

Museums- Depesche

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



***Vom Wasserfass zum GTLF:
Tanklöschfahrzeuge bei der
Frankfurter Feuerwehr***

Inhalt der zehnten Ausgabe

	Seite
Inhalt / Impressum.....	2
„Vom Wasserfass zum TLF“: Tanklöschfahrzeuge der Frankfurter Feuerwehr.....	3
„Vom Waldbrandtanker zum Super-Pumper“: Großtanklöschfahrzeuge der Frankfurter Feuerwehr.....	10
Blick über den Tellerrand: Feuerwehrmuseum Pribyslav.....	17
Weihnachtliche Düfte im Feuerwehrmuseum.....	19
Vermischtes.....	21

Impressum

Museums-Depesche ist die kostenlose Informationsschrift des

Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins Frankfurt am Main e.V.

Florianweg 13

60388 Frankfurt am Main

Tel. 069 / 212 – 76 11 12

Fax 068 / 212 – 76 11 19

Mail fgmv.frankfurt@o2online.de

Web www.feuerwehr-frankfurt.de/museum

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

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

Zum Gelingen dieser Ausgabe haben beigetragen:

Matthias Schmidt, Wolfgang Rotter / Werksarchiv Iveco Magirus, Werksarchiv Rosenbauer, Werksarchiv Ziegler, Aad de Rooij, Stefan Gärth, Klaus Gorißen, Ralf Keine, Marc Dickler, Helmut Raab, Harald Nöbel, Adolf Schinnerl, Bildstelle Branddirektion Frankfurt

Vielen Dank dafür !

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



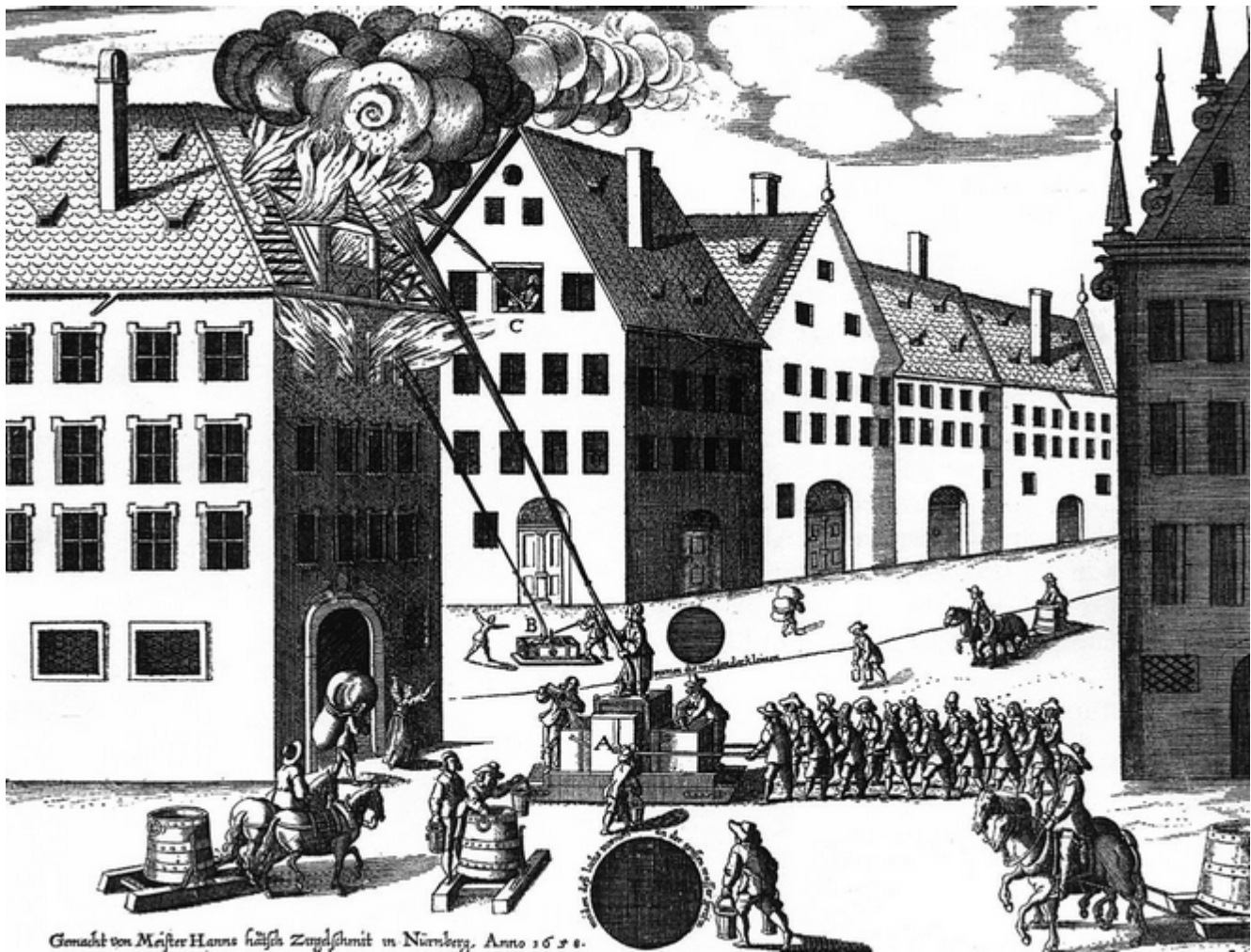
Zum Titelbild:

Wurde oft mit einem Fahrzeug der Flughafenfeuerwehr verwechselt: Auf der Feuerwache 6 der Berufsfeuerwehr war dieses Monstrum von einem Tanklöschfahrzeug, ein Faun / Magirus GTLF 18, stationiert.

Foto: Werkfoto Magirus

Vom Wasserfass zum TLF

Tanklöschfahrzeuge bei der Frankfurter Feuerwehr



Nürnberger Feuerspritze, anno 1658, Wasserversorgung mit Bütten auf „Schleifen“ (Schlitten)

Tanklöschfahrzeuge (TLF) führen in ihren eingebauten Löschwassertanks größere Mengen Wasser mit und eignen sich hierdurch besonders dazu, sofort nach Eintreffen an der Einsatzstelle einen Löschangriff einzuleiten, noch bevor eine Zubringerleitung von einem Hydranten zur Pumpe verlegt wird. Eine weitere große Bedeutung kommt den Tanklöschfahrzeugen überall dort zu, wo keine externe Löschwasserversorgung zur Verfügung steht, so z.B. auf Autobahnen oder in Wäldern. Nötigenfalls kann eine Versorgung der Einsatzstelle mit Löschwasser durch zwei oder mehr Tanklöschfahrzeuge im Pendelverkehr erfolgen.

Das Problem der Wasserversorgung von Brandstellen ist so alt wie die organisierte Brandbekämpfung selbst. So wundert es nicht, dass die lange Entwicklung hin zum modernen Tanklöschfahrzeug bereits mit dem ausgehenden Mittelalter begonnen hat. Bei Erlass der ersten Feuerordnungen (Frankfurt: 1439) waren weder Feuerspritzen noch Schläuche erfunden. Die Wasserversorgung von Brandstätten erfolgte über lange Eimerketten vom Main, von Weihern oder von Brunnen aus.

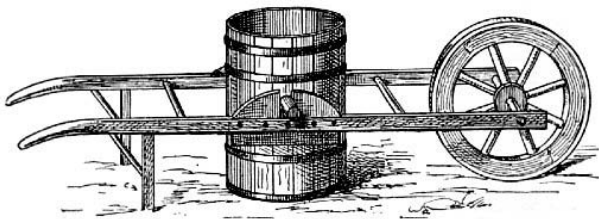
Dieser Zustand blieb lange bestehen, denn im frühen Mittelalter sah man Feuersbrünste noch als „Strafe Gottes“ an, deren man sich kaum entgegen zu stellen wagte. Somit zeigte man sich zunächst auch nur wenig interessiert an der Verbesserung des Feuer-schutzes, insbesondere des abwehrenden Brand-schutzes.

Erst nach und nach beginnen einzelne Konstrukteure damit, Feuerspritzen zu entwickeln. Im Jahre 1615 erscheint in Frankfurt ein Buch des Ingenieurs Salomon de Caus, eines der ersten Konstrukteure großer Feuerspritzen, unter dem Titel „Die bewegten Kräfte“. Darin ist eine einzylindrige Spritze auf einer „Schleife“ (eine Art Schlitten) abgebildet und beschrieben.

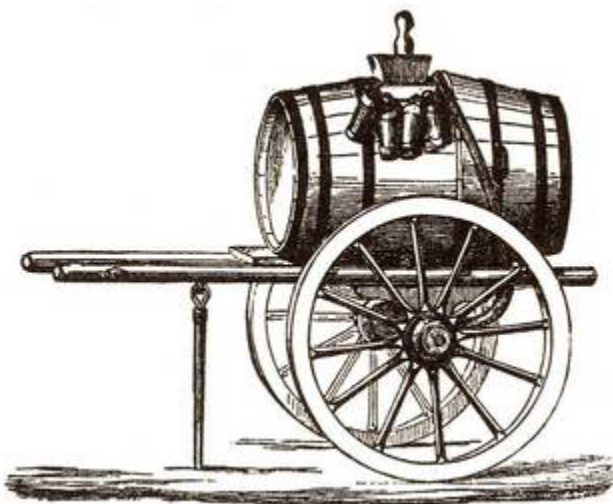
Mit den ersten Feuerspritzen war die Technik der Brandbekämpfung einen großen Schritt voran gekommen. Es konnte nun mit einer Art „Wenderohr“ an der Spritze zielgerichtet ein Wasserstrahl mit hohem Druck auf den Brandherd gerichtet werden.

