

FeuerwehrChronik

14. Jahrgang
30. September 2019
Ausgabe 5



Herausgeber der FeuerwehrChronik
Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Inhalt

Vorwort (Seite 123)

Stefan SPECHT
Brand des Klosters
Bornhofen
(Seite 124)

Peter KORTE
Aus dem Archiv der
Feuerwehr Datteln
(Seite 129)

Manfred GIHL
Vom Gerätewagen
zum Feuerwehrkran
- über 100 Jahre
Sonderfahrzeuge für
technische Hilfeleis-
tungen bei der Feu-
erwehr Hamburg
(Seite 135)

Suche und Biete
(Seite 154)

Termine
(Seite 154)

Vorwort

Alle Probleme bezüglich den „t-online“ Adressen, sind nach einem Providerwechsel, mittlerweile behoben. Wir hoffen natürlich, dass diese Schwierigkeiten, auch für die Zukunft, endgültig beseitigt sind. Alle die nicht alle Ausgaben der FeuerwehrChronik erhalten haben, finden diese auf unserer Internetseite (www.fw-chronik.de).

Der Herbst ist für die Feuerwehrgeschichte reserviert. So finden nun zahlreiche Veranstaltungen in den letzten Monaten des Jahres statt. Es beginnt am 9. bis 12. Oktober 2019 mit der Tagung der „Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Feuerwehr- und Brandschutzgeschichte im CTIF“ in Tulln (Niederösterreich). Während dieser Zeit findet im Rahmen der Florian Messe in Dresden (Sachsen) am 11. Oktober ein „Forum Feuerwehrhistorik“ statt (siehe letzte Seite).

Vom 25. bis zum 27. Oktober tagt die offene „1. AG Feuerwehrhistorik“ in Naunhof (Landkreis Leipzig, Sachsen). Weiter geht es am 8./9. November mit der Tagung der „Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehrmuseen in Deutschland“ in Winnenden (Rems-Murr-Kreis, Baden-Württemberg). Den Abschluß bildet am 23./24. November 2019 das „11. Fachforum Feuerwehrgeschichte des VdF NRW“ in Heiligenhaus (Kreis Mettmann, Nordrhein-Westfalen). Hier konnten natürlich nur uns bekannte Veranstaltungen aufgeführt werden.

Das nächste Jahr bringt auch wieder zahlreiche Veranstaltungen mit sich. Besonders hervorzuheben ist hier die „Interschutz“, die vom 15. bis zum 20. Juni 2020 in Hannover stattfindet. Neben neuer Technik und Fahrzeugen wird natürlich auch die Feuerwehrhistorik vertreten sein, so dass sich ein Besuch doppelt lohnt. Auch das Referat 11 - Brandschutzgeschichte der vfdb wird mit einem Stand vertreten sein. Dort werden auch die Tagungs- und Referatsberichte des Referats 11 zum Kauf angeboten. Hier kann man natürlich seine Sammlung komplettieren. Des Weiteren sind diese Berichte auch außerhalb der Interschutz erhältlich. So können diese über den Shop des Verbandes der Feuerwehren in Nordrhein-Westfalen bezogen werden. Die Internetadresse dazu lautet:
<https://www.vdf-shop.de/>

Die Herausgeber Bernd & Michael

FeuerwehrChronik seit 2005

Brand des Klosters Bornhofen

von Stefan SPECHT

Die erste urkundliche Erwähnung des Dorfes Bornhofen datiert vom 12. Juni 1110. An diesem Tag übergab Propst Richwin vom St. Martinsstift zu Worms mit Zustimmung des deutschen Königs Heinrich V. auf Bitten des Erzbischofs Bruno von Trier den Kanonikern des St. Martinsstiftes den sogenannten Fruchtzehnten zu Prath, Dahlheim, Spay, Bornhofen, Kamp, Lykershausen etc. Während der Auseinandersetzungen um die Reichspfandschaft der Burg Sterrenberg zwischen dem Trierer Erzbischof Balduin von Luxemburg und dem Grafen Diether von Katzenelenbogen war Bornhofen vor 1314 zerstört worden. In einer Urkunde vom 09. Mai 1314 wurde dem Grafen Diether im Falle, dass Friedrich von Österreich zum deutschen König gewählt würde, versprochen, die Pfandsumme, für die ihm die Burg Sterrenberg vom Reiche verpfändet war, zu erhöhen und ihm zu gestatten, die zerstörte Stadt unterhalb der Burg wieder aufzubauen. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die erste Kirche in dieser Fehde beschädigt wurde. 1391 begann der Ritter Johann Brömser von Rudesheim mit dem Bau einer neuen Kirche zu Bornhofen. Dieser Bau wurde 1435 vollendet.

Die jetzige Wallfahrtskirche ist, wie bei fast allen mittelalterlichen Kirchen, mit dem Chor nach Osten gerichtet und im spätgotischen Stil erbaut. Der steile Dachstuhl überragt auf beiden Seiten das Mauerwerk. Am Chor und an der Langhaussüdseite befinden sich Strebebögen, die mit kleinen Pultdächern aus Schieferplatten abgedeckt sind, während sie an der Nordseite des Schiffes nach innen gezogen wurden. Der Turm ist in der Mittelachse der Kirchen – Westseite eingebaut.

Das Kloster wurde auf Initiative des Erzbischofs Johann Hugo von Orsbeck in den Jahren 1680 – 1684 erbaut. Die Länge des West- u. Ostflügels des barocken Klostergevierts beträgt 39 m., die des Süd- u. Nordflügels 35 m. Den Innenhof umläuft ein 15 m x 16 m großer Kreuzgang. Das Kloster enthielt folgende Räume:

Keller = Backstube mit Backofen, Karzer und Totengruft

Erdgeschoß = Oratorium mit einem Altar, Sprechzimmer außerhalb der Klausur, Sakristei, Wachsküche, Refektorium, Vorküche und Fürstenzimmer

1. Obergeschoß = Bibliothek, Fremdenzimmer, Krankenzimmer mit kleiner Kapelle, Dormitorium und 19 Zellen im Ostflügel

Die Bibliothek zählte 1948 8097 Bände, 1950 aber nur noch 4537 Bände, da ein großer Teil (3560 Bände) des ehemaligen Bestandes durch Feuer oder Löschwasser vernichtet wurde. [1]



Zwischen 20:30 Uhr und 20:50 Uhr brach am 21.11.1949 im Dachgeschoss der Klausur ein Schadensfeuer aus, welches rasch, begünstigt durch starken Südwestwind (in dieser Nacht tobte ein Sturm) sich auf andere Gebäudeteile ausbreitete. Nach den damals getroffenen Feststellungen ist der Brand an der südöstlichen Ecke des Klostergebäudes in einem Abstellraum ausgebrochen. Von einem anderen Zeugenkreis will man auch einen Feuerschein an der südwestlichen Ecke des Dachgeschosses gesehen haben. [2] Der Brandausbruch im Südwest – Flügel (gegenüber von Salzig) wird auch von Franz-Josef Meurer, der als 16-jähriger Feuerwehrmann bei der Brandbekämpfung dabei war, bestätigt. [3] Vom eigentlichen Klostergebäude und der angrenzenden Kirche brannten die Dächer, welche aus Holzkonstruktionen bestanden, vollständig nieder. Das Feuer drang weiter in einzelne Räume der darunterliegenden Klausur. [4] Bereits nach einer halben Stunde stand der gesamte Dachstuhl in Flammen. [5]

Der Brandausbruch, an der erstgenannten Stelle, wurde am 21.11.1949 gegen 21:00 Uhr von einem Klosterinsassen in einem hochgelegenen Zimmer, beim zufälligen Passieren dieser Stelle durch Knistern in einem Raum im Südflügel bemerkt. Dieser informierte sofort den Pater Guardian sowie die übrigen Klosterinsassen. Deren sofortiger Einsatz das Feuer einzudämmen blieb erfolglos, weil sich die Flammen wie ein Lauffeuer ausbreitete. [6] Der brennende Dachstuhl *tauchte riesenhaft groß die Burgen, Häuser und die Wasser des Rheins in blutendes (glühendes) Rot* schrieb die Rhein-Lahn-Zeitung am 19.11.1999. [7] Der Feuerschein war weithin im Rheintal sichtbar. [8]

