

Museums- Depesche

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



Schwerpunktthema: Der Frankfurter „Falke“

Ausgabe Nr. 3

März 2010

Inhalt der dritten Ausgabe

Inhalt / Impressum.....	Seite 2
Komm, Falcon, komm.....	Seite 3
Die Verantwortung der Museen.....	Seite 12
Vermischtes.....	Seite 14

Anhang: Formular Beitrittserklärung

Impressum

Museums-Depesche ist die kostenlose Informationsschrift des

Feuerweggeschichts- 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:

Rolf Schamberger, Roswitha Wunder, Hans-Jörg Wernert, Patrick Kalinowski,
Joachim Kister, Hans-Jürgen Stiehl, Mathias Schmidt, Ralf Keine

Vielen Dank dafür !

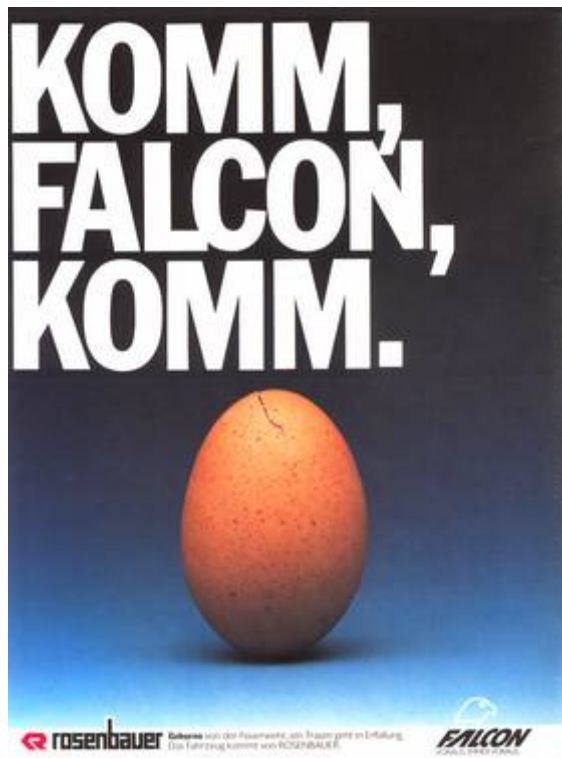
*Besonders danken wir Herrn Rolf Schamberger und der Zeitschrift „Feuerwehr“ (www.ub-feuerwehr.de)
für die Genehmigung zum Abdruck des Artikels „Die Verantwortung der Museen“.*



Zum Titelbild:

Der „Falcon“ ist der Besuchermagnet in der Enkheimer Museumshalle. Auch Frauen können sich, wie hier zu sehen, schnell für das Feuerwehrauto, das aussieht, als stamme es aus einem Lego-Baukasten, schnell begeistern.

Fotos: Hans-Jörg Wernert



Linz, 7. März 1986: Vor Feuerwehrjournalisten und -fachleuten aus ganz Europa feiert der Prototyp eines neuen Tanklöschfahrzeuges der Firma Rosenbauer Premiere. Vorgestellt wird der *Falcon*, der seit Monaten als das bisher am strengsten gehütete Geheimnis dieses Herstellers galt. Unter dem Slogan „geboren von der Feuerwehr, gebau von Rosenbauer“ stellte dieser Hersteller ein Fahrzeug mit einer Fülle von technischen Neuheiten vor, die in der nächsten Zeit unter Fachleuten für Diskussionen sorgten. Vorangegangen war bereits eine monatelange Werbeaktion in Feuerwehrzeitschriften. Mit „Komm, Falcon, komm“ und „Bald, Falcon, bald“ wurden die Feuerwehr neugierig auf das gemacht, was da wohl aus dem „Ei des Kolumbus“ kommen mag.

Zwei Prototypen wurden bis dahin werksintern getestet, nun begann eine umfangreiche zweite Testphase bei verschiedenen Feuerwehren, darunter auch der Frankfurter Berufsfeuerwehr, die den Prototypen im Spätsommer 1986 im Löschzug 1 der Feuerwache Hanauer Land-

straße mitlaufen ließ. Da der Name Falcon bei den Feuerwehren noch kein Begriff war und das ungewöhnliche Fahrzeug insbesondere wegen seiner ausländischen Sondersignallanlage auffiel, erhielt der „Heuler“ in Frankfurt erst einmal den Spitznamen „Das Uuiui-Auto“.



Falcon-Prototyp in Frankfurt, 1986

Doch zurück zur Entwicklung. Bereits im Jahr 1984 hatte man bei Rosenbauer begonnen darüber nachzudenken, wie Löschfahrzeuge ohne Verwendung konventioneller LKW-Fahrgestelle besser auf die Bedürfnisse von Feuer-

wehren zugeschnitten werden können. Hierbei sollten insbesondere die Forderungen der Feuerwehren nach stärkerer Motorisierung, höherer Geschwindigkeit, besserem Fahrverhalten, einfacherer Bedienung und gesteigerter Sicherheit berücksichtigt werden.



Der Entscheidung zum Bau eines Fahrzeuges, dass keinen Kompromiss unter Verwendung eines Serienchassis sein, sondern von Anfang an nur auf die Bedürfnisse der Feuerwehren hin entwickelt werden soll, gingen umfangreiche technische Grundsatzuntersuchungen voraus. Die Erfahrungen und Erfolge beim Bau von Flughafenlöschfahrzeugen, z.B. dem „Simba-“, waren dabei von großem Vorteil. In einer weltweit angelegten Markterhebung bestätigten Praktiker und Experten die Richtigkeit des gewählten Konzepts, worauf mit der Realisierung durch den Bau von zwei Prototyp-Fahrzeugen begonnen wurde.

Das Ergebnis

Die hochgesteckten Ziele beim Projekt Falcon machten die Entwicklung eines eigenen Fahrgestelles unumgänglich. Insbesondere die Forderung nach einem wesentlich verbesserten Fahrverhalten beim Straßenbetrieb unter Beachtung aller witterungsbedingten Umstände in alpinen Ländern gab den Ausschlag dazu.

Die für das Chassis verwendeten Komponenten wie Motor, Getriebe, Achsen, Bremsen und Lenkung waren weltweit erprobte Serienbauteile. Die Anordnung von Motor, Getriebe, Wassertank und Pumpenanlage erfolgte jedoch im Sinne der gestellten Aufgabe.

Das Tanklöschfahrzeug Falcon wurde konzipiert für den Transport von maximal 4.000 l Löschmittel, der feuerwehrtechnischen Ausrüstung und einer Besatzung von bis zu 9 Personen. Das höchstzulässige Gesamtgewicht betrug 15.000 kg, das übliche Einsatzgewicht sollte im Bereich von 14.000 kg liegen.

Das zweiachsige Fahrzeug verfügte über einen permanenten Allradantrieb, eine Grandvoraus-

setzung für die bestmögliche Traktion in jeder Fahrsituation. Elektropneumatisch zu betätigende Sperren für das Längsdifferential, für die Hinterachse und auch für die Vorderachse sollten auch abseits befestigter Straßen für den erforderlichen Vortrieb sorgen.

Zum guten Fahr- und Kurvenverhalten sollten neben dem permanenten Allradantrieb zwei weitere Faktoren ganz wesentlich beitragen: Einerseits die unabhängig vom Beladungszustand des Falcon annähernd gleiche Lastverteilung auf Vorder- und Hinterachse. Dies wurde durch einen genau zwischen den Achsen angeordneten Wassertank erreicht, sowie auch durch an gleicher Stelle platzierter Getriebeeinheit.



