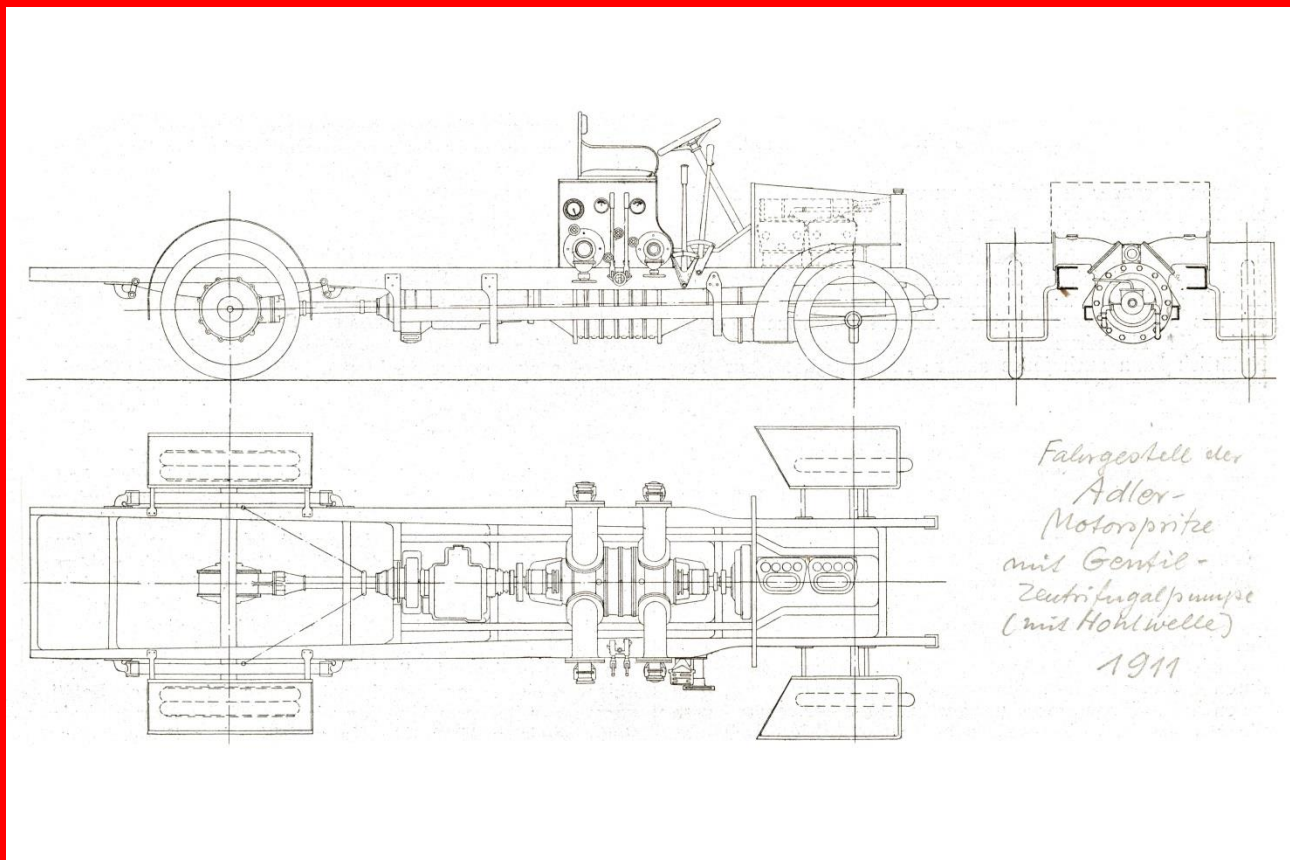


Museums- Depesche

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



Schwerpunktthema:

**Die frühe Motorisierung
der Berufsfeuerwehr
Frankfurt a.M.**

Inhalt / Impressum.....	2
Vom Pferd zur Pferdestärke – die frühe Motorisierung der Frankfurter Feuerwehr.....	3
Vermischtes.....	12

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.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:

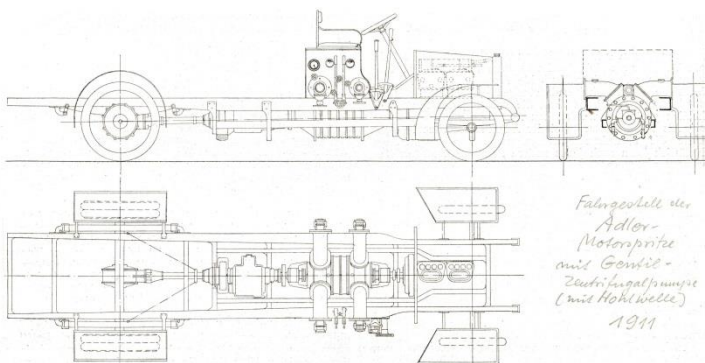
Iveco Magirus, Wolfgang Herzog, Stefan Gärtch, Jochen Schramm, Ralf Keine,
Hans-Joachim Profeld, Bildstelle der Feuerwehr Frankfurt, Freiwillige Feuerwehr Okriftel

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

Zum Titelbild:

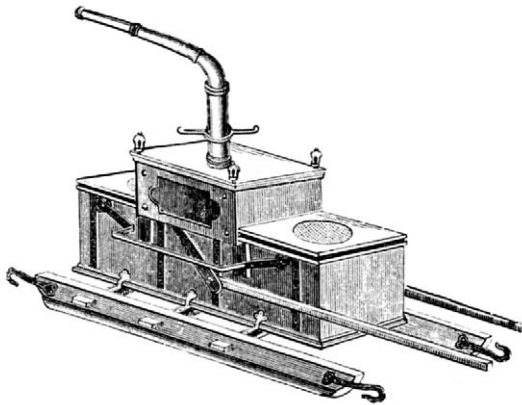
Konstruktionszeichnung der „Adler“-Motor-
spritze mit in Mittelbauweise eingebauter
„Gentil“-Zentrifugalpumpe (Kreiselpumpe).
Baujahr 1911.

Archiv FGMV e. V.



Vom Pferd zur Pferdestärke

Nicht erst seit den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts erstaunt die Frankfurter Feuerwehr die Fachwelt mit innovativer Technik. Wer die Feuerwehrgeschichte kennt, weiß, dass dies bereits seit ihrer Gründung mit großer Regelmäßigkeit vorkam. So trieb kurz nach der Jahrhundertwende der damalige Branddirektor Johannes Schänker gegen den teilweise erbitterten Protest seiner Berufskollegen die Ausstattung von Feuerwehrfahrzeugen mit Benzinmotoren voran; 1914 war die Frankfurter Berufsfeuerwehr als erste in ganz Deutschland vollmotorisiert...



Schleifenspritze von Hauthaus aus Nürnberg 1673

Die ersten Großgeräte der Löschmannschaften, wie etwa Handdruckspritzen und Wasserbüten, waren zunächst noch auf sogenannte Schleifen, einer Art Kufenschlitten, aufgebaut. Diese Schleifen wurden teils von Pferden, teils von Menschengruppen gezogen und geschoben. Oft war letzteres der Fall, da ursprünglich für die Brandbekämpfung keine eigenen Pferde vorgehalten wurden. Dieser Umstand begünstigte die Einführung von Räderfahrgestellen für Löscheräte, da diese dann auch von Hand leichter zu ziehen waren.

Nach der Gründung der Frankfurter Berufsfeuerwehr im Jahre 1874 waren nun jederzeit einsatzbereite Mannschaften und Geräte vorhanden. Eigene Pferde zum Ziehen der Fuhrwerke besaß die junge Berufsfeuerwehr, die offiziell „Deputation vom Feuer- und Fuhramt“ hieß und auch für die Straßenreinigung und die Bewässerung der Anlagen zuständig war, jedoch nicht; diese wurden vom städtischen Fuhramt gestellt. Dies führte jedoch immer wieder zu Streitigkeiten zwischen beiden Dienststellen. Erkrankte eines der Tiere, so wurde stets die Frage aufgeworfen, ob die Tierarztkosten nun durch die Feuerwehr oder durch das Fuhramt zu bezahlen seien. Derartige Reibungspunkte tauchten immer wieder auf, sodass der Magistrat für die Feuerwehr nach und nach eigene Pferde beschaffte. Im Mai 1889 erfolgt die Trennung des bisherigen „Feuer- und Fuhramtes“ in ein Fuhramt und in die „Städtische Feuerlöschpolizei“.

