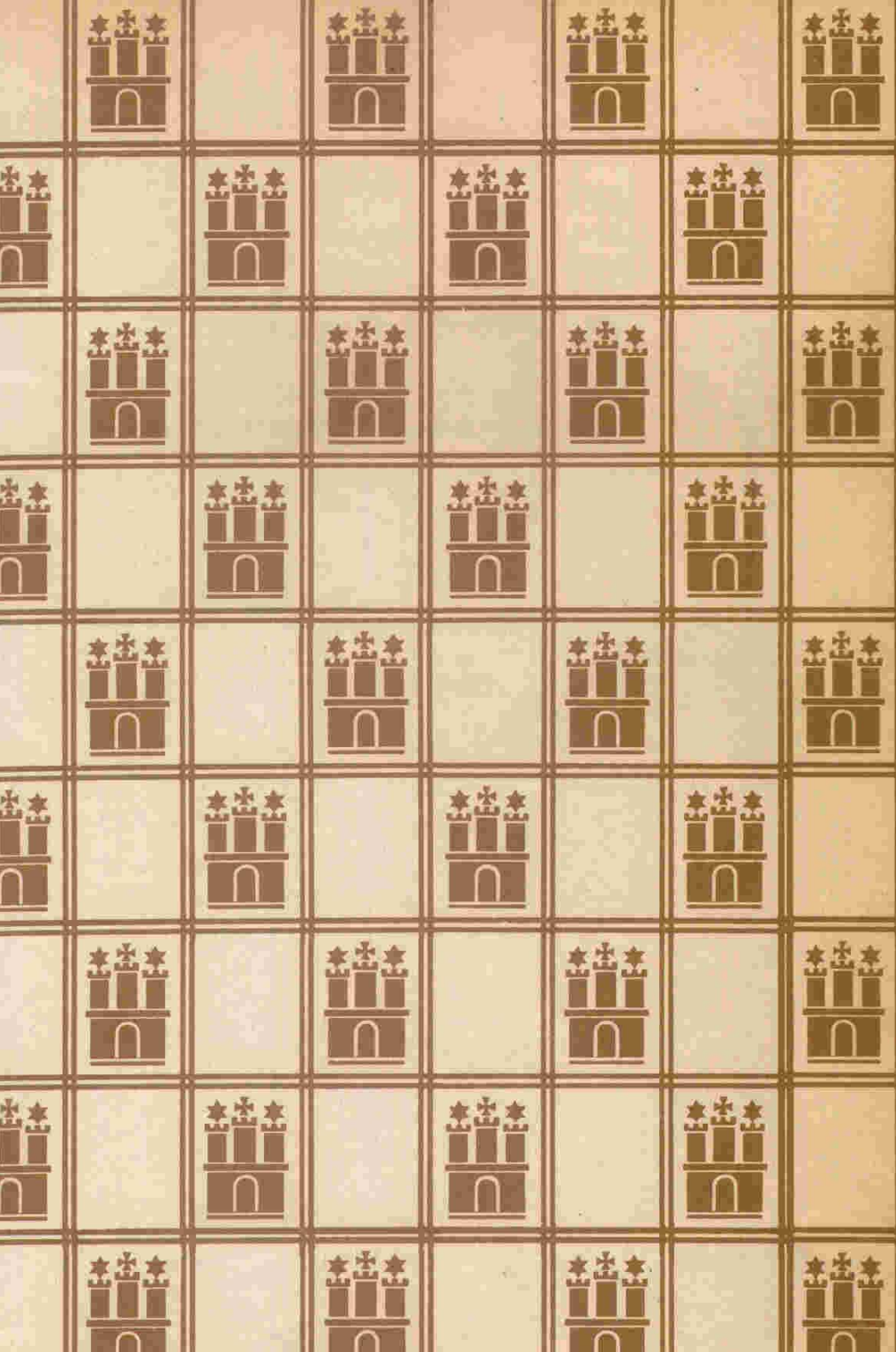


*Die Rüstwagen,
Kranwagen und
Gerätewagen der
Feuerwehr Hamburg
von 1939 bis heute*



Eine Dokumentation von Manfred Gihl





*Zum Titelbild : Der Feuerwehrran FwK 60 von Liebherr,
Typ LTM 1060/2, seit 2002 im Dienst (4)*

Bild oben:

*Der FwK 60 setzt alljährlich den Weihnachtsbaum auf dem Balkon
des amerikanischen Generalkonsulats an der Alster (4)*



Bildnachweis:

- (1) = Foto Brunswig
- (2) = Archiv Brunswig
- (3) = Archiv Feuerwehr Hamburg
- (4) = Foto Gihl
- (5) = Foto Kappus
- (6) = Foto Gärtner

Layout: Klaus Niemann

Bildbearbeitung: Bernhard Krause

Herausgeber: Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V., 2007

Die Rüstwagen, Kranwagen und Gerätewagen der Feuerwehr Hamburg von 1939 bis heute



Eine Dokumentation von Manfred Gihl
Gewidmet Herrn Dipl.-Ing. Hans Brunswig †

Die Rüstwagen, Kranwagen und Gerätewagen der Feuerwehr Hamburg von 1939 bis heute

Inhalt

	Seite
Teil 1 Die Rüstwagen	
Kurze Entwicklungsgeschichte der deutschen Rüstwagen	8
Rüstwagen in Hamburg vor und im Zweiten Weltkrieg	10
Rüstwagen in Hamburg nach dem Zweiten Weltkrieg	12
Umgebaute Gerätewagen	
Werkstattzüge	
Rüstanhänger	
Die 1. Generation Rüstwagen RW 1	
Die 2. Generation Rüstwagen RW 1	
Die Rüstwagen RW 2	
Die Rüstwagen RW 2-Hafen	
Der Rüstwagen RW 3	
Der Rüstwagen RW-Öl	
Die Vorausrüstwagen (VRW)	
Die Gerätekraftwagen (GKW)	
 Teil 2 Die Kranwagen	
Kurze Entwicklungsgeschichte der deutschen Kranwagen bis 1945	31
Die Kranwagenentwicklung in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg	39
Die Hamburger Kranwagen	
Der erste Hamburger Rüstkraftwagen: der RKW 4,5	40
1946: Umwidmung eines Geschützschleppers (Zgkw 18)	41
1953: Ein leistungsfähiger Rüstkranwagen, RKW 10	42
1971: Der Gottwald-Kran, FwK 20	60
1988: Der erste Liebherr-Kranwagen, FwK 50	60
2002: Der zweite Liebherr-Kranwagen, FwK 60	65
 Teil 3 Die Gerätewagen	
Gerätewagen in Hamburg nach dem Zweiten Weltkrieg	70
Die Gerätewagen „Atemschutz“ (ASGW bzw. GW-A)	
Die Gerätewagen „Technische Einsatzleitung“ (GW-TEL)	
Die Gerätewagen (GW 1)	
Der Gerätewagen „Versorgung“ (GW-V)	
Die Gerätewagen „Rettungsdienst“ (GW-RD)	
Die Gerätewagen „Höhenrettung“ (GW-H)	
Die Gerätewagen „Tauchereinsatz“ (GW-T)	
Die Gerätewagen „Kampfmittelräumdienst“ (GW-KRD)	
Anhang: Tabellen 1 bis 5	83

Teil 1

Die Rüstwagen

Kurze Entwicklungsgeschichte der deutschen Rüstwagen

Bis etwa zur Jahrhundertwende war die Feuerwehr fast eine reine „Feuer“-Wehr, d. h. überwiegend löschte sie Brände.

Häufig musste sie zusammengebrochene Pferde wieder auf ihre Beine stellen und umgestürzte Pferdewagen aufrichten.

Jede Feuerwehr hielt damals ein Pferdehebergerät in Form des Dreibockes vor. Natürlich wurden die Feuerwehren immer schon zur Hilfeleistung nach Eisenbahnunglücken, Hauseinstürzen und Gasexplosionen sowie zur Beseitigung von Sturm- und Wasserschäden gerufen, denn es gab keine andere Institution für diese Art von Hilfeleistungen.

Heute übertreffen die technische Hilfeleistungen aller Art die Anzahl der Brände um etwa das Dreifache.

In Hamburg verzeichnete die Statistik 2006 nicht weniger als 21.226 technische Hilfeleistungen gegenüber 8113 Bränden und 174.187 rettungsdienstlichen Einsätzen.

Allmählich begannen sich die Feuerwehren auf das technische Betätigungsfeld auch fahrzeugmäßig einzustellen. Eines der ersten automobilen speziellen Einsatzfahrzeuge für technische Hilfeleistungen war der „Rettungswagen“ der BF München im Jahre 1907.

Es war ein Daimler-Elektromobil mit Lohner-Porsche-Radnabenmotoren in den Vorderrädern.

Der sprunghaft ansteigende Industrialisierungsgrad und der stetig anwachsende Verkehr auf Straße und Schiene in den zwanziger und dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts hatte zwangsläufig auch eine Vielzahl von Unfällen zur Folge.

Vor allem Großstadtfeuerwehren waren zur Anschaffung spezieller Einsatzfahrzeuge gezwungen. Sie liefen zunächst unter verschiedenen Bezeichnungen wie „Pionierwagen“ (aus dem militärischen Sprachgebrauch entlehnt), „Rettungswagen“ (nicht zu verwechseln mit dem heutigen „RTW“!), „Richtwagen“ (so 1934 in Fürth) oder bereits „Rüstwagen“, wie die heutige Normbezeichnung lautet.

Wo die finanziellen Mittel nicht zur Anschaffung eines Rüstautomobils reichten, legte sich die Feuerwehr zumindest Anhänger zu, die hauptsächlich Hebe- und Räumgeräte sowie Rüsthölzer (Pallholz) transportierten.

Die Firmen Magirus und Metz nahmen den Bau von Rüstwagen auf. Um möglichst viele Geräte mitführen zu können, wurden teilweise Fahrzeuglängen von 10 Meter und mehr auf Fahrgestellen mit extrem langen Radständen erreicht. So wiesen beispielsweise die beiden 1928 bei Magirus gekauften Pionierwagen der BF Dresden einen Radstand von 5,25 m und der ebenfalls von Magirus gebaute Gerätewagen der BF Hannover aus dem Jahre 1932 einen Radstand von 5,30 m auf! Anscheinend legte man keinen großen Wert auf Geländetauglichkeit, zumal auch Allradantrieb und fest eingebaute Zugeinrichtungen fehlten.

Im Zuge der Typisierung von Feuerwehrfahrzeugen im Zweiten Weltkrieg wurden zwar von 1940 bis 1944 „Anordnungen zum Bau von Feuerwehrfahrzeugen“ für Löschfahrzeuge, Drehleitern und Schlauchkraftwagen erlassen, nicht jedoch für Rüstwagen. Es war zwar die Typung eines „Schweren Rüstkraftwagens“ beabsichtigt, doch kam es nicht mehr zur Verwirklichung.

Die Rüstwagenentwicklung in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg

Der nach dem Krieg gegründete Fachnormenausschuss Feuerwehrwesen (FNFW) beschäftigte sich zwar auch bald mit dem Thema „Rüstkraftwagen“, kam jedoch relativ spät zu normativen Festlegungen. Erst 1961 legte der zuständige Arbeitsausschuss unter der DIN 14555 technische Anforderungen für „Gerätewagen“ in drei verschiedenen Größen (GW 1, GW 2, GW 3) fest. Allradantrieb und eingebaute maschinelle Zugeinrichtung (Winde oder Spill) waren nur für GW 2 und GW 3 vorgeschrieben. 1974 wurde mit der Folgeausgabe der DIN 14555 die Umbenennung in „Rüstwagen“ mit den drei Größen RW 1, RW 2 und RW 3 vorgenommen. Die Rüstwagen waren nun durch Allradantrieb, eingebaute maschinelle Zugeinrichtung und elektrischen Generator gekennzeichnet. – Seit 2002 ist nur noch ein Typ von Rüstwagen (Abkürzung: RW) genormt.

Mehrere BF beschafften in den 70er-Jahren so genannte Rüstwagen RW-Öl. Sie waren vor allem zur Aufnahme und zum Transport wassergefährdender Stoffe (flüssig, pulverförmig) besonders eingerichtet. Zu einer Normung kam es nicht, weil die Stückzahl zu gering war.

Wegen fehlender allgemeiner technischer Vorschriften beschafften bis zur Ausgabe der DIN 14555 viele Feuerwehren Eigenentwicklungen. So beispielsweise die BF München 1954 und 1957 je einen „Pionierwagen“ auf Rundhauber-Fahrgestell S 6500 von Magirus. Seine technischen Merkmale: 15-t-Seilwinde, Generator 18 kVA, Hilfsausleger am Heck für 2 000 kg Hebekraft. Oder die BF Hannover 1957 einen Gerätewagen GW 3 (auf Fahrgestell MB LAKo 326 mit Radstand 5,20 m!) oder 1960 die BF Stuttgart einen GW 3 auf Magirus F Jupiter A-Fahrgestell).

Rüstwagen in Hamburg

Sonderfahrzeuge für technische Hilfeleistungen sind bei der Feuerwehr Hamburg (einschließlich der bis 31. März 1938 selbständigen Berufsfeuerwehren Altona und Harburg) relativ spät eingeführt worden. Die 1890 gegründete BF Altona beschaffte 1914 einen Pionierwagen von der Firma Kieslich in Patschkau auf NAMAG-Fahrgestell mit Benzinmotor. Die 1921 gegründete BF Harburg erhielt 1932 einen Pionierwagen von Magirus.

In der Fahrzeugstatistik 1939 sind zwei Rüstkraftwagen der Feuerschutzpolizei Hamburg erwähnt, jedoch sind Typ und Fabrikat nicht genannt. Aus einem Vermerk des Leiters des „Technischen Dienstes“, Major der Feuerschutzpolizei (FSchP) Dipl.-Ing. Brunswig, vom 21. Februar 1947 geht hervor, dass es bis 1944 drei „Rüstwagen“ (RW) gegeben hat, die sämtlich bei Bombenangriffen zerstört worden sind: der „RW West“ an der Feuerwache Mörkenstraße am 25. Juli 1943, der „RW Ost“ an der Feuerwache Berliner Tor am 18. Juni 1944 (zusammen mit dem Rüstkraftwagen RKW 4,5) und der „RW Süd“ an der Feuerwache Harburg am 25. Oktober 1944. Daneben gab es in den 40er Jahren noch 14 „Rüstwagenanhänger“ (Rwa), geliefert von der Firma Kärcher, Aufbauten von einer Firma Fuchsl. Bilder existieren von diesen RWA anscheinend nicht.

