

Vom Gerätewagen zum Feuerwehrkran

– über 100 Jahre Sonderfahrzeuge für technische Hilfeleistungen
bei der Feuerwehr Hamburg –

von Manfred Gihl
Hamburg 2016

Einleitung

Gerätewagen und Rüstwagen dienen der Feuerwehr zur Durchführung von technischen Hilfeleistungen aller Art. Größe, Ausstattung und Beladung dieser Sonderfahrzeuge bestimmen den Umfang der Hilfeleistungsmöglichkeiten. Gerätewagen (GW) transportieren Mannschaft und Gerät, verfügen jedoch nicht über fest eingebaute Aggregate wie z.B. mechanische Zugeinrichtungen. Rüstwagen (RW), früher auch Pionierwagen genannt, besitzen neben einer umfangreicheren feuerwehrtechnischen Beladung fest eingebaute Einrichtungen wie Seilwinden, Generatoren und Lichtmasten. Zum Bewegen schwerer Lasten werden Kranfahrzeuge verwendet. Bis 1945 hießen sie Rüstkraftwagen (RKW), nach dem Krieg Rüstkranwagen (RKW), heute Feuerwehrkranwagen (FwK). Seit 1939 hat Hamburg insgesamt sechsmal einen Kranwagen beschafft, dabei stieg die maximale Hebekraft von 4,5 t auf 10 t, 20 t, 50 und zuletzt 60 t.

Sonderfahrzeuge für technische Hilfeleistungen sind bei der Feuerwehr Hamburg relativ spät, nämlich in der 1930er-Jahren, eingeführt worden, da technische Hilfeleistungen nur einen sehr geringen Anteil am gesamten Einsatzaufkommen hatten. Das hat sich seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs grundlegend geändert. Die Anzahl der technischen Hilfeleistungen stieg im Laufe der Jahre kontinuierlich an. Nach der Jahresstatistik 2015 betrug sie 16.602 und übertraf damit die Anzahl der Brände von 5796 um fast das Dreifache! Demzufolge gehören heute zum Fahrzeugpark der Hamburger Feuerwehr zahlreiche Rüstwagen, die verschiedensten Gerätewagen und ein Kranwagen.

Rüstkraftwagen im Zweiten Weltkrieg

Im gemeinsamen Jahresbericht 1936 – 1939 sind zwei Rüstkraftwagen der Feuerschutzpolizei aufgeführt, jedoch sind Typ und Hersteller nicht genannt. Während des Krieges wurden keine Jahresberichte veröffentlicht, sodass Fahrzeugstatistiken fehlen. Es steht aber fest, dass es 1943/1944 je einen Rüstwagen (RW) in der "Gruppe West" an der Wache Mörkenstraße, "Gruppe Ost" an der Wache Berliner Tor und "Gruppe Süd" an der Wache Harburg gegeben hat. Die Hersteller sind nicht bekannt. "RW West" wurde infolge Bombenangriffs am 25. April 1943, "RW Ost" am 18. Juni 1944 und "RW Süd" am 25. Oktober 1944 zerstört (Aussage von OBD Brunswig vom 21.2.1947). An der Wache Berliner Tor war außerdem der einzige Rüstkraftwagen (RKW 4,5) stationiert, der ebenfalls am 25. April 1943 durch Bombenschaden verlustig ging. Daneben soll es in der 1940er-Jahren noch 14 "Rüstwagenanhänger" (Rwa) gegeben haben, die von der Firma Kärcher mit Aufbauten einer Firma Fuchsl stammten. Fotos existieren anscheinend nicht.

Normung von Rüstwagen und Gerätewagen

Wie bei den Brandschutzfahrzeugen spielt auch die Normung von Einsatzfahrzeugen für technische Hilfeleistungen eine bedeutende Rolle. Die Normung von Rüstwagen setzte nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahr 1961 ein:

- April 1961: DIN 14555 "Gerätewagen, Allgemeine Richtlinien". Dazu das Beiblatt "Beladung". Unterschieden wurden GW 1, GW 2 und GW 3
- April 1974: DIN 14555 Blatt 1 (Vornorm) "Rüstwagen und Gerätewagen, Übersicht, Technische Einrichtungen und Anforderungen"
- April 1974: DIN 14555 Blatt 2 "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW 1"
- April 1974: DIN 14555 Blatt 3 (Vornorm) "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW 2"

- April 1974: DIN 14555 Blatt 4 (Vornorm) "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW 3"

Die Folgeausgaben erschienen ab 1989:

- Januar 1980: DIN 14555 Teil 3 (Vornorm) "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW 2"
- Mai 1989: DIN 14555 Teil 1 "Rüstwagen und Gerätewagen, Typen, Technische Einrichtungen"
- Mai 1989: DIN 14555 Teil 2 "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW 1"
- März 1990: DIN 14555 Teil 3 "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW 2"
- März 1995: DIN 14555-3 "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW 2"
- Oktober 2003: DIN 14555-1 "Rüstwagen und Gerätewagen, Allgemeine Anforderungen"

Die Einteilung in drei Typen wurde 2002 aufgegeben, seitdem gibt es nur noch einen Typ des genormten Rüstwagens (RW):

- Juni 2002: DIN 14555-3 "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW"
- Mai 2007: DIN 14555-3 "Rüstwagen und Gerätewagen, Rüstwagen RW"

Auch für Bau und Beladung von Gerätewagen gab es bereits in den 1970er-Jahren Normblätter. Im Januar 1975 veröffentlichte der FNFV DIN 14555 Blatt 10 "Gerätewagen GW". Dieses Normblatt wurde am 30. Mai 1990 ersatzlos zurückgezogen.

Im August 1978 erschien DIN 14555 Teil 11 "Gerätewagen GW-Öl". Auch dieses Normblatt wurde am 30. Mai 1990 ersatzlos zurückgezogen.

Dem inzwischen entstandenen Bedarf an Gerätewagen für Gefahrguteinsätze trug der FNFV ab 1990 gleich dreifach Rechnung:

- Oktober 1990: DIN 14555 Teil 12 "Gerätewagen Gefahrgut GW-G 2" (Folgeausgabe 1997)
- April 1992: DIN 14555 Teil 13 "Gerätewagen Gefahrgut GW-G 1" (Folgeausgabe 1997)
- Oktober 1997: DIN 14555 Teil 12 "Gerätewagen Gefahrgut GW-G 3"

Die Norm für den GW-G 1 wurde 2004 zurückgezogen. Die beiden Normen für GW-G 2 und GW-G 3 wurden 2005 zu einem Typ "GW-G" zusammengeführt:

- April 2005: DIN 14555-12 "Rüstwagen und Gerätewagen, Gerätewagen Gefahrgut GW-G"
- April 2015: DIN 14555-12 "Rüstwagen und Gerätewagen, Gerätewagen Gefahrgut GW-G"

Mit den beiden "Gerätewagen Logistik GW-L 1 und "Gerätewagen Logistik GW-L 2" wurden 2005 zwei neue Typen genormt:

- April 2005: DIN 14555-21 "Rüstwagen und Gerätewagen, Gerätewagen Logistik GW-L 1"
- April 2005: DIN 14555-22 "Rüstwagen und Gerätewagen, Gerätewagen Logistik GW-L 2"

Die aktuellen Folgeausgaben des Gerätewagens GW Logistik GW-L 1 und GW-L 2 stammen vom Mai 2013.