Aber auch diesen Spritzen musste das Wasser zunächst mit Eimern zugeführt werden. Später begann man, Wasserfässer zu nutzen, die zunächst auf Schleifen (siehe großes Bild), später auf verschieden-

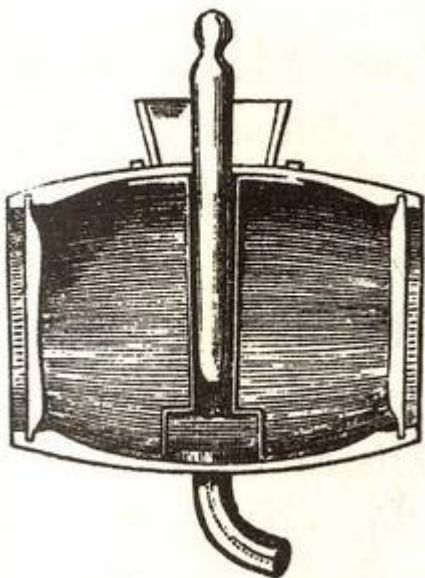
ste ein-, zwei- oder vierachsige Fahrgestelle gesetzt wurden. Mit diesen „Büttenwagen“ war der erste Schritt hin zu Löschfahrzeugen mit Wassertank erfolgt.



„Büttenwagen“ in Form einer einrädigen Karre



„Büttenwagen“ in Form einer zweirädigen Karre



Funktionsschnitt des o.g. zweirädigen Büttenwagens

Sogar die junge Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main nutze noch jahrelang nach ihrer Gründung diese so genannten Büttenwagen, was durch ein Foto vom Hof der ersten Wache der Berufsfeuerwehr in der ehemaligen Gendameriekaserne am Klapperfeld bewiesen wird. Gut erkennbar ist darauf der ziemlich hochbeinige Wagen mit dem markanten Fass. Die Hochbeinigkeit dieses Büttenwagens hatte ihren Grund. So konnte der Wagen direkt an oder über den Wasserkasten der Handdruckspritzen gefahren werden. Ein Auslaufrohr am Fassboden wurde dann

so ausgerichtet, dass das Wasser direkt in den Wasserkasten des Pumpwerkes laufen konnte. Der Auslauf wurde dabei durch das Ziehen eines konischen Holzstopfens freigegeben (siehe Konstruktionschnitt). Der längliche Holzstopfen diente somit gleichzeitig als Ablauf- und als Belüftungsventil – eine geniale, einfache, aber sehr wirkungsvolle Konstruktion.



Erste Feuerwache der Frankfurter Berufsfeuerwehr am Klapperfeld. Links hinten ein Büttenwagen

Die eigentliche Entwicklung hin zum modernen Tanklöschfahrzeug begann mit der Einführung so genannter „Gasspritzen“, oft auch „Kohlensäurespritze“ genannt. Die Urkonstruktion der Spritzen wurde in Amerika entwickelt. Man suchte dort Wege, um die zum Anheizen der Dampfspritzen erforderliche Zeit (10-15 Minuten) zu überbrücken und schuf den „Chemical Truck“.

Wesentlicher Bestandteil des Fahrzeuges war ein Wassertank mit rund 500 Liter Inhalt, dessen mitgeführtes Wasser mit Natron vorgemischt war. An der Einsatzstelle angekommen, wurde dem Wasser auch noch Schwefelsäure zusetzt. Bei der Reaktion von Natron und Schwefelsäure wurden dann große Mengen Kohlendioxid (landläufig fälschlicher Weise „Kohlensäure“ genannt) abgespalten, das den Behälter unter Druck setzte. So konnte ein Rohr im „Schnellangriff“ vorgenommen werden, so lange der Wasservorrat im Tank reichte; danach musste dann die Dampfspritze übernehmen.

Der Bremer Branddirektor Dittmann griff diese Idee auf und ließ in den Werkstätten der Feuerwehr eine pferdegezogene Handdruckspritze zur Gasspritze umbauen. Jedoch ging er von der chemischen Druckerzeugung ab und benutzte zum Aufladen des 600-Liter-Tanks zwei handelsübliche Druckgasflaschen mit Kohlendioxid.

Das so neu geschaffene Schnellangriffsfahrzeug bewährte sich bestens und wurde bald auch von anderen Feuerwehren nachgebaut; schließlich nahmen auch die Feuerwehrgerätehersteller die Fertigung von Gasspritzen auf. Auch die Frankfurter Feuerwehr stellte ein solches, pferdegezogenes Fahrzeug in Dienst. Wie beim Bremer Vorbild erfolgte das Herauspressen des Wassers aus dem Tank mit Kohlensäure; zwei Druckgasflaschen führte das Fahrzeug hierfür mit. Auch am Main sammelte man gute Erfahrungen mit dem



Pferdegezogene Gasspritze im Hof der Feuerwache Münzgasse

Erstangriffsfahrzeug und hatte es bis zur Jahrhundertwende in alle Löschzüge eingestellt. Wie bei vielen Berufsfeuerwehren bestand der Löschzug nun aus vier Fahrzeugen: Gasspritze, Dampfspritze, Tender und Drehleiter.



Benzingetriebene Gasspritze im Hof der Feuerwache Burgstraße

Im Jahre 1907 stellte die Berufsfeuerwehr Frankfurt ihr erstes von einem Benzinmotor angetriebenes Fahrzeug in Dienst. Da das Benzinfahrzeug im Gegensatz zu den pferdegezogenen Fahrzeugen die Feuerwache unmittelbar nach dem Alarm verlassen konnte, war es schon im Vorfeld der Beschaffung klar, dass dieses Fahrzeug als erstes an der Einsatzstelle eintreffen würde. Folgerichtig wählte man für dieses Fahrzeug die Funktion der Gasspritze für den ersten Angriff. Das Fahrgestell kam aus dem Werk Marienfelde der Daimler-Motoren-Gesellschaft (D.M.G.).

Mit der fortschreitenden Motorisierung wurde die Dampfspritze durch die Motorspritze ersetzt. Während viele Feuerwehren noch mit der unruhigen Kolbenpumpe arbeiteten, experimentierte der Frankfurter Branddirektor Johannes Schänker bereits mit der Kreiselpumpe, die schnell ihren Siegeszug bei den Feuerwehren antrat. Einen großen Nachteil musste sich die Kreiselpumpe aber ankreiden lassen: Im Gegensatz zur Kolbenpumpe konnte sie nicht selbst ansaugen. Wie schon so oft, machten die Frankfurter aus der Not eine Tugend: Sie platzierten oberhalb der Pumpe einen Wassertank, aus dem die Pumpe und die Saugschläuche „rückwärts“ gefüllt werden konnten. Gleichzeitig konnte dieser Wasservorrat aber

auch für den Erstangriff genutzt werden, so dass das Fahrzeug Dampf- und Gasspritze ersetzen konnte.

Die Kreiselpumpen setzten sich, ebenso wie der Benzinantrieb, durch. Das Problem des Ansaugens wurde durch Einführung verschiedener Entlüftungseinrichtungen, wie etwa der Flüssigkeitsring-Entlüftungspumpe, gelöst. Die Wassertanks wurden aber wegen des Wertes für den Schnellangriff beibehalten und wurden mit der Zeit immer größer. Neben der Autospritze entstand so auch die Autotankspritze; nun war endgültig ein eigener Fahrzeugzweig entstanden. In den dreißiger Jahren und während des Zweiten Weltkrieges fand man Tankspritzen aber eher bei den Fliegerhorstfeuerwehren und selten bei kommunalen Feuerwehren.

Ende der vierziger Jahre trat das Tanklöschfahrzeug endgültig seinen Siegeszug bei den öffentlichen Feuerwehren an. So beschaffte auch die Frankfurter Feuerwehr ab 1948 Fahrzeuge vom Typ TLF 15/48, wobei die zweite Zahl damals noch für das Baumuster stand.



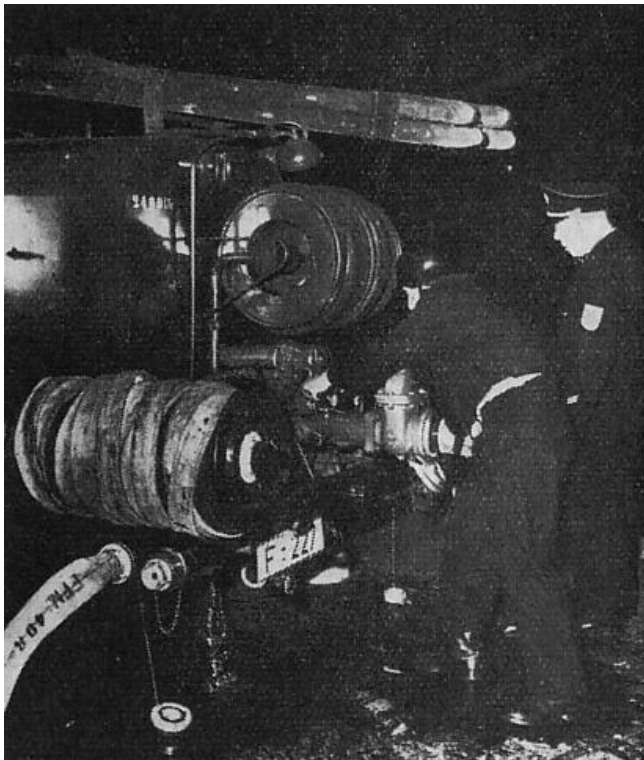
KHD S 3000 (Magirus) TLF 15/48 im Hof der Feuerwache Hanauer Landstraße

Während sich beim Mannschaftsraum nun endgültig die geschlossene Bauweise durchgesetzt hatte, lag der heckseitige Pumpenstand mit der Schnellangriffseinrichtung und einem Teil des Löschwassertanks noch im Freien. Der 2400 Liter fassende Schaummittel-tank integriert war, wurde durch eine Rohrschlange beheizt, durch die Auspuffgase geleitet wurden. So sollte das Einfrieren des Löschwassers in der kalten Jahreszeit verhindert werden.

Der Schaummittel-tank war über einen Vormischer mit der Saugseite der Pumpe verbunden; nach Öffnen des Behälterventils war es sofort möglich, einen Schnellangriff mit Schaum vorzunehmen. Für den Schnellangriff war bereits über der Pumpe eine Haspel mit einem formbeständigen C-Schlauch angeordnet. Die einstufige Kreiselpumpe hatte eine Nennleistung von 1.500 l/min bei 8 bar Ausgangsdruck. Als Entlüftungseinrichtung war der später für Magirus typische Auspuff-Ejektor eingebaut. Der 75 PS starke Motor erlaubte eine Höchstgeschwindigkeit von 63 km/h.