Welche „Rüstwagen“ es unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs gab, ist unklar. Die Jahresberichte verzeichnen für die Zeiträume 1948 bis 1954 vier RW, von 1955 bis 1957 sogar fünf RW und von 1958 bis 1962 vier RW. Es könnte sich um umgebaute LF 25 gehandelt haben. Danach sind in der Stammliste nur noch drei hier allerdings als GW bezeichnete Fahrzeuge aufgeführt, nämlich HH-2726 (Baujahr 1942), HH-2727 (Baujahr 1943) und HH-2728 (Baujahr 1942). Die Fahrgestelle waren Mercedes-Benz L 4500 S, die Aufbauerhersteller sind – bis auf HH-2726 (Schleede) – unbekannt. Nach Mitte der 1960er Jahre wurden alle drei ausgesondert, und zwar HH-2727 am 25.03.1966, HH-2726 am 21.03.1967 und HH-2728 am 28.11.1967.

Im Jahresbericht für den Berichtszeitraum 1.4.1951 bis 31.3.1952 ist vermerkt: „Als neues Hilfsfahrzeug ist ein Werkstattwagen mit (zweiachsigen) Anhänger in Dienst gestellt, der über zahlreiche Sonderwerkzeuge und Beleuchtungsgeräte verfügt und als Zusatzfahrzeug nach größeren Brand- und Unfallstellen ausrücken soll.“

Dieser „Werkstattzug“ bestand aus einem Opel-Blitz 3,0 t (Motorleistung 70 PS) vom Baujahr 1940, mit Kofferaufbau und einem Zweiachsanhänger, ebenfalls mit Kofferaufbau. Abgemeldet wurde der Opel-Blitz HH-2840 am 6.3.1963. Vorher war dieser Opel-Blitz schon von einem schweren Zugfahrzeug abgelöst worden, und zwar von einem ehemaligen Schlauchwagen S 4,5 auf dem Fahrgestell KHD FS 145. Den Ausbau nahm die eigene Werkstatt vor.

Im übrigen wurden bereits 1947 zweiachsige „Rüstanhänger“ (RA) eingeführt. Sie wurden von der Hamburger Firma Vidal (und zwei von der Firma Schleede) gebaut und waren mit dem sperrigen und schweren Straßenbahneingleisgerät, Pallhölzern und mechanischen Hebegegeräten („Büffelwinden“) beladen. Zusätzlich transportierte der Rüstanhänger oben auf der Abdeckplane ein Schlauchboot, das bei Wassernotfällen im von Fleeten durchzogenen Stadtgebiet häufig eingesetzt wurde. An jeder Feuerwache war ein Rüstanhänger stationiert. Zugfahrzeug war in der Regel das Tanklöschfahrzeug, weil das Heck – im Gegensatz zum Löschgruppenfahrzeug (LF 16) – frei von der fahrbaren Schlauchhaspel und somit die Anhängerkupplung frei zugänglich war. Musste ausnahmsweise das LF 16 eingesetzt werden, so fuhr es ohne Schlauchhaspel.

Die Zahl der Rüstanhänger betrug 15 Einheiten, ab 1956 stieg sie auf 16 Einheiten, ab 1963 auf 17 Einheiten. Die Aussonderungen begannen 1972 und waren 1981 abgeschlossen. Ein Rüstanhänger vom Baujahr 1966 (einer von den zwei von Schleede gebauten) RA, der 1978 aus dem aktiven Dienst ausgemustert wurde, befindet sich heute im Besitz der Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V. – Übrigens beschaffte auch die BF Gelsenkirchen Rüstanhänger nach dem Hamburger Vorbild.

Auf die Dauer genühten aber die Rüstanhänger nicht mehr den gestiegenen Einsatzanforderungen. Ab 1964 beschaffte man daher drei Gerätewagen (GW), die feuerwehrintern als „Rüstwagen“ bezeichnet wurden (*siehe Tabelle 1*). Sie basierten auf den Pullman-Fahrgestellen von Mercedes-Benz LPF 911 mit 3600 mm Radstand. Der erste GW besaß den Dieselmotor OM 315, der 115 PS leistete, die beiden anderen hatten schon den Nachfolgemotor OM 352 mit einer Leistung von 126 PS.

Die Kofferaufbauten der ersten beiden GW fertigte die Hamburger Firma Schleede 1964 und 1965, den dritten baute 1966 das Hermann Karosseriewerk in Hamburg-Wandsbek. Weil die Koffer keine Gerätetüren oder -klappen besaßen, sondern über eine breite Treppe am Heck begehbar waren, erhielten die Gerätewagen bei der Feuerwehr bald den Spitznamen „Möbelwagen“. Am Heck war ein Spill der Firma Heros, Zugkraft 5000 kg, angebaut. Dem zweiten GW wurde ein Zweiachsanhänger mit geschlossenem Kofferaufbau zugeordnet. Zusammen bildeten sie den „Gerätezug“ (Gerz). Er war bis 1977 an der Fw. Altona stationiert. Zur Beladung des Anhängers gehörte ein Stromerzeuger, Fabrikat Eisemann, mit einer elektrischen Leistung von 20 kVA. Es war damals der größte mobile Stromerzeuger der Hamburger Feuerwehr.

Diese GW bewährten sich nicht sehr, denn ihnen fehlte der Allradantrieb sowie Stromerzeuger, Lichtmast und Seilwinde – alles Einrichtungen, über die genormte Rüstwagen seit 1974 verfügen mussten. Der GW von 1966 wurde 1970 zu einem Atemschutzgerätewagen (ASGW) umgebaut. Seine Beladung bestand aus Sauerstoffschutzgeräten, Alkalipatronen und Sauerstoffflaschen, später aus Preßluftatmern.

Als der Gerätezug 1977 außer Dienst gestellt wurde, diente sein Anhänger noch einige Jahre der Fahrschule zu Ausbildungszwecken.

Rüstwagen in Hamburg nach dem Zweiten Weltkrieg

In den 70er-Jahren besaß die Feuerwehr Rüstwagen der genormten Typen RW 1, RW 2 und RW 3, darüber hinaus noch einen speziellen RW-Hafen und einen RW-Öl. Bis zur Beschaffung dieser Rüstwagen musste sich die Feuerwehr mit zwei Gerätekraftwagen (GKW) des Bundes an den Feuerwachen Berliner Tor und Sasel behelfen. Diese GKW, Magirus-Deutz F Mercur 120 A-L, waren in Rot (RAL 3024) umlackiert worden.

Die 1. Generation Rüstwagen RW 1

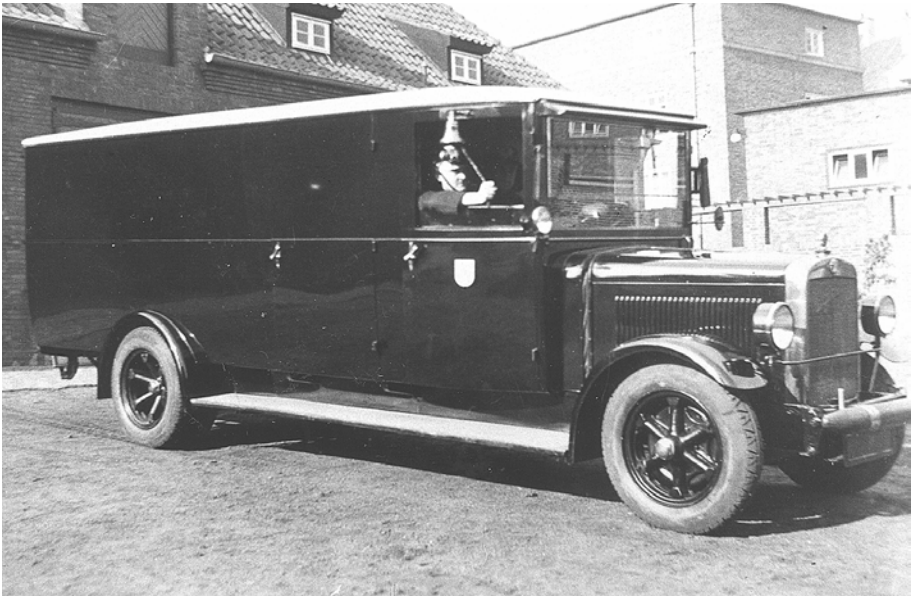
(hierzu Tabelle 2)

In einem Dreijahresprogramm von 1972 bis 1974 erhielt jede Feuerwache einen genormten Rüstwagen RW 1. Insgesamt wurden 16 Rüstwagen RW 1 von der Firma Metz beschafft.

Als Fahrgestelle kamen Unimog vom Typ U 125 zur Verwendung. Als Geräteraumverschlüsse waren erstmals die patentierten Metz-Falttören gewählt worden, die den Vorteil der besseren Übersicht und des ungehinderten Zugangs zu den Geräten hatten. Die technische Ausstattung umfasste eine hydraulische Seilwinde mit einer Zugkraft von 5000 kg (mit Fernbedienung), einen fest eingebauten 5-kVA-Stromerzeuger und einen manuell zu betätigenden Lichtmast (2 x 1500 Watt Halogen) am Koffer vorne links. Als Sonderausstattung war ein Vorbau-Kompressor zum Betreiben von Druckluftwerkzeugen vorhanden. Er konnte im Winter bei Bedarf gegen einen Schneepflug ausgetauscht werden. Die serienmäßig mit Portalachsen ausgestatteten Unimog bewährten sich wegen ihrer großen Wadfähigkeit insbesondere bei den Hochwassereinsätzen im Jahr 1976 außerordentlich gut.

Diese Erfahrungen hatte die Feuerwehr bereits während der Sturmflutkatastrophe im Februar 1962 gemacht. Brunswig schrieb damals: „Bestes Fahrzeug war zweifellos der Unimog S.“ Die anbaubaren Schneepflüge waren bei den (damals noch häufiger anfallenden) Schneeverwehungen in der Stadt von großem Nutzen. Es gab z. B. mehrere Fälle, in denen der vor dem Rettungswagen herfahrende Rüstwagen mit seinem Schneepflug dem RTW den Weg zum Unfallort bahnte. Auf dem Dach war ein Schlauchboot verlastet.

Der RW 1 HH-2683 vom Baujahr 1973 wurde später zum „Löschrüstwagen“ (LRW) für die speziellen örtlichen Anforderungen der Insel-FF Neuwerk umgebaut und war dort bis 1983 im Dienst. Der RW 1 HH-2691 vom Baujahr 1974 wird vom Verein Hamburger Feuerwehr-Historiker instand gehalten.



*Der Pionierwagen der Berufsfeuerwehr Harburg,
Baujahr 1932,
Fahrgestell Magirus M 1, Aufbau: Magirus (3)*





*Der erste „Werkstattzug“ nach dem Zweiten Weltkrieg:
Opel Blitz 3 t mit Kofferaufbauten und Anhänger.*

*Beladung des Anhängers:
Be- und Entlüftungsggerät (rechts), Stromerzeuger (Mitte),
Rohre für Entlüftungsggerät (links) (3)*

*Der zweite „Werkstattzug“: umgebauter Schlauchkraftwagen S 4,5
auf KHD FS 145 (1)*





Rüstanhänger mit Schlauchboot (3)

*Der Rüstwagen vom Baujahr 1965 war bis 1975 im Dienst.
Fahrgestell: Mercedes-Benz LPF 911, Aufbau: Schleede (3)*





*Der Gerätezug war von 1963 bis 1977 im Dienst.
Bild oben (3), unten (5)*





*Rüstwagen RW 1 der 1. Generation
auf Fahrgestell MB Unimog U 125, mit Schneeräumschild (4)*

*Rüstwagen RW 1 der 1. Generation
auf Fahrgestell MB Unimog U 125, mit Vorbau-Kompressor (4)*





*Rüstwagen RW 1 der 1. Generation
Beschaffung von 1972 bis 1974
Fahrgestell MB Unimog U 125, Aufbau Metz (4)*

*Rüstwagen RW 1 der 2. Generation,
Beschaffung von 1983 bis 1987, Fahrgestell MB Unimog U 1300 L (4)*





Gegenüberstellung der Rüstwagen der 1. und 2. Generation (4)

*Zum Löschrüstwagen (LRW) 1986 umgebauter RW 1
für die FF auf der Insel Neuwerk (3)*





*Äußerlich bis auf die Geräteraum-Verschlüsse (Rolladen, Falttüren)
kaum ein Unterschied: links der RW-Öl, rechts ein RW 2 (4)*



*Der Rüstwagen RW-Öl. Fahrgestell:
Mercedes-Benz LA 1313,
Aufbau: Ziegler, im Dienst von 1972 bis 1986 (3)*

Rückansicht des Rüstwagen RW-Öl (4)



