwache Burgstraße stationiert wurde, handelte es sich wiederum den Typ Saturn 25F.



Der Dritte im Bunde: Kranwagen Saturn 26F. Auf dem Foto gut erkennbar: Aufrichten des Hebebaumes ohne Abstützung und seitliches Versetzen („Hündchengang“)

Im Mai 1985 kam dann der dritte „Saturn“ der Firma Hydrokran nach Frankfurt. Diesmal der neue Typ 26F mit einer maximalen Hubkraft von 30 t. Neu bei diesem Typ war auch die abklappbare Dreiecksgabel am Heck zum Schleppen verunglückter oder liegen gebliebener LKW. Das Fahrzeug mit dem Kennzeichen F – 258 wurde wiederum auf der Feuerwache Burgstraße stationiert; die beiden Saturn-Kräne vom Typ 25F jetzt beide auf der Feuerwache Nied. Der noch vorhandene KW 16 von Magirus wurde nun außer Dienst gestellt.



Cockpit des Saturn: Mehr Funktionen, als in einem Kleinflugzeug sind zu überwachen...

Leistungsstark ausgelegt war beim Saturn-Kran auch die Hydraulik-Anlage. Die zwei Doppelflügelpumpen fördern 1.000 l/min bei normaler Motordrehzahl. Dadurch erlaubte die Hydraulik die gleichzeitige Betätigung von 4 Arbeitsbewegungen.

Eine Besonderheit, die als nachteilig anzumerken ist, hatten die Frankfurter Kräne jedoch. Im Gegensatz z.B. zu den Saturn-Kränen der Feuerwehr Ulm und der Stuttgarter Flughafenfeuerwehr, hatte man bei allen drei Frankfurter Kränen auf einen eigenen Kran-Bedienstand auf dem Oberwagen verzichtet. Alle Kranfunktionen wurden aus der Fahrerkabine heraus gesteuert, was regelmäßig dazu führte, dass der Bediener mit „verdrehtem Hals“ arbeiten musste, wenn die Last nach „hinten“ zu schwenken war.



Synchrones Arbeiten von zwei Saturn-Kränen bei einer Hilfeleistung im Frankfurter Osthafen

Die nächste Neubeschaffung läutete das Ende der Ära der Saturn-Kräne in Frankfurt ein. Ende des Jahres 1992 wurde ein Mobilkran KMK 3045 der Firma Krupp in Dienst gestellt und auf der Feuerwache Nied stationiert. Die Beschaffungskosten lagen bei 938.000 DM.

Der KMK 3045 wurde ursprünglich als Montagekran mit einer maximalen Hubkraft von 45 t konstruiert. Das Basismodell wurde jedoch für den Feuerwehreinsatz baulich abgeändert. So wurde z.B. zusätzlich



Krupp KMK 3045

eine 20 t-Winde eingebaut (Rotzler Treibmatic, Seillänge 60 m).

Auf das Mitführen von Gegengewichten wurde verzichtet. So reduzierte sich die Tragfähigkeit des Kranes auf 30 t. So erklärt sich, dass in manchen feuerwehrinternen Ausbildungsunterlagen auch die Bezeichnung KMK 3030 zu finden ist. Das Eigengewicht des Fahrzeuges beträgt 36.000 kg.

Als im Laufe der Jahre an den Saturn-Kränen kostenintensive Reparaturen fällig und dieses deswegen außer Dienst gestellt wurden, fiel aus kosteneinsparungsgründen die Entscheidung, dass der Krupp KMK 3045 der einzige Kranwagen bei der Frankfurter Feuerwehr bleiben sollte. Begünstigt wurde diese Entscheidung durch die Tatsache, dass die Berufsfeuerwehr im benachbarten Offenbach ebenfalls einen KMK 3045 besitzt und sich die beiden Feuerwehren darauf einigten, sich im Bedarfsfall gegenseitig mit ihrem Kran auszuhelfen.



Bergungseinsatz auf der Autobahn

Auch an den Krupp-Kran (als Nachfolger der beiden Saturn-Kräne auf der Feuerwache in Nied) konnte der bereits vorgestellten Einachs-Anhänger mit offener Schuttmulde angehängt werden.

Im April 1994 wurde für den Kran dann noch ein Rettungsarbeitskorb beschafft, der an den Kranhaken angehängt werden und 2 Personen aufnehmen kann. Der Korb ist 1,15 m lang und 0,72 m breit. Er ist allseitig auf gut einem Meter Höhe mit Drahtgeflecht verkleidet. Der Rettungs-/Arbeitskorb wurde zunächst



Abrollbehälter „AB-Kran“

in die Schuttmulde eingestellt und so ebenfalls durch den Einachs-Anhänger mitgeführt.

Seit dem Jahr 2008 befinden sich Schuttmulde, Rettungsgondel sowie Traversen und weiteres Kran-Zubehör auf dem Abrollbehälter „AB-Kran“. Kranwagen und Abrollbehälter sind seit Herbst 2011 auf der neuen Feuerwache 30 in der Westerbachstraße stationiert.

Zum guten Schluss wollen wir unseren Lesern noch einen besonderen Kran vorstellen – ein Feuerwehrauto, das nicht bei der Feuerwehr stationiert war:



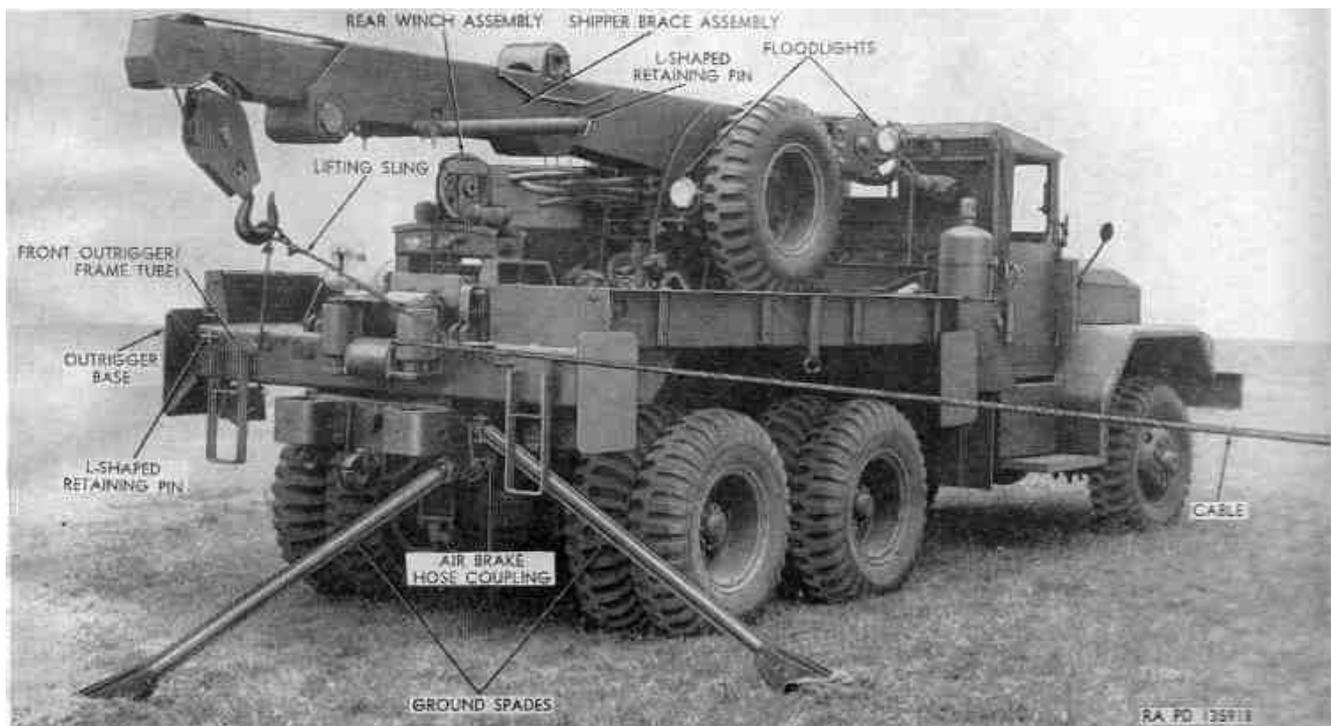
Büsing / Metz Rüstkranwagen RKW 10

Um bei Straßenbahntgleisungen und -unfällen selbst Hilfe leisten zu können, beschafften die Frankfurter Stadtwerke im Jahr 1951 beim Feuerwehrfahrzeughersteller Metz in Karlsruhe einen Rüstkranwagen RKW 10, der intern als Hilfsgerätewagen bezeichnet wurde. Als Fahrgestell wurde ein „Exote“ für den Feuerwehrbereich gewählt: ein Büsing 8000. Dies erklärt sich dadurch, dass die Stadtwerke zur damaligen Zeit auch viele Stadtbusse des Braunschweiger Herstellers im Einsatz hatten.

Das Fahrzeug blieb bis zur Inbetriebnahme der Frankfurter U-Bahn im Jahr 1968 (und damit der Übertragung des Hilfeleistungsauftrages an die Berufsfeuerwehr) im Dienst. Heute kann der Oldie im Verkehrsmuseum im Frankfurter Stadtteil Schwanheim bewundert werden.

Was ist ein ASW...?

Oder: Wie ein „Wrecker“ zur Feuerwehr kam...



M 62 5to „Wrecker“ in einem Herstellerprospekt

Die Branddirektion hatte Anfang der sechziger Jahre nur in den Coles-Kran, der auf der damaligen Feuerwache 6 in der Mörfelder-Landstraße stand. Das war ein Gittermastkran den man auf ein Straßenfahrzeug aufgebaut hatte. Ob er Allradantrieb hatte, weiß ich nicht, zumindest war er absolut geländeuntauglich. Bei einem Einsatz ist er einmal so im Straßen Graben abgesackt, dass ein privater Krandienst die Bergung übernehmen musste. Das hat unseren damaligen Branddirektor Ernst Achilles sehr geärgert und es musste ein geländegängiger Kran her! Zur damaligen Zeit gab es im Stadtgebiet US-Feuerwehren (nicht nur auf der Airbase). Da es ja immer Berührungspunkte mit den US-Feuerwehren gab, hatten die Amerikaner einen Feuerwehr-Verbindungsoffizier. Das war zu dieser Zeit Eberhard Klose, der später in den Dienst der Branddirektion wechselte.