Andererseits der niedrigste Höhengewichtpunkt aller Allrad-Tanklöschfahrzeuge dieser Gewichtsklasse. Mehrere Faktoren bewirkten diese Eigenschaft:

Die im vorderen Rahmenbereich schräg nach unten gezogenen Längsträger ermöglichten eine ganz tiefe Einbaulage der zwischen Fahrer und Beifahrer angeordneten Pumpenanlage. In Verbindung mit der generell schon niedrigen Rahmenoberkante des Chassis ermöglichte diese einen sehr tief eingesetzten Kabinenboden und in der Folge die für ein Allradfahrzeug dieser Größenordnung niedrige Fahrzeughöhe von 2.825 mm. Dennoch setzte die Innenraumhöhe der Kabine neue Maßstäbe.

Der im Fahrzeugheck eingebaute Motor lag hinter der Fahrzeugachse und fand so durch die breite Konstruktion des Fahrzeugrahmens zwischen den Längsträgern Platz. Die Leistung des V8-Dieselmotors von Mercedes Benz betrug 280 PS und sorgte in Verbindung mit den üblichen Einsatzgewichten für das damals sehr hohe Leistungsgewicht von 20 PS/t. Der Motorraum war so ausgeführt, dass alternativ verschiedene Motorfabrikate installiert werden konnten (KHD, Steyr, Perkins).

Die Kraftübertragung erfolgte über das in der Fahrzeugmitte angeordnete serienmäßige ZF-Automatikgetriebe, das 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge aufwies. In die Getriebeein-

heit integriert war das Verteilergetriebe mit Längsdifferential und Längssperre für den permanenten Allradantrieb. Weiter beinhaltete die Getriebeeinheit einen lastschaltbaren Nebenantrieb für die Feuerlöschkreiselpumpe, der es ermöglichte, die Pumpe auch unter Teillast rasch und problemlos ein- und auszu-schalten.

Die schon erwähnte gleiche Achslastverteilung hatte gegenüber konventionellen Tanklöschfahrzeugen insgesamt auch eine geringere Hinterachslast zur Folge. In Verbindung mit der hohen Tragfähigkeit der verwendeten modernen Niederquerschnittsreifen erlaubte dies eine Einzelbereifung der Hinterachse. Extreme Einsatzbedingungen wie Matsch, Schnee, Sand- und Geländefahrten sind in vielen Fällen nur durch die höhere Zugkraft einer Einzelbereifung zu bewältigen. Darüber hinaus ergibt sich gerade bei unebener Fahrbahn eine Verbesserung des Fahrverhaltens.

Die Ausstattung mit Scheibenbremsen an allen Rädern sollte gewährleisten, dass das für damalige Verhältnisse hochmotorisierte Fahrzeug auch sicher zum Stillstand kommt. Scheibenbremsen neigen nicht zum seitlichen Ziehen beim Bremsen und punkten durch bessere Dosierbarkeit der Bremswirkung und geringerer Neigung zum Blockieren als Trommelbremsen. Auf Wunsch konnte das Fahrzeug mit dem damals noch sehr neuen Antiblockiersystem ABS ausgestattet werden.



Die Niedrigbauweise des Falcons ermöglichte tiefliegende Kabineneinstiege, deren Vorteile besonders für den Feuerwehrmann mit schwerem Atemschutzgerät zum Tragen kommen. Die großräumige Kabine wies großzügig dimensionierte Fensterflächen auf, die für die gesamte Mannschaft eine bisher nicht für möglich gehaltene Rundumsicht gewährleistete.

Alle sieben Sitze der Mannschaftskabine waren mit integrierten Halterungen für Atemschutzgeräte ausgestattet. Bei den deutschen Feuerwehren waren Atemschutzgeräte in der



Mannschaftskabine

Mannschaftskabine zu dieser Zeit noch sehr innovativ! Per Seilzug- und Federmechanik wurden die Rückenlehnen nach oben weggeklappt und die Preßluftatmer freigegeben. Oberhalb der Sitze befand sich eine Klappe mit aufgeschraubten Kopfstützen. Hinter der Klappe befand sich Stauraum für persönliche Ausrüstungsgegenstände, z.B. Atemschutzmaske, Fangleinenbeutel, usw.



Die Pumpenanlage des Prototyps unterschied sich noch wesentlich von der späteren Fertigung

Die im vorderen Bereich der Kabine integrierte Pumpenanlage R 280 HN erlaubte eine Anordnung der Pumpenanschlüsse an der Fahrzeugvorderseite. Dies sollte dem Maschinisten

helfen, das Fahrzeug am Einsatzort schnell und richtig zu positionieren. Im Gegensatz zu herkömmlichen Fahrzeugkonstruktionen wurde der Maschinist des Falcon nicht durch Abgase belästigt; diese wurden am Heck über Dach nach oben abgeführt. Die verwendete Normaldruck-/Hochdruckpumpe hatte eine kombinierte Leistung von 2.800 l/min bei 10 bar und 350 l/min bei 40 bar.

Die Pumpenanlage des Falcon sollte je nach Kundenwunsch wahlweise mit dem bewährten Foamatic-Schaumvormischsystem oder dem neue entwickelten Hochdruck-Schaumvormischsystem ausgestattet werden. In Frankfurt wurden beide Systeme verwendet.

Die Befestigung der Gerätekästen erfolgte auf einem speziellen Hilfsrahmen. Dieser war über eine doppelte Dreipunktlagerung derartig mit dem Fahrgestell verbunden, dass auch bei extremen Verwindungen des Fahrgestells bei Geländefahrten keine Kräfte auf den Hilfsrahmen übertragen wurden. Die Konstruktion verhinderte daher das Einwirken von Verwindungskräften auf die Gerätekästen und den Wassertank. Aus diesem Grund konnte der gesamte Aufbau in einer Schraubkonstruktion aus Aluminiumprofil erfolgen. Da auch die gesamte Verblechung mit Aluminium erfolgte, sollten Rostprobleme der Vergangenheit angehören. Die hinteren beiden Gerätekästen waren über Drehlager seitlich ausschwenkbar ausgeführt, um eine gute Servicefreundlichkeit für den Heckmotor sicherzustellen.

Der neuartige Pakero-Wassertank bestand aus einem Verbundwerkstoff in Sandwichbauweise. Glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK) und Polyurethan-Zwischenlagen sorgten für die erforderliche Steifigkeit. Zusätzlich erfolgte eine Umwicklung des Tanks mit Bändern aus extrem zugfesten Kevlar. Der Wassertank war mit einem ebenfalls neuartigen, automatischen Hydrant Ventil ausgestattet, das rein mechanisch funktionierte. Der ebenfalls aus GFK gefertigte Schaummittel tank saß seitlich am Fahrgestellrahmen, um das Befüllen mit Kanistern vom Boden aus zu ermöglichen und den Schwerpunkt des Fahrzeuges nach unten zu verlagern.

Vom komplett begehbaren Kabinendach aus wurde der Schaum-/Wasserwerfer RM 24 bedient. Die Hohlstrahldüse des Monitors ermöglichte sowohl eine stufenlose Verstellung der Wassermenge als auch eine stufenlose Verstellung von Voll- auf Sprühstrahl.

Auf beiden Seiten des Fahrzeuges bestand die Möglichkeit, eine Schnellangriffseinrichtung anzubringen. Der Falcon wurde zudem mit der

Sonderausstattung Pulveranlage und/oder Halonanlage angeboten. Seilwinde und Lichtmast ergänzten den möglichen Ausstattungsumfang. Für die Version eines HLF mit fest eingebautem Generator liefen zum Zeitpunkt der TLF-Prototypenvorstellung bereits Planungsarbeiten.

