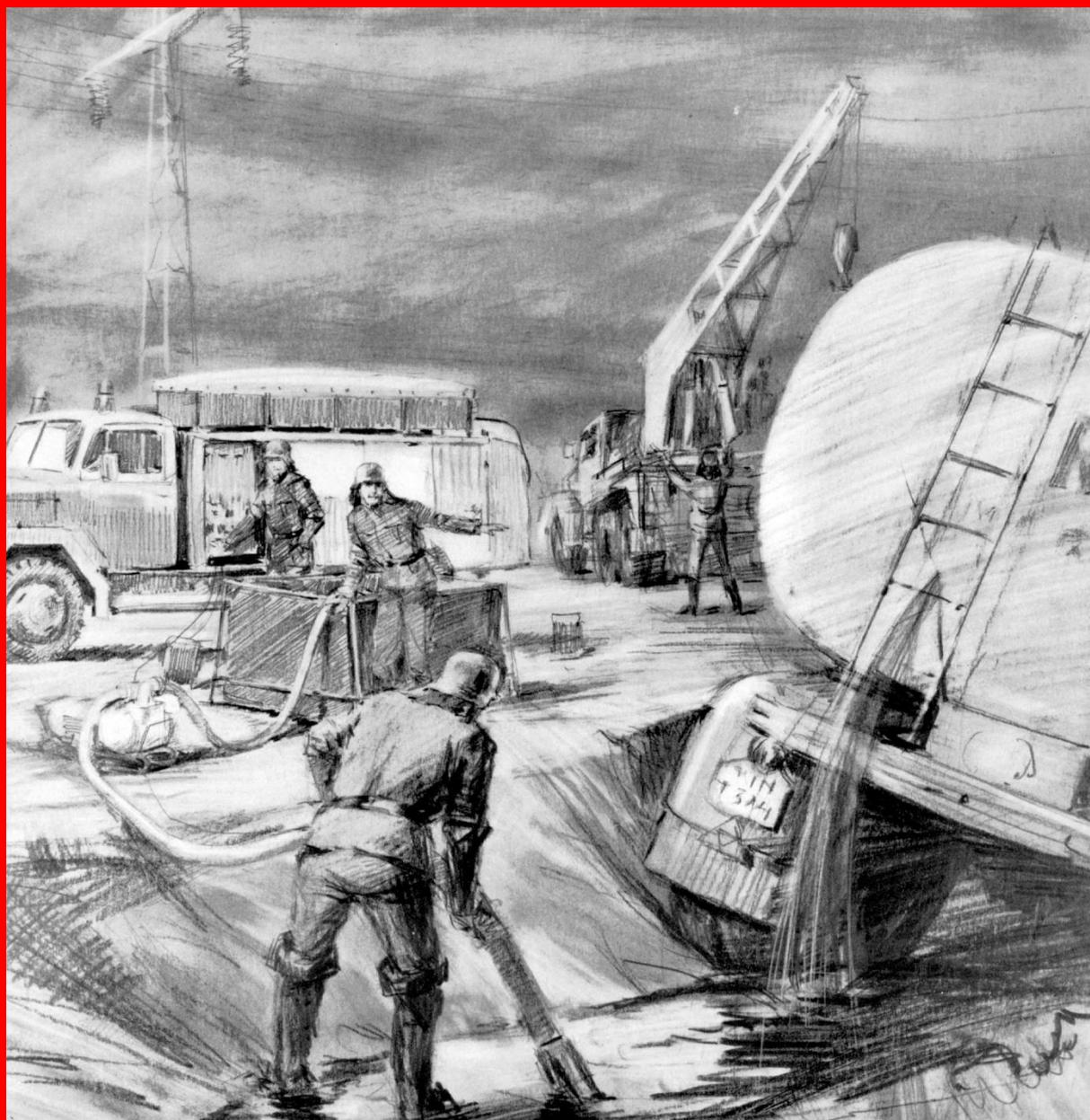


MUSEUMS DEPESCHE

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



ANGST UMS TRINKWASSER

Ausgabe Nr. 34

April 2020

Inhalt /	
Impressum.....	2
Die große Angst ums Trinkwasser: Der Ölalarmzug der Frankfurter Feuerwehr.....	3
Die Feuerwache auf dem Müllberg: Monte Scherbelino.....	18
„De Berch brennt“ – Erinnerungen von Anno Respondeck.....	23
Vermischtes.....	27

Impressum

Museums-Depesche ist die kostenlose Informationsschrift des

Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.

Florianweg 13
60388 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 212 – 76 11 12
Fax 068 / 212 – 76 11 19
Mail: museum@fgmv.org
Web www.fgmv.org

und erscheint in loser Reihenfolge. Vertrieb per Mailverteiler, in gedruckter Form und Internet.

V.i.S.d.P.: Ralf Keine, Maintal

Zum Gelingen dieser Ausgabe haben mit Fotos und Hinweisen beigetragen:

Anno Respondeck, Mathias Schmidt, Walter Wentzell, Ralf Keine, Bildstelle der Feuerwehr Frankfurt, u.a.

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



Zum Titelbild:

Ein Tankwagen ist nach einem Verkehrsunfall leck geschlagen, das Mineralölprodukt läuft ins Erdreich. Die Berufsfeuerwehr ist mit ihrem Magirus Deutz Rüstwagen RW-Oel und ihrem Kranwagen KW 16 im Einsatz, um größere Umweltschäden abzuwenden.

Zeichnung auf dem Titelblatt Des Prospektes „Ölalarmfahrzeug RW-Öl“ der Firma Magirus in Ulm in den 1960er Jahren

Hinweis:

Bei Zitaten aus historischen Texten und Zitaten (ockerfarben unterlegt) wird die jeweils zur Zeit der Textentstehung geltende Rechtschreibung verwendet.



Die große Angst ums Trinkwasser:

DER ÖLALARMZUG DER FRANKFURTER FEUERWEHR



Ölalarmzug Anfang der 1970er Jahre: Trockenlöschfahrzeug TroLF, Rüstwagen-Öl, Muldenkipper, Großtanklöschfahrzeug GTLF 24 und Tiefladesattelzug mit Caterpillar

Das in den 1950er Jahren einsetzende „Wirtschaftswunder“ nach dem Zweiten Weltkrieg brachte eine starke Zunahme des Autoverkehrs in der jungen Bundesrepublik mit sich. Diese Tatsache allein brachte den Feuerwehren bereits eine deutliche Zunahme der Einsatzzahlen durch zahlreiche Verkehrsunfälle. Erstmals wurden in den Jahresstatistiken der Wehren mehr technische Hilfeleistungen als Brände verzeichnet. Die zunächst vermehrt auftretenden Ölspuren im Straßenverkehr wurden zunächst vom alten Taucherwagen abgearbeitet, der in Kanistern Bindemittel, Sand und Sägemehl zum Abstreuen mitführte. In der Ära des Branddirektors Stoll wurde bereits ein ausgezierter Krankenwagen für solche Aufgaben eingesetzt.

Der Autoboom und der starke Aufschwung der Industrie ließen aber auch den Bedarf an Rohöl und den daraus gewonnenen Produkten schnell ansteigen. Der Transport quer durch die Republik erfolgte durch Binnenschiffe, Tanklastzüge und Pipelines. Überall entstanden große, neue Tanklager, so etwa in Häfen und an Flughäfen, bei Raffinerien und in der chemischen Industrie. Naturgemäß mussten sich die Feuerwehren nun auf zunehmende größere Unfälle mit Mineralölprodukten, aber auch mit Säuren, Laugen und anderen flüssigen Chemikalien einstellen. Daneben kamen andere neue Gefährdungen, z.B. durch radioaktive Stoffe auf die Feuerwehren zu. Große Berufsfeuerwehren reagierten mit der Indienststellung von Sonderfahrzeugen für die neuen Aufgaben, kleinere Feuerwehren beschafften Zurüstsätze für ihre Rüstwagen oder bastelten eigene Lösungen, z.B. auf Anhängern. So oder so kann man sagen, dass die Feuerwehren bereits Umweltschutz betrieben, lange bevor

das Wort überhaupt Einzug in den öffentlichen Sprachgebrauch gefunden hatte.

Von allen neuen Bedrohungen schien an Mitte der 1960er Jahre aber die durch Öl die größte zu sein und das Öl wurde zum „Angstgegner“ der Feuerwehren; war doch die Wahrscheinlichkeit eines Ölunfalls am größten und er konnte im Prinzip immer und überall passieren. Wer alte Feuerwehrzeitschriften oder -bücher aus dieser Zeit durchblättert, spürt die Angst vor dem Öl, die vor allem eine Angst ums Trinkwasser war, noch heute. „Ein Liter Öl verseucht eine Million Liter Trinkwasser“ war ein Satz, der sich als fortlaufende Warnung immer und immer wieder findet. Eines der bekanntesten Bücher über die Feuerwehr jener Zeit, „Männer ohne Waffen“ von dem österreichischen Journalisten Peter Müller führt im Jahr 1972 an:

„Ein Liter Dieselöl ist imstande, für Jahre einen Brunnen zu verseuchen. Ein umstürzender Tankwagen wiederum könnte die Trinkwasserreserven einer Stadt vergiften, den Fischbestand eines Flusses dezimieren, und auch das nahe Strandbad müsste etliche Wochen gesperrt werden, bis das öldurchtränkte Erdreich ausgebaggert und abtransportiert worden ist.

(...) Die Motorisierung strebt ihrem Höhepunkt entgegen. Der Bedarf an Treibstoff wird immer größer, Luftfahrt und Straßenverkehr schlucken den Löwenanteil. Der Hang zur Gigantomanie zeichnet sich ab: Ein Jumbo-Jet rollt mit 200.000 Liter Kerosin in seinen Behältern zum Start. Schwerbeladene Supertanker umschiffen das Kap, auf Bundesstraßen und Autobahnen fahren Tankwagenzüge, die in ihren mit Schwappblechen und sinnreichen Sperrmechanismen abgesicherten Stahlkesseln so viel Sprit mitführen, daß ein Kleinwagen damit mehrmals

den Erdball umrunden könnte. „Rollende Bomben“ sind unterwegs; das zeigt die Statistik. Insgesamt 100 Tankwagenunfälle ereigneten sich in den ersten drei Monaten des Jahres 1971 in Österreich. In den Nachbarländern sieht die Situation auch nicht besser aus. Die Feuerwehren haben sich umgestellt, aber manche Zeitgenossen begreifen noch immer nicht den Ernst der Lage.“

Nachdem Peter Müller noch einen realen ÖL-Einsatz und was dabei alles schief gelaufen ist beschrieben hat, schwenkt der österreichische Autor auf ein positives Gegenbeispiel:

„Beim ÖLalarm muss es schnell gehen. Die Frankfurter Berufsfeuerwehr hat einen Zug im Einsatz, der in aller Welt als Vorbild gelten kann: Diese Kampfgruppe gegen die Umweltverschmutzung besteht aus einem Rüstwagen, einer Zugmaschine mit Tieflader, der einen Caterpillar trägt, weiters aus einem Kipper und einem Großtanklöschfahrzeug. Es ist das größte der Welt, denn in seinen vier Kammern kann es 24.000 Liter Wasser aufnehmen. Dieser ÖLalarmzug hat explosionsgeschützte Aggregate; die hochgerichteten Auspuffrohre sind mit Funkenfängern versehen. Die Schaufeln und wichtigsten Handwerkzeuge sind aus einer Kupfer-Beryllium-Legierung, dadurch kann es zu keiner Funkenbildung kommen. Meistens sind nur drei der vier Kammern des Großtanklöschfahrzeuges mit Wasser gefüllt. Der andere Behälter nimmt sofort das umgepumpte Ladegut auf. Man braucht also nicht erst mühsam nach einem leeren Kesselwagen zu suchen. Alle Geräte und Hilfsmittel sind vorhanden. Der Caterpillar schaufelt gleich tonnenweise das ölgetränkte Erdreich in den Kipper, große Falltanks nehmen die Flüssigkeit auf. Die größten Kunststoffbehälter fassen bis zu 10.000 Liter, dann gibt es noch einen Balg für 20.000 Liter. Die Wülste dieser Reservoirs werden mit Preßluft aufgeblasen.

Um sich selbst zu schützen, kann das riesenhafte Tanklöschfahrzeug ein Wasser-Schaum-Gemisch vor die Räder sprühen. Der Kanonier vermag sich mit seinem Sitz in die Höhe zu kurbeln: Durch eine Plexiglaskanzel hat er dann die notwendige Übersicht. Achtzig bis neunzig Meter weit schleudert er den Strahl!“

In der Tat war die Frankfurter Berufsfeuerwehr mit ihrem ab 1965 aufgebauten ÖLalarmzug den anderen Feuerwehren gegenüber mal wieder um Längen voraus und er blieb in dieser Form einmalig in Europa. Schauen wir uns also einmal näher an, was den Österreicher Müller so begeisterte:

¹ Oswald/Gihl: „Kraftfahrzeuge der Feuerwehr und des Sanitätsdienstes“, Motorbuch Verlag Stuttgart 1975, ISBN 3-87943-440-9

Rüstwagen RW-Oel

„Feuerwehrauto-Papst“ Manfred Gihl schreibt in den 1970er Jahren in seinem Standartwerk¹:

„Immer häufiger hat es die Feuerwehr mit Flüssigkeiten zu tun, die das Grundwasser gefährden oder gefährden könnten. Sie müssen, wenn sie ausgelaufen sind, aufgefangen und kurzfristig gelagert oder auch bei Gefahr des unkontrollierten Auslaufens umgefüllt werden. Für diese Einsätze, die dem aktiven Umweltschutz dienen, wurden Rüstwagen-Öl (RW-Öl) entwickelt. Die Bezeichnung „Öl“ steht aber nur stellvertretend für eine große Anzahl von Flüssigkeiten, die bei der Beförderung auf der Straße oder Schiene nach einem Unfall freiwerden können, wie beispielsweise Mineralöle, Kraftstoffe, brennbare Flüssigkeiten der Gefahrklassen A I bis A III, Laugen, Säuren, Alkohole, Kunststoffvor- und -zwischenprodukte. Man kann RW-Öl mit fest eingebauten Tanks und Spezialpumpe sowie RW-Öl mit tragbaren Tanks (Auffangbehälter) und tragbaren Umfüllpumpen unterscheiden. Die feuerwehrtechnische Beladung umfaßt ex-geschützte und säurebeständige Saug- und Umfüllpumpen, mineralölbeständige Schläuche, Ölbindemittel, nichtfunkenreißendes Werkzeug und Schutzkleidung.