Mit dem Bau neuer Feuerwachen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet schuf man nun auch bei der Feuerwehr die Voraussetzung zur fachgerechten Unterbringung eigener Pferde. Beispielsweise sei die 1894 bezugsfertige Feuerwache in der Burgstraße genannt. Sie wurde in der „Alten Berliner Bauart“ erstellt, d.h., die Pferde waren von der Fahrzeughalle getrennt in den Ställen untergebracht. Bei einem Alarm mussten die Tiere über den Hof an die Wagen geführt werden. Erfahrene Feuerwehrpferde liefen aber auch selbstständig an die Wagendeichsel. Anlässlich der Eröffnung der Feuerwache Burgstraße brachte die „Kleine Presse“ am 23. November 1894 einen Bericht, in dem die neue Feuerwache der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Über die Unterbringung der Pferde schrieb man hier:

„Links vom Eingang stehen die in einem rechten Winkel errichteten Gebäude mit Stallungen für sechzehn Pferde. Jeder Flügel hat Raum für je acht Pferde und vier große Thore. Die Pferde stehen mit dem Kopf gegen diese Thore, sie sind stets aufgeschirrt und auf diese Weise in jedem Augenblick mobil.“

Bei einem Ertönen des Alarmsignals genügt ein Zug an einem Mechanismus, um sämtliche Thore gleichzeitig aufspringen zu lassen. Im Nu sind die Halfter der Pferde gelöst und die Tiere an die Geräthewagen gespannt, die inzwischen aus der weiter nach Westen zu gelegenen, für vier Wagen bestimmten Wagenhalle in den Hof geschoben worden sind. Auch die Thore dieser Hallen springen gleichzeitig auf.“

Schnell wuchs der Bestand der feuerwehreigenen Pferde an. So vermerkt der Jahresbericht der Feuerwehr im Jahre 1903 unter der Rubrik Pferde:

„Pferdebestand 35, ausrangiert wurden 5 Pferde, die öffentlich versteigert wurden. Im Schnitt 456 Mark erzielt. Für Ersatzpferde mußten 1400 Mark gezahlt werden. Von 35 Pferden wurden 4 speziell zum Transport der Krankenwagen verwendet. Die Pferde sind zum großen Teil Oldenburger Rasse, durchschnittlich 1,67 m groß (Stockmaß), von durchweg kräftigem Bau und vielem Blut.“

Doch der Einsatz von Pferden bei der Feuerwehr war nicht unproblematisch. Die Tiere verursachten hohe Kosten und ihre Pflege war arbeitsintensiv. Nicht alle Pferde waren für den unruhigen Feuerwehrdienst geeignet, und die als geeignet erscheinenden Tiere mussten erst behutsam auf die Alarmierungen und den an den Einsatzstellen entstehenden Stress vorbereitet werden. Einige Tiere zeigten erst nach einiger Zeit des Einsatzes, dass sie nicht dauerhaft für die Feuerwehr geeignet waren. Auch die enge Unterbringung von Tieren und Menschen auf den Feuerwachen brachte viele Probleme mit sich. So schrieb der

damalige Branddirektor Schapler im September 1893 an den Oberbürgermeister:

"Die mir zugewiesene Dienstwohnung befindet sich zum größeren Theile über dem Pferdestalle. Die Ausdünstungen der Pferde und die sich entwickelnden Stallgase dringen durch den Boden in die Wohnung. Bei geöffneten Fenstern treten die Gase durch dieselben, da sich die Ventilationsöffnungen des Stalles sowohl auf der Hof- als auch auf der Straßenseite unter den Fenstern befinden. Es macht sich dieser Umstand um so fühlbarer, da die Luft in der Münzgasse (Anm.: damaliger Standort der Hauptfeuerwache) an und für sich schon zu wünschen übrig läßt.

In unmittelbarer Nähe des Theils der Wohnung welcher nicht über dem Stalle liegt, befindet sich die Düngergrube, in welcher der Dünger von 17 Pferden längere Zeit aufbewahrt wird. In Folge dessen ist ein Öffnen der Fenster auch dieses Theils der Wohnung nach dem Hofe zwecks Lüftung ausgeschlossen.

Aber selbst trotz geschlossenen Fenstern treten die Dünste der Düngergrube in die Wohnung. Die ungesunde Luft in der Wohnung macht sich besonders dadurch fühlbar, daß der Schlaf wenig Erquickung gewährt. Meine Familienmitglieder, sowie ich selbst, erwachen des Morgens mit einem dumpfen Gefühle im Kopfe, das sich häufig bis zu Kopfschmerzen steigert. Die Ställe ruhen auf Gewölben, welche mit den Mauern des Gebäudes fest verbunden sind. Es pflanzt sich daher das Geräusch des Stampfens, Kettenraselns, usw. der Pferde in Form eines stark dröhnen Geräusches fort, das den Schlaf, der schon unter dem Mißstande der schlechten Luft zu leiden hat, oft unterbricht.

Wie ungesund die Wohnung ist, läßt sich auch aus dem Umstande ermessen, daß mein 2-jähriger Sohn Erich, der in der Wohnung vollkommen gesund und kräftig geboren wurde, ca. 8 Wochen nach der Geburt an den Athmungsorganen erkrankte und seither fortgesetzt kränkelt. Die übrigen Kinder haben das frühere frische Aussehen vollständig verloren(...).

(...) Da die Central-Feuerwache bisher nur als Provisorium betrachtet wurde, glaubte ich bis jetzt bei einer eintretenden Änderung mit einer anderen Wohnung rechnen zu können. Die augenblickliche Lage deutet aber darauf hin, daß in absehbarer Zeit eine Änderung nicht eintreten wird. Ich bitte daher Ev. Hochwohlgeboren gehorsamst, mir gütigst eine andere Wohnung anweisen zu wollen..."

Aus diesem Brief lässt sich schließen, dass Richard Schapler wohl nicht ahnte, wie nahe das Ende der Pferdezeit für die Berufsfeuerwehr schon war. In seine Zeit fällt aber noch die erste Technisierungswelle der Frankfurter Feuerwehr mit der Beschaffung von drei Dampfspritzen und

mehrerer von Schapler konstruierten Maschinenleitern („Schapler-Leitern“).



Erste Frankfurter Dampfspritze von Merryweather. In Dienst gestellt im Juni 1888.

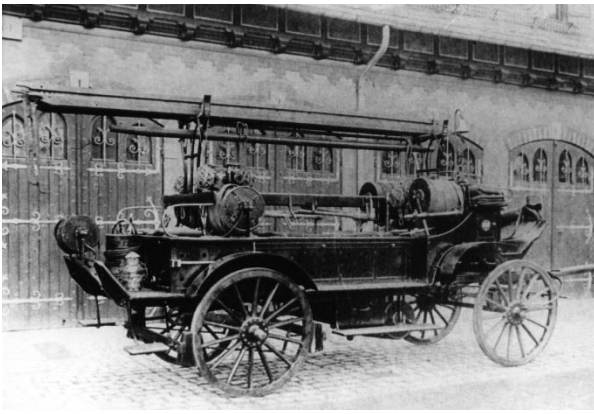


Pferdegezogene „Schapler-Leiter“ im Hof der Feuerwache Münzgasse

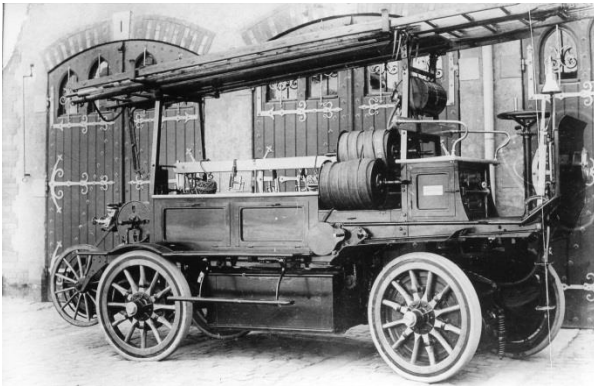


Gasspritze für Pferdezug im Hof der Feuerwache Münzgasse. Die Gasspritze hat einen 300-Liter-Wassertank, der mit Kohlensäure aus Druckgasflaschen unter Druck gesetzt werden kann und fährt als „Vorauslöschfahrzeug“ der Dampfspritze voraus.

