

Vom Officiersautomobil zum Befehlswagen

– 110 Jahre Führungsfahrzeuge bei der Feuerwehr Hamburg –

von Manfred Gihl
Hamburg 2016

Einleitung

Führungsfahrzeuge sind eine wichtige Fahrzeuggattung jeder Feuerwehr. Bevor diese Fahrzeuggattung und deren Mindestausstattung in einheitlichen Vorschriften wie DIN-Normen festgelegt wurden, waren diese Fahrzeuge bei den deutschen Feuerwehren unter verschiedenen Bezeichnungen im Dienst, z.B. Stabswagen, Pkw, Vorfahrwagen, Ausrückewagen u.a.m., aber seit etwa den 1970er-Jahren war auch bereits der Begriff Einsatzleitwagen vielenorts üblich.

Normung von Einsatzleitfahrzeugen

Erstmals genormt wurden Einsatzleitwagen im Oktober 1981, und zwar mit den beiden Typen ELW 1 und ELW 3, im September 1984 folgte der Typ ELW 2. Der Normenausschuss Feuerwehrwesen (FNFW) teilte dieser Fahrzeuggruppe die DIN-Nummer 14507 zu. Folgeausgaben für den ELW 1 erschienen im Juli 1999 und März 2008, die Folgeausgaben für den ELW 2 im Juli 1999 und März 2008. Im Juli 1999 wurde unter der DIN 14507-5 ein neuer Typ von Einsatzleitwagen, der Kommandowagen (KdoW), neu in die Normung aufgenommen. Die aktuelle Norm für KdoW erschien im März 2008.

Die Definition des Einsatzleitwagens Typ ELW 1 lautet nach DIN 14507-2, Ausgabe März 2008:

"Einsatzleitfahrzeug, das mit Kommunikationsmittel und anderer Ausrüstung zur Führung taktischer Einheiten ausgestattet ist, vorwiegend

- a) der Einsatzleitung zur Anfahrt sowie Erkundung von Einsatzstellen,
- b) der Einsatzleitung als Hilfsmittel zur Führung von taktischen Einheiten und
- c) der Einsatzleitung als Hilfsmittel zu Führung von Verbänden mit Führungsassistenten, jedoch ohne stabsmäßige Führung" dient. Die Besatzung besteht aus mindestens einem Trupp (1/2). Die zulässige Gesamtmasse darf 3500 kg nicht überschreiten.

Die Definition des Einsatzleitwagens Typ ELW 2 lautet nach DIN 14507-3, Ausgabe März 2008:

"Einsatzleitfahrzeug, das mit Kommunikationsmittel und anderer Ausrüstung zur Führung taktischer Einheiten ausgestattet ist, dessen Besatzung aus mindestens einem Trupp (1/2) besteht und vorwiegend

- a) der Einsatzleitung als Hilfsmittel zum Führen von Verbänden oder sonstigen Einheiten mit Führungsassistenten und stabsmäßiger Führung dient,
- b) der operativ-taktischen Führungskomponente als Führungsmittel dient."

Die zulässige Gesamtmasse darf 14.000 kg nicht überschreiten.

Die Definition des Einsatzleitwagens Typ ELW 3 lautete nach DIN 14507, Teil 4 - Ausgabe Oktober 1981:

"Einsatzleitwagen Typ ELW 3 dieser Norm dienen

- der Einsatzleitung als Hilfsmittel zum Führen von Verbänden mit Führungsgehilfen, jedoch ohne stabsmäßige Führung,
- der Einsatzleitung als Hilfsmittel zum Führen von Verbänden mit Führungsgehilfen und stabsmäßiger Führung,
- dem technischen Einsatzleiter im Katastrophenfall als Führungsmittel".

Angaben über Maße und Gewichte enthielt die Norm nicht. Lediglich die Einteilung des Aufbaus in drei Räume war vorgeschrieben: Raum A mit Arbeitsplätzen für Fahrer und Beifahrer, Raum B für die fernmeldetechnischen Einrichtungen und 3 Arbeitsplätze, Raum C mit mindestens 10 Sitzplätzen.