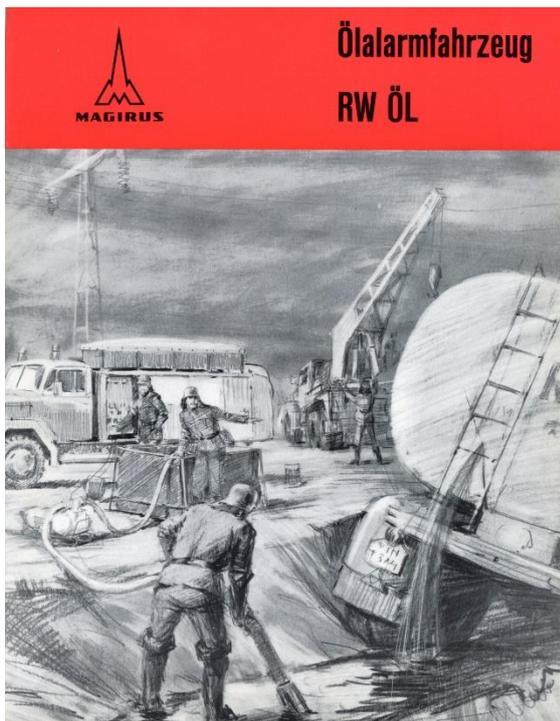
Schwierigkeiten bereitet der Explosionsschutz, zumal er bei Antrieb mittels Verbrennungsmotor praktisch überhaupt nicht gewährleistet werden kann (...).“



Rüstwagen RW-Oel (Werkfoto Magirus)

Als eine der ersten deutschen Feuerwehren beschaffte die Berufsfeuerwehr Frankfurt im Jahr 1965 einen RW-Oel (in Frankfurt damals noch mit „Oe“ geschrieben). Noch im Januar des Jahres beklagt die *Frankfurter Rundschau* unter der Überschrift „Immer noch kein ÖLalarmwagen“ das Fehlen eines solchen Fahrzeuges im Fuhrpark der Frankfurter Feuerwehr. Grund der Klage ist ein Vorfall bei einer Firma im Frankfurter Ostend, bei dem 30.000 Liter Dieselkraftstoff in die Kanalisation geflossen sind. Dem Artikel ist aber auch zu entnehmen, dass der stellvertretende Leiter der Branddirek-

tion Achilles gerade bei der Firma Magirus in Ulm war, um das dort in Bau befindliche Fahrzeug zu besichtigen. Aufgebaut wurde das Fahrzeug auf einem Fahrgestell vom Typ Magirus Deutz FM 150 D 10 A. Das einzige ständig fest besetzte Fahrzeug des Ölarmzuges war der auf der Feuerwache 1 in der Hanauer Landstraße stationierte „RW-Oel“, von den Feuerwehrleuten aus liebevoll „Ölkännchen“ genannt. Ausgestattet war das Fahrzeug mit einem 2.500 Liter fassenden Tank für Mineralölprodukte und zusätzlichen Falttanks. Alles in allem konnten so bis zu 40.000 Liter Flüssigkeit aufgefangen werden. Die Stromversorgung der Pumpen übernimmt ein fest eingebauter, vom Fahrzeugmotor angetriebener Generator mit einer Leistung von 15 kVA.



Titelseite des Magirus-Prospektes

Die Firma Magirus gibt ein eigenes Prospektblatt heraus, in dem sie das Frankfurter Fahrzeug vorstellt und auch versucht, das von Gihl beschriebene Problem des Explosionsschutzes bei Verbrennungsmotoren auszuräumen:

„Das Magirus-Ölalarmfahrzeug ist ein Spezialfahrzeug zum Einsatz bei Unfällen, die mit dem Austritt von wassergefährdenden Stoffen (vor allem Mineralölprodukten) verbunden sind.

Die Einrichtungen und die Ausrüstung dieses Spezialfahrzeuges ermöglichen Maßnahmen, die Gefahren, welche beim Auslaufen vorgenannter Stoffe auftreten können (z.B. Grundwasserverschmutzung, Explosionen usw.), in engen Grenzen halten oder ganz verhindern können.

Elektrisch betriebene Ausrüstungsteile, die im unmittelbaren Gefahrenbereich eingesetzt werden, sind in explosionsgeschützter Ausführung vorgesehen. Die Zuführung des elektrischen Stromes erfolgt mit Hilfe eines entsprechend langen Kabels. Das Fahrzeug selbst, mit einem Stromerzeuger ausgerüstet, kann an jedem beliebigen Punkt außerhalb der Gefahrenzone aufgestellt werden. So kann die Gefahr des Entzündens von explosiblen Gemischen, die in der Nähe des Unfallortes geschehen können, weitgehend vermieden werden.

Schnell und leicht können folgende Aufgaben durchgeführt werden:

Eindämmen ausgelaufener, wassergefährdender Flüssigkeiten.

Abdichten von defekten Behältern.

Auffangen, aufnehmen und umpumpen von auslaufender und umzupumpender Flüssigkeit in den Tank des Fahrzeuges oder in die in ausreichendem Maße mitgeführten, zusammenlegbaren Kunststoffbehälter.“

Die Berufsfeuerwehr München beschafft bei Magirus zwei annähernd baugleiche Fahrzeuge; weitere Feuerwehren folgen. Auch andere Feuerwehrfahrzeughersteller nehmen entsprechende Fahrzeuge in ihr Portfolio auf.



RW-Oel; Feuerwehrmann an der Schalttafel des Stromerzeugers



Heckansicht des Sonderfahrzeuges

Insbesondere an warmen Sommertagen ist der RW-Oel das Fahrzeug der Feuerwache 1 mit den meisten Alarmierungen und oft den ganzen Tag über unterwegs. Das Alarmstichwort lautet

dann „Kraftstoff aus PKW“. Schuld daran sind Fahrzeughalter, die ihr Gefährt vollgetankt haben und dann praller Sonne abstellen. Der Sprit, der relativ kühl aus Erdtanks an der Tankstelle kam, dehnt sich nun in der Sommerhitze aus und die Tanks laufen über. Insbesondere bei Ottokraftstoffen ist dann die Gefahr hoch, dass sich der ausgelaufene Kraftstoff – und damit das ganze Fahrzeug – an einer weggeworfenen Zigarettenkippe entzünden. Also ist der RW-Oel ständig unterwegs, um Kraftstoffe aus übervollen Fahrzeugtanks abzupumpen und ausgelaufenen Sprit abzustreuen. Hinzu kommen Einsätze bei auslaufendem Kraftstoff und Öl nach Verkehrsunfällen und ab und zu dann tatsächlich die „richtig großen“ Einsätze mit hunderten oder gar tausenden Litern auslaufender gefährlicher Flüssigkeiten.

„Externer Speicher“: Tankauflieger



Magirus Zugmaschine mit Tankauflieger

Ein großes Problem beim Ölalarm ist es, schnell Kapazitäten zum Auffangen brennbarer Flüssigkeiten bereitzustellen. Eine Möglichkeit ist das Auffangen in Faltbehältern. Diese stehen dann aber gefüllt in der Landschaft, bilden als offene Behälter ein hohes Brandpotential und müssen schließlich doch wieder entleert, also der Inhalt in Transportfahrzeuge umgepumpt und der Behälter dann aufwändig gereinigt werden. Um dem wenigstens etwas entgegenwirken zu können, schuf man in Frankfurt Anfang der 1960er eine Eigenkonstruktion. Auf der Feuerwache 6 in der Mörfelder Landstraße gab es eine Zugmaschine mit verschiedenen Aufliegern für die Einsatzlogistik; man könnte hier von einem Vorläufer des Wechselladerprogramms sprechen. Hier gab es auch einen Einachs-Auflieger mit zwei Tanks, die brennbare Flüssigkeiten aufnehmen konnten.

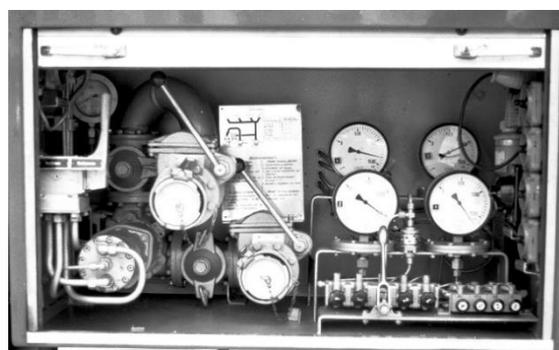
„Externer Speicher“: GTLF 24

Das 1972 in Dienst gestellte Großtanklöschfahrzeug GTLF 24 haben wir bereits in der „Museums-Depesche“ Nr. 10 zum Thema Tanklöschfahrzeuge vorgestellt. Daher wollen wir hier nun lediglich auf die speziellen Fähigkeiten des Fahrzeuges im Öleinsatz eingehen.



GTLF 24 im Auslieferungszustand

Die Zugmaschine vom Typ 19.304 DFS stammte von MAN, der Tankauflieger von Stadler und der feuerwehrtechnische Aus- und Aufbau von Ziegler. Hinter dem Fahrerhaus einer verlängerten dreiachsigen Zugmaschine hatte man den Aufbau Löschfahrzeug-Aufbau mit Feuerlöschkreiselpumpe FP 24/8, 1000 Liter-Schaummitteltank, zwei Schnellangriffseinrichtungen und fernbedienbaren Monitor gesetzt.



Mineralölpumpe und Bedienungsstand „Öl“ beim GTLF 24

Hinter dem Aufbau war der Tankauflieger mit einem speziellen Drehgelenk, in dem auch die Wasserleitung verlief, fest angeflanscht. Der Auflieger bestand aus vier getrennten Kammern, die über getrennte Bodenventile einzeln von der Feuerlöschkreiselpumpe oder über eine unter dem Auflieger installierte Mineralölpumpe befüllt bzw. entleert werden konnten. So konnte das GTLF 24 wahlweise als Tanklöschfahrzeug oder als Aufnahmebehälter für Mineralölprodukte eingesetzt werden. Auch ein gleichzeitiger Einsatz beider Techniken war möglich. So konnte z.B. bei einem Unfall mit einem Tanklastzug gleichzeitig ein Schaumteppich gelegt werden und die bereits vom Wasser entleerten Kammern des GTLF das Produkt aufnehmen.

Noch ein Sattelzug im Zug

Wie bereits beschrieben, sahen sich die Feuerwehren in jener Zeit vor der Aufgabe, ölgetränktes Erdreich nach Unfällen so schnell wie möglich auszubaggern und abzutransportieren, um ein weiteres Eindringen des Öls in wasserführende Schichten rechtzeitig zu verhindern. Von allen deutschen Feuerwehren stellte die



Zugmaschine mit Tieflade-Auflieger und Radlader

Berufsfeuerwehr Frankfurt seinerzeit die wohl umfassendste Ausrüstung für solche Aufgaben in Dienst. Mit Katastrophenschutzmitteln des Landes Hessen wurde eine Sattelzugmaschine von Magirus Deutz (Typ 200 D 19 AS) mit Tiefladeauflieger beschafft, auf dem ein Radlader, Fabrikat Caterpillar, mitgeführt wurde. Der Tiefladeauflieger stammte von der Firma Kässbohrer; es handelte sich um den Typ Ti-SA 22.

Neben dem Einsatz im Ölalarmzug war dieses Gespann natürlich auch für das Abräumen von Brandschutt oder andere Einsatzbereiche vorgesehen.

Das Gespann wurde 1987 außer Dienst gestellt und durch einen Tieflade-Anhänger ersetzt. Die Zugmaschine ist bis heute bei einem Sammler erhalten geblieben; der Verbleib des Aufliegers ist nicht bekannt.

Der „Radschürfkübellader“



Caterpillar 922 B „Radschürfkübellader“

Zum Abtragen ölverseuchter Erde, aber natürlich auch zum Räumen von Trümmern oder Brandgut bei anderen als Umwelteinsätzen, wurde auf dem Tiefladergespann ein Radlader mitgeführt, der damals tatsächlich noch mit dem etwas sperrigen Namen „Radschürfkübellader“ bezeichnet wurde. Später wurde daraus das kürzere *Radlader* mit der Kurzbezeichnung RADL. Zwischenzeitlich wurde das Gerät im Feuerwehralltag auch einfach nur als „Cat“ angesprochen (kurz für Caterpillar).

