

Museums- Depesche

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



Schwerpunktthema:

**Werkfeuerwehr
Cassella / Allessa**

Inhalt der siebenundzwanzigsten Ausgabe

	Seite
Inhalt / Impressum.....	2
Vom Fischerdorf zum Chemiestandort – Von Cassella zu Allessa.....	3
Vom „Exhaustor“ zum LUF – Einsatzstellenbelüftung bei der Frankfurter Feuerwehr.....	15
Vermischtes.....	26

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:

Mathias Schmidt, Gisbert Fait, Hans-Jürgen Stiehl, Uwe Bunzel, Karlheinz Schönborn, Walter Rabas, Ralf Keine, Werksarchiv Magirus, Freiwillige Feuerwehr Höchst, Bildstelle der Feuerwehr Frankfurt, u.a.

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



Zum Titelbild:

Impression einer Großübung im Jahr 2011.

Foto: Feuerwehr Frankfurt



*Wie wünschen allen Lesern ein gesegnetes Weihnachtsfest,
Glück und Gesundheit im neuen Jahr!*

Vom Fischerdorf zum Chemiestandort – **Von Cassella zu Allessa**

Die Entstehung einer Weltfirma

Der Namensgeber des heute weltbekannten Chemieunternehmens Cassella bzw. Allessa war David Löb Cassel (1766 – 1848), der sich später Leopold Cassella nannte. Er wurde in Friedberg bei Frankfurt in eine wohlhabende jüdische Familie geboren. Sein Vater war als Finanzberater der Burgherren von Friedberg viel in Geldgeschäften unterwegs; oft reiste er zu seinem Kollegen Elias Löb Reiss in die Frankfurter Judengasse. Dieser war Seidenhändler und „Hofaktor“ des Weimarer Hofes. Gelegentlich begleitete Löb Cassel seine Vater auf den Reisen nach Frankfurt.



David Löb Cassel (Leopold Cassella)
1777 – 1848

Nach seiner Heirat mit der Tochter des Elias Löb Reiss gründete Löb Cassel 1798 gemeinsam mit seinem Schwager Isaac Elias Reiss eine Spezereiwaren-Großhandlung¹ unter dem Namen *Cassel & Reiss*. Dieses Handelsgeschäft war über 22 Jahre sehr erfolgreich und wuchs stetig.

Sobald es (Dalberg'scher Erlass von 1811) es für jüdische Kaufleute erlaubt war, dehnte die Firma ihre Tätigkeit auch auf die Herstellung von Produkten aus. 1812 leistete Cassel den Bürgereid als Leopold Cassella und gründete im selben Jahr eine Zuckerfabrik in der Allerheiligengasse. 1820 trennten sich die Partner von *Cassel & Reiss* einvernehmlich, jeder ging seinen eigenen Geschäften nach. Cassella, wie er sich nun nannte, eröffnete eine Handlung für englische Baumwollartikel und Kolonialwaren, die mehrfach umzog.

Wenige Jahre später begann er, mit Farbwaren zu handeln. Mit Ludwig Aaron Gans, der 1828 Cassellas

Ziehtochter geheiratet hatte als Teilhaber spezialisierte sich 1838 die Firma Cassella & Comp. ganz auf den Farbgroßhandel. Nach dem Tod von Leopold Cassella im Jahr 1848 nahm Ludwig Gans seinen Schwiegersohn Bernhard Weinberg als Teilhaber auf. Man konzentrierte sich auf den Handel mit Naturfarbstoffen, insbesondere den hochpreisigen Spezialitäten Indigo („König der Blaufarbstoffe“) und dem Rotfarbstoff Cochenille. Der Handel mit Indigo und Cochenille war sehr profitabel. Diese wurden aus Übersee importiert und erforderten den Aufbau und die Pflege eines weitläufigen Handelsnetzes und eine ausgeklügelte Logistik. Das setzte erhebliche finanzielle Ressourcen voraus, über die *Leopold Cassella & Comp.* inzwischen verfügte.

In die Phase des sehr zufriedenstellenden Geschäftswachstums fällt die Entdeckung der ersten synthetischen Farbstoffe (sog. „Anilin“- oder „Akzo“-Farbstoffe); 1856 Mauvein und 1858 Fuchsin. Während Mauvein zu einer teuren, kurzlebigen Modefarbe wurde, aber keine wirtschaftliche Bedeutung erlangte, wurde Fuchsin zur Initialzündung für die deutsche Farbenindustrie; es wird noch heute hergestellt. Die Inhaber von Cassella erkannten schnell die Bedrohung ihres Naturfarbengeschäftes und stellten sich darauf ein.

Am 22. Mai 1870 wurde in Fechenheim das Richtfest der „Frankfurter Anilinfarbenfabrik von Gans und Leonhardt“ gefeiert (August S. Leonhardt war ein angestellter Chemieingenieur der aber als gleichberechtigter Partner neben Dr. Leo Gans auftrat). Die Produktion wurde mit 16 Mitarbeitern aufgenommen. Weinberg und Leo Gans hatten Chemie studiert. Sie waren die ersten naturwissenschaftlich ausgebildeten Mitglieder einer Dynastie von Kaufleuten. Den vier verwandtschaftlich und geschäftlich verbundenen Männern, den Brüderpaaren Ludwig und Leo Gans sowie Arthur und Carl Weinberg hat die Firma den erfolgreichen Übergang von einem Handelshaus zu einem produzierenden Unternehmen zu verdanken.

Damit begann eine Ära bedeutender Erfindungen und einer unaufhaltsamen, fast stürmisch zu nennenden Aufwärtsentwicklung, der das Werk an der Mainkur sehr schnell bis an die Spitzengruppe der deutschen Farbenindustrie vorstoßen ließ. Was das nach internationalen Maßstäben bedeutet, kann man sich erst vorstellen, wenn man weiß, dass Deutschland Anfang der 1860er Jahre im Gegensatz zu England und Frankreich noch keine nennenswerte Teerfarbenproduktion besaß, während schon 1877 die Hälfte der

¹ *Spezerei* ist eine seit dem 14. Jahrhundert verbreitete Bezeichnung für Gewürzwaren. Auch allgemein für

Delikatessen, gelegentlich für Gewürzläden und Apotheken verwendet.



Das Fechenheimer Werk etwa zur Jahrhundertwende

Weltproduktion aus deutschen Fabriken kam! Mit dem wissenschaftlichen Fortschritt ging der wirtschaftliche Aufschwung Hand in Hand. Schon bald mussten die Fabrikanlagen in Fechenheim erweitert werden. Auf der Pariser Weltausstellung 1900 präsentierte sich ein Unternehmen von gefestigtem internationalen Rang, das in alle handeltreibende Länder der Welt exportierte und über 2.000 Chemikern, Techniker, Arbeitern und Kaufleuten einen Arbeitsplatz bot. Inzwischen war auch die Produktpalette vielseitiger geworden. Nachdem die Forschungsperiode der Akzofarbstoffe zu einem gewissen Ende gekommen war, hatte eine zweite, ebenso erfolgreiche Entwicklung von Schwefelfarbstoffen begonnen.

Auch für das kleine einstige Fischerdorf Fechenheim brachte die Ansiedelung der Fabrik gewaltige Umbrüche. Als die Anilinfarbenfabrik im Jahr 1870 ihre Arbeit aufnahm, konnte Fechenheim bereits auf eine über tausendjährige Geschichte zurückblicken. Zu diesem Zeitpunkt hat Fechenheim ungefähr 2000 Einwohner, die in etwa 200 Häusern leben. Es gibt noch einige Fischer, aber viele Fechenheimer arbeiten bereits in der Lederindustrie, die sich im benachbarten Offenbach etabliert hat. Im Allgemeinen ist Fabrikarbeit aber nicht besonders beliebt bei den Fechenheimern – in den ersten Lohnlisten der neuen Fabrik finden sich keine Ortseinwohner. Arbeiter werden aus den strukturschwachen Regionen z.B. in den Bereichen Steinau, Schlüchtern, Bebra und Hünfeld geworben. Hieran erinnern noch die Straßennamen einer früheren, heute verschwundenen Werksiedlung von Cassella, dem „Russländsche“ im Norden Fechenheims, nördlich der Bahnlinie. Die Farbenfabrik verändert das Gesicht des Dorfes vollständig. Die Menschen, die nach damaligen Begriffen in Massen zuzogen, mussten untergebracht werden. Die erste Werkswohnung entstand bereits 1875. Wenige Jahre später, 1882, konnten Am Gansbühl bereits 24 Einfamilienhäuser bezogen werden. Um die Jahrhundertwende bestand die Werksiedlung aus 167 Häusern mit 177 Wohnungen; 1914 werden es 352 Häuser mit 397 Wohnungen sein! Da Cassella der Gemeinde mit dem Wohnungsbau das Hauptproblem ihres Wachstums im wesentlichen abgenommen

hatte, konnte Fechenheim uneingeschränkt von „seiner“ Fabrik profitieren und war schon 1890 die wohlhabenste Gemeinde im weiteren Umkreis.

Damit hatte Cassella eine Größenordnung erreicht, die gänzlich veränderte Struktur- und Marktprobleme aufwarf, aber auch neue Perspektiven eröffnete. Die großen Farbfabriken waren durch ihre stürmische Expansion in gewisse Wachstumsschwierigkeiten geraten. Da die Konkurrenz untereinander außerordentlich hart war, sahen sie sich nun zu schärfster Kalkulation gezwungen; viele Firmen boten die gleichen Produkte auf dem Markt an. Rationalisierungen und Produktabsprachen untereinander schienen dringend geboten. Nachdem im Januar 1904 ein Versuch des Zusammengehens von Bayer, Hoechst, BASF und Agfa gescheitert war, kam es zu Teillösungen. Cassella und Hoechst gründeten eine Interessengemeinschaft, die die Versorgung mit Rohstoffen und Zwischenprodukten sicherte. Die Teilhaber von Cassella – die Familien Gans und Weinberg – wandelten ihre bisherige Offene Handelsgesellschaft in eine GmbH um, traten etwa ein Viertel ihrer Anteile an Hoechst ab und übernahmen dafür Aktien von Hoechst. Im Rahmen dieses Arrangements verzichtete Cassella auf seine Absicht, zukünftig auch Säuren, Anilin und Soda selbst herzustellen und blieb mit dem Schwerpunkt seiner Produktion bei den Teerfarbstoffen sowie den Zwischenprodukten.

1908 werden Dr. Arthur Weinberg und Carl Weinberg in den erblichen Adelsstand erhoben. Im Jahr 1914 ist das Unternehmen mit einem Jahresumschlag von 19.000 t und einer Belegschaft von 3.000 Mann eine der größten Produktionsstätten organischer Farbstoffe der Welt. Umso tiefer wird der Absturz nach Ausbruch des Krieges. Farbe – außer Feldgrau – ist nicht mehr gefragt. Außerdem wird das Werk dadurch belastet, dass männliche Werksangehörige verstärkt zum Militärdienst einberufen werden. Der Not gehorchend beginnt Cassella, für das deutsche Militär zu produzieren. Im Jahr 1916 hat die Firma dem Geschäftsbericht zufolge

„...angefangen, uns an direkten Kriegslieferungen zu beteiligen, und außer der Herstellung von Minen und Füllung von Granaten haben wir die Fabrikation eines wichtigen Kampfstoffes übernommen, von dem wir bereits erhebliche Mengen zur Ablieferung gebracht haben. Die Herstellung wird fortgesetzt, und wir stehen in Verhandlungen, die möglicherweise zu einer weiteren Betätigung auf diesem Gebiete führen werden.“

Die größte Aufwendung in Höhe von 31.889 Mark wird 1916 in den Kauf von Drehbänken getätigt, um Rohlinge für Sprengminen bearbeiten zu können. Die Mengenentwicklung der Kriegslieferungen entwickelt sich außerordentlich gut; die Arbeitszeit der Arbeiter wird auf bis zu 10 Stunden verlängert. Bereits für 1917 kann man dem Geschäftsbericht entnehmen:

„...ist es gelungen, einen wesentlichen Teil unserer Fabrik den neuen Anforderungen anzupassen und durch Herstellung von Gaskampfstoffen und Sprengstoffen, sowie durch weiteren Ausbau unserer Pikrin-

säure-Pressanlage erhebliche Heeresaufträge zur Ausführung zu bringen. Hierdurch sowie durch die günstige Konjunktur für den Verkauf der noch vorrätigen Farbstoffe ist es uns gelungen, den Gewinn des Jahres 1917 sehr erheblich gegenüber dem Vorjahr zu steigern.“

Nach Ende des Krieges werden der deutschen chemischen Industrie von den Siegermächten Bedingungen gestellt, die sie hart an den Rand des Abgrundes bringt. Die Unternehmen verlieren ihren gesamten Auslandsbesitz; Cassella seine Zweigwerke in Lyon und Riga sowie andere Verkaufsstellen, dazu die wertvollsten Patente. Die Hälfte aller vorhandenen Farbstoffvorräte muss an die Alliierten ausgeliefert werden, dazu 25 Prozent der Produktion bis 1925.