Zusammenfassend: Den Feuerwehren wurde und wird durch diese Normen ein umfassendes Angebot an geeigneten Einsatzfahrzeugen für technische Hilfeleistungen zur Verfügung gestellt. Die Feuerwehr Hamburg nutzte das Angebot bei der Beschaffung von Rüstwagen der Typen RW 1, RW 2 und RW 3. Sie besaß hingegen keine GW und GW-Öl und besitzt bis heute keinen der RW (Konzeption 2002), keine GW-Gefahrgut und keine GW-Logistik nach den oben angeführten Normen. Dagegen besitzt sie eine ganze Reihe von den speziellen örtlichen Anforderungen entsprechenden Gerätewagen, wie im Folgenden gezeigt wird.

Sonderfahrzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg

Welche Rüstwagen (RW) in den ersten Nachkriegsjahren vorhanden waren, ist unklar. Die Jahresberichte führen für den Zeitraum 1948 bis 1954 jeweils vier RW auf, von 1955 bis 1957 sogar fünf RW und von 1958 bis 1962 wiederum vier RW auf. Möglicherweise handelte es sich um umgebaute Löschgruppenfahrzeuge LF 25.

Die Feuerwehr traf schon 1951 Vorsorge für größere technische Hilfeleistungen durch Herrichtung eines "Werkstattzuges". Im Jahresbericht für den Berichtszeitraum 1..4.1951 bis 31.3.1952 ist ausgeführt: "Als neues Hilfsfahrzeug ist ein Werksattwagen mit Anhänger in Dienst gestellt, der über zahlreiche Sonderwerkzeuge und Beleuchtungsgeräte verfügt und als Zusatzfahrzeug nach größeren Brand- und Unfallstellen ausrücken soll."

Der Werkstattzug bestand aus einem Opel Blitz 3,0 t mit Kofferaufbau, Baujahr 1940, und einem zweiachsigen Anhänger, ebenfalls mit Kofferaufbau. Der Opel Blitz als Zugfahrzeug wurde später durch einen ehemaligen Schlauchwagen S 4,5 auf Fahrgestell KHD FS 145 abgelöst. Der Werkstattzug blieb bis 1963 in Dienst, bedeutende Einsätze sind nicht berichtet.

Da das Eingleisen von aus den Schienen gesprungenen Straßenbahnwagen zu den Aufgaben der Feuerwehr gehörte, musste der Transport der sperrigen Eingleisgeräte sowie von Pallhölzern und Büffelwinden sichergestellt werden. Dafür wurden ab 1947 zweiachsige Rüstanhänger (RA) angeschafft. Auf der Abdeckplane war zusätzlich ein Schlauchboot für Wassernotfälle festgezurr. An jeder Feuerwache war ein Rüstanhänger stationiert, der nach entsprechendem Alarmfallstichwort an das Tanklöschfahrzeug angehängt wurde. Musste ausnahmsweise das Löschgruppenfahrzeug als Zugfahrzeug eingesetzt werden, wurde die fahrbare Schlauchhaspel abgeprotzt. Die Anzahl der RA betrug 15 Einheiten, ab 1956 stieg sie auf 16 Einheiten, ab 1963 schließlich auf 17 Einheiten. Hersteller war hauptsächlich die Hamburger Firma Vidal, nur zwei stammten von der Firma Schleede. Ab 1972 wurden RA schrittweise abgeschafft, da es immer weniger Straßenbahnenlinien in Hamburg gab. 1981 wurde der letzte Rüstanhänger ausgesondert. Einer der letzten RA gehört zum Fahrzeugbestand des Vereins "Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.". Übrigens beschaffte die BF Gelsenkirchen Rüstanhänger nach Hamburger Vorbild.

Drei Gerätewagen auf MB-Pullman-Fahrgestellen

Ab 1964 beschaffte die Feuerwehr drei Gerätewagen und einen Gerätezug auf der Basis von Mercedes-Benz-Frontlenker-Fahrgestellen ("Pullman") – *siehe Tabelle 1*. Die Gerätewagen wurden feuerwehrintern entgegen der Norm als "Rüstwagen" bezeichnet, obwohl sie keinen Allradantrieb und außer einem Spill am Heck) keine fest eingebauten Aggregate besaßen. Es wurden Fahrgestelle des Typs LPF 911 mit 3600 mm Radstand verwendet. Das erste war noch mit dem Dieselmotor OM 315, der 115 PS leistete, ausgestattet, die beiden anderen besaßen den Dieselmotor OM 352 mit 126 PS.

Die Kofferaufbauten der ersten beiden Gerätewagen fertigte die Firma Schleede in Hamburg-Wandsbek, den dritten das Herrmann Karosseriewerk in Hamburg-Wandsbek. Die Aufbauten waren voll begehbar: über eine breite Treppe am Heck gelangte man in das Innere und fand alle Geräte übersichtlich auf Regalen rechts und links des Ganges vor. Ein vierter Gerätewagen, 1963 noch auf dem Fahrgestell LPF 311 ebenfalls von Schleede gebaut, war Zugfahrzeug für einen Zweiachsanhänger mit Kofferaufbau und versah seinen Dienst als Gerätezug (Gerz) an der Feuerwache Altona bis 1977. Zur Beladung des Anhängers gehörte ein Stromerzeuger, Fabrikat Eisemann, mit einer Leistung von 20 kVA, damals der größte mobile Stromerzeuger der Hamburger Feuerwehr.

Die drei Gerätewagen, die bald den Spitznamen "Möbelwagen" trugen, bewährten sich nicht sonderlich, da ihnen Seilwinde, Stromerzeuger und Lichtmast fehlten, die die inzwischen genormten Rüstwagen zwingend besaßen – *siehe oben*. Der GW von 1966 wurde 1970 zu einem Atemschutzgerätewagen (ASGW) umgebaut. Seine Beladung bestand aus Sauerstoffschutzgeräten (SSG), Reserve-Sauerstoffflaschen und Alkalipatronen, später aus Pressluftatmern (PA).

Der Anhänger des Gerz diente nach seiner Außerdienststellung noch einige Jahre der Fahrschule für Ausbildungsfahrten der Klasse 2.

Bis zur Anschaffung von genormten Rüstwagen RW 2 behalf sich die Feuerwehr mit zwei Gerätekraftwagen (GKW) des Bundes. Die in Feuerrot RAL 3000 umlackierten GKW waren auf den Fahrgestellen Magirus-Deutz F Mercur 120 A-L aufgebaut und an den Feuerwachen Berliner Tor und Sasel stationiert.

Beschaffung von Rüstwagen RW 2 und RW 3

1971 wurden zwei Rüstwagen RW 2 nach DIN 14555 Teil 2 beschafft. Sie waren von der Firma Metz auf Kurzhauber-Fahrgestellen Mercedes-Benz LAF 1113 B gebaut worden – *siehe Tabelle 2*. Sie verfügten nach Normvorschrift über eine hydraulische Seilwinde (Zugkraft 100 kN), einen fest eingebauten Generator (Leistung 15 kVA) sowie einen Lichtmast. Als Geräteraumverschlüsse dienten die nach oben öffnenden Metz-patentierten Falttüren. Diese waren zwar günstiger als die bisher üblichen, in den Verkehrsraum ragenden Drehtüren, waren jedoch in Einzelfällen schadensanfällig, wenn sie beim Schließen nicht ordnungsgemäß einrasteten. Mancher Torpfeiler einer Wache wurde beim Einfahren beschädigt. Die beiden Rüstwagen RW 2 blieben bis 1984 im Dienst.