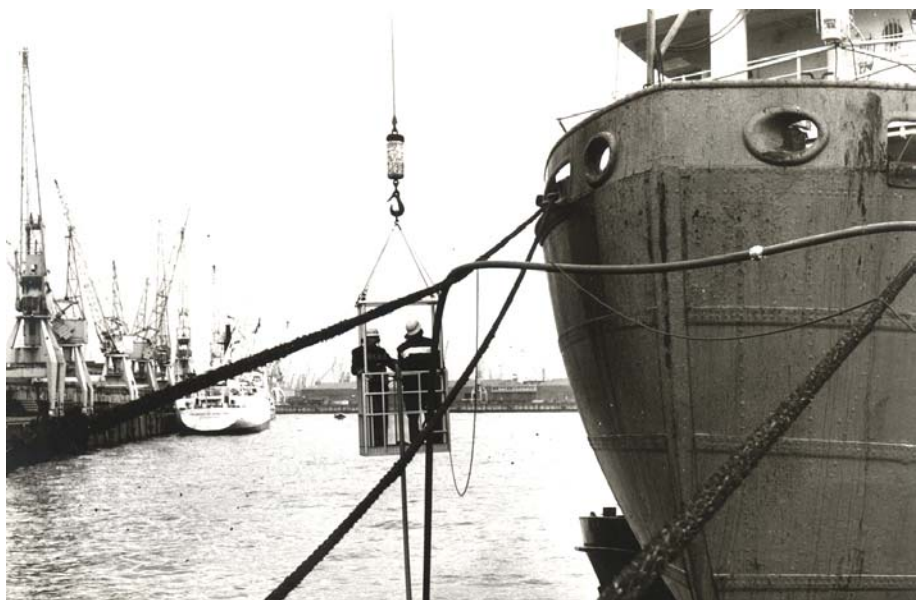
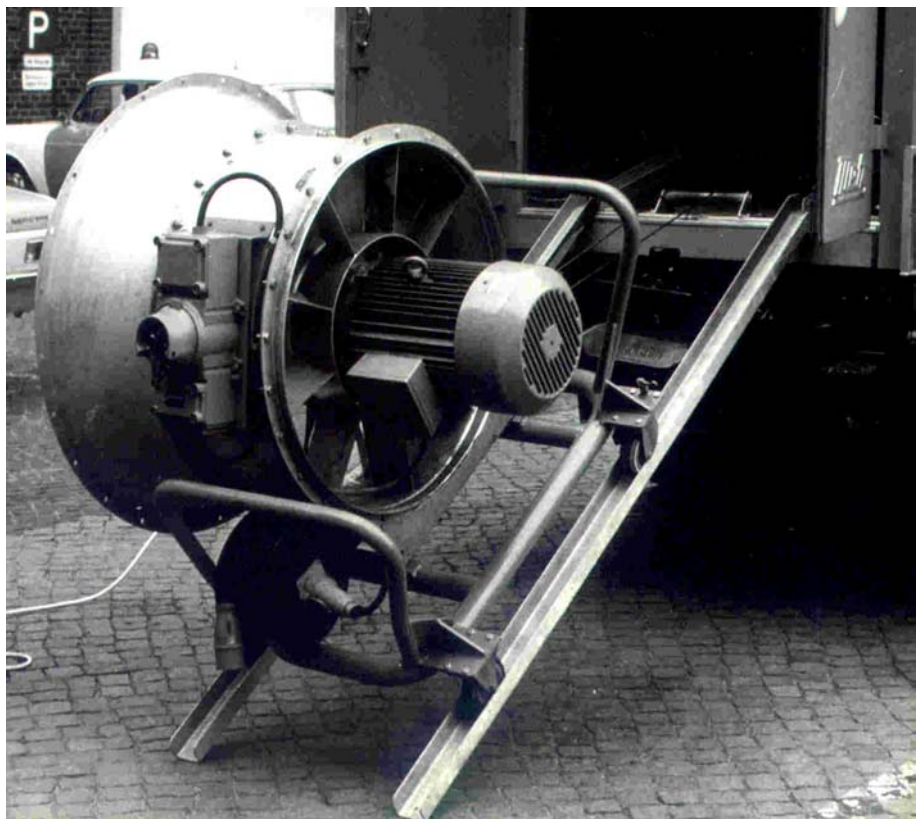


*Der Rüstwagen RW 2-Hafen. Fahrgestell: Mercedes-Benz LAF 1113 B,
Aufbau: Metz. Im Dienst von 1974 bis 1987 (4)*

Bilder rechts:

Das Großentlüftungsgerät des Rüstwagen RW-Hafen (4)

*Der Arbeitskorb des Rüstwagen RW-Hafen
demonstriert an einem Frachtschiff (4)*





*Einer der beiden Rüstwagen RW 2
Fahrgestell: Mercedes-Benz LAF 1113 B
Aufbau: Metz. Im Dienst von 1971 bis 1984 (3)*

Rüstwagen RW 2 im Einsatz auf der Autobahn (3)





*Rüstwagen RW 3
Fahrgestell: Mercedes-Benz LAK 1624, Aufbau: Bachert.
Im Dienst von 1976 bis 1986 (4)*

Rüstwagen RW 3, Seitenansicht (4)





*Einer von drei Gerätewagen (GKW 1), die 2002 beschafft wurden.
Fahrgestell: Iveco-Magirus 135 E 24 W, Aufbau: Magirus (4)*

*Dieser Rüstwagen RW 1, Baujahr 1986 wurde zum „Clubmobil“ für die
Öffentlichkeitsarbeit umgewandelt und war dann bis 2002 im Dienst (3)*





*Einer der drei Vorausrüstwagen (VRW), die 2004 beschafft wurden.
Volvo XC 70 D5 (4)*

Rückansicht eines Vorausrüstwagens (4)



Die 2. Generation der Rüstwagen RW 1

(hierzu Tabelle 3)

Die zweite Generation von Rüstwagen RW 1 wurde 1983 mit einem Prototyp von Metz auf dem Unimog U 1300 L eingeführt. Es folgten 1984 und 1986 je sechs und 1987 nochmals fünf RW 1. Auf die Ausstattung mit Kompressoren, und damit auf die Benutzung von Druckluftwerkzeugen, wurde diesmal verzichtet, nicht zuletzt, weil jetzt hydraulische Schneidgeräte und Spreizer zur Verfügung standen. Die weitere technische Ausstattung bestand aus einem fest eingebauten 12-kVA-Stromerzeuger und einem manuell ausfahrbaren Lichtmast.

Von dieser RW-1-Serie sind zur Zeit (2007) noch drei im Dienst. Sie sind an den Feuer- und Rettungswachen Altona, Billstedt und Süderelbe stationiert. Auf dem Dach der Rüstwagen werden seit 2002 anstelle des Schlauchbootes eine zerlegbare Schienenrettungslore für den Einsatz auf Gleisanlagen der U-, S- und Fernbahnen mitgeführt.

Außerdem hat jeder Rüstwagen eine Rettungsplattform zur technischen Hilfeleistung bei Lkw-Unfällen an Bord.

Der RW 1 HH-2725 des Baujahrs 1987 wurde 1996 zum „Löschrüstwagen“ für die Insel-FF Neuwerk von Fahrzeugbau Holzminden (FBH) umgebaut, um den Vorgänger von 1973 zu ersetzen.

Ein weiterer RW 1, HH-2723 (Baujahr 1986) wurde 1997 zu einem so genannten „Clubmobil“ umgewandelt. Als solches diente er der Hamburger Feuerwehr bis zu seiner Aussonderung im Jahr 2002 zur Werbung und Öffentlichkeitsarbeit. Für diese Zwecke war er u.a. mit einer Video-Übertragungsanlage versehen worden.

Zwei RW 1 erhielt 1997 El Salvador als Beitrag zur deutschen Entwicklungshilfe. Zwei weitere RW 1 wurden im Rahmen der Städtepartnerschaft mit Leon in Nicaragua 1998 an die dortige Feuerwehr übergeben.

Die Rüstwagen RW 2

(hierzu Tabelle 4)

Es gab zwei Rüstwagen RW 2, die 1971 von Metz auf Mercedes-Benz-Kurzhauberfahrgerstellten LAF 1113 B gebaut worden waren. Sie verfügten über eine hydraulische Seilwinde (Zugkraft 100 kN), einen fest eingebauten Generator (Leistung 15 kVA) und einen Lichtmast. Die RW 2 besaßen (wie die RW 1 der 1. Generation) die nach oben öffnenden patentierten Metz-Falttören, die zwar besser als die herkömmlichen Drehtüren waren, sich allerdings in der Praxis nicht sonderlich bewährten. Rastete die Falttür nicht richtig ein oder vergaß der Fahrer das Schließen vor der Einfahrt in die Fahrzeughalle, so war nicht nur der Rüstwagen, sondern meist auch der Torpfeiler beschädigt. Die beiden RW 2 wurden 1984 ausgesondert.

Der Rüstwagen RW 2-Hafen (*hierzu Tabelle 4*)

Beim RW-Hafen handelte es sich um einen speziell auf die Belange einer Hafenfeuerwehr zugeschnittenen RW 2, dessen Beladung durch einen mobilen Arbeitskorb und ein Groß-Entlüftungsgerät ergänzt worden war. Metz baute den RW 2-Hafen 1972 auf Fahrgestell Mercedes-Benz LAF 1113 B. Fest eingebaut war ein Generator mit einer Leistung von 30 kVA. 1987 wurde der RW 2-Hafen ausgesondert und durch einen Abrollbehälter AB-Hafen ersetzt.

Der Rüstwagen RW 3 (*hierzu Tabelle 4*)

Der einzige Hamburger Rüstwagen RW 3 war als Ersatz für den schwerfälligen Gerätezug angeschafft worden. Er wurde von der Firma Gebr. Bachert 1976 auf Mercedes-Benz LAK 1624 aufgebaut. Die Vorbauseilwinde hatte eine Zugkraft von 15 kN und der Einbau-Generator eine Leistung von 20 kVA. Der RW 3 war wie sein Vorgänger, der Gerätezug, an der Fw. Altona stationiert und wurde 1986 ersatzlos ausgesondert.

Der Rüstwagen RW-Öl (*hierzu Tabelle 4*)

Den Auftrag für den RW-Öl erhielt die Firma Ziegler (übrigens ihr erster Hamburger Auftrag), die das Fahrgestell Mercedes-Benz LA 1313 verwendete. Die Auspuffanlage war aus Sicherheitsgründen vor die Vorderachse verlegt. Der RW-Öl besaß einen 2000 Liter fassenden Einbautank und eine Vakuumanlage zur Aufnahme von gefährlichen (flüssigen) Stoffen. Der eingebaute Generator hatte eine Leistung von 20 kVA. An der linken Seite der Fahrzeugrückwand war ein Lichtmast mit zwei 1500 Watt Halogen-Breitstrahlern montiert. Der RW-Öl wurde 1986 ausgemustert. Ersatz kam durch einen Abrollbehälter AB-Öl.

Die Vorausrüstwagen (VRW) (*hierzu Tabelle 4*)

2004 wurden erstmals drei Vorausrüstwagen (VRW) beschafft. Sie dienen vor allem der Sicherheit im Elbtunnel und dem Erstangriff auf Autobahnen. Als Basisfahrzeuge wurden Volvo XC 70 D 5 AWD mit permanentem Allradantrieb in der Kombiversion gewählt. Die Motorleistung des Fünfzylinder-Turbodieselmotors beträgt 120 kW bei 4000/min, das zulässige Gesamtgewicht 2445 kg. Der Innenausbau stammt vom Volvo-Händler Kiso Automobile GmbH in Büdelsdorf. Die Ausrüstung umfasst u. a. eine Akku-betriebene Schere-Spreizer-Einheit von Holmatro und ein IFEX-Löschgerät, beides zusammen auf einem Auszugsschlitten gelagert.

Die Geräte werden über die Heckklappe entnommen. Es sind zwei Sitze vorhanden, in die je ein Pressluftatmer integriert ist.

Zwei VRW sind an den Elbtunnelwachen Süd und Nord stationiert, der dritte z. Z an F 14. Die VRW erhielten die Kennzeichen HH-2540 (F 14), HH-2541(Tunnelwache Süd) und HH-2542 (Tunnelwache Nord).

Die Gerätekraftwagen (GKW)

Seit 1987 waren keine Rüstwagen mehr beschafft worden. Im Rahmen einer Aufgabenneuordnung im Bereich der Freiwilligen Feuerwehren ergab sich im Jahre 2001 ein Bedarf an Rüstwagen für die FF Eppendorf und die FF Warwisch. Die Feuerwehr schloss sich an die Konzeption des Bundes an und beschaffte 2002 von Magirus drei Gerätekraftwagen GKW 1, wie sie beim THW im Bergungsdienst üblich sind. Die Fahrgestelle sind vom Typ Iveco-Magirus 135 E 24 W. Die 50-kN-Seilwinde stammt von HPC, der Lichtmast mit einem Flutlichtstrahler 1000 Watt wird manuell betätigt. Außer den beiden Freiwilligen Feuerwehren erhielt die Landesfeuerwehrschule einen GKW 1 zu Ausbildungszwecken zugeteilt.



*Einer der beiden Gerätekraftwagen (GKW) des Bundes,
die bei der Berufsfeuerwehr vorübergehend im Dienst waren.
Fahrgestell: Magirus-Deutz F Mercur 129 A-L (3)*

Teil 2 Die Kranwagen

Kurze Entwicklungsgeschichte der deutschen Kranwagen bis 1945

Die Notwendigkeit, eigene Kranwagen vorzuhalten, ergab sich für die deutschen Feuerwehren in den zwanziger Jahren. Der zunehmende Straßen- und Schienenverkehr und die allgemeine Industrialisierung stellten die Feuerwehren immer öfter vor die Aufgabe, schwere Lasten zu heben.

Den ersten Feuerwehrkran in Deutschland nahm die Berliner Feuerwehr im Oktober 1929 in Dienst. Es war allerdings nur ein Kranwagenanhänger. Den Drehkran hatten die Ardelt-Werke nach Plänen der Feuerwehr auf einem Dreiachsanhänger der Berliner Firma Lange & Gutzeit aufgebaut. Die größte Traglast betrug nur 2500 kg, und die auch nur bei 5 m Ausladung. Die Vierrad-Druckluft-Bremsanlage stammte von Knorr. Die Räder waren vollgummibereift, obwohl aus Stabilitätsgründen durchaus Luftbereifung möglich gewesen wäre, da der Anhänger vier Abstützungen besaß.

Das Hubwerk trieb ein batteriegespeicherter Elektromotor an. Die große Batterie diente gleichzeitig (zusammen mit schweren Gußeisenklötzen) als Krangengewicht. Drehen erfolgte von Hand. Als Lastanzeige diente ein Dynamometer. Als Zugwagen für den Kranwagenanhänger stand ein 5 t-Rüstwagen bereit; beide waren an der Feuerwache Rankestraße stationiert.

Anlass für diese Anschaffung war eine Reihe von schweren Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Omnibussen und Straßenbahnen gewesen.