Diese nach dem damaligen Stand der Technik sehr modernen Fahrzeuge blieben bei der Frankfurter Feuerwehr bis weit in die 1960er Jahre hinein im Dienst. In den feuerwehreigenen Werkstätten wurden im Laufe der Zeit einige Veränderungen kleineren Umfanges vorgenommen, um das Fahrzeug an die sich verän-

dernden Einsatzbedingungen anzupassen; z.B. wurde das TLF 15 mit Rundumkennleuchten ausgestattet.



TLF 15/48 bei einem Einsatz im Jahr 1957. Gut erkennbar ist der offene Pumpenstand

Ende der 1940er Jahre kam bei den deutschen Feuerwehren noch einmal die Diskussion auf, ob man nicht auch wieder offene Mannschaftskabinen einführen soll, um die Mannschaft nicht zu „verweichlichen“. Die Frankfurter Feuerwehr ging gegen solche Vorschläge energisch vor. Im Mai 1949 erschien in der Fachzeitschrift *Brandschutz* ein Artikel des Vorsitzenden des Personalrates der Frankfurter Berufsfeuerwehr, Ernst Mischner. Hierin hieß es:

„Wenn auch die heutigen Löschfahrzeuge in einer Zeit entwickelt wurden, die auf die Bedürfnisse des Krieges ausgerichtet war, so hat sich aber für die Berufsfeuerwehr die geschlossene Bauweise im Interesse der Schlagfertigkeit und der Gesundheit für die Löschmannschaft äußerst vorteilhaft erwiesen. Wer die Zeit der offenen Löschfahrzeuge miterlebt hat, der weiß genau, wie es im Winter bei Frost, Schneestürmen oder Regenschauern mit der Einsatzfähigkeit der Mannschaft bestellt war. Schon einem Laien wird es einleuchten, daß ein Feuerwehrmann, der an der Brandstelle bei solcher Witterung von einem überdachten und verhältnismäßig warmen Mannschaftsraum aus seine Löscharbeit beginnt, mehr leisten kann als in anderem Falle. Es steht einwandfrei fest, daß die Erkältungskrankheiten seit der Einführung der geschlossenen Fahrzeuge ganz erheblich zurückgegangen sind. Die Kollegen, die heute noch mit den Merkmalen von Stirnhöhlen- oder Mittelohr-Operationen gekennzeichnet sind, haben es nur dieser überholten offenen Konstruktion zu verdanken. Der Gedanke, für die Zukunft wieder zu dieser Bauweise zurückzukehren, muß in Fachkreisen als ein Rückschritt angesehen werden.“

Nach kurzer Diskussion wendete man sich wieder von diesem anachronistischen Gedanken ab. Die weitere Entwicklung brachte dann das krasse Gegenteil vom Diskutierten und bisher dagewesenen hervor. Waren bisher, z.B. beim TLF 15/48, noch Teile des Aufbaues offenliegend, begann man Anfang der fünfziger Jahre Fahrzeuge zu bauen, bei denen kein einziges Teil der Ausrüstung offen gelagert war.



Mercedes Benz / Metz „Omnibus-TLF“, Baujahr 1954

Sowohl bei Magirus in Ulm als auch bei Metz in Karlsruhe begann man zunächst Tanklöschfahrzeuge, dann Löschfahrzeuge und später auch Sonderfahrzeuge zu bauen, bei denen Motor-, Mannschafts- und Geräteraum quasi „aus einem Guss“ bestanden. Optisch erinnerten diese Fahrzeuge sehr an die Busse der damaligen Zeit, weswegen sich schnell der Begriff „Omnibus-Bauform“ einbürgerte.

Einer der ersten und dann wohl häufigsten Vertreter dieses Stils war das von Metz auf einem Daimler-Benz LF 3500-Fahrgestell aufgebaute Tanklöschfahrzeug TLF 15 „Modell Frankfurt“ (Firmenbezeichnung), das natürlich auch bei der Frankfurter Feuerwehr anzutreffen war.

Wie bereits erwähnt, war bei diesem Fahrzeug kein Teil der Ausrüstung im Freien gelagert. Die Dachbeladung, wie etwa die Steckleitern, war mit im Aufbau untergebracht worden. Auch die bisher offen auf den Trittbrettern gelagerten Saugschläuche waren in integrierten Fächern verschwunden.



„Omnibus-TLF“ bei einem Einsatz am Osthafenplatz

Die *Omnibus-Bauform* blieb aber nur eine modische Zeiterscheinung. Insbesondere die umständliche Entnahme der Leitern aus dem Aufbau stieß auf die Kritik der Feuerwehren. Ab Mitte der fünfziger Jahre wurden auch bei der Frankfurter Feuerwehr wieder Fahr-



Magirus TLF 16 in der Feuerwache Burgstraße

zeuge beschafft, bei denen Mannschafts- und Geräte-räume voneinander getrennt waren. Beibehalten wurde aber der geschlossene Pumpenstand und die völlige Integration des Löschwassertanks in den Aufbau des Fahrzeuges. Ein Magirus S 3500 „Rundhauber“ TLF 16 zeigte zumindest aber noch Reminiszenzen an die Omnibus-Bauform. Das 1956 gebaute, auf der Feuerwache 2 in der Burgstraße stationierte, Fahrzeug hatte eine Motorleistung von 125 PS.



Magirus-„Ami“-TLF auf dem „Monte Scherbelino“

Im Jahr 1955 lieferte Magirus eine größere Zahl Tanklöschfahrzeuge vom Typ TLF 15-S7 auf Fahrgestellen vom Typ A 3500 an die US-Streitkräfte. Nach ihrer Ausmusterung bei den Amerikanern wurden die Fahrzeuge an kommunale Feuerwehren verkauft; manchmal sogar verschenkt. Auf diesem Wege kam ein solches Fahrzeug auch zur Frankfurter Feuerwehr; vermögensrechtlich geführt wurde es allerdings beim Stadtreinigungsamt. Eingesetzt wurde es auf der als „Monte Scherbelino“ bezeichneten Mülldeponie im Stadtteil Sachsenhausen, auf der die Berufsfeuerwehr wegen der ständigen Brände eine fest besetzte Wache unterhielt. Im Sprachgebrauch der Feuerwehrkollegen war das Fahrzeug, das bis auf wenige Geräte abgerüstet war, nur das „Ami-TLF“.

Von 1957 bis 1961 wurden Tanklöschfahrzeuge TLF 16 auf Fahrgestellen vom Typ Mercedes Benz LAF 311 beschafft; der Aufbau stammte von Metz. Diese Fahrzeuge erwiesen sich als sehr robust und blieben z.T. bis weit in die siebziger Jahre hinein im Dienst.

Ab 1961 waren dann die neuen Mercedes „Kurzhauber“-Fahrgestelle erhältlich und es wurden auch wieder Tanklöschfahrzeuge vom Typ TLF 16 auf diesen Fahrgestellen beschafft. Der Aufbau kam zunächst weiterhin von der Firma Metz und unterschied sich nur unwesentlich von den Vorgängermodellen.



Daimler Benz LAF 311 / Metz TLF 16



Daimler Benz LAF 322 / Metz TLF 16



Daimler Benz LAF 1113 / Bachert TLF 16

1965 kam dann erstmals auch die Firma Bachert in Frankfurt zum Zuge und erhielt einen Lieferauftrag für TLF 16. Über ein solches Bachert-TLF ist eine besondere Geschichte zu erzählen. Es stand bis in die 80er Jahre hinein auf der damaligen Feuerwache 6 in der Mörfelder Landstraße (Sachsenhausen) im Dienst und wurde allgemein nur als „Waldbrand-TLF“ bezeichnet. Die Frankfurter Feuerwehr hatte nachträglich bei Bachert eine Vergrößerung des Löschwassertanks auf 3.300 Liter machen lassen. Wenn man bestimmte Drehtüren am Aufbau öffnete, blickte man direkt auf die Tankwandungen. Mit der Indienststellung eines Großtanklöschfahrzeuges von Rosenbauer auf der Feuerwache 6 wurde das „Waldbrand-TLF“ außer Dienst gestellt.



„Waldbrand-TLF“, heute bei der FF Okarben

Das Fahrzeug existiert heute immer noch; erfreulicherweise noch dazu in einem hervorragenden Pflegezustand. Nach seiner Außerdienststellung bei der Berufsfeuerwehr ging das „Waldbrand-TLF“ an die Freiwillige Feuerwehr Karben-Okarben im Wetteraukreis, wo es heute noch wertvolle Dienste leistet.

Weitere „Mercedes Kurzhauber“ blieben auch bei der Freiwilligen Feuerwehr in Frankfurt noch bis Anfang der achtziger Jahre in Dienst.

Zusätzliche Tanklöschfahrzeuge vom Typ TLF 8 und TLF 16 kamen in den 60er Jahren in größerer Zahl über Großserien, die vom Bund für den Katastrophenschutz beschafft wurden, zu den Freiwilligen Feuerwehren der Stadt.



Mercedes Benz Unimog S 404.1 als Tanklöschfahrzeug TLF 8 des Katastrophenschutzes, hier mit einem intern als „Achilles-Flak“ bezeichneten Schaum-/Wasserwerfer-Anhänger SWA. Der Aufbau des TLF stammte von Magirus



Katastrophenschutz-TLF 16 der Freiwilligen Feuerwehr Nied auf Magirus Merkur 125 A

Bei beiden Baureihen blieb ein geringerer Teil der vorhandenen Fahrzeuge bis zu seiner Außerdienststellung in seiner ursprünglichen roten Lackierung mit schwarzen Radkästen und Stoßstangen. Der größere Teil erhielt jedoch die für Frankfurt typische Rot-Weiß-Lackierung. Heute existieren bei der Frankfurter Feuerwehr keine Fahrzeuge mehr aus diesen Serien; sie wurden alle über den Bund veräußert.



