

Museums- Depesche

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



Schwerpunktthema:

***Löschgruppenfahrzeuge
der Feuerwehr Frankfurt***

Ausgabe Nr. 26

März 2017

Inhalt der sechszwanzigsten Ausgabe

Seite

Inhalt / Impressum.....	2
Löschgruppenfahrzeuge bei der Frankfurter Feuerwehr.....	3
Nur eine Randgruppe? – Die LF 16-TS des Katastrophenschutzes.....	17
Wo sind sie geblieben? – Spurensuche nach ex-Frankfurter Löschgruppenfahrzeugen.....	22
Floriansdorf begeistert FGMV-Mitglieder.....	23
Das Interesse wächst: Besucherzahlen entwickeln sich gut.....	25
Vermischtes.....	27

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: museum@fgmv.org
Web www.fgmv.org

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 mit Fotos und Hinweisen beigetragen:

Irmgard Willitsch, Bernd Noack, Werner Romann, Uwe Bunzel, Mathias Schmidt, Ralf Keine, Wolfgang Rotter, Jens-Peter Trotno, Manfred Gihl, Erwin Rodehau, Stefan Gärth, Bildstelle der Feuerwehr Frankfurt, u.a.

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



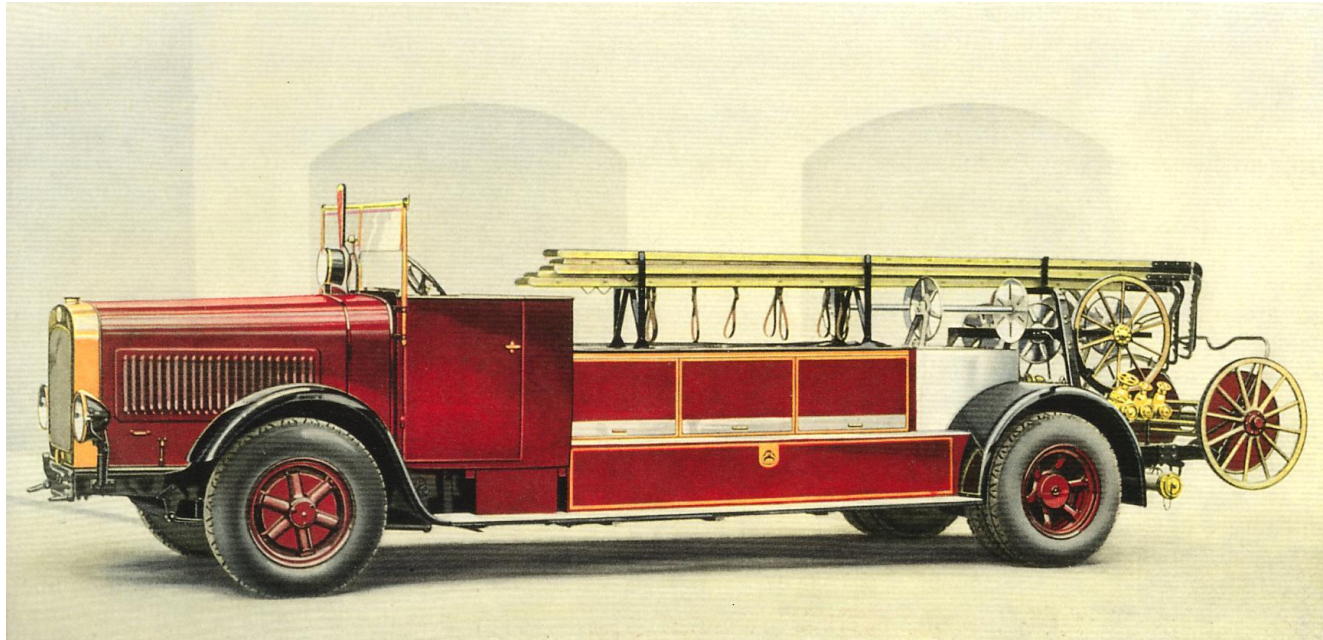
Zum Titelbild:

Opel Blitz / Metz Löschgruppenfahrzeug LF 8 der Freiwilligen Feuerwehr Kalbach im Hof der Feuerwache 2 (Burgstraße).

Foto: Aad de Rooy

Seit Jahrzehnten wichtiger Pfeiler des Fuhrparks:

Die Löschgruppenfahrzeuge (LF) der Frankfurter Feuerwehr



„Urahn“ der Frankfurter Löschgruppenfahrzeuge: Magirus Niederrahmen-Automobilsspritze, Modell „Frankfurt“

Unter den Feuerwehr-Fahrzeugfans gelten Löschgruppenfahrzeuge oft als eher langweilige Fahrzeuggruppe, als „Brot-und-Butter-Autos“. Sie haben zwar eine große Besatzung, führen aber in einigen Ausführungen wenig aber gar kein Wasser mit und die Beladung ist eher übersichtlich. Aber ist die Entwicklung dieses Zweigs der Normfahrzeuge wirklich so uninteressant? Wir wollen mal einen Blick auf die Geschichte der Löschgruppenfahrzeuge (LF) bei der Berufsfeuerwehr und den Freiwilligen Wehren in Frankfurt am Main werfen.



Adler Motorspritze der BF Frankfurt, Baujahr 1910

Vorläufer der Löschgruppenfahrzeuge waren in Frankfurt die Automobilsspritzen von DMG, Adler und Magirus, die mit einer vom Fahrzeugmotor angetriebenen Feuerlöschkreiselpumpe, einem kleinen

Löschwassertank, sowie umfangreicher Schlauch- und Gerätebeladung ausgestattet waren. Hinzu kam eine größere Fahrzeugbesatzung von 9 bis 11 Mann.

Löschgruppenfahrzeuge sind die einzige Fahrzeugart bei deutschen Feuerwehren, deren Bezeichnung sich direkt von ihrer Besatzung ableitet. Wir unterscheiden bei den Besatzungen nämlich nach Trupp-Besatzung (Fahrzeugführer + 2 Einsatzkräfte), Staffelbesatzung (Fahrzeugführer + 5 Einsatzkräfte) und eben die Löschgruppe (Fahrzeugführer + 8 Einsatzkräfte). Die Löschgruppe selbst besteht aus

- Fahrzeugführer
- Maschinist (Fahrer)
- Melder
- Angriffstrupp (2 Personen)
- Wassertrupp (2 Personen)
- Schlauchtrupp (2 Personen).

Die Aufgaben der einzelnen Besatzungsmitglieder sind in Feuerwehrdienstvorschriften und bei verschiedenen Feuerwehren, so auch in Frankfurt, zusätzlich in so genannten Standard-Einsatz-Richtlinien (SER) für alle möglichen denkbaren Einsätze genau festgelegt.

Das Löschgruppenfahrzeug ist auch das einzige deutsche Feuerwehrfahrzeug mit dieser großen Besatzung von 9 Feuerwehrleuten. Das gilt eigentlich auch noch für den Ableger des Löschgruppenfahrzeuges (LF), das Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug

(HLF), aber viele Feuerwehren, insbesondere Berufsfeuerwehren, sind hier im Laufe der Zeit zu einer Staffelbesetzung (1+5) übergegangen. Das ist auch in Frankfurt so geschehen.

Entwicklung hin zum Löschgruppenfahrzeug



Adler Motorspitze der BF Frankfurt, Baujahr 1911. Das Fahrzeug unterscheidet sich von seinem Vorgänger von 1910 vor allem durch die weiter nach oben gelegten Pumpenanschlüsse.

Löschfahrzeuge, die zugleich große Mannschaften mitführen können, waren bei den Feuerwehren schon immer beliebt, denn jede helfende Hand, gerade auch im Ersteinsatz, ist wichtig. Dies können wir bereits bei den pferdegezogenen Löschzügen beobachten und dann auch bei den Motorspritzen, wo oft größere Mannschaften, gern auch auf beiden Seiten des Aufbaues in Längsrichtung sitzend, mitgenommen wurden. Die Anzahl der auf der Motorspitze (und der übrigen Fahrzeuge) mitgeführten Männer schwankte jedoch von Feuerwehr zu Feuerwehr und oft sogar innerhalb einer Feuerwehr von Wache zu Wache. Einheitliche Dienstvorschriften für alle Feuerwehren gab es nicht und so hatte sich jede Wehr ihre eigenen Fahrzeugkonzepte und Einsatztaktiken „zurecht gestrickt“; auch wenn es immer mal wieder Versuche zur Vereinheitlichung gab.

„Der Krieg ist der Vater aller Dinge“ sagt ein geflügeltes Wort und oft trifft es zu. Für die Entwicklung der Löschgruppenfahrzeuge (und der genormten Feuerwehrfahrzeuge in Deutschland allgemein) gilt es allemal. Es waren die nationalsozialistischen Verwaltungen und Behörden, die die Dinge vorantrieben. Man plante schon seit der Machtergreifung auf einen großen Krieg und besonders auf die Anforderungen eines modernen Luftkrieges hin. Es war klar, dass hierzu die Feuerwehren fähig sein mussten, sich gegenseitig zu unterstützen und zu ergänzen. Mit Wehren, die jede ihre eigene Philosophie für den Einsatzfall verfolgte, die nie geübt hatten, zusammen zu arbeiten und deren Kupplungen und Schlauchverschraubungen oft noch nicht mal zusammenpassen, war diese effektive Zusammenarbeit wohl kaum denkbar.

Viele Maßnahmen wurden getroffen, um die Feuerwehren auf eine einheitliche Linie zu bringen; wir konzentrieren uns hier einmal nur auf die Entwicklung der Löschgruppenfahrzeuge.

Bereits das preußische „Gesetz über das Feuerlöschwesen“ vom 15. Dezember 1933 unterstellte die Feuerwehren dem Ortpolizeiverwalter und den Polizeiaufsichtsbehörden. Seitdem kam der Begriff „Feuerlöschpolizei“ auf, ohne dass er im Gesetz erwähnt gewesen wäre. Auch Feuerwehrfahrzeuge erhielten z.T. bereits die Aufschrift „Feuerlöschpolizei“.

Am 23. November 1938 folgte ein für das gesamte Deutsche Reich gültige „Gesetz über das Feuerlöschwesen“, das die Zuständigkeit des Reichsministers des Innern¹ für alle Brandschutzangelegenheiten festlegte. Die Feuerwehren wurden als „Feuerschutzpolizei“ in die Ordnungspolizei eingegliedert. Selbst die Feuerwehrfahrzeuge waren bald polizeigrün („dunkelgrün glänzend“) lackiert und erhielten Kennzeichen mit „Pol“-Zulassung. Die Organisation des Brandschutzes im rasch an Bedeutung gewinnenden Luftschutz war jedoch nicht eindeutig gegliedert, weil sich Reichsluftfahrtminister² und Reichsinnenminister die Zuständigkeit für den Luftschutz teilten.³ Diese nicht klar definierten Zuständigkeiten und die späteren Erfordernisse der Kriegswirtschaft mit zahlreichen Materialengpässen führten dazu, dass die Bauvorschriften für Feuerwehrfahrzeuge nahezu monatlich geändert wurden.

Hier einmal eine Aufstellung (ohne Anspruch auf Vollständigkeit), von Normen, Regeln und Bestimmungen, die auf den Bau und die Ausrüstung von Löschgruppenfahrzeugen (ursprüngliche Bezeichnung Kraftspritze KS) Einfluss genommen haben:

Im **Juli 1933** werden zwischen dem Deutschen Normenausschuß e.V. und der Feuerwehrtechnischen Normenstelle Verhandlungen geführt, dass die Feuerwehrnormung in das deutsche Gesamtnormenwerk eingegliedert wird. Die bisher veröffentlichten FENO-Normblattentwürfe werden in ihrer endgültigen Form als DIN-FEN-Normblätter erscheinen (FEN = Feuerwehr-Einheits-Norm).

Am **1. Dezember 1933** erscheint der Entwurf der DIN FEN 180 „Der Löschzug der Berufsfeuerwehr – Stärke und Ausrüstung“. Grundgedanke ist der Zweifahrzeug-Zug (KS und DL)⁴. Der Entwurf wird im Dezember 1934 zurückgestellt, da die Auffassungen in den damaligen Ländern grundverschieden sind.

Im **März 1934** erscheinen die Entwürfe für die DIN FEN 500 „Herstellung und Abnahme einer Kraftspritze 1500 l/min“ und DIN FEN 520 „Herstellung und Abnahme einer Kraftspritze 2500 l/min“ sowie

¹ 30. Januar 1933 bis 25. August 1943 Wilhelm Frick, danach bis 30. April 1945 Heinrich Himmler.

² Hermann Göring.

³ vgl. Werner Oswald / Manfred Gihl „Kraftfahrzeuge der Feuerwehr und des Sanitätsdienstes“, Motorbuch-Verlag Stuttgart 1976

⁴ Mitteilungen der feuerwehrtechnischen Normenstelle in der Arbeits- und Interessengemeinschaft Deutscher Feuerwehrorgane, 1933, Nr. 11, S. 37

der DIN FEN 560 „Herstellung und Abnahme einer tragbaren Kraftspritze 800 l/min“.⁵

Am **22. August 1935** erscheint ein Reichserlass über die Verwendung von Dieselmotoren in Feuerwehrfahrzeugen:

„Es ist vielmehr erforderlich, daß Feuerwehrfahrzeuge, z.B. Kraftfahrerspritzen, Kraftfahrdrehleitern, Schlauchwagen usw., unter weitestgehender Verwendung handelsüblicher Lastwagenfahrgerüste gebaut werden, die bei einer Rahmentragfähigkeit von 3,0 und mehr Tonnen allgemein mit Dieselmotoren ausgerüstet werden. Der Dieselmotor muß z.Z. auch als die Antriebsart angesehen werden, die der Entwicklung der einheimischen Treibstoffversorgung die geringsten Einschränkungen auferlegt.“⁶

Am **24. Dezember 1936** wird das Ausrüstungsverzeichnis und der Beladeplan für die Kraftfahrerspritze KS 25 – Bauart 1936 – veröffentlicht.