Achilles hielt schon seit längerem Kontakt mit den Amerikanern, da er die Geländegängigkeit deren Militärfahrzeuge bewunderte. In diesem Zusammenhang wurden sogar Fahrversuche mit den Magirus-Trowa unternommen, die dazu mit US-Militärreifen bestückt wurden. Die Versuche scheiterten jedoch kläglich, da sich die Trowa auf nasser oder glitschiger Straße einfach nicht hielten, kaum lenkbar waren und schleuderten. Es muss also nicht nur an den Reifen gelegen haben, sondern an der gesamten Konstruktion von Antrieb, Achslastverteilung, Achsenausbildung und Reifen.

So bekam Eberhard Klose von Achilles den Auftrag einen US-Kranwagen zu „organisieren“.

Das Vorhaben erwies sich als schwierig, da aufgrund einer Anweisung aus dem US-Verteidigungsministerium keine US-Militärfahrzeuge an Zivilpersonen oder zivile Organisationen verkauft werden durften. Vom Verkauf ausgenommen waren insbesondere Motoren und Sonderaufbauten wie zum Beispiel Krananlagen und Winden. Verkauft werden durfte lediglich Schrott oder einfache Fahrzeugteile. So kam es dann das im Frühjahr 1964 die Branddirektion von der US Armee für ca. 100 US Dollar Schrott ankauft. Wie dieser Schrott aussah und was er beinhaltete wusste damals keiner. Aber aus diesem Schrott sollte ja ein geländegängiger Kranwagen für die Branddirektion entstehen...

Aufgrund seiner hervorragenden Verbindungen gelang es Eberhard Klose, dass der eingekaufte „Schrott“ im US-Motor-Pool Frankfurt Rödelheim zusammengebaut werden konnte. Der Motor-Pool war ein riesiges Gelände welches im Dreieck zwischen Guerickestraße und Autobahn A5 lag. Es bestand aus Lager- und Werkstatthallen und dem „Warehouse“ einer Art Hochregallager in dem Ersatzteile für US Militärfahrzeuge gelagert wurden.

Nachdem nun klar war wo der Kran zusammengebaut werden sollte wurde eine Schrauber-Mannschaft gesucht. Voraussetzung war die Ausbildung als Kfz Mechaniker und englische Sprachkenntnis. Die Resonanz auf diesen Aufruf der, wie damals üblich, über Fernschreiber an alle Wachen ging soll sehr bescheiden gewesen sein. Ich selbst war zu dieser Zeit auf der alten Feuerwache 1 in der 3. Wachabteilung als stellvertretender Maschinenmeister tätig und sprach mehr schlecht als recht englisch. Aber ich

meldete mich mal, da ich als junger Mensch von damals 25 Jahren die Abwechslung suchte. Unsere Mannschaft bestand dann letztendlich aus 3 Mechanikern: Siggie Benkmann (der hervorragend englisch sprach), einem Kollegen dessen Namen ich nicht mehr weiß und meiner Person. Da ich vor kurzem meine Brandmeisterprüfungen abgelegt hatte wurde ich vom damaligen Wachvorsteher, Herrn Eigenbrodt, zum „Wachabteilungsleiter“ ernannt. Wir drei wurden aus dem Wachdienst herausgelöst und in den Tagesdienst versetzt.

So fuhren wir dann an einem Montagmorgen im März 1964 mit dem ELW von Eberhard Klose nach Rödelheim und wurden dem leitenden Offizier vom Motorpool vorgestellt. Wir hatten damals unsere normale Dienstkleidung an und uns wurde erklärt, dass das so nicht geht. Wir durften im Motorpool nicht als Feuerwehrleute auffallen, sondern sollten wie amerikanische Angestellte aussehen. Zum besseren Verständnis sei darauf hingewiesen, dass die Leitungsfunktionen im Motorpool mit Soldaten besetzt war. Die Mechaniker in der Werkstatt waren Zeitsoldaten, deren Dienstzeit beendet war sowie amerikanische Zivilangestellte. Einige deutsche Zivilangestellte waren auch darunter, so dass wir untereinander deutsch sprechen durften. Die Umgangssprache war jedoch englisch. Damit wir Army-Angehörige wurden, bekamen wir 2 Garnituren „Militärklamotten“. Das war sehr knapp da wir uns bei der Arbeit doch sehr „einsauten“.

Nach dem umziehen wurden wir unserem Werkstattleiter vorgestellt, einem US-Sergeant. Er war wohl in die Aktion „Feuerwehrschratt“ eingeweiht, hatte aber von Kfz Technik nicht allzu viel Ahnung. Besser war sein Stellvertreter; ein amerikanischer Zivilangestellter, der uns auch den Arbeitsplatz zuwies und erklärte. Der lag in einer für unsere Verhältnisse riesigen Werkhalle. In der Mitte war eine 10 m breite Fahr-gasse und rechts und links waren die Reparaturstände angeordnet. Jeder Stand hatte stirnseitig eine große Werkbank und war reichlich bemessen, so dass man auch neben den LKW beidseitig gut arbeiten konnte. Ich glaube in der Halle gab es etwa 40 derartige Reparaturstände, die damals alle belegt waren. Unser Platz lag an einer Außenwand, so dass wir etwas mehr Platz hatten als die Reparaturstände in der Mitte. Unter dem Dach der Halle lief ein Portal-kran, der uns beim Einbau der schweren Teile noch sehr gute Dienste leisten sollte.

Ich hatte mich schon gewundert, warum wir keine Werkzeuge mitgenommen hatten sollte aber dann schnell erfahren, dass metrische Werkzeuge bei US-Automobilen nicht passen, da alle Schrauben und Stifte Zoll-Maße hatten. So bekamen wir zunächst einen kompletten Werkzeugkasten mit Schraubenschlüsseln, Nusskasten, Zangen usw. - was man zur Reparatur der US Militärfahrzeuge braucht. Die Übergabe war sehr formell und wir mussten unterschreiben dass nichts verloren geht. Gott sei Dank wurde uns gleich ein Bügelschloss mitgegeben.

Nachdem wir nun alles in der Werkbank verstaut hatten, waren wir natürlich sehr gespannt, was uns als

Fahrzeug erwartete. Eberhard Klose und ein Offizier fuhren mit uns zu einer abgelegenen Parkfläche und da stand er nun der „Schratt“. Er bestand aus einem Fahrgestellrahmen, Vorder- und Hinterachse, Fragmente von einem Führerhaus, aber ohne Motor und Getriebe. Von dem erwarteten Kran war weit und breit nicht zu sehen. Das Fahrgestell war verdreht und verrostet und machte einen erbärmlichen Eindruck. Wir waren geschockt, hatten wir doch, einschließlich Eberhard Klose, einen halbwegs brauchbaren Kranwagen erwartet. Eberhard erklärte uns dann, dass wir die fehlenden Teile nach und nach bekommen und wir erst einmal mit der Instandsetzung der vor uns stehenden „Rostlaube“ beginnen sollten.

So zogen wir das Fahrgestell mit einem Gabelstapler in die Halle auf unseren Reparaturplatz. Von benachbarten Kollegen wurde erläutert, dass wir zunächst das Fahrerhaus und die Lenkung abbauen sollten, dann das Fahrgestell gedreht wird, um die Achsen und Federn auszubauen. Alles war unheimlich verdreht, verschmiert und alle Schrauben natürlich eingerostet. Fahrerhaus und Lenkung waren recht schnell ausgebaut, jedoch machten wir beim Fahrerhaus einen Fehler, dass wir die abgetrennten Elektrokabel nicht gekennzeichnet hatten. Das sollte sich beim Zusammenbau noch rächen. Besondere Schwierigkeiten machte uns der Ausbau der Federpakete der Achsen. Federbolzen und Augen waren total ausgeschlagen, ließen sich aber nicht ausbauen. Wir mussten die Federaugen mit dem Schweißbrenner rotglühend machen, um in einem Kraftakt die Federbolzen herausschlagen zu können. Bei dieser Aktion waren natürlich die Federaugen ausgeglüht und konnten nicht mehr verwendet werden. So mussten die Federpakete auseinandergenommen werden, was aber auch ganz zweckmäßig war da sie dann gleich gereinigt und gefettet werden konnten. Aber es war alles eine Knochenarbeit, die sich hinzog. Eberhard Klose kam mindestens einmal in der Woche bei uns vorbei. Schnell war klar, dass die Instandsetzung nicht so schnell gehen würde und der vorgesehene Zeitrahmen von 3 Monaten nicht eingehalten werden konnte.

Nachdem nun das Fahrgestell von allen Anbauteilen befreit war brachten wir es mit einem Gabelstapler zum Waschplatz und haben es mit einem Hochdruckreiniger gründlich gereinigt. Das zog sich über 2 Tage hin. Anschließend stellte sich die Frage, wie das mit dem Entrosten ist. Sandstrahlkabinen gab es im Motorpool nicht, so dass wir mühsam mit Schaber und Drahtbürste alles von Hand machen musste. Solche Arbeiten heben die Arbeitsmoral natürlich nicht und wir waren manchmal drauf und dran, alles hinzuschmeißen. Aber auch solche Arbeiten gehen einmal zu Ende und so konnten wir dann das Fahrgestell mit einer Rostschutzfarbe grundiert. Auch das nur mit dem Pinsel, da die Farbspritzkabine ständig ausgelastet war und die Militärfahrzeuge vorgingen. Nach dem Anstrich des Rahmens sah alles schon viel freundlicher aus und wir gingen nun doch guten Mutes an die weiteren Arbeiten. Als nächstes wollten wir die Achsen wieder einbauen, aber der stellvertretende Werkstattleiter meinte, dass wir unbedingt

das Differenzial überholen sollten, da dieses immer ein Schwachpunkt sei. Dieser Hinweis stellte sich als richtig heraus, denn es gab Zahnlücken und ausgeschlagene Lager. Glücklicherweise gab es auch Ersatzteile so dass wir die Instandsetzung zügig beenden konnten. Wie schon beim Ausbau waren wir froh dass es den Portalkran in der Halle gab, damit wir die schweren Federpakete und Achsen ohne größere Kraftanstrengung einbauen konnten.