Magirus Deutz FM 170 D 11 FA Tanklöschfahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Enkheim



Magirus Deutz FM 192 D 11 FA Tanklöschfahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Oberrad

Ebenfalls mittlerweile komplett außer Dienst gestellt sind von kommunaler Seite in den siebziger Jahren für die Freiwilligen Wehren der Stadt beschafften TLF 16 auf den damals zunehmend verbreiteten Magirus „Frontkern“ (D-Baureihe). Die später als TLF 16/25 bezeichneten Fahrzeuge wurden zunächst mit 170 PS starken Motoren ausgeliefert, später erfolgte eine Leistungserhöhung auf 192 PS. Der Aufbau und die Beladung der Fahrzeuge waren normgerecht. Dies konnte man von der Folgegeneration wahrlich nicht mehr sagen!

Anfang der achtziger wurde die Frankfurter Feuerwehr, als erste kommunale Feuerwehr in Deutschland, Großkunde bei dem österreichischen Feuerwehrfahrzeug-Hersteller Rosenbauer. Fast dreißig Löschgruppenfahrzeuge (LF), Hilfeleistungs-Löschfahrzeuge (HLF), Tanklöschfahrzeuge (TLF), Groß-Tanklöschfahrzeuge (GTLF) und Trocken-/Tanklöschfahrzeuge (TroTLF) bestellten die Frankfurter für die Berufs- und Freiwillige Feuerwehr.



Magirus Deutz FM 192 D 11 FA / Rosenbauer Tanklöschfahrzeug TLF 16

Zwei nicht normgerechte TLF 16 auf Magirus-Fahrgestellen gingen an die Freiwilligen Feuerwehren Kalbach und Rödelheim, ein weiteres zunächst an die Berufsfeuerwehr. Der Mannschaftsraum der TLF war nicht für eine Staffel (1+5 Mann), sondern für eine Löschgruppe (1+8 Mann) ausgelegt. Als Feuerlöschkreiselpumpe wurde, wie bei allen Frankfurter Rosenbauer-Fahrzeugen, eine kombinierte Hochdruck-/Normaldruck-Pumpe gewählt. Sowohl für den Hochdruck- als auch den Normaldruckbereich war eine Schnellangriffseinrichtung mit formbeständigem Schlauch und Rosenbauer Nebel-Pistolenrohr (Nepiro) vorhanden. Die Fahrzeuge verfügten über einen fest eingebauten Schaummitteltank und einen Pumpenvormischer. Eine weitere Abweichung von der Norm stelle der auf dem Aufbaudach installierte, betriebsbereit angeschlossene Schaum-/Wasser-Werfer dar. Der Werfer konnte aber auch vom Fahrzeugdach abgenommen und im abgesetzten Betrieb auf einer Lafette eingesetzt werden.



Magirus/Rosenbauer-TLF im Brandeinsatz

Eine weitere Besonderheit der Rosenbauer-Fahrzeuge war der Pumpenstand. Dieser war nicht mit einem Rollladenverschluss, sondern mit einer hochschwenkbaren Heckklappe versehen, die zugleich dem Maschinisten als Regenschutz diente. Die Pumpe und alle Ventile waren nicht direkt zugänglich, sondern wurden von einer Schalttafel am Heck elektro-pneumatisch mittels Tipp- und Drehschaltern angesteuert. Von dieser auf den ersten Blick für den Maschinisten sehr bequemen Bedienung wandte man sich aber wieder ab, da sie auch zusätzliche technische Fehlerquellen mit sich brachte.



Mercedes Benz 1222 AF / Rosenbauer TLF 16 der Freiwilligen Feuerwehr Unterliederbach

Nach einem Zerwürfnis mit der Firma Magirus über die weitere Lieferung von Fahrgestellen für Rosenbauer-Aufbauten kam während der Beschaffungsjahre der Rosenbauer-Fahrzeuge ein Wechsel hin zu Daimler Benz-Fahrgestellen, so dass auch Tanklöschfahrzeuge und Groß-Tanklöschfahrzeuge zunächst auf Magirus, später auf Mercedes aufgebaut wurden. Hiermit verlor die Frankfurter Feuerwehr auch ihren Ruf als „Magirus-Hochburg“, den sie mehr als zwei Jahrzehnte lang gehabt hatte.



Dennoch kam die letzte bisher für die Frankfurter Feuerwehr beschaffte Serie von Tanklöschfahrzeugen wieder von Magirus. Für die Freiwilligen Feuerwehren Hausen, Praunheim und Seckbach wurden im Jahr 1989 drei TLF 16/25 auf Fahrgestellen vom Typ Iveco Magirus 120-23 AW beschafft. Die nicht ganz normgerechten Fahrzeuge verfügen, ähnlich wie die Rosenbauer-Fahrzeuge, über eine Gruppenkabine, eine kombinierte Hochdruck-/Normaldruckpumpe und einen 200 Liter fassenden Schaummitteltank.

Vom Waldbrandtanker zum „Super-Pumper“: GTLFs der Frankfurter Feuerwehr



Geschundene Kreatur: zerstörtes GTLF 24 im Hof der Feuerwache 5 in Nied

Für die Schlagkraft einer modernen Berufsfeuerwehr in einer Stadt mit stetig wachsenden Gefahrenpotenzialen ist die ständige Verfügbarkeit von ausreichenden Mengen Löschwassers eine Grundvoraussetzung. Die zuvor beschriebene Entwicklung der Tanklöschfahrzeuge löste zumindest das Problem der Wasserversorgung für den Erstangriff bis zum Aufbau einer belastbaren Wasserversorgung. Ein großes Problem blieb aber nach wie vor die Löschwasserversorgung bei Bränden fernab von Wasserentnahmestellen; etwas Waldbrände, Brände auf Müllhalden oder auf der Autobahn. Ähnliche Probleme traten auf, wenn die Großbrände zwar im Bereich der Wasserversorgung lagen, diese aber für eine effektive Brandbekämpfung nicht ausreichend war. Bei den meisten Feuerwehren ist es heute noch üblich, solche Einsatzstellen mit Tanklöschfahrzeugen im Pendelverkehr zu versorgen. Gerade diese Versorgung im Pendelverkehr bindet aber viel Personal und Fahrzeuge, die an anderer Stelle besser eingesetzt werden könnten. Insbesondere die großen Berufsfeuerwehren machten sich bereits früh daran, diese Situation zu bereinigen.



Tanksattelzug mit 2 x 2.500 l Wasservorrat

In Frankfurt erfolgte der erste Schritt in Richtung Groß-Tanklöschfahrzeug (GTLF) ausgerechnet auf einer Müllkippe. Zahlreiche Brände auf der riesigen Mülldeponie „Monte Scherbelino“ im Frankfurter Süden sowie immer wieder auftretende Waldbrände in Deutschlands größtem Stadtwald zeigten schon in

den 1950er Jahren die dringende Erfordernis, die Versorgung der Einsatzkräfte mit Löschwasser deutlich zu verbessern. Wie schon so oft zuvor in der Geschichte der Frankfurter Wehr ging man ans Konstruieren und in eigenen Werkstätten ans Werkeln. Die Berufsfeuerwehr verfügte zu diesem Zeitpunkt bereits über eine Sattelzugmaschine von Magirus, für die im Laufe der Zeit mehrere Auflieger (z.B. Auflieger für Lanninger-Rohre, Schaumtank) entstanden. Auf einen weiteren, einachsigen Auflieger befestigte man die Tanks von zwei ausgemusterten TLF 15, so dass nun bereits 5.000 Liter Wasser mit einem einzigen Fahrzeug nachgeführt werden konnten.



GTLF 12 in Sattelschlepper-Bauart von Magirus

Im Jahre 1961 beschaffte die Werkfeuerwehr der Farbwerke Hoechst ein als Sattelschlepper gebautes Großtanklöschfahrzeug GTLF 12. Die Berufsfeuerwehr zog nach und beschaffte zum damaligen Preis von knapp 150.000 DM ein nahezu baugleiches Fahrzeug. Das Fahrzeug der Berufsfeuerwehr unterschied sich nur durch ein lenkbares Hinterachsaggregat am Auflieger und ein fehlendes Schlauchbett auf dem Aufbaudach.



GTLF 12 in späterer Rot-Weiß-Lackierung

Beide Fahrzeuge hatten eine Allrad-Zugmaschine vom Typ Magirus Jupiter AS mit einer Motorleistung von 170 PS; für ein zulässiges Gesamtgewicht von 31.000 kg schon zur damaligen Zeit hoffnungslos untermotorisiert!

Das 11,75 Meter lange Gespann führte 12.000 Liter Löschwasser und 1.200 Liter Proteinschaummittel „Tutogen“ mit. Wasser und Schaum konnten über zwei Schnellangriffseinrichtungen, einen Werfer oder über die Druckabgänge abgegeben werden. Die Feuerlöschkreiselpumpe vom Typ Magirus FP 16/8-S (max. Leistung 2.400 l/min) befand sich im Auflieger; ihre Antriebswelle wurde durch den Mittelpunkt der Sattelkupplung in den Auflieger geführt!



GTLF 12 auf Alarmfahrt!

Mitte der 1960er Jahre begannen mehrere Berufsfeuerwehren, Großtanklöschfahrzeuge mit Wasservorräten von etwa 5.000 – 6.000 Litern zu beschaffen; allen voran die Feuerwehren München, Frankfurt und Köln, später auch Duisburg. Aus diesen Fahrzeugen entstand in den siebziger Jahren schließlich das genormte Tanklöschfahrzeug TLF 24/50.

Die ersten Frankfurter GTLF 6 wurden von Magirus auf „Eckhauber“-Fahrgestelle vom Typ 200 D 16 mit Allradantrieb aufgebaut. Das erste Fahrzeug dieser Serie wurde 1967 in Dienst gestellt und unterschied sich optisch und technisch deutlich von den Fahrzeugen der genannten Feuerwehren.