Die sofort eingeleiteten Löschversuche der örtlichen Feuerwehr, die von der Bevölkerung tatkräftig unterstützt wurde, hatten zunächst keinen Erfolg. Durch den starken Funkenflug war der gesamte Ortsteil Bornhofen gefährdet. Gleich nach Brandausbruch beteiligten sich herbeigeeilte Männer, Frauen und Kinder (aus Kamp-Bornhofen) an der Nachbarschaftshilfe, als die Bewohner der bedrohten anliegenden Häuser ihr Hab und Gut in Sicherheit brachten. Erschwert wurde die Arbeit der Feuerwehrleute außerdem durch dichte Rauchwolken, die vom Wind herangetrieben wurden und schwer in den Gassen und Häusern hingen, so dass die Wehrleute nur noch mit Schutzmasken arbeiten konnten. [9] Vor Ort waren neben den freiwilligen Feuerwehren Kamp-Bornhofen, Kestert und St. Goarshausen auch der Landrat Herr Wirges, Kreisfeuerwehrinspekteur Diederich (Einsatzleiter)[10] sowie der Vertreter der französischen Militärregierung Herr Michaud. Außerdem half eine französische Pioniereinheit aus Boppard. [11]

Wegen der Intensität des Brandes wurde von der Landesregierung gegen 21:15 Uhr [12] Landesalarm (Großalarm bzw. Katastrophenalarm) ausgelöst. Und zwar wurden die Feuerwehren von Boppard, BF Koblenz, Braubach, Oberlahnstein, Niederlahnstein, Bad Ems, Andernach, Engers, WF Rasselstein/Neuwied, Osterspai, Weißenthurm und Bendorf telefonisch nachalarmiert. [13]

Die Alarmierung der Feuerwehren aus dem

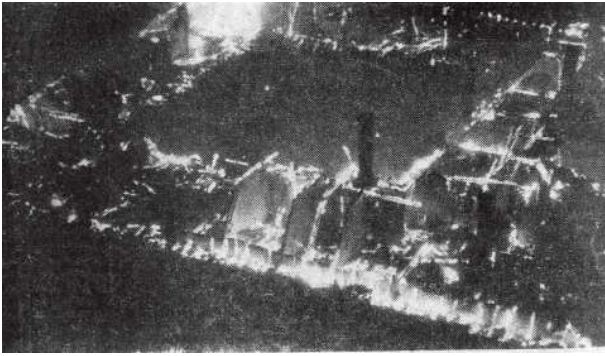
nördlichen Rheinland-Pfalz war aus zwei Dingen geboten:

a) Es gab wenig bis kein Personal bei den freiwilligen Feuerwehren. Laut einer Verfügung der französischen Besatzungsmacht war nach dem Krieg jede weitere Tätigkeit der Feuerwehren verboten. In Frankreich hatte die Feuerwehr einen militärischen Hintergrund, in Paris und Marseille sind die jeweiligen Feuerwehren aktive Einheiten des Heeres (Paris) und Marine (Marseille). [14] Zudem kam noch hinzu dass die Feuerwehren im Dritten Reich Teil der Ordnungspolizei war und paramilitärisch aufgestellt war (dies änderte sich erst mit dem Gesetz über den Brandschutz vom 11. Mai 1949). Später durften nach einer weiteren Verfügung der Militärregierung eine Feuerwehr mit nur acht Mann bestehen. [15] Dies änderte sich erst ab dem 28.12.1948, an dem Tag brannte auf der Loreley ein Blockhaus der französischen Besatzungstruppe. Der Kreiskommandant erkannte die Notwendigkeit der Feuerwehr, indem er sagte: „erst reicht eine Tasse, dann ein Eimer voll und dann braucht man die Feuerwehr.“ So durften die Feuerwehren im Jahre 1948 personell aufgestockt werden. [16]

b) Wegen „Zufälligkeiten des Kriegsgeschehens“ entsprach die Verteilung der Löschfahrzeuge in Rheinland-Pfalz zur damaligen Zeit in keiner Weise den brandsicherheitlichen Gesichtspunkten. In der Eifel gab es damals ganze Landkreise die über kein einziges vollmotorisiertes Löschfahrzeug verfügten. [17] In einem Lagebericht des Kreisbrandinspektors vom 04.02.1955 wurde der Ausrüstungsbestand der Feuerwehren (64 Gemeindefeuerwehren und 10 Werksfeuerwehren) im Kreis St. Goarshausen (das Gebiet der jetzigen VG Loreley, VG Nastätten und Stadt Lahnstein; Stand November 2016) wie folgt beschrieben:

Vier Löschfahrzeuge (zwei LF 15 und zwei LF 8), ein Kleinlöschfahrzeug, vier Mannschaftswagen mot., drei Anhängelaternen, 36 Tragkraftspritzenanhänger, 46 Tragkraftspritzen 800, zwei Tragkraftspritzen 600, elf Tragkraftspritzen 400, 33 Handdruckspritzen (!), 66 Hydranten- bzw. Schlauchkarren bei den freiwilligen Feuerwehren. Bei den Werksfeuerwehren waren vier Tragkraftspritzenanhänger, elf Tragkraftspritzen 800, eine Tragkraftspritze 400, zwei LKW, zwei

PKW und fünf Hydranten – bzw. Schlauchkarren vorhanden. [18]



Durch den Einsatz dieser Wehren, die in relativ kurzer Zeit eintrafen, konnten die unteren Stockwerke des Klosters gehalten werden. [19] Die Löscharbeiten selbst gestalteten sich schwierig, das Löschwasser wurde aus dem Rhein gepumpt. Der Rhein führte Anfang November 1949 Niedrigwasser.

Die Rhein-Post vom 08. November 1949 berichtet darüber, dass bei Koblenz 100 und bei Bad Salzig 150 bergfahrende Schiffe vor Anker liegen (Pegelstand Koblenz 61 cm). [20]

Direkt nach Brandausbruch setzten die Absperrmaßnahmen der Gendarmerie an der Brandstelle ein. Weiter wurde die Rheinstraße aus Richtung Oberlahnstein und aus St. Goarshausen für den Durchgangsverkehr gesperrt, weil die Schlauchleitungen über die Straße gelegt werden mussten. [21] Rottenarbeiter der Eisenbahn beseitigten den Schotter, damit die Schlauchleitungen unter den Schienen verlegt werden konnten, damit der Zugverkehr nicht unterbrochen werden musste. [22] Außerdem erschwerte auch das mangelhaft Schlauchmaterial der Nachkriegszeit die Löscharbeiten. Reihenweise platzten die maroden Schläuche. [23] Der oben schon erwähnte 16-jährige Feuerwehrmann Franz-Josef Meurer aus Kamp-Bornhofen hatte während des Brandes Schlauchleitungen gelegt und musste wegen des schlechten Schlauchmaterials ständig Schlauchschellen anbringen. [24] Der Kamper Feuerwehr standen auch nur 40 Liter Kraftstoff für die Motorpumpe zur Verfügung, die bald aufgebraucht waren und nur durch Bestände der französischen Pioniere aufgefüllt werden konn-

ten. [25] Der Absturz einer Glocke verursachte einen neuen Brand im Chor der Kirche, jedoch blieb das Kircheninnere vom Feuer verschont. [26] Weil sich der Kamper Schlossermeister mit einer Axt Eingang ins Kircheninnere schuf konnten das Gnadenbild und Tabernakel gerettet werden. [27] Bei der Bergung der wertvollen Klosterbibliothek stürzte plötzlich die Decken ein, drei Mönche konnten sich im letzten Augenblick vor den Trümmern retten. [28]

Die Freiw. Feuerwehr Niederlahnstein wurde gegen 23:30 Uhr alarmiert und traf um 0:30 Uhr an der Einsatzstelle an. Nachdem man sich bei der Einsatzleitung gemeldet hatte wurde als erste Maßnahme eine Wasserversorgung mittels TS vom Rhein zur Motorspritze Oberlahnstein begonnen. Nach dem Aufbau erhielten die Niederlahnsteiner Einsatzkräfte den Auftrag die Kameraden der Freiw. Feuerwehr St. Goarshausen im Innenangriff abzulösen. Hermann Doneth wurde zusammen mit dem Kameraden Jaax in der 2. Etage zur Brandbekämpfung eingesetzt als nach ca. 30 Minuten die Decke einstürzte und Doneth begrub. Was aus dem Kameraden Jaax geworden ist geht aus dem Bericht nicht hervor. Vermutlich konnte dieser sich unverletzt retten. Nach einer ¾stündigen Bergungsarbeit konnte Doneth aus den Trümmern befreit werden, ins Hotel Moorbach verbracht, wo Sanitäter Wiederbelebungsversuche durchführten. Ein Dr. Klinke, aus Kamp, setzte nach seinem Eintreffen die Wiederbelebungsversuche fort musste aber nach zwei Stunden den Tod von Hermann Doneth feststellen. Nach dem Einsturz wurden die Niederlahnsteiner Einsatzkräfte aus dem Einsatz herausgelöst und der gesamte Innenangriff zurückgenommen. Die weitere Brandbekämpfung wurde von außen über mechanische Leitern weitergeführt. Der Leichnam wurde durch das LF 8 der Niederlahnsteiner Feuerwehr nach Niederlahnstein in die Leichenhalle transportiert. [29]

Gegen 04:15 Uhr (22.11.1949) war das Feuer auf seinen Herd beschränkt, von den eingesetzten Wehrleuten wurden zwei leicht verletzt und sechs erlitten eine Rauchvergiftung. Eine Brandwache musste bis zum 24.11.1949 gestellt werden.