Für die Anwendung wurden Lkw mit Sonderaufbauten, Omnibusse (z.B. Berlin, Münster, Bochum, Karlsruhe), Wechselaufbauten (z.B. Rheinland-Pfalz) und Sattelaufleger (z.B. Köln, München) verwendet. Auch für die Aufteilung auf zwei Fahrzeuge, zum Beispiel auf Abrollbehälter, gab und gibt es Beispiele. Seit 1999 ist der ELW 3 wegen des geringen Bedarfs nicht mehr genormt.

Die Definition des Kommandowagens (KdoW) lautet nach DIN 14507-5, Ausgabe März 2008:

"Einsatzleitfahrzeug, das vorwiegend der Einsatzleitung zur Anfahrt sowie Erkundung von Einsatzstellen dient." Zur Anwendung kommen Personenkraftwagen mit geschlossenem serienmäßigen Aufbau mit mindestens drei Einstiegstüren.

Bei der Feuerwehr Hamburg sind KdoW, ELW 1, ELW 2, ELW 3 (Befehlswagen) und Führungsfahrzeuge des Erweiterten Katastrophenschutz vorhanden.

Am Anfang stand ein "Officiersautomobil"

Die Automobilisierung der Hamburger Feuerwehr begann am 19. Juni 1907 ausgerechnet mit dem sogenannten "Officiersautomobil". Es handelte sich um einen serienmäßigen offenen Tourenwagen von Opel, Typ Phaeton 28/40 PS, mit sieben Sitzplätzen (2 vorn, 3 im Fond, 2 Notsitze) und Klappverdeck. Er wurde vom Hamburger Autohändler Dello (*Anmerkung: die Firma existiert noch heute!*) für 14.000 Goldmark geliefert. Von diesem Automobil gibt es mehrere Fotos. Wahrscheinlich war es das erste Hamburger Behördenauto überhaupt. Zu der Zeit waren in Hamburg erst 230 Personenkraftwagen, 50 Lastkraftwagen und 190 Motorräder, zusammen also 470 Kraftfahrzeuge, polizeilich zugelassen. Im Vorjahr war das amtliche Kennzeichen "HH" eingeführt worden. Das Officiersautomobil, später "Stabswagen" genannt, erhielt das Kennzeichen HH-895.

Der Jahresbericht 1908 führt dazu aus:

"Der Wagen steht auf der Hauptwache (Anmerkung: damals am Schweinemarkt, heute Spitalerstraße) in Alarmbereitschaft, um den Branddirektor bzw. die Brandinspektoren zum Brandort zu bringen. Außerdem wird er als Verkehrswagen und zu Besichtigungsfahrten auf dem Landgebiet sowie auch als Übungsfahrzeug verwendet. Der Wagen hat bis zum 1. Januar 1909 15.938 km im Dienste der Feuerwehr und mit Einschluß der Probefahrten 17.547 km zurückgelegt, davon im Berichtsjahr 8.645 km. Das Fahrzeug hat sich auf jeder Straße und bei jeder in Frage kommenden Steigung sowie bei jeder vorkommenden Temperatur (z.B. auch bei -16° C) durchaus bewährt."

Dann kam jedoch diese Einschränkung:

"Die Hamburger Branddirektion hat nach nunmehr 1 1/2 Jahre währenden Betriebe die Überzeugung gewonnen, daß der Explosionsmotor in Hinsicht auf Betriebsbereitschaft, Betriebssicherheit und Feuergefährlichkeit für den Antrieb ihrer Feuerwehrfahrzeuge wohl geeignet sein würde, daß aber die Bedienung des benzinautomobilen Wagens trotz aller Verbesserungen an der Fahrteinrichtung derselben reichlich schwierig sei, so daß es besondere Mühe macht, die Fahrer dieser Feuerwehrfahrzeuge genügend in Übung zu haben."