Bereits bei der ersten Präsentation konnte Rosenbauer fünf Fahrzeuge verkaufen (BRD, Schweiz und Österreich). Für die weltweite Erprobung und Vorführung wurde eine Serie von 15 Fahrzeugen gebaut.



Ein in die Schweiz gelieferter Falcon



Seltene Aufnahme: Der Frankfurter Falcon (li.) und das Offenbacher Pendant

Schnell zeigte sich aber, dass das mit größten Hoffnungen verbundene und mit großem Werbeaufwand begonnene Projekt Falcon floppte. Nach Deutschland wurden insgesamt nur drei dieser Fahrzeuge verkauft: je ein Tanklöschfahrzeug nach Düren und Offenbach sowie ein Universallöschfahrzeug ULF nach Frankfurt. Ein für Frankfurt vorgesehenes, auf der „Intererschutz '88“ in Hannover gezeigtes Falcon-HLF wurde nicht mehr von der Frankfurter Feuerwehr übernommen. Zu unzufrieden war man mit den Eigenschaften des bisher in Dienst gestellten Fahrzeuges.

Die Produktion von Falcon-Fahrzeugen wurde dann auch von Rosenbauer recht schnell wieder eingestellt.



Der Frankfurter Falcon, hier bereits nach längerer Dienstzeit und diversen Umbauten. Gut erkennbar sind auf dem Foto die abklappbaren hinteren Geräteräume, die Wartung und Arbeiten am Heckmotor erleichtern.

Der Frankfurter „Falcon“

Ein weit verbreiteter Irrtum ist, der Frankfurter Falcon sei erst nach der Erprobung im Spätsommer 1986 bestellt worden. Die Bestellung war bereits im Juni 1985, noch vor der ersten öffentlichen Vorstellung des Falcon erfolgt. Häufiger gehörte Argumente wie „Ihr habt das Auto doch umfassend erprobt; wieso seid ihr später unzufrieden damit!“ sind somit gegenstandslos. Allerdings muss ehrlicherweise auch gesagt werden, dass von den Wachabteilungen nach der Erprobung des Prototypen umfangreiche Mängellisten erstellt wurden, in denen bereits die meisten Mängel aufgeführt sind, die dem Frankfurter Falcon später auch negativ angekreidet wurden (z.B. Lenkung, Geräuschentwicklung im Innenraum, Übertragung von „Schlägen“ während der Fahrt durch das ganze Fahrzeug).

Die Frankfurter Feuerwehr bestellte die Variante „Universal-Löschfahrzeug“ ULF, die im Löschzug 1 als „TROWA“ (TroTLF) laufen sollte. Die Auftragsbestätigung von Rosenbauer ist auf den 27. August 1985 datiert. Hierin ist eine Kaufsumme von 327.850 DM enthalten. Es handelt sich demnach um einen Sonderpreis mit 17% Rabatt. Der Bau des Frankfurter Fahrzeuges sollte aber erst nach den Vorführungen und der Erprobung beginnen, da dann erst durch Rosenbauer die endgültige Spezifikation und Ausführung des Falcon festgelegt wurde.

Das ULF wurde im März 1987 ausgeliefert. Die Beschaffung eines zweiten Falcon als HLF für den Löschzug 1 war geplant.

Die Daten des Frankfurter Falcon:

Fahrgestell Titan TR 15.280 MP
Aufbauerhersteller Rosenbauer

Motor Daimler Benz OM 422
8 Zylinder Dieselmotor
Leistung 280 PS (206 kW) bei 2.300 U/min

Höchstgeschwindigkeit 96 km/h
Beschleunigung
0-50 in 13 Sekunden
50-80 in 20 Sekunden

Steigfähigkeit max. 60 %

Zul. Gesamtgewicht 15.000 kg

Fahrzeuglänge 7.420 mm
Fahrzeughöhe 2.825 mm
(unbeladen, bis Monitorflansch)
Fahrzeugbreite 2.500
(ohne Rückspiegel, sonst 3.100 mm)

Radstand 4.090 mm

Wendekreis 16.40 m

Löschwasservorrat 2.200 l
Schaummittelvorrat 300 l

Pulvervorrat 250 kg (BC-Pulver)
Halonvorrat 50 kg (mobil)

Pumpenleistung ND 3.000 l/min bei 10 bar,
HD 350 l/min bei 40 bar Ausgangsdruck
Pumpenvormischer RVMA 30 (Normaldruck)
Pumpenvormischer HDVM (Hochdruck)

Werferleistung 2.400 l/min bei 10 bar;
Wurfweite Wasser max. 70 m
Wurfweite Schaum max. 65 m

Schnellangriffseinrichtungen:
Wasser: 60 m Druckschlauch NW 19 mit
Rosenbauer Nebel-Pistolen-Rohr (NePiRo)
Pulver: 30 m Druckschlauch NW 28
mit Minimax-Pulverrohr

Weitere Ausstattung:
-Antiblockiersystem ABS
-Rückfahrwarner
-Blaulichtanlage „Force 4“
-Auer Großlüfter mit Leichtschäumvorsatz

Funkrufname „Florian Frankfurt 1.27“

Staffelbesatzung (1 Führer, 5 Mann)

Der Frankfurter Feuerwehr erging es wie der Firma Rosenbauer: der Falcon enttäuschte, weil er die hochgesteckten Erwartungen nicht erfüllte. Gerade das Hauptwerbeversprechen, die überragenden Fahreigenschaften, wurden vermisst. In Frankfurt galt der Falcon sogar schnell als ein Fahrzeug, auf das man nicht jeden Fahrer lassen könne. Die faktische Überbreite (Fahrzeug 2,50 m, mit Spiegeln 3,10 m) kam noch hinzu und machte ebenfalls das Fahren, insbesondere Alarmfahrten, im engen Frankfurter Verkehrsraum nicht einfacher. Das galt auch für die wenig direkte Lenkung, bei der der Fahrer „richtig zu kurbeln“ hatte. Die Firma Rosenbauer verweist heute wegen der unerwartet schlechten Fahreigenschaften des Falcon darauf, das Fahrgestell der (heute nicht mehr existierenden) Firma Titan sei nicht wirklich ausgereift gewesen.

Auch wurde in Frankfurt bei der Ausführung die bewährte Rosenbauer-Qualität an einigen Stellen vermisst. Besonders unangenehm zeigte sich aber immer wieder das Fehlen einer Saugklappe an der Pumpe. Musste von einem reinen Tankbetrieb (der war Dank direkter Tankeinspeisung auch nach setzen eines Standrohres weiter möglich), z.B. zur Erhöhung der Förderleistung auf direkte Pumpeneinspeisung (über Sammelstück oder im Saugbetrieb) gewechselt werden, wäre dies bei „normalen“ Feuerwehrfahrzeugen durch Um-



steuern der Saugklappe vom Tankbetrieb auf den Pumpeneingangsstutzen problemlos möglich. Beim Falcon waren hierzu „Wasser halt“, und Stillstand der Pumpe nötig. Nach dem Öffnen der A-Blindkupplung am Pumpeneingang sprang der kluge Maschinist schnell zur Seite, weil sich sonst etwa 70 Liter Wasser aus der Pumpe und angeschlossenen Leitungen über seine Füße ergossen. War das Wasser dann abgelaufen, konnte das Sammelstück angeschlossen werden und der Einsatz weiterlaufen...