Der Zwang zu Konzentration, Rationalisierung, Zentralisierung und Marktberingung wird eine Existenzfrage. Nach zweijährigen, ungemein schwierigen Verhandlungen kommt am 9. Dezember 1925 die Fusion zur „IG Farbenindustrie Aktiengesellschaft“ zustande.



Fast so alt wie das Werk selbst ist die freiwillige Werkfeuerwehr; hier bei einer Übung im Jahr 1936

1936 scheidet Arthur von Weinberg, 75 Jahre alt, nach 53 Jahren aus dem Unternehmen aus. Ein Jahr später wird die Firma aus dem Handelsregister gelöscht. Das Vermögen geht durch die Fusion in die I.G. Farben über. Artur von Weinberg stirbt 1943 im Konzentrationslager Theresienstadt.

Bei Cassella wurde weitergearbeitet wie bisher, doch der große unternehmerische Schwung ist verloren gegangen. Die Weichen für die Zukunft werden nun ausschließlich im Frankfurter I.G.-Hochhaus gestellt. Immerhin ist das Werk Mainkur beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges ein im Kern gesundes und wirtschaftlich arbeitendes Glied der I.G. Farbenindustrie.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges gehen bei Cassella zunächst die Lichter aus. Die Werkstore werden am 6. Juli 1945 geschlossen, das Werk gemäß dem Gesetz Nr. 52 der amerikanischen Militärregierung beschlagnahmt und von einer Pionier-Einheit besetzt. Dennoch gelingt es der stark zusammengeschmolzenen Stammebelegschaft (ca. 500 Mann) noch im Jahr 1945 eine, wenn auch denkbar bescheidene, Produktion in Gang zu setzen. Es sind damals typische Nachkriegsgüter, die damals von Fechenheim aus den kargen deutschen Markt erreichten: Süßstoff, Riech- und Geschmacksstoffe,



Das Logo der Firma Cassella als Leuchtreklame auf dem Verwaltungsgebäude blieb allen Umbrüchen zum Trotz bis zum heutigen Tage erhalten

Rattengift sowie Akzofarbstoffe zum Einfärben ausgezierter Uniformen.

Am Tage der Währungsreform, dem 20. Juni 1948, hat Cassella schon wieder eine ermutigende Auslastung seiner Produktionskapazitäten erreicht und eine Belegschaft von 1600 Mitarbeitern; im Jahr 1950 hat die Produktion bereits den Vorkriegsstand überschritten. Im November 1959 wird der markante, noch heute stehende, Verwaltungsneubau an der Hanauer Landstraße eingeweiht. Neue Produkte wie Kosmetika und Medikamente ergänzen das Produktportfolio, unter ihnen das damals sehr bekannte Koronartherapeutikum Intensain. Auch immer mehr Kunststoffe und Lackrohstoffe kommen nun hinzu.

Und noch eine weitere Tochter gesellt sich in den 1950er Jahren an der Hanauer Landstraße dazu. Die Curta & Co. GmbH, Fabrik chemisch-pharmazeutischer Präparate, war 1921 von dem Apotheker Alfred Curta in Berlin gegründet worden und stellte u.a. Schmerz-, Husten- und Mückenschutzmittel sowie Zahnpasta her. 1927 war sie von der I.G. Farben übernommen worden und hatte ihr Sortiment durch eine Reihe attraktiver pharmazeutischer Präparate erweitern können. Im Zuge der I.G.-Entflechtung war die Curta gewissermaßen heimatlos geworden, bis sie mit Wirkung vom 14. Dezember 1953 von Cassella als 100%ige Tochter übernommen wird. Unter dem Markennamen **Jade** entsteht ein Sortiment von Kosmetik-Serien. Im Jade-Haus an der Hanauer Landstraße, vis-a-vis des Cassella-Verwaltungsgebäudes, wird ein eigener Vertriebsapparat für die Kosmetikserien aufgebaut.

Wechselvolle jüngere Geschichte

Hoechst

Mit Beginn des Jahres 1970 tritt bei Cassella eine seit langem erwartete Veränderung ein. Die bisherigen Großaktionäre BASF, Bayer Leverkusen und die Farbwerke Hoechst, verständigen sich über eine Neuordnung ihrer Beteiligungen. Die Farbwerke Hoechst übernehmen zum 1. Januar 1970 die Beteiligungen der beiden anderen Chemiekonzerne und halten nun 75% des Grundkapitals der Cassella. Im Jahr 1978 erfährt der Firmenname eine weitere Änderung. Auf der Aktionärsversammlung wird beschlossen, die bisherige „Cassella Farbwerke Mainkur AG“ in die „Cassella AG“ umzubenennen.

Eigentümer- und Namenswechsel erfolgen nun, wie in Teilen der übrigen Chemie- und weiteren Industrie auch, immer schneller in immer kürzeren Abständen. Bedingt durch Strukturanpassungen wird die Cassella AG im Jahr 1995 ein Zweigwerk der Höchst AG; Jade wird verkauft.



1997 werden die Werke Cassella Fechenheim und Offenbach zusammengeführt und bilden nun ein gemeinsames Werk der Clariant GmbH. Der Werksteil in Offenbach-Bürgel wird einige Jahre später geschlossen. In den kommenden 20 Jahren werden weitere Produktionsstätten stillgelegt, die Mitarbeiterzahl sinkt dramatisch. Und ein weiterer Namenswechsel folgt: in Anlehnung an den ursprünglichen Firmennamen entsteht AllessaChemie GmbH. Das Unternehmen sucht erfolgreich neue Nutzer für leere Labore und Produktionsflächen: seit 2013 vervierfacht sich die vermietete Fläche im Werksgelände von 4.000 auf 16.000 Quadratmeter. Im Dezember 2013 erwartet die Mitarbeiter auf einer Betriebsversammlung ein weiterer Schock: Nach einer weiteren Übernahme, nun durch die Luxemburger International Chemical Investors Group (ICIG) wird angekündigt, dass weitere 300 der noch verbliebenen 900 Stellen gestrichen werden.

Besitzer des Geländes ist heute die Chemieholding Cassella; nun leuchtet auch wieder die berühmte Leuchtreklame auf dem alten Verwaltungsgebäude an der Hanauer Landstraße mit dem Erlenmeyer-Kolben und dem Schriftzug „Cassella“. Genau um diesen Namen gibt es aber im Jahr 2016 auch Ärger: Die Holding will das Gelände in „Cassella Industriepark“ umbenennen, dagegen wehrt sich der Besitzer des jenseits der Hanauer Landstraße in Fechenheim-Nord gelegenen Cassellapark, einem Gewerbepark in einer anderen alten Industrie-Liegenschaft. Dort ist man der Meinung, die Verwechslungsgefahr sei zu hoch und will sogar gegen den Namen „Cassella Industriepark“ klagen.

Die Geschichte der Werkfeuerwehr

Gerätewagen
 für Fabrik-Feuerwehr gesucht.
 Angebote mit Skizze an
Leopold Cassella & Co., G.m.b.H.
 Mainkur bei Frankfurt a. M.

Anzeige in der Zeitschrift „Feuerschutz“ vom August 1923

Zum Eigenschutz und zur Sicherung der Arbeitsstätte wurde bei Cassella bereits in den 1870er Jahren eine freiwillige Betriebsfeuerwehr gegründet. Die Ausrüstung bestand aus Handdruckspritzen und tragbaren

Leitern. Zur Jahrhundertwende wurde eine pferdegezogene Dampfspritze beschafft und nach dem Ende des Ersten Weltkrieges die erste Motorspritze.



Übung der Betriebsfeuerwehr im Jahre 1939. Ein Tragkraftspritzenanhänger wird von einem NAG-Lastwagen gezogen; ein Schlauchkarren wird zu Fuß an seinen Bestimmungsort gebracht



Klöckner-Humboldt-Deutz LF 15. Die Türbeschriftung lautet „Werkfeuerwehr I.G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft Mainkur“

Als man feststellte, dass die freiwillige Feuerwehr den ständig steigenden Ansprüchen eines stark wachsenden Unternehmens nicht mehr gewachsen war, wurde 1928 eine hauptberufliche Feuerwehr ins Leben gerufen, deren Leitung Brandinspektor Schenker übernahm. Er passte die Ausstattung der Wehr den Anforderungen an und leitete sie bis in den Zweiten Weltkrieg hinein. Während des Krieges stellte die Werkfeuerwehr einen Halbzug innerhalb des Gefüges der Frankfurter Feuerwehren. Hierfür stand ihr unter anderem ein LF 15 von Klöckner-Humboldt-Deutz zur Verfügung (s. Bild oben). Bei einem Bombenangriff im Jahr 1941 verstarb der Leiter der Werkfeuerwehr am plötzlichen Herztod. Nachfolger Schenkers wurde sein bisheriger Stellvertreter Müller, der als „Feuerwehr-Müller“ sowohl in die Geschichte des Werkes als auch die von Fechenheim einging, da er nach Luftangriffen als Helfer in der Not eine nicht unerhebliche Rolle spielte. Nach Kriegsende übernahm er den Neuaufbau der Wehr.

Im Jahr 1957 erhält die Wehr ihr erstes Neufahrzeug nach dem Krieg: Ein Tanklöschfahrzeug TLF 16 auf Magirus-Deutz-Allradfahrgestell. Im Auslieferungszustand noch in der zu dieser Zeit gebräuchlichen Rot-Schwarz-Lackierung und mit blauen Blinkleuchten versehen, erhält das Fahrzeug später die Frankfurtypische Rot-Weiß-Lackierung und zwei blaue Rundum-Kennleuchten. Erhalten bleiben die ursprüngliche Türbeschriftungen *Werkfeuerwehr Cas-*



TLF 16 von Magirus im Lieferzustand während einer Übung der Werkfeuerwehr



Magirus Deutz TLF 16 in späterer, Frankfurt-typischer Rot-Weiß-Lackierung

sella Mainkur Aktiengesellschaft Frankfurt a/M Fechenheim.²

Im Jahre 1968 folgte auf Müller als Leiter der Feuerwehr Ferdinand Angerer. Der gebürtige Österreicher war 1965 als stellvertretender Leiter der Werkfeuerwehr in das Unternehmen eingetreten. 1967 hatte der gelernte Maschinenschlosser die Brandinspektorenprüfung abgelegt. Unter Angerers Führung wird die Wehr in eine Berufs-Werkfeuerwehr mit 20 Mann umgewandelt, daneben existiert im Werk noch eine über 30 Mann starke freiwillige Werkfeuerwehr, die bei allen größeren Einsätzen mitalarmiert wird.



Drehleiter DL 25 auf Magirus Deutz FM 150 D 10

² Das Fahrzeug blieb bis heute in einem Frankfurter Museum erhalten. Leider wurde es dort aber wieder in eine Rot-Schwarz-Lackierung versetzt und auch die Original-Türbeschriftungen entfernt und durch das Wappen des Museums ersetzt. Ein

Schlagkraft beweisen muss die Werkfeuerwehr am Morgen des 30. September 1976, als gegen 9 Uhr eine Verpuffung im Gebäude D 38 Millionenschaden hinterlässt. Die in dem vierstöckigen Gebäude beschäftigten Arbeiter können sich vor dem Folgebrand rechtzeitig in Sicherheit bringen, so dass niemand verletzt wird. Durch den Brand werden aber Dichtungen einer Anlage, in der Fettstoffe abgeschieden werden, zerstört. In der Halle treten Dämpfe von Schwefeloxyd, Blausäure, Salzsäure und schwefliger Säure aus. Während Werk- und Berufsfeuerwehr den Brand gemeinsam löschen, klagt man im Ostend über Geruchsbelästigungen „von einer Mischung aus Misthaufen und faulen Eiern“ und in Sachsenhausen nach „süßlichem Blumenkohlgeruch“. Über dem Werksgelände steht eine etwa 200 Meter in die Höhe ragende weißliche Wolke. Sie wird vom Rettungshubschrauber „Christoph 2“ umkreist, der ihren Weg verfolgt. Außerhalb des Werksgebietes werden aber keine gesundheitsschädlichen Konzentrationen chemischer Stoffe gemessen.



Gemeinsamer Einsatz von Werkfeuerwehr und städtischer Berufsfeuerwehr nach Verpuffung in D 38

Wie bereits erwähnt, wird im Jahr 1970 die Hoechst AG Mehrheitseigner bei Cassella, wodurch auch die Werkfeuerwehren in engeren Kontakt kommen. Ab 1974 entwickelt man zusammen das erste so genannte Konzernlöschfahrzeug. Dieses dann 1977 in Dienst genommene TroSLF wird von Magirus auf einem dreiachsigen Magirus Deutz MD 310 D 26-Fahrgestell aufgebaut. Das riesige Fahrzeug mit einer 4.800 l/min fördernden Feuerlöschkreiselpumpe verfügt über 5.000 Liter fassenden Löschwassertank, 1.500 Liter Mehrbereichs-Schaummittel, 1.500 kg Löschpulver und auch noch 120 kg CO₂. Für massive Löschangriffe befindet sich auf dem Aufbaudach ein kombinierter Schaum-/Wasserwerfer von Alco und ein Pulverwerfer von Minimax. Ein baugleiches Magirus-Fahrzeug wird später auch bei der Hoechst-Werkfeuerwehr in Frankfurt-Griesheim in Dienst gestellt; auf anderen Fahrgestellen im Stammwerk und anderen Werken des Hoechst-Konzerns. Das Fahrzeug für die Werkfeuerwehr Cassella wird in feuerroter Lackierung (RAL 3000) geliefert; die

historischer Informationsträger zur Geschichte der Cassella-Werkfeuerwehr ging damit der Nachwelt bedauernswerter Weise verloren.