Neben einem Rohrgerüst, dem so genannten *Astabweiser*, der die Auf- und Anbauten des Fahrzeuges bei Fahrten im Wald schützen sollte, fiel dem Betrachter sofort eine Glaskuppel um Fahrzeugdach auf, die über dem Beifahrersitz installiert war. Diese Kuppel ermöglichte es, den im vorderen Aufbaube-



Erste Generation Frankfurter GTLF 6 von Magirus

reich befindlichen Schaum-/Wasser-Werfer (Monitor) elektro-hydraulisch vom Fahrerhaus aus zu bedienen, ohne dieses verlassen zu müssen. Hierzu konnte ein Klappsitz, der über dem eigentlichen Beifahrersitz angebracht war, heruntergeklappt werden. Der Werfer hatte eine Leistung von 2.000 l/min und eine Wurfweite von bis zu 90 m bei Wasserbetrieb. Im Schaumbetrieb konnte eine Schaumausbeute von 14 m³/min erreicht werden.

Fernbedient konnten aber auch die zwei Sprühdüsen im Bereich der vorderen Stoßstange zugeschaltet werden, z.B. um das Fahrzeug bei der Fahrt über brennende Wiesen oder durch brennende Öllachen zu schützen.



Beide Eckhauber- GTLF 6 im Einsatz

Das 17,5 t schwere Fahrzeug führte 5.000 Liter Wasser und 500 Liter „Tutogen“-Schaummittel mit. Die Feuerlöschkreiselpumpe hatte eine Nennleistung von 2.500 l/min bei 10 bar. Beschafft wurden zwei Fahrzeuge aus dieser Serie. Eines der Fahrzeuge war nach seiner Außerdienststellung bei der Berufsfeuerwehr noch jahrelang im Rhein-Main-Gebiet unterwegs; die Abbruchfirma *Chantre* nutzte es, um auf Baustellen den entstehenden Staub niederzuschlagen.



GTLF 6 auf Frontlenkerfahrgestell

Weitere GTLF 6 wurden dann ab 1971 auf die moderneren Frontlenkerfahrgestell vom Typ FM 230 D 16 FA aufgebaut. Abgesehen von einer moderneren, „schlankeren“ Technik bei den Monitoren und der Verwendung von Rolllädenverschlüssen statt Dreh-türen am Aufbau unterschieden sich die Frontlenker-GTLF kaum von den Eckhaubern.

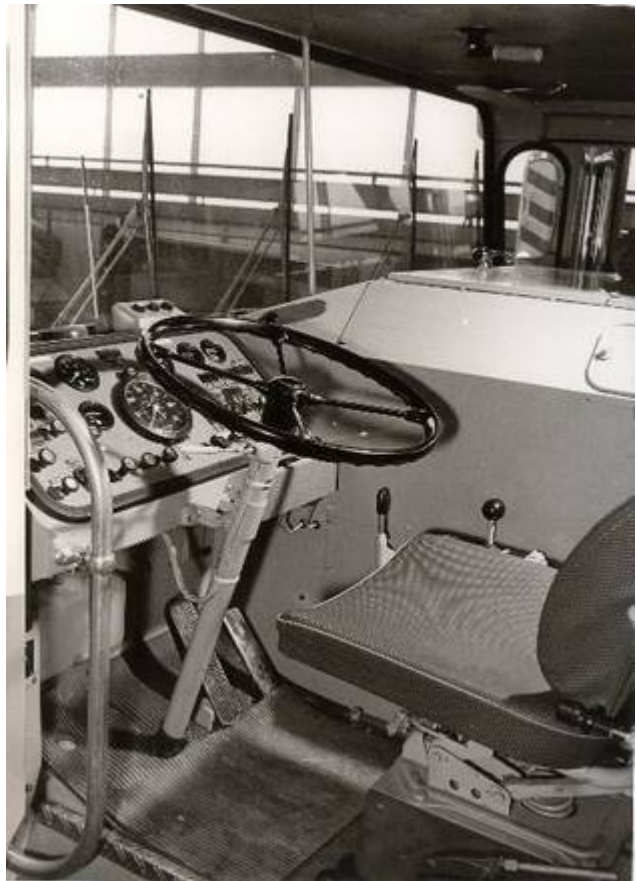
Diese GTLF-Generation fand sich bis 1988 bei der Berufsfeuerwehr Frankfurt, dann wurde das letzte Fahrzeug dieser Serie außer Dienst gestellt. Sie wurden dann noch z.B. bei der Flughafenfeuerwehr oder bei der FF Immenhausen bei Kassel eingesetzt.

1972 fand die internationale Brandschutz-Fachmesse „Interschutz – Der Rote Hahn“ in Frankfurt am Main statt. Zu dieser Gelegenheit stellte die Berufsfeuerwehr der Stadt die größten Tanklöschfahrzeuge der Welt in Dienst.



Der „Januskopf“ der Feuerwehr: GTLF 18

Das sicherlich spektakulärste Fahrzeug war das von Magirus auf einem Faun-Fahrgestell vom Typ LF 1412 V 8x8 aufgebaute GTLF 18. Das Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 52 Tonnen führte 18.000 Liter Wasser und 1.800 Liter Schaummittel mit. Ein solcher Fahrzeugtyp war bisher nur für Flughafenfeuerwehren gebaut worden. Etwas unterschied den Vierachser aber von seinen Flughafen-Kollegen: Er besaß an beiden Enden des Fahrzeuges ein Fahrerhaus. Mit dieser Technik sollte das Rangieren mit dem Koloss in engen Straßen verhindert werden. Der Fahrer brauchte nur in die jeweils andere Fahrerkabine zu wechseln und konnte quasi „vorwärts“ wieder aus der Straße herausfahren. Da hierbei aber die gleichen Achsen gelenkt blieben,



Blick in die Fahrerkabine des GTLF 18. Im Kasten zwischen den Sitzen befindet sich der 500 PS-Motor



Blick auf die andere Seite der Kabine: Fernbedienung des Monitors vom Beifahrersitz

änderte sich das Fahrverhalten des Fahrzeuges und war somit nur etwas für erfahrene Fahrer!

Angetrieben wurde der Gigant von zwei je 500 PS starken Dieselmotoren. Es war auch möglich, parallel den einen Motor für den Fahr- und den anderen für den Pumpenbetrieb zu nutzen. So konnte auch während der Fahrt ein Löschangriff über die zwei ferngesteuerten Monitore vorgenommen werden. Die Pumpe leistete 4.800 l/min bei 8 bar. Wegen dieser für die damalige Zeit gewaltigen Leistung wurden auf dem Fahrzeug Saugschläuche der ungewöhnlichen Größe „F“ mitgeführt.



GTLF 18 im Großbrandeinsatz

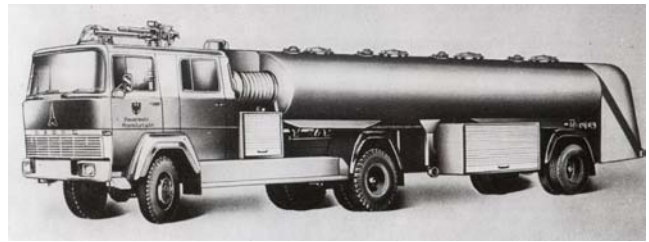
Die komplexe Technik des „Zweiköpfigen“ brachte jedoch viele Probleme mit sich. Umfangreiche, meist teure Reparatur- und Wartungsarbeiten waren an der Tagesordnung. Als Konsequenz hieraus wurde die Beschaffung eines als Groß-Pulverlöschfahrzeuges geplanten Zwillingsfahrzeuges nicht weiter verfolgt. Das GTLF 18 wurde nach rund zehnjähriger Dienstzeit ausgemustert und an das Deutsche Feuerwehrmuseum in Fulda übergeben, wo es als Blickfang auf der Freifläche vor dem Museum diente. Leider haben dem einmaligen Fahrzeug im Laufe der Zeit die Witterungseinflüsse so sehr zugesetzt, dass es schließlich verschrottet werden musste.



GTLF 18 vor dem DFM in Fulda

An dieser Stelle muss etwas zu Ehren-Rettung des Deutschen Feuerwehrmuseums gesagt werden, dem immer mal wieder vorgeworfen wird, dieses einmalige Fahrzeug „vergammeln“ zu lassen haben und an der Verschrottung schuldig zu sein. Die Feuerwehr Frankfurt am Main hatte bei der Übergabe des GTLF ans DFM zugesagt, mehrmals im Jahr mit einer Delegation nach Fulda zu kommen und das Exponat zu pflegen und zu konservieren. Wie es mit Versprechen

manchmal so ist – sie geraten ganz schnell wieder in Vergessenheit...



Phantomzeichnung GTLF 24...



...und das realisierte Fahrzeug

Noch ein zweites Frankfurter GTLF erstaunte 1972 die Fachwelt: das als Sattelschlepper gebaute GTLF 24. 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.

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.

Das Fahrzeug wurde bis 1992 bei einer Vielzahl von Bränden und Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen eingesetzt. Der wohl herausragendste Einsatz dürfte dabei wohl die Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen im Sommer 1975 gewesen sein, wo das GTLF zu dem Fahrzeugtross gehörte, der von Frankfurt aus zur Hilfeleistung ins Nachbar-Bundesland ausrückte.

Als Freveltat ist das zu bezeichnen, was mit dem einzigartigen Fahrzeug nach seiner Ausmusterung passierte. Es wurde auf der damaligen Feuerwache 5 in Nied als Übungsobjekt für den dort stationierten Hilfeleistungs-Zug „missbraucht“ und immer wieder, bis zu völligen Zerstörung, auf die Seite geworfen

und wieder aufgerichtet (siehe großes Foto am Anfang des Artikels). Danach wurde es verschrottet. Heute wäre man froh, dieses einmalige technische Denkmal im Museumsbestand erhalten zu haben...

Anfang der 1980er Jahre ging man an die Weiterentwicklung bewährter Technik. Mittlerweile wurden die Aufbauten Frankfurter Löschfahrzeuge überwiegend von der österreichischen Firma Rosenbauer geliefert; auch insgesamt vier Großtanklöschfahrzeuge bauten die Österreicher für die Frankfurter Berufsfeuerwehr.