Ölverseuchtes Erdreich: Transportlogistik



Absoluter Exot im Fuhrpark deutscher Feuerwehren: Muldenkipper der BF Frankfurt

Ölverseuchtes Erdreich nur auszubaggern, reicht natürlich nicht – es muss auch abtransportiert werden. Wohl als einzige deutsche Feuerwehr leistete sich die BF Frankfurt hierfür (und für andere Transportaufgaben) einen eigenen Muldenkipper. Das Magirus Deutz Frontlenkerfahrzeug mit 230 PS verfügte über eine Schüttmulde von Meiller. Daneben gab es außerdem noch einen Dreiseitenkipper auf einem Magirus „Eckhauber“-Fahrgestell. Der Muldenkipper wurde später aber zu einem Wechsellader-Fahrzeug (WLF) umgebaut.



Muldenkipper in Kippstellung



Muldenkipper und Dreiseitenkipper

Das Trockenlöschfahrzeug



Trockenlöschfahrzeug TroLF 1500

Beim Auslaufen größerer Mengen brennbarer Flüssigkeiten besteht naturgemäß eine extreme Brand- und ggf. Explosionsgefahr. Ein Funke genügt, um ein Inferno auszulösen. Bei einigen Flüssigkeiten kann der Funke sogar allein durch das Fließen der Flüssigkeit und die damit verbundene elektrostatische Aufladung entstehen. Eine wichtige Regel ist daher bei solchen Einsätzen der so genannte „Dreifach-Brandschutz“, indem nämlich drei verschiedene Löschangriffe an der Einsatzstelle vorbereitet werden: mit Wasser, Schaum und Pulver. Wasser und Schaum werden innerhalb des Ölalarmzuges durch das Großtanklöschfahrzeug GTLF 24 bereitgestellt; Pulver in großer Menge bringt ein weiteres Fahrzeug des Zuges mit: das Trockenlöschfahrzeug mit zwei Pulverlöschanlagen á 750 kg Inhalt, also insgesamt 1, 5 t Pulver. Neben dem Löschmittel und größeren Mengen formbeständiger Schläuche führt das TroLF Hitzeschutzkleidung, Atemschutzgeräte, Werkzeuge und noch einige tragbare Feuerlöscher mit. Gebaut wurde das Fahrzeug von der Firma Bachert auf einem Mercedes Benz LAF 322-Fahrgestell.

Erneuerung des Fuhrparks

Der Frankfurter „Ölalarmzug“ etablierte sich in einer Zeit, als der Sinnspruch „Deine Feuerwehr – auch im Umweltschutz“ auf Plakate gedruckt in vielen Gerätehäusern hing, schnell. Er wurde regelmäßig auch bis weit in das Umland von Frankfurt zu entsprechenden Einsätzen angefordert (siehe Einsatzbeispiele weiter unten im Text).

Natürlich ging auch am Ölalarmzug die technische Weiterentwicklung und die Erneuerung der Fahrzeuge nicht vorbei. Augenfällig war der Wegfall des Trockenlöschfahrzeuges, da mittlerweile in jedem Löschzug der Frankfurter Feuerwehr auf den TROWA-Fahrzeugen je 750 kg Löschpulver verfügbar waren, hinzu kamen nochmals 2 x 750 kg auf dem Abrollbehälter AB-Pulver und bei Einsätzen im Ölhafen auch nochmals 2.000 kg Pulver vom Feuerlöschboot. Auch der Muldenkipper fiel nach Einführung der

Wechseladerfahrzeuge weg und wurde selbst auch zu einem WLF umgebaut.



Neuer „RW-Oel“

1976 wird ein neuer „RW-Oel“ in Dienst gestellt. Das Fahrgestell vom Typ F 170 D 11 FA stammt wieder von Magirus, der Aufbau von der Firma Haller in Stuttgart. Das Fahrzeug verfügt über zwei Tanks mit je knapp 1000 Litern nutzbarem Inhalt für Mineralölprodukte. Im Gegensatz zum Vorgängerfahrzeug gibt es nun auch eine fest eingebaute Pumpenanlage und das Produkt kann über eine Art „Schnellangriffseinrichtung“ mit formbeständigem Schlauch angesaugt werden. Ähnlich wie bei einem Industriesauger kann auf den formbeständigen Schlauch eine Art „Staubsaugerdüse“ aufgesetzt werden, um auch sehr flache Flüssigkeitsspiegel absaugen zu können. Zusätzlich zu den zwei Mineralöltanks gibt es einen 200 Liter fassenden Edel-



Dach- und Heckpartie des neuen RW-Oel

stahltank, der Säuren und Laugen aufnehmen kann. Angesaugt wird hier durch Unterdruck im Tank, der von einer Vakuumpumpe erzeugt wird. Abgerundet wird die Ausstattung durch einen fest eingebauten 20 kVA-Generator und einen Lichtmast mit zwei 1000-Watt-Scheinwerfern.

Neuer Radlader



Neuer Radlader von Volvo

Ab 1979 steht dann auch ein nagelneuer, leistungsfähiger Radlader zur Verfügung. Der knapp 9 t schwere Volvo BM 4300 hat nun neben einer 1,3 m³ fassenden Schaufel auch noch weitere Einsatzmöglichkeiten zu bieten. Per Schnellwechseinrichtung kann nun die Schaufel auch gegen eine Grabenschaufel, eine Lagegabel oder einen Ladespieß oder aber gegen ein hydraulische Fasswendegerät ausgetauscht werden. Innerhalb des Stadtgebietes fährt der RADL die Einsatzstellen nun selbständig an und ist dafür mit Blaulicht, Horn und Funk ausgestattet; nur noch überörtliche Einsatzstellen werden „Huckepack“ auf dem Tieflader angefahren.

„RW-Umwelt“



Aus „RW-Oel“ wird „RW-Umwelt“

1990 wird der RW-Oel der zweiten Generation außer Dienst gestellt und zusammen mit zahlreichen weiteren Fahrzeugen an die Berufsfeuerwehr Leipzig verschenkt. Zuvor hatte man in Frankfurt die dritte Fahrzeuggeneration in

Dienst gestellt, die nun „Rüstwagen-Umweltschutz“ (kurz RW-U) genannt wurde.

Als Basis diente ein Mercedes-Benz-Fahrgestell vom Typ 1222 AF mit etwas verlängerter Kabine. In der Kabinenverlängerung konnte die Besatzung hinter den Sitzen ihre persönliche Ausrüstung unterbringen und in einem Regal waren Mess- und Warngeräte sowie Gefahrgut-Nachschlagewerke, wie etwa der mehrbändige „Hommel“ untergebracht. Im Aufbau verbargen sich zwei V4A-Edelstahltanks mit je etwa 1000 Liter Fassungsvermögen mitsamt der dazugehörigen Pumpen- und Bedienanlage, die wiederum von der Firma Haller stammte. Der Aufbau selbst stammte von der Firma Wendler, die bisher noch keine Feuerwehrfahrzeuge aufgebaut hatte. Letzteres machte sich durchaus negativ bemerkbar, da das Fahrzeug erst mit starker Verzögerung fertig wurde und nach Fertigstellung erst einmal umfangreich umgebaut werden musste, um überhaupt einsatzfähig zu sein.

Der RW-Umwelt verfügte wie sein Vorgänger über zwei Tanks. Durch getrennte Bodenventile und Rohrleitungen war es nun auch möglich, zwei verschiedene Produkte aufzunehmen. Auch die „Schnellangriffseinrichtung“ zum Ansaugen von Produkten hatte sich bewährt und fand sich im neuen Fahrzeug wieder. Auch der fest eingebaute 20 kVA-Generator und der Lichtmast fanden sich wieder. Der Lichtmast entsprach nun dem der zu dieser Zeit gebräuchlichen Hilfeleistungslöschfahrzeuge (HLF) von Rosenbauer: pneumatisch ausfahrbar, befanden sich unter einem runden Schutzdach vier 1000-Watt-Scheinwerfer, die die Fläche rund um das Fahrzeug blendfrei ausleuchteten. Auf dem Schutzdach saß ein zusätzliches Blaulicht, um die Einsatzstelle, gerade auf Schnellfahrstraßen, schon von weitem erkennen zu lassen.

Nicht mehr wieder fand sich der zusätzliche Säuretank, da die beiden V4A-Tanks nun selbst säurebeständig waren.

Neu eingeführt wurde beim RW-U eine Streuanlage für Ölbindemittel. Im Heck des Fahrzeuges befand sich ein Siloschacht, in den etwa 9 große 20 kg-Säcke Ölbindemittel passten. Befüllt wurde über eine Klappe auf dem Fahrzeugdach. Der sich nach unten hin verjüngende Behälter mündete unter dem Fahrzeugheck auf einen Drehteller, wie wir ihn beim Salzstreuen an Winterdienstfahrzeugen kennen. Die auf den Teller nachrutschende Menge an Ölbindemittel und somit die Abstreu-Dicke sowie dessen Drehzahl und damit die Wurfweite und Abstreubreite konnte der Maschinist über zwei Regler am Fahrerplatz bestimmen. Somit war es nun



Elektrischer Mülltonnenlift

möglich, größere Ölverunreinigungen auf Fahrbahnen vom fahrenden Fahrzeug aus abzustreuen.

Eine weitere Neuerung fand sich hinter dem vorderen Rolladenverschluss auf der linken Fahrzeugseite. Hier wurde ein ausschwenkbarer, elektrischer Lift eingebaut, auf dem sich eine 240-Liter-Mülltonne befand, in die kleinere Mengen verschmutzten Ölbindemittels oder Erdreich eingefüllt werden konnten. Außerdem gab diese Einrichtung im ausgeschwenkten Zustand einen weiteren Bindemittelsilo frei, an dem Bindemittel in Eimer abgefüllt werden konnte, um es von Hand auszubringen. Auf unserem Foto erkennt man den silbernen Kasten oberhalb der Mülltonne.

Weiteres Ölwehrgerät

Eine große Berufsfeuerwehr wie in Frankfurt am Main verfügt natürlich noch über weiteres Ölwehrgerät, das zum Teil auf anderen Wachen als der Hauptfeuerwache in der Hanauer Landstraße stationiert und nicht primär dem Ölalarmzug zugeordnet war. Hier ein paar Beispiele:

Einen eigenen GW-Öl erstellte sich die Freiwillige Feuerwehr Enkheim in Eigenarbeit auf Basis eines gebrauchten Hanomag Kastenwagens. Das Fahrzeug stellen wir bereits in der Museums-Depesche Nr. 25 über die FF Enkheim vor.



Hanomag GW-Öl der FF Enkheim



WLA-Combi

Einen zweiten „RW-Oel“ schuf sich die Frankfurter Feuerwehr mit dem auf der Feuerwache 7 stationieren „WLA-Combi“. Der 1979 beschaffte Abrollbehälter besaß eine Tank- und Pumpenanlage von Haller und entsprach der beim RW-Oel der zweiten Generation verwendeten Technik; allerdings besaß der WLA nur einen Tank. Das Gerät konnte völlig autark arbeiten, über einen VW-Industriemotor wurde ein Stromerzeuger und eine Hydraulikpumpe angetrieben. Letztere diente zum Betrieb der Mineralölpumpe, aber auch dem ursprünglich noch mitgeführten Rettungsgerät (Schiere und Spreizer). Der WLA-Combi rückte von der Feuerwache 7 als „zweiter RW-Oel“ aus bzw. wurde bei einem Ausfall des RW-Oel auf die Feuerwache 1 umgestellt.



ÖSG-Anhänger

Auf einem Anhänger wurde ein „Ölsaugerät“ (ÖSG) beschafft, der auch als Ölbrunnen be-

zeichnet wurde. In der Werbung wurde er als „Loch im Wasser“ bezeichnet, was auch seine Funktionsweise schon gut beschrieb. Die Saugereinheit wird durch einen Kran auf die överschmutzte Wasseroberfläche gesetzt und dort durch drei im Dreieck angeordnete runde Schwimmkörper an der Oberfläche gehalten. In der Mitte des Dreiecks befindet sich der eigentliche Ölbrunnen, dessen Rand so nivelliert werden kann, dass er sich knapp unterhalb der Wasseroberfläche befindet. Das auf der Wasseroberfläche schwimmende Öl fließt nun in das „Loch im Wasser“ und kann von dort über eine Schlauchleitung abgesaugt werden. Der Nachteil des Systems lag daran, dass für eine befriedigende Funktion eine absolut glatte Wasseroberfläche vorhanden sein muss. Der leichteste Wellengang durch Wind oder in Fließgewässern beeinträchtigt die saubere Trennung von Öl und Wasser.

Das Ölsauggerät fand sich später auf dem Abrollbehälter Öl Schaden wieder. Auf Abrollbehältern wurde dann nach und nach immer mehr Ölwehr- und Umweltschutzgerät beschafft; diese Abrollbehälter wurden bereits in der Museums-Depesche Nr. 12 zum Thema Wechsellader und Abrollbehälter behandelt.

Gewässerschutzzug gegründet

Feuerwehrchef Ernst Achilles, Stadtbrandinspektor Helmut Möller und der Leiter des Technischen Hilfswerks in Frankfurt, Jürgen Maier, schließen am 30. November 1983 einen Kooperationsvertrag. Während überall in der Republik ein starkes Konkurrenzdenken zwischen verschiedenen Hilfsorganisationen besteht, gehen Feuerwehr und THW in Frankfurt nun gemeinsame Wege. Aus dieser Partnerschaft wird auch der gemeinsame Gewässerschutzschutz des THW und der Freiwilligen Feuerwehr Rödelheim entstehen.