Das zukünftige Erscheinungsbild von Feuerwehrfahrzeugen wird mir einem Ministerialerlass vom **1. März 1937** festgelegt:

Farbe der Feuerlöschfahrzeuge

- (1) Die Fahrzeuge der Feuerlöschpolizei sind wie folgt zu lackieren:
 - a) Kraftfahrzeuge: Fahrgestell, Räder und Kotflügel schwarz glänzend. Aufbau dunkelgrün glänzend, Farbe Nr. 30 der Farbenkarte für Fahrzeuganstriche (RAL Nr. 840 B 2).
 - b) Sonstige Fahrzeuge: Fahrgestell und Beschläge schwarz glänzend. Holzteile dunkelgrün glänzend, wie vorstehend angegeben.
- (2) Bei den vorhandenen Fahrzeugen ist eine Änderung erst bei notwendig werdendem Neuanstrich durchzuführen.
- (3) An den Feuerlöschfahrzeugen ist künftig nicht mehr das Stadtwappen, sondern das Hoheitszeichen der Polizei zu führen.⁷

Ab dem **1. Oktober 1937** erhalten die Kraftfahrzeuge der Feuerlöschpolizei das „Pol“-Kennzeichen.⁸

Für die Kraftzugspritze KzS 8 (Löschwagen mit Tragkraftspritzenanhänger) – Bauart 1937 – erscheint am **15. Oktober 1937** ein Ausrüstungsverzeichnis mit Beladeplan.

In der Ausgabe Nr. 11/1938 der Zeitschrift des RDF⁹ „Feuerschutz“ berichtet Baurat Dipl.-Ing. Garski aus Berlin, Geschäftsführer der Feuerwehrtechnischen Normenstelle, dass diese mit der Normung einer Reihe von Feuerwehrfahrzeugen beauftragt worden ist.

⁵ Mitteilungen der feuerwehrtechnischen Normenstelle in der Arbeits- und Interessengemeinschaft Deutscher Feuerwehrorgane, März 1934 Sondernummer 4, Seite 11-13

⁶ RdErl. d. RuPPrMdl u.d. RmdL., in Mbliv 1935 Nr. 25, S. 104

⁷ RdErl. d. RFSSuChDtPol im Rmdl, in RMBliV 1937, Nr. 10, S. 364

⁸ RdErl. d. RFSSuChDtPol im Rmdl, in RMBliV 1937, Nr. 41, S. 1627

⁹ Reichsbund Deutscher Feuerwehringenieure

Diese sei soweit durchgeführt worden, dass u.a. die Ausgestaltung der Fahrzeuge

- Kraftspritze 25 (KS 25) – DIN FEN 520
- Kraftspritze 15 (KS 15) – DIN FEN 510
- Kraftzugspritze (KzS 8) – DIN FEN 504

festliegen dürfte.

Mit der „Ausbildungsvorschrift Feuerwehr“ von **1939** wurde als kleinste taktische Einheit zur selbständigen Brandbekämpfung die Löschgruppe festgelegt.

Die unterschiedlichen Zuständigkeiten bei der Beschaffung und Bereitstellung von Feuerwehrfahrzeugen macht sich auch in deren Farbgebung bemerkbar. Für den Anstrich „luftwaffeneigener Kraftfahrzeuge in LS-Orten 1. Ordnung“ (also auch Frankfurt a.M.) wird am **4. Mai 1939** per Runderlass festgelegt:

- (1) Auf Veranlassung des RmdLuObdL. wird folgendes mitgeteilt: (...)
- (2) Für die luftwaffeneigenen Kraftfahrzeuge des zivilen Luftschutzes ist künftig statt des bisher verwendeten Anstriches RAL 4 (fliegergraublau) der Anstrich RAL 46 (dunkelraumatt) vorgeesehen.
- (3) Bei etwaigem Neuanstrich der Fahrzeuge ist der neue Farbton zu verwenden, eine vorzeitige Abänderung ist nicht notwendig.¹⁰

Durch die Bestimmungen des Schell-Planes¹¹ vom **1. Januar 1940** durften für den Bau von Feuerwehrkraftfahrzeugen nur noch 1,5t-, 3,0t- und 4,5t-Fahrgestelle eingesetzt werden. Weitere Typenbegrenzungen für Feuerwehrfahrzeuge und –geräte sind in der Aufstellung veröffentlicht.

Stichwort „Schell-Plan“

Der Schell-Plan war ein kurz vor dem Zweiten Weltkrieg von Oberst Adolf von Schell (1893–1967) entwickeltes wirtschaftspolitisches Programm zur Vereinheitlichung der reichsdeutschen Motorrad- und Automobilfertigung. Ziele waren die einfachere Wartung und Instandhaltung des Wehrmacht-Fuhrparks sowie eine effizientere Produktion durch eine drastische Reduzierung der PKW- und LKW-Typen und eine Vereinheitlichung ihrer Bauteile. Der Schell-Plan gehört damit im Rahmen des Vierjahresplans zu den wirtschaftspolitischen Kriegsvorbereitungen, die vor dem Zweiten Weltkrieg getroffen wurden.

Schon in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts gab es eine wachsende deutsche und österreichische Fahrzeugindustrie und damit rege Konkurrenz zwischen den verschiedenen Automobilfirmen, was zu einer Vielzahl verschiedener Fahrzeugtypen führte. So wurden 1938 130 verschiedene LKW-Typen produziert und unter anderem an die

¹⁰ RdErl. d. RFSSuChDtPol im Rmdl, in RMBliV 1939, Nr. 22, S. 1190

¹¹ RdErl. d. RFSSuChDtPol im Rmdl, in RMBliV 1940, Nr. 8, S. 303.

Wehrmacht ausgeliefert. Im Kriegsfall hätte dies für die Wehrmacht große Schwierigkeiten bedeutet, da eine große Zahl verschiedener Ersatzteile und die Ausbildung an vielen Fahrzeugtypen nötig geworden wären. Auch die Massenproduktion im Krieg wäre durch eine niedrige Typenzahl deutlich einfacher.

Aus diesen Gründen ernannte Hermann Göring, der als Chef der Vierjahresplanbehörde dafür verantwortlich war, die deutsche Industrie auf den Krieg vorzubereiten, Oberst von Schell am 15. November 1938 zum „Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen“ (GBK). Er sollte in Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie die Produktionsverhältnisse neu ordnen.

Am 2. März 1939 wurde von Göring die "Verordnung über die Typenbegrenzung in der Kraftfahrzeugindustrie" erlassen, nach der die "Herstellung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern" der "Genehmigung des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen unterliegt"; der "Generalbevollmächtigte setzt Bauart, Hubraumklassen, Typenzahlen und Nutzlastgrenzen fest, die jeweils vom Hersteller einzuhalten sind"; außerdem bestimmt er "die Fabriken, die Motoren für Motorfahräder herstellen dürfen" und erläßt Ausführungsvorschriften.

Schell legte sein Programm am 15. März 1939 vor. Es sah nur einige wenige Grundtypen für Motorräder, LKWs und PKWs vor. Die 114 bislang existierenden LKW-Typen wurden auf 19, auf vier Grundtypen aufbauende Modelle reduziert, die PKW-Typen von 52 auf 30. Die Reichsregierung bewilligte den Schell-Plan, er trat somit am 1. Januar 1940 in Kraft.¹²



Schweres Löschgruppenfahrzeug von Klöckner-Deutz, Ende 1940 (Werkfoto Magirus)

Im Verlag E.C. Mittler & Sohn, Berlin, erscheinen am **3. Juni 1940** die „Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen“, erlassen vom *Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Inneren* (RFSSuCHDtPol. im Rmdl), mit Einverständnis des *Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen* (Schell). Fertiggestellt sind bisher:

- Heft 1: „Leichtes Löschgruppenfahrzeug“ (LLG)¹³
- Heft 2: „Schweres Löschgruppenfahrzeug“ (SLG)¹⁴

¹² Quelle: Wikipedia

¹³ Kopie im Archiv des Museums der Frankfurter Feuerwehr vorhanden.

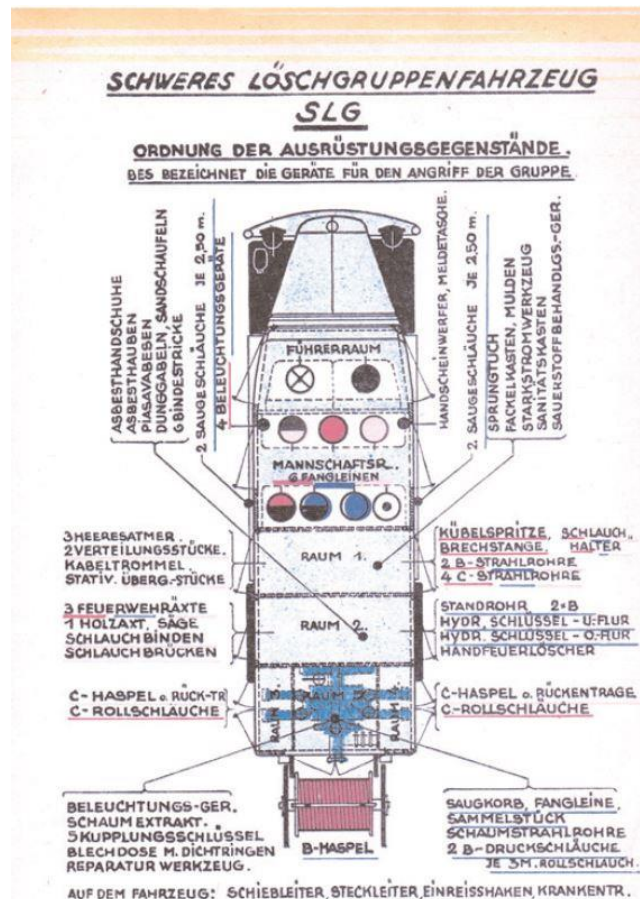
¹⁴ RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in RMBliV 1940, Nr. 24,

Im **Februar 1941** erscheinen die neuen Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen. Hierin finden sich nun im Heft 5 die Bauanweisungen für das „Große Löschgruppenfahrzeug“.¹⁵

Bereits im **Mai 1941** erscheinen zu den Bauvorschriften für das Schwere Löschgruppenfahrzeug (SLG) „Ergänzende Vorschriften“ zur „Gewährleistung einer einheitlichen und zweckmäßigen Aufbauausführung“. Diese von den Fahrzeugherstellern zu beachtenden Vorschriften sowie die Zeichnungen SLG 3004, 3005 und 3006 sind als Anlage beigefügt. Über die in Heft 2 enthaltenen Bestimmungen hinaus gelten folgende ergänzende Vorschriften (Ziffer 1 bis 55):

- SLG 3004 Pumpeneinbau
- SLG 3005 Plan für Raumgrößen
- SLG 3006 Aufprotzvorrichtung und Lehren für fahrbare Schlauchhaspel.

Am **8. Juli 1941** werden Ausrüstungsverzeichnis und Beladeplan für Kraftzugspritze -Bauart 1937- und die analoge Vorschrift für die KsZ 8 -Bauart 1939- außer Kraft gesetzt und sind zu vernichten.¹⁶



Für die Mannschaft erscheint **1942** in einer weiteren Ergänzung der „Ausbildungsvorschrift für den Feuerwehrdienst – 1. Teil der Löschangriff, Abschnitt B „Die Gruppe“ erstmals eine Sitzordnung sowie Anord-

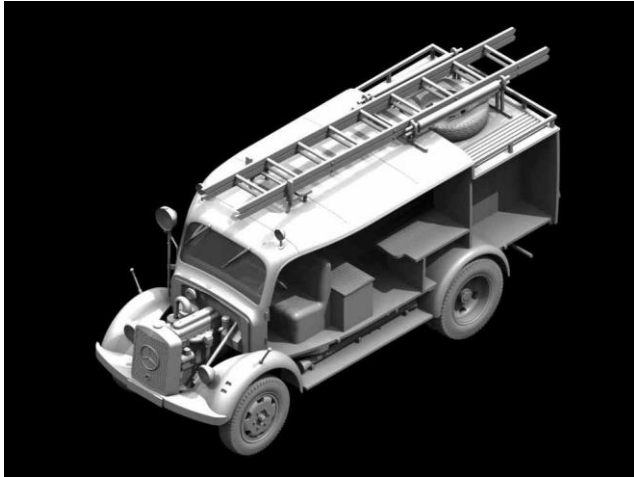
S. 1101

¹⁵ in RMBliV 1941, Nr. 6, S 199

¹⁶ RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in RMBliV 1941, Nr. 29, S. 1268.

nung der Geräte entsprechend Angriffs-, Wasser- und Schlauchtrupp (siehe Farbbild Seite 6).

Zum **16. Februar 1942** werden auch die „Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen – Heft 1 Leichtes Löschgruppenfahrzeug LLG (Entwurf vom 1. Juni 1941) in Kraft gesetzt. Der Radstand wird von 3.500 mm auf 3.000 mm verkürzt und die Motorleistung auf 60 PS gesteigert. Dadurch verbessern sich die Fahreigenschaften des LLG. Die Anordnung wird um die Bestimmungen für den Einachsanhänger erweitert.



Konstruktionsmodell eines LLG

Im Jahr 1942 macht sich die Mangelwirtschaft der Kriegsjahre auch im Feuerwehrfahrzeugbau mehr und mehr bemerkbar. Bereits im Februar ergeht die Weisung an die Polizei und die technischen Prüfstellen, dass das Fehlen oder Nichtfunktionieren von Beleuchtungseinrichtungen an Feuerwehrfahrzeugen künftig nicht mehr zu beanstanden ist. Auf die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Tarnscheinwerfern kann künftig ebenfalls verzichtet werden.¹⁷

Im Juni ergeht der Erlass, dass bei allen neu ausgelieferten Feuerwehrfahrzeugen die Ausrüstungsstücke Rollschlauchriemen, Schlauchhalter, Asbesthandschuhe, Asbesthauben, Segeltucheimer, Saugkorbbleinen, Sprungtücher, Tragbeutel für Fangleinen, Kabeltrommeln einschl. Kabel, Stative für Scheinwerfer und Hanfseile nicht mehr mitzuliefern sind. Die Neu- und Ersatzbeschaffung durch örtliche Dienststellen ist ebenfalls unzulässig.¹⁸ Im August ergehen Anweisungen für den „Farbanstrich von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuggerät der Ordnungspol.“:

- (1) Zwecks Einsparung von Material und Arbeitszeit werden ab sofort alle neuen Kraftfahrzeuge der Ordnungspol. mit wehrmattsgrauem Farbanstrich geliefert.
- (2) Aus gleichem Grunde sind bis auf weiteres sämtliche Kraftfahrzeuge der Ordnungspol. einschl. Anhänger bei notwendig werdendem Neuanstrich (einschl. Kotflügel und Räder mit matt-

¹⁷ RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in Mbliv 1942, Nr. 7

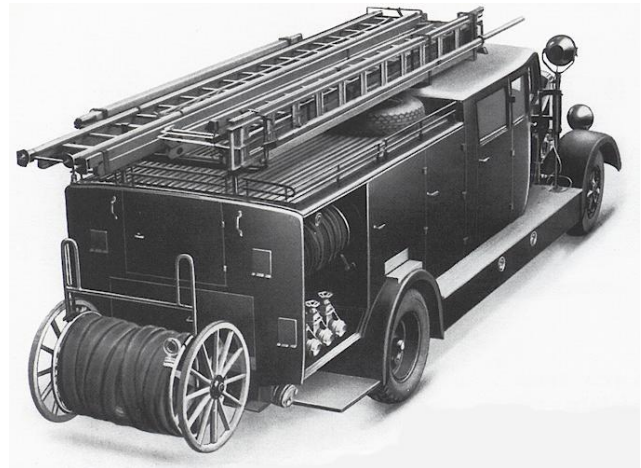
¹⁸ RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in Mbliv 1942, Nr. 23, S. 1212.

grauem Farbanstrich nach Farbton 46 RAL 840 B 2 zu versehen.