Warum ist der Brand ausgebrochen? Eine eingehende Überprüfung der erstgenannten Brandstelle ergab, dass sich in diesem Raum keine offene Feuerstelle befand, aber eine elektrische Leitung dort lag. In der Lampenfassung befand sich keine Glühbirne. Es konnte also der Stromkreislauf nicht in Tätigkeit gesetzt werden, wodurch unter Umständen ein Kurzschluss hätte entstehen können. Die elektrischen Leitungen des Klosters sind aber durch die MKW (Mainkraftwerke, jetzige SÜWAG) Oberlahnstein am 14.10.1949 einer Prüfung unterzogen worden, die die Anlagen im besten Zustand vorgefunden hat. Die zweite Möglichkeit war das Ausbrennen der im Klostergebäude vorhandenen 17 oder 18 Schornsteine. Dies hatte am 15.11.1949 stattgefunden. Nach Angaben des Bezirksschornsteinfegermeisters waren die Schornsteine des Klosters in einem einwandfreien Zustand. Da das Ausbrennen der Schornsteine solange zurück lag (sechs Tage), dürfte eine Ursache zur Entstehung des Brandes hier nicht zu suchen sein.

Brandstiftung wurde auch in Betracht gezogen. Hier gab es zwei Varianten bzw. Gerüchte: Am Freitag, dem 25.11.1949 ging dem Leiter des Klosters postalisch ein anonymer Brief zu. In diesem Briefumschlag lag eine Postkarte auf der geschrieben stand: „Ich habe mich gerächt, der Täter“ Darunter stand ein N oder ein W. Der Brief wurde zu Ermittlungszwecken der LKP – Abteilung (Kriminalpolizei) Koblenz übergeben. Ein ähnlicher Brief war ein paar Woche vorher, nach einem Brand in Winnigen, schon einmal aufgetaucht. [30] Die Kriminalpolizei vertrat diesen Standpunkt der Brandstiftung damals nicht und glaubte, dass es sich bei dem Briefeschreiber um einen geistig verwirrten oder sensationlustigen Trittbrettfahrer handelte. Das Kloster gewährte zahlreichen heimatlosen Wanderern, die an die Klosterpforte klopfen eine Mahlzeit und für kurze Zeit Obdach. Die zweite Variante bzw. das Gerücht lautete dahin, dass nach Aussagen eines Franziskanerpaters in der Nacht vom Samstag zum Sonntag zwei junge Männer, die sich als Invaliden ausgaben, im Kloster übernachteten. Diese sind den Sonntag über in Bornhofen geblieben und wurde gegen Abend im Kloster beköstigt. Das Essen,

dass ihnen im Sprechzimmer serviert wurde, bemängelten sie mit den Worten, dass sie Bratkartoffeln haben wollten. Der anwesende Pförtner machte ihnen aber klar, dass die Klosterküche schon geschlossen sei und sie mit der ihnen angebotenen Mahlzeit vorlieb nehmen müssten. Als der Pförtner kurz darauf nochmals nach den beiden sah, waren die Burschen verschwunden und hatten den größten Teil des Essens stehen lassen. Einer der Burschen wurde am folgenden Tag, unmittelbar nach Ausbruch des Brandes vom Klostergebäude kommend gesehen, wie er sich schmunzelnd die Hände rieb und äußerte: „Heute Abend gibt's aber ordentlich Bratkartoffeln.“ Gegen diese Auffassung spricht aber die kriminalpolizeiliche Feststellung, dass der Brandherd zwar in unmittelbarer Nähe des als Notunterkunft benutzten Raumes lag, dieser aber am Tage der Brandkatastrophe nicht belegt war. Auch der damalige Pater Guaderian hält diese Hypothese für ausgeschlossen, er glaubte nicht, dass sich irgendwer in den Räumen des Klosters unbemerkt aufzuhalten vermocht hätte. [31]



Die gesamte Bevölkerung von Niederlahnstein nahm Abschied von Hermann Doneth, auch viele Vertreter der Bezirks – Regierung Montabaur. In der Leichenhalle und am Grabe hielten Feuerwehrleute die letzte Wache. Der Männergesangsverein ehrte den Verstorbenen durch einen Chor. Das Musikkorps der Feuerwehr Bendorf begleitete den Trauerzug. Am Grab sprach der Obere des Konvents der Franziskaner, Pater Ditmar. Er würdigte nochmals die Tat die der Verstorbene vollbracht hatte. Auch Bürgermeister Dr. Müller sprach am Grab Dankesworte und hob die Verdienste hervor die

Herrmann Doneth erworben hatte. Der Betriebsratsvorsitzende J. Mölders und E. Denzer legten im Namen der Gewerkschaft Kränze nieder. Es folgten Bürgermeister Weimer von Kamp-Bornhofen, Kreisbrandinspekteur Didering, der Wehrrührer von Niederlahnstein, Dr. Schäfer vom Landesamt für Brandschutz, Mr. Senegal, Delegierter der französischen Zivilverwaltung des Regierung – Bezirk Montabaur mit Frau, der Chef der französischen Zivilverwaltung für den Kreis St. Goarshausen Mr. Michaud, der Amtsleiter der Berufsfeuerwehr Koblenz Herr Weber, Vertreter der Feuerwehren Lahnstein, Braubach, Kamp – Bornhofen, Bad Ems und Andernach, die Kolpingfamilie Niederlahnstein sowie Vertreter der Schulkameraden. [32]

Schon am 22.11.1949 wurde mit den Aufräumarbeiten an der Brandstelle begonnen. Mit der Beaufsichtigung der Aufräumarbeiten wurde Bauinspektor Dressler vom Kreisbauamt beauftragt, der auch die örtliche Bauleitung ausübte. Die fast unbeschädigte Kirche wurde, um die Gewölbe vor Witterungseinflüssen zu schützen, sofort mit einem Notdach versehen. Von wald-



Hermann Doneth

besitzenden Gemeinden wurden Gerüststangen und Tannenholz unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Auch wurden von zahlreichen Baustoffhändlern kostenlos Baumaterialien spendeten. [33] Mitte der 50iger Jahre wurde unmittelbar neben dem Kloster ein Gedenkkreuz errichtet. [34]

Das Felsenkreuz

In Kamp – Bornhofen

Erinnerungen an Hermann Doneth

Hebe, o Pilger, den Blick

empor zu dem Kreuze am Felsen

rufe zurück ins Gedächtnis des

mutigen Wehrmanns Opfer

als von dem brennenden Kloster

niederstürzten die Trümmer –

nicht konnt ` der Wackr`e entrinnen

Drum hat Bornhofen errichtet

Oben an felsiger Höhe,

nennend den Namen des Totes

ein Mal mit der Bitt `um Gebet, -

treulich wir wollen des Wehrmanns

hier an dem Kreuz gedenken.