Danach ging es an die Bremsen die vollkommen erneuert wurden. Währenddessen bemühte sich Eberhard Klose um die Krananlage die aber zu diesem Zeitpunkt nicht zu bekommen war. Wir hofften auf einen Motor und das Getriebe, aber auch die gab es nicht. Der Vietnam-Krieg war zu dieser Zeit auf einem Höhepunkt und alle wesentlichen Ersatzteile gingen zuerst nach Vietnam. Da blieb für Deutschland nicht viel übrig. Wir verbrachten die Wartezeit mit der Erneuerung von Druckluftleitungen für die Bremsanlage und dem Erneuern von Kabelsträngen.

Eines Tages hieß es, wir können ein neues Getriebe bekommen. Das war nur möglich, weil die Militärfahrzeuge auf Automatikgetriebe umgerüstet wurden und so ein Schaltgetriebe zur Verfügung stand. Dies war nicht neu, aber von einer amerikanischen Spezialwerkstatt grundlegend überholt worden. Der Einbau war recht einfach und wir haben gleich die Kardanwellen mit überholt.

Mittlerweile war es Sommer und wir hofften immer noch auf die Krananlage und den Motor. Aber nichts kam, so dass wir uns an das Fahrerhaus machten. Hier fehlten etliche Teile, die wir aber auf dem haus-eigenen Schrottplatz fanden und nach Ausbeulen, Entrostung und Grundierung einbauten. Das war alles sehr zeitaufwendig aber wir kamen insgesamt nicht recht weiter.

So etwa alle 2-3 Wochen gab es eine Inspektion durch Offiziere vom Hauptquartier. Die wussten natürlich nichts von der Aktion Feuerwehrkran und so mussten wir dann alles verstecken, was nach Feuerwehr aussah. Meistens gingen sie an unserem Reparaturplatz vorbei, da bei uns alles sehr ordentlich war. Wenn dann einmal einer etwas fragte schickten wir Siggie Benkmann vor der dann im besten Englisch erklärte, dass wir einen „Wrecker“ überholen. Damit waren sie dann zufrieden, zumindest haben wir nichts Gegenteiliges gehört. So verging die Zeit und wir warteten immer noch auf Motor und Krananlage.

Dann aber, es muss wohl Juli oder August gewesen sein, kam Eberhard Klose freudestrahlend vorbei und berichtete, er habe in einem anderen Motorpool eine Krananlage aufgetrieben. Einige Tage später rollte ein Tieflader in den Hof, der dann tatsächlich eine komplette Pritsche mit Krananlage und hinterer Winde geladen hatte. Das Ganze sah sogar noch recht passabel aus so dass wir nun hofften bald fertig zu werden. Wir lagerten zunächst das Fahrgestell aus und schafften die Kranpritsche auf unserem Reparaturplatz. Der stellvertretende Werkstattleiter, mit dem wir uns zwischenzeitlich recht gut angefreundet hatten, riet uns, trotz des guten Aussehens Krananlage und Winde abzunehmen, um deren technischen

Zustand besser einsehen zu können. Drehgestell und Ausleger der Krananlage sowie die entsprechenden Hydraulikzylinder erwiesen sich als problemlos brauchten nur gereinigt werden. Trotzdem haben wir bei allen Hydraulikzylindern die Manschetten und Dichtungen erneuert. Schlecht war der Zustand der Hydraulikpumpe, denn bei einer Überprüfung brachte sie nicht den vorgeschriebenen Nenndruck. Wir nahmen sie auseinander konnten, aber keinen Schaden feststellen. So „bettelten“ wir um eine neue Pumpe, die wir glücklicherweise auch bekamen, da die Hydraulikpumpen am Dump-Truck (Kipper) und dem Wrecker gleich sind. Die längste Zeit brauchen wir wieder für das Säubern, Entrosten und Grundieren der Kranpritsche und Krananlage. Diese Arbeit hat uns natürlich keinen großen Spaß gemacht aber sie war nun mal erforderlich, denn wir wollten ja ein ordentliches Fahrzeug abliefern. Auch die im Heck eingebaute Seilwinde haben wir auseinandergenommen. Aber hier waren nur Wartungsarbeiten wie Ölwechsel, Abschmieren und Einstellen der Rutschkupplung erforderlich. Sogar das Drahtseil war noch fast neu.

Glücklicherweise war bei der Anlieferung der Pritsche auch die Antriebswelle für die Heckenwinde dabei, die unterhalb der Pritsche vom Antrieb des Getriebes über ein Zwischenlager und eine Druckluft betätigte Konuskupplung an das Windengetriebe verläuft. Das Zwischenlager konnten wir erneuern, aber die Kupplung machte Probleme. Hier wollten wir eine neue einbauen, aber es gab keine, da so ein Teil nur beim Wrecker eingebaut ist. Schließlich kam nach einiger Zeit doch eine an. Eberhard Klose hatte wohl alle Ersatzteillager der Umgebung durchgesucht. Ein Problem bereitete uns auch das Einstellen des Druckluftzylinders an der Kupplung. Da wir keinen Motor hatten, hatten wir auch keine Druckluft am Fahrzeug. Versuche, mit Druckluft aus dem Werkstattnetz brachten keine rechten Ergebnisse, so dass wir mal wieder auf den Motor warten mussten.

So etwa im September waren Kran und Winden fertig zusammengebaut und auf die Pritsche aufgesetzt, so dass die Pritsche auf das Fahrgestell konnte. Das war eine größere Sache und wir hatten Hilfe von drei Kollegen von den benachbarten Reparaturplätzen und auch unser stellvertretender Werkstattleiter schaute des Öfteren vorbei. Die Kranpritsche wurde mit dem Hallenkran hochgehoben und waagrecht ausgerichtet. Dann wurde das Fahrgestell darunter geschoben und die Pritsche langsam und vorsichtig aufgesetzt. Das war für uns ein riesiger Schritt vorwärts und wir freuten uns sehr, dass das Fahrzeug nun bald komplett ist. Alles passte recht gut zusammen und wir hatten mit der Montage verhältnismäßig wenig Probleme. Krananlage und Winde konnten wir aber immer noch nicht ausprobieren, da wir immer noch keinen Motor hatten.

Wir verbrachten die Wartezeit mit kleineren Arbeiten aber waren doch recht frustriert das es nicht weiterging. Bei jedem seiner Besuche wurde Eberhard Klose „gelöchert“, endlich einen Motor beschaffen. Aber trotz seiner allerbesten Verbindungen zur Army gelang es ihm auch nicht. Er hat dann wohl aber so-

wohl mit unserem Werkstattleiter als auch mit dem Offizier vom Motorpool gesprochen. Danach kam, für uns vollkommen unerwartet, dann Anfang Oktober der neue Motor: eines Morgens kam ein Gabelstapler aus dem Warehouse und brachte einen kugelförmigen Behälter, der wie eine Seezeichenboje aussah. Wir wollten gar nicht glauben, dass darin ein Motor war. Unsere Nachbarkollegen erklärten, dass wir die Kugelbehälter aufschrauben mussten; sollten aber vorher das Vakuum ablassen. Dann kam der große Augenblick, wo wir mit dem Hallenkran das Oberteil des Behälters abhoben. Da stand er nun, ein funkelneuer Sechszylinder-Benzinmotor!

Unserer Werkstattleiter erklärte uns, dass wir mit einem Benzinmotor Vorlieb nehmen müssen, da die Mack-Vielstoffmotoren, die im Regelfall mit Diesel betrieben werden, den Armeefahrzeugen vorbehalten waren, weil sie so knapp waren. Wir ahnten schon, welche gewaltigen Benzinmengen der Motor brauchte, aber was blieb uns anderes übrig als den Motor einzubauen wenn wir den Kranwagen fertig haben wollten. Wir hoben den Motor aus dem Unterteil der Kugel und mussten zunächst das Konservierungsmittel ablassen. Der Motor war bis zu den Zündkerzenöffnungen mit einem dünnflüssigen Öl gefüllt und auch die Außenseite war mit Konservierungsöl eingesprüht. Im Unterteil des Behälters lagen Kissen, die mit einem körnigen Material gefüllt waren. Man erklärte uns, diese Kissen saugen die Feuchtigkeit auf, so dass der Motor im Behälter jahrzehntelang ohne Korrosionsschäden gelagert werden konnte. Der Motor war vollständig. Alle Anbauaggregate wie Vergaser, Lichtmaschine, Anlasser, Wasserpumpe, Druckluftkompressor und dergleichen waren fix und fertig angebaut und alles war neu. Unsere Freude war natürlich riesengroß und sofort beeilten wir uns mächtig, den Motor ins Fahrgestell einzubauen. Beim Einbau gab es keinerlei Probleme und wir staunten nicht schlecht, wie gut der Motor in den Rahmen passte. Es waren keinerlei Umbauarbeiten erforderlich und es mussten keine neuen Löcher gebohrt werden. Hier konnte man sehen, dass die Army darauf achtete, dass alles weitgehend austauschbar war.

Einen recht brauchbaren Kühler hatten wir schon vorher aufgetrieben und der Kraftstofftank war schon seit längerem am Rahmen angebaut. So fieberten wir dem ersten Start entgegen. Schnell noch einen Kanister Benzin aufgefüllt, das Kühlwasser nachgesehen und die Batterie eingebaut. Der stellvertretende Werkstattleiter merkte, wie aufgeregt wir waren und half uns, die elektrischen Anschlüsse für Lichtmaschine, Anlasser usw. fachgerecht anzuschließen. Ich weiß nicht mehr, wer von uns Dreien den Anlasser betätigte; aber nach 3-4 Anlasser-Umdrehungen sprang der Motor sofort an, stieß jedoch eine riesige Rauchwolke aus. Ab dann lief der Motor ohne Stottern rund und schnurrte wie ein Uhrwerk.