- (3) Das gleiche gilt sinngemäß auch für sonstiges Kraftfahrzeuggerät.
- (4) Die bisherige polizeigrüne Farbe darf nur noch für Ausbesserungszwecke beschafft und verwendet werden.

Der RdErl. v. 08.07.1936 (Mbliv. S. 897) wird, soweit er den Anstrich von Kraftfahrzeugen betrifft, hiermit aufgehoben.¹⁹

Im Jahr 1943 werden die Einheitspumpe für Kraftfahrerspritzen und die Einheits-Tragkraftspritze eingeführt. Im März ergeht der Erlass, dass zwecks Materialeinsparung die Bestimmungen über die Beschriftung von Feuerwehrfahrzeugen aufgehoben werden. Neue Fahrzeuge werden von den Herstellern fortan ohne Hoheitszeichen und Beschriftungen ausgeliefert.²⁰ Im April wird angeordnet, dass neu gefertigte Kraftfahrzeuge nicht mehr mit grauen, sondern mit dunkelgelbem Grundanstrich geliefert werden. Bei notwendig werdendem Neuanstrich von Bestandsfahrzeugen ist, sofern erhältlich, ebenfalls die dunkelgelbe Farbe zu verwenden.²¹



Großes Löschgruppenfahrzeug GLG, jetzt LF 25

Der **April 1943** bringt wieder einmal neue Fahrzeugbezeichnungen. Das Leichte Löschgruppenfahrzeug (LLG) wird in Löschgruppenfahrzeug LF 8, das Schwere Löschgruppenfahrzeug (SLG) in LF 15 und das Große Löschgruppenfahrzeug (GLG) in LF 25 umbenannt.²²

Die Kriegswirtschaft forderte immer stärkere Einsparungen auch beim Bau von Feuerwehrfahrzeugen. Ab Mitte September 1943 ordnet der Arbeitsausschuss Feuerwehrgeräte folgende Maßnahmen an:

¹⁹ RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in Mbliv 1942, Nr. 33, S. 1673.

²⁰ RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in Mbliv 1943, Nr. 12, S. 482.

²¹ RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in Mbliv 1943, Nr. 19, S. 589. In Feuerwehrkreisen hört man immer mal wieder die Aussage, bei den gelblich lackierten Fahrzeugen handelte es sich um „sandfarbene“ lackierte Fahrzeuge, die mal beim Afrika-feldzug dabei gewesen wären. Dies ist jedoch völliger Unfug; wie hier dargestellt, handelt es sich um die normmäßige Lackierung ab Frühjahr 1943, die aus der Not heraus entstanden ist!

²² RdErl. d. RFSSuCHDtPol im Rmdl, in Mbliv 1943, Nr. 18, S. 741

Arbeitseinsparungen an den Aufbauten LF 8

Wegfall (Entfeinerung) von

- Schmiernippel der Türscharniere
- 1 Scheibenwischer
- Heizscheibe mit Steckdose
- 1 Rückspiegel
- Steckdose des großen Schweinwerfers
- 1 Deckenleuchte
- 1 Paar Winker mit Schalter
- Gleitschienen unter den Schiebläden
- beide Kesselscheinwerfer auf dem Dach, dafür erhält der grosse Kesselscheinwerfer eine Vorsteckscheibe kobaltblau massiv.

Vereinfachungen:

- Sitzkissen im Fahrerraum ungeteilt
- Türenfenster aus gewöhnlichem Glas
- Knopflochgurte anstelle Lederriemen in den Schlauchfächern
- Wegfall der Innenverkleidungen im Führer- und Mannschaftsraum. Diese einheitlich grau, Sitzlatten natur
- Anstrich einheitlich dunkelgelb RAL 7028
- amtliche Kennzeichen am Aufbau aufgemalt
- Beplankung mit Holzfaserverplatten statt Blech
- Wegfall der Innenverkleidung an den Türen und der Türgummis.²³

Allein dieser bei weitem nicht vollständige Auszug aus der Flut von Regelungen betreffs des Baues von Feuerwehrfahrzeugen und insbesondere Löschgruppenfahrzeugen zeigt, dass das „Dritte Reich“ zwar erstmals eine reichseinheitliche Normung von Feuerwehrfahrzeugen gebracht hat, dass aber trotzdem kaum ein Fahrzeug dem anderen glich. Zu schnell wechselten die Anweisungen und die Ausführungen der Fahrzeuge. Dies bringt Fahrzeugrestauratoren heute einige Schwierigkeiten, wenn sie ein Fahrzeug in den Originalzustand versetzen wollen. Für jedes Fahrzeug muss individuell zunächst genau herausgefunden werden, wann es gebaut wurde, um dann zu ermitteln, welche Bau- und Ausrüstungsvorschriften zu diesem Zeitpunkt gerade aktuell waren. Schauen wir nun mal auf die Fahrzeuge dieses Zeitabschnittes, die bei der Frankfurter Feuerwehr eingesetzt waren:

Kraftzugspritze KzS 8 („Katze“)



Eine der Frankfurter KsZ 8

²³ Quelle: Werksanweisung M 61/43 Klöckner-Humboldt-Deutz

Die Kraftzugspritze KzS 8 war mit besonderem Blick auf den Luftschutz entwickelt worden und bestand aus einem Kraftfahrzeug mit kombiniertem Geräte- u. Mannschaftsaufbau und einem Tragkraftspritzenanhänger. Die Besatzung bestand aus einer Löschgruppe, die (außer Gruppenführer und Maschinist auf den Längssitzen des Aufbaues mitfuhr. Der Ein- und Ausstieg erfolgte von der Heckseite aus.

Das Fahrzeug hatte einen 6-Zylinder-Ottomotor mit 1.932 ccm Hubraum und einer Leistung von 36 PS. Als Höchstgeschwindigkeit wurde 75 km/h angegeben.



Bis in die 1960er Jahre hinein leistete die „Katze“ der FF Eschersheim gute Dienste

Für die Bauart 1937 wurden vorwiegend die preiswerten 1t-Opel, aber auch 1,5t-Mercedes-Fahrgestelle verwendet. Mit der Bauart 1939 ging man auf die 1,5t-Opel-Fahrgestelle über. Das Segeltuchverdeck über den Mannschaftssitzen konnte man abnehmen; im Winter bot es aber keinen ausreichenden Witterschutz. Die Motorisierung stieg bei dieser Bauart auf 55 PS.

Da sowohl der Name „Kraftzugspritze“ als auch die Abkürzung „KsZ 8“ etwas sperrig sind, erhielt dieser Fahrzeugtyp im Feuerwehrjargon schnell den Namen „Katze“. Auch in Frankfurt am Main waren einige „Katzen“ in Dienst gestellt worden (z.B. Bonames, Eschersheim), bevor deren Entwicklung und Fertigung ab 1940 nicht mehr weiter geführt wurde und das „Leichte Löschgruppenfahrzeug LLG“ mit völlig geschlossener Mannschaftskabine und Aufbau zum Nachfolger der KsZ 8 wurde. Bei den Freiwilligen Feuerwehren Frankfurts leisteten einige KsZ 8 noch bis weit nach dem Kriege gute Dienste. Zumindest eine Frankfurter Katze ist noch bis zum heutigen Tag erhalten (siehe „Wo sind sie geblieben?“).

Leichtes Löschgruppenfahrzeug LLG

Als Nachfolger der KzS 8 wurde das Leichte Löschgruppenfahrzeug LLG auf dem Fahrgestell Mercedes Benz L 1500 mit Vergasermotor eingeführt. Aufbau und Mannschaftsraum waren nun vollständig geschlossen. Als Ende 1943 die Fertigung des Mercedes L 1500 auslief, wurde nun das Fahrgestell des Opel Blitz 3t verwendet. Infolge der höheren Rahmentragfähigkeit konnte endlich die Tragkraftspritze im Fahrzeug selbst untergebracht werden, so dass



Modell eines Leichten Löschgruppenfahrzeuges LLG

man auf den unliebsamen Anhänger verzichten durfte. Ab 1943 wurde das Fahrzeug in LF 8 umbenannt; die 8 stand für eine Pumpenleistung von 800 l/min. Der Beschaffungspreis eines LF 8 betrug etwa 12.500 bis 14.000 Reichsmark.



Leichtes Löschgruppenfahrzeug LLG (später als LF 8-TSA bezeichnet) von Mercedes der FF Praunheim.

So manches LLG bzw. LF 8 leistete in Frankfurt auch in den Nachkriegsjahren noch wertvolle Dienste. So ist über das Fahrzeug der FF Praunheim bekannt, dass es noch im Jahr 1952 in seiner ursprünglichen Kriegsfarbe im Gerätehaus stand.

Schweres Löschgruppenfahrzeug SLG



SLG (LF 15) auf Mercedes-Fahrgestell. Nach dem Krieg weiter verwendet; nun mit Rundumkennleuchte.

Das SLG war für mittlere und große Gemeinden vorgesehen. Verwendet wurden dafür die 3t-Fahrgestelle Mercedes Benz L 3000 F oder Klöckner-Humboldt-Deutz FS 330, beide mit 80 PS Dieselmotor. Die fest eingebaute Feuerlöschkreiselpumpe leistete 1500 l/min, der Löschwasserbehälter fasste 400 Liter. Von diesem Typ, der 1943 in „LF 15“ umbenannt wurde und der etwa 23.000 Reichsmark kostete, sind bis Kriegsende über 5000 Stück gebaut worden. Es war das am meisten verbreitete Löschfahrzeug, dessen

bewährte Grundkonzeption sich noch jahrzehntelang beim Löschgruppenfahrzeug LF 16 widerspiegelte.

Nach Kriegsende wurden alle nur halbwegs brauchbaren Schweren Löschgruppenfahrzeuge, die nun als LF 15 bezeichnet wurden, wieder instandgesetzt und teils bis in die 1960er Jahre hinein weiterverwendet. Leider ist keines dieser Fahrzeuge der Nachwelt erhalten geblieben.

Großes Löschgruppenfahrzeug GLG



Großes Löschgruppenfahrzeug GLG, im Dienst noch bis Anfang der 1960er Jahre als „LF 32-5“

Das GLG verfügte über eine noch reichhaltigere Ausrüstung als das SLG, eine fest eingebaute Feuerlöschkreiselpumpe mit 2.500 l/min Förderleistung und einen 1500 Liter fassenden Löschwassertank sowie eine Schnellangriffseinrichtung. Das GLG wurde ab 1943 geliefert und stellte eine vom Hauptamt Ordnungspolizei betriebene Weiterentwicklung der KS 25/36 dar; es wurde bald in LF 25 umbenannt. Mit diesem Typ wurden auch überwiegend die LS-Abteilungen (mot) des RLM ausgestattet. Die 4,5t-Fahrzeuge stammten entweder von Klöckner-Humboldt-Deutz Typ 145 oder von Mercedes Benz L 4500 S, beide mit 125 PS Dieselmotor. Der Preis für das voll ausgerüstete Fahrzeug betrug damals rund 35.000 Reichsmark.²⁴

Löschgruppenfahrzeug LF 8



Die FF Oberrad nutzte bis in die 1950er Jahre ein Löschgruppenfahrzeug LF 8 aus Kriegsproduktion

Das LF 8 ist, wie berichtet, ein direkter Abkömmling der Kraftzugspritze KzS 8 bzw. des Leichten Löschgruppenfahrzeuges LLG, das dann ab 1943 als LF 8 bezeichnet wurde. Die erste Generation der LF 8

²⁴ vgl. Manfred Gihl „Kraftfahrzeuge der Feuerwehr und des Sanitätsdienstes“, Motorbuch Verlag Stuttgart, 1976.

fürte die Tragkraftspritze als einzige Pumpe des Fahrzeuges wegen Gewichtsproblemen noch in einem Tragkraftspritzenanhänger (TSA) mit.

Mit der Verwendung tragfähigerer Fahrgestelle konnte die Tragkraftspritze im Geräteaufbau des Kraftfahrzeuges untergebracht und damit auf das Mitführen eines Anhängers verzichtet werden. Mit dem Wiederaanlaufen der Produktion von Feuerwehrfahrzeugen nach dem Kriege wurden LF 8 auch mit einer zusätzlichen, vom Fahrzeugmotor angetriebenen Feuerlöschkreiselpumpe (als Vorbaupumpe) ausgestattet. Diese Bauart setzte sich schnell durch, so dass auch kleinen Feuerwehren mit ihrem LF 8 immer zwei Feuerlöschkreiselpumpen zur Verfügung standen. Der große Nachteil der LF 8 blieb aber, dass diese keinen eigenen Löschwasservorrat für den Erstangriff mitführten.

Eine Variante des LF 8, bei der aus Kostengründen die gesamte feuerwehrtechnische Beladung vom Heck aus entnommen wurde (z.B. Opel, Ford, Borgward), wurde 1972 aufgegeben. Danach wurden nur noch LF 8 mit Seitenbeladung gebaut.

Mit der Verbreitung immer mehr geeigneter Fahrgestelle entwickelte sich das LF 8 zu einem Fahrzeug, das nach DIN 14 530, Teil 7, in drei verschiedenen Gewichtsklassen mit drei unterschiedlichen Beladelisten erhältlich war. Bei den Feuerwehren etablierten sich dafür die nicht genormten Begriffe

LF 8 „leicht“ (Gesamtgewicht bis 5,5 t, später 6 t),
 LF 8 „mittel“ (Gesamtgewicht bis 6,5 t, später 7,49 t)
 LF 8 „schwer“ (Gesamtgewicht bis 7,49 t, später 9 t).