(Vgl. Museums-Depesche Nr. 29, Thema FF Rödelheim).

„Ölwehr“ heute

Der Ölalarmzug existiert heute nicht mehr; er wurde aber nie offiziell aufgelöst. Die Auflösung kam schleichend mit der Außerdienststellung des GTLF 24 und schließlich des RW-Oel. Bei der Neustrukturierung der Berufsfeuerwehr in den 2000er Jahren kam alles und jedes auf den Prüfstand und die Branddirektion kam zu der Entscheidung, dass das tägliche Abstreuen kleiner Ölspuren überhaupt keine Feuerwehraufgabe sei, sondern durch die Straßenbaulastträger, also im Stadtgebiet z.B. die zuständige Straßenbehörde oder auf den Autobahnen durch die Straßenmeistereien zu erfolgen habe. Der RW-Umwelt wurde hieraufhin außer Dienst

gestellt und verkauft, die Planstellen anderweitig eingesetzt. Die Stadt Frankfurt beauftragte die *Frankfurter Entsorgungs- und Servicegesellschaft* (kurz: FES) mit der Beseitigung von Ölschmutzen im Stadtgebiet.

Natürlich ist die Berufsfeuerwehr auch weiterhin in der Lage, z.B. nach einem Tankzugunfall größere Mengen Flüssigkeiten aufzufangen und umzupumpen; hierfür stehen entsprechende Abrollbehälter bereit und im Bedarfsfall können auch noch die im Stadtgebiet ansässigen Werkfeuerwehren der chemischen Industrie nachgefordert werden (TUIS).



Mercedes Benz Sprinter „GW-Öl“

Dennoch gibt es aber wieder einen „GW-Öl“ bei der Berufsfeuerwehr. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es doch recht häufig zu Einsatzdoppelungen kommt und die FES, z.B. auf Anforderungen der Polizei, nicht unmittelbar reagieren kann und dann zur sofortigen Gefahrenabwehr doch die Feuerwehr angefordert wird. Alarmiert wird dann zunächst das HLF der zuständigen Feuerwache; jedes HLF hat zwei Kanister Ölbindemittel dabei. Auf Nachforderung durch das HLF, oder wenn beim Notruf bereits ein entsprechendes Schadensbild erkennbar ist, wird der GW-Öl mit Bindemittel, Streuwagen, Absaugpumpe, Auffangbehältern und Werkzeugen mit- bzw. nachalarmiert.

Einsatzbeispiele Ölalarmzug



Unfall mit Tankzug im Frankfurter Stadtgebiet

Wenn man in unserem Museumsarchiv mal in alten Jahresberichten der Feuerwehr, Zeitungsausschnitten usw. blättert, wird schnell klar, dass es zu jener Zeit tatsächlich sehr viel Einsätze gegeben hat, die wir heute als „Umweltschutz-Einsätze“ bezeichnen würden. Das diese im Vergleich zu damals stark abgenommen haben, liegt wahrscheinlich an der technischen Weiterentwicklung - Fahrzeuge und Anlagen sind sicherer geworden -, an den verschärften Vorschriften für Gefahrguttransporte, wie Schulung der Fahrer, Begrenzung der Lenkzeiten oder Fahrverbote bei Glatteis oder starkem Nebel. Und es gibt auch längst nicht mehr so viele „Klitschen“ im Stadtgebiet, die in Hinterhöfen mit Chemieprodukten handeln. Die älteren Feuerwehrangehörigen erinnern sich an zahllose Einsätze, z.B. bei der „Degesch“ im Osthafen oder bei „Dr. Kalbow“ auf der Hanauer Landstraße – Firmen, die schon viele Jahre nicht mehr existieren.

Aus den unendlich vielen Einsätzen haben wir mal beispielhaft einige größere herausgegriffen (Fotos und Texte nicht zwingend zusammenhängend):



Verunglückter Kesselwagen wird abgepumpt

12. November 1964: Ölalarm in einem Werk der Elektroindustrie in der Hanauer Landstraße. 60 Tonnen Heizöl sind in das Abwasser-Kanalnetz und in Kabelschächte des Werkes gelaufen. Über zehn Stunden dauert der Einsatz der Feuerwehr.

5. Mai 1966: Akute Explosionsgefahr besteht im Frankfurter Ölhafen an der Dieselstraße. Dort ist das mit 500.000 Liter Superkraftstoff beladene Motorschiff „Rheintank 10“ leck geschlagen. Nach neun Stunden Feuerwehreinsatz ist die Gefahr gebannt.

6. Januar 1967: Die Bedeutung der Berufsfeuerwehr Frankfurt für den überörtlichen Einsatz zeigt sich bei einer Hilfeleistung auf einer Landstraße zwischen Salmünster und Freiensteinau. Dort ist auf der verschneiten und vereisten Fahrbahn ein Tanksattelzug mit 25.000 l Heizöl ins Schleudern gekommen und eine etwa 4 m hohe Böschung hinabgerutscht. Die Unfallstelle liegt in einem Trinkwassereinzugs-

gebiet. Aus dem umgestürzten Tankwagen fließt Heizöl aus, so dass von den zuständigen Behörden Ölalarm ausgelöst wird.

Der Frankfurter Ölalarmzug sowie ein Kranwagen und ein Flutlichtmast rücken zu der etwa 60 km entfernten Einsatzstelle aus. Das auslaufende Öl wird nun in Falttanks aufgefangen; das noch im Fahrzeug befindliche Öl in einen zweiten Tankwagen umgepumpt. Mit Hilfe der Spill-Einrichtungen von Kranwagen und Rüstwagen wird der LKW aufgerichtet und auf die Fahrbahn zurückgezogen.



Umgestürzter Tankwagen wird entleert

20. Januar 1967: Die Berufsfeuerwehr Frankfurt wird zur Hilfeleistung auf die Autobahn A 15, Auffahrt Raunheim (Kreis Groß-Gerau), gerufen. Dort war es zu einem schweren Unfall zwischen einem Tankwagen und zwei weiteren LKW gekommen. Hierbei war am Auflieger des beheizten, mit 20.000 l schwerem Heizöl beladenen Tankwagen ein Stutzen abgerissen; das Öl läuft auf die Autobahn. In sechsstündiger Arbeit wird eine Sandsperrung aufgeschüttet, das Leck am Tankwagen abgedichtet und das restliche Öl aus dem Tankwagen abgepumpt.

27. Januar 1967: Der 30.000 l fassende Erdtank einer Tankstelle in der Schwarzbürgstraße ist undicht geworden; das austretende Benzin gelangt teilweise in die Abwasserkanalisation. Im Keller eines Hauses der Eckenheimer Landstraße macht sich starker Benzingeruch bemerkbar. Messungen der Feuerwehr weisen ein explosives Dampf-Luft-Gemisch nach. Zwei Wohnhäuser werden geräumt, die Kanalisation mit Wasser gespült. Gleichzeitig wird der zwischenzeitlich ermittelte schadhafte Tank entleert. Nach Feststellungen des Tankstellenpächters gelangten etwa 3.000 l Benzin in die Kanalisation, bzw. versickerten im Erdreich.

18. Mai 1967: Ernstfallmäßig wird bei einem Ölunfall im Flörsheimer Mainhafen die von der Frankfurter Berufsfeuerwehr entwickelte Schlängelanlage erstmals eingesetzt, nachdem aus einem Tankschiff 5.000 Liter Heizöl in das Hafenbecken ausgelaufen waren. Der „Frankfurter Schlängel“ besteht aus Feuerlöschschläuchen, die mit Pressluft gefüllt werden.

Zusätzlich sind an den Schläuchen Kunststoffschürzen, die am unteren Rand mit Bleigewichten beschwert sind, angebracht.



Faltbehälter im Einsatz

27. Mai 1967: Vermutlich nach einem Reifenschaden stürzt ein Tank-Sattelschlepper mit 26.500 Litern JP 4 über die Böschung der Autobahn A 10 (heutige A 5) und bleibt neben der Autobahn auf der Seite liegen; Kraftstoff läuft in großem Umfang aus. Der Fahrer erleidet tödliche Verletzungen.

Die Berufsfeuerwehr rückt mit einem Löschzug, einem Hilfeleistungszug, dem Ölalarmzug und einem Notarztwagen an. 11.500 Liter Kraftstoff werden zunächst in Faltbehältern aufgefangen und später in einen Tankwagen umgepumpt; der Tankwagen wird restentleert und mit einem Kranwagen aufgerichtet und abgeschleppt. 100 m³ ölverseuchtes Erdreich werden vom Radlader der Berufsfeuerwehr ausgehoben und von Kippern abtransportiert.



Schlengel werden vorbereitet

9. September 1967: Einem Großeinsatz zur Beseitigung ölverseuchten Erdreichs am Rande des Rhein-Main-Flughafens ging eine Beinahe-Katastrophe voraus. Während des Starts einer mit 126 Personen besetzten Boeing 707 zerbricht der Kompressor eines Triebwerkes und beschädigt die Kraftstoffleitungen. An den heißen Triebwerken entzündet sich das auslaufende Kerosin sofort und das Feuer breitet sich über die gesamte rechte Tragfläche aus. Das Feuer löschen deutsche und amerikanische Flughafenfeuerwehr, während die Frank-

furter Berufsfeuerwehr Maßnahmen zur Beseitigung des auslaufenden Kraftstoffes einleitet. Nachdem der Kraftstoff soweit als möglich in Falltanks des RW-Oel aufgefangen ist, beginnt der Radlader der Feuerwehr, ölverseuchtes Erdreich auszuheben. In elfstündiger Arbeit werden 320 m³ Erdreich ausgehoben, das mit sechs Lastwagen der Feuerwehr abtransportiert wird.

8. November 1967: Um 14.47 Uhr bittet man die Feuerwehr um Kontrolle der Liegenschaft Alexanderstraße 78 in Rödelheim, hier ist ein Heizöltank beim Befüllen übergelaufen. Der zunächst ausgerückte Einsatzleiter löst nach der Besichtigung vor Ort sofort „Öl-Alarm“ aus; beim Befüllen eines 50.000 Liter-Heizöltanks im Hof der Liegenschaft ist eine unbestimmte Menge Heizöl, mindestens aber 1.500 bis 2.000 Liter, ins Erdreich eingedrungen. Mit dem Caterpillar der Feuerwehr werden etwa 60 m³ ölgetränktes Erdreich ausgehoben und mit Lastwagen abgefahren. Der Einsatz ist erst um 21.45 Uhr beendet.

13. November 1967: Ein weiterer Flugzeugunfall ereignet sich am Flughafen. Eine landende Verkehrsmaschine vom Typ Caravelle kommt im dichten Nebel von der Landebahn ab und schießt etwa 800 m über den unbefestigten Grasboden neben der Landebahn. Hierbei bekommt eine Tragfläche Bodenberührung und wird aufgerissen. Aus den beschädigten Leitungen und Behältern läuft Kraftstoff aus. Passagiere und Besatzungsmitglieder können sich selbst retten. Während die Flughafenfeuerwehr die Einsatzstelle sichert, wird in Falltanks des Rüstwagen-Öl der Berufsfeuerwehr der auslaufende Kraftstoff aufgefangen.

23. Januar 1968: Am Nachmittag des Tages wird die Frankfurter Berufsfeuerwehr zu einer Hilfeleistung nach Eschborn gerufen. Dort läuft ein mit 22.000 Liter Heizöl gefüllter Tank aus. Er muss in mehrstündiger Arbeit umgepumpt werden.



Verunglückter Tankzug an Friedensbrücke

27. April 1968: Bei der Auffahrt zur Friedensbrücke schleudert ein Tanklastzug und stürzt über die Böschung auf das Gelände der Haf-



Immer wieder: Umgestürzte Tankwagen neben der Autobahn

bahn. Nachdem der eingeklemmte Fahrer gerettet ist, läuft die Bekämpfung des Öls an. 3.000 Liter Benzin sind in das Erdreich eingedrungen. 20.000 Liter pumpt die Feuerwehr um, ehe das verunglückte Fahrzeug gehoben und abgeschleppt werden kann.

23. Mai 1968: Kurz nach 16 Uhr treten auf einem Brachland zwischen Ginsheim und Gustavsburg aus einer undichten Versorgungsleitung große Mengen Kraftstoff aus. Um 16.16 Uhr wird der Ölalarmzug der Frankfurter Berufsfeuerwehr nachgefordert. Etwa 23.000 Liter Kraftstoff, der sich in Bodenmulden gesammelt hat, wird von der Berufsfeuerwehr in Tankwagen der Bundeswehr umgepumpt. Das verunreinigte Erdreich wird von der Fernleitungsbetriebsgesellschaft ausgehoben. Der Einsatz der Frankfurter Berufsfeuerwehr endet um 20.15 Uhr.



Öleinsatz an der Nidda. Schlengel und ÖSG im Einsatz. Der Tankauflieger nimmt das Produkt auf.

5. März 1969: Eine riesige Öllache auf der Nidda in Höhe der Praunheimer Brücke löst bei der Feuerwehr Ölalarm aus. Das Öl kommt aus einem Regenwasserkanal und stammt vermutlich von einem undichten Heizöltank. Fast acht Stunden ist die Feuerwehr mit Spezialgeräten im Einsatz.



Beispiel für die täglichen Kleineinsätze des RW-Oel: Absaugen von Kraftstoff mittels Pressluft.