Das folgenschwerste Unglück ereignete sich im Frühjahr 1928, als ein vom Grunewald-Stadion kommender, voll besetzter Straßenbahnzug, bestehend aus Triebwagen und zwei Anhängern, auf einer Gefällestrecke außer Kontrolle geriet und in einer Kurve umstürzte. Es gab zahlreiche Tote und Verletzte. Fast zur gleichen Zeit stürzte eine geschlossene Kraftdroschke am Reichstagsufer in die Spree.

Einen fast baugleichen Krananhänger beschaffte die BF Dortmund 1930 ebenfalls von den Ardelt-Werken. Der einzige Unterschied zum Berliner Vorbild war der Antrieb des Hubwerkes: Statt eines Elektromotors wurde ein DKW-Benzinmotor mit 10 PS Leistung verwendet. Zugfahrzeug war ein moderner Rüstwagen, den Metz auf einem Niederrahmenchassis von Krupp aufgebaut hatte. Man war in Dortmund stolz auf den „möbelwagen-artigen Aufbau“, dessen geschlossene Kabine „den Beamten Schutz vor Unwetter und Zugluft und somit vor Erkältungskrankheiten“ bot.

Die weitere Entwicklung der maschinellen Hebegeräte der Feuerwehren, ließ dann in eine andere Richtung. Eigenständige Kranwagen, wie sie ge-

werbliche Unternehmen besaßen, konnten selbst bei großen Berufsfeuerwehren aus Kostengründen nicht eingeführt werden. Statt dessen führten sich Rüstkraftwagen mit einem ausklappbaren Kranausleger am Fahrzeugheck ein. Hersteller dieser neuen Fahrzeuggattung waren die bereits im Drehleiter- und Pionierwagenbau versierten Firmen Magirus und Metz.

Den ersten Rüstkraftwagen (RKW) mit Kraneinrichtung baute Metz 1936 für die BF Düsseldorf. An den Kran wurden seitens der Feuerwehr zwei wesentliche Anforderungen gestellt: Er muss wenigstens einseitiges Anheben eines 5-Tonnen-Lkw gestatten und darf nicht mit dem Aufbau verbunden sein. Metz kam den Forderungen dadurch nach, dass der Kranausleger an der Fahrzeugrückseite in Höhe des Daches angelenkt und in Ruhestellung in einem entsprechenden Dacheinschnitt des Aufbaus abgelegt wurde.

Verwendet wurde ein Mercedes-Benz-Fahrgestell Typ LS 3750 (Rahmentragfähigkeit 6000 kg) mit Benzinmotor von 100 PS Leistung. Der Fahrer- und Mannschaftsraum bot Platz für 7 Feuerwehrmänner. Für den Kranbetrieb selbst wählte man einen elektrischen Demag-Zug, der dreisträngig eine Zugkraft von 4500 kg aufbrachte.

Den erforderlichen Strom erzeugte ein vom Fahrzeugmotor angetriebener Gleichstromgenerator von 6,5 kW. Außerdem war an der Rückseite eine Seilwinde eingebaut. Zwei Fallspindeln am Heck (nach Art der Drehleitern) sorgten für die nötige Standsicherheit.

Gleichartige Rüstkraftwagen erhielten Mitte 1938 die BF Lübeck und 1939 auch die BF Hamburg.

Ähnliche RKW mit Kran gingen nach Weimar, Nürnberg, Dessau, Bochum, Königsberg, Köln und Halle. Für die BF Kassel baute Metz 1939 einen RKW auf dem dreiachsigen geländegängigen Henschel-Fahrgestell 33 Gl.

Magirus zog 1938 mit seinen neuentwickelten Rüstkraftwagen nach. Auch hier war der Kranausleger am Heck angeordnet, er wurde jedoch im hinteren Teil des Geräteraumes platzsparend abgelegt. Für den Kranbetrieb war wie bei Metz ein Demag-Zug vorhanden. Den ersten RKW beschaffte 1938 die BF Wuppertal. Es wurde ein Magirus-Fahrgestell Typ L 145 mit 110 PS-Dieselmotor verwendet. Am Rahmenende war ein Spill eingebaut, das vom Fahrzeugmotor angetrieben wurde. Zum Fahren mit angehängter Last konnten zwei Stützspindeln mit kräftigen Rollen herabgelassen werden. Das Betriebsgewicht dieses „RKW 4,5“ betrug 10.400 kg. Ein Jahr später lieferte Magirus gleichartige RKW an Regensburg, Würzburg, Aachen, Hindenburg und Oberhausen.



*Der Rüstkraftwagen RKW 4,5 bei einer Übung auf dem Lämmermarkt
(gegenüber der Hauptfeuerwache)
Fahrgestell: Mercedes-Benz L 3750, Aufbau: Metz (3)*

*Vorführung des RKW 4,5 am 24. 11. 1939
auf dem Hof der Hauptfeuerwache (1)*





*Bergung eines toten Elefanten des Flora-Variete-Theaters
in Altona mit RKW 4,5 am 19. 1. 1940 (1)*





Bergung eines toten Elefanten des Flora-Variete-Theaters in Altona mit dem RKW 4,5 (1)

Einsatz: Ausschlägerweg am 9. 7. 1941, Zugmaschine abgestürzt (3)





*Bergung eines Pferdes mit dem RKW 4,5
aus dem Süderkanal in Hammerbrook
am 9. 2. 1941 (1)*





*Bergung eines Lkw-Anhängers aus dem Isebek-Kanal
mit Hilfe des RKW 4,5 (1)*





Als ein Schlauchkraftwagen des Feuerschutzpolizei-Regiments 2 am 20. Juni 1941 in Sprötze (Landkreis Harburg) im Gelände stecken blieb, rückte der RKW 4,5 von Hamburg zur Bergung an (1)



Die Kranwagenentwicklung in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg

In der Nachkriegszeit besorgten sich viele Feuerwehren günstig militärische Kranwagen deutscher und ausländischer Herkunft, so auch die BF Hamburg.

Magirus und Metz griffen zunächst auf ihre Vorkriegskonstruktionen zurück. Es handelte sich also eigentlich um einen Rüstkraftwagen mit umfangreicher Beladung und nur mit einer elektrisch betriebenen Kraneinrichtung am Heck. Der RKW mit um 360 Grad drehbarem Ausleger ließ noch bis 1951 auf sich warten, bis Magirus den RKW 7 (die Abkürzung stand jetzt für Rüstkranwagen) auf einem Langhauber-Fahrgestell des Typs S 6500 baute. Der gittermastförmige Ausleger wurde während der Fahrt auf dem Dach gelagert. Für deutsche Feuerwehren baute Magirus bis 1957 insgesamt 12 RKW 7, danach zehn RKW 10. Metz baute ab 1952 zehn RKW 10 für die deutsche Feuerwehren, darunter 1953 einen für die BF Hamburg.

Die weitere Entwicklung der RKW war durch die Einführung der Hydraulik gekennzeichnet, die ja bei den Drehleitern schon eingeführt war. Das bedeutete den Übergang von der bisherigen Konzeption des Gerätewagens mit Kranausleger auf den reinen Kranwagen mit serienmäßigem Lkw-Allrad-Fahrgestell.

1957 baute Magirus 1957 einen Kranwagen KW 15 auf dem dreiachsigen Eckhauber-Fahrgestell „Uranus A“ (6 x 6) für die BF Stuttgart. Von diesem Typ verkaufte Magirus zehn Stück an deutsche Feuerwehren. Der KW 15 von Magirus war technisch gekennzeichnet durch 15 t Traglast, hydraulisch angetriebene Spillwinde (Zugkraft 15 t) und Verfahrmöglichkeit mit angehängten Lasten (Stützrollen!). Der 1961 eingeführte Nachfolger KW 16 fand 21 Abnehmer bei deutschen Feuerwehren.

Nochmals steigerte Magirus die größte Traglast: 1969 wurde der KW 20 auf dem Fahrgestell Magirus-Deutz 230 D 26 AK vorgestellt. Es war der Versuch, den inzwischen auch bei den Feuerwehren einziehenden Teleskopkränen etwas Gleichwertiges entgegenzustellen, doch die Ära der speziellen Feuerwehr-Kranwagen auf Serien-Lkw-Fahrgestellen ging zu Ende. Vom KW 20 produzierte Magirus 13 Einheiten, doch in Deutschland beschaffte nur die Berliner Feuerwehr 1969 und 1970 je einen KW 20.

Für die FF Ingolstadt baute Metz 1965 einen KW 16, der auf der vom Drehleiterbau stammenden Hydrauliktechnologie beruhte, d. h. auch die Abstützungen waren von vornherein hydraulisch betätigt. Der Ingolstädter Kranwagen wurde auf dem Mercedes-Benz-Fahrgestell LAK 2220 (6 x 6) aufgebaut.

Außer den beiden Feuerwehrfahrzeug-Herstellern Magirus und Metz lieferten die Firmen Krupp-Ardelt, Kirsten und MFL (Maschinenfabrik Langenfeld) einige wenige Kranwagen an deutsche Feuerwehren. Sie alle verwendeten handelsübliche zwei- und dreiachsigen Lkw-Fahrgestelle, die allerdings nur Traglasten von 16 bis 20 Tonnen erlaubten. Als die Feuerwehren höhere Traglasten und Ausladungen verlangten, begann in den 70er Jahren die Zeit der Teleskopkrane auf mehrachsigen speziellen Fahrgestellen. Die Traglasten erhöhten sich auf 30 t bis 50 t und schließlich bis auf 70 t (1998 BF München). Es begann 1974 mit einem Feuerwehrkran (FwK 30) vom Ehinger Hersteller Liebherr für die BF Kiel. Bis 2005 baute Liebherr 45 FwK für deutsche Feuerwehren, darunter zwei für die BF Hamburg.

Die Düsseldorfer Kranbaufirma Gottwald beteiligte sich im Feuerwehrtsektor von 1969 bis 1984 mit 15 FwK, darunter auch ein Kranwagen für die BF Hamburg.

Die Firma Hydrokran in Hohentengen bot ab Mitte der 70er Jahre zweiachsige wafffähige Teleskopkranwagen „Saturn“ mit 25 t und 30 t Traglast an. Den ersten beschaffte 1977 die BF Frankfurt. Es wurden etwa ein Dutzend „Saturn“ an deutsche Feuerwehren geliefert.

1989 stellte die Firma Krupp-Fahrzeugkrane, Werk Wilhelmshaven, ihren dreiachsigen Kranwagen „KMK Megatrack“ vor. Der geländefähige KMK Megatrack besaß hydropneumatische Einzelradfederung. Die BF Offenbach beschaffte 1989 den ersten Kranwagen, den KMK 3040 mit 30 t Traglast. Bis 1993 entschlossen sich sieben weitere deutsche Feuerwehren zur Anschaffung eines KMK Megatrack

Die Kranwagen in Hamburg

Der erste Hamburger Rüstkraftwagen: der RKW 4,5

Am 28. Dezember 1938 bestellte die BF Hamburg ihren ersten eigenen Rüstkraftwagen. Grundlage war das Angebot der Firma Metz vom 25. November 1938. Es war der dritte RKW 4,5, den Metz baute. Die Lieferung erfolgte im August 1939.

Das Fahrgestell war ein Mercedes-Benz L D 3750. Die Rahmentragfähigkeit betrug 6000 kg, die Leistung des Sechszylinder-Vorkammer-Dieselmotors 100 PS. Der elektromotorisch betriebene Kran konnte bis zu 4500 kg heben, allerdings nur bei einer Ausladung von 2,10 m. Die Hakenhöhe war mit maximal 3 m ebenfalls sehr gering. Zum Kranbetrieb und Fahren mit angehängter Last konnten zwei Stützspindeln mit Rollen auf den Boden abgelassen werden. Den für den Kranbetrieb nötigen Strom lieferte ein Generator von Siemens-Schuckert mit einer Leistung von 8 kW.

Der im Raum 1 hinter dem Fahrersitz eingebaute Generator wurde über eine Transmissionswelle vom Nebenabtrieb des Fahrgetriebes angetrieben. Am Rahmenende war ein Spill mit einer Zugkraft von maximal 6000 kg eingebaut. Der vollständig geschlossene Aufbau bestand aus einem Hartholzgerippe, das mit Stahlblech beplankt war – damals die übliche Bauweise für Feuerwehraufbauten. Der Angebotspreis lag bei 32.050 Mark (ohne Ausrüstung). Für die Beschaffung war der damalige Hauptmann der Feuerschutzpolizei (FSchP) Dipl.-Ing. Hans Brunswig verantwortlich.

Dieser RKW leistete der Feuerwehr stets gute Dienste, doch leider überlebte er das Kriegsende nicht. Bei einem Luftangriff am 18. Juni 1944 erlitt die Hauptfeuerwache Berliner Tor einen Volltreffer, dem auch der RKW zum Opfer fiel: er wurde vollständig zerstört.

Die bis zum Jahre 1938 selbstständigen Berufsfeuerwehren Altona und Harburg besaßen keinerlei Kranfahrzeuge.

1946: Umwidmung eines Geschützsleppers (Zgkw 18)

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die Feuerwehr Hamburg auf dem Fahrzeugsektor zunächst andere Sorgen, als sich um einen Nachfolger des vernichteten RKW zu kümmern, obwohl es auch in der Nachkriegszeit nicht an entsprechenden Einsätzen fehlte. Vordringlich war jedoch die Ersatzbeschaffung von Krankenwagen, Löschfahrzeugen und Drehleitern, um die durch die Kriegswirren entstandenen großen Lücken zu schließen. Zudem hatte die nur langsam wieder in Gang kommende Feuerwehrgeräteindustrie noch gar keine Kapazitäten für die Entwicklung und den Bau von neuen Kranfahrzeugen frei.

Für die Feuerwehr Hamburg war es daher ein Glücksfall, dass sie 1946 einen ehemaligen Geschützslepper des Heeres relativ günstig erwerben konnte. Durch Vermittlung des britischen Aufsichtsoffiziers konnte die Feuerwehr den Geschützslepper bei der „Verwertungsstelle für Beutefahrzeuge“ auf dem Flugplatz Lentförden besichtigen und schließlich für rund 40.000 RM erwerben – viel Geld in der damaligen Zeit.