In den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts entwickelte sich unter den Branddirektoren der deutschen Großstädte allmählich ein heftiger Streit über den richtigen Antrieb für Feuerwehrfahrzeuge. Dieser Streit wurde immer erbitterter und führte zu persönlichen Aggressionen gegeneinander. Einig war man sich nur in dem einen Punkt, dass Pferde nicht mehr zeitgemäß seien.



Pferdegezogener Requisitenwagen etwa zur Jahrhundertwende im Hof der Feuerwache Burgstraße



Der Nachfolger aus dem Jahr 1903: Was auf den ersten Blick noch wie ein pferdegezogenes Fahrzeug erscheint, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als Elektromobil. In dem großen Kasten zwischen den Achsen verbirgt sich der rund 1 t schwere Bleiakкумуляtor; die Vorderachse verfügt über Radnabenmotoren von Braun.

Obwohl bereits Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren gebaut wurden, wollten die Feuerwehren zunächst nichts von dieser Technik wissen; mit Benzin im Tank an eine Brandstelle zu fahren, wurde als widersinnig empfunden. So versuchten die einzelnen Feuerwehren, je nach Weltanschauung ihrer Branddirektoren, den Dampftrieb, den batterie-elektrischen oder den benzin-elektrischen Antrieb. Auch in Frankfurt am Main beschaffte man einige Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antrieb: Im Jahre 1903 einen Requisitenwagen, 1904 einen Mannschaftswagen und 1910 eine Drehleiter. Die Batterien lieferten hier den Strom für die Radnabenmotoren.



Lohner-Porsche Mannschaftswagen mit Elektroantrieb von 1904. Ebenfalls Batteriekasten zwischen den Achsen und Radnabenmotoren vorn. Deren Leistung wird mit 12-15 kW angegeben.

Der batterie-elektrische Antrieb zeigte jedoch viele Nachteile. Nahm man den geringeren Aktionsradius zunächst noch in Kauf, so erwiesen sich die langen Zeiten, die die Batterien zum Aufladen brauchten, schon als sehr störend. Die Fahrzeuge mussten in der zum Aufladen erforderlichen Zeit entweder außer Dienst genommen werden oder aber teure Ersatzbatterien vorgehalten werden. Ein weiteres Problem war das hohe Batteriegewicht von rund 1000 kg, das zu Lasten der feuerwehrtechnischen Beladung ging.



Adler-Motorwagen für die Feuerwehren mit einer Leistung von 4 PS im Hof der Feuerwache Burgstraße. Die Frankfurter Feuerwehr erprobte das Fahrzeug, zeigte aber ebenso wie andere Feuerwehren kein Interesse.

Im Jahre 1904 fand in Frankfurt die 1. Internationale Automobilausstellung statt, veranstaltet durch die Fahrzeugindustrie, dem Deutschen Automobilverband und dem Frankfurter Autoclub. Auf dieser Ausstellung wurden auch Motorfahrzeuge für die Feuerwehr gezeigt, sie fanden jedoch in Fachkreisen noch wenig Beachtung.

Für die Frankfurter Feuerwehr änderte sich die Situation Jahre 1906. Branddirektor Richard Schapler war beim Magistrat seit längerer Zeit wegen verschiedener Verfehlungen in Ungnade gefallen und wird schließlich entlassen. Im April 1906 tritt ein neuer Branddirektor seinen Dienst an: Johannes Schänker, ein modern denkender Mensch, als Maschinenbau-Ingenieur sehr technikinteressiert. Der Magistrat der Stadt wollte Geld sparen und hatte Schänker bereits mit der Vorgabe nach Frankfurt geholt, den Fuhrpark der Feuerwehr zu modernisieren; weg vom teuren Pferdebetrieb.

Als Schänker diesen Posten antritt, sieht er sich vor der Wahl

- der Antriebsart für die Feuerwehrfahrzeuge: Dampf, Elektrizität oder Benzin;
- des Motoreinsatzes, Antrieb des Fahrgestells durch den einen Motor, Antrieb der Pumpe durch einen anderen Motor oder beides durch den gleichen Motor.
- der Pumpenart: Kolbenpumpe, Rundlaufpumpe, Feuerlöschkreiselpumpe.

Von allen Möglichkeiten gab es, unter Einbeziehung des Auslands, 1906 bereits vereinzelte, doch noch nichts allgemein gültiges aussagende Erprobungen. Alle Zusammenstellungen zeigten bis zu diesem Zeitpunkt sowohl deutliche Vor-, als auch klare Nachteile. Nur beim Dampfmotor zeichnete sich dessen geringere Eignung für mobile Zwecke ab. Und der Dieselmotor spielte noch gar keine Rolle. Unter den Feuerwehroffizieren hatten sich Meinungsparteien zu den technischen Fragen gebildet, bei denen zu Schänkers Dienstanztritt in Frankfurt am Main die „Elektropartei“ unter Wortführung durch den Königlichen Branddirektor Maximilian Reichel aus Berlin die einflussreichste war.

Um unter allen Möglichkeiten richtig zu wählen, bedurfte es nicht nur der Kenntnis des bereits vorhandenen, sondern es erforderte 1906 vor allem einen Sinn für das noch Mögliche in den technischen Angeboten. Aber genau beim Erkennen der Potentiale in dem breiten Angebot zeigte sich Schänker als der Mann mit den erforderlichen Fähigkeiten und Eigenschaften: Er war arbeitsfreudig, hatte eine treffsichere Beurteilungsgabe in technischen Dingen und er experimentierte unermüdlich. So sah er ganz früh, dass beim Benzinmotor die Langlaufeigenschaft herausragte und der Benzinmotor die Kraft hatte, beides, Fahrgestell und Pumpe anzutreiben.

Aller Kritik der Fachwelt zum Trotz ging Schänker daran, Benzinmotoren in Feuerwehrfahrzeugen einzuführen. Nun entfachte sich in den Führungsrängen der deutschen Feuerwehren der Glaubenskrieg um die weitere Entwicklung der Antriebe erst richtig. Es bildete sich eine nahezu geschlossene Front gegen die Einführung von Benzinmotoren. So schrieb der Hamburger Branddirektor Sander im Jahre 1906:

"Wenn ein Feuerwehr-Offizier etwas von einem Explosionsmotor hört, dann weiß er schon ganz genau, daß er ihn nicht gebrauchen kann und daß er absolut unbrauchbar ist."



Gasspritze von DMG, Baujahr 1907

Im Jahre 1907 stellte die Berufsfeuerwehr Frankfurt ihr erstes Löschfahrzeug mit Verbrennungsmotor in Dienst: Eine Gasspritze auf einem Fahrgestell der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG)

in Berlin-Marienfelde. Schänker wollte mit diesem Fahrzeug die Tauglichkeit von Verbrennungsmotoren für Löschfahrzeuge beweisen. Die DMG, die sich auf dem Feuerwehrsektor neue Märkte erhoffte, unterstützte Schänker mit einem längeren Bericht in ihrer Hauszeitschrift. Unter dem Titel "Der neue Feuerwehrwagen mit Benzinmotor für die Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main" war zu lesen:

"Die Berufsfeuerwehren der größeren Städte sind in den letzten Jahren vor die Notwendigkeit gestellt worden, zur Unterdrückung der Brände und für erste Angriffe des Brandherdes rasch fahrende Wagen zu beschaffen, die 8-9 Mann Besatzung, sowie Kohlensäurespritze nebst allen Geräten für den ersten Angriff haben. Die ersten Wagen dieser Art wurden aus den seitherigen Mannschaftswagen hergestellt und mit Pferden betrieben. Dann wurden Dampf- und elektrischer Antrieb eingerichtet. Gegen Benzinbetrieb hatte man in Feuerwehrcreisen eine große Scheu. Erstens glaubte man, das Benzin dürfe nie in die Nähe von Feuerherden kommen, dann traute man der Betriebssicherheit von Benzinmotoren nicht. Sie sollten nicht immer anspringen und öfters die Arbeit einstellen, sodaß sie stehen bleiben. Wir wissen nicht, welche Benzinmotoren zu diesen Versuchen verwendet wurden. Jedenfalls waren es keine Daimler-Motoren."