„Konzernlöschfahrzeug“ TroSLF auf Magirus Deutz 310 D 26 im Lieferzustand von 1977



TroSLF, später in „Frankfurter Lackierung“

Lackierung dann aber bald den Frankfurter Verhältnissen angepasst und in Rot-Weiß geändert.

Am 5. Mai 1978 kommt es im Werk zu einem weiteren Brand, der Millionenschaden hinterlässt. Im ersten Obergeschoss des Verwaltungsgebäudes bricht gegen 20 Uhr ein Feuer in den Räumen der Verkaufsabteilung aus. Der Großbrand wird von der Werkfeuerwehr, von drei Zügen der Berufsfeuerwehr und der Freiwilligen Feuerwehr Fechenheim bekämpft. Als nach einer Stunde das Feuer unter Kontrolle ist, ist auch bereits klar, dass Löschwasser in die im darunter liegenden Stockwerk befindlichen EDV-Räume eingedrungen ist und hier für weitere Schäden gesorgt hat. Es folgt ein umfangreicher Einsatz von Industriesaugern und Schöpferäten, um den Schaden durch das Löschwasser einzudämmen.



Magirus DLK 23-12

1980 erhält die Werkfeuerwehr eine neue Drehleiter, die eine bisher verwendete DL 25 von Magirus ersetzt. Letztere wird an die Werkfeuerwehr im Cassella-Werk



Absetzbehälter-WLF

Offenbach abgegeben. Die DLK 23/12 auf Fahrgestell Magirus Deutz FM 170 D 12 F führte für einen möglichen autarken Einsatz auch eine Tragkraftspritze TS 16/8 mit.

Ebenfalls aus dem Jahr 1980 stammt ein Wechselladerfahrzeug von Meiller mit Absetztechnik auf einem Mercedes Benz 1619-Fahrgestell. Für das Fahrzeug stehen vier Absetztanks mit je 4.000 Liter Aufnahmekapazität zur Verfügung, außerdem wird ein Feuerwehraufbau „Umweltschutz“ beschafft.



Wachgebäude (vor eingehender Modernisierung) mit Mannschaft und Fahrzeugen; frühe 1980er Jahre

Den größten Einsatz ihrer Geschichte erlebt die Werkfeuerwehr am 31. Januar 1991. Ab 20.26 Uhr gehen zahlreiche Notrufe in der Leitstelle der Berufsfeuerwehr ein, gleichzeitig geht eine Meldung der WF ein mit dem Hinweis, dass es mit Fabrikationsgebäude E 51 eine Explosion mit Folgebrand gegeben habe. Die Berufsfeuerwehr entsendet den Einsatzleiter Ost, den Löschzug der Feuerwache Hanauer Landstraße, ein Groß-Tanklöschfahrzeug, den RW-Umweltschutz und einen Rettungswagen. Die anrückenden Kräfte erkennen schon von weitem eine riesige Rauchwolke und einen Himmel, der über Fechenheim glutrot erleuchtet ist. Noch während der Anfahrt gibt der Einsatzleiter Ost 2. und 3. Alarm; die Löschzüge 2 und 6 sowie die Freiwillige Feuerwehr Fechenheim werden alarmiert.

Bei dem von der Explosion betroffenen Gebäude handelt es sich um einen zweigeschossigen, teilunterkellerten Altbau mit den Abmessungen 32 x 61 Meter, an den sich ein angebautes Technikgebäude mit den



Feuer nach Explosion, Januar 1991

Abmessungen 22 x 36 Meter direkt anschließt. In dem Gebäude werden Zwischenprodukte für Farb- und Pflanzenschutzmittel hergestellt.

Beim Eintreffen der Berufsfeuerwehr steht das Gebäude im Vollbrand. Die Werkfeuerwehr mit hauptamtlichen und freiwilligen Kräften dabei, den ersten Löschangriff aufzubauen. Die im Gebäude befindlichen 6 Personen hatten sich unverletzt ins Freie retten können. Durch den Brand sind Rohrleitungsbrücken und eine Lagerhalle mit Chlorgasflaschen und Zwischenprodukten aus E 51 gefährdet. Der Einsatzleiter erhöht die Alarmstufe abermals; es werden der Löschzug 3, verschiedene Sonderfahrzeuge, Sanitätseinheiten der Feuerwehr und der Hilfsorganisationen sowie die Freiwilligen Feuerwehren Bergen, Enkheim, Seckbach, Oberrad und Berkersheim alarmiert. Bei der näheren Erkundung kommt es im nörd-



Der Morgen danach: Der Blick vom Korb einer Leiterbühne offenbart das Ausmaß der Zerstörung

lichen Bereich des Gebäudes E 51 zu einer weiteren Explosion, wobei ein großer Teil der Giebelwand einstürzt und die hier gerade in Stellung gehende Leiterbühne nur um Zentimeter verfehlt. Das Fahrzeug muss einen umgehenden Stellungswechsel vornehmen. Ein Innenangriff in dem Gebäude schließt sich aufgrund der Lage aus.

Aufgrund des enormen Löschwasserbedarfs, der durch Druckerhöhung nicht gedeckt werden kann, werden weitere Großstanklöschfahrzeuge sowie das Feuerlöschboot der Berufsfeuerwehr nachgefordert. Das Löschboot macht am Main im Werkshafen fest; von dort aus wird eine Wasserversorgung ins Werk mit mehreren B-Leitungen aufgebaut. Insgesamt kommen 12 B-Rohre, 18 C-Rohre, 5 Wasserwerfer und 2 Monitore zum Einsatz. Das verunreinigte Löschwasser wird nach Auslösung der Schnellschlussklappen im werkeigenen Kanalsystem zurückgehalten und in ausreichend dimensionierten Löschwasserrückhaltebecken aufgefangen. Der Brand, dessen Bekämpfung durch starken Frost zusätzlich behindert wird, versucht einen Schaden von mehreren Millionen DM. Die Nachlöscharbeiten ziehen sich noch über drei Tage hin.

☺ *Schöne Geste:*

Jeder Feuerwehrmann, der geholfen hat, den Großbrand zu löschen, erhält von der Firma Cassella ein persönliches Dankschreiben und eine 10 DM-Sammelmünze.

Die Erkenntnisse aus diesem Schadensfall flossen auch in die Planungen der neuen Brand- und Gefahrenmeldeanlage ein, die zum Jahresbeginn 1992 ihren Betrieb aufnahm. Das bislang installierte System SM 88 wurde durch die rechnerunterstützte SM 8000 erweitert: Automatisch wird nun nicht nur punktgenau die Quelle der Alarmierung angezeigt, sondern gleichzeitig eine Skizze des Objektes ausgedruckt, aus dessen Bereich die Meldung kommt. Der Computer liefert zudem automatisch die Beschreibung des Anfahrtsweges, gibt Informationen zu Baustellen auf dem Weg zur Einsatzstelle, zu möglichen Gefahren und natürlich auch zur Wasserversorgung und zu Nachbarobjekten.

Für die verschiedenen denkbaren Notfälle wurden zudem detaillierte Alarmpläne erarbeitet, die dem

Einsatzleiter als Entscheidungshilfe dienen. Die Einsatzzentrale befindet sich übrigens nicht im Gebäude der Feuerwache, sondern in einem separaten Objekt.

Die Feuerwache verfügt über eine eigene Atemschutzwerkstatt, in der die Wartung der umluftunabhängigen Atemschutzgeräte, der 1.100 Vollschutzmasken, der Chemikalienschutzanzüge (CSA) der Werkfeuerwehr und der Selbstrettungsgeräte für Werksangehörige erfolgt. Auch die unterschiedlichen Mess- und Warngeräte (z.B. Ex- oder H₂S-Messgeräte) werden hier ständig überprüft.

Die Personalstruktur gliedert sich in den Leiter der Werkfeuerwehr, dessen Stellvertreter und drei Wachabteilungen, die ihren Dienst im 24-Stunden-Schichtsystem versehen. Sie werden unterstützt von einer etwa dreißigköpfigen Freiwilligen Werkfeuerwehr, dessen Angehörige in einem vierzehntägigen Turnus durch die Werks-Berufsfeuerwehr geschult werden.



Universallöschfahrzeug ULF; intern TroTLF, später HTLF

Nach längerer Vorplanung konnte 1992 auch ein neues Universal-Löschfahrzeug (ULF), intern auch als TroTLF bzw. später als HTLF geführt, in Dienst gestellt werden. Das Fahrzeug wurde von der Firma Rosenbauer auf einem Straßenfahrzeug vom Typ Mercedes Benz 1422 F aufgebaut. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 15 t, die Motorleistung 220 PS (160 kW). Mitgeführt werden 2.000 Liter Löschwasser, 500 Liter Mehrbereichsschaummittel und 750 kg Pulver. Die kombinierte Normal-/Hochdruckpumpe vom Typ NH 30 mit integriertem Fix-Mix-System liefert 3.200 Liter pro Minute im Normaldruck- und 400 l/min im Hochdruckbereich. Für Hochdruck und Normaldruck stehen je eine Schnellangriffshaspel mit formständigem Schlauch und Rosenbauer NePiRo (**N**ebel-**P**istolen-**R**ohr) zur Verfügung. Zwei weitere Haspeln mit formständigem Schlauch ermöglichen einen Schnellangriff mit dem Löschmittel Pulver. Auf dem Fahrzeugdach befindet sich u.a. ein Schaum-Wasserwerfer mit einer Leistung von bis zu 2.400 l/min und ein pneumatisch ausfahrbarer Lichtmast mit zwei Flutlichtstrahlern von je 1.000 Watt. Der erforderliche Strom wird von einem mitgeführten 8 kVA-Generator erzeugt. Er erzeugt auch den Strom für ein mitgeführtes hydraulisches Rettungsgerät. Am Heck des Fahrzeuges befinden sich zwei Einmann-Schlauchhaspeln vom Typ Camiva.

Ende Juni 1993 wird in einer kleinen Feierstunde, bei der die Cassella-Vorstände Wolfgang Grünbein und Christian Ruppert, sowie der neue Leiter der Frankfurter Berufsfeuerwehr, Branddirektor Reinhard Ries anwesend sind, der Leiter der Werkfeuerwehr, Ferdinand Angerer, nach 28 Jahren Werkszugehörigkeit in den Ruhestand verabschiedet. Neuer Leiter der Werkfeuerwehr wird Brandinspektor Bernd Schwerzel.



Bronto Skylift Teleskopmast

1997 ersetzt die Werkfeuerwehr die Magirus-Drehleiter DLK 23/12 durch einen Teleskopmast vom Typ Bronto Skylift F32 MDT 2000 auf einem Mercedes Benz 1824-Fahrgestell. Die maximale Arbeitshöhe beträgt 32 Meter, die maximale Korbbelastung drei Personen. Am Korb befindet sich ein vom Boden aus steuerbares Wenderohr mit einer Leistung von 2.300 l/min. Fest im Fahrzeug verbaut sind eine Rosenbauer Feuerlöschkreiselpumpe N30 mit einer Leistung von 3.000 l/min bei 10 bar und ein Generator mit einer Leistung von 6,5 kVA. Der Korb ist mit zwei Überdruck-Atemschutzmasken ausgestattet, die über fest verlegte Leitungen im Mast von Vorratsbehältern am Drehstuhl gespeist werden.



Industrielöschfahrzeug, übernommen vom Siemens-Brennelemente-Werk in Hanau

Ein weiteres Industrie-Löschfahrzeug kann die Werkfeuerwehr gebraucht erwerben. Nach der Auflösung des Siemens-Brennelemente-Werkes und damit dessen Werkfeuerwehr kommt von dort ein als TroTLF bezeichnetes Fahrzeug mit 1.600 Liter Löschwasser, 300 Liter Mehrbereichsschaummittel, 250 kg Pulver und 480 kg CO₂ an die Mankur. Das Fahrgestell des Fahrzeuges stammt von MAN, der Aufbau von Rosenbauer. Verbaut ist, wie beim ULF, eine Rosenbauer-Feuerlöschkreiselpumpe vom Typ NH 30. Gebaut wurde das wuchtige Fahrzeug im Jahr 1990.



MAN Wechselladerfahrzeug, hier mit „AB-Pumpe“

Im Herbst 2000 stellt die Werkfeuerwehr ihr erstes Wechselladerfahrzeug (WLF) mit Hakensystem in Dienst. Fahrgestell ist ein MAN 26.364 FNLC/L, die Wechseleinrichtung stammt von Meiller (Typ RK 1965). Der 300.000 Mark teure Dreiachser hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 26 t und eine Motorleistung von 360 PS. Zusammen mit dem Fahrzeug wird ein Abrollbehälter „Umweltschutz“ von Heines in Dienst gestellt. Kurz darauf erhält die Wehr noch einen „AB Tank“, der zehn SX-Behälter mit je 1.000 Liter Auffangvolumen bereitstellt. Hersteller ist die Firma Hauck in Darmstadt.