Rosenbauer GTLF 6 auf Magirus-Fahrgestell

Für die damaligen Feuerwachen 5 und 7 beschaffte man zunächst zwei GTLF 6 auf Magirus Deutz-Fahrgestellen vom Typ FM 232 D 17 FA. Wie alle anderen nach Frankfurt gelieferten Rosenbauer-Fahrzeuge verfügten auch die GTLF über eine kombinierte Hochdruck-/Normaldruckpumpe und über zwei Schnellangriffseinrichtungen mit Nepiro. Wie die Vorgängerfahrzeuge von Magirus verfügten die GTLF über Selbstschutzdüsen und einen vom Fahrerhaus aus fernbedienbaren Monitor; lediglich auf die Glasanzel im Dach hatte man nun verzichtet. Die GTLF 6 führten 5.500 Liter Wasser und 500 Liter Mehrbereichsschaummittel mit; letzteres konnte über den Pumpenvormischer „per Tastendruck“ zugemischt werden.



Mercedes Benz / Rosenbauer GTLF 6 bei einem Einsatz im Oberhafen

Ein weiteres GTLF 6 wurde 1984 an die Feuerwache 2 in der Burgstraße geliefert; diesmal auf einem Mercedes-Benz-Fahrgestell vom Typ 1928 AK 38.



Mercedes Benz 2636 / Rosenbauer GTLF 10

Das größte nach Frankfurt gelieferte Rosenbauer-Großtanklöschfahrzeug war jedoch das ebenfalls im Jahr 1984 gelieferte und zunächst auf der Feuerwache 6 in Sachsenhausen stationierte GTLF 10. Der wuchtige Dreiachser führte 9.000 Liter Wasser und 1.000 Liter Schaummittel mit. Die Feuerlöschkreiselpumpe hatte eine Leistung von 4.000 l/min bei 10 bar auf der Normaldruckseite und 400 l/min bei 40 bar auf der Hochdruckseite.

Einen wesentlichen Unterschied zu den anderen Frankfurter Rosenbauer-GTLFs stellte die eingebaute „Mixmatic“-Anlage dar. Hierbei erfolgte nicht, wie bei den übrigen Fahrzeugen, die Zumischung des Schaummittels durch einen Pumpenvormischer. Eine Schaummittelpumpe, die von einem separaten, 36 PS starken Hatz-Dieselmotor angetrieben wurde, setzte das aus dem Tank entnommene oder über eine B-Leitung eingespeiste Schaummittel unter Druck. Das unter Druck stehende Schaummittel wurde nun den verschiedenen Zumischeinheiten zugeführt, die jeweils den Druckabgängen des Fahrzeuges vorgeschaltet waren. Hier wurde nun dem Löschwasser das Schaummittel unter Druck zugeetzt, wobei für jeden der sechs B-Abgänge eine eigene Zumischrate wählbar war. Um eine gleichmäßige Schaumqualität auch bei Druckschwankungen zu erhalten, war die Mixmatic-Anlage mit einer automatischen Differenzdruck-Regelung ausgestattet.



Rosenbauer GTLF 10 bei einer Präsentation

Das GTLF 10 von Rosenbauer war in den letzten Jahren auf der neuen Hauptfeuerwache im Stadtteil Eckenheim stationiert, bevor es im Herbst 2011 ersetzt und ausgemustert wurde.



Mercedes Benz / Ziegler TLF 24/50-HDS

Das letzte noch im Dienst befindliche GTLF 6 von Magirus wurde 1988 durch ein „aufgemotztes“ Normfahrzeug ersetzt. Das TLF 24/50 von Ziegler hatte zusätzlich zur Norm eine kombinierte Hochdruck-/Normaldruck-Pumpe, einen Pumpenvormischer, zwei Schnellangriffseinrichtungen und Selbstschutzdüsen. Pumpe und Selbstschutzdüsen konnten von einem Bedienpult am Armaturenbrett der Fahrerkabine aus bedient und auch während der Fahrt eingesetzt werden. Der auf dem Dach befindliche Schaum-Wasser-Werfer war jedoch nur noch für direkten Handbetrieb eingerichtet. Der Geräteaufbau bestand erstmals bei einem Fahrzeug für die Frankfurter Feuerwehr aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) und wurde von der Firma Plastisol in den Niederlanden gefertigt. Das Fahrzeug wurde auf der „Interschutz '88“ in Hannover ausgestellt und danach auf der Feuerwache 1 in der Hanauer Landstraße in Dienst gestellt.

Fast wäre es zu einer vorzeitigen Außerdienststellung des Fahrzeuges gekommen, nachdem es ausgerechnet bei einem Fahrsicherheits-Training umstürzte. Der GFK-Aufbau war gebrochen und galt zunächst als nicht reparaturfähig; die Kostenübernahme für den Wiederaufbau ungeklärt. Erst als die Versicherung des Fahrtraining-Veranstalters die Kostenübernahme zusagte, wurde das Fahrzeug in die Niederlande überführt, wo der Aufbau tatsächlich wieder „geklebt“ werden konnte. Seitdem trug das Fahrzeug keine Lackierung mit tagesleuchtfarbenem Rotanteil (RAL 3024) mehr, sondern zeigte sich in dem Farbton Feuerrot (RAL 3000). Die Wiederindienststellung erfolgte nun auf der Feuerwache 4 in Bockenheim.

Im Herbst 2011 wurde das TLF 24/50-HDS außer Dienst gestellt. Im Rahmen der Städtepartnerschaft Frankfurt am Main / Granada (Nicaragua) wurde das Fahrzeug im Dezember 2011 in den Hafen von Antwerpen (Belgien) überführt und befindet sich derzeit per Schiff auf dem Weg nach Nicaragua, wo es hoffentlich noch wertvolle Dienste leisten wird.



Schlüsselübergabe: Feuerwehrchef Ries und Stadtrat Frank übergeben das TLF 24/50 zur Verschiffung nach Nicaragua



Phantombild „Mini-GTLF“

Der bereits vor Jahren verstorbene Abteilungsleiter „Technik“, Karlheinz Faber, hatte zu Zeiten der Entwicklung der Vorauslöschfahrzeuge (VLF) für die Berufsfeuerwehr übrigens die Idee, auch GTLF zu miniaturisieren; diese auf einem Straßenfahrzeug mit „Schweizer Breite“ (2,30 m) aufzubauen. Über die Anfänge einer Machbarkeitsstudie kam dieses Projekt aber nicht hinweg.



GTLF 10 von Iveco Magirus

Im Jahr 1994 beschaffte die Berufsfeuerwehr ein weiteres GTLF 10, das zunächst kurze Zeit auf der Feuerwache 1, danach auf der Feuerwache 5 in Nied stationiert wurde.

Das Fahrzeug mit ebenfalls 9.000 Liter Wasser und 1.000 Liter Mehrbereichsschaummittel wurde bei Magirus in Weißweil auf einem Iveco 260-AHW aufgebaut. Das Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 26 Tonnen wurde von einem 340 PS-Dieselmotor angetrieben. Die Feuerlöschkreiselpumpe hatte eine Nennleistung von 2.400 l/min und eine Spitzenleistung von 4.800 l/min. Der Löschwassertank verfügte über Füll-Leitungen der Größe „A“. Erstmals führte die Frankfurter Feuerwehr bei einem Löschfahrzeug daher auch A-Druckschläuche mit.

Auch dieses GTLF wurde im Herbst 2011 ersetzt und außer Dienst gestellt.

Derzeit stehen bei der Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main vier Großtanklöschfahrzeuge in Dienst. Es handelt sich dabei jeweils um Mercedes Benz Actros-Fahrgestelle mit Aufbauten der Firma Lentner.



Mercedes Benz „Actros“ / Lentner GTLF 5

Die beiden im Sommer 2011 gelieferten GTLF 5 sind auf Zweiachsfahrgestelle vom Typ Mercedes Benz „Actros“ 1836 AK 4x4 aufgebaut, die mit einem automatisierten Schaltgetriebe „PowerShift“ ausgestattet sind. Es wird ein Löschwasservorrat von 5.000 Litern sowie 2 x 250 Liter Schaummittel mitgeführt. Letzteres wird im Bedarfsfall über eine Schaummittelpumpe vom Typ FireDos FD 4000 zugemischt. Die Zumischung ist bei Förderströmen von 60 – 4.000 l/min möglich. Die Zumischraten können zwischen 0,2 % und 6 % gewählt werden.

Die Godiva-Pumpe (WS 4010) stammt von Hale und hat eine Nennleistung von 4.000 l/min bei 10 bar. Im Hinblick auf eine mögliche Wasserversorgung über HFS System erhielt die Pumpe eine Eingangskupplung der Größe „F“.

Auf dem Dach befindet sich ein über eine Fernsteuerung zu bedienender Alco-Monitor EL 366 mit Hohlstrahldüse und Schaumrohraufsatz und zwei Xenon-Scheinwerfern. Die Werferleistung beträgt 4.000 l/min.

Das erste der beiden GTLF 10 wurde bereits auf der „Interschutz 2010“ in Leipzig auf dem Stand der Firma Lentner gezeigt; das zweite Fahrzeug wurde im Sommer 2011 geliefert. Die GTLF 10 sind auf Dreiachs-Fahrgestellen vom Typ Mercedes Benz Actros“ 2541 mit einem zulässigen Gesamtgewicht

von 26 Tonnen und einer Motorleistung von 408 PS (300 kW) aufgebaut.



Mercedes Benz „Actros“ / Lentner GTLF 10

Die feuerlöschtechnische Ausstattung der GTLF 10 unterscheidet sich nicht wesentlich von den GTLF 5; lediglich die mitgeführte Löschmittelmenge ist deutlich größer: 11.000 Liter Löschwasser und 2 x 500 Liter Schaummittel sind an Bord.



Imposante Flotte: vier GTLF von Lentner



Wasser bis zum Abwinken: GTLF in Tätigkeit

Nachdem die Berufsfeuerwehr Frankfurt nun im Herbst 2011 ihre GTLF-Flotte komplett verjüngt hat, steht nun in diesem Bereich für viele Jahre moderne und erstmals in der Geschichte der Frankfurter Feuerwehr *einheitlich zu bedienende* GTLF-Technik zum Einsatz bereit.