Auf der Basis der RW 2 wurde 1974 von Metz außerdem ein "RW-Hafen", ebenfalls auf dem Fahrgestell Mercedes-Benz LAF 1113 B, beschafft – *siehe Tabelle 2*. Er war für die speziellen Anforderungen im Hafen ausgelegt und führte einen mobilen Zwei-Mann-Arbeitskorb und ein Groß-Entlüftungsgerät mit. Der Arbeitskorb konnte an einen Hafenkran angehängt werden, sodass mit seiner Hilfe ein Trupp zum Beispiel in den Laderaum eines Frachtschiffes herabgesenkt oder von außen an der Bordwand mit C-Rohr tätig werden konnte. Der RW-Hafen blieb bis 1987 in Dienst, danach wurde er im Zuge der Einführung der Wechselladerfahrzeuge durch den Abrollbehälter "Hafen" ersetzt.

Als Ersatz für den schwerfälligen Gerätezug wurde 1976 ein Rüstwagen RW 3 nach DIN 14555 Blatt 4 in Dienst gestellt – *siehe Tabelle 2*. Die Feuerwehrgerätefabrik Gebr. Bachert (Bad Friedrichshall) baute ihn auf dem Fahrgestell Mercedes-Benz LAK 1624 auf. Er besaß eine Vorbau-Seilwinde mit einer Zugkraft von 150 kN und einen fest eingebauten Generator 20 kVA. Er war an der Feuerwache Altona bis zu seiner Aussonderung im Jahr 1986 stationiert.

Zur Aufnahme von flüssigen Schadstoffen beschaffte die Feuerwehr 1972 einen Rüstwagen RW-Öl (RW-Öl) – *siehe Tabelle 2*. Er wurde von der Firma Albert Ziegler KG in Giengen auf dem Fahrgestell Mercedes-Benz LA 1313 aufgebaut. Es war übrigens der erste Hamburger Auftrag an Ziegler. Der RW-Öl besaß einen 2000 Liter fassenden Einbautank, der mittels einer Vakuumanlage befüllbar war. Der eingebaute Generator leistete 20 kVA. Auf der linken Fahrzeugseite war ein Lichtmast mit zwei Halogen-Breitstrahler 1500 Watt vorhanden. Zur Beladung gehörten verschiedene tragbare Umfüllpumpen und nicht-funkenreißendes Werkzeug. Der RW-Öl wurde 1986 ausgemustert und durch den Abrollbehälter AB-Öl ersetzt.

Beschaffungen von Rüstwagen RW 1 der 1. Generation

Im Rahmen eines Dreijahresprogramms von 1972 bis 1974 erhielt jede Feuerwache einen genormten Rüstwagen RW 1. Insgesamt wurden 16 RW 1 von der Firma Metz beschafft – *siehe Tabelle 3*. Als Fahrgestelle kamen Unimog vom Typ U 125 zur Verwendung. Die technische Ausstattung umfasste eine hydraulische Seilwinde mit einer Zugkraft von 5000 kg, einen fest eingebauten Generator mit einer Leistung von 5 kVA und einen manuell betätigten Lichtmast mit zwei Halogen-Breitstrahlern 1500 Watt. Als Sonderausstattung war ein Vorbau-Kompressor zum Betreiben von Druckluftwerkzeugen vorhanden. Er konnte im Winter bei Bedarf gegen eine Schneepflug ausgetauscht werden. Der Schneepflug hat sich in den seinerzeit noch recht schneereichen Wintermonaten mehrfach bewährt. Es gab Fälle, in denen ein vorausfahrender Rüstwagen einem RTW den Weg durch Schneeverwehungen

bahnte. Wie die Rüstwagen RW 2 besaßen auch die RW 1 die Metz-patentierten Falttüren anstelle üblicher Drehtüren. Auf dem Dach wurde ein Schlauchboot mitgeführt.

Ein RW 1 der Baureihe 1973 wurde später für die FF Neuwerk zum "Lösch-Rüstwagen" (LRW) umgebaut und erfüllte die speziellen örtlichen Anforderungen der Insel-Feuerwehr noch bis 1983. Ein RW 1 der Baureihe 1974 gehört heute zum Fahrzeugbestand des Vereins "Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.". Er4 befindet sich seit 2016 als Dauerleihgabe im Feuerwehrmuseum Schleswig-Holstein in Norderstedt.

Beschaffungen von Rüstwagen RW 1 der 2. Generation

Die RW 1 auf Unimog U 125 hatten sich uneingeschränkt bewährt. Deshalb fiel bei den fälligen Ersatzbeschaffungen wiederum die Wahl auf dieses hoch geländefähige Fahrgestell. Jetzt stand das Fahrgestell U 1300 L zur Verfügung. Zunächst wurde 1983 ein Prototyp von Metz gebaut. Es folgten 1984 und 1986 je sechs und 1987 nochmals fünf RW 1, insgesamt also 18 RW 1 – *siehe Tabelle 4*. Die technische Ausstattung umfasste wiederum hydraulische Seilwinde 50 kN, einen fest eingebauten Generator (jetzt 12 kVA) und einen Lichtmast. Auf den Vorbau-Kompressor konnte verzichtet werden, da inzwischen hydraulische Schneid- und Spreizgeräte zur Verfügung standen und zur Beladung gehörten. Als Geräteraum-Verschlüsse dienten jetzt Rollläden.

Die FF Neuwerk erhielt 1996 einen neuen Lösch-Rüstwagen (LRW durch Umbau, eines RW 1 des Baujahrs 1987, ausgeführt vom Fahrzeugbau Holzminden, als Ersatz des Vorgängers von 1973. Ein RW 1 des Baujahrs 1986 wurde 1997 zu einem sogenannten "Clubmobil" umgewidmet und diente der Feuerwehr bis zur Aussonderung im Jahr 2002 zur Nachwuchswerbung und Öffentlichkeitsarbeit. Es war u.a. mit einer Video-Anlage ausgestattet.

Ausgesonderte RW 1 wurden nicht nur versteigert, sondern in einigen Fällen im Rahmen der Entwicklungshilfe ins Ausland weitergegeben. So erhielt 1997 El Salvador zwei RW 1 und 1998 die Stadt Leon in Nicaragua, mit der seit langem eine Städtepartnerschaft besteht, ebenfalls zwei RW 1.

Die Atemschutzgerätewagen

Der erste Atemschutzgerätewagen (ASGW) war ein VW Transporter, Typ 23. Er lief unter der Bezeichnung "Gasschutzwagen" und war von 1963 bis 1974 im Dienst. Er wurde 1970 durch einen größeren ASGW ergänzt, der durch von der Firma Schleede vorgenommenen Umbau eines Gerätewagens auf Mercedes-Benz LPF 911 vom Baujahr 1966 entstanden war und bis 1979 im Dienst blieb – *siehe oben*.