AB-Pumpe

Im Jahr 2002 folgt ein Abrollbehälter „Pumpe“ von Nau bzw. Eigenbau, der eine DIA-Pumpe (490 m³/Stunde), eine Tragkraftspritze TS 16/8 und eine TS 8/8 sowie Armaturen und Schläuche mitführt.



AB-Schaum

2005 wird ein Abrollbehälter „Schaum“ (Fa. Nau / Eigenbau) in Dienst gestellt, der 8.000 Liter Schaummittel „Moussol APS 3/3“ mitführt. Zur weiteren Ausrüstung gehören 8 fest installierte Z8-Zuschischer,

eine Schaummittelpumpe, ein 13 kVA-Generator sowie diverse Armaturen und Schläuche.

Hochleistungssirenen warnen Bevölkerung

Noch erwähnenswert ist, dass sich seit Oktober 2002 auf dem Werksgelände mehrere Hochleistungssirenen zur Warnung der Bevölkerung in den benachbarten Stadtteilen befinden. Die Sirenen, die mindestens 2 km weit zu hören sind, können übliche Heultöne (wie von Luftschuttsirenen bekannt) oder Lautsprecherdurchsagen abgeben. Je nach Mastgröße befinden sich an jeder Sirene 12 bis 24 Schalltrichter, die nach außen gerichtet sind und über eine Leistung von 1.500 bzw. 3.000 Watt verfügen. Der Schalldruck beträgt bis zu 121 dB (das entspricht einem startenden Passagierjet), gemessen 30 Meter vor dem Trichter.

Die Sirenen werden im Ernstfall durch die Einsatzleitung in der Alarmzentrale des Werkes ausgelöst; die Leitstellen der Berufsfeuerwehr in Frankfurt und kann die Sirenen ebenfalls auslösen. Die alle 6 Monate stattfindende Sirenenprobe, in Verbindung mit den Empfehlungen „Verhalten bei Sirenenwarnungen“, soll das richtige Verhalten der Bevölkerung in Erinnerung rufen. Das Falblatt wurde an 63.000 Haushalte in Frankfurt und Offenbach verteilt.

Weitere Fahrzeuge der Werkfeuerwehr



Ford Transit Einsatzleitwagen

In den frühen 1960er Jahren erhielt die WF einen VW-Bus als „Vorfahrwagen“, der später auch als ELW bezeichnet wurde. Als Ersatz hierfür baute sich die Werkfeuerwehr einen Ford Transit aus. Näheres ist zu beiden Fahrzeugen leider nicht mehr bekannt.

Als Ersatz für den Ford Transit kaufte die WF einen gebrauchten Mercedes Benz 210 Kastenwagen aus dem Jahr 1982 und baute ihn zum Einsatzleitwagen ELW 1 aus. Wie alle Fahrzeuge der WF Cassella zu dieser Zeit erhält er die typische Frankfurter Rot-Weiß-Lackierung. 1994 ersetzt und verschrottet.

Als der ELW 1 ersetzt werden soll, nimmt die Werkfeuerwehr das wieder selbst in die Hand und baut wiederum einen Mercedes Benz 210 D zum ELW aus. In sechsmonatiger Arbeit entsteht ein Fahrzeug, das im Vergleich zum Vorgänger wesentlich bessere Arbeitsmöglichkeiten bietet. Im Sommer 1994 wird das Fahrzeug in Dienst gestellt.



Einsatzleitwagen ELW 1



Einsatzleitwagen ELW 1



Einsatzleitwagen ELW 1

Heute verfügt die Werkfeuerwehr über einen Mercedes Benz Sprinter 311 cdi als Einsatzleitwagen.



Rettungswagen RTW

Nach dem Zweiten Weltkrieg stand dem Werk ein Dodge für den Krankentransport zur Verfügung, später ein VW-Bus, der bei der Kraftverkehrsabteilung des Werkes angesiedelt war. 1986 wird er durch einen Mercedes Benz 310 D Rettungswagen mit Binz-Ausbau ersetzt, der wochentags tagsüber vom werksärztlichen Dienst, nachts, am Wochenende und an Feiertagen von der Werkfeuerwehr besetzt wird. Das Fahrzeug wird nun an der Feuerwache stationiert.



Rettungswagen RTW

Aktuell steht ein Mercedes Benz Sprinter 314 D mit Binz-Kofferaufbau im Dienst.



Hanomag Gerätewagen

In den 1970er Jahren besitzt die Werkfeuerwehr einen Hanomag Kastenwagen als Gerätewagen. Hierin wer-



Mercedes Benz 207 D Gerätewagen

den u.a. diverse Vollschutzanzüge an die Einsatzstelle transportiert.

Mitte der 1980er Jahre wird der Hanomag durch einen gebrauchten Mercedes Benz 207 D Kastenwagen (Baujahr 1980) ersetzt, den die Werkfeuerwehr selbst ausbaut und mit der Frankfurt-typischen Rot-Weiß-Lackierung versieht.



Mercedes Benz 310 D Gerätewagen

Dem Kastenwagen folgt 1994 ein Mercedes Benz 301 D mit verlängerter Kabine, Pritsche/Plane und Ladebordwand am Heck als „Gerätewagen Nachschub“ (GW-N). Für ihn stehen in der Feuerwache fahrbare Kleincontainer bereit, in denen Atemschutzgeräte, Ersatzflaschen, Ölbindemittel oder Messgeräte bereit gehalten werden.



Kleincontainer „Atemluft“ für GW-N



Volkswagen Gerätewagen „Nachschub“

Aktuell läuft bei der Werkfeuerwehr ein Volkswagen Transporter mit Kastenaufbau und Ladebordwand am Heck als Gerätewagen „Nachschub“ (GW-N).



Audi Kommandowagen KdoW

Aus dem Jahr 1998 stammt ein Audi A4, der bei der Werkfeuerwehr als Kommandowagen KdoW eingesetzt wird. Eingesetzt wird er als Fahrzeug des BLDienstes. 2004 kommt ein VW Sharan als KdoW hinzu.



VW Tiguan KdoW

Neuestes Fahrzeug der WF-Flotte ist ein VW Tiguan 2,0 TDI aus dem Jahr 2013, der dem Führungsdienst als Kommandowagen dient. Das mit einem 103 kW-Dieselmotor ausgestattete Fahrzeug ist reinweiß lackiert und wurde mit roter Folie beklebt.

Ergänzt wird der Fuhrpark der Wehr durch einige ein- und zweiachsige Anhänger, etwa einem Schaum-Wasser-Werfer von Minimax, einem Anhänger mit Ölsperre oder einem mit 20 kVA-Notstromaggregat.

Gute Kontakte zum FGMV e.V.



Karheinz Schönborn (Cassella) übergibt Ralf Keine (FGMV e.V.) umfangreiche Materialspende

Von Anfang an nach der Gründung des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V. bestand eine sehr gute Beziehung zwischen der Werkfeuerwehr und dem Museumsverein. Diese fußte auf guter Bekanntschaft zwischen dem Vereinsvorsitzenden und dem damaligen, heute in Ruhestand befindlichen stellvertretenden Leiter der Werkfeuerwehr, Karlheinz Schönborn.

So kam es dann auch, dass die Werkfeuerwehr dem Museum am 1. Juni 2012 eine umfangreiche Sammlung an Atemschutz- und Messgeräten sowie sonstiger Feuerwehrausrüstung übergeben hat; damals berichteten auch die Frankfurter Tagespresse sowie die Chemie-News (Nachrichtenblatt der chemischen Industrie) darüber. Auf Vermittlung von Schönborn kam es im Sommer 2016 abermals zu einer größeren Schenkung an den Museumsverein: Walter Rabas, ehemals stellvertretender Leiter der Wehr, löste seine private Werkfeuerwehr-Sammlung auf und übergab dem Museum Strahlrohre, Äxte, Armaturen und zahlreiche Fotos aus der Geschichte der Werkfeuerwehr.

Noch ein paar Foto-Impressionen

Als Störfallbetrieb war/ist Cassella/Allessa verpflichtet, regelmäßig verschiedenste Szenarien in Großübungen durchzuspielen. Die Werkfeuerwehr übt teils allein, teils in Verbindung mit Einheiten der Berufsfeuerwehr. Darüber hinaus bestehen beste Verbindungen z.B. zur FF Enkheim oder zur zuständigen Feuerwache 11 der BF, mit den man gern mal „auf dem kleinen Dienstweg“ Übungen vereinbart.



TroSLF im Übungseinsatz, 1999



Werfereinsatz ULF (TroTLF), 2010



Gemeinschaftsübung mit der Berufsfeuerwehr bei winterlichen Verhältnissen im Jahr 2013



Feuerlöschboot der Berufsfeuerwehr im Werkshafen zur Sicherstellung der Wasserversorgung



Literatur

Erich Müller, Dr. Heinrich Ritter

Ein farbiges Jahrhundert - Cassella

Festbuch der Firma Cassella

Frankfurt am Main, 1970

Ernst Bäuml

Die Rotfabriker –

Familiengeschichte eines Weltunternehmens

Piper Verlag München, 1988

Portrait: Werkfeuerwehr Cassella AG

112-Magazin der Feuerwehr, Ausgabe 9/1993

Gisbert Fait, Mathias Schmidt:

Feuerwehr Frankfurt – Brandschutz in einer Metropole, Band 3

Miba Verlag Nürnberg, 1999

Hansjörg W. Vollmann

Cassella und ihre Eigentümer –

Große Frankfurter Mäzene

Vortragsreihe „Mäzene, Stifter, Stadtkultur“, Frankfurt am Main, 2013

Reiner Conrad:

Cassella im Ersten Weltkrieg

FITG-Journal; Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V., Frühjahr 2015

Einsatzstellenbelüftung



Einsatzzug der Feuerwache 11 zur Brandstellenbelüftung und -entrauchung: (v.r.n.l.) HLF, GW-Lüfter und WLF Typ Ruthmann mit LUF und Zusatzbeladung

Einsatzstellenbelüftung und -entrauchung ist heute bei den Feuerwehren in aller Munde und die Feuerweherschulen bieten sogar eigene Ausbildungsgänge zu diesem Thema an. Längst vergangen sind die Zeiten, in denen Mann befürchtete, durch derartige Belüftungsmaßnahmen den Brand nur noch anzufachen. Gewonnen hat die Erkenntnis, dass durch schnelle, durchdachte Lüftungsmaßnahmen sowohl Flucht- als auch Rettungswege rauchfrei werden, was sowohl der Menschenrettung als auch der schnellen Brandbekämpfung dient. Insbesondere lassen sich aber auch die gefährdeten Rauchgasdurchzündungen und -explosionen verhindern, für die u.a. Begriffe wie „Backdraft“ oder „Flashover“ kursieren. Wie in vielen anderen Dingen auch, gehörte die Frankfurter zu den Pionieren der Einsatzstellenentrauchung und -belüftung. Grund für uns, mal die Geschichte der Frankfurter „Pustefixe“ genauer anzusehen...

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Einsatzstellenentrauchung und -belüftung bei den deutschen Feuerwehren kein besonderes Thema – im Gegenteil: Man sah es als Widersinnig an, denn dem Brand Luft zuzuführen, musste diesen ja zweifellos nur noch weiter anfachen. So tat man dann im Gegenteil eher alles, um eine unnötige Luftzufuhr zu verhindern, erst wenn der Brand gelöscht war, wurde gründlich gelüftet. Die Brandlast bei einem Wohnungsbrand war im Vergleich zu heutigen Wohnungen gering; die massenhafte Verwendung von Kunststoffen kannte man noch nicht. Dies führte dazu, dass die Brandgase noch eine andere (weniger gefährliche) Zusammensetzung hatten und auch die Temperaturkurve bei einem Wohnungs- oder Lagerschuppenbrand eine noch wesentlich flachere war.

Allerdings stand der Brandbekämpfung bei derartigen Bränden eine schwach entwickelte Atemschutztechnik entgegen. Die Berufsfeuerwehr verfügte über Rauchschutzapparate vom System Koenig oder Feuerbach (beides Schlauchgeräte mit Blasebalg) oder zunehmend auch über „Gasmasken“ mit einschraubbaren Filtern. Die Ausrüstung der Freiwilligen Feuerwehr ließ noch deutlich mehr zu wünschen übrig...

Die ersten Feuerwehren, die sich ernsthaft mit dem Thema des Einsatzes von Ventilatoren an Brandstellen beschäftigten, waren Frankfurt, Wien, Berlin und Düsseldorf. Die Wiener und die Berliner Feuerwehr setzten auf Großgeräte. So hatte die Berliner Feuerwehr seit August 1929 einen Einachsanhänger von Magirus im Dienst, auf den ein Ventilator der Berliner Firma Winkelsträter & Sure aufgebaut war, der eine Leistung von 120 m³/h und



1929: Ventilator-Anhänger der Berliner Feuerwehr

ein Gewicht von 500 kg hatte, setzte die Frankfurter Feuerwehr bereits zuvor auf ein flexibleres System, das im Juli 1930 in der Zeitschrift „Feuerpolizei“ bei der Berichterstattung zur 25. Tagung des Reichsvereins Deutscher Feuerwehr-

ingenieure (RDF) unter dem Stichpunkt „Entlüftung von raucherfüllten und gaserfüllten Räumen“ erwähnt wird:

„(...) Ebenso ist bei der Wiener Feuerwehr ein elektrisch betriebenes Ent- und Belüftungsgerät von Siemens-Schuckert in Betrieb.