Auf der letzten Tagung der Berufsfeuerwehren in Stuttgart wurde von Herrn Branddirektor Reichel aus Berlin eine Zusammenstellung aller Feuerwehrfahrzeuge mit motorischer Kraft betrieben, gebracht. Dabei schnitt der Benzinmotor schlecht ab, weil er nur ganz vereinzelt angewendet wurde, und dadurch noch nicht die richtige Zeit erhalten hatte, seine guten Eigenschaften zu zeigen. Die Schlußmeinung der Stuttgarter Tagung ging dahin, daß man für den inneren Stadtverkehr elektrischen Antrieb, für äußeren Verkehr und auf weiten Strecken Dampf wählen sollte."

Die Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main hat es unternommen, schon vor der Tagung in Stuttgart bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Berlin-Marienfelde einen normalen 1,5 t –Lastwagenrahmen mit 32 PS-Motor zu bestellen. Der Rahmen konnte noch so rechtzeitig geliefert werden, daß es möglich war, mit dem fast fertig ausgerüsteten Wagen und 5 Mann Besatzung zur Tagung nach Stuttgart zu fahren. In 7 Stunden reiner Fahrt erledigte man die Strecke Frankfurt am Main bis Stuttgart = 197 Kilometer trotz schlechtesten, nassen Wegen, bei strömenden Regen und verschiedenen Hindernissen auf den Straßen. Der Wagen konnte noch am selben Tage vielen Herren der Berufsfeuerwehren vorgeführt werden und ist deshalb nicht mehr ganz unbekannt in Feuerwehrcreisen."

Auch über die ersten feuerwehrspezifischen Veränderungen des Fahrgestelles berichtet der Artikel:

"Wie bei allen Neueinführungen müssen erst durch Versuche die besonderen Erfordernisse gefunden werden, welche zur Vereinfachung und Sicherung des Betriebes notwendig sind. So wurden auch im vorliegenden Falle verschiedene Änderungen an der Normalkonstruktion vorgenommen, die von sehr wesentlichem Einfluß auf die Schlagfertigkeit bei Alarm und auf die Fahr-sicherheit in den belebten Straßen der Großstadt waren.

Unter anderem wurde an Stelle der Fußbremse für Differential eine direkt wirkende Handhebelbremse angebracht. Diese Handhebelbremse wird genau betätigt wie die seitherige Wagenbremse und schaltet auch wie die frühere Differential-Fußbremse den Motor selbst aus.

Weiter wurde eine Vorrichtung angebracht, die eine sofortige Benzinzuströmung nach dem Vergaser ohne Anwendung der Druckpumpe ermöglicht. Ferner ist ein Schalter eingebaut worden zur Unterbrechung der Zündleitung, so daß auch hier in Fällen von Gefahr der Motor außer Betrieb gesetzt werden kann.

Zur Beleuchtung wurden neben den üblichen vorderen zwei Petroleumlampen ein großer elektrischer Scheinwerfer auf der Mitte der Spitzwand angebracht. Um das Fahrzeug als Feuerwehrfahrzeug zu kennzeichnen, wurde die Glasscheibe des Scheinwerfers mit einem kreisrunden roten Ring versehen, der bis auf ca. 70 m deutlich zu erkennen ist. Als Signal wurde das bei der Feuerwehr eingeführte Glockenzeichen beibehalten und dieses hat sich bis jetzt auch gut bewährt.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß gegenüber den sonst üblichen Gemischregulierungen mittels Handhebel auf dem Steuerrad hier diese Regulierung ebenso mit Hebel, aber gleichzeitig auch mit Fußtritt geschehen kann, so daß der Führer beide Hände für Lenkung und Bremse frei hat. Der Mann reguliert die Geschwindigkeit des Wagens somit lediglich mit Fußhebeln und kann sich damit dem starken Straßenverkehr in bequemster Weise anpassen. Ein Schleudern des Wagens ist nicht vorgekommen, da die Fahrer auf das Strengste angewiesen sind, ca. 50 m vor jeder Curve dem Wagen ein langsames Tempo zu geben und erst auf geraden Strecken den Wagen wieder in größere Geschwindigkeit zu bringen. Es können diese kleinen Versäumnisse mit dem schnellen Wagen leicht wieder eingeholt werden und führt dieses Verfahren sicherer zum Ziel als das Zurücklegen der ganzen Strecke mit maximaler Geschwindigkeit und dem Risiko von Unfällen durch Schleudern.

Aus diesen letzten Daten ist zu ersehen, daß ein normaler, raschfahrender Daimler-Lastwagen sehr wohl die Konkurrenz mit elektrischen oder dampfbetriebenen Feuerwehrfahrzeugen aufnehmen kann. Man halte die Benzinwagen frei von allen Kompliziertheiten wie doppelte Zündung,

Zündmomentverstellung, etc. und wähle ein erstklassiges Fabrikat, baue im Verein mit den Erfahrungen einsichtiger und praktischer Feuerwehroffiziere, dann wird man mit dem Benzinwagen sehr gute Resultate erzielen und ein sicheres Gebrauchs-Fahrzeug für Feuerwehren erhalten."

Weiter führt Branddirektor Johannes Schänker dann noch über die bisherigen Erfahrungen mit dem neuen Fahrzeug aus:

"Seit Indienststellung des Wagens wird derselbe, außer zu den üblichen Probefahrten zur Übung der Fahrer, täglich vormittags direkt nach dem Appell probiert, d.h., der Motor wird auf Gangbarkeit geprüft. Hierbei und auch bei ca. 25 Fahrten zum Feuer hat der Motor gut funktioniert, bis auf ca. 5 Fälle, in denen in Folge unvorschriftsmäßiger Bedienung der Geschwindigkeitseinschaltungen, Benzinzufuhr, Drosselung, usw., kurze vorübergehende Störungen aufgetreten sind, die jedoch keinen Einfluß auf die Weiterfahrt des Wagens hatten. Diese unliebsamen Vorkommnisse werden jedoch mit der Zeit verschwinden, da die Fahrer mit der Handhabung des Betriebes vertrauter werden, was sich schon in den letzten Wochen bemerkbar gemacht hat.

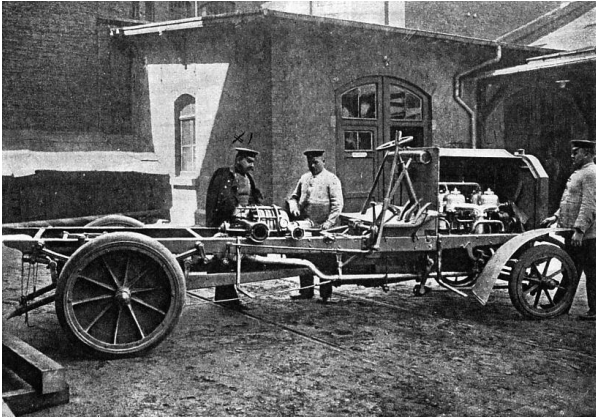
Bis zur Zeit sind ca. 3000 km mit 145 Fahrten zurückgelegt worden, hiervon 174 km mit Fahrten zur Brandstelle. Abgesehen von der viel schnelleren Betriebsfertigkeit bzw. Abfahrt nach dem Alarm gegenüber den mit Pferden bespannten Fahrzeugen von der Wache, ist das Autofahrzeug bis zu 5 Minuten vor dem nachfahrenden Löschzuge auf der Brandstelle eingetroffen. Ein Vorteil, der wiederholt für die Lösch- und Rettungsarbeiten von großem Werte war. So wurden in einem Falle vor Eintreffen des Löschzuges 14 Personen aus einem mit Rauch verqualmten Hause in Sicherheit gebracht. Ferner in mehreren Fällen wurde jede weitere Gefahr durch die Automobil-Mannschaft beseitigt bzw. es wurde vor Eintreffen des Löschzuges bereits mit einem Schlauch Wasser gegeben. Diese Vorteile werden um so mehr zu Tage treten, je größer die Wegstrecke nach der Brandstelle ist."