1970 wurde anlässlich des Elbtunnelbaus ein dritter Atemschutzgerätewagen beschafft, der ausschließlich die drucklufttauglichen Mischgas-Atemschutzgeräte transportierte und daher die interne Abkürzung ASGD erhielt. Für ihn wurde ein Kastenwagen von Mercedes-Benz Typ L 408 G verwendet. Den Innenausbau besorgte das Herrmann Karosseriewerk. Es war übrigens das erste Einsatzfahrzeug der Hamburger Feuerwehr mit der damals neuartigen Lackierung RAL 3024 "Leuchtrot". Als Nachfolger dienten von 1999 bis 2002 zwei ehemalige Fernsprechkraftwagen (FeKw) des Bundes auf Mercedes-Benz L 407 D-KA als Transportfahrzeuge für drucklufttaugliche Atemschutzgeräte. Auch vorhandene vier VW Passat C Variant und ein Opel Omega 2.0 i Caravan dienten zeitweise zum Transport. Neue ASGW wurden nicht mehr beschafft, da die Versorgung mit Atemschutzgeräten an Einsatzstellen mit Einführung der Wechselladerfahrzeuge auf Abrollbehälter (AB) umgestellt wurde.

Gerätekraftwagen

Im Rahmen einer Aufgabenneuordnung für die Freiwilligen Feuerwehren ergab sich 2001 ein Bedarf an Rüstwagen für die FF Warwisch und FF Eppendorf. Die Feuerwehr schloss sich an das Konzept des Bundes an und beschaffte 2002 von Magirus zwei Gerätekraftwagen

(GKW), wie sie sich beim Bergungsdienst des THW bewährt hatten. Die GKW sind auf dem Fahrgestell Iveco Magirus 135 E 24 W aufgebaut und verfügen über eine Seilwinde von HPC, Zugkraft 50 kN, und einen Lichtmast. Einen dritten GKW erhielt die Feuerwehrrakademie für Ausbildungszwecke.

Vorausrüstwagen

Mit den drei Vorausrüstwagen (VRW) zog 2004 eine neue Fahrzeuggattung bei der Hamburger Feuerwehr ein. Sie waren vor allem zur Erhöhung der Sicherheit im neuen Elbtunnel und zum Ersteinsatz auf der Autobahn vorgesehen. Als Basisfahrzeug dient die Kombi-Limousine Volvo XC 70 D 5 AWD (Allrad), deren Fünfzylinder-Turbodieselmotor 120 kW leistet. Der Innenausbau wurde vom Volvo-Händler Kiso Automobile GmbH (Büdelsdorf) vorgenommen. Die Ausrüstung umfasst u.a. ein IFEX-Löschgerät und ein Akku-betriebenes Schere-Spreizer-Aggregat, beide sind auf einem Auszugschlitten gelagert und über die Heckklappe zugänglich. In die beiden Fahrzeugsitze ist ein Pressluftatmer integriert. Je ein VRW ist an den Tunnelwachen Nord und Süd stationiert, der dritte VRW bei der Feuerwehrrakademie als technische Reserve.

Gerätewagen Versorgung

Versorgungsfahrzeuge dienen der Bereitstellung und Ausgabe von Getränken und Esswaren an Einsatzkräfte, die über einen längeren Zeitraum ununterbrochen Dienst leisten müssen. Von 1994 bis 2000 dienten für die Versorgung an Einsatzstellen ein ehemaliger Großkrankenkraftwagen (GKrKw) auf Mercedes-Benz LA 710 KR des Baujahrs 1964 und danach ein ausgesonderter Notarztwagen auf Mercedes-Benz L 613 D des Baujahrs 1987. Beide liefen unter der Bezeichnung "Küchenwagen".

Im Zuge der Neuordnung des Versorgungskonzepts wurde im Juli 2002 ein Gerätewagen-Versorgung (GW-V) in Dienst gestellt. Das neue Versorgungskonzept sieht drei Stufen vor. Stufe 1: Ausgabe von Kaltgetränken und Schokoriegeln; Stufe 2: Ausgabe von Heißgetränken und warmen Snacks; Stufe 3: Ausgabe von Kalt- und Heißgetränken sowie warmen Speisen.

Der GW-V ist auf einem Fahrgestell Mercedes-Benz Atego 812 von der Firma Wille (Lüneburg) eingerichtet. Es war übrigens der erste Atego bei der Hamburger Feuerwehr. Der Kofferaufbau enthält einen Küchenraum mit Einbauküche, Zweiplatten-Ceran-Kochfeld, Dunstabzug, Kühlschrank, Spülbecken und Einbauschränken. Er entspricht den geltenden Arbeitsstätten- und Hygienevorschriften. Die Essenausgabe erfolgt über ein Ausgabefenster an der linken Fahrzeugseite, die über eine ausziehbare Markise verfügt. Der Geräteraum im Heckbereich enthält ein Schnelleinsatzzelt sowie Klapptische und -bänke. Zur leichten Entladung dient eine Ladebordwand. Weiterhin sind ein Stromerzeuger 8 kVA und ein 150-Liter-Frischwassertank vorhanden. Eine Anhängerkupplung erlaubt ggf. einen Feldkochherd mitzuführen. Der GW-V ist bei der FF Ottensen-Bahrenfeld stationiert, die ihn besetzt und im Einsatz betreibt. Es sind insgesamt vier Feldkochherde bei den FF vorhanden.

2009 wurde ein zweiter GW-V beschafft, diesmal auf dem Fahrgestell MAN TGL 8.150 4x2 BB. Der Aufbau wurde wiederum von der Firma Wille erstellt, die Ausstattung entspricht im Wesentlichen dem ersten GW-V. Der zweite GW-V ist bei der FF Eißendorf stationiert.

Gerätewagen GW 1

Ab 2003 wurden einige Feuerwachen zusätzlich mit Gerätewagen GW 1 ausgestattet, die selbständig verschiedene Kleineinsätze anstelle des HLF abwickeln sollen – *siehe Tabelle 5*. Es kommen im Wesentlichen in Frage: AUSL, DRZF (nach Lage), HEIZ, NOTF Tragehilfe, NOTFTV, PSCHL, TIER, TV, WIK, WRB, WSTR. Zunächst wurden 2003 drei Kastenwagen Fiat Ducato Maxi 2.8 JTD beschafft, deren Dieselmotor 94 kW leistet, 2007 drei weitere GW 1, diesmal Iveco Daily 45 C 18 AV, Motorleistung 130 kW, mit Ausbau von Hensel Fahrzeugbau (Waldbrunn). 2015 kam ein GW 1 auf Mercedes-Benz Sprinter 516 Bluetec, Motorleistung 120 kW, mit Ausbau von MTD KFZ-NFZ Sonderbau (Quickborn) hinzu.

Gerätewagen Technische Einsatzleitung

Der Bund hatte Hamburg im Rahmen des Katastrophenschutzes Führungskraftwagen (FüKw) auf der Basis des VW T 3 zur Verfügung gestellt. Als Ersatz der abgängigen FüKw wurden von Hamburg 2003 sechs Gerätewagen Technische Einsatzleitung (GW-TEL) beschafft. Sie sind auf der Basis des VW T4 TDI syncro mit langem Radstand eingerichtet, deren Fünfzylinder-Dieselmotoren 75 kW leisten. Der Innenaufbau stammt von der Firma TDS-Invents. Die GW-TEL ermöglichen mit ihrer Ausstattung eine Einsatzleitung vor Ort vor allem im Rahmen der Deichverteidigung. Zur Ausstattung gehören Funkgeräte in 4 m-Band und 2 m-Band, Telefon, Handy, Laptop, Beamer und Tonbandgeräte. Sie sind an sechs Wachen der BF stationiert.

