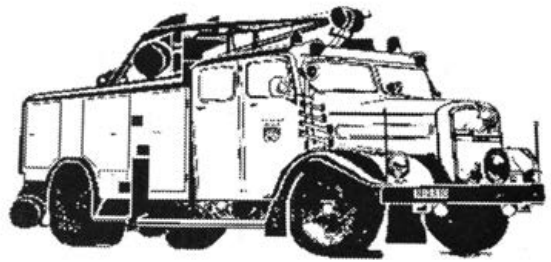


Die Dampfspritze

Nr.: 2/2022 21. Jahrgang



Schutzgebühr: 3 €

Zeitung des Förderverein Nürnberger Feuerwehr-Museum e.V., gegründet 2000



Sonderausgabe zur Restaurierung
der "Sprendlinger Leiter" -
Bericht über ein großes Vereinsprojekt

Förderverein Nürnberger Feuerwehr-Museum e.V. (FNFM e.V.), gegründet 2000

Vorstandschafft:

- 1. Vorsitzender: Volker Skrok
- 2. Vorsitzender: Felix Schanzmann (Leiter der historischen Sammlung der Feuerwehr Nürnberg)
- Schriftführer: Heinz Kirschbaum
- Kassier: Hans Georg Hager (0911/457828, hans-georg.hager@t-online.de)
- Beisitzer: Hans Höcherl, Robert Langenfelder und Rainer Zech (0911/592382, rainer.w.zech@web.de)

Innerhalb des Vereins sind Ansprechpartner in Fachfragen für:

Feuerwehrgeschichte	Horst Gillmeier	0911 / 231 – 6400
Fahrzeughistorie / Bilder	Bernd Franta Partrick Sturm Rainer Zech	0911 / 37 41 42 0911 / 88 02 52 0911 / 59 23 82
Vereinszeitung	Bernd Franta	0911 / 37 41 42 (bfvue@t-online.de)
Technik der FW – Fahrzeuge	Heinz Kirschbaum Hansjörg Wattenbach	0911 / 231 – 64 00 0911 / 231 – 64 00
Veranstaltungen	Roland Planert	09133 / 5723
Museumsangelegenheiten/ Ausrüstung/ Bekleidung/ Fahrzeuge/ Gerätschaften/ Helme/	Hans Höcherl Robert Langenfelder	0911 / 231 - 6300
Mitgliederverwaltung	Rainer Zech	0911 / 592382
Modellbau	Bernd Franta Rainer Zech	0911 / 37 41 42 0911 / 59 23 82
Sondersignalanlagen	Bernd Axmann	blaulichtbernd65@t-online.de
Zweiradgeschichte	Roland Planert	09133 / 5723
Internetauftritt		

Die vorliegende Dokumentation basiert auf einem Manuskript von Roland Planert, redaktionell bearbeitet, layoutet und ergänzt durch Bernd Franta.

Die Fotos für das Werk steuerten Roland Planert, FF Sprendlingen, Arnd Margis, Rainer Zech, Torsten Wandke und Bernd Franta bei. Drei Fotos sind mit freundlicher Genehmigung der Nürnberger Nachrichten von Stefan Hippel.

Sollte jemand vergessen worden sein, bittet die Redaktion um Nachsicht. Es wurden über 40 Seiten Text und gut 500 Bilder gesichtet, die nur selten mit Namen eines Fotografen gekennzeichnet waren.

Impressum

„Die Dampfspritze“ ist die offizielle Vereinszeitung des Förderverein Nürnberger Feuerwehrmuseum (FNFM) e.V. Der Bezugspreis für Mitglieder ist im Mitgliedsbeitrag des FNFM e.V. enthalten.

Redaktion und Gestaltung: Bernd Franta (bfvue@t-online.de)

Für den Inhalt ist im Sinne des Pressegesetzes Felix Schanzmann, Feuerwache 4, Regenstraße 4, 90451 Nürnberg, verantwortlich.
Herstellung: Druckerei Schalk, Herzogenaurach.

Verwendung von Fotos und Artikeln aus „Die Dampfspritze“ nur mit vorheriger, schriftlicher Genehmigung durch den jeweiligen Verfasser bzw. Autor oder der Redaktion.

Das Titelblatt der Sonderausgabe und viele Bilder im Inneren zeigen sie,

unsere Sprendlinger Leiter

– von ihrem bedauernswerten Zustand beim Fund bis zum jetzigen „Premium“-Zustand nach ihrer liebe- und mühevollen Sanierung in vielen Arbeitsstunden durch viele hilfreiche Hände!

Aber wozu soll es nun eine Sonderausgabe zu diesem Thema „Sprendlinger Leiter“ geben? Wozu der ganze Aufwand und wozu eine weitere Dampfspritze? Dazu möchte ich zuerst eine Definition des Begriffes Sonderausgabe zu Rate ziehen. *Eine Sonderausgabe ist eine aus einem bestimmten Anlass herausgegebene, zusätzliche [einmalige] Ausgabe besonders eines Druckwerks* [aus oxford languages].

Die Definition trifft bei einer Ausgabe der Dampfspritze für unsere Sprendlinger Leiter absolut ins Schwarze! Im Reigen der Fahrzeuge, die wir bei uns beherbergen, gibt es kaum ein Schöneres als diese Sprendlinger Leiter! Da lohnt es sich auf jeden Fall für uns und die Nachwelt die Geschichte in Bild und Text, die sich um und mit der Leiter ergeben hat, niederzuschreiben, zu veröffentlichen und damit zu erhalten!

Unser Vereinsmitglied Roland Planert, vormals Werkstattmeister der Feuerwache 1, hat von Beginn an alle Geschichten, Ereignisse und Tätigkeiten rund um die Leiter und deren Sanierung in Wort und Bild festgehalten. Daraus ist über die Jahre eine Sammlung entstanden, die es den beiden Hauptverantwortlichen dieser Sonderausgabe, Roland Planert und Bernd Franta, erst ermöglichten, diese Sonderausgabe zu verfassen. Ohne Rolands Aufzeichnungen und die vielen Bilder, wäre dies ein fast unmögliches Unterfangen gewesen, da doch viele Erinnerungen mit der Zeit verblassen oder sich ändern.

Mir ist bewusst, dass im Rückblick manche Dinge schöner aussehen und blumiger beschrieben werden, als sie in der damaligen Wirklichkeit (während der Restaurierung) tatsächlich waren. Dies ist auch hier der Fall. Blut und Schweiß in einer Fahrzeugsanierung führen unweigerlich auch zu Unverständnis und der Frage, wieso wir als Feuerwehr uns solche Projekte zur Sanierung eines alten



Fahrzeugs, das bspw. viele Sonderbauteile brauchte, ans Bein binden bzw. gebunden haben? Das ist eine verständliche und nachvollziehbare Frage! Aber genau darum geht es.

Solche Fahrzeuge bleiben, wenn sie erhalten werden, im Gedächtnis. Die computer-gestützten und in vielen Teilen aus Leichtmetall und Kunststoff bestehenden Neuzeitfahrzeuge werden die lange Zeit sicherlich nicht so überstehen und im Gedächtnis der Nachwelt bleiben (können). Solche Oldtimer können das und genau dafür tun wir das! Gerade wenn wir derzeit unseren Fahrzeugbestand an historischen Fahrzeugen aus Platzgründen deutlich reduzieren, gewinnen wir Ressourcen für die Verbliebenen.

Ich möchte mich stellvertretend für den Vereinsvorstand und alle Vereinsmitglieder bei Roland, Bernd und allen Beteiligten an der Sanierung und an der Entstehung dieser Sonderausgabe ganz herzlich für ihre tolle Arbeit bedanken.

Viel Spaß mit der Lektüre und eine gesunde zweite Jahreshälfte 2022 wünscht ihr/euer

Felix Schanzmann

So ging's Los



Im Juli 2004 spazierte unser recht rühriges Vereinsmitglied Armin Rakoczy mit seiner Lebensgefährtin während seines Urlaubs im beschaulichen Niederbayerischen Plattling durch die Ortschaft. Als Oldtimerfreund fiel ihm sofort ein Schrottplatz in der Ortschaft auf. Natürlich musste sofort alles begutachtet werden - was dann den Stein, bzw. eine Lawine ins Rollen brachte.

Standen da nicht ein altes LF und eine Drehleiter in einem völlig verwahrlosten Zustand. Natürlich setzte sich Rakoczy umgehend mit dem Betreiber des Platzes, Herrn Friedl, in Verbindung und erfuhr, dass der ganze Schrottplatz aufgelöst werden solle und alles verschrottet wird. Diese Tatsache hat Armin Rakoczy mir sofort telefonisch mitgeteilt und mir von der tollen Leiter erzählt.

Jetzt konnte ich mir nicht so richtig ein Bild von der Situation machen und bat den Armin mir Fotos zu schicken. In Ermangelung einer Kamera schwierig, doch in einem Fotogeschäft erreichte er das fast unmögliche, sich eine Kamera auszuleihen. Fotos wurden gemacht und mir zugesandt.