Die Fachwelt reagierte weiterhin verhalten oder ablehnend. Noch im gleichen Jahr schrieb ein Kritiker: "Offen gestanden, eine große Zukunft möchten wir dem Explosionsmotor für Feuerwehr-Automobile auch heute noch nicht prophezeien."

Als er im Juni 1908 mit seinem Benzinmotorfahrzeug im Anschluss an eine damals noch unerwartete Fernfahrt auf der Tagung des Verbandes Deutscher Berufsfeuerwehren (VDB) in Essen erschien, über seine erfolgreichen Versuche berichtete und darauf hinwies, dass die Motorspritzen wohl bald die Dampfspritzen auf Elektrofahrzeugen ablösen würden, trat ihm der Vorsitzende der Automobilkommission im VDB, Branddirektor Maximilian Reichel aus Berlin, energisch mit der Feststellung entgegen, dass erfahrene Maschinen-Ingenieure von den Motorpumpen nichts hiel-

ten. Es ist nicht Reichel, der es wörtlich sagt, aber sein Standpunkt ist klar: Man könne schließlich mit dem feuergefährlichen Benzin nicht zum Feuer fahren! Reichel ist zugleich Vorsitzender des Mitteleuropäischen Automobilklubs und Anhänger der „Elektropartei“. Aber der mit allen technischen Fragen vertraute Schänker bleibt Reichel keine Antwort schuldig und macht sich zum Wortführer der „Benzinpartei“.

Währenddessen war Schänker in seinem Denken schon wieder einen Schritt weiter. So begeistert er von seinem Motorfahrzeug war, so unzufrieden war er mit der eingeschränkten Einsatzmöglichkeit dieses überdimensionalen motorisierten „Wasserfeuerlöschers“.



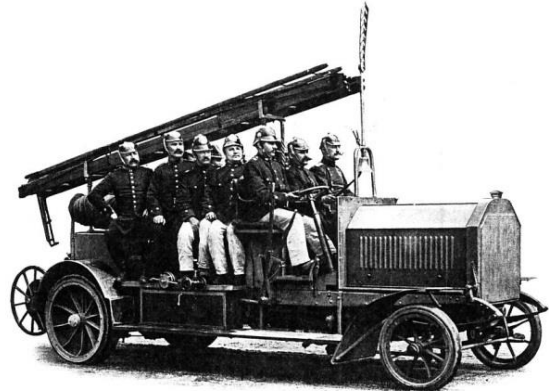
Schänker (links) testet Kreiselpumpe

In den Werkstätten der Feuerwache Burgstraße ließ er durch seine eigenen Leute den Gasspritzen-Aufbau von diesem Fahrzeug abnehmen¹. Von der Frankfurter Firma Schiele, die bereits Kreiselpumpen für andere Zwecke als die der Feuerwehr baute, ließ er sich eine Kreiselpumpe (Zentrifugalpumpe) gehäusemäßig so anpassen, dass er sie in einen Fahrzeughahmen einbauen und über eine Hilfswelle vom Fahrzeugmotor antreiben lassen konnte. Die vom Fahrzeugmotor angetriebene Feuerlöschkreiselpumpe war geboren! Der Einbau und die dazugehörigen Funktionsversuche erfolgten ebenfalls in den Werkstätten der Feuerwehr durch eigene Kräfte (Foto).

Schänker erkannte in seinen zahllosen Versuchen, dass die altvertraute Kolbenpumpe mit dem schnell laufenden Benzinmotor gewissermaßen nicht mehr mithalten kann. Über die Pumpenfrage entstehen unter den Feuerwehroffizieren erneut zwei Lager: Rundlaufpumpe oder Zentrifugalpumpe (letztere heute Feuerlöschkreiselpumpe, eine Schleuderpumpe). Schänker entschied sich nach seinen Versuchen für die Kreiselpumpe. Sie wurde von den meisten gemieden, weil sie vor Wirksamwerden „angegossen“, also mit Wasser aufgefüllt werden muss.

¹ in einigen Literaturstellen findet man die Annahme, Schänker habe für seine Versuche mit der Schiele-Pumpe ein Fahrgestell eines Wirtschaftsfahrzeuges (LKW) der Feuerwehr verwendet. Genaue Fotovergleiche beweisen aber, dass es sich um das DMG-Fahrgestell der Gasspritze handelte.

Schänker unternahm unter Zuhilfenahme der heimischen Firma Schiele und Co. zahllose Versuche, um das Angießen unter Einsatzbedingungen zu meistern. Er sah, wie sehr bei Gelingen Benzinmotor und Kreiselpumpe harmonisieren, beispielsweise kann der Rohrführer das Rohr ohne Schlauchplatzer schließen, nur diese Pumpe reagiert ohne Eingreifen des Maschinisten am Fahrzeug, denn bisher muss mit den Kolbenpumpen für jede Druckänderung erst der Maschinist informiert werden, weil nur der die Änderung herbeiführen kann. Auch die Schlauchleitungen liegen bei der Kreiselpumpe ruhig, mit nur einem Mann können sie am Boden gehalten, aber umgekehrt auch bewegt werden.



Zweites Fahrzeug mit Benzinmotor der Frankfurter Berufsfeuerwehr; jetzt mit Kreiselpumpe

Branddirektor Schänker ließ sich also durch die Kritik einiger deutscher Feuerwehroffiziere nicht beirren und beschaffte 1909 ein zweites Löschfahrzeug mit Benzinmotor. Das Fahrgestell stammte wieder von der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Der mit einer vom Fahrzeugmotor angetriebenen Schiele-Pumpe ausgestattete feuerwehrtechnische Aufbau war so gestaltet, dass das Fahrzeug die bisherigen Fahrzeuge Dampfspritze, Gasspritze, Gerätewagen und Mannschaftswagen ersetzen sollte. Wieder war das Fahrzeug der DMG einen Sonderdruck² wert. Unter dem Titel "Der zweite selbstfahrende Feuerwehrwagen mit Benzin-Motor für die Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main" war zu lesen:

"Nachdem die Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main ihren ersten selbstfahrenden Wagen über ein Jahr in regelmäßigem Betriebe ausprobiert hatte, konnte Herr Branddirektor Schänker dem Stadtrat zu Frankfurt berichten, daß gar keine Bedenken vorliegen, selbstfahrende Wagen mit Benzinmotoren getrieben auch für andere Zwecke als Mannschafts-, Geräte- oder Gasspritzenwagen in dauernden Betrieb bei den Berufsfeuerwehren zu nehmen. Als nächstliegendes kam in Betracht, der Ersatz der Dampfspritze und der Ausbau der selbstfahrenden Wagen zu Leiterwagen. Als Ersatz der Dampfspritze wurde zunächst die vom Fahrzeugmotor direkt getriebene Kolbenpumpe in Betracht gezogen, aber bald fallen gelassen. Der

² beide Sonderdrucke sind als Kopie im Museumsarchiv einsehbar.

Aufbau derselben wurde zu hoch. Es brachten die englischen und französischen Zeitschriften Abbildungen von Rotationspumpen auf Benzin-Chassis und zeigten deren Brauchbarkeit für Feuerlöschzwecke. Der Daimler-Rahmen bot die gleiche Möglichkeit des Einbaues einer direkt aufgesetzten Rotationspumpe, getrieben von der oberen Welle im Getriebekasten. An dieser Welle kann ohne besondere Schwierigkeiten durch einfache Einschaltung einer aufgesetzten Klauenkupplung eine aufgesetzte Maschine wie Winde, Pumpe, Leitermechanismus, u.a., angetrieben werden. Es kam nur darauf an, die richtige Hochdruck-Zentrifugalpumpe zu finden, die bei hoher Saug-Höhe im Stande war, Druckhöhen bis 10 Atm. zu erreichen und betriebssicher ohne Störungen stundenlang zu arbeiten.