Der Verein "Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V." zählt einen FüKw VW T3 von 1984 zu seinem Museumsbestand.

Gerätewagen Fernmeldetechnik

2008 beschaffte die Feuerwehr sieben Gerätewagen Fernmeldetechnik (GW-FM) für sechs Freiwillige Feuerwehren, die zusätzlich mit der Sonderaufgabe "Fernmeldedienst" beauftragt sind, da der Bund aufgrund des geänderten Konzepts keinen entsprechenden Fachdienst mehr vorsieht. Der siebte GW-FM ist an der Feuerwehrrakademie stationiert. Die GW-FM sind in enger Anlehnung an die Führungs- und Kommunikationskraftwagen (FüKomKw) des THW von der Firma Empl auf dem luftgefederten Fahrgestell MAN TGL 12.240 4x2 BL gebaut. Die Leistung des Sechszylindermotors beträgt 176 kW. Der Fernmeldebetriebsraum ist vollklimatisiert. Die Kommunikationseinrichtungen stammen von Baumeister & Trabandt. Sie umfassen u.a. analoge und digitale Funkgeräte, Fernsprechanlage mit analogen und digitalen Amtsleitungen, GSM-Router für Telefon, Fax und Daten, Telefaxgerät als Multifunktionsgerät, Notebook, diverse Feldkabel und mehrere Antennen, auch für Rundfunk- und TV-Empfang über Satellit. Ferner werden u.a. mitgeführt: Stromerzeuger 13 kVA, Beleuchtungsgeräte und Zelt für Besprechungen.

Gerätewagen Höhenrettung

2003 wurde bei der Hamburger Feuerwehr eine Höhenrettungsgruppe (SEG-H) aufgestellt. Zunächst diente ein Mercedes-Benz Vito 110 D, der 1997 als NEF/ELW beschafft worden war, als Transportfahrzeug für die Mannschaft und deren Ausrüstung. Seit 2007 steht ein eigens konzipierter Gerätewagen Höhenrettung (GW-H) auf der Basis des Kastenwagens Iveco Daily 45 C 15 V, Motorleistung 107 kW, zur Verfügung. Den Ausbau nahm die Firma Wille (Lüneburg) vor. Zugang zum Innenraum ist sowohl durch die seitliche Tür als auch über die Heckklappe möglich. Auf der rechten Fahrzeugseite kann ein Wetterschutzdach genutzt werden. Der GW-H ist an der Feuer- und Rettungswache Barmbek stationiert.

Gerätewagen Tauchereinsatz

Der Sondereinsatzgruppe "Tauchereinsatz" (SEG-T) standen bisher verschiedene Einsatzfahrzeuge zur Verfügung – *siehe Tabelle 6*. Zunächst wurde 1997 ein ehemaliger GW-FM des Bundes als GW-T hergerichtet, danach viermal ein im Rettungsdienst ausgesonderter Rettungswagen. Schließlich konnte 2009 ein speziell den Anforderungen der SEG-T entsprechender GW-T in Dienst genommen werden. Er ist auf dem Fahrgestell Mercedes-Benz Atego 1024 L, Motorleistung 175 kW, von der Firma Wille (Lüneburg) aufgebaut worden. Der Kofferaufbau ist begehbar und durch die breite Hecktür zugänglich. Der GW-T ist an der Feuer- und Rettungswache Billstedt stationiert.

Gerätewagen Rettungsdienst

Zur Versorgung mit Sanitätsmaterial bei Großschadenslagen wurden 2005 vier Gerätewagen Rettungsdienst (GW-RD) im Rahmen der Einsatzvorbereitungen für das Großereignis "Fußballweltmeisterschaft 2005" beschafft. Jeder der vier GW-RD transportiert Material zum Aufbau eines Behandlungsplatzes für ca. 250 Verletzte. Es wurden Fahrgestelle von Mercedes-Benz Typ Vario 513 D, Motorleistung 110 kW, gewählt. Die Kofferaufbauten fertigte die Firma Ludewig in Essen. Am Heck ist eine Ladebordwand von DHollandia, Tragkraft 500 kg, montiert. Die GW-RD sind in RAL 1016 (Schwefelgelb) lackiert.

Die Gerätewagen Rüst 1, Rüst 2 und Rüst 3

2011 führte die Feuerwehr ein neues Konzept zur Durchführung von technischen Hilfeleistungen größeren Umfangs ein. Aus diesem Grund wurden drei neue, bisher nicht vorhandene Sonderfahrzeuge konzipiert und beschafft. Sie basieren auf dem geländegängigen Mercedes-Benz Unimog bzw. auf dem Mercedes-Benz Axor mit Allradantrieb.

Zunächst wurden 2011 sieben Gerätewagen Rüstmaterial GW-R 1 beschafft. Sie sind auf den Fahrgestellen MB Unimog U 5000, Motorleistung 160 kW, aufgebaut und verfügen über Pritsche/Plane der Firma Jessen. Die technische Ausstattung umfasst eine Seilwinde von Rotzler, Zugkraft 50 kN, und eine Ladebordwand von MBB-Palfinger. Die Beladung ist in Rollcontainern untergebracht. Die GW-R 1 sind bei Freiwilligen Feuerwehren stationiert.

2012 wurden vier Gerätewagen Rüstmaterial GW-R 2 beschafft. Sie sind ebenfalls auf dem Unimog U 5000 aufgebaut, verfügen jedoch im Gegensatz zu den GW-R 1 über übliche Aufbauten, gefertigt von Ziegler (Mühlau). Die technische Ausstattung umfasst eine Seilwinde von Rotzler, Zugkraft 80 kN, einen Generator 23 kVA und einen Lichtmast mit sechs Xenon-Scheinwerfern. Die GW-R 2 sind an den Feuer- und Rettungswachen Billstedt, Altona und Süderelbe sowie an der Feuerwehrakademie stationiert.

2011 erhielten zwei Freiwillige Feuerwehren einen Gerätewagen Rüstmaterial GW-R 3. Diese sind auf dem Fahrgestell Mercedes-Benz Axor 1833 A, Motorleistung 240 kW, mit siebensitziger Doppelkabine aufgebaut und verfügen über Pritsche/Plane der Firma Jessen. Die technische Ausstattung umfasst eine Seilwinde von Rotzler, Zugkraft 80 kN und eine Ladebordwand von MBB-Palfinger. Die Beladung ist in Rollcontainern untergebracht.

Gerätewagen des Kampfmittelräumdienstes

Als der Kampfmittelräumdienst (KMRD) mit Wirkung vom 1. Januar 1996 von der Baubehörde zur Feuerwehr übergang, übernahm diese den aus 18 Sonderfahrzeugen bestehenden Fahrzeugpark. Darunter befanden sich zwei als Gerätewagen einsetzbare Geländewagen, und zwar auf Mercedes-Benz 230 GE (Baujahr 1991) und auf Opel Frontera (Baujahr 1993).