Toni Müller, Niederlahnstein [35]

Quellenangabe:

[1] PhFA L: Schnell, Kunstführer Nr. 1645 = Marienwallfahrtsort Bornhofen

[2] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832 : Brandbericht

[3] Gespräch mit Franz-Josef Meurer, Zeitzeuge und ehemaliger Wehrleiter der Freiwilligen Feuerwehr Kamp-Bornhofen am 17.06.2016. Geführt von Stefan Specht

[4] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832 : Brandbericht

[5] FFL A: Artikel im Rhein-Lahn-Kurier vom 19.11.1999

[6] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832 : Brandbericht

[7] FFL A: Artikel in der Rhein-Lahn-Zeitung Nr. 269 vom 19.11.1999

[8] FFL A: Rhein-Post Nr. 102 vom 23.11.1949

[9] FFL A : Artikel im Rhein-Lahn-Kurier vom 19.11.1999

[10] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832 : Brandbericht

[11] FFL A : Artikel im Rhein-Lahn-Kurier vom 19.11.1999

[12] BF Ko : Wachbuch vom 25.06.1945 – 01.06.1952

[13] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832: Brandbericht

[14] PhFA L : Der Feuermelder; Rundbrief Nr. 145 der Motiv-Arbeitsgemeinschaft > Feuerwehr < e.V. vom Dezember 2012; Die Feuerwehr in Frankreich von Stefan Specht, S. 58 ff.

[15] StA L.: Artikel in der Rhein-Post vom 12.07.1956

[16] KaRo: Festschrift 100 Jahre Freiwillige Feuerwehr St. Goarshausen

[17] StA L: Bestand Niederlahnstein Abt. 17 Nr. 392: Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über das Brandschutzwesen (Rheinland – Pfalz) 11. Mai 1949 VI. Abschnitt: Übergangs – Bestimmungen zu § 38

[18] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832: Lagebericht über das Brandschutzwesen im Kreis St. Goarshausen vom 04.02.1955

[19] FFL A: Artikel im Rhein-Lahn-Kurier vom 19.11.1999

[20] StA Ko: Artikel in der Rhein-Post Nr. 148 vom 08. November 1949

[21] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832: Brandbericht

[22] FFL A Schau ins Land „Flammen über Kamp-Bornhofen“, undatiert

[23] FFLA: Artikel in der Rhein-Lahn-Zeitung Nr. 271 vom 22.11.2014

[24] Gespräch mit Franz-Josef Meurer, Zeitzeuge und ehemaliger Wehrleiter der Freiwilligen Feuerwehr Kamp-Bornhofen am 17.06.2016. Geführt von Stefan Specht

[25] FFLA: Artikel in der Rhein-Lahn-Zeitung Nr. 271 vom 22.11.2014

[26] FFL A: Artikel im Rhein-Lahn-Kurier vom 19.11.1999

[27] FFL A: undatierter Zeitungsbericht

[28] FFLA: Artikel in der Rhein-Lahn-Zeitung Nr. 269 vom 19.11.1999

[29] FFLA: Ordner franz. Besatzung 1945-1949

[30] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832 : Brandbericht

[31] FFL A: „Kloster Bornhofen zerstört“, Sonderdruck nach Berichten der Rhein-Post, undatiert

[32] FFL A: Artikel in der Rheinisch-Nassauische Zeitung Nr. 106 vom 26.11.1949

[33] LHA Ko Best. 443 Nr. 1832: Brandbericht

[34] StA L : Artikel in der Rhein-Zeitung Nr. 265 vom 15./16.11.1983

[35] StA L: Rhein-Post (?) vom 17.11.1964

Aus dem Archiv der Feuerwehr Datteln

von Peter KORTE

Es geschah im Oktober...

24.10.79 Ein Vulkanausbruch des Vesuv legt die Städte Pompeji, Herakulaneum und Stabiae in Schutt und Asche (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 35 / Katastrophen, die die Welt erschütterten, S. 45 / Geschichte 6/2014, S. 33)

1299 Ab diesem Jahr werden in Passau (BY) Brandstiftungen durch Ächtung (Ausstoß aus der Gemeinschaft) des Straftäters bestraft (Rassek 2016, „Feuerswesen“, S. 15)

23.10.1529 Die gesamte Stadt Sendenhorst (NW) brennt mit Ausnahme weniger Häuser im Süden und We-

sten vollständig nieder, auch der Kirchturm mit seinen fünf Glocken wird zerstört (Festschrift FF Sendenhorst 1950, S. 13 / E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 325)

17.10.1614 Bei einem verheerenden Stadtbrand brennen 50% der Stadt Arnsberg (NW) nieder (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 230)

13.10.1624 Die Stadt Bevergern (heute Stadtteil von Hörstel, NW) wird durch einen zweitägigen Großbrand verwüstet (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 45 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 187)

11.10.1634 Eine katastrophale Flut, die „Zweite

Mandränke, verwüstet die nordfriesische Küste. 9.000 bis 15.000 Menschen ertrinken, 50.000 Tiere werden getötet. 1.300 Häuser, 18 Kirchen u. 28 Mühlen werden zerstört. Die Deiche brechen an mehr als 291 Stellen (Natur- und Brandkatastrophen, S. 14 / Geschichte 6/2014, S. 38)

Oktober 1634 Im Herbst des Jahres lässt der Kurfürst von Sachsen in Holland eine „große Schlangenbrand-spritze nebst dem dazugehörigen Canal“ kaufen und nach Dresden bringen (Hornung, Die Entwicklung der Feuerlöschpumpe, VFDB 3/1960, S. 137)

12.10.1719 Bei einem Böttcher entsteht ein Feuer, das in Breslau (heute Wroclaw, Polen) innerhalb vier Stunden 13 Häuser vernichtet. Der Magistrat lässt in den Kirchen Gelder für die Besitzer sammeln, da eine „Brand-Cassen hier nicht Brauch“ (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 58)

17.10.1734 Nach 1655, 1657 und 1677 erneut ein Großfeuer in Beckum (NW): 146 Häuser brennen nieder. Niedergang der Stadt auf 200 Einwohner (E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 42 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 250)

20.10.1769 Verordnung zur Schaffung der „Brand- und Feuerassecuracion Bamberg“ (C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 371)

16.10.1834 Beide Häuser des brit. Parlaments, der Westminster Palast und die Stefanskapelle, brennen bis auf die Grundmauern nieder (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 266 / Hornung, FF-Geschichte, S. 54 / Feuerwehrfahrzeuge der Welt 24/2004)

26.10.1849 In Mainz beginnt die Organisation einer Feuerwehr, Begründer ist Schornsteinfegermeister Carl Weiser, der an diesem Tage zum Leiter des Mainzer Feuerlöschwesens ernannt wird (Weiser, Die deutsche Feuerwehr, 1855, S. 25 / Brandschutz 4/2006)

Oktober 1854 In Chemnitz entsteht mit Genehmigung des Rates die „Erste Freiwillige Feuerwehr Kompanie“ (CTIF 2012: Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 60)

04.10.1854 Die Stadt Memel (heute Klaipėda, Litauen) wird durch einen dreitägigen katastrophalen Stadtbrand zu etwa einem Drittel zerstört. Es verbrennen u. a. 330 Wohnhäuser, 83 Speicher, 133 Ställe, drei Kirchen, 5

Schulen und 9 Geschäftshäuser (Der Feuerwehrmann 10/1977 / Thalia in Flammen, S. 262)

04.10.1859 Über zwei Tage dritter Deutscher Feuerwehrtag in Karlsruhe (BW) mit 38 Wehren. Beschluss über die Schaffung eines Organs für Publikationen (Jubiläumsausgabe lauffeuer 1978, S. 158 ff. / Feuerwehrwehrojahrbuch 1980/81, S. 217)

26.10.1859 Gründung der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Landshut (BY) (Festschrift 125 Jahre FF Landshut 1984, S. 21)

04.10.1874 Erster Feuerwehrtag des Feuerwehrverbandes Minden-Ravensberg-Lippe in Bückeburg (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, 2012, S. 32)

01.10.1884 Mit königlichem Erlass werden der „Westfälischen Feuerwehr-Unfallkasse“ die Rechte einer juristischen Person verliehen (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, 2012, S. 167)

03.10.1884 Das Schloss Christiansborg in Kopenhagen brennt nach 1794 durch einem Ofenbrand bis auf die Schlosskirche erneut vollständig nieder. Auch die Reichstagsbibliothek wird zum großen Teil vernichtet. Das Gebäude ist zwar mit Brandschutzwänden, Hydranten und anderen Vorrichtungen versehen, doch das Gewirr der Abluftrohre und –schächte, durch das sich die Flammen ausbreiten, ist den Löschkräften kaum vertraut (Effenberger 1913, die Welt in Flammen, S. 396 / VFDB 4/1973 / CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 26)