11. August 1971: Aus einem schadhafte Tank in der Solmsstraße muss die Feuerwehr 30.000 Liter Heizöl umpumpen.



RW-Oel und GTLF 24 gemeinsam im Einsatz

10. Januar 1976: Auf der A3 in der Nähe der Anschlussstelle Frankfurt-Süd kippt gegen 0.55 Uhr ein mit 24.000 Liter Methanol beladener Tanklastzug um stürzt eine 2 m hohe Böschung hinab. Durch auslaufendes Methanol besteht Explosionsgefahr. Die Autobahn wird voll gesperrt. Die Feuerwehr legt einen Schaumteppich und schöpft die ausgelaufene Flüssigkeit ab. Der Tankwagen wird mit Hilfe von drei Kränen wieder aufgerichtet. Die Arbeiten dauern sechs Stunden.



Ziehen der Ölschlengel am Mainkai

27. Juli 1982: Nachdem größere Mengen Hydrauliköl aus einer Baumaschine ausgelaufen sind, breitet sich in Höhe des Mainkais ein Ölfilm auf dem Main aus. Von den Einsatzkräften des Feuerlöschbootes und des Wasser-

rettungszuges wird ein Ölschlengel gesetzt und das Öl mit Bindemittel gebunden und aufgenommen. Der Schiffsverkehr auf dem Main muss für mehrere Stunden unterbrochen werden.



Heizöl auf dem Urselbach

9. März 1983: Durch eine Fahrlässigkeit laufen 2.500 Liter Heizöl unkontrolliert aus und gelangen in den Urselbach. In einem dreitägigen Einsatz nimmt die Feuerwehr insgesamt 20.000 Liter Öl/Wasser-Gemisch auf und hebt ca. 80 t överschmutztes Erdreich aus.



Heizöl auf dem Urselbach

11. Februar 1984: Im Atomkraftwerk Kahl an der hessisch/bayerischen Grenze sind aus dem undichten Flansch eines Salzsäuretanks etwa 1.500 Liter Salzsäure in eine Auffangwanne ausgelaufen. Die Berufsfeuerwehr Frankfurt wird zur Hilfeleistung mit Spezialgerät angefordert. Unter Einsatz eines Trupps unter Vollschutz und einer Säurepumpe vom RW-Oel wird die Salzsäure in ein Neutralisationsbecken umgepumpt.

13. April 1984: Vermutlich durch Unachtsamkeit sind beim Entleeren eines Heizöltanks größere Mengen großflächig ausgetreten. Erst sechs Stunden nach den Entleerungsarbeiten bemerkt eine Nachbarin eine größere Öllache

in ihrer Grundstückseinfahrt. Da das Erdreich stark överschmutzt ist und die Liegenschaften im Wassereinzugsgebiet liegen, muss das verunreinigte Erdreich auf einer Gesamtfläche von ca. 50 m² ca. 50 cm tief ausgehoben werden.



Tankwagenunfall in Frankfurt-Höchst



Kam früher in Frankfurt häufiger vor: Verkehrsunfall mit US-Militärfahrzeug

14. Juni 1985: Auf der Bundesstraße 455 zwischen Friedberg (Hessen) und Roßbach ist ein mit 27.000 l Heizöl beladener Tanklastzug umgestürzt. Aus einer leckgeschlagenen Tankkammer fließt Heizöl auf die Fahrbahn und die angrenzenden Felder. Von den bereits in Einsatz befindlichen Freiwilligen Feuerwehren Friedberg und Roßbach wird die Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main mit ihrem Ölalarmzug zur Unterstützung angefordert.

Mit Hilfe der Pumpen des Rüstwagen-Öl werden ca. 6.000 l des ausgelaufenen Heizöls aufgenommen und in private Tankfahrzeuge gefüllt. Ebenso wird das noch im verunfallten Tankzug befindliche Mineralöl in die privaten Tankwagen umgepumpt.

Um eine Grundwassergefährdung zu vermeiden, ist es anschließend erforderlich, das mit Heizöl verschmutzte Erdreich abzutragen und mit Wechselladerfahrzeugen der Berufsfeuerwehr einer geordneten Entsorgung zuzuführen.



„Stiefelballett“ nennen die Feuerwehrleute das Abstreuen großer Verkehrsflächen mit Ölbindemittel, da das Bindemittel am effektivsten wirkt, wenn es mit den Stiefeln in den Asphalt eingerieben wird.



Tieflader der Feuerwehr mit Aufsetztank bei Henninger im Einsatz

26. Februar 1987: Kurz nach Mitternacht nimmt der Pförtner der Henninger-Brauerei in Sachsenhausen Salzsäuregeruch wahr. Die Ersterkundung eines Atemschutztrupps bestätigt den Verdacht. Im Tankraum der Neutralisationsanlage befinden sich zwei je 40 m³ fassende Tanks für Natronlauge und Salzsäure. Jeder Tank steht in einer Auffangwanne mit einer Brüstungshöhe von 1,70 Meter. Die Salzsäure steht bis zur Oberkante der Auffangwanne. Durch die größere Oberfläche der Salzsäure kommt es zu entsprechender Dampfbildung.

Die freiwerdenden Salzsäuredämpfe werden von 2 C-Rohren mit Sprühstrahl niedergeschlagen. Es ist bereits abzusehen, dass etwa 37 m³ 38%iger Salzsäure abgepumpt und entsorgt werden müssen. Um 2.25 Uhr wird durch die Werkfeuerwehr der Hoechst AG ein 10 m³ fassender Aufsetztank angeboten. Sofort wird der Tieflader der Berufsfeuerwehr zusammen mit einem Rüst- und einem Kranwagen in Marsch gesetzt, um den Tank aufzuladen und die Transportfähigkeit herzustellen. Um 5.13

Uhr trifft der Tieflader mit dem Tank an der Einsatzstelle ein. Es kann nun sofort mit dem Umpumpen begonnen werden, die Förderstrecke unter Verwendung einer Gefahrgut-Turbinentauchpumpe und Edelstahlschläuchen ist bereits vorbereitet. Befüllt wird über den abgeflanschten Domdeckel des Tanks. Alle Arbeiten erfolgen unter Vollschutz. Da der Tank über keine Peileinrichtung verfügt, wird der fortschreitende Füllstand mit einer Wärmebildkamera überwacht. Gegen 9.00 Uhr ist der Tank mit etwa 9,5 t Säure beladen.

Gegen 9.30 Uhr trifft ein Gefahrgut-Tankfahrzeug mit einer Zuladungsmöglichkeit von 22 t ein. Inzwischen hat sich der Wind etwas verstärkt, was die Aufstellung zweier weiterer Wasserwerfer mit Sprühstrahl erforderlich macht. Um 10.20 Uhr wird die Zugmaschine mit dem Transporttank unter Polizeibegleitung zur Hoechst AG entsandt. Nachdem auch das Gefahrgut-Tankfahrzeug entleert ist, wird es noch einmal für eine Restmenge von 2,7 t an der Einsatzstelle benötigt. Nachdem mittels Fasspumpen auch der Wannensumpf entleert ist, wird eine Neutralisation des Tankraumes vorgenommen. Hierzu werden 50 kg Natron in Wasser aufgeschlämmt und über einen Zuzugschlauch einem C-Rohr zugeführt, mit dem mit einem Sprühstrahl die gesamte Einrichtung abgesprüht wird. Diese Maßnahme erfolgt ebenfalls unter Vollschutz. Nach einer Gesamteinsatzdauer von 26 Stunden geht der Einsatz zu Ende.



Einsatzbereitmachen des Ölsauggerätes



Tankzugunfall am Kaiserleikreisel

Einsatz-Anekdotchen

Auf der alten Feuerwache 1 in der Hanauer Landstraße war montags und freitags Dienstsport angesagt. Freitags ging es in die Sporthalle, meistens zum Ballspiel, montags ins Bezirksbad Bornheim (heutiges Panorama-bad) zum Schwimmen.

Zum Dienstsport fuhr dann geschlossen der ganze Löschzug und der RW-Oel kam auch mit. Beim Schwimmen im Bornheimer Schwimmbad wurde in der Leitstelle die Telefonnummer der Schwimmbadaufsicht am Beckenrand hinterlegt, so dass die ELS direkt „am Wasser“ anrufen konnte, falls ein Fahrzeug oder der Löschzug gebraucht wurde.

So kam es dann eines Tages, dass am Beckenrand das Telefon klingelte und eine weibliche, wohl schon kurz vor der Rente stehende Mitarbeiterin des Bades abhob. Am anderen Ende war die Leitstelle der Feuerwehr und bat darum, die Mitarbeiterin möge doch mal den RW-Oel alarmieren. Gesagt – getan. Die Gute ging an ihr Hallenmikrofon und machte eine wichtige Durchsage: „Einsatz für den Erwin Öl!“ Als kurz darauf zwei Feuerwehrmänner aus dem Wasser kletterten und losliefen, rief sie ihnen noch einmal hinterher: „Nein, nein, doch nur der Erwin Öl!“ Sie konnte nicht verstehen, dass der Rest der anwesenden Feuerwehrmannschaft in schallendes Gelächter ausbrach...

Wiedergefundene Fahrzeuge



Die „ZM 2“ in Aufarbeitung

Vor einigen Jahren tauchte unerwartet in Frankfurt die „Zugmaschine 2“ (ZM 2) wieder auf. Das Fahrzeug hatte eine mattschwarze Lackierung und trug einen Aufbau, der auf einem alternativen Campingplatz als Wohnbehausung ge-

nutzt wurde. Ein Sammler kaufte das Fahrzeug und bringt es derzeit zurück in die Frankfurter Ursprungs-Optik.



ZM 2 – nicht beim ADAC...

Auch die ZM 2 ist heute im Besitz eines privaten Fahrzeugsammlers, der aber die interessante Vorgeschichte des Fahrzeuges nicht kannte. Das Fahrzeug trägt heute eine gelbschwarze Lackierung. Der Tiefladeaufleger ist verschollen.



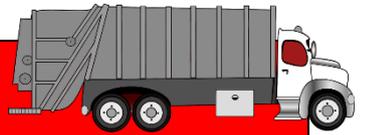
Der zweite RW-Oel wurde nach dem Mauerfall mit etwa 25 weiteren Frankfurter Feuerwehrfahrzeugen an die BF Leipzig verschenkt



Fragmente des RW-Umwelt

Vom RW-Umwelt, der vor dem Verkauf noch einmal aufgearbeitet und komplett lackiert worden war, scheint nur noch die Kabine zu existieren. Sie tauchte auf einem Schneeräumfahrzeug eines Flugplatzes wieder auf.

Die Feuerwache auf dem Müllberg:



„MONTE SCHERBELINO“



Einsatz der Frankfurter Feuerwehr am ständig brennenden Müllberg. Das Wasser aus dem biologisch toten Weiher unterhalb des Müllbergs wird als Löschwasser auf den Müll gespritzt und läuft dann wieder zurück



Frühe Aufnahme der Frankfurter Müllabfuhr

Fast legendär: Der „Scherbelino“

Im Jahr 1925 richtet die Stadt Frankfurt am Main in ihrem Südosten, unweit der Stadtgrenze zu Offenbach und unmittelbar am Rande des Stadtwaldes gelegen, eine neue Mülldeponie ein, die bis 1968 in Betrieb bleiben wird. Auf den ständig wachsenden Müllberg wird alles an Abfall gekippt, was angeliefert wird. Lediglich unterschieden wird später der „Hausmüllhang“, auf den alles kommt, was die Müllwagen aus den Mülltonnen und an Sperrmüll einsammeln und der „Industriehang“, wo selbst Abfälle aus der Chemie in großer Menge abgelassen werden. Umweltschutz ist ein Begriff, der zu dieser Zeit noch nicht erfunden ist. 1968 nimmt dann die Müllverbrennungsanlage in der Nordweststadt ihren Betrieb auf und der „Monte Scherbelino“ wird geschlossen. Er wird nun viele Jahre lang mit Erde abgedeckt und begrünt; schließlich wird der 50 Meter

hohe künstliche Berg als Naherholungsgebiet frei gegeben. In den 1980er Jahren wird das 24 Hektar große Areal dann wieder dicht gemacht: Bei Messungen hat man Schwermetalle und Öle in Boden und im Wasser festgestellt. Das Ganze ist wohl doch nicht so gut abgedichtet – es kommt zu Ausgasungen. Das Gelände wird eingezäunt und bis zum heutigen Tage saniert und beobachtet. Über Jahrzehnte war der Berg unerschöpflicher Quell für Einsätze der Feuerwehr, die sogar eine fest Wache auf dem Müllberg einrichtete. Schauen wir auf dieses Kapitel.



Der Müllberg wächst (1930er Jahre)

Der erste große Brand

Am 15. August 1932, also sieben Jahre nach der Eröffnung des Müllabladeplatzes, berichten das „Morgenblatt“ erstmals über einen größeren Brand:

Der brennende Berg im Stadtwald

Gestern Nachmittag gegen 3 Uhr brach im Müllberg an der Babenhäuser Landstraße ein Feuer aus, das sich mit gewaltiger Schnelligkeit ausbreitete. Es war bis zum Abend noch nicht gelungen, das Feuer zu löschen.

Der Städtische Fuhrpark hat bekanntlich im Stadtwald einen Müllberg aufgeschüttet. Seit Jahr und Tag wird der Müll hier abgeladen. Der Berg hat heute eine Länge und eine Breite von einem Kilometer und eine Höhe von 14 Metern. Die Städt. Forstverwaltung plant, den Berg zu bepflanzen und ihn zu einem Aussichtspunkt im Stadtwald auszugestalten.