Die Firma Jungenfeld in Lentförden hatte das Fahrzeug zuvor wieder instand gesetzt, so dass die Feuerwehr es am 2. Dezember 1946 übernehmen konnte.

Es handelte sich um einen Halbketten-Zugkraftwagen (Zgkw 18), den die Fahrzeug- und Motorenbau GmbH (Famo) in Breslau 1943 als Typ „F 2“ gebaut hatte. Er verfügte über eine Ausleger-Hubkraft von 6000 kg und eine Anhängelast von 18.000 kg. Zum Antrieb war ein V-12-Benzinmotor eingebaut, dessen Leistung 250 PS betrug. Der 10,8 Liter große Motor zeigte ein beträchtliches „Schluckvermögen“: Im Straßenverkehr wurde ein Verbrauch von 120 l/100 km gemessen, bei Geländefahrten waren es dem Vernehmen nach bis zu 270 l/100 km.

Das Verbrauchsverhalten war also mit einem Vollkettenfahrzeug (Panzer) durchaus vergleichbar. Das Getriebe besaß 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge. Für die Beschaffung war Brandrat Dipl.-Ing. Hans Brunswig verantwortlich.

Im Jahresbericht 1947 heißt es optimistisch: „Das Fahrzeug dürfte allen Anforderungen einer Großstadt gewachsen sein und auch schwierigste Bergungsaufgaben lösen können.“

Jedenfalls hat der „Hilfskran“ in vielen Einsätzen gute Dienste geleistet, wie die Bilder beweisen.

Nach 12 Jahren – am 8. Juli 1958 – wurde er endgültig ausgemustert (wahrscheinlich verschrottet). Sein moderner Nachfolger war schon 1953 in Dienst gestellt worden.

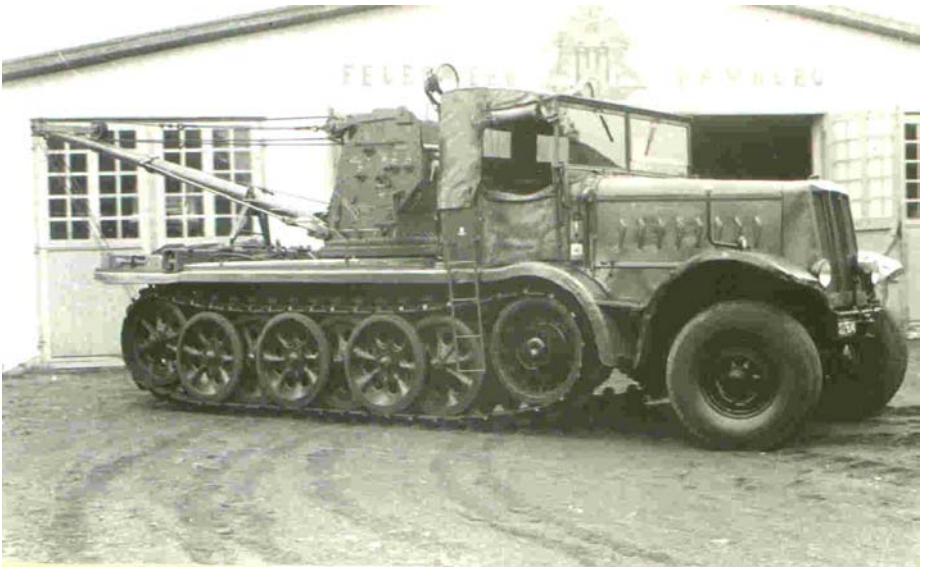
1953: Ein leistungsfähiger Rüstkranwagen, RKW 10

Im Jahre 1953 bestellte die Abteilung „Ausrüstungswesen“ bei der Feuerwehrgerätefabrik Metz einen modernen Rüstkranwagen RKW 10, der auf dem Mercedes-Benz-Fahrgestell L 6600 mit einem Radstand von 5200 mm aufgebaut wurde.

Der Sechszylindermotor OM 315 hatte eine Leistung von 145 PS. Der RKW 10 war übrigens der erste seiner Art auf einem MB-Fahrgestell nach dem Krieg und der dritte, den Metz nach 1945 gebaut hatte. Die maximale Traglast betrug 10.000 kg, die größte Ausladung (gemessen von Drehkranzmitte) allerdings nur 2,60 m. Der Kranbetrieb erfolgte elektromechanisch, d.h. mittels Demag-Elektrozügen (wie bei den RKW vor dem Kriege). Die Bewegungen Aufrichten des Auslegers, Heben und Drehen besorgte je ein Elektromotor. Den erforderlichen Strom lieferte ein 25-kVA-Generator, der direkt vom Fahrzeugmotor angetrieben wurde. Bei ausgefahrenen Stützrollen am Heck konnten angehängte Lasten bis zu 10.000 kg verfahren werden.

Wertvolle Dienste leisteten während seiner 17-jährigen Dienstzeit die 10-t-Vorbauseilwinde und das Heckspill. Der RKW 10 war an der Feuerwache Berliner Tor stationiert. Als er 1970 ausgemustert und am 5.11.1971 abgemeldet wurde, erwarb ihn eine Privatfirma.

Für die Beschaffung dieses RKW 10 zeichnete Brandrat Dipl.-Ing. Hans Brunswig verantwortlich.



Als erster „Kranwagen“ nach dem Zweiten Weltkrieg diente der Feuerwehr Hamburg von 1946 bis 1958 dieser Zugkraftwagen (Zgkw 18) der früheren Wehrmacht. Die Firma FAMO baute den Geschützschlepper 1943. Diese Aufnahme entstand vor der Behelfsunterkunft der Fw Alsterdorf (3)

Heckansicht des ersten „Kranwagen“ (3)





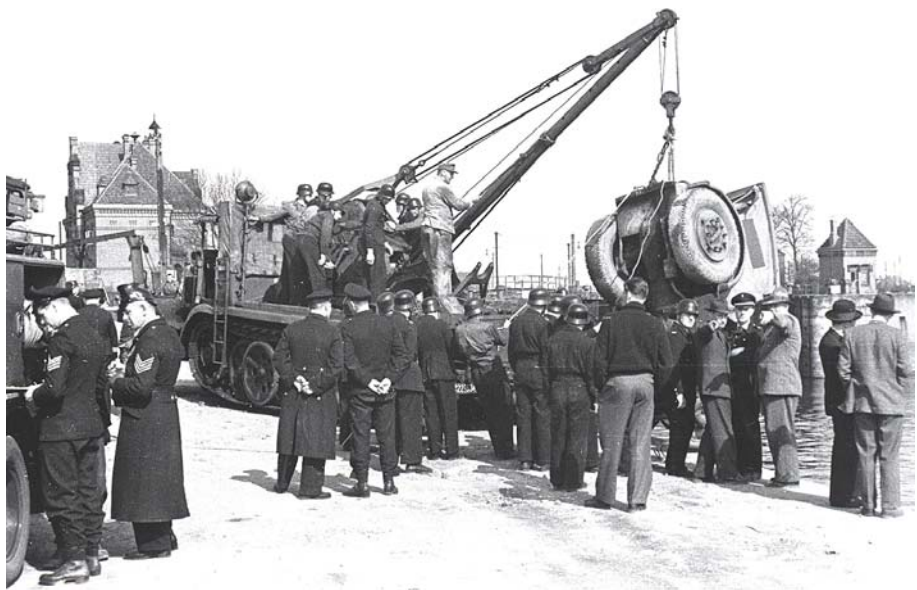
Einsatz des Zgkw am 18. 6. 1948: Bergung eines Autobusses aus einem Wasserrohrbruchtrichter (1)





Einsatz des Zgkw am 18. 6. 1948 Bergung eines Autobusses aus einem Wasserrohrbruchtrichter (1)





Bergung einer Zugmaschine am Oberhafen, 1949 (3)



Feuerwache / Freiwillige Feuerwehr 8

Wachbezirk: 8

Meldung am: 8.9. 1948, 16.25 Uhr, durch Hns

Ort der Hilfeleistung: Zum Haken 5, droht Kran in die Elbe zu fallen

Eingesetzte Einheiten	Anzahl der anw. Mannschaft	Ausgerückt	Ein- gerückt	In Tätigkeit ja - nein	Einsatz besonderer Geräte	Leitung an Einsatzstelle
Z 8 u. R.w. Anh.	1 : 12	16.27	19.25	ja	Drahtseile u.	Brt. Winkler
Krwg.	2	16.52	19.59	ja	Pallhölzer	

Bericht: Hilfe geleistet: Ein 5 t Kran der Firma Heinrich Tochter jr., Hamburg 27, Beim Haken 5 war bei Ausführung von Ladearbeiten über die Kai-
mauer gekippt u. hatte sich mit dem Ausleger in einer Schute festgesetzt.
Mit Hilfe des Kranwagens wurde der Kran von der Feuerwehr gehoben und
wieder aufgerichtet.

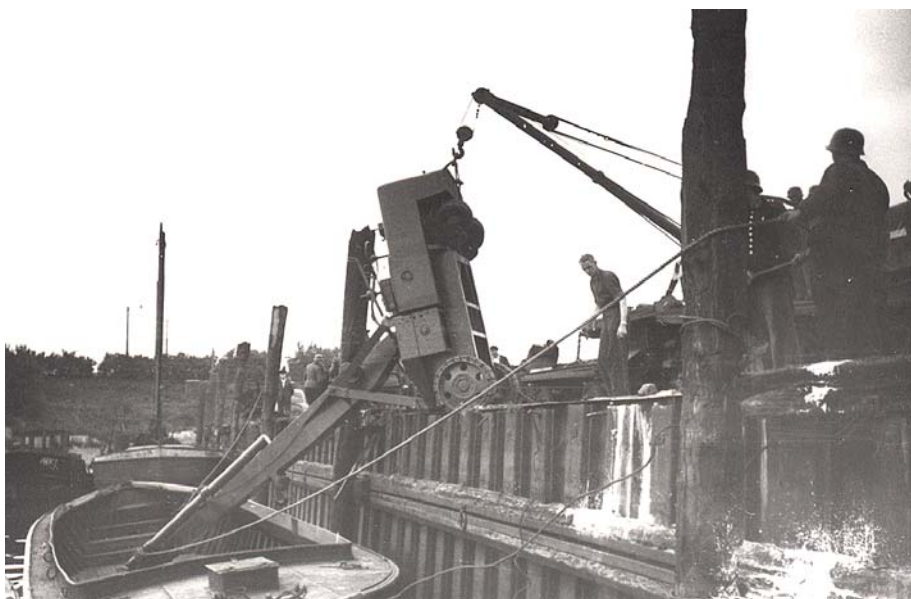
Brt. Brunswig und Brt. Winkler waren an der Einsatzstelle.

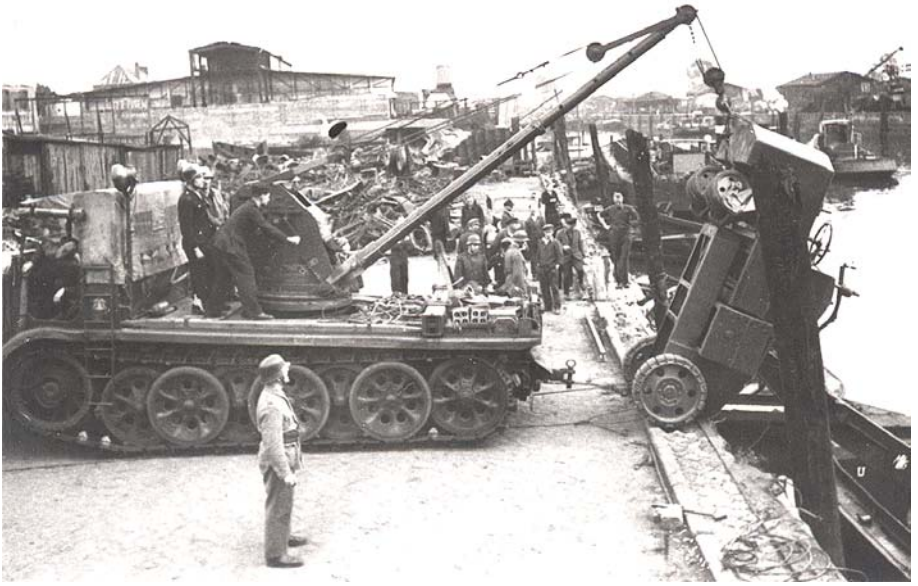
Bez.: Rieckhoff, Ubm.

i. A. Friedmann, Ubm.