14.10.1884 Das größte Depot der Berliner Pferdebahn in Schöneberg mit 30 Ställen zu je 20 Pferden, Wagenschuppen etc. wird durch einen Großbrand vernichtet. Die Pferde werden gerettet. Der Sachschaden beträgt 50.000 Mark (Brandwacht 6/1971)

05.10.1889 In Den Haag (NL) wird nach Amsterdamer Vorbild eine BF gegründet (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 295 u. 313)

01.10.1904 Die BF Gelsenkirchen (NW) nimmt ihren Dienst auf. Eine „ständige Brandwache“ bezieht das erste Spritzenhaus der Stadt Gelsenkirchen (160.000 E) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 34 / 100 Jahre BF Gelsenkirchen, Festbuch

2004, Seite 36 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

03.10.1909 SOS („Save Our Souls“) wird zum internationalen Notrufsignal bestimmt

23.10.1909 Feierliche Einweihung des Rheinisch-Westfälischen Feuerwehrmuseums Gelsenkirchen (NW) (Archiv FF Datteln 3790-15 / 100 Jahre BF Gelsenkirchen, Festbuch 2004, S. 38)

08.10.1919 Nach dem finanziellen Zusammenbruch der „Freiwilligen Rettungsgesellschaft“ in Leipzig wird dort der gesamte Krankentransport der BF übergeben (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 53)

08.10.1919 Gründung des sächsischen Berufsfeuerwehr-Verbandes in Leipzig (Sachsen) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, Seite 55)

12.10.1919 25. badischer dreitägiger Landesfeuerwehrtag in Offenburg (BW) (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 60)

24.10.1919 Gründung der BF Britz, ab 01.11.1922 BF Berlin (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 34)

01.10.1929 In Hamburg wird der Hafen-Unfalldienst der Feuerwehr übertragen (CTIF 2013, Sanitäts- und Rettungsdienst bei den Feuerwehren, S. 61)

15.10.1929 Gründung der BF Zoppot (Danzig), 1945 aufgelöst (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 35 / FeuerwehrChronik 6/2014 v. 30.11.2014)

04.10.1934 Das „Versailles von Portugal“, das historische Königsschloss Queluz in Lissabon wird durch ein Großfeuer vollständig vernichtet (Dattelner Anzeiger v. 06.10.1934)

12.10.1939 Ausführungserlass zur 1. Durchführungsverordnung zum Gesetz über das Feuerlöschwesen. Die Feuerschutzpolizei einer Gemeinde heißt nun: „Der Oberbürgermeister als Ortspolizeibehörde, Kommando der Feuerschutzpolizei“ (Stuttgarter Feuerwehrchronik 2002, S. 48)

23.10.1939 Durch die 3. DVO zum Gesetz über das Feuerlöschwesen vom 23.11.1938 wird die Freiwillige Feuerwehr eine technische Hilfspolizeitruppe in der Hand eines Ortspolizeiverwalters (Oberbürgermeister/Bürgermeister). Die Berufsfeuerwehr wird „Feuerschutzpolizei“ (Festschrift FF Datteln 1952, S. 15 / 110 Jahre Berufsfeuerwehr Essen 2004, S. 48)

06.10.1944 Nach Luftangriffen sind alle fünf Feuerwachen der Stadt Dortmund aufs schwerste beschädigt. (Festschrift 100 Jahre BF Dortmund 2001, S. 39). Auch die Westfalenhalle brennt nieder

22.10.1944 Die Provinzial-Feuerwehrschnule für Westfalen in Münster (NW) wird durch Bombardierung zerstört. Ab 28.10. Einzug ins Provisorium Hermann-Göring-Schnule in Mettingen (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 289)

07.10.1949 Bildung der DDR. Die Feuerwehr bekommt den „gesellschaftlichen Auftrag zum Schutz des Volkseigentums und des Aufbaus antifaschistisch-demokratischer Ordnung vor Bränden und anderen Gemeingefahren.“ (Gläser 2012, „Wasser marsch in Ost-Berlin“, S. 258)

01.10.1954 In der Feuerwehr der DDR werden dunkelblaue Uniformen (einreihig, hochgeschlossener Kragen und rote Biesen an den Hosen) und veränderte Schulterstücke eingeführt (Gläser, Wasser marsch in der DDR, S. 632)

03.10.1954 Bergwerksunglück auf der Zeche Hansa in Dortmund. Eine Arbeitsbühne in Schacht III bricht zusammen, 10 Bergleute stürzen 40 Meter tief und kommen ums Leben (RZ v. 04.10.1954 / Recklinghäuser Zeitung v. 08.02.2012 u. 03.10.2013)

13.10.1954 Nahe des Bahnhofs Elst (NL) fährt ein Diesellozug in voller Fahrt auf einen den Bahnhof verlassenden Vorortzug. Das Unglück fordert 10 Menschenleben und 15 Schwerverletzte (RZ v. 14.10.1954)

23.10.1954 Per Gesetz wird in NRW für besondere Dienste auf dem Gebiet des Feuerschutzes ein FW-Ehrenzeichen gestiftet (Gesetz über die Stiftung eines Feuerwehrehrenzeichens – GS.NW. S. 138) und in drei Stufen verliehen (Landkreis Recklinghausen 1945 – 1965, S. 67)

27.10.1954 Einweihung der Landesfeuerwehr-

schule Schleswig-Holstein nach dem Umzug von Eckernförde nach Harrislee (CTIF 2014, Schulen und Ausbildungsstätten der Feuerwehren, S. 296)

30. 10.1954 In der kroatischen Hauptstadt Zagreb entgleist auf stark abschüssiger Strecke ein Straßenbahnwagen und überschlägt sich: Das Unglück fordert 17 Tote und 41 Verletzte (RZ v. 01./02.11.1954)

01.10.1959 Verursacht durch rauchende Arbeiter bei Spritzarbeiten zur Schädlingsbekämpfung im Dachbodenraum gerät die ev.-luth. Stadtkirche (1756) in Jever (NI) in Brand und wird bis auf einen Choranbau trotz des Einsatzes von 10 Feuerwehren ein Raub der Flammen. Der Wasserdruck der Hydranten reicht nicht aus (Nordwest-Zeitung v. 02., 03. u. 05.10.1959 / Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 60)

31.10.1964 Gründung der „Deutschen Jugendfeuerwehr im DFV“ beim Delegiertentag des Deutschen Feuerwehrverbandes in Berlin (24. Dt. Feuerwehrtag 1970, S. 91 / Hornung, Geschichte der FF, S. 103 / Jubiläumsausgabe Lauffeuer 1978, S. 161 / Bürger gegen den roten Hahn, S. 84 / BrandSchutz 3/2014 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 197). Stiftung des Emblems der Deutschen Jugendfeuerwehr (Feuerwehr-Jahrbuch 2012, S. 199)

13.10.1974 Gründung des Landesfeuerwehrverbandes NRW in Espelkamp (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem Gebiet von NRW, S. 63). Willi Real, seit dem 17.10.1970 Leiter der Verbandsgruppe Westfalen-Lippe des Verbandes Freiwilliger Feuerwehren, übernimmt die Leitung des Landesfeuerwehrverbandes NRW

14.10.1974 Beginn der ersten bundeseinheitlichen Brandschutzwoche unter dem Motto. „Der Bürger und seine Feuerwehr“ (Der Feuerwehrmann 4/1974 / Brandschutz 12/1974). Seit diesem Jahr führen die Feuerwehren der Bundesrepublik bundesweite Brandschutzwochen durch (Festschrift 125 Jahre DFV, S. 165)

01.10.1979 Größter Feuerwehreinsatz der Nachkriegszeit bis dahin in einem Tanklager in der BRD. Im Duisburger Hafen (NW) werden durch ein Feuer 30 Millionen l Treibstoff in Tanks vernichtet. Sachschaden 30 Mio. DM (112 Magazin für den Feuerwehrmann 12/1979 / Feuerwehr Magazin 10/1984 / Notruf 112, Bd. 1, S.10)