Schon war das Interesse geweckt, die Überraschung war groß, denn ich hatte ein solches Fahrzeug noch nicht gesehen. Umgehend informierte ich unsere "Vereins-Fahrzeughistoriker" Charly Oechsler, Lothar Lang, Bernd Franta und Rainer Zech. Alle bestaunten die Fotos und urteilten



übereinstimmend, dass es sich um ein seltenes und außergewöhnliches Fahrzeug handelt. Es wurde vereinbart die Leiter erst vor Ort zu begutachten, bevor wir etwas entscheiden. Zudem wurde noch die Meinung von unserem Museumleiter Willi Groß eingeholt.

Er war allerdings der Meinung, dass es sich zwar um eine alte Leiter und ein seltenes Fahrgestell handelt, der Zustand jedoch nichts Gutes ahnen lässt. Ich habe mit ihm dann ausgemacht, dass ich mich mit der Werkstatt FW 4 den Herren Gerhard Glaser und Heinz Kirschbaum über die Angelegenheit unterhalten werde. Beide waren ebenfalls der Meinung, die Leiter anzuschauen um dann weiter zu entscheiden. Drei Tage später waren Charly Oechsler, Bernd Franta und ich auf dem Weg zum Schrottplatz in Plattling.

Schon beim ersten Anblick war die Begeisterung groß. Gleichsam war das begehrte Objekt zwar vollkommen

eingewachsen und mit einem Wespennest besetzt, was uns aber nicht davon abhielt, das "Wrack" intensiv zu prüfen. Ein GMC mit einer 17m Drehleiter von Magirus.

Zum Glück war schönes, warmes Wetter und wir konnten die Begutachtung in Ruhe durchführen. Vom Besitzer kam noch der Hinweis, dass er noch den Originalbrief besitzt und das Fahrzeug für den Schrottkilopreis von 500 € zu haben wäre. Unsere erste Bestandsaufnahme erbrachte, dass das Fahrzeug in einem fast kompletten Zustand ist. Alle wichtigen Bauteile und der Kfz-Brief sind vorhanden. Mit diesem Wissen machten wir uns auf den Heimweg. Kaum zuhause angekommen, wurden alle mit dem Thema befassten Personen informiert.

Die Meinungen konnten nicht unterschiedlicher ausfallen. Es waren zwar fast alle von der Seltenheit des Fahrzeuges überzeugt, jedoch der Zustand und der Umstand, dass die Leiter nicht aus dem Nürnberger Umfeld stammte, war für einige Grund genug abzulehnen. Es war eine schwierige Überzeugungsarbeit zu leisten um die Zweifler zu überzeugen, dass die Seltenheit für das Fahrzeug spricht.

Die Entscheidung sollte ein Gespräch mit dem Vereinsvorstand und unserem Vorsitzenden Volker Skrok geben. Kurze Zeit später sprachen Gerhard Glaser, Heinz Kirschbaum, Alexander Sawluk und ich mit dem Chef über das Fahrzeug. Seine Fragen waren sehr zielgerichtet an die beiden Werkstattmitarbeiter. Die Frage war, ob es möglich ist, das Fahrzeug wieder in einen technischen Zustand zu bringen, dass es wieder fahrbereit wird. Wir konnten Volker Skrok überzeugen, dass Fahrgestell, Anbauteile, Motor, Getriebe, Nebenaggregate und Armaturen komplett sind und es nicht allzu schwierig werden würde, die Technik wieder auf Vordermann zu bringen.

Ich wurde gefragt, ob ich mich um die Restauration und um Sponsoren kümmern kann und ob ich glaube, dass die Leiter jemals fertig wird. Ich war fest davon überzeugt, dass wir es gemeinsam schaffen werden und konnte die Frage somit bejahen. Schließlich stimmte die Vorstandschaft dem Projekt zu und der Abholung stand nichts mehr im Wege.

Am 9. September 2004 war der große Tag gekommen - das Fahrzeug wurde abgeholt. Die Werkstattmeister Heinz Kirschbaum, Gerhard Glaser und Alexander Sawluk

sollten zwar vorher nochmals einen prüfenden Blick auf das Unikum werfen, aber eigentlich stand schon fest, das Ding mit nach Hause zu nehmen. Mit dieser Mannschaft und unserem Vereinsmitglied Bernd Franta und mir ging es nach Plattling.



Die Begutachtung durch die Werkstattprofis verlief positiv. Das Verladen der Leiter war ein wenig schwierig, weil das Lenkgetriebe blockierte. Jedoch wurde das Problem von Gerhard Glaser und Heinz Kirschbaum kompetent gelöst. Nach einiger Zeit war das Fahrzeug fachgerecht verladen. Die Heimfahrt verlief problemlos. Unser Weg führte direkt in das alte Straßenbahndepot in der Maximilianstraße, wo das Fahrzeug vorübergehend abgestellt werden konnte.



Im Herbst 2004 gab es die ersten Gespräche wie es mit der Leiter weitergehen sollte. Von unserem Vorsitzenden wurde angeregt, die Leiter zu restaurieren. Es gab aber auch andere Gedanken, so z.B. den Vorschlag, das Fahrzeug zu sichern und als historisches Beispiel zu zeigen, wie ein Fahrzeug aussieht, wenn es über 15 Jahre im Freien gestanden hat. Die Mehrheit im Vorstand entschied sich dann aber für die Restaurierung. Wie man heute sieht - eine gute Entscheidung. Dieser Oldtimer ist nach dem Portugiesen sicher das zweite Highlight unserer Sammlung.

Roland Planert im Mai 2022

Die Basis

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges lag Deutschland am Boden. Der Fahrzeugbestand der Feuerwehren hatte große Lücken, über 50% der Fahrzeuge waren verloren. Die meisten Städte und Gemeinden hatten wenig Möglichkeiten den Brandschutz weiterhin aufrecht zu erhalten. Es musste auf allen Ebenen improvisiert werden. Alte Fahrzeuge wurden wieder fahrbereit gemacht. Für Neufahrzeuge fehlte das Geld, Material und die Erlaubnis der Alliierten schwere Lkw-Fahrgestelle über 3 Tonnen zu bauen.

Einige Feuerwehren besorgten sich deshalb Fahrgestelle von Militärfahrzeugen und bauten diese in Eigenleistung zu Feuerwehrfahrzeugen um. Leider wurden viele dieser Fahrzeuge in den 70er und 80er Jahren ausgemustert und verschrottet.

Auch die Sprendlinger Feuerwehr wagte aus der Not heraus den Schritt, aus einem doch noch recht neuen - Bauj.1944 - Wassertankwagen der US Army mit erfinderischem Geist in Eigenleistung eine Drehleiter DL17 zu bauen. Dazu übernahmen 1948 die Wehrleute das Fahrgestell von den US Streitkräften, einen GMC 270, 4500ccm 6Zyl. Benzin-Motor mit 85 PS. Die Umbauarbeiten konnten beginnen. An der Fahrerhaus-Rückwand wurde eine Sitzbank montiert.

Die Frage nach der Herkunft des Leiterparks konnte nicht geklärt werden. Eine Version beschreibt, dass der Leiterpark auf einem Schrottplatz in Frankfurt für 1700,- DM gekauft wurde, eine andere Version erzählt die Geschichte von einem Schrotthändler, der eine alte FW-DL hatte und nur das Fahrgestell benötigte. Wie dem auch sei, die Leiter wurde montiert.

Nach der Abnahme durch den TÜV konnte das Fahrzeug am 15.6.1949 in den Bestand der FF eingereiht werden.

Viele Jahre leistete die DL der FF Sprendlingen gute Dienste, bis sie im März 1974 außer Dienst gestellt und abgegeben wurde. Da verliert sich die Spur. Irgendwann kam das Fahrzeug in das Autohaus Leser in Deggendorf und war fortan als Ausstellungstück zu bewundern. Gegen Ende der 80er Jahre erwarb schließlich der Plattlinger Schrotthändler Friedl das Objekt, wo

TM 9-2800

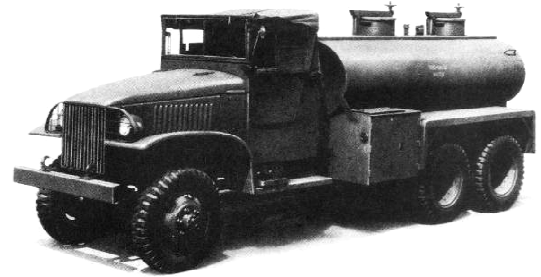
STANDARD MILITARY MOTOR VEHICLES

TRUCK, TANK, WATER, 700 GAL., 2½-TON, 6 x 6

Technical Manual: TM 9-801.

Parts List: SNL G-508

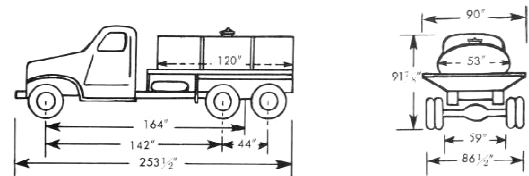
Manufacturer: General Motors Truck and Coach Div. of Yellow Truck and Coach Mfg. Co.



RA PD 308958

Classification: Standard

Purpose: To transport drinking water.



266

es bis zur Entdeckung von Armin Rakoczy ein trauriges Dasein im Freien fristete.