Ein weiteres, nicht entscheidendes, aber interessantes Detail beim Falcon war der Fahrtenstreiber. Dieser war unter einer Sitzbank im Mannschaftsraum (!) untergebracht. Wenn der Maschinist allmorgendlich das Fahrtenstreiberblatt wechselte, hatte er zunächst die persönliche Schutzausrüstung seiner Kollegen abzuräumen, dann rechts und links der Sitzbank zwei Verschlüsse zu lösen und dann die gesamte Sitzbank nach vorne zu klappen, um den Fahrtenstreiber zu erreichen. Nach dem Wechsel des Blattes erfolgte dann die gesamte Prozedur rückwärts...



Allgemeines Fahrverhalten schlecht; Kurvenlage jedoch erstklassig. Entgegen vieler Befürchtungen wurde der Falcon nie „umgeworfen“

Bereits im Juni 1987 hatte der Falcon seinen ersten Unfall während einer Alarmfahrt, als er auf eine vorausfahrende Leiterbühne auffährt. Die Unfallursache lag nicht beim Fahrzeug,

sondern bei einem Fahrfehler des Maschinisten. Unangenehm bemerkbar macht sich jedoch ein Konstruktionsdetail: Der Falcon hat im vorderen Bereich keine Stoßstange, die den Aufprall abfangen hätte können; die Aufprallenergie wurde durch die Karosserieverformung umgewandelt. Obwohl die Aufprallgeschwindigkeit relativ gering war, waren die Karosserieschäden erheblich. Die Reparatur wurde von der Frankfurter Karosseriebaufirma Friedrichs übernommen.

Im August 1987 waren die Kollegen der Feuerwache 1 des Falcon aufgrund vieler Mängel und Ärgernisse so überdrüssig, dass sie den Personalrat der Berufsfeuerwehr mit einschalteten. Dieser führte mit den Kollegen am 19.08.1987 eine umfangreiche Besichtigung des Fahrzeuges durch und schrieb einige Tage später einen Brief an die Branddirektion. Hierin wurden u.a. gravierende Mängel der Ausführung des Führerhauses und das sehr schlechte Fahrverhalten des Falcon bemängelt. Man befürchtete, dass für die Zukunft ein schwerer Unfall mit dem Fahrzeug zu erwarten sei. Außerdem wurde beklagt, dass die bei einer Besichtigung durch den Arbeitssicherheitsdienst AsiD im Juni 1987 festgestellten Mängel noch nicht beseitigt wurden.

Ende Oktober 1987 antwortet Feuerwehrchef Achilles dem Personalrat schriftlich. Er weist darauf hin, dass der Falcon von einem Gutachter des TÜV abgenommen sei. Außerdem schrieb Achilles:

„Aussagen über das schlechte Fahrverhalten des Falcon sind individuell bedingt und haben dementsprechend nur subjektiven Charakter. Bei den von der Abteilung Technik der Branddirektion durchgeführten Probefahrten (auch im Hochgeschwindigkeitsbereich) bestätigte sich eine Instabilität des Fahrzeuges nicht. Die Fa. Rosenbauer arbeitet derzeit an einer Verbesserung der Lenkung. Letzten Informationen zufolge stehen die Arbeiten kurz vor dem Abschluß.“

Jedoch wies auch der inzwischen in Dienst gestellte Offenbacher Falcon ähnliche Mängel auf. In einem Schreiben vom Mai 1988 hält der damalige Technikchef der Frankfurter Berufsfeuerwehr fest, dass durch die Firma ZF (Zahnradfabrik Friedrichshafen) in den Offenbacher Falcon ein neues, aufgrund der bemängelten Schaltstöße entwickeltes Modul eingebaut habe. Dieses sollte nun auch bei dem Frankfurter Falcon nachgerüstet werden. Schneider wörtlich: *„Eine Probefahrt mit dem Offenbacher Falcon zeigte, daß diese Fahrzeug hinsichtlich seines Schaltverhaltens mit dem Frankfurter Typ absolut identisch ist.“*

Ein weiterer Aktenvermerk vom März 1988 hält fest, dass ein Gespräch mit Rosenbauer über eine Änderung der Verlastungskonzeption des Falcon geführt wurde (woraufhin auch tatsächlich ein Umbau der Geräteräume erfolgte). In diesem Aktenvermerk ist auch festgehalten, dass die Firma Rosenbauer technische Änderungen an der Falcon-Serie vornahm. So wurden bei den zur damaligen Zeit in Bau befindlichen Fahrzeugen anstelle der Parabelfederung Blattfedern eingebaut. Darüber hinaus würde die neuere Fahrzeuggeneration eine Getriebeänderung erfahren.

Ende August 1988 bemängelt der Werkstattleiter der KFZ-Werkstatt der Feuerwehr, Fittje, dass er mit der Lebensdauer der Bremsanlage beim Falcon nicht zufrieden ist. Eine zu schwache Bremsanlage wurde schon beim Prototypen nach dessen Erprobung bemängelt.

Für die Frankfurter Feuerwehr war der Zug „Falcon“ aber abgefahren. Nach den Erfahrungen ließ man die Loyalität zum Falcon-Projekt sinken. Ein HLF auf Falcon-Basis wollte man nun nicht auch noch haben. Bereits im Januar 1988 wurde das von Rosenbauer vorgestellte Beladungskonzept bemängelt, außerdem wollte man eine innerhalb von zwei Jahren erfolgte Preissteigerung nicht mitmachen. So kam es, dass auf der „Interschutz“ im Juni 1988 zwar am Rosenbauer-Stand ein Falcon-HLF im Frankfurter Look gezeigt wurde, das aber nie in Frankfurt in Dienst gestellt wurde.

Der Frankfurter Falcon wurde, insbesondere wegen immer wieder auftretender hoher Kosten für Verschleißteile (Bremsen!) aus dem Löschzugdienst genommen und zunächst als Reservefahrzeug der Feuerwache 1 gehalten, dann an die Feuerwache „Messe“ für die Sicherheitsdienste während des Messebetriebes „abgeschoben“.

Im Jahr 2001 wurde der Falcon dann endgültig aus dem Einsatzdienst genommen und an die Stadtjugendfeuerwehr abgegeben, die ihn fortan als „Wasserspielmobil“ bei Veranstaltungen nutzte.

Für den Transport der Wasserspiele und des Zubehörs wurde das Fahrzeug von der Jugendfeuerwehr völlig umgebaut. So wurden die Geräteräume völlig entleert und auch aus dem Mannschaftsraum zwei Sitzbänke samt Atemschutzgerätehalterungen ausgebaut. Leider wurden die ausgebauten Teile nicht eingelagert, sondern entsorgt; ein Umstand, der noch für viel Kopfzerbrechen und Grübeleien sorgen sollte...



Der Falcon als „Wasserspielmobil“ der Stadtjugendfeuerwehr

Auch bei der Jugendfeuerwehr blieb der Falcon nicht von kostspieligen Reparaturen verschont. Im Juni 2007 wurde am Fahrzeug ein Motorschaden festgestellt, dessen Reparatur knapp 30.000 Euro gekostet hätte. Da das Fahrzeug selbst mit funktionsfähigem Motor nur noch einen Zeitwert von etwa 15.000 Euro gehabt hätte, wurde die Reparatur als unwirtschaftlich angesehen. Der Falcon sollte nicht mehr Instand gesetzt und der VEBEG zur Verwertung gemeldet werden.