Im Gegensatz hierzu benutzen die Feuerwehren Düsseldorf und Frankfurt a.M. ein tragbares Entlüftungsgerät, das großenteils aus Leichtmetall hergestellt ist und zu dessen Antrieb einfach das Druckwasser aus dem Hydranten genommen wird. Dieses Gerät, System Erfinder Branddirektor Schänker-Frankfurt a.M., hat bei seinem Gewicht von nur 27 kg gegenüber dem elektrisch betriebenen von 157 kg neben der erstaunlichen Wirkung noch den Vorteil der außerordentlichen Gewichtsersparnis. Man kann es leicht im Fahrzeug unterbringen; die Mehrbelastung ist kaum von Bedeutung; auch springt der Vorteil des leichten Hin- und Hertragens auch die Möglichkeit der Anwendung an jedem Druckschlauch ins Auge.

(...) Aus dem Vortrag und dem ergänzenden Film ergab sich, daß das in weiterer Entwicklung befindliche Gerät eine wertvolle Ergänzung der Brandbekämpfung geworden ist. Das Leichtmetall-Gerät System Schänker wird z. Zt. von der Frankfurter Firma Christalle & Kriegshammer, Hanauer Landstraße, angefertigt.“

Das Frankfurter Gerät war einfach zu bedienen. Die Leichtmetallrohre hatten auf der einen Seite eine Markierung mit dem Buchstaben „Z“, auf der anderen mit dem Buchstaben „U“. Beim Zusammenstecken der Rohre befanden sich die Buchstaben noch auf unterschiedlicher Höhe; waren die bajonettartigen Verschlüsse richtig geschlossen ergab sich da Wort „ZU“. Verschiedene Bögen und Anschlussstücke für Kellerfenster oder Schachtabdeckungen machten das System fast universell einsetzbar. In der Fachwelt machte es unter der Bezeichnung „Frankfurter Exhaustor“ Furore und Branddirektor Schänker reiste zu den Tagungen der deutschen Feuerwehroffiziere, um über die Frankfurter Erfahrungen zu berichten, was er zudem auch in einigen Fachartikeln tat. Das man bei der Feuerwehr – wie so oft – mal wieder versuchte, eine „Eier legende Wollmilchsau“ zu kreieren, verrät ein Artikel Schänklers, der unter der Überschrift *Großraumventilator der Frankfurter Feuerwehr* in der Zeitschrift „Feuerpolizei“ vom Dezember 1931 erschien:

„Auf dem Gebiete der Rauch- und Qualmbekämpfung, das bei der Brandbekämpfung eine Hauptrolle spielt, ist nunmehr eine recht bemerkenswerte Erfindung gelungen. Auf Anregungen des früheren Branddirektor Schänker hat Bauingenieur Stoll von der Frankfurter Feuerwehr den bereits vor 30 Jahren aufgenommenen Versuch in die Praxis umgesetzt, mit Rauch, Qualm oder Gasen gefüllte Räume mit einem großen Ventilator zu entlüften und damit für die Brandbekämpfung den Weg frei zu machen.



Übungen der Frankfurter Feuerwehr mit ihrem „Exhaustor“ im Hof der Feuerwache Burgstraße

Da nun aber auf den Brandstellen Elektrizität nicht überall sofort verwendbar ist und außerdem die Mitnahme von Dynamomaschinen auch recht umständlich ist, ist Brandingenieur Stoll auf die Idee gekommen, Wasser als Antrieb zu verwenden, das die Feuerwehren in ihren Motorspritzen stets bei sich führt oder immer an den Hydranten zur Verfügung hat.

Der Exhaustor wird mit dem Druck der Motorspritze in Tätigkeit gesetzt und ist bei 6 atm. Druck in der Lage, etwa 25 cbm Luft in der Minute abzusaugen, abzudrücken oder einzupumpen, so daß innerhalb kurzer Zeit der Brandherd mit oder ohne Rauchmaske, deren Verwendungsmöglichkeit ja nur gering ist, betreten werden kann, zumal die durch den Rauch beeinträchtigte Sicht wieder hergestellt ist.

Die Verwendungsmöglichkeit der Erfindung ist recht vielseitig; nicht nur verqualmte Räume,

Keller, sondern auch vergaste Brunnen, Schächte, Kanäle, usw. können rasch entlüftet bzw. entgast werden. Auch zum schnellen Wegschaffen, d.h. zum Absaugen von leicht brennbarem Material, z.B. Sägemehl, Häcksel, Mehl, usw. eignet sich die Anlage.

Bemerkenswert ist, daß das zum Antrieb des Exhaustors benutzte Wasser der Motorspritze wieder zugeführt werden kann. Da die Anlage aus Leichtmetall gebaut und zusammensetzbar ist, ist ihre Mitnahme überallhin möglich.“

Es ist nicht bekannt, ob der Großraumentlüfter tatsächlich auch einmal zum Absaugen fest brennbarer Stoffe wie Heu oder Häcksel eingesetzt wurde; wahrscheinlich doch eher nicht.



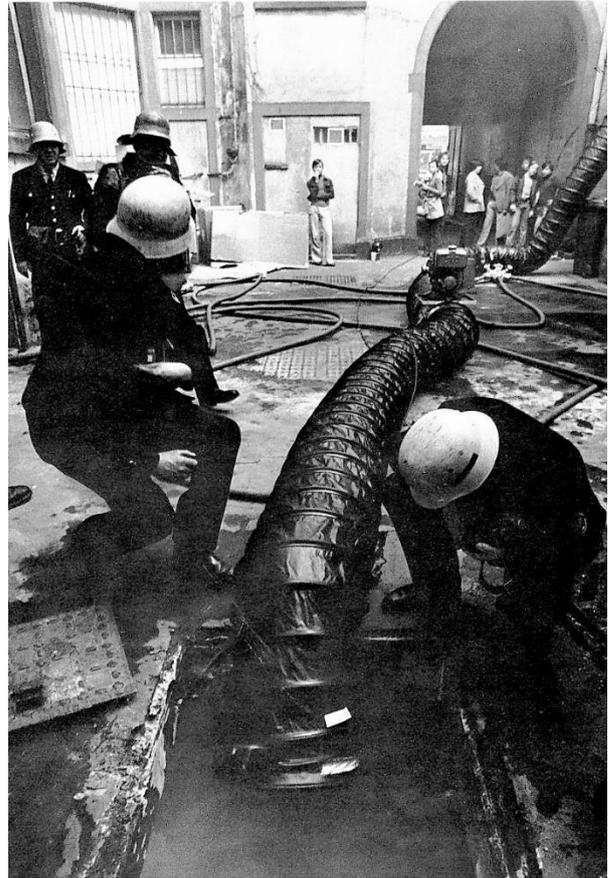
Sicher brachten die Erfahrungen aus Frankfurt so wie die aus Berlin, Wien und Düsseldorf auch, die Feuerwehren aber zu einer etwas anderen Betrachtungsweise des Einsatzes von Ventilatoren an Einsatzstellen. Nicht zuletzt der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges brachte aber auch die Entwicklung der Einsatzstellenbelüftung und zum Stillstand und auch nach Kriegsende blieb das Thema erst einmal weitgehend in Vergessenheit.



Brandrat Gehre (links) überwacht den Einsatz des Exhaustors bei einem Kellerbrand im Jahr 1927

Erst in den 1960er und 70er Jahren, als die Brandlasten und Temperaturkurven ansteigen und die zunehmende Verwendung von Kunststoffen den Brandrauch immer giftiger macht, beginnen die Feuerwehren langsam wieder, über den Einsatz von Ventilatoren und die Brandstellenentrauchung nachzudenken. Interessanterweise macht hier zunächst der vorbeugende Brandschutz schnellere

Entwicklungsschritte als der abwehrende Brandschutz. Während man beim VB längst über Entrauchungsöffnungen und maschinelle Entrauchung bei Gebäuden und Bauwerken nachdenkt und diese auch fordert, macht eine entsprechende Ausrüstung der operativen Einheiten nur sehr spärliche Fortschritte.



Maschinelle Entrauchung, 1980

Sicherlich trug zu der mangelnden Beliebtheit der maschinellen Belüftung von Einsatzstellen bei den Feuerwehren bei, dass der Geräteeinsatz aufwändig und die Leistung der Geräte sehr unbefriedigend war. Das Foto zeigt einen solchen Einsatz der Berufsfeuerwehr Frankfurt im Jahr 1980. Als Entrauchungsgerät ist das auf den TROWA (TroTLF 16) mitgeführte, von einem Zweitaktmotor „HiEx“-Gerät, das eigentlich als Leichtschaumgenerator angeschafft wurde, eingesetzt. Auf den neuen TROWA-Fahrzeugen wird zu diesem Zeitpunkt bereits der modernere, elektrisch betriebene „Großraumentlüfter“ von Auer mitgeführt, der über ein Vorsatzgerät ebenfalls zum Leichtschaumgenerator werden kann. Die elektrisch betriebene Version hat den Vorteil nicht ganz so schwer und nicht ganz so laut wie das benzinbetriebene Aggregat zu sein, macht aber das Verlegen eines Starkstromkabels erforderlich. Beide Systeme benötigen so genannte „Lutten“, das sind schwarze Kunststoff-Spiralschläuche, von denen je 4 Stück auf den TROWA mitgeführt werden. Verbunden werden die Lutten mit speziellen Verbindern, deren Handhabung mitunter sehr mühselig ist. Die Lutten reduzieren außerdem die Leistung des Großraumentlüfters mit jeder verwendeten Schlauchlänge stark, so dass die Einsatzkräfte mitunter das Gefühl hatten,



Mühseliges Verbinden der Lutten

der Lüfter bringe überhaupt keine oder nur noch eine sehr geringe Leistung; Lüftungsmaßnahmen konnten mitunter Stunden dauern. Dies führte dazu, dass maschinelle Belüftungsmaßnahmen unbeliebt waren und (nicht nur in Frankfurt) von den Feuerwehren ungern durchgeführt wurde.



„Großraumlüfter“ von Auer mit einer angeschlossenen Lutte

Eine wirkliche Alternative zu den Großraumlüftern gab der Feuerwehrgerätemarkt zu dieser Zeit nicht her, sieht man von den etwas größeren, ebenfalls elektrisch betriebenen Lüftern der Firma Korfmann³ ab, von denen die Frankfurter Berufsfeuerwehr einige beschaffte und die auf dem Abrollbehälter „Entrauchung“ bereitgehalten wurden.

Eine Besonderheit bei den deutschen Feuerwehren war der von der Frankfurter Firma Berger in einen Abrollbehälter eingebaute Großventilator, der hauptsächlich für die Entrauchung von U-Bahn-Schächten sorgen sollte:



³ je ein Großraumlüfter von Auer und ein Korfmann-Lüfter



AB-Rauch im Einsatz

Für die Entrauchung von U-Bahn-Schächten bei einem Brandfall im Tunnel existieren, verteilt über das Frankfurter Stadtgebiet, zahlreiche Rauchentlastungsschächte. Hier kann die Feuerwehr rechteckige Betondeckel (ähnlich denen von Kabelschächten) ausheben und auf diese Art Rohrschächte freigeben, die bis auf die Ebenen der U-Bahn laufen.

Der AB-Rauch verfügte über einen elektrisch angetriebenen Exhaustor (Großventilator) mit einer Leistung von 72.000 m³/h (1.200 m³/min). Über Luttenschläuche von 1 m Durchmesser und Rohrkrümmern konnte der Ventilator direkt an die Rauchentlastungsschächte angeschlossen werden. Der Ausstoß des abgesaugten Rauches erfolgte über eine große Öffnung auf dem Dach des Abrollbehälters, die im Transportzustand mit einer Klappe verschlossen war.

Wegen des hohen Anlaufstromes des Ventilators (bis zu 125 Ampere) konnte der AB-Rauch nur in Verbindung mit dem Polyma Großgenerator der Feuerwehr (Leistung 156 kVA) eingesetzt werden.



Das Foto (hier des bereits neulackierten AB) zeigt die Klappe auf dem Dach, die vor Einsatzbeginn zu öffnen war

sowie ein Tempest-Lüfter gehören zu unserem Museumsbestand

Der Abrollbehälter erhielt in den neunziger Jahren eine neue Lackierung in RAL 3000 und wurde in „AB-Entrauchung 1“ umbenannt. Ende des Jahres 2009 wurde er außer Dienst gestellt.

Die Trendwende zum standardmäßigen maschinellen Belüften von Brandstellen erfolgte in Frankfurt Anfang der 1990er Jahre mit der Einführung einer neuen HLF-Generation. Die von Ziegler gebauten Fahrzeuge waren nun erstmals mit so genannten „Überdrucklüftern“ vom Typ „Tempest“ ausgestattet; einer Technik, die sich gerade erst bei den deutschen Feuerwehren etablierte. Die benzinbetriebenen Lüfter brauchten keine Lutten; sie wurden in etwa 2-3 Meter Entfernung vor den Eingang des betreffenden Gebäudes gestellt, so dass der vom Geräte erzeugte Luftkegel die Türöffnung abdeckte. Die Türöffnung blieb nun frei begehbar und wurde nicht durch Lutten versperrt.