Nunmehr zur Feuerwehr gehörig, beschaffte diese für ihre neue Abteilung F 06 (heute: F 045) 2002 acht Gerätewagen GW-KMRD des Typs Mitsubishi L 200 2.5 TD GLX (Allrad) mit einer Motorleistung von 98 kW. Sechs GW-KMRD waren zweitürig und für die Truppführer bestimmt, zwei GW-KMRD hatten eine viertürige Doppelkabine und standen den Sprengmeistern zur Verfügung. Die GW-KMRD besaßen die EX-II-Zulassung nach ADR/GGVSE. Die Aufbauten fertigte die Bonner Firma Kunert. Zusätzlich wurden 2003 zwei GW-KMRD auf der Basis Mercedes-Benz Sprinter 311 D mit Allradantrieb in Dienst gestellt. 2010 kam ein RW-KMRD auf VW-MAN 8.136 FAE hinzu.

Als Ersatz für sechs GW-KMRD von Mitsubishi wurden 2012 drei und 2014 weitere drei VW Amarok 2,0 TDI 4 MO mit Doppelkabine beschafft. Diese GW-KMRD werden in der INFORMATION Nr. 8 und Nr. 9 als "KRD/Kommandowagen" bezeichnet. Sie besitzen die Zulassung für die Beförderung gefährlicher Güter nach EX II, um Kampfmittelfunde in kleinen Mengen zu befördern. Die Dieselmotoren der ersten Serie leisten 120 kW, die der zweiten Serie 132 kW. Die Umbauten erfolgten bei der Hamburger Firma Jessen. Außerdem wurden zwei GW-KMRD auf VW T 5 2.0i mit Allradantrieb beschafft, die ebenfalls die Zulassung für die Beförderung gefährlicher Güter nach EX II besitzen. Die Vierzylindermotoren haben eine Leistung von 132 kW. Umbauten nahm wiederum die Firma Jessen vor.

1939: Der erste Rüstkraftwagen

Am 28. Dezember 1938 bestellte die Feuerwehr ihren ersten Rüstkraftwagen. Die Firma Metz (Karlsruhe) hatte am 25. November 1938 ein Angebot für einen RKW 4,5 abgegeben.

Der Preis betrug 32.050 RM. Es war übrigens der dritte RKW 4,5, den Metz geliefert hatte (der erste ging 1936 zur BF Düsseldorf). Die Lieferung erfolgte im August 1939. Als Fahrgestell war ein Mercedes-Benz LD 3750 mit einer Rahmentragfähigkeit von 6000 kg gewählt worden. Die Leistung des Sechszylinder-Vorkammer-Dieselmotors betrug 100 PS. Die elektromotorisch betriebene Kraneinrichtung konnte Lasten bis zu 4,5 Tonnen heben, allerdings nur bei einer Ausladung von 2,10 m. Die Hakenhöhe war mit 3 Metern ebenfalls sehr gering. Der RKW konnte mit angehängten Lasten verfahren, wenn die zwei Stützrollen am Heck auf den Boden abgelassen waren. Die für den Kranbetrieb erforderliche elektrische Energie lieferte ein 8-kW-Gleichstromgenerator von Siemens-Schuckert. Der RKW verfügte außerdem über ein Spill mit einer Zugkraft von maximal 6000 kg.

Der RKW erlebte leider das Kriegende nicht mehr: Bei einem Luftangriff am 18. Juni 1944 erlitt die Hauptfeuerwache Berliner Tor einen schweren Volltreffer, dem neben anderen Einsatzfahrzeugen auch der RKW zum Opfer fiel.

1946: Umwidmung eines Geschützsleppers

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag der Schwerpunkt der Fahrzeugbeschaffung und Instandhaltung verständlicherweise bei den Löschfahrzeugen und Krankenwagen. Einen Ersatz für den 1944 zerstörten RKW 4,5 zu finden, stand nicht auf der Prioritätenliste, zumal die Feuerwehrgeräteindustrie noch gar nicht in der Lage war, wieder Rüstkraftwagen zu bauen. Da war es ein glücklicher Zufall, dass die Feuerwehr 1946 von einem Geschützslepper des Heeres auf dem Flugplatz Lentförden erfuhr, wo sich die "Verwertungsstelle für Beutefahrzeuge" befand. Mithilfe des britischen Aufsichtsoffiziers konnte der Geschützslepper besichtigt und, da er als geeignet befunden wurde, für immerhin 40.000 RM erworben werden. Die Firma Jungenfeld in Lentförden hatte ihn soweit instand gesetzt, dass er am 2. Dezember 1946 nach Hamburg fahren konnte.

Es handelte sich um einen Halbketten-Zugkraftwagen (Zgkw 18), den die Fahrzeug- und Motorenbau GmbH (Famo) in Breslau 1943 als Typ F 2 zum Schleppen von Geschützen der Wehrmacht gebaut hatte. Die Hubkraft seines Auslegers betrug 6000 kg, die Anhängelast maximal 18.000 kg. Zum Antrieb diente ein V12-Benzinmotor von Maybach mit einer Leistung von 250 PS. Der Kraftstoffverbrauch war enorm: Im Straßenverkehr lag er bei 120 l/100 km, im Gelände dem Vernehmen nach bis zu 270 l/100 km. Das Getriebe besaß 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge.

Im Jahresbericht 1947 heißt es optimistisch: "Das Fahrzeug dürfte allen Anforderungen einer Großstadt gewachsen sein und auch schwierige Bergungsaufgaben lösen können." Tatsächlich hat sich der Zgkw 18 als Hilfskran in zahlreichen Einsätzen, meist bei der Bergung von verunfallten Lkw, durchaus bewährt. Nach 12 Jahren – am 8. Juli 1958 – wurde er endgültig ausgemustert; sein Nachfolger war bereits 1953 in Dienst gegangen.

1953: Der erste Rüstkraftwagen nach dem Krieg

Im Jahr 1953 gelang es der Feuerwehr, die Mittel zur Beschaffung eines modernen Rüstkraftwagens bewilligt zu bekommen. Gewählt wurde ein Rüstkraftwagen RKW 10 der Firma Metz. Es wurde ein Fahrgestell von Mercedes-Benz L 6600 gewählt, dessen Sechszylindermotor 145 PS leistete. Die maximale Traglast betrug 10.000 kg bei einer Ausladung von 2,60 m. Der Kranbetrieb erfolgte elektro-mechanisch mittel DEMAG-Elektrozügen. Je ein Elektromotor bewirkte die Auslegerbewegungen Heben und Drehen. Die Stromversorgung erfolgte über einen vom Fahrzeugmotor angetriebenen Generator mit einer Leistung von 25 kVA. Mithilfe der absenkbaren Stützrollen am Heck konnten Lasten bis zu 10.000 kg verfahren werden. Als Zugeinrichtungen war ein Vorbau-Seilwinde mit einer Zugkraft von 10 t und ein Heck-Spill vorhanden. Der RKW 10 war an der Feuer- und Rettungswache Berliner Tor stationiert und blieb 17 Jahre lang im Dienst. Nach seiner Ausmusterung 1970 erwarb ihn am 5.11.1971 eine Privatfirma.