Besonders ausgebildet waren nur zwei Feuerwehrmänner, die es sich zur Ehre angerechnet haben dürften, dieses Automobil fahren zu dürfen. Branddirektor Westphalen hat sich wohl nie selbst ans Steuer gesetzt. Im Jahresbericht 1911 ist vermerkt, dass der Wagen seither 41.634 Kilometer zurückgelegt hat, davon im Berichtsjahr 8347 Kilometer.

Legendär ist die Fahrt von Branddirektor Westphalen mit dem Officiersautomobil am 13. Dezember 1913 nach Schwerin anlässlich des Schlossbrandes, zu dem die Hamburger Feuerwehr zur Hilfe gerufen worden war. Die Alarmfahrt über die schlecht ausgebauten Provinzstraßen wurde in Gadebusch wegen einer Reifenpanne jäh unterbrochen. So kam der Branddirektor erst nach dem auf einem Sonderzug verladene Löschzug in Schwerin an.

Im Jahresbericht ist ein Unfall erwähnt: "Der Stabswagen I schleuderte auf schlüpfrigem Asphalt an der Alster infolge zu kurzen Ausweichens vor unvorhergesehen einbiegenden Handkarren und stieß mit dem Hinterwagen gegen einen Laternenpfahl. Am Wagen war ein Hinterrad stark beschädigt und die zugehörige Achshälfte gebrochen."

Leider findet sich in keinem der späteren Jahresberichte ein Hinweis auf die endgültige Außerdienststellung. Seine Existenz ist jedoch laut Jahresbericht bis mindestens 1927 nachweisbar. Bemerkenswert ist, dass in der Dienstzeit das HH-Kennzeichen mehrfach gewechselt hat.

Zwei weitere Opel-Limousinen als Stabswagen

Am 10.05.1912 wurde eine weitere Opel-Limousine beschafft, und zwar vom Typ 8/20 PS. Sie wurde als "Stabswagen II" bezeichnet. Anstelle der noch für das erste Benzinautomobil gewählten Bezeichnung "Officiersautomobil" wurde jetzt die Bezeichnung "Stabswagen" üblich. Am 28.12.1918 erwarb die Feuerwehr eine gebrauchte Opel-Limousine Typ 24/50 PS (Baujahr 1912). Dieses Fahrzeug wurde "Stabswagen III". Die Motorleistung des Officiersautomobils von 1907, jetzt "Stabswagen I", wird in den Jahresberichten ab 1914 statt mit 28/40 PS jetzt mit 18/40 PS angegeben; die Gründe sind nicht bekannt. Möglicherweise liegt ein Druckfehler im Jahresbericht oder eine Änderung der Besteuerung vor.

Zur Erläuterung der PS-Angaben: Die Zahl vor dem Schrägstrich gibt die "Steuer-PS" als Maß für die Besteuerung an, Die Steuer-PS wurden nach einer komplizierten Formel, in der die Zylinderzahl, Zylinderbohrung und der Kolbenhub eingingen, berechnet. Die Zahl hinter dem Schrägstrich gibt die tatsächliche Motorleistung an. Die Steuerformel galt von 1906 bis 1928, danach erfolgte die Besteuerung nach dem Hubraum.

Im Jahresbericht der Feuerwehr von 1914 ist auf Seite 43 eine Betriebskostenberechnung für die zwei Stabswagen veröffentlicht.

Danach betragen die jährlichen Betriebskosten für "Stabswagen I", Typ 18/40 PS, 2887,00 Mark, für "Stabswagen II", Typ 8/20 PS, 1715 Mark. Zum Vergleich wurden die bespannten Stabswagen herangezogen und die Feuerwehr kam zu dem Schluss, dass beide motorbetriebenen Stabswagen weniger Betriebskosten verursachten als drei bespannte Wagen. Das Ergebnis war zu erwarten, es war natürlich eine gute Argumentationshilfe für die Beschaffung weiterer Benzinautomobile.