Unterschriften:

*Droht 5 t-Kran in die Elbe zu stürzen.
Einsatz des Zgkw 18 am 8. 9. 1948 (1)*





Der Kran wurde mit Hilfe des Zgkw geborgen (1)





Bergung gelungen! (1)





*Möbelwagen am 3. 8. 1948 in eine Wasserrohrbruchgrube Bankstraße/
Ecke Süderstraße gefahren (1)*





*Möbelwagen am 3. 8. 1948 in eine Wasserrohrbruchgrube Bankstraße/
Ecke Süderstraße gefahren (1)*



Feuerwache / Freiw. Feuerwehr 3 Wachbezirk: 3

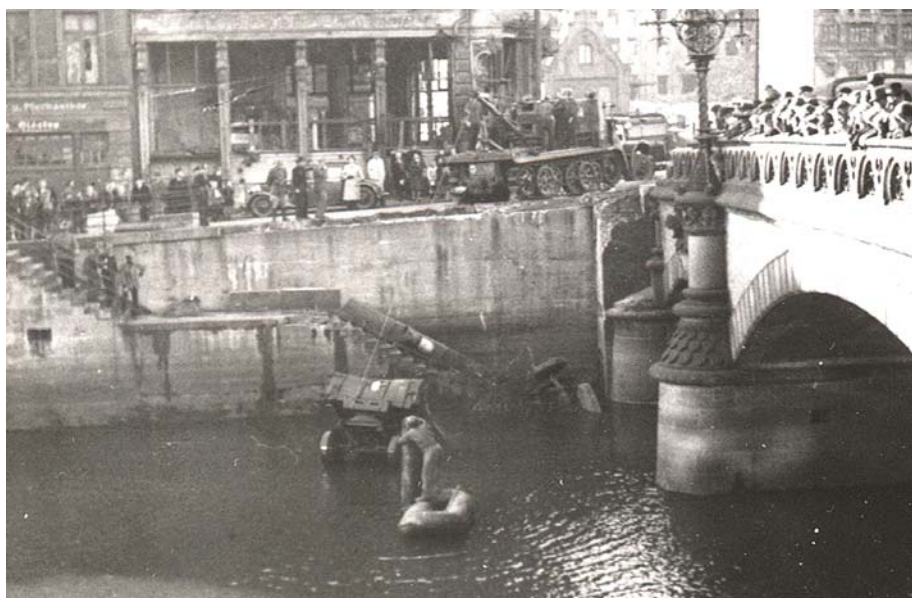
Meldung am: 23. September 1948, 16.00 Uhr, durch Hns

Ort der Hilfeleistung: Michaelisbrücke

Eingesetzte Einheiten	Anzahl der anw. Mannschaft	Ausgerückt	Ein- gerückt	In Tätigkeit ja — nein	Einsatz besonderer Geräte	Leitung an Einsatzstelle
Z3. Rw u Uw Hbm	2/15	16.02	18.42	ja		Hannß, Hbm
Kranwagen	2	16.15	18.49	ja		

Bericht: Heiligengeistbrücke Ecke Küsterwall waren 2 Lkw-Anhänger von einem Trecker abgerissen und in das Admiraltätsstraßenflet gestürzt. Der Schüler Siegfried Jäger, wohnhaft Michaelisbrücke Nr.3 b.d.Eltern, welcher am Ufer angelte, wurde von einem Anhänger getroffen und eingeklemmt. Der Verletzte wurde geborgen und mit Uw 3 ins Krankenhaus St. Georg gebracht. Die Lkw-Anhänger wurden mittels Kranwagen geborgen. Strom- und Hafencbau ist benachrichtigt wegen Beschädigung des Brückengeländers. Obrt., Sw, Brt.Kr u.Br. waren an der Unfallstelle. Polizei war anwesend.

Unterschriften:
gez.: Hopf Ubm. Hannß Hbm.





*Bergung von zwei Lkw-Anhängern mittels des Zgkw 18
aus dem Admiralitätstraßen-Fleet (1)*





Bergung von zwei Lkw-Anhängern mittels Kranwagen eingeleitet





Bergung gelungen! (1)





*Der Rüstkranwagen RKW 10 von Metz.
Fahrgestell: Mercedes-Benz L 6600. Im Dienst von 1953 bis 1971 (3)*

Der RKW 10 im Einsatz: Aufladen von herabgestürzten Stahlteilen (1)





*Der Rüstkrankenwagen RKW 10 im Einsatz:
Aufrichten eines umgestürzten Kranwagens (1)*

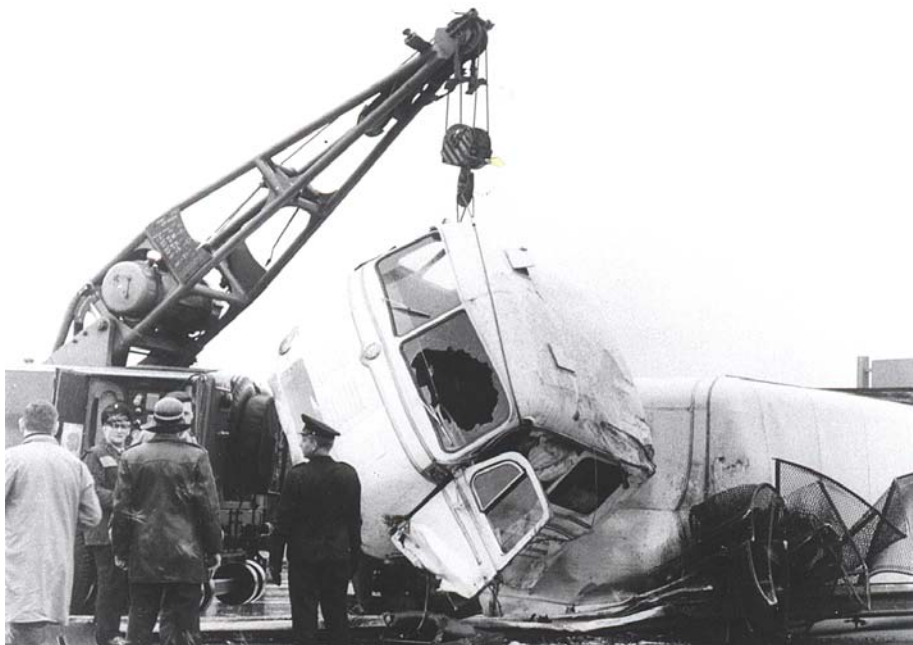
*Der Rüstkrankenwagen RKW 10 bei der Bergung eines
von der Straße abgekommenen Lkw-Anhängers (1)*





*Einsatz des RKW 10 am 4. 8. 1965:
Verrutschte Ladung bei einem Lkw in der Nippoldstraße (3)*

*Lkw-Unfall auf BAB A1 am 15. 5. 1968.
Bergung mit RKW 10 (3)*





*Bergung eines Betonmischfahrzeuges
mittels Kranwagen RKW 10 (3)*

*Großmannstraße/Ausschläger Billdeich: Container-Behälter
mit Zuckersirup waren von der Ladefläche eines Lkw gestürzt.
Der Kranwagen RKW 10 der Feuerwehr geht in Stellung (3)*



1971: Der Gottwald-Kran, FwK 20

1969 bestellte die Technische Abteilung bei der Düsseldorfer Kranbaufirma Gottwald einen Mobilkran vom Typ AMK 45-21. Er wurde im November 1970 abgeliefert und Anfang 1971 in Dienst genommen.

Dieser Feuerwehr-Kranwagen FwK 20 war das zweite, von Gottwald an eine Feuerwehr gelieferte Kranwagen. Der erste Kranwagen desselben Typs war ein Jahr zuvor an die BF München gegangen. Im Gegensatz zu diesem besaß der Hamburger Kran eine über die volle Fahrzeugbreite reichende Fahrerkabine (also für Truppbesatzung eingerichtet). Der Ausleger war dreiteilig, also zweifach teleskopierbar bis zu einer Rollenhöhe von 20 m. Ohne Abstützung ließen sich Lasten von 7500 kg bei 3 m Ausladung verfahren. Da der Radstand nur 3120 mm betrug, war der Wendekreisdurchmesser mit 18,2 m extrem klein. Angetrieben wurde der FwK 20 von einem Mercedes-Benz-Sechszylinder-Dieselmotor, der 160 PS bei 2300/min leistete. Eine etwas stärkere Motorisierung hätte der Kran gut gebrauchen können, wie sich in der Praxis herausstellte. Den Kranwagen konnte der Fahrer bei Bedarf sogar von der mitdrehenden Kranbedienungskabine aus fahren und lenken, sodass er für kleine Stellungswechsel nicht in die Fahrerkabine umzusteigen brauchte. Im Heck war eine hydraulische Seilwinde eingebaut, die bis zu 100 kN ziehen konnte. Als Zubehör lieferte die Firma Gottwald einen Mehrschalengreifer, weil der Einsatzdienst zum Aufnehmen von Schüttgütern Bedarf angemeldet hatte. Da aber die entsprechenden Einsätze in der Folgezeit doch nicht so häufig vorkamen und die Vorbereitung zeitaufwändig war, wurde der Greifer so gut wie nie benutzt. Für die Beschaffung dieses FwK 20 zeichnete Oberbrandrat Dipl.-Ing. Manfred Gihl verantwortlich.

1988: der erste Liebherr-Kranwagen, FwK 50

Den Nachfolger des FwK 20 gab die Technische Abteilung 1986 beim Liebherr-Werk, Ehingen, in Auftrag. Man hatte sich für das Modell LTM 1050 entschieden. Der FwK 50 wurde 1988 geliefert. Sein vierachsige Fahrgestell besaß Allradlenkung (auch „Hundegang“ möglich) und drei angetriebene Achsen.

Als Antriebsmotor diente ein Mercedes-Benz-Achtzylinder-Dieselmotor, der 243 kW bei 2300/min leistete. Das Getriebe war ein ZF-Lastschaltgetriebe mit sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen.

Der Ausleger war vierteilig, also dreifach teleskopierbar, und erreichte eine Rollenhöhe von 32 m. Wiederum wurde die maximale Traglast gegenüber dem Vorgänger erhöht. Bei 3 m Ausladung hob dieser Kranwagen 50.000 kg, bei 29 m Ausladung immerhin noch 2000 kg. Als Sonderausstattung wurde eine Rotzler-Seilwinde „Treibmatic TR 200“ mit einer Zugkraft von 200 kN im Heck eingebaut. Ein ausklappbarer dreieckförmiger Galgen am Heck ermöglichte das Schleppen rollfähiger Fahrzeuge. Weil die seitlich eingebauten Staukästen zur Mitnahme der erforderlichen Anschlagmittel und Geräte nicht ausreichten, wurde zusätzlich der Abrollbehälter „Kran“ beschafft. Der FwK war an der Technik- und Umweltwache stationiert.



*Der Feuerwehrkran FwK 20 von Gottwald Typ AMK 45 - 21.
Im Dienst von 1971 bis 1988 (4)*





Der Feuerwehrkran FwK 20 konnte mit einem Mehrschalengreifer ausgerüstet werden (3)



*Der Feuerwehrran FwK 20 im Einsatz auf dem Heidenkampsweg:
Aufladen verlorener Ladung (3)*

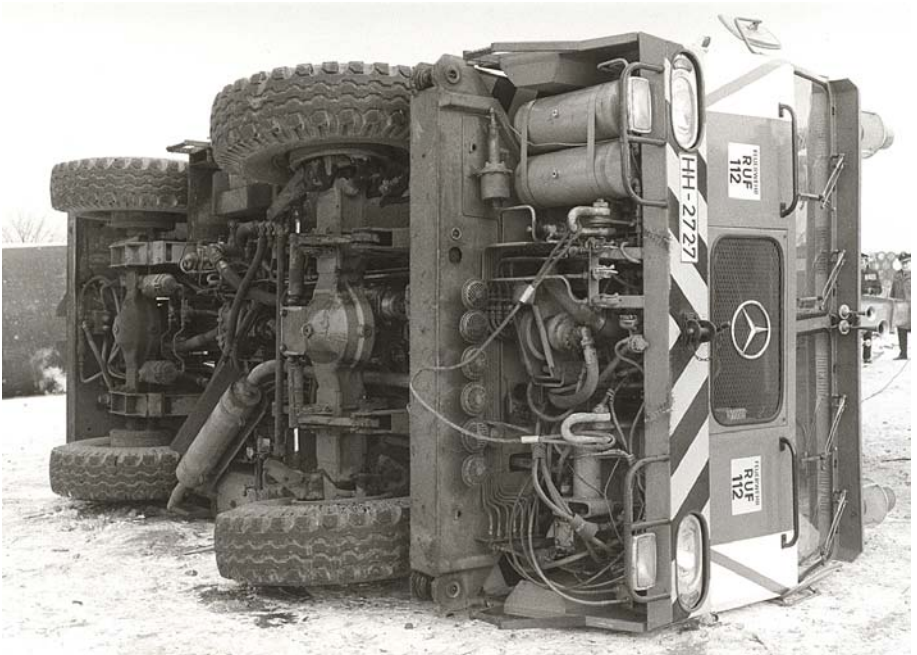
*Der Feuerwehrran FwK 20 im Einsatz auf dem Heidenkampsweg:
Ein liegengebliebener Lkw wird abgeschleppt (4)*





Der Feuerwehrkran FwK 20 im Einsatz: Bergen eines Lkw (3)

Überlastet! Bei einem Einsatz am 2. 2. 1972 legte sich der Kranwagen sanft auf die Seite! Es entstand kaum Schaden (3)





Der Feuerwehrran FwK 20 als Zugfahrzeug eines Tiefladers, auf dem die Altonaer Dampfspritze 1971 zu einer Veranstaltung transportiert wurde (4)

Für die Beschaffung dieses FwK KW 20 zeichnete Branddirektor Dipl.-Ing. Manfred Gihl verantwortlich.

2002: Der zweite Liebherr Kranwagen, FwK 60

Der erste Liebherr-Kranwagen musste unvorhergesehenerweise vorzeitig schon Mitte 2001 außer Dienst genommen werden, da er insbesondere im Hydraulikteil so stark abgenutzt war, dass eine technische Überholung nicht mehr lohnte.

Daher wurde der FwK 50 im November 2002 durch einen Liebherr-Kran FwK 60 vom Typ LTM 1060/2 ersetzt. Sein vierachsiges Fahrgestell besitzt Allradlenkung und drei angetriebene Achsen. Als Antriebsmotor dient ein Liebherr-Sechszylinder-Dieselmotor, der 270 kW bei 2100/min leistet. Das Getriebe ist ein ZF-Automatikgetriebe mit sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen. Die Kabine lässt sich um 20 Grad nach oben anwinkeln, damit der Kranführer eine bessere Sicht auf die aufgenommenen Lasten hat. Der Ausleger ist fünfteilig, d. h. vierfach teleskopierbar, und kann bis auf 42 m Länge ausgeschoben werden. Bei 10 m Ausladung beträgt die Traglast 15.300 kg, bei 20 m Ausladung noch 5200 kg. Am Heck ist eine Rotzler-Seilwinde „Treibmatic“ mit einer Zugkraft von 80 kN eingebaut. Außerdem ist hinten ein ausklappbarer Lkw-Abschleppgalgen montiert. Eine Lasttraverse für eine Tragkraft von 30.000 kg ist an der Vorderseite der Kabine gelagert. Auch dieser Kranwagen ist an der Technik- und Umweltwache stationiert.

Für die Beschaffung dieses FwK 60 zeichnete Branddirektor Dipl.-Phys. Günter Julga verantwortlich.