Es ist ein glücklicher Zufall, dass gerade diese Drehleiter überlebt hat. Dadurch konnten wir ein technisches Kulturgut „aller erster Güte“ für die Nachwelt erhalten.



Kontaktaufnahme mit der FF Sprendlingen

Nachdem die Entscheidung gefallen war, das Fahrzeug wieder herzurichten, mussten wir uns jetzt Gedanken machen, wie wohl die Drehleiter aussah, bevor sie auf dem Schrottplatz strandete. Der Erstbesitzer, die FF Sprendlingen, war uns durch den Fahrzeugbrief bekannt. Bernd Franta suchte daraufhin schon frühzeitig den Kontakt zur Wehr.

Die Überraschung dort war groß, nach so vielen Jahren! Besonders die Honoratioren waren natürlich fast aus dem Häuschen, als sie davon erfuhren. Haben sie doch damals selbst noch die Leiter gefahren. Es entstand ein guter Kontakt nach Sprendlingen und daraus folgten

einige Besuche hin und her.

Die FF überließ uns eine Reihe aussagekräftiger Fotos. Nach Sichtung der Bilder, die meisten waren aus den 50er-Jahren und in schwarz-weiß, war uns schnell klar - die Leiter wird wieder im Urzustand aufgebaut!

Um den Zustand von 1949 zu erreichen musste erst einmal eine Bestandsaufnahme vom Ist-Zustand gemacht werden. Anschließend folgte der Vergleich mit den historischen Fotos. Die größte Überraschung war, dass die Leiter im Urzustand eine hintere Sitzbank hatte, die leider fehlte. Aufgrund der vorhandenen Fotos war es uns aber möglich, diese wieder neu aufzubauen.

Ist

- Boschhörner rechts
- Peilstanden an den Kotflügeln
- Scheibenwischer im Armaturenbrett
- Rundumkennleuchte links
- Schaumrohr rechts
- Verstärkte Spiegelarme
- Alarmklingel
- Scheinwerferhalterung an der Leiterspitze
- Scheinwerferhalterung am Leiterstuhl
- Anhängerkupplung
- Fahrtrichtungsanzeiger
- Blinker an den vorderen Kotflügel
- Sonnenschutzblenden links. u. rechts.

Soll

- Entfernen
- Umbau an die Kotflügelhalter vorne
- Umbau nach oben in den Scheibenrahmen
- Blaulichtscheinwerfer links
- Schaumrohr links
- Spiegelarme an die Originalhalter
- Alarmklingel
- Halterung verbleibt an der Leiterspitze
- Entfernen
- Verbleibt am Fahrzeug
- CO² Löscher rechts
- Blinker an den vorderen Kotflügeln





Auf zwei Seiten ein kleiner Bilderbogen aus lang vergangenen Tagen der Leiter. Sicher war damals das Fahrzeug der Stolz der FF, gar recht viele Feuerwehren wird es damals mit einer Drehleiter nicht gegeben haben.

Diese einzigartigen Zeitdokumente stammen aus privaten Beständen von Mitgliedern der FF Sprendlingen, die extra für uns zusammen getragen wurden. Ohne diese Bilder wäre eine vorbildgetreue Restaurierung nicht ganz einfach gewesen.





Die ersten Schritte und Überlegungen zur Restaurierung:

Wie zerlege ich ein historisches Fahrzeug:

Hier kam dem Roland Planert seine langjährige Erfahrung als Werkstattmeister der FW1 sowie aus dem privaten Bereich, seine Liebe zu alten Motorräder und deren Restaurierung, zu gute. Wichtige Voraussetzungen für das Projekt wurden die nachstehenden Punkte erarbeitet.

- Die organisierten Mitstreiter auf sorgfältiges Arbeiten einschwören:
- Vor dem Zerlegen akribisch dokumentieren
- Zerstörungsfreies Zerlegen der vorhandenen Grundbauteile
- Nur im Notfall Schrauben abflexen
- Alle Schrauben, auch Fragmente, aufheben (Zollgewinde)
- Teile vorsichtig abbauen und in Kisten, Schachteln oder am Boden in der abgebauten Richtung lagern und beschriften
- Verfaulte Holzreste, Kunstlederreste, Keder für Kotflügel und Karosserie, Verdeckteile sichern und beschriften.
- An den Blechteilen Lackreste sichern, was war rot, schwarz, olive? - Und viele kleine Schritte



Nachdem die Leiter dank der Unterstützung der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn in der Maxi eingestellt werden konnte, erfolgten dort die ersten Schritte des Zerlegens.

Bereits im November 2004 konnten die ersten Arbeiten in Angriff genommen werden. Das Fahrerhaus wurde zerlegt und eine Bestandsaufnahme gemacht. Dabei halfen die Feuerwehrkollegen Markus Breun, Wolfgang Kastenmeier und Oliver Fürnrohr, denen die Arbeit am Objekt sichtbar Freude bereitete. Schließlich hat man im Feuerwehrdienst nicht alle Tage eine solche Abwechslung.



Neben den ständigen Werkstatt-Mitarbeitern der Feuerwehr Heinz Kirschbaum und Gerhard Glaser bildete sich gegen Ende des Jahres 2004 eine kleine Gruppe aus Helfern des FNFM. Zu dieser Arbeitsgruppe gehörten: Anja Schellberger (Winterbauer), Arnd Margis, Stephan Roth, Torsten Wandke, Gerhard Ittlinger, Bernd Franta, Dieter Seebach und Rainer Zech.

2005

Die Aufgaben werden verteilt. FW 1 übernimmt Blechteile, Aufbau und Mechanik. FW 4 übernimmt das Fahrgestell, Bremsen, Antrieb und Lackier-Arbeiten. Motor und Getriebe werden ausgebaut, Motor wird zerlegt - leider war der Motor nicht mehr zu retten, er war innen zu stark "Festgefressen". Es wird entschieden, einen gebrauchten Ersatzmotor zu beschaffen.

Unsere Vereinsmitglieder Anja Schellberger und Arnd Margis bemühten sich sehr erfolgreich um technische Unterlagen des Fahrzeuges.

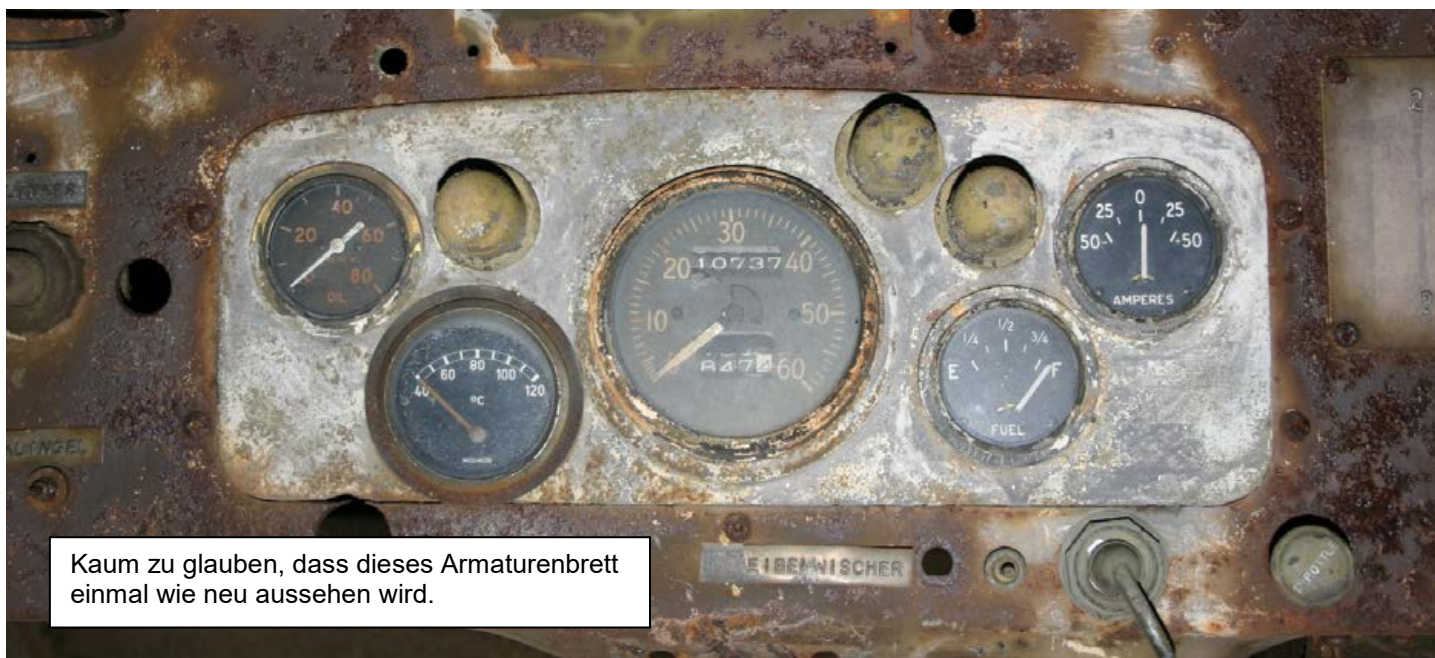
In Wiesloch entdeckt schließlich Arnd Margis per Internet einen guten gebrauchten Motor. Der Motor wird von Roland Planert gesponsert, geholt und zum Überholen zum Autohaus Kropf gebracht. Opel Kropf in Nürnberg konnte als Sponsor für die Motor-Überholung gewonnen werden.