10.10.1989 Im Dachgeschoss der Orthopädischen

Fachklinik Stenum (Ganderkesee, NI) bricht ein Brand aus, der einen selten großen Aufwand an menschlicher u. technischer Hilfskraft erfordert. Sieben Hubschrauber der BW, 25 Fahrzeuge sämtlicher Rettungsdienst aus dem Landkreis Oldenburg evakuieren die Patienten. Sieben Feuerwehren mit ca. 40 Fahrzeugen u. 200 Feuerwehrleuten bekämpfen das Feuer. Der Brandschaden beträgt 1,5 Mio. DM (Nordwest-Zeitung v. 11. u. 12.10.1989 / Delmenhorster Kurier v. 11.10.1989 / Feuerwehr-Lehr- u. Informationsblatt „St. Florian“ Nr. 70 von Jan. 1990 / H. Henne in FeuerwehrChronik Nr. 3 v. 31.05.2018, S. 82)

31.10.1989 Großfeuer bei der Veba Öl-Horst (NW) durch in Brand geratenes Pentan-Gemisch; acht Verletzte und ca. 10 Mio. DM Sachschaden (90 Jahre FF Gelsenkirchen 1994, S. 11)

12.10.2004 Ein Großfeuer zerstört in Gelsenkirchen (NW) eine Gewerbehalle mit Textilien und richtet einen Sachschaden von ca. vier Mio. Euro an (Der Feuerwehrmann 1-2/2005)

26.10.2009 Großbrand eines Hallenkomplexes eines Holzverarbeitenden Betriebes im Bremer Industriehafen. Die Löscharbeiten mit u. a. vier Löschbooten und 300 Einsatzkräfte dauern 17 Stunden. Der Sachschaden beträgt ca. 14 Mio. Euro (Feuerwehr-Magazin 2/2010)

Es geschah im November...

1314 In Konstanz kommt es zu einer Brandkatastrophe, weil ein frommer Jude wegen der Sabbatruhe den Entstehungsbrand in seinem Haus nicht löscht (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 85 / O. Ö. Landesfeuerwehrverband: , Heft 1 Feuerwehrwesens, 2006)

03.11.1639 In Sendenhorst (NW) brennen bei einer Brandkatastrophe 80 von insgesamt 150 Häusern nieder (Festschrift FF Sendenhorst 1950, S. 13 / E. Keyser, Westfälisches Städtebuch Band III mit Westfalen 1954, S. 325 / Fischer, Chronik des Münsterlandes 2003, S. 201)

02.11.1699 Bei einer Feuersbrunst werden in Arnsberg (NW) 30 Bürgerhäuser und zahlreiche Scheunen und Stallungen „in Asche gelegt“ (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 230)

02.11.1699 Große Feuersbrunst in Haltern (heute: Haltern am See; NW). Seither findet am Fest Allerheiligen eine Prozession statt (Luermann 2001, Stadtchronik 2000 Jahre Haltern, S. 102)

27.11.1699 Der Rat der Stadt Bern (CH) erteilt den Auftrag zum Kauf einer holländischen Schlauchspritze (Hornung, Die Entwicklung der Feuerlöschpumpe, VFDB 3/1960, S. 137)

04.11.1719 Gründung einer Feuer-Sozietät für die Städte des Herzogtums Hinterpommern (1711 schon als „Wilhelmsburger-Neuhofer Brandkasse“ gegründet) (Zwierlein 2011: Der gezähmte Prometheus, S. 370)

03.11.1749 Gründung einer Feuersocietät für die Stadt Breslau (heute: Wroclaw, Polen) (Zwierlein 2011: Der gezähmte Prometheus, S. 370)

26.11.1774 Verordnung betr. die für die Nassau-Katzenelbogischen Lande aufgerichtete allgemeine Brand-Assecuranz-Gesellschaft/Brandkassen-Verordnung für die Nassau-Oranischen Lande (C. Zierlein 2011, Der gezähmte Prometheus, S. 371)

10.11.1784 In Dresden wird ein „allernädigstes Mandat“ zur Errichtung der „Kursächsischen Brandversicherungs-Sozietät“ mit Versicherungszwang erlassen (H.G. Müller in Hist. Schriftenreihe des Oö. Landes-Feuerwehrverbandes, Entwicklung des Feuerwehrwesens Heft Band 4 (2008), S. 135 / FeuerwehrChronik v. 30.09.2009)

16.11.1799 Nach 1699 zerstört in Arnberg (NW) erneut ein verheerender Stadtbrand in kurzer Zeit 30 Wohnhäuser (Effenberger 1913, Die Welt in Flammen, S. 230)

08.11.1834 Nach Ausbruch eines Brands im Sudhaus der Salinenstadt Reichenhall (BY) treibt ein starker Westwind die Flammen über die Dächer in die engen Gassen der Stadt, wo nach achtstündiger Dauer 246 Häuser eingäschert werden. Nur etwa 80 Häuser werden vom Feuer verschont (Das Feuer hat zwei Gesichter, S. 132)

24.11.1849 In Augsburg wird die erste Freiwillige Feuerwehr Bayerns gegründet (rechts des Rheins) (10 Jahre LFV Bayern e.V. 1993-2003, S. 68 / CTIF 2011, Feuerwehr- und Turnerbewegung, S. 185). Zwei Vereine schließen sich zum „Augsburger Rettungs- und Lösch-

Verein“ zusammen (CTIF 2015: Spektakuläre Brände und Brandstiftungen, S. 77)

28.11.1864 Das Großherzogliche Ministerium des Innern in Karlsruhe erlässt für Baden eine „Verordnung, die Verhütung von Feuersgefahr für Gebäude betreffend“ mit vorbeugenden Maßnahmen zur Brandverhütung (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 52)

November 1869 Richard Wagner vertont den „Feuerwehrmänner-Gruß“: Treue sei unsere Zier, Liebe sei das Panier, Tatkraft sei unser Wort, Gott unser höchster Hort!“ (Brandschutz 2/99, S. 66)

13.11.1904 In den vom Hochwasser betroffenen Gemeinden Schlesiens werden Wasserwehren gebildet. Statistisch werden bis 1903 in der Provinz Schlesien 65 Wasserwehren gegründet (FeuerwehrChronik Nr. 6 v. 30.11.2010)

15.11.1909 Gründung der BF Thorn (Westpreußen) – 1919 aufgelöst (Polen) (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 34 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

06.11.1919 Gründung der BF Tempelhof, ab 01.11.1922 BF Berlin (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung von Berufsfeuerwehren, S. 35)

09.11.1934 Bildung des Deutschen Ausschusses für das Grubenrettungswesen (Auflösung des Preuß. Ausschusses) (Farrenkopf: „Zugepackt – heißt hier das Bergmannswort, Geschichte der Hauptstelle für das Grubenrettungswesen, S. 231 ff.)

01.11.1939 Die reichseinheitliche Zeitschrift „Die Feuerlösch-Polizei“ bekommt den Titel „Deutscher Feuerchutz“ – der Bezug ist verbindlich (150 Jahre Feuerwehrverbände auf dem heutigen Gebiet von NRW, S. 96 / Schamberger/Leupold 2015, Brandschutzgeschichte, S. 141)

14.11.1939 Dienstaufnahme der BF Gotenhafen (Westpreußen) der BF Litzmannstadt (Warthegau) und der BF Sosnowitz (Oberschlesien), alle 1945 aufgelöst (CTIF 2012, Entstehung und Entwicklung der Berufsfeuerwehren, S. 35 / Feuerwehrchronik 6/2014 v. 30.11.2014)

22.11.1939 Die Angehörigen der Feuerschutzpoli-

zei bekommen einen schwarzen Metallhelm ohne Kamm, links mit Polizeiabzeichen, rechts mit der Hakenkreuzflagge (Kaier 2008, Feuerwehrkopfbedeckungen, S. 27)

25.11.1939 Aufgrund des Gesetzes über das Feuerlöschwesen von 1938 u. seiner 3. DVO löst sich der Thüringische Landes-Feuerwehr-Verband in Weimar auf (Stöpel 1993, Thüringer Feuerwehr-Verband, S. 103). Der württembergische Landesfeuerwehrverband folgt am 27.11. nach (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 47)

02.11.1949 Ein Bergwerksunglück in der Urangrube in Annaberg (SN) fordert 340 Tote (Recklinghäuser Zeitung v. 08.02.2012)

24.11.1949 Ein Bergwerksunglück in der Urangrube in Johannegeorgenstadt (SN) fordert 220 Tote (Recklinghäuser Zeitung v. 08.02.2012)

25.11.1949 Der Landtag von Baden beschließt ein „Landesgesetz über die Feuerwehr“ (miteinander – füreinander, 150 Jahre Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg, 2013, S. 96)

25.11.1954 10 Bahnarbeiter einer Arbeitskolonne sterben zwischen Baden-Baden und Rastatt, als sie bei dichtem Nebel von einem Personenzug erfasst werden. Sie hatten entgegen den Anweisungen vorzeitig ihre Arbeit aufgenommen (RZ v. 26.11.1954)

01.11.1969 Auf dem Ost-Berliner Rangierbahnhof Pankow-Heinersdorf kommt es bei einem Unfall mit einem Kesselwagen zu einem Brand, der einen Schaden von 660.000 Mark verursacht (Gläser 2012, „Wasser marsch in Ost-Berlin, S. 455)

November 1969 Siegfried Steiger fordert in einem bundesweit veröffentlichen offenen Brief an alle Innenminister der Länder die bundesweite Einführung des gebühren- und vorwahlfreien Notrufs 110 (Rettungsdienst 11/2003, S. 82ff.)