Dieser Verkauf oder sogar die Verschrottung konnten „in letzter Sekunde“ durch diverse Spenden, u.a. von DaimlerChrysler, Fraport und Taunussparkasse sowie der Zusage des Kreisfeuerwehrverbandes, die Restsumme zu übernehmen, abgewendet werden; so kam es doch noch zur Reparatur.



Vom Frost zerstörtes Pumpengehäuse

Das endgültige „Aus“ für den Falcon kam im Winter 2008/2009. Ein kapitaler Schaden an der Bremsanlage sowie ein Totalschaden der Pumpe (Frostplatzer, nachdem das Fahrzeug mit Wasser in der Pumpe dem Frost ausgesetzt war) führte dazu, dass endgültig kein weiteres Geld mehr in die Fahrzeugruine gesteckt werden sollte.



Ausgemusterter Falcon – ein Fall für die Schrottpresse?

Rechtzeitig vor der „Beseitigung“ des Fahrzeuges fiel die Entscheidung, eine historische Sammlung bzw. ein Museum bei der Branddirektion zu gründen. Am 28. Februar 2009 wurde der Falcon als erstes Museumsfahrzeug der Feuerwehr in das einstweilige Museumsdepot nach Enkheim gebracht.



Überführung des Falcon nach Enkheim

Es folgte erst einmal eine Grundreinigung und die Entfernung von nachträglichen Einbauten. Der Falke war nun mächtig gerupft und in keinster Weise mehr flugfähig. Viel mehr als das äußere Gerippe war vom einstigen Stolz der Frankfurter Feuerwehr nicht mehr übrig: Die Geräteräume leer, die Pumpe defekt und ausgebaut, die Bremsanlage defekt. Zunächst war daher nur davon auszugehen, dass der Falcon genau in diesem Zustand als „Standmodell“ in einer Museumshalle erhalten bleiben würde.



Der „gerupfte Falke“

Hoffnung machten dann Kontakte zur Firma Rosenbauer, die seitens des Feuerwehrge- schichts- und Museumsvereins aufgebaut wurden. Die Firma Rosenbauer zeigte großes Interesse, den letzten erhalten gebliebenen deutschen Falcon als technisches Denkmal auch ihrer Firmengeschichte zu erhalten.



Was nun folgte, übertraf alle Erwartungen. Rosenbauer zeigte sich außerordentlich großzügig und spendierte fünf Bremszylinder, ein Pumpenlauf- rad und einen Pumpendeckel sowie allerlei Gerätehalterungen und Kleinmaterial. Der Feuerwehrge- schichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. ist der Firma Rosenbauer außerordentlich dankbar für ihre

Unterstützung. Namentlich herauszuheben sind dabei besonders die Herren Wagner, Pastl und Velz. Es besteht nun die Hoffnung, dass der Falcon wieder fahr- und vorführbereit hergestellt werden kann.



Wiederbestückte Geräteräume

Recht gute Fortschritte konnten zwischenzeitlich bei der Wiederbestückung der Gerä- teräume gemacht werden (Foto). Sogar ein Auer-Lüfter ist wieder vorhanden. Die linke Fahrzeugseite ist wieder fast vollständig be- stückt. Für die rechte Fahrzeugseite müssen noch Geräteraumeinteilungen aus Profileisen neu erstellt und geschweißt werden. Gesucht werden noch eine 250 kg-Pulveranlage von Minimax inklusive Stickstoffflasche, eine Schnellangriffseinrichtung für Pulver mit einem formbeständigen Schlauch NW 28 (30 Meter) sowie eine fahrbare 50 kg-Halonkugel.

Wenn sich dann irgendwann noch ein Sponsor für Roststellenbeseitigung und teilweise Neu- lackierung (eine Karosseriebaufirma?) finden ließe, wäre das Museumsglück fast perfekt!

Literaturhinweise

**Fahrzeuggeneration der Zukunft:
Das Tanklöschfahrzeug FALCON**
112-Magazin 3/1986

Günter Rudloff:
FALCON - Tanklöschfahrzeug der Zukunft ?
Florian Hessen 9/1986, S. 3-5

Falcon: Erste Serienfahrzeuge ausgeliefert
112-Magazin 3/1987, S. 110-114

Die ersten Falcon-Fahrzeuge in Deutschland
F&M 6/1987, S. 264-265

Hans-Jürgen Stiehl:
Falcon: Ein Name - viele Unterschiede
bfm 1/1989, S. 4-8

Die Verantwortung der Museen

von Rolf Schamberger



Museumschef: Das Deutsche Feuerwehrmuseum DFM in Fulda wird von Rolf Schamberger geleitet, der auch Obmann der Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen (AGFM) in Deutschland ist.

„Das Leben wird vorwärts gelebt und rückwärts verstanden“ so hat der dänische Philosoph Sören Kierkegaard den individuellen Erkenntnisprozess einst treffend umrissen. Diese Weisheit kann man generell auf das Verständnis von Geschichtsabläufen übertragen – und neben den Originalschauplätzen der Geschichte kann wohl kein Ort der Welt Geschichte augenscheinlicher erschließen als unsere Museen.

Museen sind zuerst einmal beständige Orte, die mit ihren historischen Objekten und deren sorgfältiger konservatorischer wie inhaltlicher Aufbereitung seriöse Information zur Bestimmung des eigenen Standortes in unserer Gesellschaft bieten. Wer die Erfahrungen der Geschichte nicht kennt oder diese negiert, läuft in der Gegenwart Gefahr, geistigen Brandstiftern aufzusitzen. Das erschütternde Erstarren neonazistischer Gruppierungen – nur um ein Beispiel zu nennen – basiert nicht zuletzt auf dem mangelhaften Informationsstand ihrer Anhänger. Gerade in unserer schnelllebigen, von Eilmeldungen der Newsticker geprägten Gegenwart sind Museen mehr denn je gefordert. Sammeln, Bewahren, Erforschen und Präsentieren, so lauten die vier klassischen Aufgaben eines Museums – und dies genau in der eben angeführten Reihenfolge.

Vom Sammeln leitet sich der Begriff Sammlung ab. Eine Sammlung allein macht jedoch bei Weitem noch kein Museum aus. Eine Sammlung von musealer Qualität zeichnet sich zuerst durch eine klare Struktur aus. Diese

Struktur basiert auf der Frage: Was will ich in meinem Museum oder in meiner Sammlung dokumentieren? Wer einfach alles, was ihm an alten Gerätschaften angeboten bekommt, in ungezügelter Eifer an sich reißt, ist kein Sammler, sondern ein orientierungsloser „Messie“.

Der verantwortungsvolle Sammler oder das verantwortungsvolle Museum sammelt nur so viele Gegenstände, wie sie auch auf hohem Niveau und auf lange Sicht (!) erhalten können. Das erfordert zunächst einmal Disziplin. Spätestens hier zeigt sich, dass Qualität vor Quantität steht oder mit anderen Worten „Weniger kann manchmal mehr sein“. Und gerade Qualität ist ein museales Merkmal, wie es ein kleines Museum in Thüringen praktizierte, als es zwei von fünf Fahrzeugen rechtzeitig veräußerte, um weiter eine entsprechende Qualität für alle seine Exponate gewährleisten zu können. Wer ohne einen Millionenetat im Hintergrund über 100 Fahrzeuge anhäuft, handelt schlichtweg grob fahrlässig.