Um den Motor adäquat lagern und reparieren zu können, bauten Helfer der FW1 extra einen Montageständer. Die benötigten Ersatzteile zur Instandsetzung des Motors besorgte ein US-Fahrzeug Teilehändler aus Fürth. Nach längerer Reparaturzeit konnte schließlich am 24.6.2006 der funktionsfähige Motor beim Opel Kropf abgeholt werden.



Zwischenzeitlich wurden in 2005 noch viele weitere Arbeiten an unserem Museumsstück durchgeführt. Fehlende Felgen wurden beschafft, alle zusammen sandgestrahlt und lackiert, Neue Reifen wurden beschafft und aufgezogen. Die Stützspindeln am Heck des Fahrzeuges wurden ausgerichtet und lackiert. Weitere Anbauteile und Zubehör mussten mühselig zugekauft werden. Fehlende Radmuttern und ein spezieller Benzinkanister mit Halter wurden aus Holland und Belgien beschafft. Heinz Kirschbaum besorgte die schon genannten neuen Reifen. Von einem Sammler aus Rödental bei Coburg kamen weitere 2 Felgen und ein Scheibenrahmen dazu.



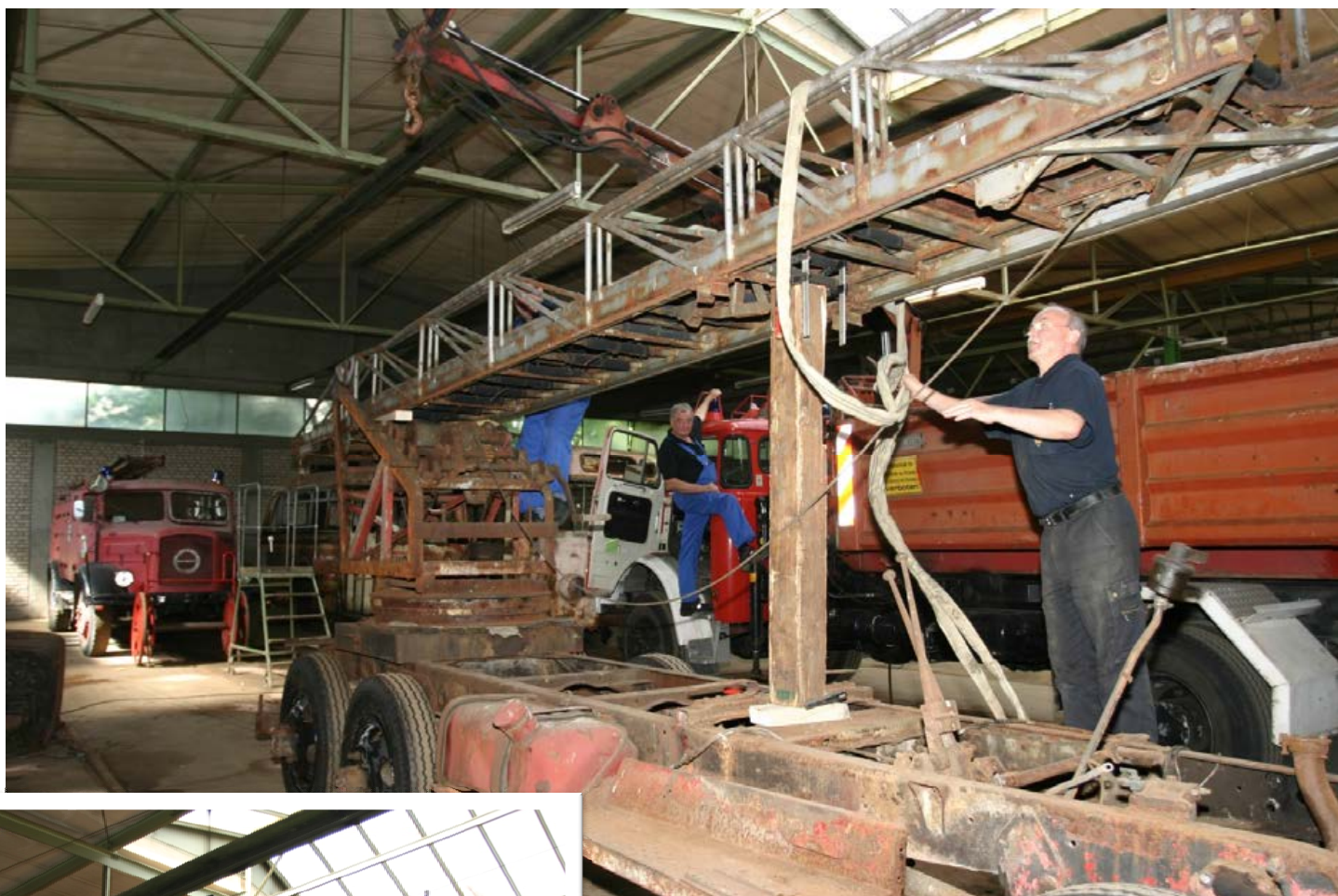
Kaum zu glauben, dass dieses Armaturenbrett einmal wie neu aussehen wird.



Während diesen Tätigkeiten wurde von vielen Helfern inzwischen weiter am Zerlegen des Fahrgestelles in den alten Straßenbahnhallen in der Maximilianstraße gearbeitet. Das große Platzangebot dort brachte eine wesentliche Erleichterung der Arbeiten. Dazu gesellten sich als weitere Helfer: Lothar Lang und Erich Metz.

Sorgsam wurden die Teile abgebaut und zur Katalogisierung auf dem Hallenboden abgelegt.

Das Frühjahr war nochmals geprägt vom Beschaffen fehlender Teile. Um flexibel zu bleiben waren mittlerweile die neuen Räder am Fahrgestell montiert worden. Weitere fehlende oder defekte Teile wurden so nach und nach beschafft. Die IGMIV steuerte ein Lenkrad mit Lenkgetriebe bei, zudem die passenden Scheinwerfer. Auf einem Militärteilemarkt in Pocking erstand Arnd Margis Spiegel und die richtigen Motorhaubenhalter.



Hauptziel des Jahres 2006 war aber der Abbau und die weitere Vorgehensweise der Restaurierung der Leiter. Da lag noch eine Menge Arbeit vor uns. Im Juni erfolgte dann die Demontage des Leiteraufbaus durch Heinz Kirschbaum, Gerhard Glaser, Roland Planert und Bernd Franta. Dies geschah unter Zuhilfenahme des WAF der FW1 mit WAB Mulde/Kran.



Noch am selben Tag wurde auch der Leiterstuhl abgebaut und auf die FW1 transportiert. Parallel dazu gab es in diesem Zeitraum Verhandlungen mit Vertretern der Fa. Magirus wegen einer event. Übernahme der Kosten für die Instandsetzung des Leiterparks. Nur mit der Unterstützung von Hansjörg Wattenbach konnte für uns ein positives Ergebnis erzielt werden.



Zwei Schrottfahrzeuge "spendeten" die Benzintanks, die zu einem passenden Tank zusammengesetzt wurden. Weitere Kleinteile wie Blinker, Kontrollleuchten und Griffe werden beschafft. Im Dezember schließlich kommt das Fahrgestell zur weiteren Bearbeitung auf die FW4.



Noch im Dezember brachten Roland Planert und Heinz Kirschbaum auf einem speziell vom Heinz besorgten Anhänger den Leiterpark zum Aufbereiten zu Magirus nach Ulm. Zum Jahresabschluss gab es dann noch ein Helferessen für die "Arbeitsgruppe DL17" auf der FW1.

Zwischendrin noch ein kleiner Bilderbogen zu den Fahrgestellarbeiten durch Vereinsmitglieder im alten Werk Maxi im Sommer 2006.



Im Bild v.L.:
Arnd Margis
Anja Schellberger
Torsten Wandke
Lothar Lang
Rainer Zech
Dr. Stephan Roth
Erich Metz
?

Im weiteren Verlauf der Arbeiten gesellten sich immer wieder andere Helfer dazu. Natürlich wurden von Roland Planert und, hier auf dem Bild unten Arnd Margis, alle Bauphasen und Teile genauestens dokumentiert. Schließlich sollten ja die brauchbaren Teile auch wieder an die richtige Stelle kommen.



Und auch die neuen Teile mussten ja wieder ihren richtigen Platz finden. Die Arbeitsdienste bereiteten stets viel Spaß - und es ging auch immer ordentlich was vorwärts. Im Bild rechts - mal nicht hinter der Kamera - Bernd Franta





Etwas besonderes brachte das Jahr 2006 auch noch hervor. Im August wurde ein persönlicher Kontakt durch Rainer Zech und Bernd Franta mit einem Besuch bei der FF Sprendlingen hergestellt. Es war ein sehr herzlicher Empfang und aus den Erinnerungen der Honoratioren brachten man noch viele Details und Geschichten der Leiter mit nach Nürnberg.