Im Laufe der letzten Wochen sind bereits mehrere kleine Brände in diesem Müllberg ausgebrochen, aber es gelang, das Feuer immer wieder einzudämmen. Doch ist wohl anzunehmen, daß das Feuer unter der Oberfläche weiterglimmen konnte, ohne daß es bemerkt worden ist. Ein völliges Ablöschen ist deshalb besonders schwierig, weil die faulenden Müllteile stets eine Temperatur von 60 – 80 Grad haben. Gestern Nachmittag kam das Feuer erneut zum Ausbruch, wahrscheinlich durch Selbstentzündung. Die Feuerwehr rückte mit zwei Löschzügen aus; aber die Löscharbeiten konnten nicht mit dem notwendigen Nachdruck durchgeführt werden, da kein Wasser zur Hand war. Es mußte der Fuhrpark eingesetzt werden, der das Wasser zum Löschen aus Sachsenhausen herbeiholen mußte. Trotz allen Anstrengungen konnte nicht verhindert werden, daß sich das Feuer durch den ganzen Müllberg hindurchfraß. Die Löscharbeiten werden weitergeführt. Es ist anzunehmen, daß der Berg auch heute noch weiterbrennen wird.



Blechhütte von Karl Fischer, 1934

Von nun an ist die Feuerwehr „Dauergast“ auf dem Müllberg. Zum besseren Verständnis der damaligen Gegebenheiten sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass zu diesem Zeitpunkt die Feuerwache Sachsenhausen in der Mörfelder Landstraße noch nicht existiert! Zwar ist das Gebäude schon seit 1914 fertiggestellt, wurde aber wegen Ausbruch des ersten Weltkrieges nicht in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme erfolgt erst im Oktober 1935 mit einer Automobilspritze und einer Drehleiter. So wundert es dann nicht, dass bereits 1934 von der Firma Karl Fischer aus Wellblech eine Schutzhütte für die Feuerwehr errichtet wird, aus der ab 1960 sogar eine ständige Wache der Feuerwehr auf dem Müllberg wird, die eigene Fahrzeuge bekommt. Im Frankfurter Volks-

mund hat die Müllkippe da längst den Spitznamen „Monte Scherbelino“, also *Scherbenberg*, bekommen.



Spätere „Feuerwache“ aus Holz

Aber auch die ständige Anwesenheit der Feuerwehr kann nicht verhindern, dass in dem immer größer werdenden Müllberg Großbrände ausbrechen, die fast die gesamte Berufsfeuerwehr fordern. Am 10. März 1962 berichtet eine Frankfurter Tageszeitung beispielsweise:

Der brennende Berg

Frankfurts Müllberg „Monte Scherbelino“ ist ein Sorgenkind.

Immer wieder wurde die Öffentlichkeit in den letzten Monaten und Wochen durch Meldungen aufgeschreckt, daß Großbrände auf dem „Monte Scherbelino“ wüten und auf den Stadtwald überzugreifen drohen. Seit knapp zwei Jahren ist dort aus diesem Grund eine ständige Feuerwache stationiert. Wie Brandmeister Oscar Kern am Freitagmorgen berichtete, sei auch am Donnerstag wieder „der Teufel losgewesen“. Vier bis fünf Löschzüge mußten stundenlang gegen die Gewalt des Feuers ankämpfen.

Insbesondere die Wasserversorgung bei Bränden auf dem Müllberg bleibt ein Dauerbrenner und es wird einiges getan, um hier die Ausgangsposition der Feuerwehr zu verbessern. So wurden diverse abgeschriebene Tanklöschfahrzeuge, die z.T. auch eigens für diesen Zweck beschafft wurden, an der Feuerwache auf dem Müllberg stationiert.



TLF 16 in „Omnibus-Bauform“

So gab es etwa ein Tanklöschfahrzeug TLF 16 von Magirus in „Omnibus-Bauform“, das auf dem ersten Blick wie ein ganz normales Frankfurter Feuerwehrfahrzeug wirkte. Tatsächlich wurde das 1954 ge-

baute Fahrzeug aber vermögensrechtlich beim Stadtreinigungsamt und nicht bei der Feuerwehr geführt. Dem Fahrzeug wurde später der Geräteaufbau abgenommen und Tank und Pumpe lagen frei. Dafür baute man ein Wenderohr an das Fahrzeug an.



Das „Ami-TLF“

Ein weiteres Magirus Rundhauber TLF 16 war ursprünglich bei in Deutschland stationierten US-Truppen im Dienst und wurde daher nur das „Ami-TLF“ genannt. Auch dieses, 1956 gebaute Fahrzeug wurde vermögensrechtlich beim Stadtreinigungsamt geführt.



„Ami-TLF“ beim Brandeinsatz am Müllberg



Zugmaschine mit Tankauflieger

Häufig genutzt wurde für die Wasserversorgung auch ein „Mini-Sattelschlepper“ mit einen selbst gebauten Tankauflieger. Auf dem Rahmen des Aufliegers hatte die Feuerwehr in Eigenarbeit die Tanks von zwei Opel Blitz TLF 15 (das waren die TLF der Kriegsfahrzeuggeneration mit offen liegenden Tanks) montiert.



„GW 7“ als Wasserwerferfahrzeug

Bleiben wir noch kurz bei den besonderen Fahrzeugen der Müllplatzfeuerwehr. Ein weiteres Unikat war der „GW 7“, ein Pritschenwagen auf Fahrgestell vom Typ Volkswagen T1. Hierauf hatte man einen Wasserwerfer aufgebaut. Möglicherweise handelte es sich bei dem Werfer um einen alten „Lanninger-Regner“.

Zurück zum Löschwasserproblem: Anfang November 1962 berichtet die Frankfurter Rundschau:

„Die Forderung der Frankfurter Branddirektion, unterhalb des „Monte Scherbelino“ einen Löschwasserteich anzulegen, ist so gut wie erfüllt. Schon seit einigen Tagen kann die Feuerwehr Wasser zum Ablöschen der Haldenbrände dem Teich entnehmen. Sie braucht nicht mehr, wie bisher üblich, Tankwagen einsetzen.“

Seit Ende September haben Bagger und Kräne in der Revierförsterei Weilruh des Stadtwaldes einen Teich ausgehoben. Wenn auch noch nicht die insgesamt vorgesehenen 60.000 Kubikmeter ausgebagert sind, so ist doch in der Grube genügend Wasser vorhanden, die Ringleitung² mit den verschiedenen Zapfstellen am Trümmerberg zu speisen. Da der Aushub für die Schüttung der Schwanheimer Brückenköpfe verwendet wird, sind durch die Verbindung beider Baumaßnahmen (also Löschwasserteich und Brückenkopf) keine besonderen Unkosten entstanden.

Die Planungen sehen vor, nach Inbetriebnahme der Müllverbrennungsanlage in der neuen Nordweststadt den „Monte Scherbelino“ abzudecken und – vor allen Dingen zur Freude der von dem penetranten Gestank betroffenen „Anlieger“ zwischen Sachsenhausen, Gravenbruch und Offenbach – anschließend stillzulegen. Gleichzeitig soll dann auch der Feuerlöschteich zu einer Weiheranlage umgestaltet werden.

Vom Stadtreinigungsamt wurde der FR erklärt, daß sich eines Tages das Wasser im Feuerlöschteich gut für den Besatz von Fischen und Pflanzen eignen würde. Allerdings seien dazu langwierige biologische Maßnahmen notwendig. Prüft man nämlich heute die Qualität des Wassers, muß man folgende

² Anm.: Das sind „Lanninger-Rohre“.



Und wieder brennt der Berg...

Feststellung treffen: Das Wasser im Feuerlöschteich ist tot. Dort können zum Beispiel keine Fische leben. Die Ursachen dafür liegen auf der Hand. Die Abwässer des „Monte Scherbelino“, zusammengesetzt aus Regen und Löscharbeiten, sickern in Erde und füllen als (natürlich verschmutztes) Grundwasser auch den Feuerlöschteich. In diesem Zusammenhang sei von den Erfahrungen berichtet, die man mit einem kleineren Löschwasserteich direkt am Fuße des Schuttberges machte: Dort füllte sich die Grube nicht mit Wasser, sondern mit einer stinkigen und zum Löschen völlig ungeeigneten „Brühe“ auf.“

Die Feuerwehr nennt den Löschwasserteich, aus dem das Wasser quasi in einem geschlossenen Kreislauf auf den Berg gepumpt wird und dann mit Schadstoffen belastet wieder zurückläuft, nur den „Cola-See“, weil das stinkende, biologisch tote Wasser in einer matschschwarzen Farbe glänzt, die an die koffeinhaltige Brause erinnert. Hier wird übrigens dann auch noch eine Pumpe fest installiert, die das Wasser direkt in die „Ringleitung“, also die Lanninger-Rohre, drückt. Trotz der Maßnahmen bleibt der Monte Scherbelino im wahrsten Sinne des Wortes ein „Dauerbrenner“. Am 19. Juli 1963 berichtet die Frankfurter Rundschau:

Monte Scherbelino – ein Vulkan

(...) Frankfurt, so betonte Eick³, habe in den letzten Jahren für hohe Summen Löschteiche, Pumpen und Löschleitungen am Monte Scherbelino angelegt. Eine ständige Feuerwache sei dort Tag und Nacht im Einsatz, außerdem werde der Berg mit Erde abgedeckt. (...) Der Frankfurter Branddirektor Knack verglich am Donnerstag den Monte Scherbelino am Stadtrand mit einem Vulkan. Immer wieder komme es zu regelrechten Feuerstürmen.

Die Feuerwache am Müllberg müsse gelegentlich durch zwei oder drei Löschzüge aus der Stadt ergänzt werden, wenn sie auf sich allein gestellt, den an verschiedenen Stellen des Berges ausbrechenden Flammen nicht mehr Herr werden könne.“

Einer dieser von Knack beschriebenen Großbrände, bei denen der Müllkippen-Feuerwache Löschfahrzeuge aus dem Stadtgebiet zur Hilfe eilen müssen, ereignet sich zum Beispiel dann wieder am 3. Mai 1964, als riesige Mengen abgeladenen Verpackungsmaterials brennen.



Auch wenn gerade kein Großbrand tobt – der Berg dampft und raucht immer. Branddirektor Knack spricht vom „Vulkan“...

Eine weitere Gefahrenquelle liegt in der Wechselwirkung zwischen Müllberg und angrenzendem Stadtwald. Funkenflug und Flugfeuer vom Müllabladepplatz sorgen immer wieder für Brände im Unterholz des Waldes. Bei derartigen Parallelbränden auf der Müllkippe und im Stadtwald potenziert sich das Problem der schwierigen Löschwasserversorgung, was dazu führt, dass Brandrat Ernst Achilles im Juli 1965 die Beschaffung weiterer Großtanklöschfahrzeuge fordert. Das einzige zu dieser Zeit in Frankfurt vorhandene Großtanklöschfahrzeug ist das GTLF 12 in Sattelschlepperbauart, erscheint für die Bekämpfung derartiger Brände zu groß und zu schwerfällig; Achilles möchte, dass mehrere GTLF 6 beschafft werden. Was dann auch geschieht.



Das GTLF 12 auf dem „Scherbelino“

Das Ende der unendlichen Brände auf dem „Vulkan“ kommt dann tatsächlich erst, mit der Eröffnung der Müllverbrennungsanlage an der Nahtstelle von Heddernheim und Nordweststadt. Bereits Ende

³ Stadtrat Hans Eick

1965 geht die Anlage mit vier Verbrennungslinien und einer Gesamtkapazität von 400.000 Tonnen Müll pro Jahr in den Probebetrieb. Die offizielle Inbetriebnahme findet am 16. August 1968 statt. Nun wird die Müllkippe am Stadtrand geschlossen und man beginnt damit, den nun teilweise schon mit Erdausfub bedeckte 24 Hektar große Gelände zu begrünen und in ein Naherholungsgebiet mit Abenteuerspielplatz und Grillplatz umzuwandeln. So wurde der „Scherbelino“ von 1972 bis 1992 zum Sehnsuchtsort vieler Stadtbewohner.



Der ehemalige Löschteich, der in den Weiher umgewandelt wurde, und der noch unbewachsene Müllberg 1967

Doch seit Jahrzehnten ist Schluss mit der Freizeit auf dem 50 Meter hohen künstlichen Berg, das Gebiet ist gesperrt. Man hat irgendwann bemerkt, dass zwischen all den Indianerhütten die Vegetation ausgeblieben ist. Bei Bodenmessungen Anfang der 1980er Jahre wurden Schwermetalle und Öle im Boden und Wasser festgestellt – und das Freizeitgelände zum ökologischen No-Go-Gebiet. Man hat gesehen, dass das Ganze doch nicht so gut abgedichtet war, es kam zu Ausgasungen. Man hat von heute auf morgen das ganze Gebiet dichtgemacht.

Ein Zaun versperrt seit Jahren den Zugang. Doch dahinter tut sich einiges: Das Gelände soll sich zu urbaner Wildnis verwandeln, als Teil des auf fünf Jahre angelegten Projekts „Städte wagen Wildnis“. Frankfurt ist zusammen mit Hannover und Dessau eine der Projektstädte, in denen erprobt werden soll, wie sich städtische Flächen möglichst unbeeinflusst von Menschen entwickeln. Am „Monte Scherbelino“ soll das ebenfalls auf einem Teil des Gebiets getestet werden – angesichts der Vergangenheit eine Herausforderung. Lediglich ein paar Kanadagänse schwimmen auf dem Weiher zu Füßen des Deponiehügels, umwuchert von Schilfgras.