Nun konnte es endlich an die endgültige Fertigstellung gehen. Zunächst haben wir mal die Elektrik in Ordnung gebracht. Hier rächte sich, dass wir beim Abbau des Fahrerhauses die Leitungen nicht gekennzeichnet oder markiert hatten. Wir brauchten

viele hilfreiche Kollegen damit, wir das Drahtgewirr ordnungsgemäß zusammen bekamen. Ohne deren Erfahrung und Hilfe hätten wir das wohl nie geschafft!

Dann stellten wir die Verbindung vom Kompressor zur Druckluftbremsanlage her, denn wir wollten ja sobald als möglich eine Probefahrt machen. Im Motorpool gab es Schilder mit der Aufschrift „Road-Test“, mit denen man ungestraft auf öffentlichen Straßen fahren durfte. Nachdem zunächst der stellvertretende Werkstattleiter die Bremsen im Hof und auf dem Prüfstand überprüft hatte, war dann endlich soweit. Unter Anleitung wurden einige Runden im Hof gedreht und dann ging es ab auf die Straße. Welch ein Feeling mit 265 PS unter der Haube!

Nachdem jeder einmal eine ausgiebige Probefahrt absolviert hatte, ging es wieder zurück in die Werkstatt, denn es war ja noch einiges zu tun. Zunächst musste die Hydraulikpumpe der Krananlage angeschlossen werden. Das war kein Problem und die Hubzylinder arbeiteten auf Antrieb problemlos. Aufrichten und Absenken des Auslegers und das Ausziehen der Kranarmverlängerung funktionierten einwandfrei. Ziemliche Probleme hat uns die Drehbewegung gemacht. Anders als bei europäischen Erzeugnissen erfolgte die Drehbewegung nicht durch einen Ölmotor, sondern durch doppelt wirkende Hydraulikzylinder, die auf einem Zahnsegment wirkten. Dadurch hatte jedes Zylinderpaar irgendwann einen Totpunkt, der vom gegenüberliegenden Zylinderpaar übernommen wird. Die Einstellung der entsprechenden Steuerventile hat uns doch sehr viel Nerven und Zeit gekostet und wir haben dafür zwei oder drei Tage gebraucht. Nach tatkräftiger Hilfe unseres stellvertretenden Werkstattleiters war dann aber alles in Ordnung und auch die Drehbewegung funktionierte.

Hierzu muss man sagen, dass sich der Kran nur um 260° drehen ließ und nicht rundum. Der Anschluss der Heckwinde war problemlos und es stellte sich heraus, dass wir intuitiv die Kupplung richtig eingestellt hatten. Anzumerken ist noch, dass wir die Frontwinde schon vor längerer Zeit hatten, diese aber erst eingebaut werden konnte, nachdem Motor und insbesondere Kühler eingebaut waren. Der Anschluss war aber nicht schwierig, da der Antrieb rein mechanisch erfolgte und der Antrieb von Hand im Führerhaus eingelegt wurde.

So etwa Mitte November 1965 hatten wir dann alles soweit funktionsfähig und auch Eberhard Klose hatte eine ausgiebige Probefahrt mit einer Funktionsprüfung der Krananlagen unter Last durchgeführt. Alles verlief bestens, so dass wir nun an sich fertig waren. Aber das Fahrzeug war allseitig nur grau grundiert und es fehlte die endgültige Lackierung. Auch Branddirektor Achilles kam vorbei und wünschte, dass die Farbgebung in der von ihm entwickelten Rot-Weiß-Lackierung ausgeführt wurde. Das hat Eberhard Klose mit dem Werkstattleiter diskutiert, der das aber strikt abgelehnte. Die Lackierung in Feuerrot RAL 3000 war Problem, da es sich nun um ein Feuerwehrfahrzeug und nicht mehr um ein Armeefahrzeug handelte. Schließlich einigte man sich auf den Passus, dass es sich um einen Wrecker für eine US-

Feuerwehr handelte. Wie schon ausgeführt, gab es im Motorpool nur eine Spritzkabine, in der Lkw eingestellt werden konnten. Die war immer mit Militärfahrzeugen belegt. Auch die Lackierer hatten zunächst wenig Lust von ihrer olivgrünen Einheitsfarbe abzuweichen. Eberhard Klose konnten sie dann aber doch überzeugen und so etwa Ende November, Anfang Dezember kam unser Kranwagen in die Lackiererei. Das ging dann ganz flott, aber wie gesagt, einheitlich vom Fahrgestell bis zu den Aufbauten in Feuerrot (RAL 3000).

Jetzt waren nur noch einige Restarbeiten, wie zum Beispiel Montage der Beleuchtung erforderlich, denn die musste auf deutsche Verhältnisse umgebaut werden. Natürlich auch Blaulicht und Martinhorn. Das zog sich dann doch bis Mitte Dezember hin, so dass wir dann am 23. Dezember 1964 mit großem „Hallo“ in den Hof der Feuerwache 1 eingefahren.

Im Laufe des Januar 1965 wurde dann durch die Abteilung Fernmeldewesen das Funkgerät eingebaut und in einer Lackierwerkstatt die Kotflügel und das Dach vom Führerhaus weiß umlackiert. Mit diesen Arbeiten hatten wir jedoch nicht mehr zu tun, so dass wir ab Januar 1965 wieder in den regulären Wachdienst versetzt wurden. Ich vermute, dass das Fahrzeug so Ende Januar oder Anfang Februar 1965 offiziell in Dienst gestellt wurde. Es erhielt die Kurzbezeichnung ASW für Abschleppwagen. Wir waren zunächst enttäuscht dass unser „Baby“ so einen Namen bekam - war die Feuerwehr doch kein Abschleppunternehmen! Der Name kam von Eberhard Klose, der einfach die englische Bezeichnung „Wrecker“ ins Deutsche übersetzt hatte...

Nachdem das Fahrzeug von der technischen Ausstattung her einsatzbereit war, sollte es natürlich auch so schnell wie möglich zugelassen werden. Bisher fuhren wir den ASW immer mit dem „Road-Test“ Kennzeichen vom Motor-Pool, später dann mit einem deutschen roten 06er Kennzeichen. Zum damaligen Zeitpunkt wurden alle Frankfurter Behördenfahrzeuge beim städtischen Betriebshof (Stadtreinigung) geprüft, da dort die meisten Fahrzeuge waren. Es gab dort eine eigene Prüfhalle mit allen notwendigen Prüfeinrichtungen wie z.B. Bremsenprüfstand usw. Der Prüfer war ein ehemaliger TÜV-Mitarbeiter, der in den Dienst der Stadt gewechselt war. Er war ein umgänglicher Mann, der ein hohes Fachwissen hatte und mit dem man technische Probleme gut diskutieren konnte. Ich kannte ihn schon vorher, da ich des Öfteren Fahrzeuge der Wache 1 vorgefahren habe.

Wie gesagt, waren wir ja ab Januar 1965 wieder in den Schichtdienst versetzt worden, so dass der ASW von einem Kollegen vorgefahren wurde. Das geschah recht blauäugig, da man nicht daran dachte, dass es sich um ein ausländisches, dazu noch um ein ehemaliges Militärfahrzeug handelte. Der Prüfer schickte den Kollegen dann auch gleich wieder zurück, er solle erst einmal die notwendigen Papiere für die Abnahme besorgen. So kam Achilles wieder auf mich zu, ich sollte mich darum kümmern, dass der ASW so schnell wie möglich zugelassen wird. Da vorauszusehen war, dass es länger dauerte und nur

tagsüber erledigt werden konnte, wurde ich wieder in den Tagesdienst versetzt. Ich fuhr dann zuerst mal zum TÜV-Prüfer und habe ihm geklärt, um was für ein Fahrzeug es sich handelte und was alles für die deutsche Zulassung erforderlich war. Die TÜV Dachorganisation hat für derartige Vollabnahmen technische Daten von allen jemals in Deutschland gebauten oder zugelassenen Fahrzeugen gesammelt. Darauf haben die einzelnen TÜV-Dienststellen Zugriff, so dass auch heute noch Oldtimer problemlos zugelassen werden können, auch wenn die jahrzehntelang stillgelegt waren.

Aber solche Unterlagen gab es für US- Militärfahrzeuge nicht. So wurde Eberhard Klose wieder beauftragt, die technischen Unterlagen für unser Fahrzeug zu beschaffen, was auch nach gut einer Woche Suchen und Kopieren gelang.

Schon vorher hatte mir der TÜV-Mann vom Betriebshof gesagt, dass er die Vollabnahme nicht selbst durchführen darf. Er hatte aber einen ehemaligen Kollegen vom TÜH Darmstadt an der Hand. Man einigte sich, dass die technische Prüfung vom Betriebshof und die endgültige Papierabnahme vom TÜH Darmstadt gemacht wurde. In der Zeit, in der Eberhard Klose nach den technischen Unterlagen suchte, fuhr ich mit dem ASW auf den Prüfstand. Die Bremsen funktionierten einwandfrei und brachten „traumhafte“ Werte (die hatten wir ja auch vollständig überholt). Auch an der Lenkung war alles neu. Rost gab es auch keinen, also insgesamt alles bestens.

Dann kam die Beleuchtung. Die ursprünglichen Militärleuchten hatten wir schon im Motor-Pool gegen deutsche Leuchten ausgetauscht. Die amerikanischen Sealed-beam-Scheinwerfer (Glühlampe, Reflektor und Streuscheibe bilden eine Einheit und sind in einem Glaskolben, ähnlich einer Fernsehbildröhre, luftdicht verschweißt) hatten wir damals gelassen, da sie sehr viel heller waren als unsere Bosch-Scheinwerfer. Aber eine deutsche Zulassung erschien unmöglich, da diese Scheinwerfer angeblich den Gegenverkehr blendeten. Da wir bei der hiesigen Bosch-Vertretung nicht weiter kamen, hat sich Achilles persönlich eingeschaltet und selbst beim Direktoratium in Stuttgart interveniert. So kamen dann per Schnellpaket zwei Austauschscheinwerfer, die auch passten. Wir haben aber die alten Sealed-beam-Scheinwerfer aufgehoben, man konnte ja nie wissen - soweit ich mich erinnere, wurden sie später wieder eingebaut und haben nie wieder zu Beanstandungen geführt...