Durch Zufall wurde bei der Firma G. Schiele & Co. in Frankfurt-Bockenheim eine vorzüglich durchgearbeitete Pumpe für Hochdruck entdeckt. Herr Branddirektor Schänker veranlasste die Firma Schiele, mit einer gewöhnlichen, in Arbeit befindlichen Hochdruck-Zentrifugalpumpe Versuche zu machen. Diese Versuche bewiesen sofort die Verwendbarkeit der Pumpe für Feuerlöschzwecke, denn es wurden Wurfweiten bis 75m und Höhen bis 35m erreicht.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft wurde darauf gefragt, ob es möglich wäre, die Fahrmotoren direkt nach Ankunft am Brandplatze durch Umschaltung auf die Hochdruck-Zentrifugalpumpe für den dauernden Antrieb der Pumpe zu verwenden. Dieses wurde entschieden bejaht und es konnte an die Ausarbeitung der Montierung einer Schiele-Hochdruck-Turbinenpumpe auf einen entsprechend hergerichteten Daimler-Lastwagen-Rahmen gegangen werden.

Die Leistungsanforderung der Berufsfeuerwehr Frankfurt a. M. war: 1000 l Leistung der Pumpe in der Minute, bis 10 Atm. Druck und eine Tragfähigkeit des Rahmens bis 2000 kg Nutzlast. Die DMG wählte hierzu ihr normales 1,5 t Chassis Modell 1907 in Stahlausführung und setzte auf ihren E4-Motor, der bei 800 Umdrehungen 36 PS, bei 950 Umdrehungen 42 PS bequem dauernd leistet. Genügt hätten 28/32 PS, aber die DMG wollte vorsichtig sein !

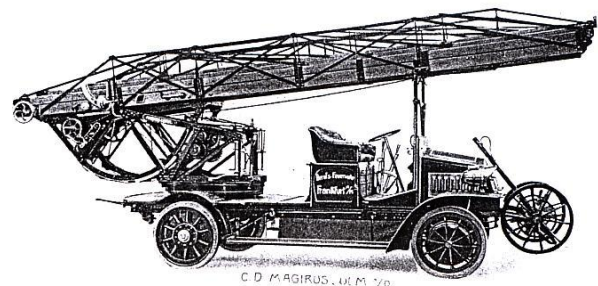
Der Wagen erhielt wieder durch ein Getriebe mit vierfacher Übersetzung und dem eingekapselten Hinterrad-Zahnradantrieb eine Geschwindigkeit bis 30 km und eine Steigungsmöglichkeit bis 12%. Besondere Aufmerksamkeit mußte der Kühlung des Motors bei stehendem Wagen und Lauf der Pumpe gewidmet werden. Es wurde dieses durch Einschaltung einer Umlaufleitung von der Druckleitung der Pumpe nach den Zylinderkühlräumen erreicht."

Auch wenn über die technischen Daten dieses Fahrzeuges heute nur gelächelt werden kann, so beschreibt der Text doch recht gut, welcher gewaltige Umbruch sich bei der Fahrzeugtechnik

der Feuerwehr anbahnte. War das erste Benzinmotor-Fahrzeug der Frankfurter Feuerwehr noch wegen der fehlenden Pumpe in der Funktion als Gasspritze nur für den Erstangriff bei der Brandbekämpfung einsetzbar, so hatte man nun ein Fahrzeug, das wegen der erst jetzt verwendeten Kreiselpumpe in der Lage war, die Dampfspritze wirklich zu verdrängen.

Alle Vorteile der neuen Technik hatte man zunächst nur bei Versuchen und Übungen festgestellt, die "Feuerprobe" stand noch aus. Sie erfolgte am 7. Oktober 1909 beim Totalbrand eines Zelluloidlagers in der Innenstadt. Auch hier bewies die erste Frankfurter Motorspritze in einem mehrstündigen Einsatz ihre Überlegenheit gegenüber der Dampfspritze.

Schänker war nun nicht mehr davon abzubringen, dass der neuen Technik die Zukunft gehöre. Im April 1910 wurde zwar nochmals und letztmals ein Elektrofahrzeug in Dienst gestellt; eine 22m-Drehleiter von Magirus auf Braun-Fahrgestell. Die Be-

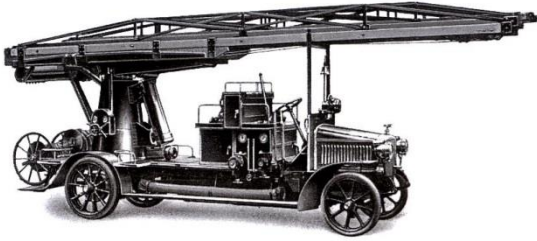


Elektromobile Drehleiter von Magirus, 1910

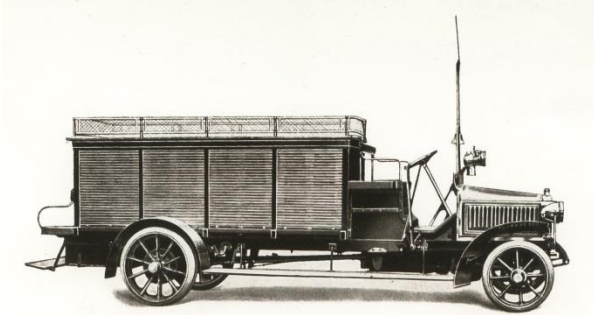
stellung dieses Fahrzeuges war noch vor dem Umschwenken auf Benzinantrieb erfolgt.

Von der Richtigkeit des eingeschlagenen Weges überzeugt, beantragte Schänker beim Magistrat zur weiteren Motorisierung der Feuerwehr zwei komplette Löschzüge mit Benzinantrieb. Ihm schwebten hierbei die bewährten DMG-Fahrgestelle vor, auf denen man ja schon eine Gasspritze und eine Motorspritze besaß. Nun aber erhob Kommerzienrat Dr. Kleyer, der Inhaber der Adler-Automobilwerke in Frankfurt, Einspruch: "Ich zahle hier Steuern und erwarte den Auftrag !"

So musste Schänker seine Konstruktionspläne noch einmal überarbeiten und seine Geräte auf Adler-Chassis bauen lassen. Er empfand das als „Ohrfeige“ des Magistrates, wollte er doch nach eigener Aussage „die bestmögliche Qualität nach Frankfurt holen“.



Drehleiter auf Adler-Fahrgestell. Aufbau wasserhydraulische Kießlich-Leiter



Schlauchwagen auf Adler-Fahrgestell aus derselben Auslieferungsserie. Man beachte die modernen Rolladenverschlüsse der Geräteräume!

In den Jahren 1911/12 wurden dann vier Motorspritzen, zwei Schlauch-/Gerätewagen und eine Drehleiter mit Pumpe in Dienst gestellt.

Der Streit innerhalb der deutschen Feuerwehren um den besten Antrieb für Feuerwehrfahrzeuge wurde trotz der guten Frankfurter Erfolge nicht geringer; er steuerte im Gegenteil auf seinen Höhepunkt zu. Bei der Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Feuerwehr-Offiziere (V.D.B.O.) trat Schänker zusammen mit den Aachener Branddirektor Scholz so stark für das Benzinfahrzeug ein und wurde in Wort und Schrift so aggressiv gegen den Berliner Branddirektor Reichel als Befürworter des Elektroantriebes, dass Reichel 1911 mit 26 Offizieren der Berliner Feuerwehr aus dem V.D.B.O. austrat.

In Frankfurt wurde unterdessen unbeirrt die Motorisierung vorangetrieben. Als erste Berufsfeuerwehr in Deutschland waren die Frankfurter 1914 bereits voll motorisiert. Dennoch weist der Jahresbericht 1916 noch ein Pferd aus; es fristete wohl sein Gnadensbrot bei der Feuerwehr. Der Erste Weltkrieg führte jedoch zur Treibstoffknappheit für die Benzinfahrzeuge. In der Folge wurde zum Ende des Krieges und einige Zeit danach die Pferdegespanne noch einige Male reaktiviert. Die ehemals für Pferdezug gebauten Fahrzeuge waren ja noch vorhanden; viele waren auch zu "Anhängern" für die Automobile umgebaut worden.

Auch für die Freiwillige Feuerwehr war die Pferdezeit noch nicht zu Ende. Hier führten erst die Planungen im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges zu einer umfassenden Motorisierung. In den zwanziger Jahren war dann der Streit um den besten

Antrieb von Feuerwehrfahrzeugen beigelegt; der Benzinbetrieb hatte sich durchgesetzt.