Mit großem Interesse betrachteten die "Alten" unseren kleinen Bilderordner mit dem damaligen Stand der Dinge. Stolz waren sie auf ihre Leiter. So kurz nach dem Krieg nahezu in Eigenleistung ein solches Projekt zu stemmen. Bestimmt hatten in dieser schweren Zeit nicht viele Feuerwehren eine Drehleiter.

Auch wurde natürlich sofort der Gedanke an einen Gegenbesuch in Nürnberg gefasst, was dann auch bald umgesetzt wurde.



Wir bringen es für Sie auf Papier

- Weihnachts-, Hochzeits-, Geburts-, Trauerkarten
- Geschäftsdrucksachen, Festschriften, Eintrittskarten
- Urkunden, Mappen, Jahresberichte, Facharbeiten
- Kassenrollen, Kopierpapier, Stempel, Notizblöcke, Plakate
- Offsetdruck oder Digitaldruck
- Nummerieren, Spiralbindung, Rillen, Nuten
- Schwarz/Weiß und Farbkopien

DRUCKEREI SCHALK GbR

Röntgenstraße 20a Tel: 09132 - 83 692 55
91074 Herzogenaurach info@schalkdruck.de



Schon im Januar begann die Werkstatt der FW4 mit dem Ausbau und der Überholung von Achsen und Bremsen. Nach der ersten Sichtung war schnell klar, dass wir einige Lager und Simmeringe erneuern müssen.

Über das Internet bekamen wir einige Teile. Durch die Verwendung von Zollmaßen war es aber nahezu unmöglich, einige Sondergrößen zu bekommen. Auch unser Händler in Fürth konnte uns nicht weiterhelfen. Ich kam dann auf die Idee, den Sammler in Rödental anzurufen und nach Teilehändlern für GMC Militärfahrzeuge zu fragen. Von ihm kam der entscheidende Hinweis, bei der Fa. Wildenberg in Holland nachzufragen. Es war ein Volltreffer, von der Firma bekamen wir ab sofort fast alle Teile geliefert. Wegen meiner schlechten Englischkenntnissen konnte ich die Teile nicht selbst bestellen. Frank Jennewein von der FW 1 übernahm diese wichtige Aufgabe, die er sehr gut erfüllte.

Sehr schnell ging die Instandsetzung des Leiterpark bei Magirus, sodass dieser am 26.2.2007 wieder abgeholt werden konnte. Das übernahmen Heinz Kirschbaum, Roland Planert und Bernd Franta.



Streng begutachteten H.K und R.P. das "neue" Leiterteil, Magirus hatte wirklich ganze Arbeit geleistet. Nach dem obligatorischen Gruppenbild mit Werkleiter und dem verantwortlichen Mechaniker ging's wieder zurück nach Nürnberg.

Im März werden einige Angebote für Sandstrahlarbeiten am Fahrgestell eingeholt. Schließlich bekommt die Firma Schuhmacher aus Schwaig den Zuschlag, die Arbeiten wurden zeitnah durchgeführt. Noch als das Fahrgestell im Rohzustand auf dem Hof der FW4 stand, besuchten uns im Mai die Sprendlinger Kameraden. Schon im Juli konnte auf der FW4 das Fahrgestell von Roland Planert und Gerhard Glaser lackiert werden.

Besuch aus Sprendlingen am 12.5.2007. Mit einer kleinen Abordnung machten im Mai die früheren Besitzer der Leiter ihren Gegenbesuch bei uns. Gerne waren wir Gastgeber. Begutachtet wurden die Fortschritte bei der Restaurierung, unser Museum war natürlich auch Gegenstand des Besuches. Auf der FW4 zeigten wir das vorbereitete Fahrgestell, in der Maxi die "herumliegenden", abgebauten Einzelteile. Ein Mitbringsel der besonderen Art waren zwei original und größtmäßig passende Stadtwappen um die später fertige Leiter authentisch beschriften zu können.



Die Sprendlinger zeigten großes Interesse an unseren Schätzen, auch im Lager in der Kongreßhalle bekamen die Jungs große Augen. Natürlich waren die beengten Platzverhältnisse u.A. Thema in den zahlreichen guten Gesprächen. Unser Museum wurde sehr gelobt. Die Betreuung der Gäste übernahmen Rainer Zech und Bernd Franta.



Durch Krankheit fällt leider unser Technikspezialist Gerhard Glaser einige Zeit aus. Durch einen glücklichen Zufall haben wir im Verein den Lkw-Mechaniker Gerhard Ittlinger. Er hat sich mit Zustimmung des Ltd. Branddirektor Skrok bereit erklärt, das Fahrzeug weiter zusammen zu bauen. Mit tatkräftiger Unterstützung durch Heinz Kirschbaum hatte er sich schnell eingearbeitet. Er ist ein Glücksfall für den Verein und das Projekt DL 17. Im Herbst wurde das Fahrerhaus von der Maximilianstraße zur FW 1 transportiert um daran zu Arbeiten.

2008

Mit vielen wichtigen Kleinarbeiten starteten wir ins 4. Jahr unseres großen Museumsprojektes. Es ist ein Jahr, in dem es mit großen Schritten voran geht.

Aus zwei alten Lenkgetrieben baute Gerhard Ittlinger ein voll funktionsfähiges "Neues", der zusammen gesetzte Tank wird angepasst. Noch im Januar bekommen wir tatkräftige Unterstützung durch Thomas Riedel, im Februar greift auch Gerhard Glaser wieder voll ins Geschehen ein. Das gab der Sache natürlich einen ordentlichen Schub.



Um alle weiteren Tätigkeiten hier aufzulisten, würde es den Rahmen der Publikation sprengen, darum wird sich auf das Wesentliche beschränkt. Im Mai bauen die FW4 Werkstattmänner Motor und Getriebe in das schwarz lackierte Fahrwerk.

Den Sommer über wurde das Fahrerhaus mit einigen Blecharbeiten in den Werkstätten der FW1 und FW3 lackierfertig gemacht. Die Schottwand zwischen Führerhaus und Sitzbank ist fertig überholt und lackiert (FW1). Der Leiterstuhl und der Drehkranz wurden von Hand entrostet, grundiert und lackiert. Alle mechanischen Bauteile werden überholt und zusammengebaut (FW1). Halterungen für Blaulicht und Arbeitsstellenscheinwerfer werden neu angefertigt.

Das Fahrgestell mit Motor wird zur FW1 mittels eines Tiefladers transportiert. Um es auf den Tieflader verladen zu können, mussten wir extra zwei neue Auffahrampen aus Holz anfertigen um den Rampenwinkel flacher zu gestalten (FW1). Die Schottwand zwischen Führerhaus und hinterem Rahmen wird montiert (FW1). Es beginnen die Arbeiten an der Sitzbank und dem hinteren Aufbau (FW1)



Genug der klugen Worte, auf den folgenden Seiten sind in einem bunten Bilderbogen viele der in 2008 durchgeführten Arbeiten zu sehen.



In der Schlosserei der FW1 liegen die Vorbereiteten Teile für das Fahrerhaus bereit zum Lackieren. Einige Schweißarbeiten waren unumgänglich. Das Ergebnis wird sich dank guter Vorarbeit sehen lassen können.



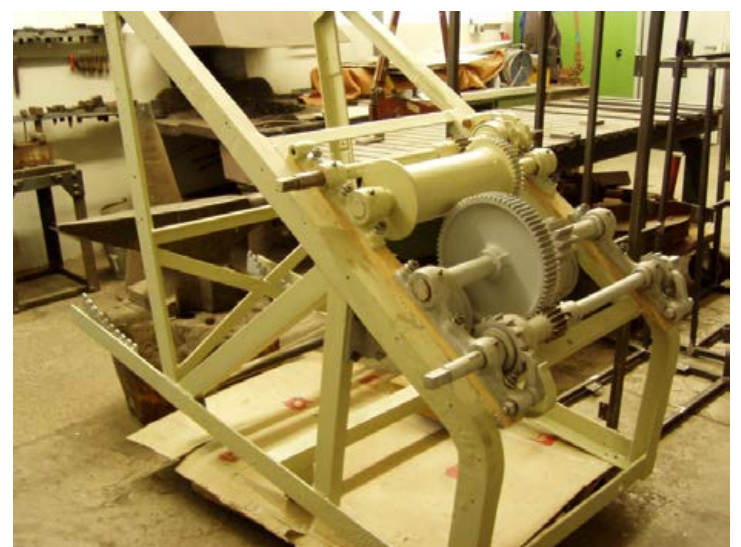
Schon in neuem Glanz präsentieren sich die - zwar schon wieder etwas eingestaubten - Trittbretter und der neue Tank.



Noch sieht das Armaturenbrett nicht sehr vielversprechend aus. Schließlich steht es erst am Beginn der Restaurierung. In der Werkstatt nebenan wird eifrig an der hinteren Sitzbank gearbeitet.



Die Arbeiten am Leiterstuhl waren besonders umfangreich. Hier war viel Handarbeit von Nöten, um das Objekt wieder in altem Glanz erstrahlen zu lassen. Auch das geschah unter fleißiger Mitwirkung der Feuerwehrler der FW1. Die vielen Jahre im Freien hatten dem Leiterstuhl arg zugesetzt, nur durch gezielte Entrostungsmaßnahmen konnte die Funktionsfähigkeit wieder hergestellt werden.