1971: Der FwK 20 von Gottwald

Nachfolger des RKW 10 wurde 1971 ein Feuerwehrkran FwK 20 der Kranbaufirma Gottwald (Düsseldorf), der firmenseitig die Typbezeichnung AMK 45-21 trug. Es war der zweite FwK 20, den Gottwald an eine Feuerwehr lieferte, der erste ging ein Jahr zuvor an die BF München. Die maximale Traglast betrug 20 Tonnen. Der Ausleger war dreiteilig, also zweifach teleskopierbar bis zu einer Rollenhöhe von 20 m. Ohne Abstützung ließen sich Lasten bis zu 7500 kg bei 3 m Ausladung verfahren. Angetrieben wurde der FwK 20 von einem Mercedes-Benz-Sechszylindermotor mit einer Leistung von 160 PS. Der Kranwagen konnte sogar bei Bedarf von der mitdrehenden Krankabine aus gefahren und gelenkt werden, sodass der Kranführer für kleine Stellungswechsel nicht in die Fahrerkabine umzusteigen brauchte. Im Heck war eine hydraulische Seilwinde mit einer Zugkraft von 100 kN eingebaut. Als Zubehör lieferte Gottwald einen Mehrschalengreifer mit, weil der Einsatzdienst zum Aufnehmen von Schüttgütern Bedarf angemeldet hatte. Er ist indessen wohl kaum zum Einsatz gekommen.

1988: Der erste FwK von Liebherr

Nachfolger des Gottwald-Kranes wurde 1988 ein Feuerwehrkran FwK 50, den der führende Mobilkranhersteller Liebherr (Ehingen) lieferte. Er hatte werkseitig die Typenbezeichnung LTM 1050. Sein vierachsiges Fahrgestell hatte drei angetriebene Achsen und Allradlenkung (auch "Hundegang" möglich). Als Antriebsmotor diente ein Achtzylindermotor von Mercedes-Benz mit einer Leistung von 243 kW. Das Getriebe war ein ZF-Lastschaltgetriebe mit sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen. Der Ausleger war vierteilig, also dreifach teleskopierbar und erreichte eine maximale Rollenhöhe von 32 m. Die maximale Traglast betrug 50.000 kg bei 3 m Ausladung, bei 29 m Ausladung immerhin noch 2000 kg. Eine hydraulische Seilwinde von Rotzler mit einer Zugkraft von 200 kN war im Heck eingebaut. Ein ausklappbarer dreieckförmiger Galgen am Heck ermöglichte das Schleppen rollfähiger Fahrzeuge. Da die seitlich eingebauten Staukästen für den Transport von Anschlagmitteln nicht ausreichten, wurde zusätzlich ein Abrollbehälter AB-Kran beschafft. Der FwK 50 war an der Technik- und Umweltschutzwache stationiert.

2002: Der zweite FwK von Liebherr

Der erste Liebherr-Kranwagen musste unerwartet bereits Mitte 2001 nach nur 13 Jahren außer Dienst genommen werden, da insbesondere der Hydraulikteil so stark abgenutzt war, dass eine technische Überholung wegen hoher Kosten nicht mehr lohnte. Daher wurde bei Liebherr ein Nachfolger bestellt, der im November 2002 geliefert wurde. Es war ein Feuerwehrkran FwK 60, der werkseitig die Typenbezeichnung LTM 1060/2 trägt. Er ist leistungsfähiger als sein Vorgänger und technologisch weiterentwickelt. Sein vierachsiges Fahrgestell hat drei angetriebene Achsen und Allradlenkung. Die Krankabine kann um 20 Grad nach oben angewinkelt werden, um dem Kranführer eine bessere Sicht auf die aufgenommenen Lasten zu gewähren. Als Antriebsmotor dient ein Sechszylindermotor von Liebherr mit einer Leistung von 270 kW. Das Getriebe ist ein ZF-Automatikgetriebe mit sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen. Das Ausleger ist fünfteilig, also vierfach teleskopierbar und kann bis auf 42 m Länge ausgeschoben werden. Die maximale Traglast beträgt 60.000 kg. Bei 10 m Ausladung beträgt die Traglast 15.300 kg, bei 20 m Ausladung immerhin noch 5200 kg.

Am Heck ist eine hydraulische Seilwinde "Treibmatic" von Rotzler mit einer Zugkraft von 80 kN eingebaut. Am Heck ist außerdem ein ausklappbarer Lkw-Abschleppgalgen montiert. Vorn ist unterhalb der Kabine eine Lasttraverse für eine Tragkraft von 30.000 kg gelagert. Auch dieser FwK 50 ist an der Technik- und Umweltschutzwache stationiert.

Pionierwagen der BF Altona und BF Harburg sowie der FF Wandsbek

Wie sah es in den damals selbständigen Nachbarstädten Altona, Harburg und Wandsbek in Bezug auf Sonderfahrzeuge für technische Hilfeleistungen aus?

Die BF Altona wurde am 21. Februar 1890 gegründet. Sie erhielt 1914 einen Pionierwagen auf dem Fahrgestell der Norddeutschen Automobil- und Motoren-Aktien-Gesellschaft

(NAMAG), Bremen-Hastedt. Den Aufbau fertigte die Firma Gebr. Kieslich in Patschkau/Schlesien. Beide Hersteller hatten sich bereits als Lieferanten von Drehleitern für Altona bewährt. Technische Einzelheiten (Seilwinde? Spill?) sind nicht mehr bekannt, ebenso nicht die Betriebszeit.

Die BF Harburg wurde am 1. Oktober 1921 gegründet. Sie stellte 1932 einen Pionierwagen in Dienst. Er war von Magirus in Ulm auf dem eigenen Fahrgestell M 1, das einen 65 PS leistenden Sechszylindermotor besaß, gebaut. Technische Einzelheiten (Seilwinde? Spill?) sind nicht mehr bekannt. Nach dem Zusammenschluss mit der BF Hamburg aufgrund des Groß-Hamburg-Gesetzes vom 1. April 1937 verblieb der Pionierwagen als "RW Süd" an der Feuerwache Harburg. Als das Wachgebäude am 25. Oktober 1944 durch einen Bombentreffer schwer beschädigt wurde, erlitt der RW Süd unter den Trümmern Totalschaden.

Die 1871 gegründete Freiwillige Feuerwehr Wandsbek besaß seit 1930 einen Gerätewagen für technische Hilfeleistungen. Er war wahrscheinlich von der Firma Metz auf einem Fahrgestell Mercedes-Benz aufgebaut. Es existiert ein Foto, das ein Fahrzeug mit geschlossenem Aufbau und extrem langen Radstand zeigt. Nähere technische Angaben sind nicht bekannt, ebenso nicht der Verbleib nach dem Zweiten Weltkrieg.

Zusammenfassung

Verglichen mit den Brandschutzfahrzeugen, die bei der Hamburger Feuerwehr im Einsatz sind, ist die Typenvielfalt bei den Fahrzeugen für technische Hilfeleistungen ungleich größer. Es sind im Wesentlichen (ohne Werkstattwagen) 12 verschiedene Typen vorhanden. Nur in der Zeit von 1971 bis 1987 beschaffte Hamburg Einsatzfahrzeuge nach den aktuell geltenden DIN-Normen, nämlich Rüstwagen der Typen RW 1, RW 2 und RW 3. Alle später beschafften Rüstwagen und vor allem die Gerätewagen waren bzw. sind Eigenentwicklungen, die den besonderen Anforderungen der Hamburger Feuerwehr genügen.