*Der Feuerwehrran FwK 50 von Liebherr, Typ LTM 1050.
Im Dienst von 1986 bis 2001 (4)*





Abrollbehälter AB-Kran enthielt Anschlagmittel und einen Arbeitskorb (4)



*Bergung eines ausgebrannten TLF 16/25
durch den Liebherr-Kran LTM 1050 am 1. August 1992 (4)*

*Der 2. Liebherr-Kran, der FwK 60 ist vom Typ LTM 1060/2
und wurde 2002 beschafft*





*Bergung eines toten, 14 t schweren Finnwals aus der Elbe
am 14. 10. 2003 mit dem FwK 60, Typ LTM 1060/2 (6)*

Teil 3

Die Gerätewagen

Gerätewagen in Hamburg nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach 2000 sind in Hamburg so zahlreich wie nie zuvor Gerätewagen für verschiedene Sonderaufgaben beschafft worden. (siehe Tabelle 5).

Die Gerätewagen „Atemschutz“ (GW-A bzw. ASGW)

Als erster Atemschutzgerätewagen (ASGW) kam 1963 ein einfacher VW Kombi in Dienst. Er nannte sich „Gasschutzwagen“ (übliche Bezeichnung im Zweiten Weltkrieg!) und transportierte eine kleine Anzahl von Kreislaufgeräten („Heeresatmer“), Sauerstoffflaschen und Alkalipatronen. Auf dem kleinen Arbeitstisch im Innern konnten gebrauchte Geräte am Einsatzort wieder gebrauchsfähig gemacht werden. Der ASGW blieb bis 1974 im Dienst.

Mit der 1972 begonnenen Umstellung von Kreislaufgeräten auf Pressluftatmer wuchs auch der Bedarf an einer mobilen Reserve von Pressluftgeräten und -flaschen. Einer der drei von innen begehbaren, abgängigen Gerätewagen (GW) der 60er-Jahre wurde zu einem geräumigen Atemschutzgerätewagen 1970 von der Firma Schleede umgebaut, und zwar der GW vom Baujahr 1966, Mercedes-Benz LPF 911. Auf den Regalen dieses „ASGW 11“ waren einsatzbereite Pressluftatmer und Atemluftflaschen gelagert.

Dieser ASGW blieb bis 1979 im Dienst, danach wurde der Nachschub von Atemschutzgeräten und Zubehör auf Abrollbehälter umgestellt.

Als im Zuge der Elbunterquerung im Schildvortrieb für den Autobahntunnel 1970 eine Druckluftbaustelle für die Dauer von fünf Jahren eingerichtet wurde, traf die Hamburger Feuerwehr verschiedene organisatorische Maßnahmen, um Menschenrettung und Brandbekämpfung auch unter den Bedingungen des Überdruckes durchführen zu können. Auf der technischen Seite führte die Einsatzplanung zur Beschaffung von 30 Langzeit-Atemschutzgeräten (Dräger Typ BG 174 C 2.2 mit Mischgas O₂/N₂,) die bis 2,2 bar Überdruck geeignet sind. Zu ihrem Transport wurde eigens ein ASGW beschafft, ein Kastenwagen Mercedes-Benz L 408 G, den die Firma Herrmann Karosseriewerk einrichtete.

Dieser ASGD (D = Druckluft) war übrigens das erste Einsatzfahrzeug der Hamburger Feuerwehr, das in Tagesleuchtfarbe „leuchttrot“ (RAL 3024) lackiert war. Der ASGD behielt auch nach Fertigstellung des Elbtunnels seine Berechtigung, weil es weitere Überdruckbaustellen gab. Erst 1984 wurde dieser ASGW ausgesondert; die Langzeitgeräte waren bereits 1978 und 1979 auf je einen Abrollbehälter umgelagert worden.



Der erste Atemschutzgerätewagen (damals „Gasschutzwagen“) wurde 1963 auf der Basis eines VW Typ 23 eingerichtet und war bis 1974 im Dienst (4)

Atemschutzgerätewagen (ASGW) aus ehemaligen Gerätewagen Mercedes-Benz LPF 911. Umbau: 1970 durch die Fa. Schleede, im Dienst bis 1979 (4)





*Der Atemschutzgerätewagen mit Überdruck-Atenschutzgeräten (ASGD).
Kastenwagen Mercedes-Benz L 408, Ausbau: Herrmann.
Im Dienst von 1970 bis 1984 (4)*

Der Atemschutzgerätewagen (ASGD) im Einsatz im Hamburger Hafen (4)





*Dieser ehemalige Fernsprechkraftwagen (FeKw) des Bundes wurde zum Atmungsgerätemotorwagen ASGD umgebaut.
Kastenwagen Mercedes-Benz 407 D (4)*

*Einer der sechs Gerätewagen „Technische Einsatzleitung“, die 2003 in Dienst gestellt wurden. Kastenwagen VW T4 syncro 2,5 TDI
Einrichtung: Firma TDS Invents (4)*





*Gerätewagen „Versorgung“, Baujahr 2002,
Fahrgestell: Mercedes-Benz Atego 812,
Kofferaufbau: Firma Wille (4)*



Ab 1990 dienten zweimal zwei ehemalige Kleinlöschfahrzeuge (KLF), Modell VW Passat Variant, als ASGD zum Transport von Langzeit-Atemschutzgeräten. Zeitweise war 1998 an der Feuer- und Rettungswache Stellingen auch ein ehemaliges KLF, Modell Opel Omega Caravan, als ASGD eingesetzt. Danach wurden zwei Fernsprechkraftwagen des Bundes, Mercedes-Benz 407 D, zum ASGW mit Druckluftgeräten hergerichtet und an F 23 und F 33 stationiert.

Die Gerätewagen „Technische Einsatzleitung“ (GW-TEL)

Als Ersatz für abgängige FÜKw wurden 2003 sechs Gerätewagen-Technische Einsatzleitung (GW-TEL) beschafft. Sie dienen als mobile technische Einsatzleiteinrichtung im Katastrophenschutz und u.a. bei der Deichverteidigung. Es wurden als Basismodell VW T4 syncro 2,5 TDI in der Langversion (Radstand 3320 mm) gewählt. Der Fünfzylinder-Dieselmotor hat eine Leistung von 75 kW bei 3500/min, das zulässige Gesamtgewicht beträgt 2800 kg. Der Innenausbau wurde von TDS Invents Fahrzeugtechnik in Lüneburg geliefert.

Die fernmeldetechnische Ausrüstung umfasst u. a. je ein Sprechfunkgerät 4-m-Band fest eingebaut und tragbar, ein Sprechfunkgerät 2-m-Band, ein Telefon analog, ein Telefon ISDN, ein Handy, einen Laptop, einen Beamer, GPS-Modul, ein Tonbandgerät und ein Multifunktionsgerät (Drucker, Kopierer, Telefax, Scanner). Ein Stromerzeuger 1 kVA und ein Arbeitsstellen-scheinwerfer sind tragbar.

Die sechs GW-TEL sind an den Wachen F 11 (HH-2481), F 25 (HH-2482), F 26 (HH-2483), F 31 (HH-2484), F 34 (HH-2488) und F 35 (HH-2489) stationiert.

Die Gerätewagen (GW 1)

Seit 1999 wurde von F 22 aus versuchsweise ein Gerätewagen für kleinere technische Hilfeleistungen auch in benachbarten Wachrevieren eingesetzt. Dafür nutzte man ein ehemaliges Zugtrupp-Kombinationsfahrzeug (ZTrKoF) Mercedes-Benz 307 D vom Baujahr 1984. Nachdem das Konzept sich bewährte, wurden 2003 drei neue Gerätewagen (GW 1) beschafft. Sie dienen vor allem für Einsätze der Schadensarten wie AUSL, DRZF (je nach Lage), HEIZ, NOTF, Tragehilfe, NOTFTV, PSCHL, TIER, TV, WIK, WRB, WSTR.

Es wurden serienmäßige Kastenwagen von Fiat, Typ Ducato 2,8 JTD mit Einzelkabine gewählt. Der Vierzylinder-Dieselmotor hat eine Leistung von 94 kW bei 3600/min, das zulässige Gesamtgewicht beträgt 3500 kg.

Der Kastenaufbau verfügt über eine Doppelflügeltür am Heck und eine Schiebetür rechts. Die Ausrüstung ist in Wandschränken bzw. in Schubladen untergebracht. Neben der feuerwehrtechnischen Ausrüstung wird ein treppenfahrtauglicher Krankenstuhl („Evac chair“) mitgeführt.

Die GW sind an den Wachen F 14 (HH-2528), F 22 (HH-2527) und F 24 (HH-2529) stationiert.

Der Gerätewagen „Versorgung“ (GW-V)

Im Juli 2002 nahm die Feuerwehr Hamburg einen Gerätewagen-Versorgung (GW-V) in Dienst, mit dessen Hilfe die Verpflegung von Einsatzkräften bei lang andauernden Einsätzen sowohl im örtlichen als auch überörtlichen Bereich erfüllt werden.

Das Hamburger Versorgungskonzept sieht drei Stufen vor. Stufe 1: Ausgabe von Kaltgetränken, Schokoriegeln u. ä. (hierfür sind die Einheiten selbst zuständig), Stufe 2: Ausgabe von Heißgetränken und warmen Snacks, und Stufe 3: Ausgabe von Kalt- und Heißgetränken sowie warmen Speisen. Der neue GW-V wird für die Stufen 2 und 3 eingesetzt. Der GW-V ist bei der FF Ottensen-Bahrenfeld stationiert und wird auch von ihr besetzt und betrieben.

Der GW-V ist auf dem Fahrgestell Mercedes-Benz Atego 812 – Motorleistung 90 kW bei 2200/min – von der Firma Wille, Lüneburg, aufgebaut. Es war übrigens der erste Atego bei der Hamburger Feuerwehr.

Der Kofferaufbau enthält einen Küchenarbeitsraum und einen Geräteraum. Im Küchenarbeitsraum befinden sich eine Einbauküche mit Zweiplatten-Ceran-Kochfeld, Dunstabzug, Kühlschrank, Spülbecken und Einbauschränken. Die Ausgabe der Speisen erfolgt über ein Ausgabefenster an der linken Aufbauseite. Darüber ist eine ausziehbare Markise mit Seitenteilen angebaut. Der Küchenarbeitsraum besitzt eine Standheizung und entspricht geltenden Arbeitsstätten- und Hygienevorschriften. Im Heckbereich ist ein Geräteraum angeordnet, in dem u. a. ein Schnelleinsatzzelt und Klappische und -bänke untergebracht sind. Zur Be- und Entladung dient eine Hubfix-Ladebordwand. Weiterhin sind im Aufbau (von außen zugänglich) ein Stromerzeuger 8 kVA, ein 150-Liter-Frischwassertank und eine elektrisch betriebene Schlauchhaspel zur stationären Versorgung des Wassertanks vorhanden. Um ggf. einen Feldkochherd mitführen zu können, ist eine Anhängerkupplung vorhanden. Der GW-V trägt das Kennzeichen HH-2644.

Vor dieser Neubeschaffung war ein ehemaliger NAW, Mercedes-Benz L 613 D, Baujahr 1987, von 1994 bis 2000 zur Versorgung eingesetzt worden.

Die Gerätewagen „Rettungsdienst“ (GW-RD)

Nicht zuletzt anlässlich der Einsatzvorbereitungen für das Großereignis „Fußballweltmeisterschaft 2005“ beschaffte die Feuerwehr 2005 vier Gerätewagen-Rettungsdienst (GW-RD). Sie werden bei Großschadenslagen eingesetzt. Jeder GW-RD hat Material zum Aufbau eines Behandlungsplatzes für ca. 250 Betroffene an Bord. Es wurden Mercedes-Benz Vario 513 D, Motorleistung 110 kW bei 2200/min, gewählt. Die Koffer-



*Der erste Gerätewagen „Höhenrettung“ ex NEF,
Mercedes-Benz Vito D, Baujahr 1997, Umbau 2001 (4)*

*Der zweite Gerätewagen „Höhenrettung“
Iveco Daily 45 C 15 V, Aufbau: Wille, Baujahr 2007 (4)*





*Einer der drei Gerätewagen (GW 1), die 2003 beschafft wurden.
Kastenwagen Fiat Ducato Maxi 2,8 JTD (4)*

*Einer von zwei Gerätewagen „Kampfmittelräumdienst“,
Baujahr: 2003. Kastenwagen Mercedes-Benz Sprinter 311 D (4x4) (5)*





Einer von sechs zweitürigen Gerätewagen „Kampfmittelräumdienst“, die 2002 in Dienst gestellt wurden. Mitsubishi L 200, Aufbau: Fa. Kunert (4)

Einer der zwei viertürigen Gerätewagen „Kampfmittelräumdienst“, die 2002 in Dienst gestellt wurden. Mitsubishi L 200, Aufbau: Fa. Kunert (4)





*Einer der vier Gerätewagen „Rettungsdienst“, die 2005 beschafft wurden.
 Fahrgestell: Mercedes-Benz Vario 513D, Kofferaufbau: Ludewig (4)*

*Gerätewagen „Tauchereinsatz“ ex NAW.
 Kastenwagen Mercedes-Benz 814 D, Umbau 2001 durch Fa. Schleede (4)*



aufbauten stammen von der Essener Firma Ludewig. Am Heck ist eine Ladebordwand von DHollandia, Tragkraft 500 kg, montiert. Die Fahrzeuge sind in RAL 1016 (Schwefelgelb) lackiert.

Stationierung der GW-RD: HH-2874 an F 14, HH-2872 an F 15, HH-2873 an F 33 und HH-2856 an der LFS.

Die Gerätewagen „Höhenrettung“ (GW-H)

Für die „Schnelleinsatzgruppe Höhenrettung“ wurde seit 2001 der ursprünglich als NEF/ELW genutzte Mercedes-Benz Vito 110 D, HH-2810, vom Baujahr 1997 genutzt. Im Jahr 2007 ersetzte ein Iveco Daily 45 C 15 V mit Ausbau von Wille den MB Vito.