Große Fortschritte machte auch der Bau der Arbeitsplattform auf dem Fahrzeug, Wie auf der nächsten Seite zu sehen ist, war auch hier mit tatkräftiger Unterstützung der Mannschaftsabteilungen der FW1 viel bewegt worden.

Dieser Karosserieaufbau erforderte einiges Geschick und Fachkompetenz. Denn es musste der komplette Aufbau nachgefertigt werden, die Originalteile waren entweder nicht mehr vorhanden oder unbrauchbar. Wiederum nahezu alle Karosseriearbeiten erledigten erneut die Leute der FW1.



Rechts im Bild nur einige der fleißigen Helfer auf der FW1: Roland Kuss, Gerhard Ott und Holger Hübner mit Projektleiter Roland Planert, v.l.



Nach den guten Vorarbeiten im Vorjahr ging es auch 2009 wieder zügig weiter. Schließlich wollte der Roland Planert das Projekt bis zum Eintritt in seine Pension abgeschlossen haben. Da gab's auch eine Wette, aber dazu später.

Das Jahr war geprägt von unzähligen Arbeiten und Arbeitsstunden. Der Arbeitsbericht von Roland Planert umfasst drei DIN A4 Seiten. Alle diese Schritte hier aufzulisten, ist nahezu unmöglich. Statt dessen an dieser Stelle einen groben Abriss im Telegrammstil, wie er vom Roland Planert niedergeschrieben wurde. Die weiteren Bilder sprechen für sich:

"Kotflügelseitenverkleidung hinten und Sitzbankaufbau fertigstellen, Staukästen einbauen. Fahrerhaus mit Sitzbank und Aufbau werden lackiert. Fahrerhaus wird erstmals auf das Fahrgestell gehoben. Anpassen aller Blechteile und Kotflügel. Wiederaufbau defekter Teile und lackieren. Danach wieder zusammenbauen. Neuer Hauptbremszylinder wird eingebaut. Montage des Leiterstuhls und Einsetzen des Leiterparks. Danach fand eine ausgiebige Probefahrt statt, welche das Fahrzeug super absolvierte. Schriftzüge und Stadtwappen anbringen".



Im Mai 2009 montierten Helfer der FW1 den frisch lackierten Aufbau auf das Fahrgestell. Zeitgleich war auch das Fahrerhaus angefertigt und konnte provisorisch aufgesetzt und ausgerichtet werden. Um das Fahrzeug bewegen zu können, bauten die Wehrmänner das sehenswerte Unikat eines Sitzes. So musste der Lenker nicht immer stehen - wie der früher in der Strassaboh. Jeweils am Steuer Helfer Jürgen Schmidt, unten links mit Thomas Böhm.





Bei einem Arbeitsdienst am 27.6.2009 ging es schon teilweise an die Elektrik. Anhand der von Anja Schellberger und Arnd Margis im Internet organisierten Unterlagen konnten im Vorfeld Kabelstränge angefertigt und jetzt beschaltet werden.

Im oberen Bild begutachten Dieter Seebach und Arnd Margis die Pläne und legen die weitere Vorgehensweise fest.

Die Helfer beim Arbeitsdienst hier im Bild sind Anja Schellberger, Arnd Margis, Torsten Wandke, Rainer Zech, unser damals jüngstes Mitglied Kai Schellberger mit Roland Planert, Bastian Richter und Dieter Seebach. Hinter der Kamera Bernd Franta.

Unermüdlich schleifte Thomas Riedel an den Blechteilen für das Fahrerhaus, das Endergebnis kann sich sehen lassen, Fahrerhaus und Leiterstuhl sind auch fertig.



Gegen Ende des Jahres 2009 kam dann wieder eine heiße Phase - der Leiterpark wurde aufgesetzt. Das war ein wichtiger Schritt um zum Ende des Projektes zu kommen. Hier wieder ein Abriss von Roland Planerts Aufzeichnungen:

Armaturen und Schalter in das Armaturenbrett einbauen (FW 1). Abdeckbleche für die Pedale einbauen (FW 1). Die Elektrik kann jetzt fertig gestellt werden (AG-GMC). Sitze einbauen, Blinker und Lampen montieren. Arbeitsstellenscheinwerfer und Blaulichtscheinwerfer mit Halter einbauen (FW 1). Schriftzug und Stadtwappen aufkleben. Spiegelarme neu anfertigen und mit Spiegel montieren (FW 1). Frontscheibe einbauen und Scheibenwischermotoren anbauen. Motorhaube einbauen und polieren.



Passt, wackelt und hat Luft. Die Leiter sitzt





Die "Leiterbauer" der FW1: v.l Christian Tempelmeier, René Weitzenfelder, Holger Berndt, Jürgen Schmidt und Thomas Böhm.

Noch im November baute unser Vereinsmitglied und unermüdlicher Zuarbeiter in Glassachen - Lothar Lang - die Frontscheiben ein, zusammen mit weiteren Vereins Helfern wurden die Scheibenwischermotore montiert und viele Teile der Elektrik fertig gestellt. Die Bilder unten zeigen Arnd Margis vom Verein und Randolf Ehrensberger von der FW, die sich in diesem "Drahtverhau" einen Weg zur endgültigen Funktionstüchtigkeit des Fahrzeuges bahnen. Wie es sich später gezeigt hat, haben alle Helfer ganze Arbeit geleistet.



Die Schritte wurden jetzt immer größer, um das Projekt zum Ende zu führen. Trotzdem blieben für das Jahr 2010 noch einige kleine Arbeiten übrig.

Was wäre die Leiter ohne die richtige Beschriftung. Am 3.12.2009 unterstützte uns dabei Ralph Mead, Inhaber der Firma ART technics Nürnberg. Die Firma ist ein Fachbetrieb für Sonderbeschriftungen und reflektierende Warn- und Signalfolien. Er sponserte die "Magirus Beschriftung" für den Leiterstuhl und den Sprendlinger Schriftzug. Er ließ es sich auch nicht nehmen, die Beschriftung eigenhändig mit seiner Mitarbeiterin an der Leiter anzubringen.



Im Dezember war das Fahrzeug soweit fertiggestellt, dass eine "Übernahme" in den Museumsdienst erfolgen konnte. Ein paar Feinarbeiten sollen dem Fahrzeug noch den letzten Schliff verpassen. Die Qualität, mit welcher von allen Beteiligten an der Leiter gearbeitet wurde, spricht für sich. Es ist ein traumhaftes Museumsfahrzeug entstanden, das noch lange glänzen wird. Jetzt steht einer Übernahme des Fahrzeuges in den Museumsbestand nichts mehr im Wege. Für 2010 sind allerdings noch ein paar Kleinarbeiten geplant. Geplant war die Übergabe bei einer Jahresabschlussfeier im Dezember auf der FW1.



Ein Bild auf Rolands besonderen Wunsch: Die beiden Autoren des Heftes zusammen auf einem Bild - beim skeptischen Bild in die "Baustelle".

Nicht so ganz chronologisch in unserer Sonderausgabe, aber doch so ziemlich in den Spätsommer 2009 hinein fiel Roland's Wettausgang der

....fast verlorenen Wette.

Man schreibt den 28.8.2009, Roland Planerts Verabschiedung in den Ruhestand:

„Wenn ich nicht fertig werde, gebe ich einen aus“, so wettete ich beim Kauf der Leiter und zu Beginn der Restaurierungsarbeiten mit manchen Skeptikern..

Nachdem es sich Anfang August 2009 abzeichnet, dass die Leiter aus Zeitgründen zu meiner Verabschiedung nicht fertig wird, musste ich eine Entscheidung treffen. Soll ich alle Teile zusammen-bauen und meinen Gästen bei meiner Verabschiedung präsentieren (mit all den Schönheitsfehlern), oder soll ich die Wette als verloren betrachten und dafür zu einem späteren Zeitpunkt mit einer kleinen Feier einlösen.

Ich entschied mich für die verlorene Wette. Als nächstes unseren Chef Volker Skrok anrufen. Unser Vorsitzender reagierte sehr verständnisvoll, als ich ihm meine Entscheidung mitteilte.

Dann kam der Tag X: Ich war schon ziemlich aufgeregt, was die Gäste sagen würden, weil das Fahrzeug nicht ganz fertig geworden ist

Als Volker Skrok einige Worte zu mir und zur Leiter sagte, sprach er nicht von einer verlorenen Wette. Er lobte alle Beteiligten für die Kraftanstrengungen und machte den Vorschlag, zu einem späteren Zeitpunkt die Wette gemeinsam einzulösen. Über diesen Vorschlag habe ich mich sehr gefreut und konnte beruhigt und entspannt mit meinen Gästen feiern.

Als Abschiedsgeschenk bekam ich von Bernd Franta ein Modell unserer Leiter. Das besondere daran ist, es ist kein käufliches Modell, sondern es wurde von ihm entworfen und gebaut. Eine tolle Arbeit, die von einem hohen handwerklichen Geschick zeugt. Danke dafür! Ein Fahrrad ist auch dabei, was das wohl zu bedeuten hat?