26.11.1974 Das „Gesetz über den Rettungsdienst (RettG)“ wird in NRW erlassen (110 Jahre Berufsfeuerwehr Essen 2004, S. 69). Gesetz über den Rettungsdienst ersetzt im Rettungswesen das „Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung bei Unglücksfällen und öffentlichen Notständen“ von 1958. Der Kreis bleibt Träger, die Gemeinden werden Träger von Rettungswachen. Ein Not-

fallpatient soll in ca. 8 Min. ab Alarmierung erreicht werden. (100 Jahre FF Recklinghausen, S. 73 / Jahrbuch der Stadt Datteln 1979-1989, S. 384 / Neuhoff 2014, Feuer und Flamme, S. 240 / Archiv der FF Datteln 3760-02). Es tritt am 1.1.1975 in Kraft

16.11.1979 Der dt. Bundestag verabschiedet das Feuerschutzsteuergesetz, das das veraltete, als Landesrecht fortgeltende Feuerschutzsteuergesetz vom 01.02.1939 ersetzt (112 Magazin für den Feuerwehrmann 12/1979)

20.11.1979 Ein Großbrand bei den Kölner Fordwerken (Nordrhein-Westfalen) vernichtet die Halle für das Ersatzteillagerwesen vollständig. Die Feuerwehr spritzt pro Minute 15.000 Liter Löschwasser in das Feuer (Notruf 112, Band 1, Seite 103)

25.11.1979 Ein Großbrand bei Bertelsmann (Reinhard Mohn GmbH) in Gütersloh (NW) verursacht einen Sachschaden von ca. 20 Mio. DM. Insgesamt waren rund 200 Feuerwehrleute eingesetzt (112 Magazin für den Feuerwehrmann 1/1980 / Festschrift 1984 25 Jahre Werkfeuerwehr Mohndruck, S. 45)

01.11.1984 bis 04.11. elfter Dt. Jugendfeuerwehrtag in Berlin, 20 Jahre Dt. Jugendfeuerwehr im DFV (Festschrift 1984)

01.11.1994 In der Nähe von Ursink (Russ) in der Antarktis platzt eine Pipeline. Mehr als 100.000 Tonnen Öl laufen aus und verursachen eine riesige ökologische Katastrophe. Um das Öl zu beseitigen, wird es angezündet (Greenpeace Nachrichten 04/2015)

03.11.2004 Explosionskatastrophe in einem Lager für Feuerwerkskörper in Kolding (DK). 340 Einsatzkräfte bekämpfen das Feuer. Ein Feuerwehrmann stirbt, acht werden schwer verletzt. 750 Haushalte müssen evakuiert werden, der Sachschaden beläuft sich auf 94 Millionen Euro (Brandschutz 3/2005)

11.11.2004 Eine Mutter lässt in Duisburg (NW) ihre drei kleinen Kinder in einem Duisburger Mehrfamilienhaus für wenige Minuten allein. Die Kinder spielen mit offenem Feuer und kommen in den Flammen um. Zwei Feuerwehrmänner erleiden einen Schock

27.11.2004 Bei Löscharbeiten in einer Tiefgarage in Gretzenbach (CH) stürzt die Betondecke ein. Sieben Feu-

erwehrmänner kommen dabei ums Leben (Brandschutz 1/2005)

03.11.2009 Der MAGS-NW setzt die gemeinsame Ausbildungs- und Prüfungsordnung (RettAPO) in Kraft. Die Ausbildung ist danach auf die Patientenbetreuung beim Krankentransport und auf die Fahrer- u. Helferfunktion in der Notfallrettung ausgerichtet (Der Feuerwehrmann 12/2009)

28.11.2009 Erstes (zweitägiges) Seminar „Feuerwehrgeschichte“ des Landesfeuerwehrverbandes NRW im Haus Phoenix in Bergneustadt (Der Feuerwehrmann 12/2009)

28.11.2014 Durch den Beschluss des Bundesrates wird die Möglichkeit geschaffen, dass u. a. Feuerwehrangehörige bereits mit 18 Jahren den Führerschein der Klasse C erwerben können (Bundesratsbeschluss, Drucksache 460/14 / Feuerwehr-Jahrbuch 2014, S. 38)

09.11.2018 Ausgehend von einem Feuer in einer

Scheune vernichtet ein Großbrand eine Schweinezucht in Mettingen (Kreis Steinfurt, NW) und zerstört das Gelände in weiten Teilen. Mindestens 1.700 Schweine verenden. Rund 100 Löschkräfte bringen den Brand unter Kontrolle, dessen Ursache unklar ist (Ruhrnachrichten vom 19.11.2018)

17.11.2018 200 Einsatzkräfte bekämpfen einen vermutlich durch einen techn. Defekt verursachten Großbrand in einer 1.400m² großen Montage- und Lagerhalle in Weigendorf (BY). Sie verhindern ein Übergreifen auf den Ausstellungs- und Verwaltungsbereich und angrenzende Objekte. Der Sachschaden beträgt ca. zwei Mio. Euro (FEUERWEHR Retten Löschen Bergen 6/2019)

29.11.2018 Tagelange schwere Unwetter fordern bei Überschwemmungen in ganz Italien einschl. Sizilien über 30 Todesopfer. Menschen werden von Bäumen erschlagen, von Wellen mitgerissen, von Erdbeben begraben und auf einer Insel bei Sardinien tötet ein Blitz eine deutsche Urlauberin (Ruhrnachrichten v. 05.11.2018)

Vom Gerätewagen zum Feuerwehrkran - über 100 Jahre Sonderfahrzeuge für technische Hilfeleistungen bei der Feuerwehr Hamburg

von Manfred GIHL

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 Zugvorrichtungen. 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 Rüst-

kraftwagen (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 FNFW 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 FNFW 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 Herichtung eines "Werkstättzuges". Im Jahresbericht für den Berichtszeitraum 01.04.1951 bis 31.03.1952 ist ausgeführt: "Als neues Hilfsfahrzeug ist ein Werkstattwagen mit Anhänger in Dienst gestellt, der über zahlreiche Sonderwerkzeuge und Beleuchtungsgeräte verfügt und als Zusatzfahrzeug nach größeren Brand- und Unfallstellen ausrücken soll."

Der Werkstättzug bestand aus einem Opel Blitz 3,0 t mit Kofferaufbau, Baujahr 1940, und einem



Mit dem "Werkstättzug", einem umgebauten Opel Blitz 3,0 t vom Baujahr 1940 und einem Anhänger trug die Hamburger Feuerwehr erstmals nach dem Krieg 1951 den gestiegenen technischen Hilfeleistungen Rechnung.



1964 bis 1966 wurden drei als "Rüstwagen" bezeichnete Gerätewagen Mercedes-Benz LPF 911 (ohne Allradantrieb!) in Dienst gestellt.

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-His-

toriker 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 Gerätewagen auf der Basis von Mercedes-Benz-Frontlenker-Fahrgestellen ("Pullman") – siehe Tabelle 1. Die Gerätewagen wurden feuerwehr-

intern 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 Karoseriwerk 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 Gerätewagen (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



Der "Gerätezug" von 1963 als Nachfolger des Werkstattzuges basierte auf einem Mercedes-Benz -Kastenwagen LPF 311 (Pullman) mit einem Anhänger. Der Gerätezug blieb bis 1977 im Dienst.

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.

Die 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 be-



Von 1976 bis 1986 besaß die Feuerwehr einen der in Deutschland seltenen Rüstwagen RW 3. Bachert hatte ihn auf einem MB LAK 1624 gebaut.