Die Gerätewagen „Tauchereinsatz“ (GW-T)

Für die 1998 eingerichtete „Schnelleinsatzgruppe Taucher“ (SEG-Taucher) wurde ab 2001 der ausgesonderte NAW HH-2818 (zeitweise auch als Infektions-RTW genutzt) verwendet. Dieser Kastenwagen Mercedes-Benz 814 D (ursprünglicher Ausbau von Hospimobil), Baujahr 1993, wurde von der Firma Jessen für die Belange der Taucherguppe entsprechend umgebaut. Ihm folgte ab 2003 der ehemalige RTW HH-2766, VW T4 mit Ausbau von Hospimobil, Baujahr 1994.

Die Gerätewagen „Kampfmittelräumdienst“ (GW-KRD)

Als am 1. Januar 1996 der Kampfmittelräumdienst der Stadt Hamburg von der Baubehörde auf die Feuerwehr übergang, übernahm sie nicht nur das Fachpersonal wie Sprengmeister u. a., sondern auch 18 Spezialfahrzeuge sowie die beiden Wasserfahrzeuge „Orti II“ und „W. Westermann“.

Ende 2002 wurden acht GW-KRD, auf der Basis des Geländewagens Mitsubishi L 200 GLX (4x4) mit 98-kW-Dieselmotor, beschafft, und zwar sechs 2-türige für die Truppführer und zwei 4-türige für die Sprengmeister. Die Fahrzeuge besitzen die EX-II-Zulassung nach ADR/GGVSE. Die Aufbauten fertigte die Bonner Firma Kunert. Die Mitsubishi-Geländewagen ersetzten einen Mercedes-Benz 230 GE, einen Opel Frontera sowie die Opel Corsa und Opel Kadett, die sämtlich noch aus der Zeit der Zugehörigkeit zur Baubehörde stammten. Der freigewordene MB 230 GE ging zur FF Warwisch. Nach der Teilprivatisierung des Kampfmittelräumdienstes wurden ein GW-KRD von dieser Dienststelle abgezogen. Der GW-KRD HH-2459 dient nun an F 14 als Zugfahrzeug für einen Kleinboot-Anhänger. Zwei 2003 beschaffte allradangetriebene Kastenwagen Mercedes-Benz Sprinter 311 CDI (4x4) sind seit 2005 mit entsprechend neuer Ausstattung als Spür- und Messfahrzeuge an F 16 und F 32 stationiert.

Anhang: Tabellen 1 - 5

Tabelle 1
Gerätewagen („Rüstwagen“), Beschaffungen 1964 bis 1966

Zulassung	Fahrgestell	Fahrgestell-Nr.	Aufbau	Kennzeichen	Abmeldung
1964	MB LPF 911	328.075-10-018.034	Schleede	HH-2729	18.03.1975
1965	MB LPF 911	328.076-10-022.526	Schleede	HH-2731	18.03.1975
29.1.1966	MB LPF 911	328.076-11-027.747	Herrmann	HH-2732	16.08.1979

Tabelle 2
Rüstwagen RW 1, die 1. Generation, Beschaffungen 1972 bis 1974

Zulassung	Fahrgestell	Fahrgestell-Nr.	Aufbau	Kennzeichen	Abmeldung
07.11.1972	MB U 125	416.163-10-008.353	Metz	HH-2678	17.08.1984
13.06.1973	MB U 125	416.163-10-008.675	Metz	HH-2679	04.12.1984
13.06.1973	MB U 125	416.163-10-008.715	Metz	HH-2680	17.08.1984
13.06.1973	MB U 125	416.163-10-008.685	Metz	HH-2681	06.12.1984
13.06.1973	MB U 125	416.163-10-008.694	Metz	HH-2682	29.04.1987
31.10.1973	MB U 125	416.163-10-008.790	Metz	HH-2683	08.09.1983
31.10.1973	MB U 125	416.163-10-008.782	Metz	HH-2684	31.10.1996
31.10.1973	MB U 125	416.163-10-008.788	Metz	HH-2685	30.04.1987
31.10.1973	MB U 125	416.163-10.008.787	Metz	HH-2686	30.04.1987
31.10.1973	MB U 125	416.163-10-008.777	Metz	HH-2687	30.04.1987
23.09.1974	MB U 125	416.163-10-011.313	Metz	HH-2688	30.04.1987
23.09.1974	MB U 125	416.163-10-011.359	Metz	HH-2689	21.04.1986
23.09.1974	MB U 125	416.163-10-011.371	Metz	HH-2690	30.04.1987
23.09.1974	MB U 125	416.163-10-011.353	Metz	HH-2691	26.05.1987
23.09.1974	MB U 125	416.163-10-011.290	Metz	HH-2692	09.02.1987
23.09.1974	MB U 125	416.163-10-011.303	Metz	HH-2693	09.04.1986

Tabelle 3
Rüstwagen RW 1, die 2. Generation, Beschaffungen 1983 bis 1987

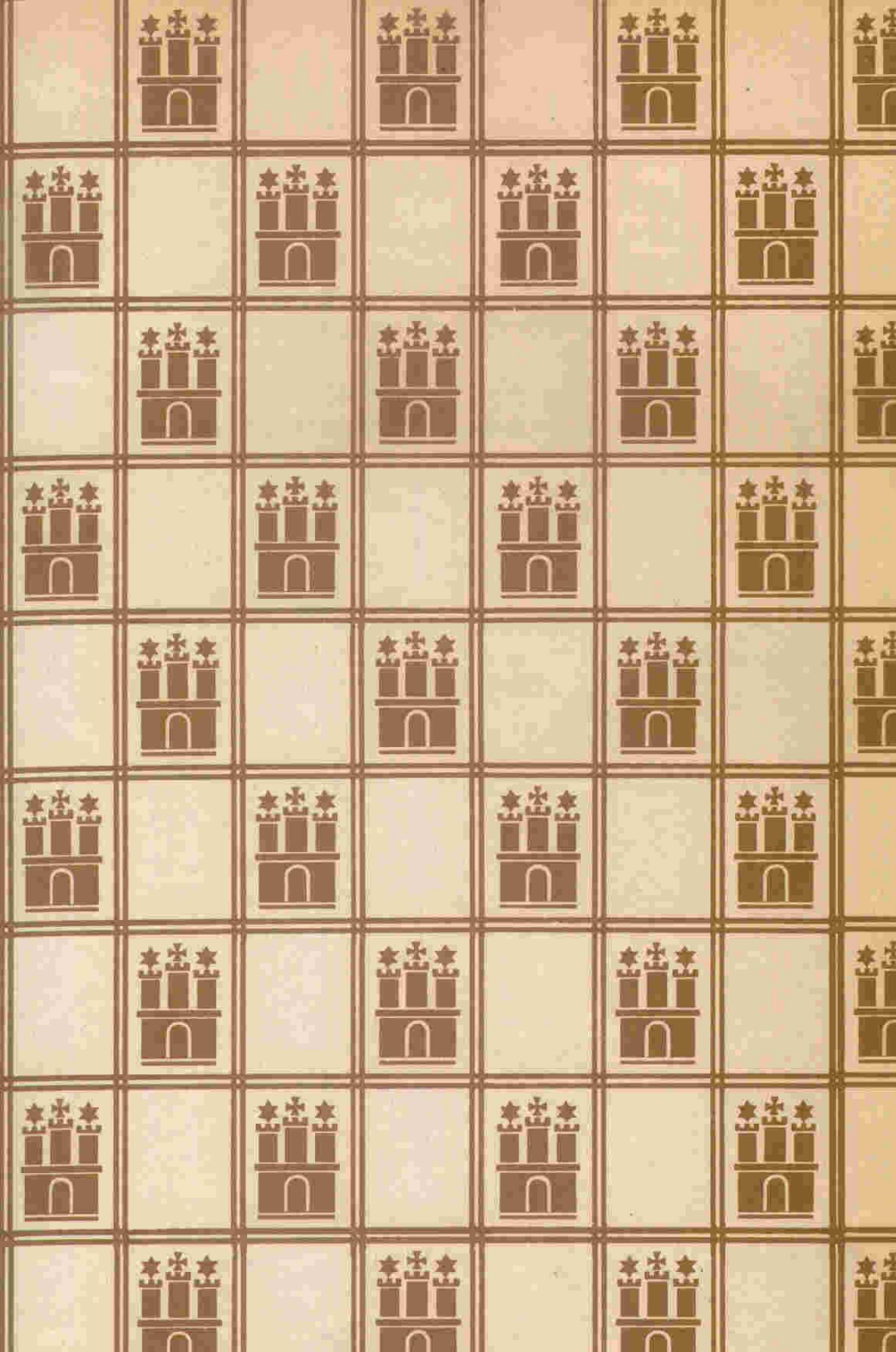
Zulassung	Fahrgestell	Fahrgestell-Nr.	Aufbau	Kennzeichen	Abmeldung
28.01.1983	MB U 1300 L	435.115-10-086.564	Metz	HH-2694	13.03.1995
03.04.1984	MB U 1300 L	435.115-10-096.584	Metz	HH-2733	24.09.1996
18.04.1984	MB U 1300 L	435.115-10-096.937	Metz	HH-2735	18.09.1995
18.04.1984	MB U 1300 L	435.115-10-099.194	Metz	HH-2738	23.02.1998
03.04.1984	MB U 1300 L	435.115-10-096.532	Metz	HH-2731	25.06.2002
03.04.1984	MB U 1300 L	435.115-10-099.150	Metz	HH-2734	03.08.1993
18.04.1984	MB U 1300 L	435.115-10-098.985	Metz	HH-2737	16.12.1998
06.02.1986	MB U 1300 L	435.115-10-120.007	Metz	HH-2741	21.05.1997
06.02.1986	MB U 1300 L	435.115-10-120.138	Metz	HH-2742	29.02.2000
06.02.1986	MB U 1300 L	435.115-10-119.913	Metz	HH-2739	
15.12.1986	MB U 1300 L	435.115-W129.339	Metz	HH-2722	21.05.1997
15.12.1986	MB U 1300 L	435.115-W129.381	Metz	HH-2723	24.09.2002
15.12.1986	MB U 1300 L	435.115-W130.270	Metz	HH-2724	06.04.1998
17.03.1987	MB U 1300 L	435.115-W129.482	Metz	HH-2728	05.06.1997
17.03.1987	MB U 1300 L	435.115-W129.750	Metz	HH-2725	1966
17.03.1987	MB U 1300 L	435.115-W129.710	Metz	HH-2726	
17.03.1987	MB U 1300 L	435.115-W130.427	Metz	HH-2740	

Tabelle 4**Rüstwagen und Vorausrüstwagen, Beschaffungen 1971 bis 2004**

Typ	Zulassung	Fahrgestell	Fahrgestell-Nr.	Aufbau	Kennzeichen	Abmeldung
RW 2	18.08.1971	MB LAF 1113 B	358.116-10-726.446	Metz	HH-2725	17.08.1984
RW 2	18.08.1971	MB LAF 1113 B	358.116-10-726.687	Metz	HH-2726	24.08.1984
RW-Öl	16.02.1972	MB LA 1313	352.102-10-745.985	Ziegler	HH-2728	13.11.1986
RW-Hafen	06.06.1974	MB LAF 1113 B	358.117-10-872.704	Metz	HH-2696	30.07.1987
RW 3	20.08.1976	MB LAK 1624	346.113-14-186.905	Bachert	HH-2729	15.01.1986
VRW	03.05.2004	Volvo XC 70 D5		Kiso	HH-2540	
VRW	18.05.2004	Volvo XC 70 D5		Kiso	HH-2541	
VRW	18.05.2004	Volvo XC 70 D5		Kiso	HH-2542	

Tabelle 5
Die Gerätewagen

Typ	Indienst- stellung	Fahrgestell	Aufbau/ Ausbau	Kennzei- chen	Abmeldung
ASGW	1963	VW Transporter, Typ 23	VW	HH-2935	15.10.1974
ASGW	1970	MB LPF 911	Herrmann	HH-2732	16.08.1979
ASGD	1970	MB L 408 G	Herrmann	HH-2936	17.08.1984
GW-V	1994	MB L 613 D ex NAW	Miesen	HH-2825	29.02.2000
GW-V	2002	MB Atego 812	Wille	HH-2644	
GW-TEL	2003	VW T4 syncro 2,5 TDI	TDS Invents	HH-2481	
GW-TEL	2003	VW T4 syncro 2,5 TDI	TDS Invents	HH-2482	
GW-TEL	2003	VW T4 syncro 2,5 TDI	TDS Invents	HH-2483	
GW-TEL	2003	VW T4 syncro 2,5 TDI	TDS Invents	HH-2484	
GW-TEL	2003	VW T4 syncro 2,5 TDI	TDS Invents	HH-2488	
GW-TEL	2003	VW T4 syncro 2,5 TDI	TDS Invents	HH-2489	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2450	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2452	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2453	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2454	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2457	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2459	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2462	
GW-KRD	2002	Mitsubishi L 200 GLX	Kunert	HH-2463	
GW-KRD	2003	MB Sprinter 311 D (4x4)		HH-2473	
GW-KRD	2003	MB Sprinter 311 D (4x4)		HH-2474	
GW 1	2003	Fiat Ducato Maxi 2,8 JTD	Fiat	HH-2527	
GW 1	2003	Fiat Ducato Maxi 2,8 JTD	Fiat	HH-2528	
GW 1	2003	Fiat Ducato Maxi 2,8 JTD	Fiat	HH-2529	
GW-H	2001	MB Vito 110 D ex NEF/ELW, Bj. 1997	Eigenausbau	HH-2810	
GW-T	2001	MB 814 D ex NAW	Umbau: Jessen	HH-2818	
GW-T	2003	VW T 4 ex RTW	Hospimobil	HH-2766	
GW-RD	2005	MB Vario 513 D	Ludewig	HH-2872	
GW-RD	2005	MB Vario 513 D	Ludewig	HH-2873	
GW-RD	2005	MB Vario 513 D	Ludewig	HH-2874	
GW-RD	2005	MB Vario 513 D	Ludewig	HH-2856	





***So kannten wir ihn:
OBD Hans Brunswig
hatte meistens seine Leica dabei***