So stand dann einer Abnahme nichts mehr im Wege an der auch Eberhard Klose teilgenommen hatte. Der musste den TÜ-Leuten alle technischen Angaben ins Deutsche übersetzen. Für diese Abnahme brauchten wir einen ganzen Tag und der Betriebshofleiter war sehr verärgert, weil sein Prüfplan damit durcheinander kann. Aber es ging dann doch alles sehr problemlos, so dass wir die ersehnte Vollabnahme bekamen. Mit der war dann auch die amtliche Zulassung ein Kinderspiel und so konnte der ASW dann endlich ordnungsgemäß auf die Straße.

Der ASW wurde zunächst auf der Feuerwache 1 stationiert, da Achilles auch Fahrversuche im Gelände machen wollte. Es kam auch zu einigen Versuchsfahrten die aber nur das Ergebnis brachten, dass sich das Fahrzeug auch in schwierigem Gelände nicht festfuhr.

Da ich auf der Wache 1 stationiert war, war ich von Anfang an Maschinist auf dem Fahrzeug und habe mich bis zu meiner Versetzung auf die neu erbaute Wache 7 (Nordweststadt) mit dem Fahrzeug sehr angefreundet. Es war jedes Mal eine Freude, mit diesem bärenstarken Fahrzeug auszurücken oder Übungen zu absolvieren. Solange ich das verfolgen konnte, hat uns der ASW nie im Stich gelassen und hatte auch keine größeren Reparaturen gehabt.

Der einzige Nachteil war der sehr durstige Benzinmotor. Nach Angaben die ich aus dem Internet herausgezogen habe, brauchte er im Straßenbetrieb auf 3 Meilen eine Gallone Sprit. Umgerechnet sind das rechnerisch etwa 80 l auf 100 km. Ganz so durstig kann mir das Fahrzeug nun doch nicht vor, aber beim Tankinhalt von fast 200 l ließ sich das auch nicht so genau feststellen. Es war aber notwendig, das man nach jeder Ausfahrt oder jedem Einsatz sofort nachtankte und so um die 100 Liter waren es fast immer.



Eines der seltenen Farbfotos vom „feurigen Elias“ – hier bereits auf der Feuerwache Burgstraße

Wohl die größte Bewährungsprobe für den an ASW war das schwere Eisenbahnunglück der Königsteiner Kleinbahn bei Unterliederbach am 17. November 1966. Neben Freiwilligen Feuerwehren aus dem Main Taunus Kreis kam auch die Berufsfeuerwehr zum Einsatz, die ihre damaligen RW 3-St mit 16 t Gesamtgewicht einsetzte. Die Einsatzstelle lag mitten im freien Feld und der Acker zwischen Straße und Eisenbahn war frisch gepflügt. Trotz Allradantrieb sind unsere Einsatzfahrzeuge nicht bis zum Einsatzort gekommen und blieben so etwa auf halber Strecke im Schlamm stecken. Da der ASW sofort mitalarmiert worden war (man wollte ihn zunächst als Kranwagen einsetzen), rückte ich mit dem Fahrzeug aus. Zwischenzeitlich hatten die Kollegen aller Einsatzgeräte aus den Rüstwagen und auch den Löschfahrzeugen herausgenommen und zur Einsatzstelle getragen. Aber auch die Fahrzeuge, insbesondere die Rüstwagen sollten ja direkt bis zum Gleis, um mit den Winden zu arbeiten oder auch die Generatoren zur Beleuchtung einzusetzen. Ich wurde also beauftragt, die festsit-



Zugunglück im November 1966

zenden Fahrzeuge ins Schlepp zu nehmen und zur Einsatzstelle zu bringen. Das klappte bei den schweren RW 3-St nicht so, so dass ich die Heckseilwinde zur Hilfe nehmen musste.

Die Löschfahrzeuge konnte ich überwiegend direkt an den Haken nehmen und zur Einsatzstelle schleppen. Ich staunte selbst, wie sich der ASW durch den schlammigen Acker wühlte. Bei jeder Fahrt sah ich die Schleifspuren der Differenziale im Schlamm und trotzdem habe ich mich nicht einmal festgefahren. Ich habe dann später auch noch Fahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehren zur Einsatzstelle gezogen und nach Ende des Einsatzes am nächsten Morgen alle wieder zurück auf die Straße. Achilles, der die Einsatzleitung übernommen hatte, war vollauf begeistert von der Geländegängigkeit des Fahrzeugs und auch die Kollegen, welche ich aus dem Schlamm befreit hatte, waren voll des Lobes. Dass ich hinterher zwei Tage brauchte um den ASW wieder zu reinigen, abzuschmieren und unterseitig einzusprühen, sei nur am Rande vermerkt...

Da ich als Maschinenmeister für die neue Wache 7 vorgesehen war, sollte ich mich während der Bauzeit um die Einrichtung der dortigen Werkstatt kümmern. Ich musste während dieser Zeit aber im Einsatzdienst bleiben und musste deshalb ein Teleport-Handfunk-sprechgerät ständig mitführen, um alarmiert werden zu können. So kam es dann auch zu einem Einsatz bei einem LKW-Unfall an der Wiesbadener Straße (der jetzigen A 66) in der Kurve zwischen der Anschlussstelle Hattersheim und der Anschlussstelle Zeilsheim. Dies war einer der Einsätze bei der sich die starke 16 t-Winde am Heck wiederum hervorragend bewährte. Die 5 t-Frontwinde wurde nur ungern genommen, da als Überlastungssicherung ein Scherstift diente der des Öfteren abriß. Der Ausbau war recht schwierig, da man an die Welle schlecht herankam. Das hatte sich bei den Maschinisten schnell herumgesprochen, so dass alle lieber die Heckwinde nahmen die keinerlei Probleme machte. Nach meiner Versetzung zur neuen Feuerwache 7 verlor ich dann den ASW aus den Augen, so dass ich zum weiteren Verbleib oder erwähnenswerten Einsätzen nichts mehr berichten kann; der dann später auch auf die Feuerwache 2 in der Burgstraße umgestellt wurde. Dort erfolgte dann auch die Umbenennung in „KW 2“.



Verkehrsunfall Wiesbadener Straße (heute A66)

Technische Daten ASW nach Recherchen aus dem Internet und dem Datenblatt der Branddirektion von 1969	
Fahrzeugtyp	M 62, 5 ton. 6x6, medium Wrecker
Fahrgestell	IH International- Harvester-Company, Chicago Fahrgestell Nr. 633, Baujahr ca. 1952
Motor	Continental Typ R6602- Gasoline, 6-Zyl. Benzinmotor, Hubraum: 602 cubic- inch (9.860 cm ³ / 9,8 l) Leistung: 252 hp (255 PS/188 KW) bei 2.800 U/min Verbrauch: 3 miles per 1 gallon Gasoline on the road (ca. 80 l Benzin auf 100 km Straßenfahrt)
Elektrische Anlage	24 V, minus an Masse
Getriebe	5-Gang Synchron- Schaltgetriebe mit H- Schaltung, 1. Gang unsynchronisiert, Vorgelege zur Untersetzung,

	je ein Nebenantrieb nach vorn (Frontwinde) und hinten (Kran und Heckwinde), im Fahrerhaus manuell schaltbar
Antrieb	Allradantrieb 6x6, nicht schaltbar keine Differentialsperren Vorderachse einfach bereift, Hinterachse Doppelbereifung Bereifung 11.00 x 200 PR 12, Military Radstand 3,8 m / 1,4 m
Höchstgeschwindigkeit	45 mph (ca. 72 km/h)
Krananlage	Hersteller: Austin- Western vollhydraulisch, Drehbereich ca. 270° Ausleger 3,5 m auf 8,5 m ausfahrbar Abstützbreite 3,0 m Hubleistung bei 3,5 m Ausladung: 9,5 ton. hinten und seitlich
Heckwinde	mechanisch, Zugleistung ca. 15 t, Antrieb über Gelenkwelle vom Nebenantrieb des Getriebes, mit Druckluftschaltung an der Winde
Frontwinde	mechanisch, Zugleistung ca. 5 t Antrieb über Gelenkwelle vom Nebenantrieb des Getriebes, nur mechanisch schaltbar
Maße und Gewichte	Leergewicht: 14,5 t tatsächliches 15,5 t Gewicht: 16,6 ton zul. ges. 8,85 m Gewicht: 2,56 m Länge: 3,85 m Breite: 24,70 m Höhe: Wendekreis:

Anno Respondeck

Die Kulturgeschichte des Feuers

Feuer als Waffe – Teil 2: Der Flammenwerfer – oder: Ein Branddirektor pervertiert Feuerwehrtechnik



Deutsche Soldaten an der Westfront mit Flammenwerfer, 1917

(Foto: Bundesarchiv Nr. 183-R22888)

Bereits ab 1901 entwickelte der Berliner Chemie-Ingenieur Richard Fiedler, ein Spezialist für die Entwicklung von Düsen zum Versprühen von unter Druck stehenden Flüssigkeiten, einen so genannten Flammenapparat für den Nahkampf.