Zum fachgerechten Bewahren hat die Museumsszene den einprägsamen Begriff der der Funktion des Gerätes als „historischer Informationsträger“ geprägt. Bei einem Fahrzeug bedeutet dies, dass die reine Angabe technischer Daten keine geschichtliche Aufarbeitung darstellt. Feuerwehrgeschichtlich relevanter ist dagegen die Zahl seiner Einsätze, die Schilderung von Schadensereignissen, bei denen das Fahrzeug eingesetzt war oder die Umbauten, die aufgrund veränderter Nutzungsvorgaben erfahren hat.

Werden, wie schon geschehen, die originalen Türbeschriftungen einfach abgeschliffen und durch falsche Angaben oder Phantasiebegriffe wie Veteranenlöschzug etc. ersetzt, degeneriert das Fahrzeug vom historischen Informationsträger zum „anonymen Strandgut der Geschichte“, was wiederum die Glaubwürdigkeit des Museums in Frage stellt.

Auch zweifelhafte Aktionen mit den von den Feuerwehren anvertrauten Traditionsfahrzeugen sind bedenklich und haben mit einer seriösen Museumsarbeit nichts gemeinsam.

Diese für ein Museum ebenso wie für eine Qualitätsvolle Sammlung unerlässliche Grundvoraussetzung ist sehr zeit- und kostenintensiv. Auch hier gilt: Lieber wenige, dafür aber

gut aufbereitete und dokumentierte Objekte als ein unübersichtliches Sammelsurium unerforschter Gegenstände.

Zur Erforschung eines Objektes zählen nicht nur die klassischen Methoden der Recherche in unterschiedlichen Archiven, sondern auch, soweit möglich, die Befragung von Zeitzeugen, so genannte Zeitzeugeninterviews. Das Deutsche Feuerwehrmuseum hat auf seiner Webseite (www.dfm-fulda.de) ein solches Zeitzeugeninterview eingestellt (Rubrik „Objekte und Geschichten“). Erst mit der fundierten Erforschung wird aus einem Objekt ein aussagefähiger „historischer Informationsträger“. Ziel der Erhaltung eines Feuerwehrgerätes ist eben nicht das Gerät selbst, sondern die mit dem Gerät verbundene Geschichte der Feuerwehrleute, die es einst benutzt haben. Das sind richtige Feuerwehrmuseen den Kameraden/-innen schuldig.

Als letzter Schritt folgt das Präsentieren. Eigentlich sollte es selbstverständlich sein, dass die Objekte im Vordergrund stehen und nicht der Museumsträger. Grundsätzlich stellt sich auch hier die Frage nach der Zielsetzung des Museums. Es gilt die spannende Entwicklung des Brandschutzes mit allen ihren vielseitigen Facetten in Szene zu setzen. Dazu gehören hierarchisch in mehreren Inhaltsebenen aufgebaute Texte für Einzelbesucher, die durchaus im journalistischen Stil ansprechend und leicht verständlich aufbereitet sein sollten. Leicht verständlich ist jedoch nicht zu verwechseln mit leichtfertig recherchiert und formuliert. Klar ist, dass man hierdurch dem Zeitgeist Rechnung

tragen sollte, was allerdings nicht bedeutet, dass man jeden negativen Trend kritiklos akzeptiert.

Unerlässlich ist eine Ausrichtung auf die speziellen Bedürfnisse von Schulen und Jugendfeuerwehren. Ein Museum ist nur einer von vielen so genannten „außerschulischen Lernorten“. Hier sollte man sich z.B. die Lehrpläne der einzelnen Jahrgangsstufen besorgen, um nach Möglichkeit besondere Angebote zu entwickeln. Beispiel: „Pumpen, Hebel und Motoren“ für den Physikunterricht der Sekundarstufe 1 oder „Vom bürgerlichen Selbsthilfverein zur gleichgeschalteten Polizeieinheit der NS-Diktatur“ für den Geschichtsunterricht der Mittelstufe.

Die Wahrung der Grenze zwischen einem sinnvollen und kreativen Attribut an den Zeitgeist und eine Anbiederung um jeden Preis, ist angesichts sinkender Besucherzahlen nicht immer leicht zu ziehen. Hier kann der Austausch unter Kollegen, wie er innerhalb der Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen (AGFM) in Deutschland erfolgt, sehr hilfreich sein. Neben mancher Hilfe beim Tausch und der Restaurierung von Objekten, kann man hier auch „Ideen tanken“.

Fazit

Frei nach Karl Valentin: „Kunst ist schön und macht viel Arbeit!“ dankt der Verfasser den vielen Kameraden und Kameradinnen, die in den Feuerwehrmuseen überwiegend in ihrer Freizeit ein unbezahlbares Engagement zur Bewahrung der Brandschutzgeschichte leisten.

VERMISCHTES



Fast einen ganzen Tag lang waren fünf Frankfurter Feuerwehrleute, teils unterstützt vom Fuldaer Museumspersonal, damit beschäftigt, den ersten jemals gebauten RW-Schiene nach Frankfurt zurück zu holen.

RW-Schiene wieder zurück

Alfred Rühl, Harald Ulrich, Mathias Schmidt, und Ralf Keine von der Berufsfeuerwehr sowie Gianni-Marco Laera von der Freiwilligen Feuerwehr Sossenheim waren am 27. November fast einen Tag lang damit beschäftigt, den ersten Frankfurter RW-Schiene, der 1970 in Dienst gestellt wurde, aus dem Deutschen Feuerwehrmuseum in Fulda zurück nach Frankfurt zu holen. Nun kann er im Enkheimer Museumsdepot besichtigt werden.

Alles über die Geschichte der RW-Schiene und die Rückholaktion als Schwerpunktthema in der nächsten *Museums-Depesche*.

FGMV ist gemeinnützig

Seit dem 4. Januar liegt der Anerkennungsbescheid des Finanzamtes über die Gemeinnützigkeit des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereines vor. Der FGMV ist nun auch berechtigt, Bescheinigungen über Spenden und Mitgliedsbeiträge zur Vorlage beim Finanzamt auszustellen.

FGMV ist „e.V.“

Ein weiterer wichtiger und lange erwarteter Bescheid kam am 18. Januar vom Frankfurter Amtsgericht. Der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein ist nun in das gerichtliche Vereinsregister eingetragen und darf den Namenszusatz „e.V.“ tragen.

Jahreshauptversammlung

Die erste Jahreshauptversammlung des FGMV fand am Montag, den 18. Januar im BKRZ statt. Erfreulicherweise konnten bei dieser Gelegenheit auch neue Mitglieder in der Runde begrüßt werden.

Die Anwesenden erhielten zunächst anhand einer PowerPoint-Präsentation einen Überblick über die Aktivitäten des vergangenen Jahres. Hierbei dankte der Vorsitzende dem anwesenden Amtsleiter der Frankfurter Feuerwehr und FGMV-Gründungsmitglied, Reinhard Ries, ausdrücklich für sein Engagement in Sachen Darstellung der Frankfurter Brandschutzgeschichte, das leider bei bisherigen Amtsleitern nicht in diesem Maße erkennbar war.

Nach einem gemeinsamen Ausblick auf das kommende Jahr durch den FGMV-Vorsitzenden und dem Amtsleiter ging es an die jährlichen Pflichten, wie Kassenbericht, Entlastungen des Vorstandes und Wahlen. Nach der Entlastung der Vorstandsmitglieder wurden diese durch die Anwesenden einstimmig im Amt bestätigt. Als Kassenprüfer für das kommende Jahr wurden Kai-Uwe Noelle und Helmut Herth beauftragt.