Der Lärm von Flugzeugen, die alle paar Minuten über das Gelände fliegen, erinnert daran, dass rundum Zivilisation ist. Doch selbst die Maschinen im Anflug auf den Frankfurter Flughafen können die Vögel offenbar nicht aus ihrem neuen Nistrevier vertreiben.

Der Frankfurter Ökologe Frieder Leuthold schreibt zu den Fortschritten der zweiten Renaturierung im April 2017 in der *Frankfurter Neue Presse*:

„Die Wasserqualität ist viel besser geworden. Dazu trägt auch die Trennwand gegen das Sickerwasser der Deponie bei, die bereits in den 90er Jahren gebaut wurde. An Messstellen innerhalb und außerhalb der Deponie wird das Grundwasser regelmäßig untersucht. Das Sickerwasser jenseits der Trennmauer wird aufgefangen und mit Aktivkohle aufgearbeitet. Das Ganze kostet pro Jahr ungefähr eine Million Euro an Deponie-Nachfolgekosten. Wenn das Wasser gereinigt wurde, hat es Abwasserqualität und fließt ins Klärwerk. Das sind ganz klar Geister, die wir gerufen haben.“

Bei dem Wildnisprojekt soll beobachtet werden, „wie sich eine Fläche verhält, wenn man gewissermaßen mit der Stunde Null anfängt“, sagt Leuthold über das vor vier Monaten begonnene Wildnisprojekt. An der wissenschaftlichen Begleitung ist das Senckenberg-Institut von Naturforschung beteiligt. Auch Umweltbildung gehört zum Programm: Schulklassen und anderen Interessierten wird künftig der Blick auf die Welt jenseits des Zaunes ermöglicht – allerdings stets in Begleitung von Wildnislotsen. Frei zugänglich wird das Gebiet des „Monte Scherbelino“ auch auf absehbare Zeit nicht sein.



„De Berch brennt“

- Persönliche Erinnerungen von Anno Respondeck -

Der Monte Scherbelino, im Sprachgebrauch immer nur kurz „Scherbelino“ genannt, wurde seit 1925 zur Müll- und Abfallentsorgung genutzt. Bis zur Inbetriebnahme der Müllverbrennungsanlage in Heddernheim 1968 gelangte der gesamte Abfall der Großstadt Frankfurt, einschließlich seiner Gewerbe- und Industriebetriebe, auf dem Scherbelino. Da man in dieser Zeit noch keine Mülltrennung kannte, kamen Abfälle aller Art, Erdaushub und Bauschutt, Gewerbeabfälle, Hausmüll und verdorbene Lebensmittel, zum Beispiel aus der Großmarkthalle, zur Einlagerung. Hierbei handelte es sich um nicht brennbares Material, aber auch große Mengen von brennbaren Stoffen wie Papier, Pappe, Holz, Plastik und dergleichen.



Die Müllkippe wächst

Der Scherbelino war terrassenartig angelegt, wobei die Terrassenhöhe etwa 10-15 m betrug. Der Abfall wurde durch LKW und Müllwagen am Rand der Terrasse abgekippt und durch Planiermaschinen über die Abbruchkante geschoben. Wenn eine Terrasse verfüllt war, wurde eine neue Terrasse angelegt. Teilweise verblieben noch schmale „Wege“ an den Terrassenkanten, die für die Brandbekämpfung von Bedeutung waren.

Durch die großen Mengen von brennbarem Material kam es fast ständig zu Brandfällen in kleineren und größeren Umfang. Dies führte immer zu einer starken Rauchentwicklung. Da die Einfugschneise vom Flughafen Frankfurt genau über den Scherbelino führte, beschwerten sich die Piloten fast regelmäßig über die Sichtbehinderungen beim Anflug. Außerdem führten oft Windströmungen den Rauch in bewohnte Stadtteile oder nach Offenbach. Bei Großbränden kam es auch zu erheblichen Wärmeströmungen, die Luftverwirbelungen verursachten, die zur Beeinträchtigung der anliegenden Flugzeuge führte.

Deshalb war es erforderlich, die Brandstellen auf dem Scherbelino möglichst klein und die Rauchentwicklung in Grenzen zu halten. Aus diesem Grunde wurde auf dem Scherbelino eine Außenstelle der ehemaligen Feuerwache 6 eingerichtet.

Hierzu gab es am Fuß des Scherbelino eine Holzbaracke, die zum Aufenthalt und als Unterkunft für die Besatzung diente. Die war recht spartanisch eingerichtet, aber enthielt alles Notwendige, einschließlich einer kleinen Küche und den Schlafstellen für die Bereitschaftszeit. Zur Alarmierung gab es nur ein Telefon, oder der Nachtwächter vom Scherbelino klopfte mit seinem Holzstock kräftig auf die Barackentür und rief laut „de Berch brennt... de Berch brennt !!“

Die Außenstelle war ständig mit 4 Feuerwehrangehörigen besetzt, die aus dem Personal der Frankfurter Feuerwachen für einen Zeitraum von 3 Monaten abgeordnet wurden. Es ist verständlich, dass der Dienst auf dem „dreckigen“ Scherbelino nicht sonderlich beliebt war, und die Wachvorsteher das Personal manchmal per „Order Mufti“ abgeordnet haben. Die Aufsicht über die Außenstelle führte der Wachvorsteher der ehemaligen Feuerwache 6, der ab und zu die Außenstelle kontrollierte. Verpflegen mussten wir uns selbst. Das war im Regelfall kein Problem, da meist ein Koch unter uns war. Wir konnten aber auch in der Kantine der Werkstatt zum Mittagessen. Das habe ich des Öfteren genutzt, wenn keiner Lust hatte zu kochen.

Als Fahrzeuge standen zu meiner Zeit 2 Tanklöschfahrzeuge zur Verfügung. Hierbei handelte es sich um Magirus Rundhauber. Das eine war ein abgerüstetes TLF 16 mit Allradantrieb, welches nur aus Motor, Fahrerhaus, Tank und Pumpe bestand. Rechts und links waren zwei Holzkästen, in denen jeweils 2 C-Schläuche mit Mehrzweckstrahlrohren lagen. Das zweite Fahrzeug war ebenfalls ein Magirus Rundhauber mit Allradantrieb. Hierbei



„Ami-TLF“ im Einsatz auf dem Scherbelino

handelte es sich um ein Fahrzeug der ehemaligen US-Armee mit einer mittig eingebauten Pumpe und zwei seitlichen Bedienständen. Bei diesem Fahrzeug war der Aufbau noch im Wesentlichen vorhanden und die Ausrüstung lag lose in den jeweiligen Fächern. Beide Fahrzeuge hatten natürlich keine Servolenkung und ließen sich mit Allradantrieb und in dem matschigen Gelände nur mit erheblichem Kraftaufwand bewegen. Beide Fahrzeuge standen vor unserer Holzbaracke im Freien. Betankt wurden die Fahrzeuge an der Betriebs-tankstelle der Werkstatt der Stadtreinigung am Fuß des Scherbelino, die insbesondere zur Wartung und Instandhaltung der städtischen Planierdrauen zuständig war.

Unsere Aufgabe war es, dass es zu keinen größeren Brandfällen kommt und möglichst alle auftretenden Brände schon im Entstehungsstadium gelöscht werden. Hierbei muss man die Besonderheiten des Scherbelino berücksichtigen. Da der Abfallberg schon seit vielen Jahren mit brennbarem Material „gefüttert“ wurde und auch schon immer gebrannt hat, hatten sich im Innern Glutkanäle gebildet, die wie kleine Lava-Vulkane an die Oberfläche kamen. Da konnte man so viel Wasser reinlaufen lassen wie man will, die waren einfach nicht abzukühlen oder gar zu löschen. Wenn über diese Glutöffnungen, die auch nicht immer so einwandfrei zu erkennen waren, brennbares Material geschoben wurde, wurde dieses natürlich in Brand gesetzt. Unsere Aufgabe war es daher den Scherbelino immer zu kontrollieren und derartige Brände so schnell als möglich abzulöschen, dass sie sich nicht in das Innere des Müllberges fressen konnten.

Löschwasser zum Auftanken der Fahrzeuge konnten wir an einem Hydranten in der Nähe der Werkstatt entnehmen. Bei größerem Wasserbedarf musste die stationäre Löschwasserversorgung in Betrieb genommen werden. Hierzu gab es am Fuß des Scherbelino einen größeren Teich, der überwiegend vom Sickerwasser der Müllhalde gespeist wurde. Das Wasser war dunkelbraun und wurde deshalb im Allgemeinen auch als „Cola-See“ bezeichnet. Dort stand eine stationäre Pumpe die auf einem abgewrackten Müllwagenfahrgestell montiert war. Der Getriebeausgang war mit einer Kardanwelle mit der Pumpe verbunden, die über der Hinterachse eingebaut war. Man musste nach dem Start des Motors den zweiten Gang einlegen

und dann hatte die Pumpe die richtige Drehzahl, förderte über 4.000 l in der Minute bei etwa 6 bar Ausgangsdruck. Ein Problem war lediglich das Ansaugen. Zwar war zur Entlüftung eine Handpumpe eingebaut, aber da musste man ewig pumpen und meistens ging das gar nicht. So hatten wir uns angewöhnt, mit dem Fahrzeug an den Teich zu fahren und die Saugleitung der stationären Pumpe vom Tank der Fahrzeuge zu befüllen. Danach lief die Pumpe meistens einwandfrei, sodass im Allgemeinen die Löschwasserversorgung auch bei größeren Einsätzen gesichert war. Rund um den Berg waren Schnellkupplungsrohre, sogenannter Lanninger-Rohre, in DN 100 verlegt, an denen in unregelmäßigen Abständen Entnahmeeinrichtungen mit B-Kupplung vorhanden waren. Instandhaltung und Erweiterung dieser Rohrleitungen war jedoch nicht unsere Aufgabe, sondern wurde von Personal des Stadtreinigungsamtes durchgeführt. Bei Erweiterungen mussten wir lediglich angeben wo entsprechende Entnahmeeinrichtungen einzubauen sind.

Im März 1966 ließ mich unser Wachvorsteher, Herr Eigenbrodt, in sein Büro rufen und teilte mir unverblümt mit, dass ich zum 1. April für drei Monate auf den Scherbelino abkommandiert werde. Da ich im Februar meinen Brandmeisterlehrgang erfolgreich abgeschlossen hatte, wurde ich gleichzeitig zum „Wachabteilungsleiter“ ernannt. Mein Einwand, dass ich ja noch nicht zum Brandmeister befördert wurde änderte daran nichts, da Herr Eigenbrodt meinte, dass ich ja auf dem Lehrgang genug gelernt hätte um als Führungskraft tätig zu sein. Tatsächlich wurde ich dann erst im Juli 1966, während meines Aufenthaltes auf dem Scherbelino, befördert. Das Leben auf der Außenstelle war absolut stressfrei. Wenn wir unsere Aufgaben ordentlich erledigt hatten, und die auftretenden Brände im Griff hatten, waren wir uns weitgehend selbst überlassen. Das hat mir als jungen Menschen natürlich recht gut gefallen, da ich hier eigenverantwortlich tätig werden konnte. Außerdem hat mir die schmutzige Umgebung nicht allzu viel angetan, da ich in einer ländlichen Umgebung groß geworden bin und sehr oft auf Bauernhöfen ausgeholfen habe. Das hatte wohl auch Herr Eigenbrodt bemerkt und mich nach Ablauf der drei Monate gefragt ob ich nicht weitermachen wollte. Ich habe dem zugestimmt und so habe ich bis Januar 1967 Dienst auf dem „Scherbelino“ gemacht.



Feuerwehralltag auf dem „Scherbelino“



Seltene Farbfotografien von der Brandbekämpfung auf dem Müllberg

Der Tagesablauf auf der Außenstelle lässt sich wie folgt beschreiben: Falls keine anderweitigen Aufgaben vorgegeben waren wurden nach Dienstübergabe die Fahrzeuge inspiziert und aufgetankt, da insbesondere bei dem abgewrackten TLF der Fahrzeugtank nicht ganz dicht war. Danach wurden Kontrollfahrten an den Abladebereich gemacht. Wir haben es immer so eingerichtet, das tagsüber immer ein Fahrzeug im Abladebereich

anwesend war. Wenn es zu einem Entstehungsbrand gekommen war, war immer so viel Zeit, dass der dort Diensthabende zur Unterkunft zurückfahren und uns alarmieren konnte. Wenn allerdings nachts der Nachtwächter mit seinem Stecken an die Tür klopfte und laut rief „de Berch brennt..“ sind wir natürlich allesamt mit unseren beiden Fahrzeugen komplett ausgerückt. Wir haben dann versucht, mit unseren Mitteln, oft auch unter Zuhilfenahme der stationären Löschwasserversorgung, die Brandfälle in den Griff zu bekommen. Dabei halfen uns auch sehr die Fahrer der Planier- raupen. Da es eine Regel war, das Erdaushub und Bauschutt eine gesonderte Abladestelle hatten und nicht über den Kippenrand geschoben wurde, war es sehr wirksam Brandstellen und Glutnester mit Erde und Bauschutt abzudecken. Dafür hatte ich mich mit den Fahrern der Planierraupen angefreundet, sodass die, während meiner Dienstzeit, diese Arbeit problemlos für uns machten. Das Nachalarmieren von Ergänzungskräften der Feuerwache 6 war unter uns verpönt, sodass wir alles daran setzten, dass wir die Brandbekämpfung selbst erledigen konnten. Außerdem musste täglich die Pumpe am „Löschteich“ kontrolliert und ein Probelauf durchgeführt werden. Dazu gab es dann eine große Runde rund um den Berg. Funkgeräte standen uns nicht zur Verfügung sodass alles zu Fuß oder mit dem Fahrzeug erledigt werden musste.