Reddemann 1904 als frisch gebackener
Branddirektor von Posen

Im Jahr 1907 wurde in Posen ein Militärmanöver durchgeführt, zu dem der damalige Branddirektor von Posen, Dr. Bernhard Reddemann, als Führer einer Pionierkompanie eingezogen wurde. Er hatte die Auf-

gabe, das Fort Glowno der Festung Posen zu verteidigen. Auf Anweisung des Festungskommandanten soll sich Reddemann hierfür eine neue Strategie einfallen lassen. Vermutlich in Erinnerung an seine Gymnasialzeit am Berliner Askanischen Gymnasium erinnerte er sich: „man hat doch im Altertum das „Griechische Feuer“ (vgl. „Museums-Depesche“ No. 12) gegen den Feind gespritzt...“

Schnell entschlossen frag er den General, ob er zur Verteidigung einen Zug seiner Posener Feuerwehr heranziehen dürfe. Er befahl einen Dampfspritzenzug der Feuerwehr zu dem Fort. Eine kleine abprotzbare Dampfspritze wurde in ein bombensicheres Gewölbe gebracht; in einem Nebenraum eine Anzahl von Fässern aufgestellt, aus denen sie saugen sollte. Wenn die Feuerwehrmänner mit ihren Schläuchen und Strahlrohren eine leicht brennbare Mischung aus Benzin und Petroleum auf die Angreifer verspritzen und die Strahlen in Brand setzen, dann sollte doch wohl der Sturm abgewehrt werden können... Auf der Posener Hauptfeuerwache stellte er schleunigst eine Reihe von Versuchen mit kleineren Spritzen an, deren Kessel mit einer solchen Mischung gefüllt waren. Schließlich waren die Ergebnisse recht brauchbar; es gelang, einen langen Strahl flüssigen Feuers dauernd brennend durch die Luft zu schiessen.

Reddemann lässt nun durch Pioniergruppen Feuerwehrschräuche vergraben und Unterstände für die (Flammen-)Strahlrohrführer bauen. Ein erster praktischer Versuch vor Manöverbeginn – natürlich nur mit Wasser – verläuft zufriedenstellend. Reddemann: „Wehe den Angreifern, die im Kriegsfall versuchen würden, ihn zu betreten und auf Leitern in den Gra-

ben hinabzuklettern! Sie würden durch die Flammenstrahlen erledigt werden!“

Unbestreitbares Fazit dieses Abschnittes: Noch im tiefsten Frieden und ohne den Druck des Ende 1914 wenige Monate nach Kriegsausbruch vor Verdun und verlustreichen Stellungskrieges, der auf Seiten aller Kriegsbeteiligten zur Suche nach neuen, effektiveren Waffen führt, hat sich Reddemann in Vermischung seiner Funktionen als aktiver Feuerwehr- und Reserveoffizier der Entwicklung einer furchtbaren Nahkampfwaffe verschrieben. Ohne auf eine Zustimmung der militärischen Führung zu warten, begann er nun mit Unterstützung einiger Enthusiasten, ab 1912 / 1913 Muster für zwei Größen von Flammenwerfer-Apparaten in der Werkstatt der Posener Feuerwehr zu fertigen.

Als am 28. Juli 1914 der erste Weltkrieg beginnt, ist Reddemann bereits Branddirektor in Leipzig. Voller Euphorie stürzen sich die meisten Staaten Europas in ein militärisches Abenteuer, das in eine Menschen verschlingende Materialschlacht bisher unbekanntem Ausmaßes führt. Auch die Berufsfeuerwehr Leipzig muss umgehend auf zwei Drittel ihres Personal-Sollbestandes verzichten, auch auf ihren Branddirektor, Dr. Reddemann. Er wird als Hauptmann der 2. Kompanie im Pionier-Regiment Nr. 29 eingezogen.

In den ersten Kriegsmonaten werden beim Heer auch Fiedler's Flammenapparate eingesetzt, ohne besondere Erfolge. Sowohl die Truppe als auch die oberste Heeresleitung stehen der Waffe ablehnend gegenüber. Letztere schrieb Anfang 1918 unter Nr. 72373 an das Kriegsministerium: „Die ersten Apparate, die ins Feld kamen, waren ziemlich unbrauchbar. Die Truppen verhielten sich ablehnend.“

Nun bringt sich der Reddemann ins Gespräch. In Kronprinz Wilhelm, dem Oberbefehlshaber der 5. Armee, findet Reddemann einen Förderer einer grausamen Nahkampfwaffe, die den Hilfeleistungsgedanken der Feuerwehr ins Gegenteil pervertiert. Reddemann baut eine Flammenwerfertruppe auf, die er überwiegend aus eingezogenen Berufsfeuerwehrmännern rekrutiert. Diese erachtet er als besonders brauchbar für seinen Zweck, weil sie mit Spritzgeräten umzugehen verstehen und gewohnt sind, mit Ruhe und Umsicht an Brandstellen vorzugehen.

Bei einem ersten erfolgreichen Flammenwerferangriff am 26. Februar 1915 im Wald von Malancourt im Norden von Verdun lässt Reddemann noch 10 Spezialhydrophore des Feuerwehrgeräteherstellers Ewald in Küstrin einsetzen. Er schilderte die Vorbereitung und die Durchführung des Angriffs so:

„Es wurden daher im Auftrage des Ingenieur-Komitees zehn tragbare Handdruckspritzen besonderer Art bestellt, die bei hoher Leistung in den Abmessungen für den Grabenkrieg geeignet waren und selbst durch die schmalsten Grabenkrümmungen hindurchgebracht werden konnten. Für jede Spritze war ein nebenstehender schmaler Eisenbehälter vorgesehen, aus dem sie saugte und in den während der ganzen Spritzdauer aus besonderen Kannen immer

wieder Flammöl nachgegossen wurde. Aus diesen Spritzen konnten dann in der Tat eine beliebige Reihe von Minuten hindurch kräftige Flammstrahlen 30 bis 35 Meter weit in die Gräben des Feindes geworfen werden (...) Wie dann zur bestimmten Minute die die zwölf Feuerstrahlen (Anm.: es wurden auch noch zwei Fiedler'sche Apparate eingesetzt) unter lautem Zischen hinter die Brustwehr der Feindesgräben brausen, da ist sofort der Erfolg da. Lautes Wehgeschrei drüben bei den Gegnern. Wer von ihnen nicht von den Flammen erfaßt ist, der springt rückwärts aus dem Graben...“

Mit den deutschen Flammenwerfern gelingt es, britische Verbände in Stärke von 2 Bataillonen in die Flucht zu zwingen; Reddemann wird daraufhin zum Major befördert.

Es zeigt sich aber sofort, dass die Zukunft dieser Waffe in kleineren Geräten mit Gasdruck als Treibmittel für das Flammöl liegt. Die Arbeiten Reddemanns weisen aus, dass Flammenstrahlen mit relativ geringem Aufwand erzeugt und taktisch zum Einsatz gebracht werden konnten. Das technische Funktionsprinzip war ähnlich dem eines Auflade-Feuerlöschers: In einen Behälter mit einem leicht brennbaren Flammöl-Gemisch wurde mit hohem Druck Stickstoff gepresst und so das Flammöl ausgetrieben. Dieses konnte derart unter Druck gesetzt, einige Meter weit verspritzt werden. Beim Austreten des Ölstrahls aus dem Rohr wurde es durch einen Glühzündapparat in Brand gesetzt.

Der *Große Flammenwerfer* (Grof) sollte in erster Linie im Grabenkampf, im durchschnittlichen Gelände und zur Verteidigung von Ortschaften eingesetzt werden. Er hatte ein hohes Gewicht, war schwer beweglich und konnte nur stehend bzw. liegend bedient werden. Der Kessel des Flammenwerfers hatte ein Fassungsvermögen von 100 Liter Flammenöl, das bei einem Druck von 15 bar etwa eine Dreiviertelminute bis zu 45 Meter weit verspritzt werden konnte. In der Regel sollten mehrere Kessel miteinander verbunden werden, um damit eine längere Wirkungsdauer zu erreichen. Um den Wirkungsbereich bei Angriffen noch weiter zu erhöhen, wurden dann im Krieg noch verschiedene Angriffsformen gewählt; so z.B. das Hervorspringen des Rohrführers mit einem bis zu 30 Meter langen Schlauch.

Der *Kleine Flammenwerfer* (Kleif) sollte von einem Mann auf dem Rücken getragen werden. Die erste Konstruktion hatte noch einen recht großen Stahlkessel und ein derart hohes Gewicht, dass eine Bewegung im Gelände einen immensen Kraftaufwand erforderte. Die wurde bald durch einen kleineren, ringförmigen Apparat abgelöst, dessen Gewicht in etwa dem des Marschgepäcks entsprach. Dieser erlaubte dem Träger, sich in kurzen Sprüngen im Gelände zu bewegen, sich in Deckung zu werfen und weite Strecken mit und vor der Infanterie zu gehen. Der kleine, tragbare Flammenwerfer hatte rund 10 Liter Flammenöl, eine Reichweite von etwa 20 Metern und eine Wirkungsdauer von ca. 15 Sekunden.



1917 bei Ypern erbeuteter deutscher Flammenwerfer (Kleif)

Um eine hohe moralische Wirkung zu erreichen, verwendete man ein Ölgemisch, das mit dichten, schwarzen Rauchwolken verbrannte. An Stellen, bei denen die Gefahr bestand, von gegnerischer Artillerie erkannt zu werden, wurde ein Ölgemisch eingesetzt, das nur einen dünnen, kaum sichtbaren Rauch erzeugte.

Am 18. Januar 1915 wurde der erste Spezialverband unter dem Namen „Flammenwerfer-Abteilung Reddemann“ aufgestellt. Nach der Aufstellung weiterer Einheiten wurde das „III. Garde-Pionier-Bataillon“ gebildet und im April 1916 sämtliche Flammenwerfer-einheiten zum „Garde-Reserve-Pionier-Regiment“ zusammengefasst, die nun als „Totenkopf-Pioniere“ bezeichnet werden sogar ein eigenes Abzeichen in Form eines Totenkopfes erhalten, das auf dem linken Ärmel getragen wird.

Die Offiziere der 3.000 Mann starken Truppe sind oftmals langjährige Weggefährten Reddemanns aus Feuerwehrkreisen: Branddirektor Pistorius aus Breslau, Branddirektor Sturm und Brandinspektor Kempf aus Posen, Brandmeister Lindner aus Berlin, u.a. Und auch diese hohen Feuerwehroffiziere haben keinerlei Skrupel, umgewidmete Feuerwehrentechnik dazu einzusetzen, um Menschen schlimmste Verletzungen und den Tod zu bringen. Sie entwickeln einen regelrechten Kult um den Totenkopf; so wird z.B. Branddirektor Pistorius als „Liebhaber des Totenkopfes als Abzeichen an den unmöglichsten Stellen“ beschrieben...