Beschaffungen von Stabswagen für die Offiziere und Oberbeamten nach dem Ersten Weltkrieg

Nach dem Ersten Weltkrieg ging es wegen der angespannten Finanzlage nur schleppend weiter:

- 11.07.1921 eine Opel-Limousine Typ 14/30 PS als Stabswagen IV
- 1926 ein Mercedes-Benz 16/50 PS für den Branddirektor
- 1926 eine Opel-Limousine Typ 16/50 PS als Stabswagen V
- im August 1927 eine Opel-Pullmann-Limousine Typ 12/50 PS mit Sechszylindermotor als Stabswagen VI
- 1929 eine gebrauchte Limousine NAG Typ 10/45 PS

Pkw-Beschaffungen 1936 bis 1939

Nach dem gemeinsamen Jahresbericht 1936 – 1939 sind in diesem Zeitraum 13 Pkw (die Bezeichnung Stabswagen wurde nicht mehr benutzt) neu beschafft worden, davon 17 Pkw für die BF und 7 für die FF – *siehe Tabelle 1*. Ausweislich der (erhalten geblieben) Stammliste der Abteilung 3 erhielten 1940 mindestens 3 FF einen Pkw des Typs DKW Sonderklasse (Motorleistung 32 PS), die bis 1956 im Dienst blieben.

Der Amtsleiter Branddirektor Dr.-Ing. Sander (1926 bis 1934) erhielt 1939 einen Mercedes-Benz 230 (Motorleistung 55 PS) als Dienstwagen. Sein Amtsnachfolger Dr.-Ing. Zaps (1937

bis 1945) hat nach Aussage von OBD a.D. Brunswig mit diesem Wagen 1941 einen Totalschaden verursacht.

Im Zweiten Weltkrieg: Hamburgs erster Befehlswagen

1938 beschaffte die Feuerwehr (laut Aussagen von OBD a.D. Brunswig auf Drängen der Hafengewerkschaft) über die Polizei einen "Sondergeräte- und Befehlswagen". Er wurde auf dem Fahrgestell Henschel BA1 aufgebaut. Er führte einen Stromerzeuger, Entlüftungsgeräte (die Rohrleitungen waren auf dem Dach gelagert) sowie Beleuchtungsgeräte mit. Das bei der Hamburger Feuerwehr unübliche Henschel-Fahrgestell war auf massiven Druck der Behörde für Handel, Schifffahrt und Gewerbe gewählt worden, um den „Hafenverkehrsinteressen zu nutzen“. Dieser Befehlswagen ist während des Krieges auch an auswärtigen Einsätzen beteiligt gewesen. Bei einem Bombenangriff am 18. Juni 1944 fand er unter den Trümmern der gebombten Hauptfeuerwache ein jähes Ende.

Zur "Kennzeichnung von Befehlsstellen" schrieb übrigens OBD a.D. Hans Brunswig nach seiner Pensionierung in den 1970er-Jahren:

"Gleich bei den ersten nächtlichen Großeinsätzen nach Luftangriffen wurde ein Problem spürbar, mit dem die Feuerwehr zuvor nie belastet war: die Kennzeichnung der Befehlsstelle. In Friedenszeiten war die Feuerwehr auf Einsatzstellen in der Regel „ganz unter sich“. Den „Leitenden“ kannte jeder meist sogar persönlich. Außer der Polizei traten andere Hilfsorganisationen nicht auf.

In der Luftschutzorganisation gab es aber noch z. B. den Sanitätsdienst und den Instandsetzungsdienst. Nachrückende auswärtige Einheiten (z.B. Freiwillige Feuerwehren) kannten sich aber mit Hamburger Verhältnissen nicht aus. Sie mussten vor Ort von einer Befehlsstelle eingewiesen werden, wenn ihre ganze Anwesenheit Sinn haben sollte.