Beim Gewicht wurde (außer später beim LF 8 „schwer“) peinlichst darauf geachtet, dass die 7,5t-Grenze nicht überschritten wurde; somit konnten die LF 8 von Feuerwehrangehörigen mit dem damaligen „PKW-Führerschein“ (Führerscheinklasse 3) gefahren werden. Für die LF 8 war sowohl Straßen- als auch Allradantrieb zulässig.



LF 8 auf Fahrgestell Opel Blitz mit Heckbeladung, Aufbau Magirus, Freiwillige Feuerwehr Harheim, zeitweise auch in Höchst eingesetzt



LF 8 auf Fahrgestell Opel Blitz mit Seitenbeladung, Aufbau Magirus, Freiwillige Feuerwehr Enkheim

Die bei der Freiwilligen Feuerwehren in Frankfurt am Main verwendeten LF 8 wurden teils durch Eingemeindungen in den Fuhrpark der Frankfurter Feuerwehr übernommen, einige wenige LF 8 wurden aber auch von der Branddirektion beschafft. Bei den „eingemeindeten“ Fahrzeugen handelt es sich durchgängig um Fahrzeuge vom Typ „Opel Blitz“ mit Aufbauten und Pumpen von Metz oder Magirus, die zunächst auf den Fahrgestellen runderer Bauform (so genannter „Weichblitz“; siehe Titelbild), später auf den moderneren, kantigeren Fahrgestellen, jeweils mit Benzinmotor, aufgebaut wurden. Das auf dieser Seite oben gezeigte LF 8 von Magirus auf Opel-Blitz-Fahrgestell wurde 1967 von der noch selbständigen Gemeinde Bergen-Enkheim für die Feuerwehr Enkheim beschafft und später durch ein MB/Ziegler LF 8 (nachstehend) ersetzt. Der Opel Blitz blieb zunächst erhalten und ging als erstes Fahrzeug an die neu gegründete Freiwillige Feuerwehr Sachsenhausen.



Mercedes Benz / Ziegler LF 8 der FF Enkheim

Von 1979 bis 1981 beschaffte die Branddirektion für die Freiwilligen Feuerwehren Enkheim, Harheim, Hausen, Höchst und Nieder-Erlenbach fünf LF 8 von Ziegler auf Mercedes Benz 508 – Fahrgestellen mit Dieselmotor. Die Fahrzeuge waren bei ihren Einheiten nicht sehr beliebt, waren sie doch als stark untermotorisiert zu bezeichnen.

Ein großes Manko war bei allen LF 8 stets die Tatsache, dass die Fahrzeuge kein Löschwasser mitführten.

Löschgruppenfahrzeug LF 8 „schwer“



LF 8 „schwer“ der FF Kalbach

Das einzige „LF 8 schwer“ der Frankfurter Feuerwehr stand bei der FF Kalbach in Dienst. Das damals moderne Magirus-Frontlenkerfahrzeug wurde am 24. Februar 1970 bestellt und am 15. Januar 1971 in Ulm übernommen. Die Außerdienststellung erfolgte kurz nach der „Wende“, was dazu führte, dass das LF 8 mit einem ganzen Konvolut weiterer Fahrzeuge an die Feuerwehr Leipzig verschenkt wurde.

Ungenormt: Löschgruppenfahrzeug LF 8-H



Magirus LF 8-H der Freiwilligen Feuerwehr Nied

Um den Fuhrpark der Freiwilligen Feuerwehren weiter zu modernisieren und multifunktionaler zu machen, werden zwischen 1990 und 1993 insgesamt acht so genannte „HLF 8“ für verschiedene Stadtteilfeuerwehren beschafft. Basis ist ein Iveco-Fahrgestell vom Typ 90-16 AW. Der Aufbau stammt von Magirus. Mit einem Radstand von 3,20 m hat das Fahrzeug einen äußerst günstigen Wendekreis von 13,00 Metern.

Entgegen der bisher verwendeten LF 8, die keinen Löschwasservorrat besaßen, hat das HLF 8 nun einen 1200 Liter fassenden Löschwassertank. Anstelle der im Heck eingeschobenen Tragkraftspritze TS 8/8 verfügt das Fahrzeug über eine heckseits eingebaute Feuerlöschkreiselpumpe vom Typ Magirus FP 8 Primatic. Weiterhin verfügt das HLF 8 über eine Schnellangriffseinrichtung mit 50 m formbeständigen Schlauch DN 25 und NePiRo. Die Pressluftatmer sind in die Sitze der Mannschaftskabine integriert.

Durch den Verzicht auf das Mitführen einer TS ist beim HLF 8 Platz für das Mitführen eines Hilfeleistungssatzes nach DIN 14 530, Beladeplan 2, frei

geworden. Dieser besteht aus einem tragbaren 5,5 kVA-Generator, Kabeltrommel, Stativ mit Scheinwerferbrücke, 1000-Watt-Flutlichtscheinwerfer, Rettungsschere S 90, Trennschleifer, Kettensäge, Tauchpumpe und Industriesauger. Stationiert werden die rund 330.000 DM teuren Mini-HLF in Enkheim, Bonames, Ginnheim, Harheim, Hausen, Höchst, Nied und Niederrad. Um im Funkverkehr mit der Leitstelle Verwechslungen mit den HLF der Berufsfeuerwehr zu vermeiden, werden die Fahrzeuge später in LF 8-H umbenannt.

Neue Norm: Löschgruppenfahrzeug LF 8/6



Magirus LF 8/6 der Freiwilligen Feuerwehr Höchst

In den 1980er Jahren erfolgten Veränderungen der Feuerwehrfahrzeugnormen und damit auch der Normbezeichnungen von Feuerwehrfahrzeugen. Aus dem LF 8 wurde damit das LF 8/6. Die Nomenklatur sagte nun nicht nur aus, dass das Fahrzeug eine Feuerlöschkreiselpumpe mit einer Nennleistung von 800 Litern/Minute (bei 8 bar Ausgangsdruck) hat, sondern gab auch einen Hinweis auf den nutzbaren Inhalt des nun vorhandenen Löschwassertanks im Fahrzeug (600 Liter). Außerdem waren die Fahrzeuge nun auch normmäßig bereits mit einer kleineren Hilfeleistungsbeladung (z.B. Rettungssatz und Luftheber) bestückt.

Das von der Firma Magirus auf einem Fahrgestell vom Typ Iveco 75 E 15 „EuroFire“ mit Straßenfahrgestell aufgebaute LF 8/6 blieb ein Einzelstück und wurde im Jahr 2002 gezielt für die Freiwillige Feuerwehr Höchst beschafft, die in ihrem damaligen Gerätehaus mit sehr niedrigen Durchfahrten zu kämpfen hatte.

Aus LF 8/6 wird LF 10/6

Wie wir gesehen haben, war das LF 8 zunächst ein Fahrzeug mit begrenztem Einsatzwert. Es verfügte weder über einen Löschwasservorrat, noch über eine Hilfeleistungsbeladung. Bereits Ende der 1960er Jahre versuchte man diesem Umstand über die drei verschiedenen Beladepläne wenigstens etwas entgegenzusetzen. Auch das Frankfurter LF 8-H bzw. HLF 8 war so ein Versuch, den Einsatzwert des Fahrzeuges an die Erfordernisse einer modernen Feuerwehr anzupassen. Auch seitens des Normausschusses wurde immer wieder nachreguliert und die Beladung angepasst und das LF 8 endlich mit einem Löschwassertank versehen. Dies konnte jedoch nur

dadurch erkauft werden, dass sowohl Gewicht als auch Abmessungen der Fahrzeuge wuchsen und nun durchgängig im Bereich des früheren „LF 8 schwer“ lagen. Die letzte Norm für das nun LF 8/6 genannte Fahrzeug erschien im Mai 1996.

Ende des Jahres 2002 erfolgt eine große Anpassung der Fahrzeugnormen. Der Arbeitsausschuss 192.3 A „Allgemeine Anforderungen an Feuerwehrfahrzeuge, Löschfahrzeuge“ erstellt die neue Norm DIN 14330-5 für das LF 10/6. Die Bezeichnung der eingebauten Feuerlöschkreiselpumpe muss aufgrund der neuen Europäischen Normen EN 1028-1 und 1028-2 in 10/1000 geändert werden, was nun aussagt, dass die Pumpe bei 10 bar Ausgangsdruck eine Nennleistung von 1.000 l/min bringt. Löschwassertank, Schnellangriffseinrichtung und Beladung für kleinere technische Hilfeleistungen sind ebenfalls in der Norm festgelegt. Im Rahmen der vorhandenen Raum- und Gewichtsreserven können neben der Normbeladung Sonderausstattungen vorgesehen werden.



Große Beschaffung: LF 10/6 von Magirus (hier das Fahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Eschersheim)

In den Jahren 2003/2004 werden für die Freiwilligen Feuerwehren der Stadt 15 Löschgruppenfahrzeuge LF 10/6 beschafft. Gefertigt werden die Fahrzeuge von der Firma Magirus auf Fahrgestellen vom Typ Iveco 100 E 21 W. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 10,5 t, der Antrieb erfolgt über einen 154 kW (210 PS) starken 6-Zyl.-Dieselmotor nach Euro 3-Norm. Das Getriebe stammt von Allison (MD 3060) und ist ein 5-Gang-Automatikgetriebe mit Drucktastenwahl. Aufbau und Ausrüstung sind weitgehend normgerecht. Ein Fahrzeug geht an die Ausbildung, die anderen an die Freiwilligen Feuerwehren.



DB „Atego“ / Magirus LF 10/6 in KatS-Ausführung

Ein Einzelstück bleibt dagegen das LF 10/6 aus dem Jahr 2006, gefertigt aus Landesmitteln in hessischer KatS-Ausführung. Das Fahrzeug wurde von der Firma Magirus auf einem Daimler Benz „Atego“ 918 AF-Fahrgestell aufgebaut. Es erfolgt nun ein Fahrzeugtausch: Das zuvor genannte Iveco Magirus LF 10/6 der Ausbildung wurde an eine Freiwillige Feuerwehr übergeben und das KatS-LF in den Fuhrpark der Ausbildung übernommen. Dort wird das wesentlich einfacher ausgerüstete Fahrzeug mit Eigenmitteln aufgerüstet.

Das Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 10,5 t wird von einem 130 kW starken 6-Zylinder-Dieselmotor nach Euro 3-Norm angetrieben und verfügt über ein 6-Gang-Schaltgetriebe.



DB „Atego“ LF 10/6 der FF Heddernheim mit Aufbau von Lentner

Im Jahr 2009 wird erstmals ein Löschgruppenfahrzeug des Aufbauherstellers Lentner an eine Freiwillige Feuerwehr übergeben. Die FF Heddernheim erhält ein LF 10/6 auf einem Fahrgestell vom Typ Daimler Benz „Atego“ 1118 AF. Das Fahrzeug wird von einem 160 kW (219 PS) starken 6-Zyl.-Dieselmotor nach Euro 4-Norm angetrieben und verfügt über ein automatisiertes Schaltgetriebe. Erstmals bei einem Fahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr (von früheren ZS-Fahrzeugen abgesehen) ist die Mannschaftskabine in den Aufbau des Fahrzeuges integriert; ein Konzept, das einige Jahre zuvor bei den Lentner-HLF für die Berufsfeuerwehr erstmals bei der Frankfurter Feuerwehr Einzug hielt.



Beladung rechte Fahrzeugseite; Multifunktionscontainer im Geräteraum G2 (rechts)

Im Geräteraum „G2“ ist ein Lift für einen Multifunktionscontainer eingebaut. Der Container wird ständig mitgeführt und ist u.a. mit einem Industriesauger beladen. Im Bedarfsfall kann er durch eine Tragkraftspritze ersetzt werden.



LF 10/6 aus dem Jahr 2011 und zwischenzeitlich erfolgtem „Facelift“ beim Atego

Im Jahr 2011 werden vier weitere LF 10/6 dieser Bauart, ebenfalls gefertigt von Lentner, an die Freiwilligen Feuerwehren Harheim, Nieder-Erlenbach, Praunheim und Sachsenhausen übergeben. Die Aufbauten der Fahrzeuge sind völlig identisch, jedoch gibt es bei den verwendeten Fahrgestellen vom Typ DB „Atego“ 1122 AF einen „Ausreißer“; da der Fahrgestellhersteller während der Lieferphase den Atego einem „Facelift“ unterzogen hatte, verfügt eines der vier Fahrzeuge über die bereits geänderte Frontpartie. Die LF 10/6 sind mit einer Feuerlöschkreiselpumpe vom Typ Godiva WS 3010 ausgestattet. Der Löschwassertank hat einen nutzbaren Inhalt von 1000 Litern.



Bei der jüngsten Auslieferungsserie hat Lentner auch seinem Aufbau einen „Facelift“ verpasst, was insbesondere bei der Heckpartie deutlich wird

Weitere, nun als „LF 10/10“ bezeichnete Fahrzeuge werden Ende 2015 an die Freiwilligen Feuerwehren Nied, Niederursel und Hausen übergeben. Verwendet werden nun Fahrgestelle vom Typ DB „Atego“ 1226 AF mit einem 188 kW (256PS) starken 6-Zyl.-Dieselmotor nach Euro 5-Norm. Das Getriebe ist ein automatisiertes Schaltgetriebe. Am Aufbau hat die Firma Lentner nun auch ein kleines „Facelift“ vorgenommen, was insbesondere an der Heckpartie (Blau-lichter, Umfeldbeleuchtung) sichtbar wird.

„Exot“: LF 10-Logistik

Eine absolute Ausnahmeerscheinung im inzwischen durch Normfahrzeuge geprägten Fuhrpark der Freiwilligen Feuerwehr Frankfurt ist das LF 10-Logistik der FF Seckbach. Die FF Seckbach ist mit zwei



Mercedes Atego / Lentner LF 10-Logistik

Löschfahrzeugen und einem Mannschaftstransportfahrzeug (MTF) ausgerüstet, was der Grundausrüstung der Freiwilligen Feuerwehren der Mainmetropole entspricht. Zahlreiche Freiwillige Wehren haben dazu in den letzten Jahren (teils Jahrzehnten) zusätzlich Sonderaufgaben übernommen, für die sie mit weiteren Fahrzeugen, Anhängern oder Abrollbehältern ausgestattet wurden. Die FF Seckbach ist neben der FF Enkheim eine von zwei Einheiten, welche die Sonderaufgabe „Verpflegungslogistik“ übernehmen. Hierfür stand der FF Seckbach u.a. ein GW-Nachschub (GW-N) zur Verfügung, der aber aus Platzmangel im Seckbacher Gerätehaus an einem anderen Standort untergebracht war und im Bedarfsfall nachgeführt werden musste. Als die Ersatzbeschaffung für ein Tanklöschfahrzeug TLF 16/25 anstand, reifte die Idee zur Beschaffung des LF 10-Logistik.