Tragbarer Überdrucklüfter „Tempest“

Ein Umdenken war nun aber bei der Errichtung einer gezielten Luftströmung erforderlich. Wurden früher doch alle nur irgendwie erreichbaren Türen und Fenster geöffnet, um die natürliche Lüftung zu unterstützen, musste man nun alles schließen und durch nur gezieltes Öffnen von Zu- und Abluftöffnungen eine gelenkte Strömung zu erreichen.

Für die Feuerwehren galt es nun, sich intensiver mit Strömungsverhalten, Thermik, usw. zu beschäftigen. Es galt die vermeintlich großen Unterschiede beim Einsatz von Überdrucklüftern und Strömungslüftern ebenso zu beachten, wie das Verhältnis zwischen Zu- und Abluftöffnungen. Zusätzliches Gerät wie Rauchschutzvorhänge wollte sinnvoll eingesetzt werden. Und die Feuerwehren mussten lernen, dass sie sich mit einem gut durchdachten Lüftungskonzept die Arbeit an der Brandstelle sehr erleichtern konnten, mit falscher Lüftung aber auch viel Schaden anrichten und mitunter auch die Lage außer Kontrolle bringen konnten.

So wundert es also nicht, dass nicht nur die Feuerwehr-Fachzeitschriften dieses Thema immer wieder aufgriffen, sondern auch eigene Literatur (z.B. „Rotes Heft“) oder Lehrfilme auf den Markt geworfen wurden. Bei der Hessischen Landes-

feuerweherschule in Kassel wird das Thema „Druckbelüftung“ heute als dreitägiges Fortbildungsseminar für Gruppen- und Zugführer angeboten.



Ausbildung und Umdenken erforderlich: Lehrunterlage „Rotes Heft“



Heute ist der Einsatz von Lüftern bei Bränden in Gebäuden eine Standardmaßnahme der Feuerwehr

Heute verfügt die Frankfurter Feuerwehr über ein riesiges Arsenal von mit Verbrennungsmotor oder elektrisch angetriebenen Lüftern in unterschiedlichsten Größen; teils als Überdruck- teils als Strömungslüfter. Löschfahrzeuge, Drehleitern und einige Sonderfahrzeuge führen diese Lüfter mit. Erstmals eine gewisse größere Auswahl an verschiedenen Lüftern (neben den auf den HLF mitgeführten „Tempest“-Lüftern) bot der bereits angesprochene Abrollbehälter „Entrauchung 2“, der zwei „Tempest“- und vier Korfmann-Lüfter nebst Zubehör mitführte:



„AB-Entrauchung 2“ mit Beladung



Teil-Innenansicht des „AB-Entrauchung 2“

Die sich in kommenden Jahren in Europa häufenden Tunnelbrände, die zum Teil zahlreiche Tote fordern, z.B. der Brand im Tauerntunnel, im Mont-Blanc-Tunnel oder auch der in Kaprun, lässt aber auch in Frankfurt die Verantwortlichen nach verbesserter, leistungsfähiger Ausrüstung für den Lüftungs- bzw. Entrauchungseinsatz suchen. Ein erster Lösungsansatz zeigt sich, als die österreichische Firma Rechners auf der Feuerwehrmesse „Interschutz“ ihr „Lösch-Unterstützungsfahrzeug“ (LUF) vorstellt. Es handelt sich hier im Prinzip um eine modifizierte Schneekanone, die auf ein selbstfahrendes, fernsteuerbares Kettenfahrgestell aufgebaut wurde. Die Schneekanone fungiert als Großventilator, in dessen Luftstrom über einen Düsenkranz Wasser eingespritzt werden kann, um einen Kühleffekt hervorzurufen.



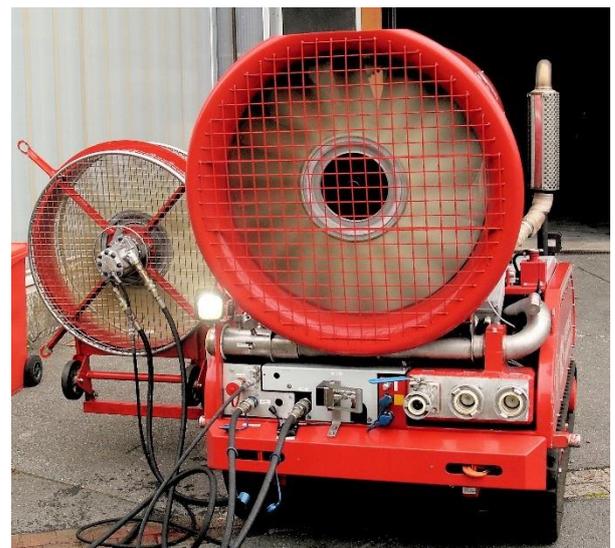
Vorführung: Ein Mitarbeiter der Fa. Rechners fährt an der U-Bahn-Station Konstablerwache ein LUF über den Treppenabgang in den U-Bahnhof

Die Frankfurter Feuerwehrführung interessiert sich sofort für die neue Technik und bestellt das Gerät zur Erprobung in die Mainmetropole. Es wird ausführlich vorgeführt und umfangreich erprobt. Ein besonderer Pluspunkt für den „Panzer“, wie das Kettenfahrzeug bald von der Mannschaft genannt wird, ist, dass er Treppen auf- und abwärts steigen kann und sogar unterirdische U-Bahn-Stationen über die ganz normalen Treppenabgänge erreichen kann. Schließlich kommt es zur Bestellung; die Berufsfeuerwehren in Frankfurt und Hamburg sind die ersten in Deutschland, die ein „Lösch-Unterstützungsfahrzeug“ vom Typ LUF 60 beschaffen.



Ruthmann-WLF als zunächst provisorisches Transportfahrzeug für das LUF 60

Im Frühjahr 2007 wird das erste LUF 60 in Frankfurt in Dienst gestellt und an der Hauptfeuerwache BKRZ stationiert. Das von einem 105 PS (78 kW) starken Deutz-Dieselmotor angetriebene Fahrzeug kann über den fest verbauten Lüfter ca. 90.000 Kubikmeter Luft pro Stunde bewegen. In den Luftstrom kann Wasser (max. 400 l/min) injiziert werden. Ein hydraulisch angetriebener Zusatzlüfter mit einer Leistung von ca. 50.000 m³/h kann zum Be- und Entlüften von Schächten und Kanälen genutzt oder zur Erhöhung der Gesamtluftleistung am LUF befestigt werden.



LUF mit angebautem Zusatzlüfter

Bedient wird das Gerät über eine handelsübliche Baumaschinen-Funkfernsteuerung. Für den Transport zur Einsatzstelle wird zunächst das an der Feuerwache 1 stationierte Ruthmann-Wechsel-

laderfahrzeug mit Absetzbehälter genutzt. Bereits jetzt ist aber geplant, für das LUF und das gesamte Zubehör einen eigenen Abrollbehälter zu beschaffen. Neben dem Zusatzlüfter kann die Hydraulik des LUF aber auch genutzt werden, um bis zu 5 (ebenfalls beschaffte) hydraulische Tauchpumpen zu betreiben, von denen jede (je nach zu überwindenden Höhenunterschied) 2.000 – 3.000 l/min fördern kann.



Abrollbehälter LUF

Im Dezember 2007 wird der „Abrollbehälter LUF“ in Dienst gestellt. Der Ladeboden stammt von der Firma Ottenbacher, der Aufbau von Sirch. Der Behälter ist zweigeteilt; im hinteren Bereich kann das LUF sicher verzurrt werden, im vorderen Bereich sind das gesamte Zubehör, wie Zusatzlüfter, hydraulische Tauchpumpen, Rollschläuche „A“ usw., untergebracht. Das Ruthmann-Wechselladerfahrzeug steht der Wache nun wieder als normales Logistikfahrzeug zur Verfügung.

Als im Juni 2009 die neu erbaute Feuerwache 11 im Frankfurter Stadtteil Enkheim in Betrieb geht, hat das Entwicklungskonzept der Feuerwehr dieser Wache die Sonderaufgabe „Einsatzstellenbelüftung“ zugeordnet und für diese Wache ist auch bereits das erste Sonderfahrzeug bestellt: ein Gerätewagen Lüftungstechnik; kurz „GW-Lüfter“.



„GW-Lüfter“ von Ziegler

Im Oktober 2009 wird das Fahrzeug dann geliefert und in Dienst gestellt. Auf einem Mercedes Benz „Atego“-Fahrgestell vom Typ 1324 L hat Ziegler einen Aufbau unter Verwendung eines „Mobilen Großventilator“ (MGV 60) der Firma B.S. Belüftungs-GmbH realisiert. Bedingt durch Kommunikationsfehler beim Hersteller wird das Fahrzeug nicht

in der gewünschten „Frankfurter Lackierung“ geliefert. Das optische Erscheinungsbild des Fahrzeuges wird in der Folge durch Folienbeklebung an das Frankfurter Design angepasst sowie noch einige andere Modifikationen vorgenommen.



GW-Lüfter mit geliftetem Scherentisch, aufgenommen bei Großbrand Fa. Sappi, Stockstadt

Mit dem Fahrzeug vervielfachen und vereinfachen sich die Möglichkeiten der Belüftung und Entrauchung für die Frankfurter Feuerwehr enorm. Der Großventilator hat eine Luftleistung von etwa 210.000 m³/h. Die Luftaustrittsgeschwindigkeit beträgt etwa 35 m/s. Der eigentliche Ventilator kann horizontal endlos gedreht, sowie 40° nach oben und 45° nach unten geschwenkt werden. Mit einer Scherenhubmechanik kann der Lüfter bis etwa 6 Meter über Grund angehoben werden.



GW-Lüfter im Saugbetrieb mit Lutten, aufgenommen bei einem Brand in der Goethestraße

Für den Saugbetrieb kann am Ventilator ein Adapterring zur Befestigung von Spirallutten mit einem Durchmesser von 1.4000 mm befestigt werden. Im Saugbetrieb hat der Lüfter noch etwa 65% der Nennleistung, liefert also noch einen Luftstrom von gut 136.000 Kubikmeter pro Stunde.

Die Bedienung der Fahr- und Schwenkfunktionen bei erschwelter Sicht (z.B. auch durch Lutten) kann durch eine Kabelfernbedienung mit 10 m Kabel erleichtert werden.



Saugeinsatz am U-Bahn-Schacht

Bereits weiter vorn wurde ja bereits beschrieben, dass es für die Frankfurt U-Bahn überall im Stadtgebiet so genannte Rauchentlastungsschächte gibt, die im Bedarfsfall mit dem Abrollbehälter Entrauchung und (für dessen Stromversorgung) mit dem Polyma 156 kVA-Aggregat angefahren wurden. Auch in diesem Bereich wird der Einsatz nun durch den GW-Lüfter stark vereinfacht und die Rüstzeit bis zum Beginn der Ventilation verkürzt. Nachdem der Rauchentlastungsschacht mithilfe von im GW-Lüfter mitgeführten Schachtdeckel-Hebern geöffnet wurde, fährt das Fahrzeug rückwärts an die Schachtoffnung heran. Das Oberteil des Scherenhubtisches mit dem eigentlichen Lüfter kann nun um 45° nach hinten abgekippt werden und die Verbindung zum Schacht mittels Adapterring und Sauglutte hergestellt werden.



Ex-geschützter Elektrolüfter

Zur weiteren Beladung des GW-Lüfter gehören u.a. je zwei benzinbetriebene Überdruck- und Strömungslüfter samt Lutten, ein elektrisch angetriebener, ex-geschützter Lüfter mit Adapterring für Kanalöffnungen und ein „Flexi-Foam“-Schaumerzeuger.

Weiteres Zubehör, wie etwa ein Windmessgerät, vervollständigen die Ausrüstung des Sonderfahrzeuges.



Mobiler Großventilator, Überdruck- und Strömungslüfter vom GW-Lüfter gemeinsam eingesetzt



Links LUF 11 mit Schienenfahreinrichtung, rechts das LUF 1

Zum weiteren Ausbau ihrer Be- und Entlüftungstechnik beschafft die Berufsfeuerwehr Frankfurt ein weiteres LUF 60 und stationiert es ebenfalls an der Feuerwache 11. Zur leichteren Unterscheidung werden die Fahrzeuge intern nun als LUF 1 und LUF 11 bezeichnet. Das LUF 11 hat andere Ausstattungsmerkmale und anderes Zubehör als das LUF 1, an dem nun seinerseits Modifizierungen vorgenommen werden. Die Löschunterstützungsfahrzeuge stellen sich nun wie folgt dar:



LUF 1

Die Firma Funksysteme Mayer aus Artern wird beauftragt, das LUF 1 mit Kamerasystemen auszu-

statten, die ihre Bilder per Funk auf eine modifizierte Fernsteuerungseinheit übertragen. Ausgestattet wird das Gerät mit einer Farb-Videokamera und einer Wärmebildkamera, deren Signale digital übertragen werden. Somit ist auch ein Vordringen des LUF bei schlechter oder nicht vorhandener Sicht möglich.