Die Fahrzeugstatistik des Jahresberichts 2015 listet auf:

Typ	BF	FF	Gesamt
RW 1	0	5	5
GKW	0	2	2
GW-Rüst 1	0	7	7
GW-Rüst 2	4	0	4
GW-Rüst 3	0	2	2
GW 1	6	0	6
VRW	3	0	3
GW-T	2	0	2
GW-H	1	0	1
GW-KMRD	1	0	1
GW-RD	4	0	4
GW-FM	0	7	7
GW-TEL	6	0	6
GW-V	0	2	2
Gesamt	27	25	52

Die 52 RW bzw. GW machen nur 9,8 Prozent des gesamten Fahrzeugbestands aus.

Quellennachweis und Schrifttum

Jahresberichte der Feuerwehr Hamburg

INFORMATION 2/1972: Indienststellung eines "Rüstwagen-Öl"

INFORMATION 7/1973: Indienststellung von fünf Rüstwagen Typ RW 1

INFORMATION Nr. 11/2002: Pick Up für den Kampfmittelräumdienst
 INFORMATION Nr. 7/2002: Versorgungsfahrzeug
 INFORMATION Nr. 11/2002: Kran der Feuerwehr Hamburg
 INFORMATION Nr. 11/2003: Gerätewagen 1
 INFORMATION Nr. 2/2004: Gerätewagen-TEL
 INFORMATION Nr. 5/2004: Volvo V 70 Cross Country RIC
 INFORMATION Nr. 9/2005: GW-RD Gerätewagen Rettungsdienst
 INFORMATION Nr. 10/2007: 3 Gerätewagen 1
 INFORMATION Nr. 7/2009: GW SEG-T Gerätewagen-Tauchen
 INFORMATION Nr. 12/2009: Gerätewagen-Versorgung (2. Generation Baujahr 2009)
 INFORMATION Nr. 6/2011: GW-R 3 Gerätewagen Rüst 3
 INFORMATION Nr. 12/2011: Rüstkonzept der Feuerwehr Hamburg
 INFORMATION Nr. 8/2012: KRД/Kommandowagen (VW Amarok)
 INFORMATION Nr. 9//2012: KRД/Kommandowagen (VW T 5)
 INFORMATION Nr. 1/2013: GW-R 1 Gerätewagen-Rüst 1
 INFORMATION Januar 2016: Gerätewagen 1 GW 1
 H. Rohr: Hamburg - Rüstwagen RW 1 auf Unimog 416-Fahrgestell- Brandschutz/Deutsche
 Feuerwehr-Zeitung Nr. 9/1974
 M. Gihl: Handbuch der Feuerwehr-Fahrzeugtechnik. Stuttgart 1995, 3. Auflage
 M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus, Band 1. Stuttgart 1998
 M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus, Band 2. Stuttgart 2000
 M. Gihl: Die Fahrzeuge und Löschboote der Feuerwehr Hamburg. Brilon 2003
 M. Gihl: Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr. Erfurt 2011

Anhang

Tabelle 1

Beschaffungen von Gerätewagen auf Pullman-Fahrgestellen 1964 bis 1966

In Dienst	Typ	Fahrgestell	Aufbau	Motorleistung
1963-1977	Gerätezug	MB LPF 311	Schleede, Hamburg	115 PS
1964-1975	GW	MB LPF 911	Schleede, Hamburg	115 PS
1965-1975	GW	MB LPF 911	Schleede, Hamburg	126 PS
1966-1979	GW *)	MB LPF 911	Herrmann, Hamburg	126 PS

*) 1970 Umbau zum Atemschutzgerätewagen ASGW.

Tabelle 2

Beschaffungen von Rüstwagen RW 2 und RW 3

In Dienst	Anzahl	Typ	Fahrgestell	Aufbau	Motorleistung
1971-1984	2	RW 2	MB LAF 1113 B	Metz	130 PS
1972-1986	1	RW-Öl	MB LA 1313	Ziegler	168 PS
1974-1987	1	RW-Hafen	MB LAF 1113 B	Metz	130 PS
1976-1986	1	RW 3	MB LAK 1624	Bachert	240 PS

Tabelle 3

Beschaffungen von Rüstwagen RW 1 der 1. Generation

In Dienst	Anzahl	Fahrgestell	Aufbau	Motorleistung
1972-1984	1	MB U 125	Metz	125 PS
1973-1983	1	MB U 125	Metz	125 PS
1973-1984	3	MB U 125	Metz	125 PS
1973-1987	1	MB U 125	Metz	125 PS
1973-1996	1	MB U 125	Metz	125 PS
1973-1987	3	MB U 125	Metz	125 PS
1974-1986	2	MB U 125	Metz	125 PS

1974-1987	4	MB U 125	Metz	125 PS
-----------	---	----------	------	--------

Tabelle 4

Beschaffungen von Rüstwagen RW 1 der 2. Generation

In Dienst	Anzahl	Fahrgestell	Aufbau	Motorleistung
1983-1995	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1984-1993	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1984-1995	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1984-1996	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1984-1998	2	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1984-2002	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1986-1997	2	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1986-1998	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1986-2000	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1986-2002	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1986-2013	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1987-1996	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1987-1997	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1987-2012	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS
1987-2013	1	MB U 1300 L	Metz	130 PS

Tabelle 5

Beschaffungen von Gerätewagen GW 1

Jahr	Anzahl	Kastenwagen	Ausbau
2003	3	Fiat Ducato Maxi 2.8.JTD	–
2007	3	Iveco Daily 45 C 18 AV	Hensel Fahrzeugbau
2015	1	MB Sprinter 516 Bluetec	MTD KFZ-NFZ Sonderbau

Tabelle 6

Gerätewagen Tauchereinsatz

In Dienst	Fahrgestell/Kastenwagen	Ausbau	Bemerkungen
ab 1997	MB 407 D	Eigen	ex GW-FM von 1982
ab 2001	MB 814 D	Jessen	ex NAW/IRTW von 1993
ab 2003	VW T 4	Hospimobil	ex RTW von 1994
ab 2006	MB Sprinter 412 D	NFW	ex RTW von 1998
ab 2009	MB Sprinter 413 D	Fahrtec	ex RTW von 2001
ab 2009	MB Atego 1024 L	Wille	
ab 2014	MB Sprinter 516 CDI	Fahrtec	ex RTW von 2009

Tabelle 7

Beschaffungen von Kranwagen

In Dienst	Typ	Fahrgestell	Aufbau	Bemerkungen
1939-1943	RKW 4,5	Mercedes-Benz LD 3750	Metz	
1947-1958	KW 6	Fahrzeug- und Motoren GmbH (Famo)	Fahrzeug- und Motoren GmbH (Famo)	ex Zugkraftwagen (Zgkw), Baujahr 1943
1953-1971	RKW 10	Mercedes-Benz L 6600	Metz	
1970-1988	FwK 20	Gottwald	Gottwald AMK 45-21	
1987-2001	FwK 50	Liebherr	Liebherr LTM 1050	
seit 2002	FwK 60	Liebherr	Liebherr LTM 1060/2	