Links ein „normales“ LF 10/6 von Lentner; rechts das LF 10-Logistik mit offenem Heck-Geräteraum

Das von der Firma Lentner auf einem Mercedes Benz „Atego“ 1629 AF-Fahrgestell realisierte Fahrzeug wurde im Sommer 2014 in Dienst gestellt. Im vorderen Bereich des Aufbaues findet die Mannschaft (Löschgruppe, 1+8 Mann), eine „Midship-Pump“ FPN 10/2000, ein fest eingebauter Löschwassertank von 1.000 Litern Fassungsvermögen und die komplette LF 10/6-Normbeladung für den Lösch-einsatz Platz. Die erweiterte Ausstattung (z.B. für die Technische Hilfeleistung) ist auf vier Rollwagen im heckseitigen Geräteraum verlastet und kann über eine Sörensen-Ladebordwand am Heck entladen

werden. Ist das LF als Logistikfahrzeug der FF unterwegs (Einsatzstellenverpflegung) werden die vier Rollwagen mit der erweiterten Ausrüstung gegen vier Wagen der Einsatzstellenverpflegung ausgetauscht. Das Fahrzeug kann trotzdem im Bedarfsfall für die Brandbekämpfung eingesetzt werden.

Löschgruppenfahrzeug LF 15 / LF 16



LF 15 der FF Enkheim (Bj. 1943)

Aus dem „Schweren Löschgruppenfahrzeug“ (SLG) der Kriegsbaureihen wurde zum Kriegsende das LF 15 und in den 1960er Jahren schließlich das LF 16 (nach DIN 14 530 Teil 9). Sie sind mit ihrer Gruppenbesatzung eine selbständige taktische Einheit, die hauptsächlich zur Brandbekämpfung, zur Förderung von Wasser und für kleinere technische Hilfeleistungen vorgesehen sind. Die im LF 16 mitgeführte Löschwassermenge liegt zwischen 800 und 1600 Liter. Für LF 16 können wahlweise Straßen- oder Allradfahrgestelle zum Einsatz kommen.

Zum Ersatz der Fahrzeuge aus Vorkriegs- und Kriegsproduktion werden für die Berufsfeuerwehr LF 16 auf Mercedes Benz-Fahrgestellen vom Typ LF 311 beschafft. Die Fahrzeuge kommen mit Motorleistungen von 100 PS, später 115 PS. Nach ihrer Ausmusterung bei der Berufsfeuerwehr werden die Fahrzeuge an Freiwillige Wehren der Stadt abgegeben.



„Exot“ im Fuhrpark: LF 16 der FF Enkheim von Arve auf Henschel-Fahrgestell

1962 erhält die Freiwillige Feuerwehr Enkheim zum ersten Mal ein Neufahrzeug, ein Löschgruppenfahrzeug LF 16 auf Henschel HS 11 AK-Fahrgestell mit Aufbau der Firma Arve in Springe bei Hannover. Das 132 PS starke Fahrzeug hat ein Gesamtgewicht von 10 Tonnen, einen 1.000 Liter fassenden Wassertank

und eine Feuerlöschkreiselpumpe FP 16/8 von Balcke. Warum das „exotische“ Fahrgestell? Die üblichen Fahrgestellhersteller (Magirus, Mercedes, MAN) haben seinerzeit lange Lieferzeiten. Ein ortsansässiger Henschel-Händler kann aber rasch ein HS 11 Kipper-Fahrgestell besorgen, auf den die (einmal recht bekannte) Firma Arve den Feuerwehraufbau setzt.



Magirus Deutz 150 D 10 A Löschgruppenfahrzeug LF 16 der FF Nieder-Eschbach, noch in Rot/Schwarz

Obwohl der „Magirus Eckhauber“ bei der Frankfurter Feuerwehr sehr verbreitet war, gab es nur ein einziges Löschgruppenfahrzeug LF 16 in kommunaler Ausführung in Frankfurt, und das war noch nicht einmal von den Frankfurtern direkt bestellt worden, sondern fand durch Eingemeindung Aufnahme in den Frankfurter Fuhrpark.

Wie hocheifrig neue Fahrzeuge damals oftmals noch von den Wehren aufgenommen wurden und welche Zeremonien noch mit der Ankunft eines solchen Fahrzeuges verbunden waren, ist für dieses LF überliefert:

„Am 25. August 1965 wurde das neue Löschgruppenfahrzeug LF 16 von Ulm nach Nieder-Eschbach überführt. Mit einem feierlichen Fackelzug und unter Mitwirkung des Spielmannszuges der FF Ober-Erlenbach geleiteten die Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehr das neue Fahrzeug durch die Straßen der Gemeinde. Vor dem Rathaus meldete Ortsbrandmeister Reinsch die Ankunft des neuen Löschfahrzeuges an Bürgermeister Nuding, der sich mit dem Gemeindevorstand und der Gemeindevertretung eingefunden hatte.“

Die feierliche Übergabe durch die Gemeinde an die FF erfolgte am 9. Oktober 1965 auf dem Hof der Michael-Grzimek-Schule. Für den musikalischen Rahmen sorgte der Spielmannszug aus Dortelweil. Zum feierlichen Abschluß gab es einen Kameradschaftsabend im Darmstädter Hof. Eingeladen waren: der Gemeindevorstand, der Gemeinderat, die ersten und die zweiten Vorsitzenden der örtlichen Vereine sowie die Ortsbrandmeister der Wehrbezirkes 1, Kreisbrandinspektor Hartmann, Bezirksbrandmeister Kinnel, die Pfarrer beider Konfessionen, Vertreter des Lehrerkollegiums, Vertreter der Herstellerfirma Magirus und der Presse. Die Gäste hielten viele Reden, eine Schülerin trug einen Prolog vor.

(...) Mit der Indienststellung des neuen Löschfahrzeuges begann für die Wehr ein neues technisches

Zeitalter. Nicht nur durch das erste selbstfahrende Fahrzeug, sondern auch durch die moderne feuerwehrtechnische Ausstattung wurde die Schlagkraft der Wehr wesentlich erhöht. Für die Aktiven bedeutete das: intensive Ausbildung an den neuen Gerätschaften.²⁵



Das Nieder-Eschbacher LF 16, bereits in der späteren frankfurt-typischen Rot-Weiss-Lackierung

Nach der erfolgten Lieferung und Auszahlung des Zuschusses durch das Land Hessen wurde in die bereits beim Bau eingeplante Halterung am vorderen Rahmen eine Seilwinde mit einer Zugkraft von 5 t nachgerüstet.

Mit der Eingemeindung Nieder-Eschbachs am 1. August 1972 ging das LF 16 in den Fuhrpark der Branddirektion Frankfurt am Main über. Der Magirus blieb bis zum April 1982 bei den „Eschbachern“ in Dienst und wurde dann gegen ein neues Fahrzeug ausgetauscht. Das LF 16 wurde abgerüstet und blieb in diesem Zustand dann Mehrzweckfahrzeug (Feuerwehrgargon „Wachhure“) noch mehrere Jahre bei der Berufsfeuerwehr im Dienst. Wo ein Fahrzeug kurzfristig, z.B. wegen technischen Defektes ausfiel, musste das alte LF 16 ran. So konnte man es ggf. auch im Wasserrettungszug, im Atemschutzzug oder bei einer anderen Spezialeinheit der Frankfurter Feuerwehr treffen. Bereit gehalten wurde das Fahrzeug auf der Feuerwache 7 am Tituscorso (Nordweststadt).



...und als MZF auf der Feuerwache 7



Mercedes Benz 311 / Metz LF 16, übergeben am 28. Juli 1963 an die FF Niederursel



Mercedes Benz 311 / Metz LF 16 der FF Zeilsheim



Mercedes Benz / Metz LF 16 für die Berufsfeuerwehr. Die Motorleistung beträgt nun 132 PS.

Die Ersatzbeschaffungen für die Berufsfeuerwehr erfolgen Anfang der 1960er Jahre dann bereits auf dem moderneren Mercedes Benz „Kurzhauber“-Fahrgestell vom Typ LF 322 bzw. später LAF 1113. Die ersten Fahrzeuge sind noch rot lackiert (mit schwarzen Radkästen und Stoßstangen), bevor dann 1963 in Frankfurt die Rot-Weiss-Lackierung eingeführt und die bereits ausgelieferten Fahrzeuge umlackiert werden. Die Aufbauten der Fahrzeuge kommen von Metz, später auch von Bachert.

²⁵ Festschrift „125 Jahre Freiwillige Feuerwehr Nieder-Eschbach, 1996.



Mercedes Benz LAF 1113 Löschgruppenfahrzeug LF 16 mit Bachert-Aufbau. Eine Besonderheit sind die drei seitlichen Kabinenfenster.

Die Mercedes „Kurzhauber“-Fahrgestelle bildeten die letzte Serie von LF 16 bei der Berufsfeuerwehr, bevor ab 1969 nur noch Hilfeleistungs-Löschgruppenfahrzeuge beschafft wurden. Die „Kurzhauber“-LF 16 wurden nach Außerdienststellung bei der BF ebenfalls an Freiwillige Feuerwehren abgegeben.

Auf das Thema Hilfeleistungs-Löschgruppenfahrzeuge (HLF) gehen wir hier nicht vertiefend ein; hierzu ist bereits ein eigenes Themenheft der „Museums-Depesche“ erschienen.



Magirus Deutz LF 16 der FF Bergen

Nachdem die Berufsfeuerwehr ab 1969 keine LF 16 mehr abzugeben hat, werden die Freiwilligen Feuerwehren nun auch verstärkt mit Neufahrzeugen von Magirus, später Rosenbauer, ausgerüstet.



Mercedes Benz / Rosenbauer LF 16 der Freiwilligen Feuerwehr Eschersheim

Nur eine Beschaffung: LF 16/12



MB / Ziegler LF 16/12 der FF Kalbach

In den 1980er Jahren erfolgten Veränderungen der Feuerwehrfahrzeugnormen und damit auch der Normbezeichnungen von Feuerwehrfahrzeugen. Aus dem LF 16 wurde damit das LF 16/12. Die Nomenklatur sagte nun nicht nur aus, dass das Fahrzeug eine Feuerlöschkreiselpumpe mit einer Nennleistung von 1.600 Litern/Minute (bei 8 bar Ausgangsdruck) hat, sondern gab auch einen Hinweis auf den nutzbaren Inhalt des Löschwassertanks im Fahrzeug (1.200 Liter).

Fahrzeuge nach dieser Norm wurden nur ein einziges Mal für die Frankfurter Feuerwehr beschafft; 1991 lieferte Ziegler zwei normgerechte LF 16 für die Freiwilligen Feuerwehren Griesheim und Kalbach. Verwendet wurden die damals bei der Frankfurter Feuerwehr bereits stark verbreiteten Fahrgestelle vom Typ Daimler Benz 1222/36 AK.

Aus HLF wird LF 20



MB Atego/Lentner LF 20 der FF Enkheim. Das Fahrzeug stand bis kurz zuvor „nebenan“ auf der FW 11 als HLF im Dienst

Im Jahr 2005 stellt die Berufsfeuerwehr 18 baugleiche HLF 20/16 von Lentner auf Fahrgestellen vom Typ Mercedes Benz „Atego“ 1428 AF in Dienst. Diese wurden wiederum im Spätherbst 2013 durch eine neue HLF-Baureihe von Rosenbauer auf MAN-Fahrgestellen ersetzt. Das Land Hessen gab einen Zuschuss zur Umrüstung der HLF in LF 20. So wurden durch die Firma Lentner die Fahrzeuge aufgearbeitet und umgebaut und dann an Freiwillige Feuerwehren im Frankfurter Stadtgebiet verteilt.

Die Löschgruppenfahrzeuge LF 16-TS des Katastrophenschutzes



LF 16-TS von Magirus, hier mit Sirenenanhänger („khakigrau“ war die ursprüngliche Farbgebung des KatS)

Am 24. März 1955 ratifiziert die deutsche Bundesregierung die so genannten „Pariser Verträge“, wodurch u.a. der Besatzungsstatus Westdeutschlands beendet wurde. Zur gleichen Zeit tritt die BRD in die Westeuropäische Union (WEU) und in die NATO ein. Es erfolgt nun mit Gründung der Bundeswehr die Wiederbewaffnung der Bundesrepublik; dies ist Ausfluss des immer heißer werdenden „Kalten Krieges“, indem sich NATO und Warschauer Pakt gegenseitig mit nuklearer Vernichtung bedrohen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Maßnahmen zum Schutz der Zivilbevölkerung zu ergreifen – denn kein Soldat wird sein Vaterland verteidigen, wenn er seine Familie schutzlos zurücklassen muss; so meint man. Der kalten Logik des drohenden nuklearen Holocaust wird zu dieser Zeit fast jeder Bereich untergeordnet; gleichzeitig versucht man, der Bevölkerung das Gefühl einer relativen Sicherheit zu vermitteln.

Aus diesen Überlegungen heraus bekommt das Bundesministerium des Inneren (BMI) den Auftrag zum Aufbau eines „Zivilen Bevölkerungsschutzes“ (ZB); später „Zivilschutz“ (ZS). Bereits am 11. Dezember 1953 hatte das Bundeskabinett die Errichtung einer „Bundesanstalt für zivilen Luftschutz (BzL)“ beschlossen. Obwohl es sich hier um „kriegsvorbereitende Maßnahmen“ handelt, soll die Namensgebung den zivilen Charakter der neu zu schaffenden Institution unterstreichen. Das hierzu erarbeitete und vom Bundeskabinett 1955 verabschiedete „Vorläufige Luftschutzprogramm“ sah neben Maßnahmen, wie eines Luftschutzwarndienstes, der Schaffung von Luftschutzräumen oder Aufklärung der Bevölkerung über den Selbstschutz insbesondere auch die Aufstellung eines örtlichen und überörtlichen Luftschutzhilfsdienstes (LSHD) vor. Der LSHD wurde in acht Fachbereiche aufgliedert:



Das Logo des „Zivilen Bevölkerungsschutzes“ (ZB).

Später stand hier „ZS“ für „Zivilschutz“

- LS-Brandschutzdienst
- LS-Bergungsdienst
- LS-Sanitätsdienst
- LS-Veterinärndienst
- LS-ABC-Dienst
- LS-Betreuungsdienst
- LS-Lenkungs- u. Sozialdienst
- LS-Fernmeldedienst

Für die einzelnen Fachdienste und deren spezielle Aufgaben wurden einfache, aber robuste Fahrzeuge entwickelt, die dann in großen Stückzahlen gebaut wurden.