Der technische Dienst entwickelte deshalb ein „Kommando-Kennlicht“ zunächst nur für den „Führer des FE-Dienstes“. Es war ein blaues Blinklicht auf einem Stativ mit einer tragbaren Batterie. Wirklich gebraucht wurde es aber wohl nicht ein einziges Mal, es war viel zu schwerfällig. Ihm folgte ein wesentlich kleineres blaues Blinklicht auf einem „Besenstiel“. Es gehörte zur Ausrüstung aller FE-Abteilungsführer und wurde vom begleitendem Melder getragen. Ob es wirklich von Nutzen gewesen ist, steht dahin!

Seit die Berliner Feuerwehr beim Brand im U-Bahn-Schacht Potsdamer Platz Reklame für ihren neuen „Befehlswagen“ gemacht hatte, waren solche Sonderfahrzeuge in Mode gekommen. Auch Hamburg hatte 1937 einen „Sondergerätewagen“ beschafft, der schnell als Befehlswagen hergerichtet werden konnte. Er diente aber in erster Linie zur Beförderung des Belüftungsgeräts mit seinen sperrigen Rohren und biegsamen Schläuchen.

Wirklich von Nutzen war er während des Krieges nur bei auswärtigen Einsätzen als Sammelplatz und Treffpunkt der Hamburger Einheiten – so z. B. in Rostock oder in Bremen. Von besonderem Nutzen erwies sich mehrfach, dass sich der Kommandowagen über die nächst erreichbare Telefon-Steckdose in das Reichspost-Fernsprechnetzeinschalten konnte (was natürlich in Kriegszeiten wegen Zerstörung der Telefonkabel nicht immer klappte!).

Im Kriege gab es wenigstens nicht sofort ein Gezeter des Telefonbenutzers – er bekam auch jedes Mal eine förmliche Leistungsbescheinigung. Nach dem Kriege entthob uns die Möglichkeit des Funkverkehrs aller solcher Schwierigkeiten.

Der Bericht hat 1944/45 bei den Feuerschutzpolizei-Abteilungen (mot.) einige Erfahrungen mit dem damals möglichen Funkverkehr gesammelt, denn jede Abteilung hatte einen Funk-Kommandowagen und „durfte“ funken. Wirklich geklappt hat es nie, vor allem weil jeder Spruch umständlich verschlüsselt werden musste. Auch den Befehlshabern der Ordnungspolizei ging es mit ihren Funkwagen nicht besser – auf die „Pleite“ beim Einsatz „Hildesheim“ am sei hier verwiesen.

In einer Großstadt und zu Friedenszeiten macht ein „Befehlswagen“ oder „Kommandowagen“ für den Ablauf des Einsatzes wenig Sinn. Er ist aber immer ein nützlicher Sammelplatz „für Presse, Funk und Fernsehen“ und alle jene Wichtigtuer, die stets und überall dabei gewesen sein wollen, vor allem wenn ein Photo-Objektiv in der Nähe ist.

Der Berichter hatte sich deshalb den „Gag“ ausgedacht, am Kommandowagen einen roten Ballon mit der Aufschrift „FEUERWEHR“ hoch zulassen. Dieser war dann auch tatsächlich wie ein „Magnet“ und hat sich in der Praxis bewährt. Die Münchner Feuerwehr hat dies dann prompt nachgemacht, ohne allerdings die Herkunft zu verraten! Anmerkung: Und die Hamburger Polizei auch!

VW "Käfer": Die ersten Führungsfahrzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg

Während des Zweiten Weltkriegs wurden keine Jahresberichte herausgegeben, sodass Zu- und Abgänge von Pkw nicht nachgewiesen werden können. Im ersten Jahresbericht nach Kriegsende, aufgestellt für den Zeitraum vom 1.4.1945 bis 31.3.1947, ist lediglich die Rede von 19 Typen. Im zweiten Jahresbericht, den Zeitraum 1.4.1947 bis 31.3.1948 betreffend, erwähnt keine Pkw, hingegen die Indienststellung eines Kommandowagens (*siehe unten*).