Im Oktober 1916 meldet die Zeitschrift *Feuer und Wasser* Reddemann als „Ritter des Eisernen Kreuzes 1. Klasse“ und 1917 vermeldet die Fachzeitschrift *Feuerspritze* in ihrer zehnten Ausgabe: „Dem Branddirektor von Leipzig, Major Dr. Reddemann, Kommandeur des Garde-Reserve-Pionier-Regiments, hat der Kaiser von Österreich das Militär-Verdienstkreuz mit der Kriegsdekoration verliehen.“

Reddemann bezeichnet erstmals die vorangehenden Flammenwerfertrupps als Stoßtrupps. Er wird daher bei Militärhistorikern, zusammen mit dem preußischen Offizier Willy Rohr, als Schöpfer des Stoßtruppedankens angesehen.

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges bestand dieses Regiment aus 3 Bataillonen mit 12 Kampfkompanien, einer Feld-Versuchskompanie und einer Feld-Ausbildungskompanie mit über 3.000 Mann. Die Feld-Versuchskompanie führte ständig Versuche zur Verbesserung der Flammenwerfer-Apparate durch, hatte beschädigte zu reparieren und den Nachschub an Öl, Zündern, Stickstoff, usw. zu regeln. Im Laufe des Krieges wurde von ihr beim Regimentsstab in Frankreich eine Flammenwerfer-Produktionsstätte errichtet, die aber mehrfach verlegt werden musste. Deren Produktion hatte den gesamten Bedarf an Flammenwerfern und Zubehör zu decken.

Der Einsatz der Flammenwerfer zeigte in dreifacher Hinsicht Wirkung: Neben der direkten Einwirkung der Flammen auf den Gegner und dessen Gerät wurde der Gegner auch psychisch beeinflusst. Schon beim Bekanntwerden von geplanten Flammenwerfer-einsätzen zog sich der Gegner häufig zurück, um nicht in dessen Reichweite zu liegen. Über die Wirkung der Flammenwerfer bei Fort Vaux schrieb im Juni 1916 ein deutscher Offizier, sicherlich selbst noch unter dem Eindruck des Erlebten: „Es war 9.30 Uhr. Die Feuerkatastrophe brach über die Franzosen herein. Ein brausendes Feuermeer wälzte sich auf sie. Der Feind sah lodernde, zuckende Stichflammen auf sich zukommen; er sah keine Leute, nur Apparate. Wie ein Naturereignis von gewaltiger Größe drückte ihn die Erscheinung nieder...“

Im Ganzen wurden 653 Flammenwerferangriffe durchgeführt, davon wurden 535 (82%) „mit Erfolg“ bewertet, 118 (18%) „ohne brauchbares Ergebnis“. Eine grundlegende Wende des Stellungskrieges konnte aber auch durch den Flammenwerfer nicht erreicht werden. Mit dem am 11. November 1918 unterzeichneten Waffenstillstand ist der verlustreiche Krieg beendet. Reddemanns 5. Garde-Reserve-Pionier-Regiment wird aufgelöst. Eine aus Berufssoldaten bestehende Rest-Kompanie der Flammenwerfer wird in die aufrecht erhaltenen Truppenformationen eingegliedert.



Flammenwerfer gegen deutsche Landsleute

Einige ehemalige Angehörige des Regiments werden sich mit ihrer furchtbaren Waffe im Zuge der politischen Unruhen in Freikorps engagieren und ihre furchtbare Waffe gegen die eigenen Landsleute in der Heimat einsetzen.

Reddemann selbst kehrt im Dezember 1918 in die Leipziger Hauptfeuerwache zurück, wird sich aber später voller Stolz daran erinnern, dass die nach der militärischen Niederlage beim Heer verbliebene Flammenwerferkompanie „sich bei den Kämpfen gegen die Spartakisten in Berlin öfters mit Erfolg beteiligte.“

Der Artikel 171 des Versailler Vertrages verbot nach Ende des Krieges den Deutschen den Besitz, die Herstellung und die Einfuhr von Flammenwerfern. Trotzdem - unabhängig davon brach die Entwicklung der Flammenwerfer auf deutscher Seite nicht ab. Aus Gründen der Geheimhaltung wurden die Entwicklungsarbeiten und Versuche meist bei ausländischen Tochterfirmen deutscher Unternehmen gemacht...



Deutscher Flammenwerfer M 36, eingesetzt im Zweiten Weltkrieg

Später dann, in der Wehrmacht des Dritten Reiches, sah die Führung drei Arten von Flammenwerfern vor: kleine tragbare, mittlere fahrbare und ortsfeste. Auch hier fanden sich wieder Verbindungen in den Feuerwehrebereich: Mit der Herstellung der ortsfesten Anlagen wurde die Firma *Minimax* in Neuruppin beauftragt. Obwohl Flammenwerfer ursprünglich als „Stoßtrupp-Waffen“ vorgesehen waren, erlangten sie dann im Laufe des Zweiten Weltkrieges eine immer größere Bedeutung als Abwehrwaffe.

Bereits 1942 stellte die deutsche Rüstungsindustrie 4.618 „Flammenwerfer 41“ her; 1943 wurde die Produktion auf 11.480 Stück und 1944 auf 44.280 Stück gesteigert. Sie gingen nicht nur ans Militär; einige Flammenwerfer wurden auch an die Polizei geliefert. Auch auf gepanzerten Fahrzeugen wurden schließlich Flammenwerfer eingesetzt. Nachdem am 26. September 1944 die Bildung des „Deutschen Volkssturms“ befohlen war, sollte ab Ende 1944 dieses letzte Aufgebot nun auch mit dem „Volksflammenwerfer 46“ ausgerüstet werden.

Nicht unerwähnt soll in diesem Zusammenhang bleiben, dass diese grausame Waffe bereits im Ersten Weltkrieg *sofort* von der gegnerischen Seite kopiert wurde und von zahlreichen Nationen bis zum heutigen Tage weiterentwickelt wurde.



1916 erbeuteter französischer Flammenwerfer. Unverkennbar die Verwandtschaft zum Aufladelöschler

Und Branddirektor Reddemann?

Er blieb bis zu seinem Tode ein glühender Verfechter von Flammenwerfern und damit ausgerüsteten Truppen. Er schrieb ein Buch mit dem Titel „Die Geschichte der deutschen Flammenwerfertruppe“ und hielt Kontakt zu den Weggefährten dieser Zeit. Noch 1937, also kurz vor seinem Tode, notiert er rückblickend: „Dieser Stolz lebt noch in den ehemaligen Angehörigen der Truppe, die in ihrem Kameradenverein den silbernen Totenkopf auf dem Bürgerrock tragen.“

Quellen und weiterführendes Material:

Rolf Schamberger, Gerd Schrammen:
Branddirektor und Major der Landwehr Dr. jur. Bernhard Reddemann – Aufstieg und Fall eines feuerwehrtechnischen „Allrounders“
 Brandschutz / Deutsche Feuerwehrzeitung 5/2010

Fred Koch:
Flammenwerfer des deutschen Heeres bis 1945
 Band 154 der Zeitschriften-Serie „Waffen-Arsenal – Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte“
 Podzun-Pallas-Verlag, 1995

VERMISCHTES

Korrektur zur letzten „Museums-Depesche“

Unser Leser Maik Billino hat uns auf folgenden Umstand hingewiesen, wofür wir uns bedanken und die Information gern weitergeben:

Beim Neubau der AB „Sonderlöschmittel“ durch die Firma Sirch wurden nur die Pulveranlagen vom ehemaligen AB „Pulver“ wiederverwendet. Die CO₂-Löschanlagen wurden neu beschafft.

Nachtrag zur letzten „Museums-Depesche“



Kurz nach dem Erscheinen der letzten „Museums-Depesche“ mit dem Schwerpunktthema *Wechseladerfahrzeuge und Abrollbehälter der Frankfurter Feuerwehr* stellte die Branddirektion den neuen AB-Atemschutz in Dienst. Der Ausbau des Abrollbehälters erfolgte bei der Firma GSF. Wie bei anderen Abrollbehältern der Frankfurter Feuerwehr auch, wurde beim neuen AB-Atemschutz ein Großteil der Beladung in Rollwagen untergebracht, mit denen die Ausrüstung leicht an fast jeden Punkt von Einsatzstellen transportiert werden kann. Eine echte Innovation stellt der rückwärtige Zugang zum Arbeitsraum des AB-Atemschutz dar: wahlweise kann dieser über eine normale Zugangstür betreten werden oder aber alternativ die komplette Heckseite hochgeklappt werden (siehe Foto).

Beide RW-Schiene in Museen



Nachdem sie noch einige Wochen als Reservefahrzeuge zurückgehalten wurden, sind nun beide Rüstwagen „RW-Schiene“ von Iveco Magirus (Baujahr

1985) offiziell außer Dienst gestellt und in Museums-Bestände übergegangen. Das Fahrzeug mit dem Kennzeichen F-234 wurde an das VGF-Verkehrsmuseum im Frankfurter Stadtteil Schwanheim übergeben. Das zweite Fahrzeug mit dem Kennzeichen F-243 (Foto) ging in den Museumsbestand der Frankfurter Feuerwehr über. Zusammen mit dem ersten je gebauten RW-Schiene aus dem Jahr 1970 können im Museum der Frankfurter Feuerwehr nun zwei Generationen der Zweiwege-Fahrzeuge gezeigt werden.

Der Falke fliegt wieder...



„Falcon“ als Blickfang bei der FF Niederrad...



...und beim „Escherheimer Wochenende“

Frankfurts „coolstes Feuerwehrauto“, so der häufiger zu hören gewesene Kommentar der jüngsten Veranstaltungsbesucher, hatte kürzlich mehrere Wochenendtermine. Zunächst bereicherte das ULF (Universal-Löschfahrzeug) die Fahrzeugausstellung beim Tag der offenen Tür der Freiwilligen Feuerwehr Niederrad, in der Woche darauf wurde er an zwei Tagen auf Bitte der Freiwilligen Feuerwehr Eschersheim beim „Escherheimer Wochenende“ gezeigt. Der FGMV e.V. freut sich sehr, dass immer mehr Freiwillige Wehren des Stadtgebietes verstehen, dass das Museum der Frankfurter Feuerwehr auch *ihr* Museum ist und die Kontakte und Zusammenarbeit mit dem Museum intensivieren.