Der LS-Brandschutzdienst, der in örtliche und überörtliche LS-Feuerwehrbereitschaften (LS-FB) sowie örtliche Feuerwehrschnelltrupps (LS-FS) aufgegliedert war, wurde von den örtlichen Freiwilligen Feuerwehren gestellt, die hierzu bundeseigene Fahrzeuge zur Verfügung gestellt bekamen, die natürlich auch während Friedenszeiten einzusetzen waren. Von einigen, nur in geringer Stückzahl gebauten Sonder-typen wie etwa Wasserförderwagen abgesehen, bestand der Fuhrpark an bundeseigenen Feuerwehrrfahrzeugen aus in Großserien gebauten Fahrzeugen Vorauslöschfahrzeug VLF (auf Unimog-Fahrgestell), Tanklöschfahrzeug TLF 8 (Unimog), Tanklöschfahrzeug TLF 16 (Magirus-Fahrgestell), Löschgruppenfahrzeug LF 16-TS (Magirus) und Schlauchkraftwagen SKW (Magirus). Wir wollen uns hier nun mit dem LF 16-TS der ersten Generation und mit Nachfolgerfahrzeugen beschäftigen.

Die Entwicklung des LF 16-TS

Der erste und zweite Angriffszug sowie der dritte Wasserförderzug einer LS-Feuerwehrbereitschaft war mit je einem LF 16-TS (Anfangs noch als LF 16-TS 8 bezeichnet) ausgestattet. Das Fahrzeug wurde mit einer Löschgruppe besetzt. Die Löschgruppe besteht aus:

- Gruppenführer
- Fahrer/Maschinist
- Melder
- Angriffstrupp (2 Mann)
- Wassertrupp (2 Mann)
- Schlauchtrupp (2 Mann).

Die Beladung der LF 16-TS des ZB/ZS glich in ihrer Beladung bis auf wenige Abweichungen den LF 16-TS der kommunalen Feuerwehren. Sie waren jedoch mit absetzbaren Kofferaufbauten versehen, in die auch die Mannschaftskabine für 7 Mann der Besatzung integriert war.

Die Entwicklung des LF 16-TS (und auch der Schwesterfahrzeuge TLF 16 und SKW) gestaltete sich für den Auftraggeber (BzL/BMI) und die Hersteller wesentlich einfacher als zuvor beim TLF 8, denn das vom „Fachnormenausschuss Feuerlöschwesen (FNFW)“ im Jahr 1955 veröffentlichte Normblatt DIN 14 530 „Löschfahrzeuge – Allgemeine Richtlinien“ sowie die ergänzenden Baurichtlinien für Löschfahrzeuge (Heft 3 für LF 16-TS) wurden in den „Vorläufigen Technischen Lieferbedingungen (VTL-BzL) bis auf wenige Ausnahmen berücksichtigt. Das galt sowohl für die Aufbauten als auch für die feuerwehrtechnische Ausrüstung, die den besonderen Gefahren in einem Verteidigungsfall („V-Fall“) anzupassen war.

Im Hinblick auf die geforderte Wendigkeit und Geländegängigkeit hatte man für die 4,5 t-Fahrgestelle des LS-Brandschutzdienstes einen Radstand von 3.700 mm festgelegt. Das zulässige Gesamtgewicht ein-

schließlich Aufbau, Ausrüstung und Personal durfte zunächst 9,5 t nicht überschreiten. Erst ab der zweiten Serienlieferung wurde es auf 10.000 kg festgelegt. Die ersten Ausschreibungen für LS-Feuerwehrrfahrzeuge fanden bereits 1954 statt. Hierin fanden sich Vorgaben für die technische Leistungsbeschreibung der Fahrgestelle, der Motoren und Feuerlöschpumpen ebenso wie Richtwerte und Abmessungen für die Kofferaufbauten bis hin zu Skizzen für die Fachaufteilungen.

Jedes LF 16-TS war demnach mit einer fest eingebauten Feuerlöschkreiselpumpe FP 16/8-S mit einer Leistung von 2.400 l/min bei 8 bar und einer zusätzlichen Tragkraftspritze TS 8/8-S mit einer Leistung von 1.600 l/min bei 8 bar auszurüsten.

Es war selbstverständlich, dass die Firmen zunächst ein Musterfahrzeug anfertigten. So präsentierte die Firma Klöckner-Humboldt-Deutz schon zu Beginn des Jahres 1955 den ersten Prototypen für ein LF 16-TS auf dem Magirus-Deutz AF 4500/6-Fahrgestell. Der Aufbau kam vom Magirus-Werk in Mainz. Dieses Fahrzeug hatte noch an der Heckseite freiliegende Schlauchanschlüsse und Absperrorgane und war in der vom BzL vorgegebenen khakigrünen Lackierung (RAL 7008) gehalten.

Wegen der größeren Abmessungen des luftgekühlten V6-Wirbelkammer-Dieselmotors F 6 L 614 mit 7.983 cm³ Hubraum und 125 PS (92 kW) bei 2.300 U/min war die schmale eckige Haube bereits einer breiteren Motorhaube gewichen. Die mit Griffschalen versehenen Seitenbleche der Motorabdeckung konnten abgenommen werden, um dem zur Überhitzung neigenden Motor bei lang anhaltendem Pumpenbetrieb eine bessere Frischluftzufuhr zu ermöglichen.

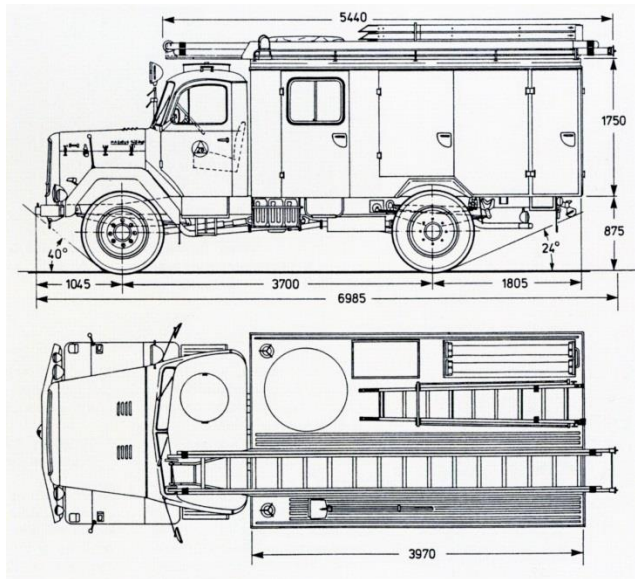
Eine weitere Kleinserie von LF 16-TS-Prototypen fertigte Metz in Karlsruhe auf einem Magirus F Merkur 125 A „Rundhauber“-Fahrgestell.

Alle bis dahin fertig gestellten Prototypen für LS-Brandschutzfahrzeuge wurden von der BzL am 12. Oktober 1956 anlässlich einer gemeinsamen Tagung des „Fachausschusses Feuerschutz“ und des „Unterausschusses Brandschutz im ständigen Ausschuss für die Planung des Zivilschutzes“ in Ulm vorgestellt. Ergebnis war, dass TLF 8, VLF und SKW ohne weitere Änderungen gebilligt wurden und in die Beschaffung gehen konnten.

Anders dagegen sah es beim LF 16-TS und beim TLF 16 aus. Hier sollte die Ausrüstung hinsichtlich Anzahl und Verlastung den jeweiligen Baurichtlinien angepasst werden. Weiterhin waren die beim LF 16-TS die heckseitig freiliegenden Armaturen des Pumpenstandes bemängelt worden. Diese sollten ins Aufbauinnere verlegt und durch eine nach oben zu öffnende, gleichzeitig als Wetterschutz dienende Klappe, verschlossen werden.

Die Aufbauten des zweiten Prototypen fertigte die Firma Gaubshat in Berlin-Neukölln, jedoch auf einem Fahrgestell vom Typ KHD 4500/6. Nach erfolgreichem Abschluss der Geländeerprobung wurde 1957 der erste Serienauftrag über zunächst 63

Löschgruppenfahrzeuge LF 16-TS erteilt. KHD lieferte Fahrgestelle des Typs FA 4500/6 („Eckhauber“) und eine kleinere Anzahl vom Typ F Merkur 125 A („Rundhauber“). Gaubschat und Magirus fertigten die Kofferaufbauten; Metz lieferte Feuerlöschkreiselpumpen und Tragkraftspritzen dazu.



Maßzeichnung LF 16-TS 8 auf F Magirus 125 D 10 A

Der Aufbau war unterteilt in eine Mannschaftskabine im vorderen Teil, sechs Geräteräume und einen Heckraum für die eingeschobene Tragkraftspritze. Der Grundrahmen des Aufbaues war durch eine abgedeferte Vierpunkt-Lagerung auf dem Fahrzeugrahmen befestigt. Damit die Absetzbarkeit aller Kofferaufbauten u.a. auch auf zu beordernde Zivilfahrzeuge gewährleistet war, musste der Antriebsstrang vom Nebenantrieb bis zu Pumpe kurz gehalten werden. Aus diesem Grund hatte man die Pumpe etwa mittig auf dem Grundrahmen montiert. Der Saugeingang und die Druckausgänge der Pumpe wurden mit entsprechend dimensionierten Rohrleitungen nach hinten zum Pumpenbedienstand verlängert. Hierdurch verblieb auch neben dem am Heck zur rechten Seite versetzt gehaltenen Pumpenbedienstand mittig ausreichend Platz, um die Tragkraftspritze einzuschieben. Zur sicheren Entnahme der Tragkraftspritze aus dem Heck konnte ein Entnahmeschlitten mit Bodensstütze ausgeklappt werden.



LF 16-TS der FF Frankfurt a.M. im Einsatz. Deutlich erkennbar ist der am Heck nach rechts versetzte, mit einer Klappe verschlossene Pumpenbedienstand

Nach dem Trennen der Pumpenantriebswelle vom Nebenantrieb sowie des Elektro-Steckers zwischen Fahrerhaus und Aufbau ließ sich letzterer abheben, auf das Ersatzfahrgestell absenken und wieder verschrauben. Für Inspektions- und Reparaturarbeiten war die Einbaupumpe nach Hochklappen der Sitzfläche der Truhensitzbank in der Mannschaftskabine zugänglich.

Bevor es dann 1958 zu einer weiteren Beschaffungsserie dieser Fahrzeuge kam, hatte man einige grundsätzliche und bauliche Veränderungen in der „Vorläufigen Technischen Richtlinie (VTL)“ festgelegt. Hierzu gehörten, dass das zulässige Gesamtgewicht von bisher 9.500 kg auf 10.000 kg erhöht wurde. Die Kurzbezeichnung des Fahrzeuges lautete nun LF 16-TS (statt LF 16-TS 8).



Zudem wurden ab diesem Zeitpunkt *alle* LS-Feuerlöschfahrzeuge der 4,5t-Nutzlastklasse einheitlich mit dem Fahrgestell des F Merkur 125 A (ab 1965: F Magirus 125 D 10 A) beschafft. Von 1956 bis 1964 wurde dieses LF 16-TS in einer Anzahl von 987 Stück gebaut. Als Aufbauhersteller kamen bei verschiedenen Serien dann die Firmen Gaubschat (Berlin), Rathgeber (München), Graaff (Elze) und Magirus (Ulm) zum Zuge. Pumpen kamen sowohl von Metz, als auch von Ziegler und Magirus.

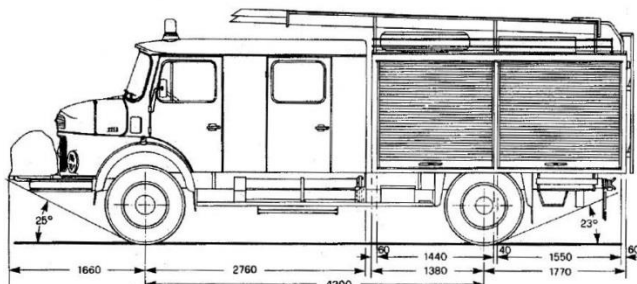


Auch der Luftschutzort Frankfurt am Main erhielt für seine Freiwilligen Feuerwehren zahlreiche vom Bund zur Verfügung gestellte Fahrzeuge, darunter acht vom Typ LF 16-TS, deren Aufbauten von Rathgeber (München) und von Graaf (Niedersächsische Waggonfabrik Elze) stammten. In Frankfurt „vergriff“ man sich furchtlos am Bundeseigentum und verpasste den meisten Fahrzeugen die für Frankfurt typische Rot-Weiß-Lackierung.

1973 erfolgt eine Neustrukturierung des Katastrophenschutzes und somit auch der Brandschutzeinheiten. Bestand seit 1956 die LS-Feuerwehrbereitschaft aus zwei Angriffszügen und einem Wasserversorgungszug, sind seit 1973 der Löschzug „Löschen und Retten (LZ-R)“ und der Löschzug „Löschen und Wasserversorgung (LZ-W)“ vorgesehen.

Auch für die Löschzüge nach neuem Konzept werden LF 16-TS beschafft. Die Fahrgestelle der neuen Beschaffungsserien stammen von Mercedes (MB LAF 1113 B) oder Iveco Magirus (90-16 AW). Außer das die Fahrzeuge aus mehreren Hersteller-Losen „zusammengestückelt“ sind und einige kleinere Abweichungen in der Beladung aufweisen, unterscheiden sich diese Fahrzeuge nur noch sehr wenig von kommunal beschafften LF 16-TS.

LF 16-TS auf Mercedes Benz-Fahrgestellen



Mit den Bauaufträgen 1003/82, 1062/84 und 1038/85 werden insgesamt 602 Löschgruppenfahrzeuge LF 16-TS auf Mercedes Benz LAF 113 B/42-Fahrgestellen beschafft. Die Aufbauten stammen von Lentner, OWR und Wackenhut. Angetrieben wird das Fahrzeug von einem Mercedes 4-Takt-Dieselmotor vom Typ OM 352 X mit einer Leistung von 168 PS (124 kW). Bei der Frontpumpe handelt es sich um eine FP 24/8 nach DIN 14 420; im Heck ist eine Tragkraftspritze TS 8/8 eingeschoben.