Da sich unsere alten Fahrzeuge wegen des Allradantriebes und des matschigen Geländes nur sehr schwer lenken ließen habe ich beim Werkstattleiter nachgefragt, ob wir unsere Fahrzeuge nicht regelmäßig in seiner Werkstatt abschmieren konnten. Das hat im Regelfall recht gutgetan, wenn einmal in der Woche ein derartiger Schmierdienst erfolgte. Da uns dann auch die Einrichtungen und Werkzeuge der Werkstatt zur Verfügung standen, konnten auch kleinere Reparaturen selbst erledigt werden. Wegen des Tankens von Kraftstoff und den regelmäßigen Werkstattbesuchen habe ich des Öfteren mit dem Werkstattmeister gesprochen und mich etwas mit ihm angefreundet.



Hanomag K55 im Modell

Wie schon ausgeführt, waren auf dem Scherbelino Planierraupen vom Typ Hanomag K 55 und K 90 im Einsatz. Da ich als gelernter Landmaschinen-

mechaniker mit diesen Maschinen zu tun hatte, hatten wir ausreichend Gesprächsstoff und wir haben oft über anstehende Reparaturen und ihre Möglichkeiten ausgetauscht. Das hat zu einem gewissen Vertrauensverhältnis geführt. Deshalb habe ich nach einiger Zeit gefragt, ob es nicht möglich ist, die Panierraupen auch nachts einzusetzen, da sie nach Arbeitsende immer auf einem Platz vor der Werkstatt gefahren wurde. Wir hatten dann vereinbart, dass unter dem Sitz der ersten Raupe immer der Zündschlüssel lag, so dass es mir erlaubt wurde, dass ich auch nachts mit der Raupe Erdreich über Brandstellen zu schieben konnte. Das hat uns natürlich immer sehr geholfen, da mit Wasser allein das meistens nicht in den Griff zu bekommen war. Ich habe während meiner Dienstzeit mehrmals nachts mit den Raupen geschoben was uns immer sehr geholfen hat sodass wir im Regelfall nur sehr, sehr selten nachalarmieren mussten.



Die starke Rauchentwicklung auf dem Scherbelino beeinträchtigte mitunter sogar den Flugverkehr

Trotz alledem ist es auch während meiner Dienstzeit auf dem Scherbelino zu Großbränden gekommen. Dazu wurden dann meist mehrere Löschzüge von den regulären Feuerwachen alarmiert und versuchten, mit zahlreichen C- und B-Strahlrohren das Feuer in den Griff zu bekommen. Das war immer außerordentlich mühsam, da das Feuer nicht nur im Abladebereich brannte, sondern auch meist der gesamte Abhang brannte, der am Tag mit Abfällen geschoben wurde. Unsere Aufgabe war es dann, die Löschwasserversorgung mit der stationären Pumpe am „Löschteich“ sicherzustellen. Dabei musste dann ständig die Pumpenwelle geschmiert werden, damit diese nicht heiß lief. Außerdem

musste Kraftstoff nachgefüllt werden was nur über Kanister möglich war denn der Motor war recht durstig. Diese Großfeuer waren meist nachts. Wenn die Löschzüge anrückte war sehr oft der Himmel schon blutrot von den Flammen erleuchtet, sodass keiner viel sagen musste, was zu tun ist. Ab und zu wurde durch die Leitstelle auch Personal vom Stadtreinigungsamt alarmiert um die Planierraupen zu fahren, um Erdreich und Bauschutt über den Abhang zu schieben. Leider gab es für dieses Personal keinen Bereitschaftsdienst, sodass es oft Stunden dauerte, bis die Fahrer anwesend waren. Ich selbst habe mich bei diesen Einsätzen nicht getraut eine Raupe zu fahren, da es sich ja bei mir um eine inoffizielle Genehmigung handelte, die nicht von oberen Stellen abgesegnet war. Insbesondere wollte ich den Werkstattmeister, mit dem ich das ja abgesprochen hatte, nicht in Bedrängnis bringen. Die Einsätze dauerten stundenlang sehr oft bis in den frühen Morgen. Während der Herbst- und Winterzeit war es oft recht kalt, sodass die Einsatzleiter heißen Tee in Thermobehältern geordert haben. Die Kollegen der Wache 6 haben ihn oft mit Rum „verbessert“, was natürlich kein Vorgesetzter merken durfte, oder einfach nicht gesehen hat.

Einer der größten Brände auf dem Scherbelino während meiner Zeit entstand, als die Henninger Brauerei ihre Bierkästen von Holz auf Kunststoff umgestellt hat. Da kamen mehrere Tage lang Lkw mit leeren Bierkästen an, die von den Raupen über den Klippenrand geschoben wurden. Es kam wie es kommen musste, dass diese Massen an Holz durch die Glutkanäle im Müllberg in Brand gerieten. Das ausgetrocknete Holz brannte wie Zunder und es war eine gewaltige Strahlungshitze, sodass nur mit B-Strahlrohren gelöscht werden konnte. Bei diesem Einsatz waren zahlreiche Löschzüge und Freiwillige Feuerwehren über zwei oder drei Tage im Einsatz. Selbst das Abdecken mit Erde brachte hier nur mäßigen Erfolg, da das Feuer auch unter der dünnen Erdschicht weiter brannte.

Nachdem ich nun acht Monate auf dem Scherbelino Dienst gemacht hatte, rief mich Mitte Dezember mein Wachvorsteher Herr Eigenbrot an, dass es nun an der Zeit ist wieder zurück in den regulären Wachdienst zukommen. Dies war umso notwendiger, da ich nach meiner Beförderung als Maschinenmeister in der dritten Wachabteilung der Feuerwache 1 vorgesehen war.

Rückblickend war es für mich als jungen Brandmeister eine schöne Zeit, da ich auf der Außenstelle eigenverantwortlich tätig werden konnte und mich mit den Kollegen fast immer sehr gut verstanden habe. Ich erinnere mich noch gut an die Schicht über Silvester zu Neujahr, die wir glücklicherweise ohne größeren Brandeinsatz über die Runden gebracht haben und um Mitternacht auch eine Flasche Sekt geköpft haben.





NEWSFLASH

Weitgereister Besuch



Dresdner Kollegen im Museum

Weitgereisten Besuch hatten wir am 16. Januar zu Gast: Die Kollegen der Ausbildungsabteilung der Berufsfeuerwehr Dresden ließen sich durch die Ausstellung führen und manches genauer erklären. Insbesondere die Geschichte und Einsatzmöglichkeiten des RW-Schiene stießen bei den sächsischen Kollegen auf großes Interesse.

GAL 1/2000 im Museum



Das Museum hat sich zu einem beliebten Treffpunkt ehemaliger Grundausbildungslehrgänge entwickelt. Am 1. Februar trafen sich Kollegen des ehemaligen GAL 1/2000 in Bockenheim, wobei auch wieder Kollegen dazustießen, die mittlerweile bei anderen Feuerwehren beschäftigt sind.

Gästeführer zu Gast



Gästeführer der Stadt Frankfurt

Ganz besondere Gäste hatten wir am 3. Februar, nämlich eine Gruppe von „Gästeführern“ der Stadt Frankfurt; gemeinhin auch einfach Stadtführer genannt. Mit den Gästeführern, die natürlich stadtgeschichtlich sehr interessiert sind, gab es viele gemeinsame Themen, die intensiv vertieft wurden. So wundert es dann auch kaum, dass die Führung durch das Bockenheimer Feuerwehrmuseum mit fast drei Stunden etwa doppelt so lange in Anspruch nahm, als dies regulär der Fall ist.

LFV-Arbeitskreis tagte im Museum



Stärkung bei Hausmannskost

Bereits einen Tag später, am 4. Februar, hatten wir wiederum besondere Gäste im Haus. Der Arbeitskreis „Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte“ des Landesfeuerwehrverbandes Hessen tagt normalerweise immer im Deutschen Feuerwehrmuseum in Fulda; diesmal hatten Obmann Rolf Schamberger vom DFM und LFV-Geschäftsführer Harald Popp die Mitglieder des Arbeitskreises aber in das Museum der Frankfurter Feuerwehr nach Bockenheim eingeladen. Die Tagung wurde um 11 Uhr eröffnet und begann natürlich mit einer Führung durch das Haus. Danach stärkte man sich erst einmal mit Hausmannskost: selbstge-

kochte Kartoffelsuppe mit Würstchen wurde den Delegierten von „Hausvater“ Keine aufgetischt. Danach wurde ein breites Spektrum von Themen abgearbeitet: Nach einem Vortrag über die Geschichte der chemischen Industrie in Griesheim und seiner Werkfeuerwehr (analog der letzten „Museums-Depesche“) ging es um die Darstellung der Museen und der AGFM auf der diesjährigen „Interschutz“ in Hannover, um das DFV-Projekt „Nächster Einsatz – Eure Geschichte“, um den Frankfurt/Wiesbadener Feuerwehrbeamten und späteren Hessischen Landesbranddirektor Kurt Möbius, um den Fortgang des FGMV-Projektes „Feuerwehr Frankfurt am Main und jüdische Bevölkerung der Stadt 1933-1945“ und um vieles mehr.

Museum in „Feuerwehr-TV“



Dreharbeiten für „Feuerwehr-TV“

Bereits zum dritten Male innerhalb eines Jahres war eine Fernsehkamera in unserem Museum unterwegs. „Feuerwehr-TV“ ist eine Gemeinschaftsproduktion des Hessischen Landesfeuerwehrverbandes mit der Unfallkasse Hessen. Einmal im Monat wird in „Rhein-Main-TV“ sowie auf dem YouTube-Kanal des LfV eine aktuelle Sendung mit einem Schwerpunktbericht zu einem hessischen Feuerwehrthema gesendet. Am 18. Februar war es dann soweit und LfV-Geschäftsführer Harald Popp kam mit dem Fernsteam auch zu uns nach Bockenheim ins Museum, um einen Film für die nächste Sendung am 23. Februar zu drehen. Die recht gut gemachte Folge ist übrigens immer noch auf der Internetseite des LfV Hessen abrufbar:

www.feuerwehr-hessen.de/feuerwehr-tv

Werkfeuerwehr nun museal

Am 31.12.2019 hat die Werkfeuerwehr des Industrieparks in Griesheim (ehem. Hoechst AG, Werk Griesheim) aufgehört zu existieren. Wir freuen uns, dass die Kollegen der Werkfeuerwehr noch einige Gegenstände, vor allem aber einen großen Schatz an Fotos und Dias an das Museum der Frankfurter Feuerwehr bzw. dem Museumsarchiv übergeben und somit vor der Vernichtung bewahrt haben. Derzeit läuft die Sich-

ung und Aufarbeitung des viele hundert Bilder zählenden Fotobestandes.



Eines der unzähligen Fotos, die aus dem Bestand der Werkfeuerwehr übernommen wurden: Fuhrpark der Wehr im Jahr 1970 vor der damaligen Feuerwache

Corona: Vorzeitiges Ende der Museumsarbeit

Die weltweite Corona-Pandemie sorgte auch für ein vorzeitiges Ende aller feuerwehrhistorischen Aktivitäten bis hin zum Besucherbetrieb unseres Museums.

Zunächst wurde das feuerwehrhistorische Seminar des Deutschen Feuerwehrverbandes in Fulda abgesagt, an dem wir mit zwei Personen teilnehmen wollten. Dann sagten uns die letzten für März geplanten Besuchergruppen ab, bevor die Kontaktsperrungen so schnell und weit voranschritten, dass wir schweren Herzens auch unsere Abschiedsfeier in Bockenheim absagen mussten. Auch eine zunächst noch geplante „Notöffnung“, bei der die Mitglieder ohne gesellige Beisammensein noch einmal hätten durch die Ausstellung gehen können, musste schließlich abgesagt werden. Stattdessen hat nun das Einpacken in Bockenheim begonnen. Und auch unsere Absicht, in diesem Jahr unsere Jahreshauptversammlung wieder einmal pünktlich durchzuführen (war zwei Jahre lang wegen äußerer Einflüsse erst zum Jahresende erfolgt), steht nun bereits wieder auf wackeligen Füßen.

Auch die politisch/finanziellen Weichenstellungen für einen möglichen Umzug unseres Museums in die frühere Feuerwache der Werkfeuerwehr Griesheim blieb unter dem Einfluss von Corona erst einmal auf der Strecke. 😞

Frankfurter Neue Presse berichtete

Mitte März fragte die Frankfurter Neue Presse in ihrem „Frankfurt-Quizz“, in welchem Stadtteil das Frankfurter Feuerwehrmuseum liege, in dem sich die Mitglieder liebevoll um ihre Ausstellungsstücke sorgen. Antwort: Bonames.

Nun gönnen wir den Bonameser Kollegen diese Erwähnung von Herzen, wunderten uns aber zugleich, warum wir seit geraumer Zeit von der FNP „geschnitten“ werden. Im Vorjahr, dem Jahr unseres Jubiläums, hatten wir doch die FNP, ebenso wie andere Redak-