Die Wette mit dem Prosecco und meiner Zusage, ich gebe einen aus, wenn ich nicht fertig werde, änderte sich im Laufe der Zeit in „Getränke für alle“ und von mir Bratwürste und Kraut für Helfer und Sponsoren. Dazu war der Jahresabschluss des FNFM am 5.12.2009 mit Übernahme des Fahrzeuges in den Museumsbestand auf der FW 1 ein willkommener Ort. Alle Vereinsmitglieder, Helfer und Sponsoren sowie Vertreter der FF Sprendlingen wurden eingeladen. Volker Skrok und ich übernahmen das Essen, der Verein spendierte die Getränke. Es war ein sehr gelungener Abend mit vielen Gesprächen um die alte Leiter.

Roland Planert

Sichtlich begeistert zeigte sich Roland Planert bei seiner Verabschiedung über das H0-Modell seiner DL. In Mitten von Felix Schanzmann, Lothar Lang, Werner Schneider und Rainer Zech



Schließlich fand das Arbeitsjahr 2009 einen würdevollen Abschluss in der Fahrzeughalle der Feuerwache 1. Beim gemütlichen Beisammensein mit Vereinsmitgliedern, Helfern aus vielen Abteilungen und den Kameraden der FF Sprendlingen

konnten wir einen gelungenen, gemütlichen Abend - trotz Kälte - verbringen. Vereinsvorstand und Feuerwehrchef Volker Skrok dankte in seiner Rede natürlich hauptsächlich dem Roland Planert, aber auch allen Anderen unermüdlichen Helfern aus Verein und Feuerwehr. Essen und Trinken stand reichlich bereit, versorgt wurden wir von der diensthabenden Mannschaft - der 3. Abteilung.



Noch einmal hinter dem Steuer das Fahrzeuges sitzen, das man viele Jahre im Einsatz gefahren hat. Schon ein bewegender Moment.



konnte in den Fahrzeugbestand der historischen Sammlung der Feuerwehr Nürnberg eingehen. Sicher wird dieses Unikum noch viele interessierte Besucher erfreuen - und die Werkstatt, denn es ist ja schließlich kein Neuwagen.

Ein Teil der eifrigen Vereinsmitglieder am diesem Ehrwürdigen Tag. V.L.oben: Dr. Stefan Roth, Lothar Lang, Torsten Wandke und Arnd Margis.
Unten v.L: Gerhard Ittlinger, RP, Bernd Franta und Dieter Seebach.



Natürlich durfte ein Erinnerungsfoto mit unseren Sprendlinger Besuchern nicht fehlen. V.L.:Jürgen Becker (stv.SBI Dreieich), Carsten Steiner, unverkennbar RP, Fred Zeißler, Uwe Zeißler (Wehrführer Sprendlingen) und Karl Stapp, der die Leiter noch gefahren hat.



Die Wette war eingelöst, Volker Skrok und Roland Planert „gaben ja einen aus“. Nach der Übergabe und dem Kraftakt, bis dahin fertig zu werden, war erst mal bei allen die Luft raus. Wir haben uns darauf verständigt, die Restarbeiten in nächster Zeit zu erledigen.

Die Kotflügel mussten noch einmal überarbeitet werden, die darin noch vorhandenen Bohrungen (keiner wusste für was) zugeschweißt werden. Die Bremsanlage war auch noch nicht so recht in Ordnung und musste gangbar gemacht werden. Die Motorhaube wies eine Spannung auf und konnte nicht sicher geschlossen werden. Hier kam uns der Karosseriebaumeister René Stolze (rechts) von der IGMIV zu Hilfe und behob fachkundig das Problem.

Weitere Restarbeiten waren das Anbringen eines Schaumrohres, eines Reserve-Benzinkanisters und kleinere Elektroarbeiten. Die Blinker mussten entsprechend deutscher Norm angeordnet werden, das Fahrzeug bekam eine der damaligen Zeit angepasste Alarmglocke. Schließlich zu guter Letzt bekam das Fahrzeug noch ein Verdeck für das Fahrerhaus. Es sollte ja kein Cabrio bleiben. Mit feinem Pinsel wurden noch kleiner Beschriftungen erledigt und so war die endgültige Fertigstellung der Leiter abzusehen.



Die mitfahrende Mannschaft hatte im Winter oder bei schlechtem Wetter absolut die sogenannte A.....karte gezogen. Das war aber halt damals so. Die Nürnberger MB Lo3750 Drehleitern hatten wenigstens das Fahrerhausdach noch über die hintere Sitzbank verlängert. Aber bis zu den Einsatzstellen wird's schon noch gereicht haben.

Jetzt war es endlich soweit. Es fielen doch noch einige Nachbesserungsarbeiten in den letzten Monaten an. Sichtlich stolz stellte Roland Planert "seine" Leiter beim Fototermin auf der FW1 in die richtige Position. Ein absolutes Topergebnis - so hat eine Fahrzeugrestauration auszusehen.





Natürlich soll heute im Zuge des Dampfspritzen Sonderheftes auch nochmal das Modell der Leiter aus dem Hause Conrad zur Geltung kommen. In der Dampfspritze 1/2011 stand zu lesen:

Aber nicht nur das Vorbild ist fertig. Es gibt auch schon ein prachtvolles Modell der DL17. Modellhersteller Günther Conrad aus Röckenhof, etabliert in der Modellscene mit seinen Baumaschinen, Krane und Lastwagen überwiegend im Maßstab 1:50, war von unserer Leiter so begeistert und setzte sie ins Modell um.

Im September war es dann soweit, das Modell war fertig und konnte den Sammlern angeboten werden. Am 2. September 2010 kam Firmenchef Günther Conrad auf die Wache 1, um das neue Modell zu präsentieren und übergab vor passender Kulisse Felix Schanzmann Modelle für unseren Verein.



Zwischenzeitlich ist das Modell in der Sammlerscene eine begehrte Rarität. Dank genauester Vermessung und zahlreicher Vorbildfotos setzte Conrad das Fahrzeug 1:1 ins Modell um. Kein Detail fehlt, ob es die Fronthassel oder die große Lochhaspel am Heck. Auch das Schaumrohr, der Benzinkanister und die Bremskeile sind nachgebildet. Dafür waren zahlreiche, aufwändige und teure neue Formen nötig.

So bleibt unsere "Sprendlinger Leiter" auch im Modell stets präsent.

Viele Arbeiten, die nicht in den Texten stehen, sorgten für viele verlorene Zeiten, waren aber unumgänglich. Die Suche nach Ersatzteilen - Aufzeichnungen von Roland Planert:

Zum Fahrgestell:

Die Suche nach Teilen für das Fahrgestell gestaltete sich als schwierig. Während die Beschaffung von Lagern und Dichtringen über das Internet gelang, war das Finden von Lagersondergrößen wie Brems- und Achsteile sehr problematisch. Wie so oft jedoch, kam uns ein glücklicher Zufall zur Hilfe. Im Herbst 2005 bekam ich Besuch von einem Polizisten aus Bamberg. Der suchte dringend ein altes Rad einer B-Haspel. In unserem Museumsfundus auf der FW 1 gab es genügend davon. Ich gab ihm das Rad mit der Bitte, sich nach Ersatzteilen für unseren GMC umzuhören.

Zwei Tage später bekam ich einen Anruf bei dem mir eine Telefonnummer in Coburg gegeben wurde, unter der uns weitergeholfen werden kann. Ich bat Arnd Margis dort anzurufen und nach Ersatzteilen zu fragen. Kurze Zeit später teilte mit A. Margis mit, dass der Kontakt sehr gut ist und ich sollte mich selbst mit dem Sammler in Verbindung setzen. Am nächsten Tag rief ich an und fragte nach Felgen und Scheibenrahmen. Der Sammler sah keine Probleme und lud mich ein zu ihm

nach Rödental hinter Coburg zu kommen und die Teile anzuschauen.

Diese Einladung nahm ich an und machte mich an einem Samstag mit meiner Frau bei schönem Wetter auf nach Rödental. Der Kontakt war super, wir trafen eine freundliche und hilfsbereite Familie. Die Garage war voller historischer Fahrzeuge, auch ein GMC-Militärfahrzeug war dabei. Nach kurzer Verhandlung waren wir uns schnell einig. Alle Teile - 2 Felgen und ein Scheibenrahmen - wurde in meinen Polo geladen und wir bekommen noch eine umfangreiche Adressliste für Ersatzteile des GMC.

Bei der Adressliste war auch eine Adresse aus Holland von der Fa. Wildenberg dabei. Bei dieser Firma und mit Hilfe der Englischkenntnisse von unserem Kollegen Frank Jennewein, konnten wir alle benötigten Ersatzteile für das Fahrwerk bekommen. Alle Bestellungen wurden über ihn und sein Konto (internationale Abbuchung) abgewickelt. Die restlichen Teile wurden auf Veteranenteilemärkten im Internet sowie bei befreundeten Oldtimersammlern und Fachhändlern besorgt.