Rechts einer der zwei Rüstwagen RW 2 auf Kurzhauber-Fahrgestell MB LAF 1113 B mit Aufbau von Metz (Baujahr 1971, links der Rüstwagen RW-Öl auf Kurzhauber-Fahrgestell MB LA 1313 mit Aufbau von Ziegler (Baujahr 1971).



Rüstwagen RW 1 der 1. Generation: MB Unimog U 125, Aufbau Metz. Beschaffungen von 1972 bis 1974: 16 Stück.

schaffte 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 einen 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.". Er 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 Spreizergeräte zur Verfügung standen und zur Beladung gehörten. Als Geräteraum-Verschlüsse dienten jetzt Rollläden.



Rüstwagen RW 1 der 2. Generation: MB Unimog U 1300 L, Aufbau Metz. Beschaffungen von 1983 bis 1987: 17 Stück.

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 Seite 141.

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 Feuerwehrakademie 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 Au-



Drei Vorausrüstwagen VRW: Volvo XC D6, Ausbau Kiso wurden 2004 vornehmlich für Einsätze im Elbtunnel beschafft.

tobahn 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 (Büdelndorf) vorgenommen. Die Ausrüstung umfasst u.a. ein IFEX-Löschgerät und ein Akkubetriebenes 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 Feuerwehrakademie 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 Einbauschränke. 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 Feuerwehrakademie 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



Gerätewagen GW-Höhenrettung: Iveco 45 C 15 V, Ausbau Wille Karosseriebau. Indienst seit 2007.

Gerätewagen GW-Taucher: MB Atego 1024 L, Ausbau Wille Karosseriebau. Indienst seit 2009.



Vier Gerätewagen GW-Rettungsdienst in schwefelgelber Lackierung wurden 2005 für Großschadensereignisse beschafft. Basis: Kastenwagen MB Vario 513 D.

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 sieben-sitziger 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 Baube-

hörde 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.



Für größere technische Hilfeleistungen werden seit 2012 vier Rüstwagen Typ GW-R2 auf MB Unimog 5000 mit Aufbau von Ziegler beschafft.



Der seit 1996 zur Hamburger Feuerwehr gehörende Kampfmittelräumdienst erhielt 2002 acht Gerätewagen GW-KMRD auf Basis des Mitsubishi L 200 2,5 TDI (Allrad).

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 Liefere-

nung 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 Krananlage 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.



Als Behelfskranwagen KW 6 nutzte die BF Hamburg von 1947 bis 1958 diesen Halbketten-Zugkraftwagen Zgkw 18 (Geschützschiefler) der ehemaligen Wehrmacht, Baujahr 1947. Hier im Einsatz bei Bergung eines verunfallten Lkw.

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 Geschützschleppers

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 Geschützschlepper des Heeres auf dem Flugplatz Lentförden erfuhr, wo sich die "Verwertungsstelle für Beutefahrzeuge" befand. Mithilfe des britischen Aufsichtsoffiziers konnte der Geschützschlepper besichtigt und, da er als geeignet befunden wurde, für immerhin 40.000 RM erworben werden. Die Firma Jungenfeld in Lentförden hatte ihn soweit instandgesetzt, 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 Zugvorrichtung war ein Vorbau-Seilwinde mit einer Zugkraft von 10 t



Erster Rüstkraftwagen der Nachkriegszeit: RKW 10 Metz auf MB L 6600. Im Dienst von 1953 bis 1971.

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 05.11.1971 eine Privatfirma.

1971: Der FwK 20 von Gottwald

Nachfolger des RKW 10 wurde 1971 ein Feuerwehrran 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 Feuerwehrran 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 Feuerwehrran 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



Zweiter Kranwagen (FwK 20):
Gottwald AMK 45-21. Im Dienst
von 1970 bis 1988.

Dritter Kranwagen (FwK 50):
Liebherr LTM 1050. Im Dienst
von 1987 bis 2001.



Vierter Kranwagen (FwK 60):
Liebherr LTM 1060/2. Im
Dienst seit 2002.

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 2018 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	13	0	13
VRW	5	0	5
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	36	25	61

Die 61 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-Ver-
sorgung (2. Generation Baujahr 2009)
INFORMATION Nr. 6/2011: GW-R 3 Gerätewa-
gen Rüst 3
INFORMATION Nr. 12/2011: Rüstkonzept der
Feuerwehr Hamburg
INFORMATION Nr. 8/2012: KRD/Kommando-
wagen (VW Amarok)
INFORMATION Nr. 9//2012: KRD/Kommando-
wagen (VW T 5)
INFORMATION Nr. 1/2013: GW-R 1 Gerätewa-
gen-Rüst 1
INFORMATION Januar 2016: Gerätewagen 1
GW 1

H. Rohr: Hamburg - Rüstwagen RW 1 auf Uni-
mog 416-Fahrgestell- Brandschutz/Deutsche
Feuerwehr-Zeitung Nr. 9/1974
M. Gihl: Handbuch der Feuerwehr-Fahrzeug-
technik. Stuttgart 1995, 3. Auflage
M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehr-
fahrzeugbaus, Band 1. Stuttgart 1998
M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehr-
fahrzeugbaus, Band 2. Stuttgart 2000
M. Gihl: Die Fahrzeuge und Löschboote der
Feuerwehr Hamburg. Brilon 2003
M. Gihl: Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feu-
erwehr. 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
2017	4	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	

Suche und Biete

Es werden Informationen über das Feuerlöschwesen und Feuerwehrgeschichte aus den Bereichen Nord-/Ostmähren (Kuhländchen - unter anderem Neutitschein / Novy Jitschin und Altvatergebirge - unter anderem Niklasdorf gesucht. Wer hier helfen kann wendet sich bitte an Rüdiger Vieweger unter der Mailadresse: ruediger.vieweger@outlook.de

Hier wird ebenfalls nach Unterstützung gesucht. Auf der Suche nach dem Ursprung unserer

alten Gerätschaften habe ich eine Bestellliste einer FF gefunden. Hier wird bei der Fa. Blumhardt, ich kenne die nur aus Wuppertal, eine Schlauchhaspel und ein anderes Gerät (hab noch nicht entziffert was es heißt) bestellt.

Gibt es jemanden der sich mit Blumhardt-Geräten auskennt und eventuell Fotos hat. Dann könnte ich das mit unseren Teilen ohne Kennzeichnung mal abgleichen.

Wer helfen kann wendet sich bitte an: krapp.solingen@t-online.de

Termine

Im Rahmen der Florian Messe in Dresden findet dort am Freitag, 11. Oktober 2019 von 10 - 12 Uhr ein „Forum Feuerwehrhistorik“ im Gartensaal statt. Folgende Programmpunkte wird es geben.

10.00 Uhr Einführung Eröffnung

BD Carsten Löwe, Berufsfeuerwehr Dresden

10.10 Uhr Das Referat Feuerwehrhistorik des Landesfeuerwehrverbandes Sachsen e.V.

HBM Karsten Hieke, LFV Sachsen e.V., Glaubitz

10.40 Uhr Die Gründung des Referates Historik im KfV Chemnitzer Land e. V. – ein Erfahrungsbericht

BM Mario Legies, Kreisfeuerwehrverband Chemnitzer Land e. V., Limbach-Oberfrohna

11.10 Uhr Die digitale Kollektion zur sächsischen Feuerwehrgeschichte in der Sächsischen Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden

Dr. Konstantin Hermann, Sächsische Landesbibliothek - Staats- u. Universitätsbibliothek Dresden, Dresden

11.40 Uhr Feuerwehrhistorik und Traditionspflege bei der Feuerwehr Dresden

BD Carsten Löwe, Berufsfeuerwehr Dresden;

BA Wilfried Klahre, Berufsfeuerwehr Dresden

12.10 Uhr Die Feuerwehrausstellung den Technischen Sammlungen der Museen der Stadt Dresden
Roland Schwarz, Technische Sammlungen der Stadt Dresden, Dresden

Wir bedanken uns bei:

- ▣ Manfred Gihl
- ▣ Peter Korte
- ▣ Stefan Specht

Impressum

Herausgeber

Bernd Klaedtke & Michael Thissen

Redaktionsanschrift

Michael Thissen

Landstraße 25, 41516 Grevenbroich

M.Thissen@FW-Chronik.de

www.fw-chronik.de

Bernd Klaedtke (BKlaedtke@aol.com)

Vanikumer Str. 44, 41569 Rommerskirchen