1985/86 erhalten die Freiwilligen Feuerwehren der Stadtteile Eschersheim, Hedderheim, Nied und Rödelheim ein LF 16-TS mit OWR-Aufbau auf Mercedes-Benz LAF 1113 B-Fahrgestellen. 1991 bekommen die Freiwilligen Wehren von Ginnheim, Fechenheim, Praunheim, Rödelheim und Sindlingen wiederum LF 16-TS auf Mercedes Benz LAF 1113 B-Fahrgestellen, nun aber mit Aufbauten von Wackenhut.

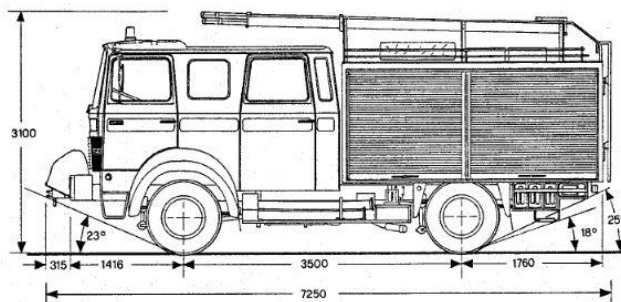


LF 16-TS der FF Sindlingen auf Mercedes Benz LAF 1113-Fahrgestell mit Aufbau von Lentner



LF 16-TS der FF Praunheim auf Mercedes Benz LAF 1113 B-Fahrgestell, Aufbau Wackenhut

LF 16-TS auf Iveco-Fahrgestellen



Mit den Bauaufträgen 1070/86, 1050/87, 1107/89 und 1013/92 wurden weitere 636 Löschgruppenfahrzeuge LF 16-TS für den Bund beschafft. Das Allradfahrgestell aus der 9-Tonnen-Klasse lieferte Iveco (Typ 90-60 AW). Dieses Fahrgestell hatte Iveco Magirus auf der Internationalen Automobilausstellung 1983 in Frankfurt erstmals in Feuerwehrausführung vorgestellt. Ein besonderer Vorteil dieses Fahrgestells war, dass die vollständige Gruppenkabine in der Nutzfahrzeugfertigung am Fahrerhausband entstand. Dort durchlief sie dann dieselben Grundierungs- und Lackierungsabläufe wie jede andere Kabine von Iveco auch. Ein nachträgliches Anbauen einer Gruppenkabine an eine Serienkabine entfiel. Für den Antrieb sorgte ein luftgekühlter 6-Zylinder-Reihenmotor mit Direkteinspritzung und Aufladung, der auf eine Leistung von 160 PS (118 kW) bei 2.500 U/min kam. Der Auftrag für den Aufbau ging an die Firma Lentner in Grafing bei München. Die Montage der Frontpumpe erfolgte bei der Firma Ziegler in Giengen. Die einstufige FP 16/8 ZS hatte eine Förderleistung von 2.400 l/min bei 8 bar.

1988 und 1989 erhielten Berkersheim, Bonames, Enkheim, Fechenheim, Griesheim, Kalbach, Seckbach, Nieder-Eschbach, Niederrad und Zeilsheim Löschgruppenfahrzeuge LF 16-TS auf Iveco Magirus 90-16 AW-Fahrgestellen mit Aufbauten von Lentner.

Anmerkung: In den 1980er und Anfang der 1990er Jahre wurden außerdem in vergleichsweise kleineren Stückzahlen LF 16-TS für den Bund auf Magirus Deutz Frontlenkerfahrgestellen (D-Baureihe) und Mercedes Benz 917 AF-Fahrgestellen beschafft. Da diese Fahrzeuge aber nicht in Frankfurt eingesetzt

wurden, sind wir in unserem Bericht nicht weiter darauf eingegangen.



LF 16-TS der FF Enkheim auf Iveco Magirus 90-16 AW-Fahrgestell, Aufbau Lentner

Von kleinen Veränderungen wie Aufklebern und Beschriftungen abgesehen, bleiben die bundeseigenen Fahrzeuge der 1980er-Generationen nun auch weitestgehend im Auslieferungszustand und behalten ihre komplett in feuerrot (RAL 3000) gehaltene Lackierung.

Ablesen kann man an diesen Generationen, die z.T. bis zum heutigen Tage noch in Dienst stehen, aber einige Brüche der Zeitgeschichte, und zwar auf Bund, Land und Stadt bezogen: Nachdem 1989 „die Mauer fiel“ und ein Jahr später die BRD und die DDR zur neuen Bundesrepublik wiedervereinigt werden, gilt es, den technisch stark veralteten Brand- und Katastrophenschutz in den neuen Bundesländern schnell zu stärken. Der Bund zieht hierzu zahlreiche KatS-Fahrzeuge, darunter auch viele LF 16-TS, aus dem Westen ab und bringt sie nun an Standorten in den östlichen Bundesländern zum Einsatz. Auch Frankfurt bleibt davon nicht verschont. Dies und interne Umstrukturierungen in der Feuerwehr Frankfurt führen dazu, dass Fahrzeuge auch innerhalb Frankfurts neuen Standorten zugewiesen werden.



LF 16-TS der FF Fechenheim; ex FF Eschersheim

Bespielhaft lassen wir das vorstehend abgebildete LF 16-TS auf Mercedes Benz LAF 1113 B/46 mit Wackenhut-Aufbau erzählen. Das Fahrzeug wurde 1985 mit dem amtlichen Kennzeichen F-8014 bei der Freiwilligen Feuerwehr des Stadtteils Eschersheim in Dienst gestellt. Das Behörden-Kennzeichen mit den Kennbuchstaben der Stadt oder des Kreises und der folgenden „8000er“-Nummer ist damals für alle Katastrophenschutzfahrzeuge des Bundes üblich. Im

Jahr 2002 wird das Fahrzeug von der FF Eschersheim zur FF Fechenheim „verschoben“. Mittlerweile hat sich der Bund aus der Finanzierung von Katastrophenschutz-Fahrzeugen zurückgezogen und diese Aufgabe den Bundesländern überlassen. Die bestehenden Fahrzeuge werden Ländern und Kommunen zum Kauf angeboten oder überlassen. Als Folge hieraus verschwinden nach und nach die „8000er“ Kennzeichen. So erhält auch das nun in Fechenheim stehende LF 16-TS ein neues Kennzeichen. Da auch auf kommunaler Ebene die Behördenkennzeichen ohne Mittelbuchstaben nach einer EU-Verordnung nicht mehr zulässig sind, lautet das neue Kennzeichen jetzt F-W 6130.

Vor einiger Zeit hat das Land Hessen begonnen, alle Katastrophenschutzfahrzeuge (außer die immer noch dem Bund gehörenden THW-Fahrzeuge) mit Landes-kennzeichen (WI für die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden) auszustatten, was wiederum auch bei unseren LF 16-TS abzulesen ist. Das Fechenheimer Fahrzeug hat nun sein drittes Kennzeichen; es lautet nun WI-KS 4239.



LF 16-TS der FF Schwanheim mit neuen Landes-kennzeichen (ehem. F-8156)



Das Schwanheimer LF 16-TS präsentiert seine Beladung

Wo sind sie geblieben?

Spurensuche nach Frankfurter LF



ex-Frankfurter „Katze“ in der Sammlung Schramm



Magirus/Rosenbauer LF 16 in Döbeln



Enkheimer LF 8 in Leipzig



MB / Ziegler LF 16/12 als „Wasserspielmobil“ der Stadtjugendfeuerwehr in Frankfurt



Kalbacher LF 8 „schwer“ in Leipzig



Zweites LF 16/12 bei der Feuerwehr Granada



Magirus LF 16 in Immenhausen bei Kassel



LF 16 von Rosenbauer in Südamerika; die deutschen Beschriftungen blieben aus Dankbarkeit für die Fahrzeugspende am Fahrzeug

FLORIANSDORF BEGEISTERT FGMV-MITGLIEDER



Teilansicht des Florianisdorfes

Eine kleine Gruppe von FGMV-Mitgliedern reiste am Samstag, den 10. September 2016 zu einem eintägigen Studienausflug ins Sauerland. Ziel der Reise war das „Floriansdorf“ der Berufsfeuerwehr Iserlohn, das der Brandschutz- und Gefahren-Erziehung von Kindern und Jugendlichen dient. Abgerundet wurde die Tour durch ein kleines „touristisches Rahmenprogramm“.

Pünktlich um 8 Uhr startete die Tour in Frankfurt am FRTC. Nach einer kurzen Rast an der A 45 erreichte man gegen 11 Uhr bei schönstem Spätsommerwetter den Iserlohner Stadtteil Untergrüne; dort liegt die *Dechenhöhle*, eine größten und schönsten Tropfsteinhöhlen Deutschlands.



„Orgelgrotte“ in der Dechenhöhle

Dem kurzen Rundgang durch das angeschlossene Deutsche Höhlenmuseum folgte eine knapp einstündige Führung durch die unterirdische Wunderwelt.

Die Dechenhöhle wurde im Juni 1868 von zwei Eisenbahnarbeitern entdeckt, die bei Felssicherungsarbeiten an der vorbeiführenden Bahnstrecke ihren Hammer in einem Felsspalt verloren hatten. Sie ließen sich an einem Seil den Felsspalt hinab und standen plötzlich in der ersten Halle einer wunderschönen Tropfsteinhöhle, die sich weit in den Berg hinein fortsetzte. 140 Jahre nach der Entdeckung zieht die Dechenhöhle immer noch zigtausende Besucher aus Nah und Fern an. Insgesamt haben mehr als 14 Millionen Menschen die unterirdische Wunderwelt im Kalkgestein des Grüner Tals besichtigt.²⁶

Zum Mittagessen ging es dann in Iserlohner Stadtwald, wo auf einer Erhebung über der Stadt der *Danzturm* liegt. Der Danzturm wurde 1908 / 1909 gebaut; errichtet in unmittelbarem baulichen Anschluss an die Erweiterungsgebäude der ehemaligen optischen Telegrafestation Nr. 43, die Teil der 1833 eingerichteten Telegrafienlinie von Berlin nach Koblenz war. Er erhielt seinen Namen nach dem am 28. Mai 1905 verstorbenen Ehrenbürger der Stadt Iserlohn, Ernst Danz. Dieser hatte sich unter anderem auf dem Gebiet des höheren Schulwesens verdient gemacht.²⁷

Das schöne Wetter ermöglichte es erfreulicherweise, im Freien zu speisen. Das Essen wurde allgemein als gut und reichlich gelobt; das Bier schmeckte in der Sonne ausgezeichnet.

²⁶ vgl. <http://www.dechenhoehle.de/>

²⁷ vgl. <http://www.danzturm-iserlohn.de>



Fröhliche Mittagsrunde am Danzturm

Nach dem Essen wurden wir im Floriansdorf bereits vom „Dorfbürgermeister“ und Initiator der Einrichtung, Ralf Schulte, erwartet.



Ralf Schulte begrüßt die Frankfurter Gäste...



...führt durch's Dorf...



...und erklärt hingebungsvoll jedes Detail.

Ralf Schulte nahm sich sehr viel Zeit, um bei einem ausgiebigen Rundgang die Entstehungs-



Jedes Haus im Dorf hat seine eigene Bestimmung

geschichte des Dorfes, den genauen Zweck der einzelnen Häuser und den jeweils dahinter stehenden pädagogischen Ansatz genau zu erklären. Jedes Haus im Dorf erfüllt nämlich seinen eigenen Zweck, sei es nun das „Sinnsorium“, das „Haus der Gefahren“, das Krankenhaus, oder das „Mitmach-Museum“.²⁸

Die FGMV-Mitglieder waren begeistert und wiederholt war die Aussage zu hören „Schade, das wir das nicht in Frankfurt haben.“



Feuerwache des Floriansdorfes

Nach dem anstrengenden Programm an einem doch noch sehr heiß gewordenen Herbsttag war vor der Heimfahrt noch eine Erfrischung dringend nötig. Ein Eiscafé war dann der begehrte nächste Zielort, bevor es zurück an den Main ging.



²⁸ vgl. <http://www.floriansdorf.de/> Empfohlen sei auch der Imagefilm des Floriansdorfes, der bei Youtube gesehen werden kann.

Das Interesse am Museum steigt:

Besucherzahlen entwickeln sich gut



Museumsbesucher: Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Hünfelden beim Gruppenbild vor dem Rüstwagen



Bianca van Haasteren und ihr Vater Cees, die in der Feuerwehrhistorik der Niederlande einen Namen haben, besuchten im Oktober unsere Ausstellung

Seit den Sommerferien 2016 sind die Anfragen für Museumsführungen an unserem Standort in Bockenheim stark angestiegen, was uns natürlich sehr freut. So konnten z.B. eine zwanzig Personen starke Gruppe der Telekom-Senioren, die Freiwillige Feuerwehr Hünfelden, eine Delegation aus den Niederlanden, mehrere Gruppen aus der Frankfurter Feuerwehr und zahlreiche Einzelpersonen begrüßt werden. Darunter auch ein Vater mit seinem Sohn aus Bosnien, die gerade zu Besuch in Dieburg waren und bei der Ge-



Weitgereister Besuch aus Bosnien

legenheit gern das Museum der Frankfurter Feuerwehr ansehen wollten.



GAL-Treffen

Ein Treffen von Kollegen des Grundausbildungslehrganges vom September 1971 (alle Kollegen schon im Ruhestand) wurde auch gleich zur 45-Jahr-Feier des GAL. Einen Tag später besuchte uns eine Delegation der Hauptamtlichen Wache der Feuerwehr Schweinfurt.



Delegation aus Schweinfurt



Kollegen der FW 41 mit Kindern und Partnerinnen

Auch im jungen Jahr 2017 reißt das Interesse nicht ab. Den Reigen eröffnete die 2. Dienstgruppe der Feuerwache 41 in Niederrad, die das Feuerwehrmuseum als Ausklangpunkt ihres Betriebsausfluges gewählt hat. Nach einer Führung durch das Haus verbrachte man noch mehrere gemütliche Stunden bei heißer Wurst und kalten Getränken. Auch bei dieser Veranstaltung entwickelte das Museumsarchiv eine besondere Anziehungskraft und die Feuerwehrleute schwelgten, teils gemeinsam mit ihren Ehefrauen, in Erinnerungen.



Museumsbesucher von der „IG Luftschutz“

Von nah und fern kamen die Besucher der bundesweit tätigen „IG Luftschutz“ nach Frankfurt, die sich als „Stargast“ den Leiter des Deutschen Feuerwehrmuseums und Obmann der AGFM, Rolf Schamberger nach Bockenheim eingeladen hatten. Schamberger hielt einen Vortrag über Ausstellungskonzepte und inspizierte unsere Sammlung, für die er Lob aussprach.