LUF 11 mit „Railkit“ bei Schienenfahrt

LUF 11

Das LUF 11 hat im Prinzip die gleichen grundsätzlichen Einsatzmerkmale wie das LUF 1, Unterschiede ergeben sich in der Zusatzausrüstung. Das LUF 11 besitzt nur eine handelsübliche Baumaschinen-Funkfernsteuerung, ohne Kameraunterstützung. Während das LUF 1 bis zu fünf hydraulisch angetriebene Tauchpumpen betreiben kann, gehört zur Ausstattung des LUF 11 eine hydraulisch angetriebene schwimmfähige Pumpe mit A-Druckausgang. Die größte Besonderheit des LUF 11 ist aber das so genannte „Railkit“; eine vorn und hinten von Hand anzubauende, hydraulisch absenk- und hydraulisch angetriebene Schienenfahreinrichtung für normalspurige Gleise, mit der es z.B. möglich ist, in verqualmte U- oder S-Bahntunnel einzufahren.

Der mit dem LUF 1 beschaffte Zusatzlüfter wird ebenfalls ins Zubehör des LUF 11 übernommen.

Diverse Fragestellungen warf zunächst der Transport des LUF 11 und seines umfangreichen Zubehörs auf. Während für das LUF 1 ja seinerzeit ein eigener Abrollbehälter beschafft worden war, bot sich diese Lösung für das LUF 11 nicht an, da auf der Feuerwache 11 kein Wechselladerfahrzeug stationiert ist. So wurde mit dem LUF 11 ein vom Hersteller mitangebotener Transportanhänger mit so genannter Tandemachse übernommen, der

fortan bei Bedarf an den GW-Lüfter angehängt werden sollte.



Transportanhänger für das LUF 11

Der Anhänger erwies sich aber schnell als völlig unpraktisch und ungeeignet und wurde vom Hersteller zurückgenommen. Es wurde nun über die Beschaffung eines größeren LKW-Anhängers nachgedacht und zu diesem Zweck ein Anhänger vergleichbarer Größe angemietet, mit dem die FW 11 mit ihrem GW-Lüfter über etwa 3 Wochen hinweg Fahrversuche im Wachbezirk unternahm. Auch diese Lösung fiel bei der Mannschaft durch und wurde einstimmig abgelehnt.

Man begann nun mit der Konzeption eines LKW als Trägerfahrzeug; diese Lösung hätte aber das zur Verfügung stehende Finanzbudget gesprengt.

Schließlich erfolgte erneut eine Rückbesinnung auf das Mercedes Benz / Ruthmann Wechselladerfahrzeug mit Absetzbehälter, mit dem schon einmal für eine gewisse Zeit das LUF 1 transportiert wurde. Es erfolgte nun eine grundlegende Ertüchtigung des Fahrzeuges: Tiefersetzen des Planenaufbaues, Einbau einer Arbeitsbeleuchtung im Laderaum, Anbringen verstärkter Zurrpunkte und eines Auffahrholzes. Für das Zubehör wurden fahrbare Gitterboxen eingerichtet, die im Aufbau fest fixiert werden können.

Im regulären Betrieb führt der „GW-LUF“ nun neben dem LUF den Zusatzlüfter und einiges Zubehör für den Lüftungsbetrieb (z.B. Lufthussen, Kraftstoffkanister) mit, im Bedarfsfall können dann fahrbare Gitterboxen ausgetauscht und wahlweise die Schwimmpumpe nebst Zubehör oder die Schienenfahreinrichtung „Railkit“ mitgeführt werden.



„Falcon“ auf Sommertour



„Lokschuppenfest“ am 28. Mai in Hanau



Verabschiedung Frank Godehardt

Sehr viele Einladungen hatten wir in diesem Sommer, mit dem „Falcon“ an Veranstaltungen hessenweit teilzunehmen; so viele dass wir an jedem Wochenende an jedem Samstag und an jedem Sonntag hätten auf einem anderen Platz stehen können. Die meisten Einladungen mussten wir leider ablehnen, da wir die Fülle der Termine weder zeitlich/personell noch finanziell (Dieselkosten) hätten stemmen können – und Ziele, die vergleichsweise weit von Frankfurt entfernt liegen, fahren wir aus technischen Gründen nicht mehr an; das ist die Erfahrung aus dem Hessentag in Wetzlar, als wir froh waren, mit dem Auto wieder halbwegs heil nach Hause gekommen zu sein...

Den Auftakt zur „Sommertour“ gab am 1. April die Verabschiedungsfeier des Feuerwehrkollegen und FGMV-Mitgliedes Frank Godehardt in Maintal, wo der „Falcon“ einen Blickfang für die ankommenden Gäste bildete.



Tag der offenen Tür im Polizeipräsidium

Sehr viel Spaß gemacht hat uns, auch wenn die Sonne fast unerträglich auf uns herabgebrannt hat, die erstmalige Teilnahme am Lokschuppenfest am 28. Mai in Hanau; dort gab es eine interessante Mischung aus Eisenbahn und Feuerwehr; eine besondere Note gaben der Veranstaltung eine Gruppe von „Steam-Punks“, die das Gelände bevölkerte.



Bilden häufig das „Standpersonal“ bei Außenveranstaltungen: Rolf, Ralf und Herbert

Am 24. Juni waren wir eingeladen, am Tag der offenen Tür des Polizeipräsidioms in Frankfurt teilzunehmen. Wir erlebten hier eine riesige, perfekt

organisierte Veranstaltung, die von der Bevölkerung sehr gut angenommen wurde. Am 19. August folgten wir dann der Einladung aus eigenem Hause; das Sommerfest des Feuerwehrsportvereins wurde in diesem Jahr erstmals durch eine Oldtimerschau (nicht nur Feuerwehr) bereichert.



Sommerfest des Feuerwehrsportvereins

Bereits eine Woche später ging es dann zum nächsten „Sommerfest“, diesmal zum Verkehrsmuseum im Frankfurter Stadtteil Schwanheim, wo es auch ein Wiedersehen mit dem Schwesterfahrzeug des im Museum befindlichen RW-Schiene gab.



Sommerfest des Verkehrsmuseums



Bei der Fahrzeugschau der FF Sindlingen

Ein großes Lob muss man der Freiwilligen Feuerwehr Sindlingen zollen, die am 27. August anlässlich ihres Jubiläums ein riesiges Feuerwehr-Fahrzeugtreffen organisiert und dafür die Höchster Farbenstraße gesperrt hatte. Eine endlose Reihe von modernen und einigen historischen Fahr-

zeugen der Berufs-, Freiwilligen und Werkfeuerwehren sowie der Hilfsorganisationen und der Polizei bestückte die Festmeile. Erwähnenswert ist, dass der Brandschutzdezernent, Stadtrat Markus Frank, die Ausstellung besuchte und sich die Zeit nahm, sich jedes einzelne Fahrzeug der Ausstellung genau erklären zu lassen.



Saisonabschluß in Seckbach

Den Abschluss der Außensaison brachte dann Ende September das Familienfest der Freiwilligen Feuerwehr Seckbach, das anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Jugendfeuerwehr sowie des zweijährigen Bestehens der Mini-Feuerwehr stattfand.

Hier gab es noch eine erfreuliche Nachricht am Rande: Die Freiwillige Feuerwehr Seckbach wurde zweites institutionelles Mitglied (nach dem Förderverein der Feuerwehr Frankfurt) des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.



**WANN WIRST DU
FÖRDERMITGLIED DES
MUSEUMSVEREINS...?**

VERMISCHTES



Jahreshauptversammlung des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins im FRTC

Neuer Stellvertreter FGMV e.V.



Eine Kiste „Löschzwerge“ zum Dank...

Am Mittwoch, denn 11. Oktober fand im Auditorium des FRTC die Hauptversammlung des Museumsvereins statt. Erstmals seit Bestehen des Museumsvereins kam es zu einer Neuwahl für den Vorstand, nachdem Gisbert Fait seinen stellvertretenden Vorsitz aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt hat. Der Vorsitzende dankte dem Gründungsmitglied Fait für seine mehr als 8-jährige Tätigkeit mit einem speziell gestalteten Fotobuch, einer Ehrenurkunde und einer Kiste „Löschzwerge“. Anschließend wählte die Runde Harald Ulrich einstimmig zum neuen 2. Vorsitzenden.

Im weiteren Verlauf der Versammlung erfolgte die Entlastung der Kasse und Keine berichtete über die Schenkung eines Feuerlöschbootmodells durch den Feuerwehr-Grundlehrgang GAL 1/2017 und den geplanten Ankauf eines zweiten Löschbootmodells. Er rief außerdem alle Mitglieder dazu auf, sich Gedanken über

die Ausgestaltung des zehnjährigen Bestehens des Vereins im Jahr 2019 zu machen.

Abschließend unterschrieben die Anwesenden eine Gedenktafel für den im Krankenhaus liegenden Jürgen Dibowski, die er aber leider nicht mehr lesen konnte.

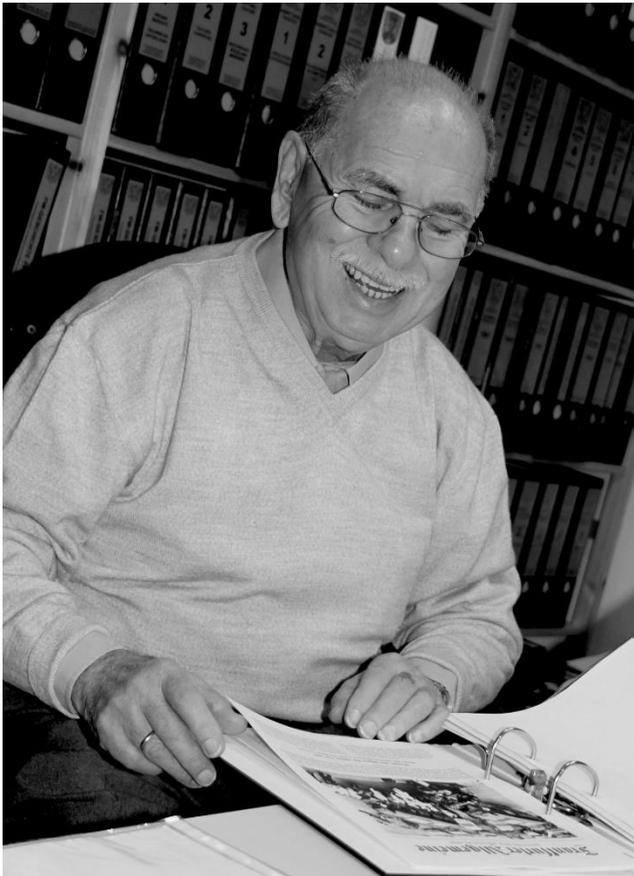
Stadtteil-Historiker dreimal im Museum



Dr. Ramonat erörtert mit Stefan Ziegler dessen Projekt

Jeweils am letzten Dienstag im Monat treffen sich die „Stadtteil-Historiker“ der Polytechnischen Gesellschaft zum Erfahrungsaustausch bei ihren „Monatstreffen“. Als Treffpunkt werden dabei gern kleine Frankfurter Museen oder die Standorte der Geschichtsvereine in den einzelnen Stadtteilen gewählt. Im März, August und Dezember war dann das Bockenheimer Feuerwehrmuseum das Ziel der Stipendiaten, wo man unter der Leitung von Dr. Ramonat (Polytechnische Gesellschaft Frankfurt am Main) den Fortgang der einzelnen Projekte besprach.

Jürgen Dibowski verstorben



Jürgen Dibowski im Museumsarchiv

Ende September hatte er noch mit seiner Frau am „Oktoberfest“ im Museum teilgenommen – da ahnte noch niemand, dass es die letzte Zusammenkunft sein wird. In der Nacht zum 15. Oktober verstarb unser Gründungsmitglied und langjähriger Förderer Jürgen Dibowski im Alter von 74 Jahren. Dibowski war Zugführer auf der Feuerwache Heinrichstraße und später stellvertretender Leiter der Ausbildungsabteilung. Außerdem engagierte sich Dibowski viele Jahre lang als Ausbilder und Führungskraft beim Technischen Hilfswerk.

Enkheimer Halle ist Geschichte



Immer wieder angekündigt, immer wieder verschoben und nun doch wahr geworden: Im April begann der

Abriss der alten Fahrzeughalle in Enkheim, in der Ende Januar 2009 mit dem Unterstellen des „Falcon“ die Geschichte des Museums der Frankfurter Feuerwehr begann. Mittlerweile ist von der Halle nichts mehr übrig; die Baugrube für die zu errichtende Kindertagesstätte ist ausgehoben. Deren Bau beginnt im Januar 2018.

AGFM-Tagungen in Hattingen und Hermeskeil



Fachgespräche in Hattingen

Am Samstag, den 29. April fand in Hattingen (NRW) die Jahrestagung der Regionalgruppe Mitte der Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen (AGFM) statt. Schwerpunktthemen der Tagung waren die Entwicklung von Museumskonzepten und die Einbindung moderner Kommunikations- und Informationstechniken in die Museums-Präsentation.