Zum Aufbau:

Hier gestaltete sich die Suche nach Teilen trotz Internet als schwierig. Einige Teile fanden wir ziemlich schnell, andere wiederum waren schwierig zu bekommen. Ein großes Problem war das Originalbodenblech für den Aufbau. Zunächst wurden im Großraum Nürnberg nach Firmen gesucht, die Blechprofil herstellen. Es fand sich eine Firma, die aber leider nicht das passende Profil herstellte. Auch die Nachfrage bei Lkw-Oldtimerhändlern war nicht berauschend (so ein Profil gibt es schon lange nicht mehr - so deren Aussage).

Ich motivierte einen Kollegen der FW 1, sich der Sache anzunehmen und das Internet zu durchsuchen. Er verbrachte lange Zeit bei der Suche um dann über eine Schweizer Firma, die Verkleidungsbleche für Häuser vertreibt, fündig zu werden. Das angebotene Blech kam unserem Original sehr nahe. Eine gute Nachricht war, dass diese Bleche in Deutschland gefertigt werden. Wir bekamen freundlicherweise die Adresse und waren überrascht, dass es sich um die Fa. Prefa aus Thüringen handelt. Dort bestellten wir unsere Bleche und es bestätigte sich wieder einmal, man darf nicht so schnell aufgeben.

Zum Leiterpark:

Was beim Motor noch ohne große Probleme ging, gestaltete sich beim Leiterpark umso schwieriger.

Die ersten Verhandlungen mit dem Gebietsleiter der Fa. Magirus waren ernüchternd. Er machte uns noch keine Zusage über die Restaurierung, sondern

vertröstete uns auf einen gemeinsamen Besichtigungstermin mit seinem technischen Leiter des Kundendienstes. Es vergingen einige Wochen, bis ein gemeinsamer Termin feststand. Mit Absprache von Hans-Jörg Wattenbach und Felix Schanzmann wollten wir die Delegation aus Ulm, nach der Besprechung auf der FW 4, zu einem Mittagessen mit Bratwürsten und Sauerkraut auf die FW 1 einladen. Die Besichtigung danach war sehr ernüchternd. Der technische Leiter schätzte die Kosten für die Restaurierung auf ca. 8000 €, die wir selbst bezahlen sollten. Ich war ganz schön angefressen über so viel Ignoranz seitens der Fa. Magirus. Ich suchte nach Gründen für die Kostenübernahme:

- Verantwortung für das historische Erbe
- Seltenheit dieser DL 17 GMC
- Kauf von 4 neuen DLK für die BF Nürnberg
- Wechsel des Fabrikats von Metz zu Magirus
- Werbung: BF Nürnberg fährt jetzt auch Magirusleitern

Drei, die nicht vergessen werden sollen. Ohne die drei wäre in technischer Hinsicht das Projekt auf verlorenem Posten gestanden.

All diese Gründe fruchteten wenig, es ging immer nur um die Kosten, Kosten und nochmals Kosten.

Der Gebietsleiter machte uns ein kleinwenig Hoffnung - mit dem Hinweis, dass er sich für die Kostenübernahme einsetzen würde. Woche für Woche verging und keine Nachricht von der Fa. Magirus kam.

Es folgten viele Gespräche mit unserem technischen Leiter „Fahrzeuge“ Hans-Jörg Wattenbach. Er versprach mir, sich persönlich für die Restaurierung des Leiterparks einzusetzen, ich sollte nur noch etwas Geduld haben. Tatsächlich, nach einiger Zeit kam die erlösende Nachricht: Magirus macht die Leiter und der Verein müsste dafür nichts bezahlen. Vielen Dank Hans-Jörg Wattenbach, ohne seine Hilfe wären die Kosten zur Gesamtrestaurierung in die Höhe geschneit.

Somit waren die größten Kostenverursacher finanziell abgedeckt. Den Rest haben wir mit Geld, Sachspenden und Zuwendungen vom Museumverein gestemmt.



Gerhard Glaser
Heinz Kirschbaum



Heinz Kirschbaum
Gerhard Ittlinger

So ein Prachtstück wie diese Leiter wird natürlich auch gerne für gewisse Sachen und Ereignisse manchmal etwas "Zweckentfremdet". Als da wären Abholungen prominenter Personen, Teilnahmen an Festumzügen, Ausstellungen - da zum Präsentieren des Vereins und unseres Museums - und auch für Heiratsanträge!.



So geschehen am 14.6.13, als unser Vereinsvorstand und Feuerwehrchef Volker Skrok der Frau seines Herzens, Sandra Macht, mit Hilfe der Leiter einen Heiratsantrag machte. Mutig erklomm er über zahlreiche Sprossen - wie einst Romeo am Seil (?) - die Entfernung zum "Dienstfenster im Rathaus, 3.OG" der zukünftigen Ehefrau. Das kam natürlich gut an, ist ja nicht alltäglich. Geholfen haben dabei Heinz Kirschbaum, Marc Gistričovski und Alex Sawluck.



Ein weiterer Anlass war ein kleiner Festumzug anlässlich der 700 Jahrfeier Gostenhof am 24.9.2011. Die Teilnahme der Feuerwehr war natürlich schon angebracht, schließlich stand ja schon seit 100 Jahren im Gostenhofer Einzugsgebiet die FW1.

Und dann war da noch die Verabschiedung vom "Feuerwehrbürgermeister Horst Förther - am 26.4.2014 fuhren Heinz Kirschbaum und Alexander Sawluk in den Vormittagsstunden mit dem Portugiesen und der Leiter los um ihn zu Hause abzuholen und zum großen Zapfenstreich auf die FW4 zu bringen. Was in der Natur der Sache lag, dass Oldtimer auch mal streiken können - so kam's dann auch, dass der Portugiese in der Frankenstraße den Geist aufgab. Platznehmen durfte Hörst Förther bei doch recht gutem Wetter dann auf dem - wie man in grauer Vorzeit der 20/30er Jahre sagte - "Schwiegermuttersitz" der DL.



Dank den Sponsoren und Helfern

Autohaus Kropf:	Motorüberholung
Firma Magirus:	Leiterpark instandsetzen
Glaserei Lang:	Frontscheiben
ART-technics Nürnberg:	Beschriftung
FF Sprendlingen:	Unterlagen und Spende
Museumsverein:	Kostenübernahme und moralische Unterstützung
Arbeitskreis:	AG-GMC aus Vereinsmitgliedern
Dienststelle Berufsfeuerwehr Nürnberg für die unbürokratische Unterstützung	
Abt. 2 Technik:	für die Werkstattarbeiten,
FW 4 Werkstatt:	Fahrgestell, Antrieb, Lack, Bremsen,
FW 3:	Blecharbeiten
FW 1:	Allen Abteilungen für ihren unermüdlichen Einsatz

Ich hoffe, ich habe niemanden vergessen. Neben den im Bericht genannten Helfern waren noch viele weitere im Hintergrund für das Projekt tätig. Auch denen gilt an dieser Stelle mein herzlichster Dank.

Dank einiger Vereinsmitglieder und den vielen Helfern aus den Reihen der Nürnberger Berufsfeuerwehr ist ein absolutes Pracht- und Einzelstück technischer Kultur erhalten geblieben. Ein Stück Zeitgeschichte - nach dem 2. Weltkrieg.



Karlheinz Oechsler

Zum Schluss möchte ich nicht vergessen an Charly Oechsler zu erinnern, der sich von Anfang an für den Erwerb und die Restaurierung der Leiter eingesetzt hat. Bei der Instandsetzung hatte er mich mit seinen professionellen Ratschläge bis zu seinem Tod im August 2008 aktiv begleitet.

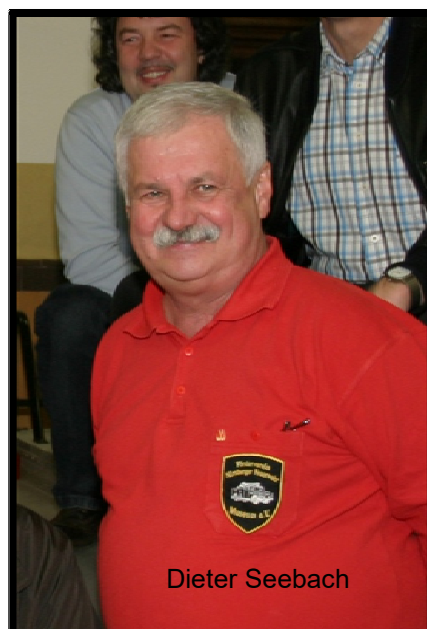
Es ist mir auch ein besonderes Anliegen noch an die Kameraden Lothar Lang, Dieter Seebach und Gerhard Glaser zu erinnern, die gleichsam maßgeblich an unserem Projekt beteiligt waren aber leider nicht mehr unter uns sind.

Es war eine tolle Zeit, die ich mit euch allen bei diesen "Großprojekt" verbringen durfte.

Euer Roland Planert



Lothar Lang



Dieter Seebach



Gerhard
Glaser³⁷



**Zusammenhalten ist
immer noch die beste
Zukunftsstrategie.**

**Morgen
kann kommen.**

Wir machen den Weg frei.

Wir nutzen unser innovativstes Tool schon seit über 170 Jahren: echte Nähe. Denn trotz unserer modernen Online-Services geht nichts über den persönlichen Kontakt vor Ort.



**VR Bank
Nürnberg**