Branddirektor Schänker war schon wieder einen Schritt weiter und experimentierte mit Leichtmetallen im Fahrzeugbau, wofür er wiederum von verschiedener Seite teils erbittert kritisiert wurde. Ein Zeitgenosse Schänkers schreibt an den Frankfurter Magistrat: „Niemand baut so abartige Fahrzeuge wie die Frankfurter Feuerwehr; diese sind durchweg als Bruch zu bezeichnen!“

Das focht Schänker nicht an. Nachdem er gute Erfahrungen mit dem Leichtmetall „Silumin“ (eine Aluminium-Legierung) bei der Verwendung von Armaturen und später bei Radnaben gemacht hatte, ließ er in den 1920er Jahren einen ganzen Löschzug (übrigens wieder auf Daimler-Fahrgestellen) aufbauen, der nicht mit Stahlblech, sondern mit Leichtmetall beplankt war. Als äußeres Erkennungszeichen wurde sogar auf eine Lackierung der Bleche verzichtet, so dass die Fahrzeuge in ungewohntem Silber daherkamen.



Als „TOTAL-Großgerät“ oder auch als „Pulverspritze“ wurde dieses Fahrzeug des Silberling-Löschzuges bezeichnet, das über eine Pulverlöschanlage und eine Feuerlöschkreiselpumpe verfügte.



Aus derselben Serie eine Drehleiter, übrigens bis zum heutigen Tage die einzige Metz-Leiter, die von der Frankfurter Feuerwehr gekauft wurde.

Im Laufe der 1920 Jahre traten die Branddirektoren der deutschen Feuerwehren als Konstrukteure von Feuerwehrfahrzeugen nach und nach in den Hintergrund. Der Streit um den besten Antrieb

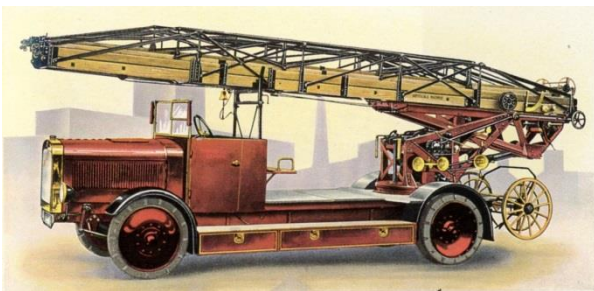
war entschieden und Firmen wie Daimler, Magirus und Metz waren es nun, die selbst konstruierten und ihre Produkte bei den Feuerwehren bewarben. Lastwagenfahrgerüste wurden nun bereits in Serien gebaut und auch bei den Aufbauten von Feuerwehrfahrzeugen tauchten nun erstmals Kleinserien, oft benannt nach dem Erstbesteller, auf. Auch die Frankfurter Feuerwehr geht nun dazu über, sich auf die Produkte bewährter Namen zu verlassen. Als in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre wieder neue Fahrzeugbeschaffungen anstehen, kommt Magirus zum Zuge. Die Ulmer liefern 1928 zwei Niederrahmen-Autospritzen MMS; Modell „Frankfurt am Main“ mit 100 PS-Sechszylinder-Maybach-Motoren. Die Feuerlöschkreislumppe liefert 2000 l/min bei 10 bar. Für den Erstangriff ist über der Pumpe ein 350 Liter fassender Wasserkasten angebracht. Die Längssitze bieten 10 Feuerwehrmännern Platz.



Fahrzeugparade im Hof der Feuerwache Burgstraße, 1934



Magirus Niederrahmen-Autospritze „Modell Frankfurt am Main“, am 5. April 1928 in Dienst gestellt



Magirus Niederrahmen-Autodrehleiter von 1928

Neben den zwei Autospritzen liefert Magirus eine „Große Autodrehleiter Modell Berlin“ Typ K 26 auf Niederrahmenfahrgerüst ML0L nach Frankfurt. Das Fahrzeug wird von einem 70 PS starken Sechszylindermotor angetrieben. Die Drehleiter ist mit einem maschinellen Antrieb für das Aufrichten, Ausziehen und Drehen versehen.

In den dreißiger Jahren schränken dann die Nationalsozialisten die Typenvielfalt der Hersteller extrem ein und es werden für die deutschen Feuerwehren bis Kriegsende 1945 nur noch wenige Modelle in großen Stückzahlen gebaut.

VERMISCHTES



Teilnehmer der AGFM-Regionalgruppentagung im Feuerwehrmuseum Hermeskeil

Stimmen zur Museums-Depesche

„Ein tolles Heft ist das wieder geworden. Das Hauptthema schien so gar nicht meins zu sein, aber dann habe ich mich doch festgelesen. **Dickes** Lob an den Autor!“

Renate Kerwien, Frankfurt

„(...) Im Übrigen, die Museums-Depesche ist ein wirklich gelungenes Werk! Natürlich sind für mich als gelernter Auto-Ingenieur die technischen Entwicklungen von besonderem Interesse, speziell auch die Hintergründe der Entwicklungen aus der Achilles-Ära, die ich als heranwachsender Junge aus den wenigen Schriften der 1970er Jahre erstmals kennenlernte. Sie verstehen es jedoch, dies immer wieder in die einsatz-organisatorischen Zusammenhänge einzubinden, und so das Gesamtwerk „Feuerwehr Frankfurt“ zu beleuchten. Und die Fokussierung auf immer nur ein Thema ermöglicht ja auch, noch viele, viele Depeschen in Zukunft zu verfassen, denn Feuerwehrgeschichte ist ja weit mehr als nur rotlackiertes Blech...“

Und Danke auch für Ihren Mut, zum Inhalt der Nr. 18 zu stehen!“

Karl Dörsam, Stuttgart

„Durch Zufall bin ich auf Ihre Museumsdepesche gestoßen. Es sind unwahrscheinlich gute Berichte zu lesen.“

Jürgen Nei, Bremerhaven

AGFM Mitte tagte in Hermeskeil

Am 21. März fand im rheinland-pfälzischen Feuerwehrmuseum Hermeskeil die Jahrestagung der AGFM (Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen) Regionalgruppe Mitte statt, die erstmals durch den neuen Obmann Günter Blum aus Heiligenhaus geleitet wurde. Das Museum der Frankfurter Feuerwehr bzw. der FGMV e.V. waren durch Harald Ulrich und Ralf Keine vertreten. Ein wesentlicher Schwerpunkt der Tagung waren die Entstehung und die Museumsphilosophie des Hermeskeiler Museums, das über einen weit mehr als 4 Mio. Euro teuren Neubau verfügt, der mit vielen technischen und museumsdidaktischen Besonderheiten ausgestattet ist. Ein weiterer Schwerpunkt war die Teilnahme der AGFM an der „Inter-schutz“ in Hannover. Da Michael Thissen in Abwesenheit sein Amt als Schriftführer aufgegeben hatte, wurde Heinz Hermann Zöllner von der Berufsfeuerwehr und dem Feuerwehrmuseum Bielefeld zum neuen Protokollführer der Regionalgruppe Mitte der AGFM gewählt.

Satzungsänderung steht an

Kürzlich haben wir unseren Steuerbescheid für die Jahre 2011, 2012 und 2013 bekommen. Dank guter Buchführung und der hervorragenden Arbeit unserer Steuergesellschaft Milde & Fischer gab es an unserer Steuererklärung für die drei Jahre nichts zu beanstanden, was uns mit Stolz aber auch Erleichterung erfüllt hat, da wir ja zum ersten Mal so ein dickes Steuerpaket eingereicht haben.

Allerdings fordert das Finanzamt bis zum 30.06.2015 eine Satzungsänderung von uns, die im „Gesetz zur Stärkung des Ehrenamtes“ aus dem Jahr 2013 begründet ist. Im Anhang zum Gesetz befindet sich eine neue Mustersatzung, aus der einige Passagen wort-

wörtlich übernommen sein müssen, will man die Gemeinnützigkeit erhalten. In Absprache mit dem Finanzamt wurde eine überarbeitete Satzung erstellt, in die bei dieser Gelegenheit auch einige Korrekturen und Präzisierungen eingearbeitet wurden. Die überarbeitete Satzung wurde den FGMV-Mitgliedern per Mail zur Abstimmung vorgelegt. Sie muss nun von der Jahreshauptversammlung absegnen und dann von unserem Notar beim Amtsgericht und dem Finanzamt eingereicht werden.