Umzug läuft auf Hochtouren

Der Umzug der Museumsbestände ins neue Zwischenlager Bockenheim läuft auf Hochtouren. Da in diesem Jahr das Vereinsleben etwas kurz gekommen ist, hoffen wir, bis Anfang Dezember mit dem Umzug und dem Einräumen so weit vorangeschritten zu sein, dass wir unsere Mitglieder zu einem Adventskaffee am neuen Standort einladen können.

Da dort auch endlich Akten-, Bücher- und Fotoarchiv zusammengefasst werden und eine satzungsgemäße Archivarbeit und Recherchemöglichkeiten ermöglicht werden, wird derzeit eine Archiv- und Benutzungsordnung erarbeitet.

Arbeitseinsatz des FGMV e.V.

In der ersten Oktoberwoche werden Mitglieder des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereines in einem Abbruchhaus in der Innenstadt Teile einer Sprinkleranlage aus dem Jahr 1968 ausbauen. Dies wurde auf Vermittlung des Kollegen Michael Henß möglich, bei dem wir uns herzlich bedanken.

Ständer gesucht

Für unser Museum suchen wir dringend einen Standrohrständer (UH-Klaue auf Stützkreuz o.ä.), wie er bei manchen Feuerwehren zum Setzen von Standrohren bei Übungen genutzt wird. Wer hat einen solchen Ständer in der Ecke stehen und braucht ihn nicht mehr?

Aufruf: „Niemand wird vergessen“



Beispiel: BF-Maschinenlehrgang Mai 1975

Für den Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein Feuerwehr Frankfurt am Main e.V. ist die Formel „Feuerwehr = Mensch + Technik“ eine wichtige Grundlage seiner Arbeit. Während die Technik oft relativ gut dokumentiert ist, bleiben die handelnden Personen aber oft auf der Strecke. Uns ist es aber wichtig, dass auch diese nicht vergessen werden.

Daher starten wir die Aktion „Niemand wird vergessen“ mit dem Aufruf an alle aktiven und pensionierten Berufsfeuerwehrleute, sich einmal hinzusetzen und ihre in Frankfurt besuchten Lehrgänge (z.B. GAL 1/1975 oder Inspektorenlehrgang 1982) mitsamt den Namen ihrer Lehrgangskollegen und, wenn möglich, mit dem genauen Zeitraum des Lehrganges, aufzuschreiben. Auch Hinweise auf Kollegen, die später

zu anderen Feuerwehren gewechselt oder früh verstorben sind, wären hilfreich. Auch Gruppenfotos (möglichst mit Namensliste) von Lehrgängen, Wachabteilungen (heute Dienstgruppen), Sachgebietsbelegschaften, usw. sind herzlich willkommen.

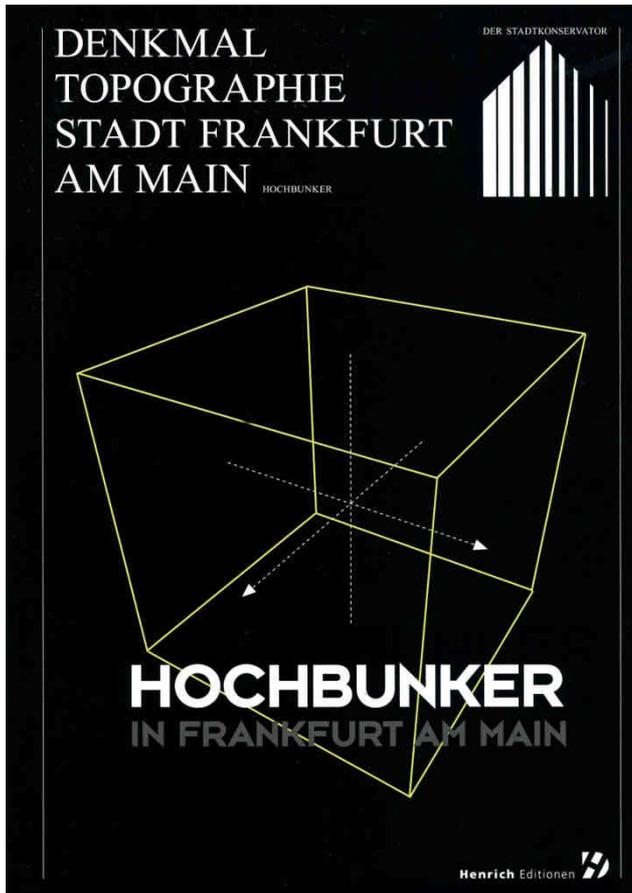
Auch von Seiten der Freiwilligen Feuerwehren und Werkfeuerwehren wären wir für die Übermittlung alter und auch aktueller Namenslisten und Fotos dankbar!

Bitte sendet die Listen als Kopie, Scan oder Abschrift, gern auch im Original, an die Adresse des FGMV e.V. (Florianweg 13, 60388 Frankfurt a.M.) oder an fgmv.frankfurt@o2online.de

Gescannte Listen bitte 300 dpi; gescannte Fotos als jpg-Datei mit *mindestens* 300 dpi.



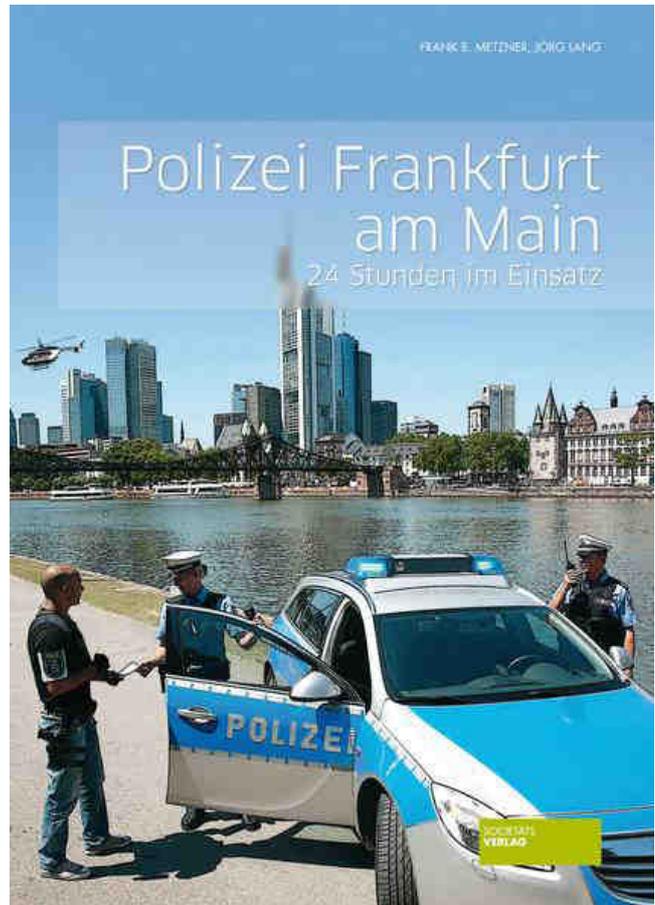
Beispiel: OBM-Lehrgang 1/91



Im Frankfurter Stadtgebiet sind heute noch 38 von 43 Hochbunkern erhalten, die zwischen 1941 und 1943 errichtet wurden. Das reich bebilderte Hardcover-Buch ist eine Bestandsaufnahme der noch verbliebenen Hochbunker, sind sie doch die letzten und gleichwohl eindrucksvollen gebauten Zeugnisse eines bedeutenden historischen Zeitabschnitts.

In Hessen liegt bisher keine Zusammenstellung von Bunkerbauten vor, auch für das Frankfurter Stadtgebiet nicht. Die Bestandsaufnahme in Frankfurt am Main war überraschend aufwendig, da abweichend vom Luftschutz-Führerprogramm verzeichnete Bunker nicht errichtet wurden, weitere, nicht verzeichnete geplant und gebaut, sowie mindestens zwei Bunker geplant, aber nicht errichtet wurden. Zudem zeigte sich eine überraschende Vielfalt unterschiedlicher Luftschutzanlagen, wobei sich die Zusammenstellung auf die oberirdischen, bombensicheren Luftschutzanlagen beschränkt. Seit 2010 werden verstärkt Anstrengungen unternommen, Bunkeranlagen zu veräußern. Es erscheint an der Zeit, die Frankfurter Hochbunker vorzustellen und einer kritischen Bestandsaufnahme zu unterziehen. 240 Seiten, 330 Abbildungen.

Dr. Andrea Hampel:
Hochbunker in Frankfurt am Main
 Verlag Heinrich Editionen
 34,95 Euro
 ISBN: 978-3-921606-87-2



365 Tage im Jahr steht die Frankfurter Polizei für ihre Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung und übernimmt von der Seelsorge bis hin zur Festnahme von Schwerverbrechern ein breites und gefährliches Aufgabengebiet. Spannend und detailliert tauchen die beiden Polizisten Jörg Lang und Frank B. Metzner mit ihrem Werk in die Frankfurter Polizeiarbeit ein, die sich im Laufe der Zeit immer neuen Herausforderungen stellen musste. Reich bebildert präsentieren die Autoren neben einem historischen Abriss der Polizeiarbeit vor allem herausragende Kriminalfälle der letzten Jahrzehnte und vermitteln Einblicke in das Tätigkeitsfeld einer modernen Großstadtpolizei. Dem Buch beigelegt ist eine Foto-CD mit über 500, meist unveröffentlichten, digitalen Polizeibildern.

Frank B. Metzner & Jörg Lang:
**Polizei Frankfurt am Main –
 24 Stunden im Einsatz**
 Societäts-Verlag 2012
 19,90 Euro
 ISBN: 978-3-942921-10-7

Beide Bücher befinden sich auch im Bestand unseres Museumsarchives und können dort eingesehen werden.