Stadtrat Frank besichtigt das Museum

Einen ganz besonderen Gast konnten wir dann Mitte Februar in unseren Räumen begrüßen. Der Frankfurter Brandschutzdezernent, Stadtrat Frank, besuchte erstmals unser Museum. Herr Frank, der von Feuerwehrchef Ries begleitet wurde, nahm sich viel Zeit für die Besichtigung und für persönliche Gespräche. Sein Urteil fiel danach klar und deutlich aus: „Tolle Arbeit, die hier geleistet wird; das braucht Zukunft.“



Der „Falcon“ fasziniert auch einen Stadtrat...



Besonders angetan hatten es dem Dezernenten drei Fotoalben der FW Hanauer Landstraße; hier wurden eigene Kindheitserinnerungen wach

VERMISCHTES



AGFM-Bundestagung im großen Saal der Fuldaer Feuerwache

AGFM (Bund) tagte in Fulda

Am Samstag, den 5. November 2016 trafen sich im großen Saal der Feuerwache in Fulda die Delegierten der Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen (AGFM) zu ihrer jährlichen Bundestagung. Diskutiert wurden insbesondere verschiedene Museumskonzepte und Fragen der Öffentlichkeitsarbeit der Museen.

Die Frühjahrstagung 2017 der Regionalgruppe Mitte, der auch das Museum der Frankfurter Feuerwehr angehört, wird in Hattingen stattfinden, die nächste Bundestagung der AGFM findet im Herbst 2017 in Hermeskeil statt.

FGMV unterstützte Pensionärstreffen

Im September fand in der Mehrzweckhalle des BKRZ das diesjährige Pensionärstreffen der Frankfurter Berufsfeuerwehr statt. Erstmals wurde das Treffen vom neu gegründeten Pensionärsverein (wir berichteten) organisiert. Da es naturgemäß zwischen dem Pensionärsverein und dem Museumsverein viele Berührungspunkte gibt, z.B. viele Doppelmitgliedschaften, war der FGMV natürlich gern bereit, das seine zum Gelingen der Veranstaltung beizutragen. So wurden die Gäste gleich bei Ankunft an der Mehrzweckhalle durch den Rüstwagen RW 3-Staffel begrüßt. Viele Kollegen schwelgten sofort in Erinnerungen („Mit dem bin ich auch noch ausgerückt!“) und erzählten Anekdoten zu dem Fahrzeug.

In der Halle selbst waren die Braun-Handdruckspritze und einige Museumsstücke aus dem Bereich der Brandmeldeanlagen als Dekorationsobjekte platziert worden. Eine vom FGMV erstellte Fotoshow mit über 580 Schwarzweiß-Fotos von pensionierten und noch aktiven Kollegen der Frankfurter Berufsfeuerwehr, die



Rüstwagen als Begrüßungs-Blickfang

mit einem Beamer an die Wand geworfen wurde, rundete unseren Beitrag zum Pensionärstreffen 2016 ab.

Auch FGMV-Facebook-Seite im Aufwind

Nicht nur die realen Besucherzahlen ziehen an, auch unsere Facebook-Seite wird immer beliebter. Anfang März hatten 1.627 Besucher die Seite mit „Gefällt mir“ markiert, womit wir sogar mit dem Deutschen Feuerwehrmuseum in Fulda fast gleichauf liegen.

Adventkaffee des FGMV

Wie in jedem Jahr fand auch im Dezember 2016 wieder der Adventkaffee des FGMV e.V. statt, der in diesem Jahr auch recht gut besucht war. Einige neue Mitglieder des Vereins waren erstmals mit dabei. Eine besondere Attraktion war auch der neue Frankfurter Feuerwehrhelm (Fabrikat Rosenbauer), der bei dieser Gelegenheit noch vor der offiziellen Einführung gezeigt werden konnte. Ein weiteres „Highlight“ waren die zwei nun digitalisierten 16mm-Filme von den „Tagen der offenen Tür“ der Frankfur-

ter Feuerwehr auf dem Römerberg (Farbfilm von 1963 und sw-Film von 1964), die nun erstmals wieder gezeigt werden konnten. Weitere Filme sollen nach und nach digitalisiert werden.



Tibor Roka testet den neuen Helm

Forschungsstipendium erhalten



„Amtseinführung“ der neuen Stadtteil-Historiker beim „Tag der Geschichte“ im Haus Gallus



Im Rahmen des Projektes „Stadtteil-Historiker“ hat die Polytechnische Gesellschaft Frankfurt am Main ein bis März 2018 angelegtes Forschungsstipendium an den Vorsitzenden des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.

vergeben. Herr Keine soll nun 18 Monate lang mit wissenschaftlicher Begleitung zum Verhältnis zwischen Feuerwehr und jüdischer Bevölkerung in Frankfurt am Main während des „Dritten Reiches“ forschen. Hierbei soll es schwerpunktmäßig drei Fragestellungen geben:

- Wo gab es bei den Frankfurter Feuerwehren Mitglieder jüdischen Glaubens und was wurde nach 1933 aus ihnen?

(Erste Namen wurden für die Berufsfeuerwehr sowie für die Freiwilligen Feuerwehren Höchst und Niederursel festgestellt.)

- Wie verhielt sich die Frankfurter Feuerwehr bei den Synagogenbränden?
- Welche Berührungspunkte zwischen der Feuerwehr und der jüdischen Bevölkerung Frankfurts gab es noch?

Wer Hinweise zur Themenstellung geben kann, wird herzlichst gebeten, sich zu melden!

Tobias Bellm kam zu Besuch



Herr Bellm mit dem GW-Lüfter in seinem Musterbuch vor dem Original stehend...

Für seine Modellvitrine hat der FGMV e.V. ein H0-Modell (Maßstab 1:87) des „GW-Lüfter“ bei der Firma tbm-Modellbau bestellt, die außergewöhnliche Feuerwehrfahrzeuge sehr detailliert in Kleinstserien herstellt. Da Firmen-chef Tobias Bellm sowieso in Frankfurt zu tun hatte, ließ er es sich nicht nehmen, das Modell selbst beim Museumsverein abzuliefern und gleich mal das Original des „Pustefix“ in Augenschein zu nehmen. Der Museumsverein beabsichtigt, weitere Frankfurter Fahrzeuge bei tbm-modellbau fertigen zu lassen.



...und das Modell, nun im Museum zu bestaunen

ex-Frankfurter Feuerwehrfahrzeuge gesichtet

Wolfgang Rotter gab uns den Hinweis auf das LF 16 der Freiwilligen Feuerwehr Unterliederbach, das nun in Alcorta (Argentinien) ausrückt und immer noch die Frankfurter Beschriftung trägt und Jens-Peter Trotnowies uns auf das Fahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Döbbeln hin (siehe Artikel „Wo sind sie geblieben?“).



Von unserem Leser Bernd Noack erhielten wir eine ganze Serie von Fotos zugemailt, wofür wir uns sehr bedanken. Herr Noack fand in Kaufbeuren einen der ehemals vier Großanhänger der Frankfurter Feuerwehr wieder, die von der Firma Gaul als Leitstellen-Anhänger (ELSA und EINA), als Betreuungsanhänger (BETA) sowie als Ambulanz-Anhänger (AMBA) aufgebaut worden waren. Heute wird einer dieser Anhänger in Kaufbeuren als Jugendtreff genutzt – somit im weitesten Sinne auch als „Betreuungs-Anhänger“...



Ebenfalls sehr unerwartet wieder aufgetaucht ist die Magirus Zugmaschine, die seinerzeit auf der Feuerwache 6 in Sachsenhausen stationiert war. Sie hatte über viele Jahre unentdeckt (weil komplett matt schwarz lackiert) im Wohnwagenlager an der Borsigallee gestanden. Sie wurde nun von einem Liebhaber gekauft, der sie in den Feuerwehr-Zustand zurückversetzt (s. Foto oben rechts).



Phoenix aus der Asche: Magirus Zugmaschine

Ausstellung umgebaut und erweitert

Unsere provisorische Ausstellung in Bockenheim haben wir umgebaut, erweitert und die die sechs neu erworbenen Vitrinen in die Ausstellung integriert. Hierdurch konnten die neuen Ausstellungskerne „Feuerwehr um 1900“, „Luftschutz“, „Atemschutz“, „Strahlenschutz und Messtechnik“ sowie „Kommunikation“ etabliert werden. Investiert wurde auch in eine ordentliche Beleuchtung. So wurde im neuen Ausstellungsteil „Atemschutz“ im 1.OG eine 12 Meter lange Lichtschiene mit zahlreichen Spots installiert; die Hartmann-Glocke wurde durch eine beidseitige LED-Beleuchtung ins rechte Licht gesetzt. Außerdem erhielten zahlreiche Ausstellungsstücke eine Beschriftung.



Teilansicht des neuen Ausstellungsteils „Atemschutz, Strahlenschutz, Messtechnik“

Der Ausstellungsteil „Atemschutz / Strahlenschutz / Messtechnik“ konnte anlässlich des Umzuges der FW 21 (ehem. FW 7), wo kräftig „ausgemistet“ wurde, noch stark ergänzt werden. So befindet sich jetzt auch der „König'sche Rauchschutzapparat“ (leider ohne den Pumpbalg) in unserer Sammlung.



Neue Beleuchtung und Beschriftung der „Hartmann-Glocke“

Ries-Helm im Museum



Ries-Helm; nun Museumsobjekt

Da die Frankfurter Feuerwehr, wie berichtet, komplett mit neuen Helmen vom Typ „Rosenbauer Heros“ ausgestattet wurde, sind nun sehr viele alte Helme über Nacht zu „Altmetall“ geworden. Es wurde jedem Feuerwehrangehörigen gestattet, seinen alten Helm, der oft über Jahre und Jahrzehnte getragen wurde,

zu behalten, was eine schöne Geste der Branddirektion ist (und ihr auch Entsorgungskosten spart!).

Eine weitere schöne Geste ist, dass Feuerwehrchef Reinhard Ries seinen Helm, den er schon bereits als Freiwilliger Feuerwehrmann in Schenkklengsfeld getragen hat, nun in den Fundus des Museums der Frankfurter Feuerwehr übergeben hat.

Buchtipps



Klaus Lassen hat eine äußerst umfangreiche Dokumentation über Kranwagen auf Magirus „Eckhauber“-Fahrgerüsten vorgelegt, die alles bisher dagewesene aus diesem Themengebiet in den Schatten stellt. Auf 334 vollfarbigen Seiten spürt er allen Eckhauber-Kränen vom KW 12 bis zum KW 20 nach, die jemals bei einer Feuerwehr, beim Militär oder im gewerblichen Bereich eingesetzt waren. Damit nicht genug; er beschreibt auch detailreich, was mit den Fahrzeugen nach ihrer Außerdienststellung geschah, welches „zweites (oder drittes) Leben“ sie noch führten oder wie sie von Sammlern liebevoll restauriert wurden. Auch den Frankfurter Kränen (Berufsfeuerwehr und Bergungsunternehmen Henrich) ist jeweils ein eigenes Kapitel gewidmet. Sehr lesenswert!

Übrigens: Der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. hat mit seinem Archiv bei der Recherche zu diesem Buch geholfen und auch unsere „Museums-Depesche“ wird in dem Buch lobend erwähnt!

Podszun-Verlag Brilon
ISBN 978-3-86133-829-1
49,90 Euro



Enkheimer Museumshalle kurz vor dem Bezug durch den Feuerwehrmuseumsverein

„Nichts hält so lange, wie ein Provisorium“ sagt der Volksmund. Aber irgendwann finden dann doch auch oft Provisorien ihr Ende. Kristallisationspunkt zur Gründung des Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. war Anfang des Jahres 2009 die alte Fahrzeughalle der Freiwilligen Feuerwehr Enkheim. Schon damals war die Halle zum Abriss vorgesehen und niemand konnte uns sagen, wie lange wir das Gebäude, dessen Stromversorgung und Heizung glücklicherweise noch funktionierte, nutzen können. „Vielleicht drei Monate, vielleicht ein Jahr...“ war die wenig konkrete Auskunft. Tatsächlich wurden daraus knapp über 8 Jahre Nutzungsdauer!

Immer wieder wurde aus verschiedenen Gründen der Abriss wieder verschoben; längst hatten wir seit Sommer 2012 den größten Teil unserer Sammlung nach Bockenheim verlegt. Aber der technisch marode RW-Schiene (Baujahr 1970), die Magirus Patentleiter und zahlreiche kleinere Artefakte blieben weiter in Enkheim eingelagert; die durch uns frei gemachten Flächen wurden schnell durch Berufs- und freiwillige Feuerwehr wieder „annektiert“ und wieder als Stellflächen für Fahrzeuge und Lagerflächen genutzt.



Transport kommt in Bockenheim an...

Seit Januar 2016 wurde dann aber seitens der Lokalpolitik verstärkt Druck aufgebaut, die Halle nun endlich abzureißen und an deren Stelle eine Kindertagesstätte (Kita) zu bauen, was uns dazu brachte, den Umzug der Restbestände nach Bockenheim zu forcieren und uns des maladen Fahrzeuges inten-



„Teilentkernte“ Mannschaftskabine des RW-Schiene

siver anzunehmen. Insbesondere Mike Henß, Manfred Pfeiffer, Anno Respondeck und Dirk Henning haben sich um die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Fahrzeuges verdient gemacht, Motor, Kraftstoffsystem, Elektrik und Lenkhilfe hatten einigen Zuspruch nötig.

Bereits im Februar wurde der Standort Enkheim bis auf das „Sorgenkind“ RW-Schiene geräumt. Bei letzterem funktionierten nun zwar alle genannten technischen Systeme wieder einwandfrei, beim ersten Versuch, das Fahrzeug wieder aus eigener Kraft zu bewegen, versagte nun aber die Bremsanlage komplett, die Bremsanlage baute keinen Druck auf und die Bremse ließ sich nicht öffnen. Auch der mehrstündige Einsatz eines Bremsenspezialisten brachte da keinen Fortschritt; Luftpressor und Federspeicher wurden schließlich außer Betrieb gesetzt, um das Fahrzeug per Abschleppstange ziehen zu können. Am 4. März war es dann schließlich so weit; in moderater Geschwindigkeit wurde der RW-Schiene von einem Wechselladerfahrzeug ins BKRZ gezogen.



Ankunft am BKRZ via Schleppstange

Der Abriss der Enkheimer Halle beginnt noch im März 2017.

Vielen Dank noch einmal allen Helfern vom FGMV, von der KFZ-Werkstatt und den Feuerwachen 1 und

11