Der „Blick über den Tellerrand“: Feuerwehrmuseum Pribyslav



In einem alten Schloss fand das Museum weitläufige Räumlichkeiten

Pribyslav (deutsch Primislau) ist eine Stadt im Okres Havlíčkov Brod, in Tschechien. Sie liegt zwölf Kilometer südöstlich der Kreisstadt Havlíčkov Brod. Pribyslav liegt am rechten Ufer der Zazavou (Sasau) im westlichen Teil der Böhmischemährischen Höhe. Das Städtchen hat heute rund 3.000 Einwohner.

Pribyslav wurde vermutlich in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts gegründet. Die gleichnamige Burg diente dem Schutz des von den Herren von Polná kolonisierten Gebiets. Die unterhalb der Burg entstandene Siedlung wurde bereits 1251 als Städtchen bezeichnet. Bereits 1257 wurde Pribyslav als ein Zentrum der Förderung von Silbererzen erwähnt. 1381 erhielt Pribyslav Stadtrecht. Die Bevölkerung bestand um 1400 aus drei Vierteln Deutschen, deren Anteil nachfolgend kontinuierlich abnahm. Obwohl die Burg Pribyslav 1431 an Herzog Albrecht von Habsburg übergehen sollte, wurde sie bis 1434 von den Hussiten gehalten.

1767 zerstörte ein Feuer weite Teile der Stadt. Eine weitere Brandkatastrophe ereignete sich 1847. Die Bevölkerung ernährte sich neben der Landwirtschaft von der Textilherstellung sowie von Handwerk und Handel. Im 19. Jahrhundert kamen eine Landmaschinenfabrik und ein großes Milchwerk hinzu.

Die erwähnte Burg wurde nach ihrer Zerstörung in der Mitte des 16. Jahrhunderts durch ein Renaissanceschloss ersetzt, das später klassizistisch umgebaut wurde. Mitte der 1970er Jahre war das alte



Pferdegezogene Motorspritze der Feuerwehr Vsejany im Feuerwehrmuseum Pribyslav

Schloss vom Verfall bedroht; eine Nutzung nicht in Sicht. Mitte der 1970er Jahre keimte in der damaligen CSSR der Gedanke, ein nationales Zentrum für den Bereich Feuerwehrgeschichte zu schaffen. Auf Initiative des Präsidenten des föderalen Feuerwehverbandes der CSSR, Dr. Miroslav Repisky, wurde das Schloss schließlich als Aufbewahrungs- und Forschungsstätte für Brandschutzgeschichte auserkoren. Tausende von Feuerwehrangehörigen leisteten bei den notwendigen Wiederaufbau- und Renovierungsarbeiten ungezählte kostenlose Arbeitsstunden. Nach und nach nahm das Projekt Formen an und eine sehenswerte Einrichtung entstand, die nicht nur eine reine Ausstellung der nationalen

Feuerwehrhistorik war, sondern auch über den aktuellen Stand der Technik auf dem Brandschutzsektor informierte.

Durch den Anschluss eines eigenen Forschungszentrums mit großer Fachbibliothek und eigener Restaurierungswerkstatt war ein Europa in dieser Form sicherlich einmaliges Zentrum entstanden, das bald nach seiner Eröffnung rund 20.000 Besucher im Jahr anlockte und auch internationale Fachkongresse anlockte.

Gerade hinsichtlich der Organisation von Fachkongressen oder der Abwicklung von Gruppenreisen stellte sich die Frage nach Übernachtungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des Feuerwehrbewegungszentrums. Man machte hier aus der Not eine Tugend und übernahm am Ortsausgang von Pribyslav auch noch gleich ein Hotel mit Gaststätte.



Hotel Pribyslav – fest in Feuerwehrhand!



Auch aktuelle tschechische Feuerwehrtechnik wird im Museum gezeigt

Nach der politischen Wende im Jahr 1989 und der Bildung der souveränen Staaten Slowakei und Tschechien im Jahr 1992 geriet das Feuerwehrbewegungszentrum im Pribyslav in Gefahr. Auch in deutschen Feuerwehr-Fachzeitschriften erfolgten zu dieser Zeit Spendenaufrufe für das Museum. Wieder war es Dr. Repisky, der mit der Initiative zur Gründung einer eigenen Stiftung den Bestand sicherte.



CTIF-Präsident Walter Egger mit Dr. Repisky während der CTIF-Historikertagung 2005 in Pribyslav

In der Folge gründete Dr. Miroslav Repisky 1992/93 mit Dr. Hans Schneider (Österreich) und Dr. Jaromir Tausch (Tschechien) mit ausdrücklicher Befürwortung durch den CTIF-Präsidenten Gunnar Haurum (Dänemark) die *Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF* mit Sitz in Pribyslav.



Internationale Arbeitsgemeinschaft im CTIF

Die ursprünglich aus 20 und heute etwa 100 ständigen Mitarbeitern bestehende Internationale Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF hat sich inzwischen zu einer bedeutenden Einrichtung des CTIF (Weltfeuerwehrverband) entwickelt, die jährlich in Publikationen ihre Forschungsergebnisse veröffentlicht. Die Arbeitsgemeinschaft war auch Ausgangspunkt zur Etablierung der CTIF-Geschichte-Kommission, die naturgemäß mit der Arbeitsgemeinschaft eng zusammenarbeitet.

Seit dem Jahr 2004 ist auch der heutige FGMV-Vorsitzende, Ralf Keine, ständiger Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft und nimmt an den internationalen Tagungen und Forschungsprojekten mit eigenen Beiträgen teil.

Dr. Repisky, mittlerweile Ehrenbürger der Stadt Pribyslav, verstarb am 23. Januar 2011. Die Stadt, das Feuerwehrbewegungszentrum und die Internationale Arbeitsgemeinschaft werden Dr. Repisky ein ehrendes Andenken bewahren.

Weihnachtliche Düfte im Feuerwehrmuseum: **Adventskaffee in Enkheim**



Gut besucht war die vorweihnachtliche Veranstaltung des Museumsvereins in Enkheim

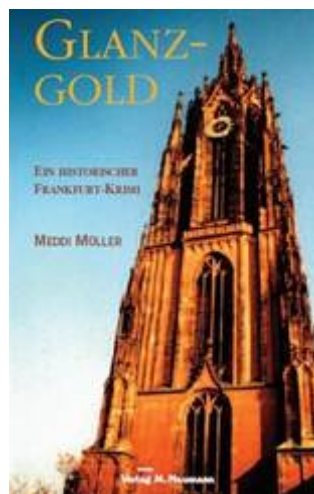
Trotz vorweihnachtlichen Stresses und Starkregen fanden am 3. Dezember erfreulich viele Mitglieder des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins sowie Freunde und Gäste den Weg nach Enkheim, um in den weihnachtlich geschmückten und duftenden Hallen des Feuerwehrmuseums ein paar fröhliche Stunden miteinander zu verbringen. Im Gegensatz zum Vorjahr, als das Treffen an einen Sonntagvormittag stattfand, wurde auf Wunsch von Teilnehmern in diesem Jahr ein Samstagnachmittag gewählt, was auch mit dem Genuss von Glühwein oder dem Starkbier „Carolus“ zu vereinbaren war. Aber nicht nur geistreiche Getränke wurden geboten, Kaffee und Bleche frisch gebackenen Kuchens sowie andere Kalorienbomben sorgten dafür, dass mancher Gürtel nach Ende der Veranstaltung etwas spannte...



Ein besonderes „Bonbon“ bekamen die Gäste nach dem Kaffee geboten. Der Frankfurter Feuerwehr-

mann Mathias „Meddi“ Müller, im Nebenberuf Buchautor, stellte seinen nunmehr dritten Roman „Glanzgold“ vor. Die gut einstündige Lesung wurde durch musikalische Darbietungen eines begabten jungen Gitarristen aufgelockert, den Meddi Müller gleich mitgebracht hatte.

Sein erstes Buch „Der Gewürzhändler“ hat Meddi Müller inzwischen 3.300-mal verkauft, sein zweites Buch „Der Türmer“ 2500-mal. Im neuen Buch ist wieder Heinrich Niemann, der Türmer der Frankfurter Berufsfeuerwehr, als nebenberuflicher Detektiv in den Gassen der Altstadt unterwegs; diesmal um ein Mordkomplott gegen den Kaiser zu verhindern.



Das Taschenbuch „Glanzgold“ ist im M. Naumann Verlag erschienen und kostet 12,80 Euro.

VERMISCHTES



Hervorragend restaurierte und dargestellte Hamburger Schutenspritze im Feuerwehrmuseum Norderstedt

AGFM-Tagung in Norderstedt

Vom 11. – 13. November fand in Norderstedt bei Hamburg die Jahrestagung der AGFM (Bund) statt, an der für das Museum der Frankfurter Feuerwehr Harald Ulrich und Ralf Keine teilnehmen. Themenschwerpunkte der Tagung waren die Restaurierung von Holzobjekten und die richtige Inventarisierung von Museumsobjekten. Landeskonservatoren gaben fachkundige Auskunft und beantworteten zahlreiche Fragen der Delegierten aus den deutschen Feuerwehrmuseen. Außerdem bestand ausreichend Gelegenheit, das phantastische Norderstedter Feuerwehrmuseum zu besichtigen und viele Gute Ideen nach Frankfurt mitzunehmen.

Ing DiBa-Abstimmung leider erfolglos

Im Oktober hatte der FGMV per Rundmail dazu aufgefordert, auf der Internetseite der Ing DiBa Bank für den Museumsverein zu stimmen. Hintergrund war eine Aktion der Bank, bei der im November an 1000 Vereine mit den meisten Stimmen jeweils 1000 Euro vergeben wurden. Immerhin 540 Stimmen wurden für den FGMV abgegeben, wofür wir uns bei allen, die für uns gestimmt haben, noch einmal herzlich bedanken möchten! Immerhin haben uns die Stimmen von Platz 14.800 auf etwa Platz 2.500 gebracht. Die „Übermacht“ großer Vereine hat uns aber dann leider wieder bis auf Platz 3.088 zurücksinken lassen, so dass wir nicht unter die ersten Tausend gekommen sind; der erstplatzierte hat immerhin fast zwanzigtausend Stimmen erhalten...