Sobald die neue Satzung durch Anerkennung durch das Amtsgericht Rechtskraft erhalten hat, wird sie hier in der Museums-Depesche veröffentlicht werden.

Großbildschirm beschafft



Für die Zwecke des Museums und des FGMV e.V. wurde im Dezember einen 47" Großbildschirm beschafft. Der Fernseher/Monitor soll zum Abspielen von Präsentationen bei Veranstaltungen und zum Vorführen von Filmen bei internen Veranstaltungen des Museumsvereins genutzt werden. Angedacht ist z.B. ein Grillsamstag mit einer „Non-Stop-Revue“ von „Notarzwagen 7“-Filmen. Die ersten öffentlichen Einsätze wird der Bildschirm beim Eckhaubertreffen und beim Familienfest im Zoo haben.

E-Mail-Adresse nochmals geändert

Wie bereits berichtet, ist der Nutzungsvertrag mit der Firma O2 ausgelaufen und deshalb die Mailadresse fgmv.frankfurt@o2online.de ungültig geworden. es war in der letzten Museums-Depesche die neue Mailadresse feuerwehrmuseum-frankfurt@email.de veröffentlicht worden. Der Zufall hat es gewollt, dass sich aber auch das Bonameser Museum eine neue E-Mail-Adresse mit „feuerwehrmuseum frankfurt“ in der Bezeichnung zugelegt hat. Um in Zukunft Verwechslungen zu vermeiden, haben wir unsere Mailadresse nochmals verändert. Diese lautet nun:

museum@fgmv.org

Da dieses Postfach aber nicht täglich abgefragt wird, kann unser Vorsitzender bei dringenden Abfragen aber auch weiterhin unter seiner privaten oder dienstlichen Adresse angemalt werden.

Facebook-Seite wird sehr gut angenommen

Seit Sommer 2014 zeigt sich der Feuerwehrge- schichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. seinen Mitgliedern und Fans auch über eine eigene Facebook-Seite, auf der z.T. tagesaktuell Meldungen und Fotos aus Verein und Museum veröffentlicht werden. Die Seite wird sehr gut frequentiert und ange- nommen und hat bereits über 900 „Likes“ erhalten. Die Seite ist für Jedermann, auch Nicht-Facebook- Mitglieder einsehbar:

<https://www.facebook.com/frankfurterfeuerwehrmuseum>

Magirus-Eckhauber-Treffen



Vom Mittwoch, den 13. Mai bis zum Freitag, den 15. Mai 2015 findet das diesjährige Magirus Eckhauber-Treffen in Liederbach (und teils in Eppstein-Vockenhausen) statt. Für interessierte Besucher ist Donnerstag, **der 14. Mai 2015** (Himmelfahrt) der Tag, den sie in ihren Kalender eintragen sollten. Ab 10 Uhr treffen die luftgekühlten Heuler auf dem Parkplatz an der Liederbachhalle ein. Ab 11.30 Uhr startet die Eckhauber-Taunus-Rallye mit Sonderprüfungen und Fotostopp im Grünen. Ab 14.30 Uhr gibt es dann die Fahrzeugausstellung am Feuerwehrhaus in Liederbach.

Erstes Oldtimertreffen in Okriftel



Anlässlich des 50. Geburtstages ihrer Drehleiter DL 18 veranstaltet die Freiwillige Feuerwehr Hattersheim-Okriftel am **5. September 2015** ab 10 Uhr ein Treffen historischer Feuerwehrfahrzeuge. Für Speis und Trank ist bestens gesorgt, da gleichzeitig das traditionelle „Äpfelfest“ stattfindet.

Museumsfest der Sotzbacher Feuerwehrscheune

Der Museumsverein „Sotzbacher Feuerwehrscheune e.V.“ lädt bereits zum zwölften Mal zum Museumsfest in der Feuerwehrscheune ein. Wie immer gibt es ein Rahmenprogramm mit Oldtimertreffen, Live-Musik

und verschiedenen Aktivitäten. Treffpunkt ist am **16. August 2015** ab 9.30 Uhr die „Sotzbacher Feuerwehrscheune“ in der Langgasse 1 in Birstein-Untersotzbach (Main-Kinzig-Kreis, Hessen).

4. Heuchelheimer Oldtimertreffen

Die Freiwillige Feuerwehr Heuchelheim bei Gießen veranstaltet am Sonntag, den 31. Mai 2015 im historischen Ortskern von Heuchelheim rund um die Martinskirche ihr 4. Oldtimer-Treffen. Ab 10 Uhr werden die Fahrzeuge im Korso durch Heuchelheim zum Ausstellungsgelände geführt. Umrahmt wird die Veranstaltung durch Vorführungen der Fahrzeuge sowie durch den Spielmanns- und Musikzug. Teilnehmen können alle Feuerwehrfahrzeuge bis einschließlich Baujahr 1978. Löblich: Von der Teilnahme ausgeschlossen sind alle Fahrzeuge, die zu Wohnmobilen, „Durst-Löschzügen“ o.ä. umgebaut wurden.

2. Alsfelder Oldtimertreffen

Die Oldtimerfreunde Alsfeld e.V. veranstalten vom **4. bis 5. Juli 2015** ein Oldtimertreffen mit dem Thema „Feuerwehrtechnik damals und heute“. Eingeladen sind alle Blaulichtfahrzeuge. Am Samstag findet ein Korso durch die Alsfelder Innenstadt mit Zwischenstopp auf dem historischen Marktplatz statt. Am Sonntag wird es eine Ausstellung der teilnehmenden Fahrzeuge und verschiedene Vorführungen auf dem Festgelände geben. Weitere Information auch unter

www.oldtimerfreunde-alsfeld.de

Doppeljubiläum in Gersfeld



Die Freiwillige Feuerwehr Gersfeld in der Rhön feiert in im Jahr 2016 ihr 85jähriges Bestehen, außerdem wird ihr berühmtes NSU-Kettenrad 75 Jahre alt. Beides wird groß gefeiert! Am **9. u. 10. Juli 2016** bietet die Feuerwehr ein großes Oldtimertreffen mit Oldtimer-Sternfahrt. Am Samstagabend wird Live-Musik geboten und am Sonntag ein „Public Viewing“ des Fußball-EM-Finales. Weitere Informationen auch unter www.feuerwehren-gersfeld.de

Neue Mitglieder

Erfreulicherweise dürfen wir schon wieder neue Mitglieder in unseren Reihen begrüßen, die wir herzlich willkommen heißen:

Frank Godehardt
Rainer Diefenbach

Neue Serie geplant

Das Museum der Frankfurter Feuerwehr und sein Archiv dokumentieren die gesamte Frankfurter Brandschutz- Feuerwehrgeschichte. Hierzu zählen auch die Betriebs- und Werkfeuerwehren und vor allem auch die Freiwilligen Feuerwehren der Stadt. Deswegen würde die Museums-Depesche auch diese in einer losen Serie nach und nach vorstellen. Hierzu suchen wir Zuarbeiter, die nicht Mitglieder des Museumsvereins sein müssen und die uns mit historischen Fotos, Informationen oder gern auch mit fertigen Portraits zu den Wehren unterstützen. Interessenten melden sich bitte telefonisch oder per Mail bei uns, um die Details einer Zusammenarbeit besprechen zu können.



Freiwillige Feuerwehr Bockenheim, 1914



Übung am Turm / im Hof der Feuerwache Burgstraße mit den neuen Adler-Fahrzeugen im Sommer 1912

Feuerwehr- Oldtimer- Treffen

14. Mai 2015
(Himmelfahrt)

VI. Magirus  Eckhauber
Treffen

Liederbach
am Taunus
Feuerwehrhaus

...Luftgekühltes von und
für Eckhauberfreunde...

Programm
- Ausstellung
- Fahrerlager
- Geschicklich-
keitsprüfung

Veranstalter:
Freiwillige Feuerwehr Liederbach e.V.
65835 Liederbach am Taunus
www.eckhaubertreffen2015.de