Zum Abschluss der Versammlung übergaben Helmut Herth, Jürgen Dibowski und Anno Respondeck dem Vorsitzenden Akten, Fotos und einen Ordner mit Zeitungsausschnitten für das Museumsarchiv.

Neue Führung im Bonameser Museum

Auch der Feuerwehrmuseumsverein Rhein-Main e.V. in Bonames traf sich im Januar zur Wahl eines neuen Vorstandes. Zum Vorsitzenden wurde Heinz Rauch, zum Stellvertreter Willi Schickling gewählt. Schriftführer wurde Martin Hölting.

Der FGMV gratuliert dem neuen Bonameser Vorstand zur Wahl und wünscht ihm eine glückliche Hand bei der Bewältigung seiner Aufgaben!

„Notarztwagen 7“ im Museum

Die „Macher“ des *Institutes für mediale Prävention* besuchten unlängst unsere Ausstellung und brachten Geschenke für das Museumsarchiv mit. Eine DVD mit allen Folgen der unter starker Beteiligung der Frankfurter Feuerwehr gedrehten Fernsehserie „Notarztwagen 7“, eine CD mit dem Soundtrack und ein „Notarztwagen 7“-T-Shirt kann das Museum nun sein Eigen nennen. Es wurde auch über eine eventuelle zukünftige Zusammenarbeit des Museums und der Firma gesprochen. So wäre es z.B. denkbar, dass man gemeinsam ein HO-Sondermodell des NAW 7 herausbringt. Die DVD, die CD und das T-Shirt können übrigens von Jedermann käuflich erworben werden. Kontaktadresse:

K3 GbR, Institut für mediale Prävention,
Bruchköbeler Landstraße 39a
63452 Hanau
Tel. 0 61 81 / 84 00 02
Fax 0 61 81 / 84 00 03
E-Mail info@k3-gbr.de
Internet www.notarztwagen7.info



Feuerwache 21 „spritzenfrei“

Der „Spritzenfriedhof“ im Basement der Feuerwache 21 ist Geschichte. Nachdem die Handdruckspritzen von Metz und Koebe vor einem knappen Jahr in den Museumsfundus der Branddirektion übernommen wurden und derzeit in Enkheim stehen, wurde am 19. Februar auch die letzte verbliebene Spritze von der Offenbacher Feuerwehr abgeholt – das Löschgerät stammt nämlich ursprünglich aus Bürgel. Vermittelt wurde die „Heimreise“ durch den Vorsitzenden des Feuerwehrgeschichts- und Museumsvereins nach einer entsprechenden Anfrage des Offenbacher Feuerwehrhistorikers Wolfgang Herzog. Nachdem der Amtsleiter und der Teilsbereichsleiter zugestimmt hatten, konnte Wolfgang Herzog die Spritze überglücklich in Empfang nehmen. Sie soll schon bald wieder der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Archiv wächst schnell

Nach der Gerätesammlung wächst nun auch das Archiv des Museums schnell an. Den „Grundstein“ hatten im letzten Jahr der Vorsitzende mit etlichen Ordnern voller Aktenkopien und Zeitungsartikeln, sowie Heinz Meibert mit einer größeren Zahl an Fachzeitschriften gelegt. Mittlerweile konnten, z.B. über ebay, noch fast tausend weitere Fachzeitschriften dazu erworben werden, so dass bereits ein solider Grundstock an Zeitschriften der Titel *Brand-*

schutz, 112-Magazin, Feuerwehr-Magazin, Lauffeuer, Florian Hessen und einiger anderer Titel besteht. Weitere „Papierspenden sind herzlich willkommen.

Von den Feuerwachen sind ebenfalls erste Artefakte für das Archiv geschickt worden, so etwa alle Stationsbücher der NAW- und RTW-Station am BUK seit 1967. Auch ist nun der erste Kollege bereit gewesen, sein Ausbildungstagebuch ins Museumsarchiv zu geben.

Zweimal „Hoher Besuch“



Ralf Schulte trägt sich in das Gästebuch des Frankfurter Feuerwehrmuseums ein

Gleich zweimal konnten namhafte Persönlichkeiten in den Enkheimer Depothallen empfangen werden. Zuerst besuchte *Bernd Klaedtke*, Oberbrandinspektor der Berufsfeuerwehr Köln und Obmann der AGFM-Regionalgruppe Mitte die Ausstellung. Wenige Tage später folgte *Ralf Schulte*, der Grand Senieur der Brand-schutzerziehung in Deutschland und Erfinder der Floriansdörfer. Beide Besucher zeigten sich beeindruckt von der in knapp einem Jahr zusammengetragenen Ausstellung und trugen sich in das Gästebuch des Museums ein.

Gesuchter Helm aufgetaucht



Der in der letzten Ausgabe der „Museums-Depesche“ gesuchte Helm eines tödlich verunglückten Kollegen ist wieder aufgetaucht. Er ist

im Besitz der Akademie und soll nach dem Bau des Feuerwehrausbildungszentrums in einer dort entstehenden kleinen Traditionsausstellung gezeigt werden.

Der Vorsitzende des FGMV und sicherlich ein Großteil der Mitglieder hätte den Helm sicherlich lieber im Museum gesehen, da er hier einer größeren Besucherzahl zugänglich wäre. Aber ist zunächst einmal zu begrüßen, dass der Helm noch existiert und weiter erhalten bleibt. So ist diese Lösung ein Kompromiss, mit dem man leben kann.

Michael Hartmann gestorben



Michael Hartmann in den 90er Jahren

Michael „Mike“ Hartmann ist Anfang des Jahres verstorben. Mike Hartmann trat 1968 in die Berufsfeuerwehr Frankfurt ein. Wegen gesundheitlicher Problemen wurde er relativ jung früh-pensioniert, blieb aber der Feuerwehr treu. Es sammelte altes Feuerwehrgerät; wer je in seiner Wohnung in der Bornheimer Feststraße war, wählte sich in einem Feuerwehrmuseum. In den 90er Jahren schrieb Hartmann zusammen mit Mathias Schmidt zwei Bücher über die Fahrzeuge der Frankfurter Feuerwehr, die im Nürnberger MIBA-Verlag erschienen.

Nach der Türmerausstellung im Frankfurter Domturm entdeckte Hartmann das Thema Glocken für sich und begann als Volontär eine Glockengießerei bei der Firma Rinker in Sinn. Aus dieser Zeit stammt auch ein echtes Unikat: eine für und von Mike Hartmann individuell gestaltete Sturm-glocke.

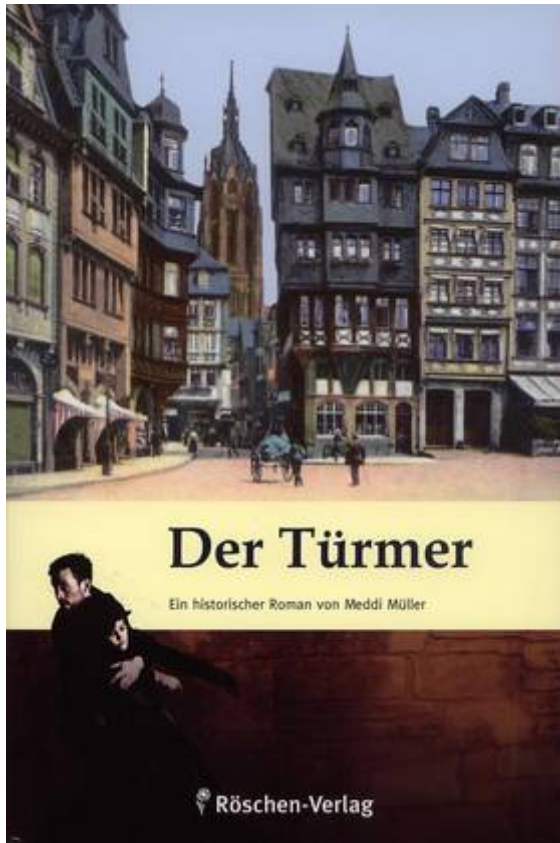
Finanzlage verbessert sich

Die Finanzlage des FGMV ist nun etwas verbessert, nachdem ein Vereinskonto eingerichtet und die ersten Mitgliedsbeiträge eingezogen werden konnten. Kollegen, Kameraden und andere Personen, die dem Verein eine Spende zukommen lassen möchten, können auf folgendes Konto überweisen:

Frankfurter Volksbank
Konto 6101130914
BLZ 501 900 00

Der Verein kann über Spenden Bescheinigungen zur Vorlage beim Finanzamt ausstellen. Mittelfristig hoffen wir auf weiter steigende Mitgliederzahlen und eine finanzielle Förderung durch den Magistrat bzw. der Branddirektion.