Die Tagung der AGFM (Bund) fand am 4. November 2017 in Hermeskeil (Rheinland-Pfalz) statt. Die Teilnahme der beiden FGMV-Delegierten Ulrich und Keine musste jedoch an dem Samstagmorgen kurzfristig abgesagt werden, da beide aus dem 24-Stunden-Dienst kamen und u.a. mit dem „F3Y“ (Wohnausbrand nach Explosion mit zwei Toten) in Fechenheim eine äußerst unruhige Schicht hinter sich hatten und das Bett aufsuchen mussten.

Stadtarchiv bewertet Museumsarchiv

Zwei Mitarbeiterinnen des Stadtarchivs besuchten vor einigen Wochen unseren Bockenheimer Standort, um das Museumsarchiv zu bewerten. Dieses fand anerkennende Worte; Besucher, die im Stadtarchiv zum Thema Feuerwehr und Brandschutzgeschichte recherchieren möchten, können zukünftig von dort auch an das Museumsarchiv verwiesen werden. Darüber hinaus wird das Museumsarchiv 70 Aktenordner aus seinem Bestand kopieren und an das Institut für Stadtgeschichte übergeben.



CTIF-Delegierte aus 10 Nationen beim 25. Historikertreffen in Pribyslav

Jubiläum bei CTIF-Historikern

In der ersten Oktoberwoche fand in Pribyslav (Tschechien) die 25. Jahrestagung der „Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF“ statt, an der 25 Delegierte aus 10 Nationen teilnahmen. Tagungsthema waren in diesem Jahr Feuerwehr-Leistungsbewerbe. Der Tagungsband ist (wie auch die Jahrgänge davor) in Druckform und als pdf-Dateien auf CD im Museumsarchiv einsehbar.



Leistungsbewerbe der Feuerwehren

Hasičské sportovní soutěže

Fire Brigade Competitions

25. Tagung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF von 4. - 6. Oktober 2017 in Pribyslav, Tschechische Republik

25. rozhovory mezinárodní pracovní skupiny pro historii hasičů a požární ochrany při CTIF

25th international conference International Study Group for the History of the Fire Service and Fire Protection in the CTIF

CTIF-Tagungsband, nun im Museumsarchiv

Die Jahrestagung im kommenden Jahr wird in Celle (Niedersachsen) stattfinden. Man wird sich dann mit Persönlichkeiten der Feuerwehren befassen. Als „Frankfurter“ Beitrag ist ein Portrait über Kurt Möbius geplant, der einige Jahre Führungskraft der Frankfurter Berufsfeuerwehr war, bevor er zu einem Feuerwehrregiment kommandiert wurde und nach mehreren Zwischenstationen schließlich Landesbranddirektor Hessen wurde.

Wer Informationen zu Möbius hat, ist herzlich aufgerufen, diese beizutragen. Die Tagung 2019 findet dann in Tulln (Österreich) statt.



Dietmar Hoffmann aus Tuttlingen schuf zum 26. Jubiläum der CTIF-Historiker drei Postkarten, eine Tasse und ein Plakat

Grundlehrgang stiftet FLB-Modell

Im August entdeckte der Sohn unseres Kollegen Volker Wilken in einem Trödlerladen im Vogelsberg ein etwa 1,20 m großes Modell des Frankfurter Feuerlöschbootes, das hier für 680 Euro zu Verkauf stand. Sofort informierte dieser den Feuerwehrmuseumsverein, der aber die nötige Summe für den Kauf zu diesem Zeitpunkt nicht aufbringen konnte. Nach einem Hinweis auf der Facebook-Seite des FGMV e.V. kamen immerhin 205 Euro an Spenden für den Kauf zusammen.

Zeitgleich meldete sich beim Vorsitzenden des Museumsvereins ein Angehöriger des aktuellen Grundausbildungslehrganges (GAL 1/2017) der Berufsfeuerwehr und teilte mit, der GAL werde das Löschbootmodell kaufen und dem Museum übergeben.

So kam es dann auch tatsächlich. Anlässlich des „Oktoberfestes“ des Museumsvereins erschien eine vierköpfige Delegation des Grundlehrganges in Bockenheim und übergab „vor versammelter Mannschaft“ das Modell.



Übergabe des FLB-Modells beim „Oktoberfest“

Leider konnte trotz aller Bemühungen nicht ermittelt werden, wer das Modell gebaut hat. Das Modell wurde den Wiederverkäufern auf einem Markt in Butzbach von einem älteren Herrn angeboten, der sich seinerzeit mit einem inzwischen verstorbenen Freund die Baupläne des Bootes besorgt und das Modell gebaut hat. Für Hinweise auf die Erbauer wäre der Museumsverein sehr dankbar!



„Dankeschön“-Grillparty

Der Museumsverein bedankte sich bei den jungen Kollegen einige Tage später mit einer Grillparty im Museum, die just auch noch mit dem Ende der B2-Prüfungen zusammenfiel, so dass man im doppelten Sinne etwas zu feiern hatte.

Erfreuliche Randnotiz: Der junge Kollege Kevin Liebsch trat bei der Gelegenheit dem Museumsverein bei und der Jung-Pensionär Volker Wilken kündigte seinen Beitritt an. Willkommen im Club!



◆◆◆◆◆ „Oktoberfest“ im Museum ◆◆◆◆◆



Heiße Steaks trafen auf gekühlte Getränke

Um nicht das gesellige Vereinsleben zu kurz kommen zu lassen und damit nicht erst bis zur Weihnachtsfeier warten zu müssen, setzte der FGMV Ende September noch eine kleine Grillparty im Museum an, die, weil es so schön passte, kurzum zum „Oktoberfest“ wurde.



Fröhliche Runde im Museum...



...auch Jürgen Dibowski (v.l.) ist noch dabei.

Neben den Mitgliedern besuchten auch wieder einige geladene Gäste unser Fest. Unter ihnen war auch Jürgen Ebert aus Dietzenbach, der mit seinen mitgebrachten Frankfurter Feuerwehrmodellen im Maßstab HO (1:87) begeisterte.



Ebert'sche Modelle zu Besuch im Museum

Jürgen Ebert hatte bereits im Sommer ein GAMA-Modell der Magirus-Drehleiter niedriger Bauart (DLK 23-12 n.B.) für das Museum auf Frankfurter Farbgebung umlackiert; derzeit baut er für unsere Ausstellung das Großmodell von Revell des Frankfurter Flugfeldlöschfahrzeugs „SIMBA“.



Das GAMA-Modell der DLK 23-12 n.B. im Museum

Wundersame Löschboot-Vermehrung



Beide Boote nun für die Öffentlichkeit sichtbar

Dass das Leben manchmal verrückt ist, bekam der FGMV kurz nach der Schenkung des Löschboot-Modells zu spüren, als ihm ein zweites, ähnlich großes FLB-Modell zu Kauf angeboten wird. Nach einigen Überlegungen steht aber schnell fest: Auch dieses Löschbootmodell *muss* unbedingt ins Museum! Der Vorsitzende sieht darin keinen Widerspruch:

„Das vom GAL gestiftete Modell stellt mit den modellbauerischen Möglichkeiten der siebziger Jahre (z.B. Sperrholz) den Lieferzustand des Löschbootes von 1970 so gut wie damals möglich, dar. Das nun im Gespräch stehende Modell hatte eine Bauzeit von 7 Jahren und stellt mit den heutigen Mitteln des Modellbaus den heutigen Zustand des FLB Frankfurt nahezu perfekt dar. Diese Gelegenheit kommt nur einmal und wir müssen einfach zugreifen! Ich stelle mir für die Zukunft eine zweistöckige Glasvitrine vor, in der beide Löschbootmodelle zusammen gezeigt werden. Somit kann der Museumsbesucher sowohl die modellbauerischen Möglichkeiten zweier Epochen als auch die verschiedenen Erscheinungsbilder des Löschbootes vor und nach dem großen Umbau von 1988 direkt vergleichen. Das dürfte ein absoluter Hingucker werden!“

Da dem Museumverein auch diesmal die erforderliche Kaufsumme von 2.900 Euro nicht direkt zur Verfügung steht, wurde mit dem Verkäufer eine bis

in das nächste Jahr hingestreckte Ratenzahlung ausgehandelt. Wie bereits das erste Löschbootmodell beim Oktoberfest, so wurde auch das zweite Modell „vor versammelter Mannschaft“ in die Sammlung aufgenommen. Am Tage unseres Adventskaffees (9. Dezember) wurde das Boot bereits früh am Morgen beim Verkäufer in Bruchsal abgeholt, um es dann bei der Veranstaltung präsentieren zu können.

Rüstwagen für Rosenberger



RW 3-Staffel am Höchster Feuerwehrhaus

Der langjährige Berufsfeuerwehrmann, Personalrat und zuletzt Sachbearbeiter im SG „Freiwillige Feuerwehren“, Ralf Rosenberger, hat seinen wohlverdienten Ruhestand angetreten. Zur seiner Verabschiedungsfeier wurde er mit dem Rüstwagen RW 3-St zuhause in Hofheim abgeholt und ins Feuerwehrhaus nach Höchst gefahren, was bei starkem Schneeregen und Dunkelheit zu einer kleinen Abenteuerfahrt wurde.

Neue Modelle ergänzen Sammlung



Rüstwagen, HLF, Drehleiter und Rettungswagen von TBM-Modellbau

Nicht nur die bereits erwähnte Drehleiter DLK 23-12 n.B. und die zwei Feuerlöschbootmodelle dienten in diesem Jahr dem Ausbau unserer Sammlung; diese entwickelten sich insgesamt sehr positiv. So wurde ja schon erwähnt, dass Jürgen Ebert gerade das Frankfurter Flugfeld-Löschfahrzeug „Simba“ (Bausatz von Revell) für uns baut und lackiert. Daneben erhielten wir die Option auf ein weiteres Großmodell, das in dieser Form einmalig ist. Im Büro des Amtsleiters steht derzeit ein Großmodell des Magirus Großtanklöschfahrzeuges „GTLF 6“ in Frontlenkerausführung, das von

dem pensionierten Feuerwehrbeamten Klaus Czech gebaut wurde. Sobald es für die Museumsammlung eine endgültige räumliche Lösung gibt, soll auch dieses Modell in die Ausstellung übernommen werden.



Modell des MAN/Rosenbauer-HLF (aktuelle HLF-Generation) von TBM-Modellbau

Erneut persönlich nach Frankfurt gekommen ist im Herbst Tobias Bellm von der Firma TBM-Modellbau, um uns vier neue Modelle für unsere Vitrine zu überbringen. Somit finden sich jetzt bereits sieben TBM-Modelle in unserer Sammlung – sicher nicht die letzten.

Nach längerer Verzögerung erhielten wir nun auch die versprochenen „Falcon“-Modelle im Maßstab 1:70 von der Firma Premium Collectibles PCT (Vertrieb in Deutschland durch De Agostini). Für die Herstellung dieses Modells war ja im Herbst 2016 eigens ein Techniker aus Frankreich zu uns ins Museum gekommen, um den „Falcon“ aufwändig per 3D-Kamera zu scannen. Leider ist das ansonsten schön gefertigte Druckgussmodell aber nicht wie sein Original in Tagesleuchttrot, sondern in Feuerrot gehalten.



„Falcon“ von Premium Collectibles / De Agostini

DFV-Geschichtsseminar in Fulda

Am Samstag, den 24. Februar 2018 wird der Deutsche Feuerwehrverband ein Geschichtsseminar in Fulda abhalten, bei dem unser Vorsitzender zwei Vorträge zur Geschichte der Frankfurter Feuerwehr halten wird. Er wird über die Ergebnisse seiner Recherche zu „Judentum und Feuerwehr in Frankfurt am Main 1933 – 1945) berichten und den

Bogen schlagen von der Zerstörung Frankfurts im Luftkrieg zur größten Evakuierungsaktion der deutschen Geschichte bei der Bombenentschärfung vor einigen Wochen.

Zum Jahresende



Liebe Mitglieder des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V., liebe Freunde des Museums der Frankfurter Feuerwehr, liebe treue Fans der „Museums-Depesche“ – ein für den FGMV e.V. und für mich persönlich sehr ereignisreiches Jahr geht zu Ende. Für das kommende Jahr zeichnet sich ab, dass es mindestens ebenso ereignisreich werden könnte oder sogar das bisherige übertrifft. Es wird auf jeden Fall Veränderung bringen. Unser Mitglied, Freund und Gönner, Branddirektor Prof. Dipl.-Ing. Reinhard Ries verabschiedet sich im Frühjahr in den Ruhestand. Wir hoffen und vertrauen darauf, dass auch sein Nachfolger erkennt, welches Juwel sich in den vergangenen knapp 9 Jahren entwickelt hat und unserer Arbeit ebenso gewogen sein wird und diese fördert, wie Prof. Ries dies getan hat. Nun aber sollen einige Tage des Durchatmens und der Besinnlichkeit vor uns liegen. Ich wünsche Ihnen allen ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie Glück und Gesundheit im neuen Jahr!

Im Namen des gesamten FGMV-Teams
Ihr

Ralf Keine