CTIF-Tagungsband im Archiv



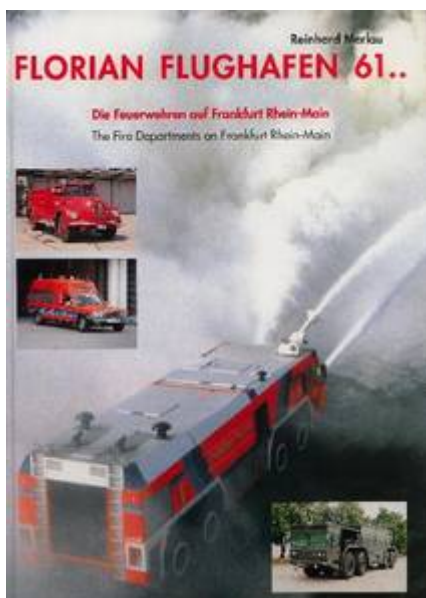
Buch im Museumsarchiv einsehbar

Mitte Oktober fand in Pribyslav (Tschechien) die diesjährige Tagung der „Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im

CTIF“ statt, an der auch unser Vorsitzender wieder teilnahm. In diesem Jahr widmeten sich die fast 80 angereisten Historiker aus 13 Nationen den Wechselbeziehungen zwischen Turnern und Feuerwehr bei den Gründungen der ersten Freiwilligen Feuerwehren. Die Ergebnisse der Tagung wurden wieder in einem prachtvollen, reich bebilderten, 468seitigen Tagungsband zusammengefasst. Das seltene Buch kann nicht in Büchereien gekauft oder bestellt werden; ist aber für interessierte Personen ab sofort im Archiv des Museums der Frankfurter Feuerwehr einsehbar.

Großzügige Bücherspende

Reinhard Merlau, genialer Modellbauer, der seine Passion zum Beruf und sich insbesondere mit Modellen der Frankfurter Berufs- und Flughafenfeuerwehr einen Namen gemacht hat, veröffentlichte 1995 das Buch „Florian Flughafen 61...“ über die Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr. Nun hat er dem FGMV eine Anzahl seiner Bücher und seiner später noch erschienenen Broschüren über die Flughafenfeuerwehr geschenkt. Die Bücher und Broschüren können in unserem Museumsshop nun preisreduziert gekauft werden.



Buch im Museumsshop erhältlich

Außerdem übergab Reinhard Merlau dem Museum der Frankfurter Feuerwehr drei Prototypen von Schaumstrahlrohren, die bei der Frankfurter Flughafenfeuerwehr entwickelt wurden. Vielen Dank!

„Feuerwache 5“ endgültig Geschichte

Die 1969 in Betrieb genommene Feuerwache in der Dürkheimer Straße in Nied, jahrzehntelang die Feuerwache 5 der Berufsfeuerwehr; nach der Reorganisation vor einigen Jahren in Feuerwache 3 (intern: Bereichsleitungswache BLW 3) umfirmiert, ist endgültig Geschichte. Innerhalb kürzester Zeit haben gewaltige Abbruchmaschinen die Wache in einen großen Schutthaufen verwandelt. Mit der Grundsteinlegung Ende November hat der Neubau der Feuerwache begonnen, in dem auch das neue

Domizil der Freiwilligen Feuerwehr Nied integriert sein wird.



Abriss des ehemaligen Tauchturmes

An die alte „Fünf“ wird im Museum der Feuerwehr das Wachmodell, der alte Säulenmelder aus dem Hof, Exponate aus der „Via Vespa“ sowie je ein Akten- und ein Foto-Ordner erinnert.

DFV-Seminar in Fulda



Der Deutsche Feuerwehrverband veranstaltete am 18. November zusammen mit dem Deutschen Feuerwehrmuseum in der Feuerwache in Fulda ein ganztägiges feuerwehrhistorisches Fachseminar „Inventarisierung und Archivierung“, in der hauptsächlich der Umgang mit dem „Feuerwehr-Inventarisierungs- und Archivierungssystem“ (FIAS) geschult wurde. Außerdem gab ein Archivar der Stadt Fulda zahlreiche Hinweise für die Bestandserhaltung in Archiven. Für das Museum der Frankfurter Feuerwehr opferten Harald Ulrich und Ralf Keine einen Tag Freizeit, um an der Schulung teilzunehmen.

Abrissgenehmigung beantragt

Für die Museumshalle in Enkheim wurde die Abrissgenehmigung beantragt. Wie bekannt ist, soll an dieser Stelle eine Kindertagesstätte errichtet werden. Voraussichtlich im kommenden März muss daher die Halle geräumt werden. Der FGMV wird seine Mitglieder rechtzeitig zur Hilfe beim Umzug aufrufen.

Besonderes „Weihnachtsgeschenk“ für unser Museum

Als einzigartiger Glücksfall kann bezeichnet werden, was Ende November gelang: Für einen dreistelligen, aber dennoch als günstig zu bezeichnenden Betrag konnte der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein eine Auktion bei ebay für sich entscheiden. Für



Jubiläumskrug von 1899

das Museum der Frankfurter Feuerwehr konnte ein Jubiläumskrug der Freiwilligen Feuerwehr Frankfurt von 1899 ersteigert werden, von dem uns überhaupt nur zwei Exemplare bekannt sind; möglicherweise existieren nur diese beiden Krüge. Doch nicht nur diese absolute Seltenheit machen die Jubiläumskrüge zum Glücksfall für unser Museum – sie „atmen“ tatsächlich Frankfurter Feuerwehrgeschichte!

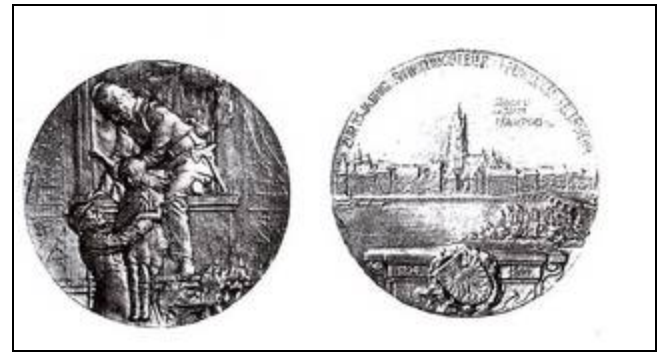
Was hat es mit dem Krug also auf sich? Vor etwa 15 Jahren tauchte der Krug erstmals auf, als ihn ein Frankfurter Feuerwehrkollege, der Brauereikrüge sammelt, auf die Feuerwache mitbrachte. Damals bestand großes Rätselraten über die Herkunft dieses Kruges. Auch die Feuerwehrhistoriker Helmut Herth und Ralf Keine wussten zunächst keine Erklärung. Die auf dem Krug zu findende Aufschrift „Freiwillige Feuerwehr Frankfurt“ und „Jubiläum 1874/1899“ sorgte für Verwirrung, die Stadtteile, die heute über Freiwillige Feuerwehren verfügen, waren noch nicht eingemeindet (mit Ausnahme Sachsenhausen) und ein entsprechendes Jubiläum konnte auch bei den heutigen FFs nicht nachgewiesen werden.

Einige Recherchearbeit brachte dann die Erhellung: Im Jahr 1874 wurde, wie bekannt, die Berufsfeuerwehr Frankfurt am Main gegründet. Aber nicht nur das, sondern der gesamte Frankfurter Brandschutz wurde reorganisiert. Hierzu gehörte auch die in der Altstadt bestehende Freiwillige Feuerwehr, für die das Jahr 1874 ebenfalls ein Neustart war. Allerdings hatte der Magistrat auch beschlossen, dass nach Einrichtung einer Berufsfeuerwehr die Freiwilligen-

wehr noch 25 Jahre bestehen und dann aufgelöst werden soll.

So ergab es sich dann, dass am 7. Oktober 1899 sowohl die Berufsfeuerwehr auf der Feuerwache in der Burgstraße ihr 25-jähriges Jubiläum beging, als auch die Freiwillige Feuerwehr im Zoogesellschaftshaus ihre Auflösung. Bereits im Mai des Jahres kündigte die Fachzeitschrift „Feuerspritze“ an:

„Sämtliche activen Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr erhalten Erinnerungs- und Anerkennungsmedaillen in Silber, da sich die freiwillige Feuerwehr zum 1. October auflöst. (...)“



Gedenkmünze für die Angehörigen der aufgelösten Freiwilligen Feuerwehr

So kam es dann auch; jeder Wehrmann erhielt eine Gedenkmedaille; allerdings entgegen der Ankündigung in der „Feuerspritze“ nur für die Führer in Silber; die Mannschaften erhielten die Medaille in Bronze. Offenbar nur für die scheidenden Führungskräfte hatte man außerdem den nun von uns ersteigerten Krug herstellen lassen.

Geldsegen zum Jahresende



Fait und Keine bei der Übergabe der Spende

Anlässlich eines Museums-Frühschoppens am 11. Dezember übergab Gisbert Fait eine Geldspende in Höhe von 600 Euro an den Vorsitzenden des FGMV. Gesammelt wurde das Geld anstelle von Geschenken bei der gemeinsamen Pensionierungsfeier von Gisbert Fait, Bernd Döring und Michael „Mike“ Henß. Der Betrag ermöglichte u.a. die Ersteigerung des historischen Kruges und die weitere Aufarbeitung des Fotoarchivs. Besten Dank allen Spendern!

Impressionen von unserem Adventskaffee und unserem Museumsfrühschoppen im Dezember 2011





Fröhliche Feuertage

*Der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein
Frankfurt am Main e. V.
wünscht allen Mitgliedern,
Freunden, Feuerwehrkollegen
und Lesern der Museums-Depesche
ein gesegnetes Weihnachtsfest,
Glück und Gesundheit im neuen Jahr!*