Buchtipps



Frankfurt am Beginn des 20. Jahrhunderts. Feuerwehrmann Heinrich Niemann ist der neue Türmer im Kaiserdom. Eines Morgens findet er bei einem Rundgang im Glockenraum die Leiche einer Frau. Er läuft sofort zum Polizeipräsidium, um seinen Fund zu melden. Als der Türmer in Begleitung der Polizisten zum Tatort zurückkehrt, ist die Frau jedoch verschwunden. Niemand glaubt dem Türmer, denn: ohne Leiche – kein Mord. Doch der eigenwillige Feuerwehrmann gibt nicht auf. Er

weiß, was er gesehen hat und ermittelt auf eigene Faust. Schon bald findet er in Kommissar Schuhmann von der hiesigen Polizei einen Freund und Helfer. Jedoch werden die beiden Ermittler immer wieder bei ihrer Suche nach dem Mörder behindert. Irgendjemand, mit viel Einfluss in der Stadt, will um jeden Preis vermeiden, dass der Mord an der unbekanntenen Frau aufgeklärt wird.

Geschrieben hat diesen historischen Frankfurt-Krimi unser Kollege Mathias „Meddi“ Müller von der Feuerwache 10, der damit nach „Der Gewürzhändler zu Frankfurt“ bereits seinen zweiten historischen Roman mit Handlung in Frankfurt am Main vorlegt. Das Buch ist sehr lesenswert geschrieben, so dass man dem Autor kleinere historische Ungenauigkeiten (z.B. konnte Branddirektor Schänker 1899 noch keine Strafversetzungen vornehmen, da er erst 1906 nach Frankfurt kam) schnell verzeiht.

Bezogen werden kann das Taschenbuch direkt über Meddi Müller (FW 10), im Buchhandel oder über das Internet:

„Der Türmer“ von Meddi Müller
ISBN-13: 978-3-940908-04-9
Röschen-Verlag, Frankfurt am Main
www.roeschen-verlag.de
Preis 10,50 Euro

Gemeinsamer Ausflug geplant

Der Feuerwehrgeschichts- und Museumsverein unterhält Kontakte zum Verkehrsmuseum in Schwanheim. In einem Gespräch zwischen Peter Linhardt vom Verkehrsmuseum und Ralf Keine vom Feuerwehrmuseumsverein, dass kürzlich im Enkheimer Museumsdepot stattfand, wurde die Idee geboren, einen gemeinsamen Busausflug der beiden Vereine in die Barockstadt Fulda zu unternehmen. Der Tag in Fulda soll mit einem Besuch des Feuerwehrmuseums beginnen, dann geht es durch die Fuldaauen in die Altstadt, wo u.a. der Dom, der Park am Stadtschloss und die Vielzahl von barocker Bausubstanz besichtigt werden können. Den Abschluss bildet dann der Besuch der bekannten „Wiesenmühle“; einem In- und Outdoorlokal in grüner Umgebung, wo deftige Kost und selbstgebrautes Bier genossen werden können. Näheres folgt.

Impressionen aus der Sammlung



Feuerwehr-Geschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V.

- Beitrittserklärung -

Hiermit trete ich dem Feuerwehr-Geschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V. als Fördermitglied bei. Ich erkenne die Vereinssatzung als Rechtsgrundlage des Vereines an.

1. Persönliche Daten

Vor- und Zuname

Straße und Hausnummer

Postleitzahl und Wohnort

Telefon (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

2. Mein Förderbeitrag

Ich unterstütze den o.g. Verein mit einem Jahresbeitrag von _____ Euro.

Ich möchte jedes Jahr eine Spendenbescheinigung für die Steuererklärung erhalten.

3. Zahlweise des Förderbeitrages

Ich zahle den Förderbeitrag in bar.

Ich erteile dem o.g. Verein eine Bankeinzugsermächtigung für mein Konto:

Kontonummer.: _____ BLZ. _____

bei Kreditinstitut: _____

Bei Bankeinzug:

Ich zahle den o.g. Förderbeitrag in einer Summe einmal jährlich
(Fälligkeit nach Beitritt; ab Folgejahr jeweils im Juli).

Ich zahle den o.g. Förderbeitrag in 4 anteiligen Raten zu _____ Euro
(Fälligkeit jeweils zum Quartalsbeginn).

- Zutreffendes bitte ankreuzen -

4. Persönliche Mitarbeit im Museumsverein

(optional - für den Beitritt als Fördermitglied nicht zwingend erforderlich)

- Ja, ich möchte mich nach Absprache mit der Museumsleitung/Vereinsleitung auch mit konkreter Arbeitsleistung einbringen. Ich besitze besondere Fertigkeiten im Bereich:

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> KFZ-Instandsetzung | <input type="checkbox"/> KFZ-Elektrik | <input type="checkbox"/> Karosseriebau |
| <input type="checkbox"/> Farben & Lacke | <input type="checkbox"/> Schlosserei | <input type="checkbox"/> Schmiedearbeiten |
| <input type="checkbox"/> Schreinerei | <input type="checkbox"/> Schneiderei | <input type="checkbox"/> Elektrotechnik |
| <input type="checkbox"/> Elektronik | <input type="checkbox"/> Computer & Netzwerk | <input type="checkbox"/> Funktechnik |
| <input type="checkbox"/> Fernmeldetechnik | <input type="checkbox"/> EDV-Büroanwendungen | <input type="checkbox"/> Profi-Fotografie |
| <input type="checkbox"/> Buchbinden | <input type="checkbox"/> Glaserei | <input type="checkbox"/> Feinmechanik |
| <input type="checkbox"/> sonstiges: | | |

(optional:)

Ich verfüge zu dem/den angekreuzten Arbeitsbereich(en)

- über eine eigene Werkstatt über eigenes, professionelles Werkzeug
 günstige Einkaufsmöglichkeiten für benötigte Materialien

Alternativ oder zusätzlich zu o.g. Tätigkeiten wäre ich auch bereit zu:

- Reinigungsdiensten im Museum
 Kassen- und Aufsichtsdienst an den Besuchertagen des Museums

- Zutreffendes bitte ankreuzen -

5. Für die Rechtsverbindlichkeit des Beitrittes:

Ort

Datum

Unterschrift

Bitte einsenden an:
Feuerwehr-Geschichts- und Museumsverein Frankfurt am Main e.V.
i. Hse. Feuerwache 11
Florianweg 13
60388 Frankfurt a.M.