Im Jahresbericht vom 1.4.1948 bis 31.3.1949 ist ein Bestand von 17 Pkw der BF und 9 Pkw der FF aufgeführt, im folgenden Jahresbericht vom 1.4.1949 bis 31.3.1950 sind es 24 Pkw bei der BF und 6 Pkw bei den FF. Erst im Zeitraum vom 1.4.1951 bis 31.3.1952 ging der Bestand auf 20 Pkw bei der BF und 5 Pkw bei den FF, insgesamt 25 Pkw, leicht zurück. 1955 wurde der Berichtszeitraum auf das Kalenderjahr umgestellt. Die Gesamtzahl der Pkw blieb bis 1957 mit 25 konstant, stieg dann 1959 auf 22 Pkw bei der BF und 9 bei den FF an, also 31 insgesamt. 1967 betrug der Bestand 37 Pkw, davon unverändert 9 bei den FF.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fing die Feuerwehr ganz bescheiden an, nämlich mit dem VW Standard (Typ 1/11), dem berühmten "Käfer" – *siehe Tabelle 2*. 1948 wurde der erste beschafft. Er blieb als einziger 13 Jahre (!) im Dienst, zuletzt bei Abteilung V (Feuerverhütung und Bauwesen). Der luftgekühlte Boxermotor im Heck mit einem Hubraum von 1131 cm³ leistete bescheidene 24,5 PS. Das Getriebe war selbstverständlich unsynchronisiert, aber das bereitete den Fahrern damals keine Probleme, sie konnten noch mit "Zwischengas" die Gänge herunter schalten, die Löschfahrzeuge und Drehleitern besaßen ja auch noch kein Synchrongetriebe. Von Kommandowagen oder gar Einsatzleitwagen war noch nicht die Rede, der VW hieß noch schlicht "Pkw". Als optische Warneinrichtung diente ein einfacher blauer Kennscheinwerfer.

Im folgenden Jahr vergab die Feuerwehr dann einen Großauftrag über nicht weniger als 20 VW Standard Typ 1/11. Sie hatten alle das "Brezelfenster", so nannte man damals das geteilte kleine ovale Rückfenster. Die Karosserie war in serienmäßigem Rot lackiert, die Kotflügel waren schwarz – also normgetreu. Eine Rundum-Kennleuchte der Bauart Auer diente als optische, vier Boschhörner als akustische Warnanlage. Dann folgte von 1955 bis 1962 eine Serie von 21 VW Standard, jetzt mit einer Motorleistung von 30 PS. Von 1963 bis 1965 folgten nochmal 10 VW 1200 Export, die eine Motorleistung von 34 PS boten. Ein VW aus dieser Serie erhielt der Verfasser 1963 als sein erstes Dienstfahrzeug. Zum Abschluss der "Käfer-Ära" gab es 1967 noch zwei VW 1300 mit einer Motorleistung von 40 PS. Endlich gönnte sich die Feuerwehr 1963 mit dem VW-Kombi Variant 1500 (Typ 3) ein geräumigeres und leistungsstärkeres Pkw-Modell. Es wurde je ein Variant 1500 für die drei Gebiete (später: Branddirektionen) beschafft – *siehe Tabelle 3*. Der Vierzylinder-Boxermotor hatte eine Leistung von 45 PS. Die Lackierung war ein serienmäßiges Rot, die optische Warnanlage selbstverständlich eine Auer-Leuchte.

Im übrigen wurden bis 1967 weiterhin "Käfer" beschafft, insgesamt 15, jedoch nunmehr der VW Export, der über ein voll synchronisiertes Vierganggetriebe und eine leicht angehobene Motorleistung von 34 PS verfügte.

Neben den zahlreichen VW gab es aber für Branddirektor Schwarzenberger schon 1952 einen angemessenen Dienstwagen, und zwar einen Mercedes-Benz 170 Va (W 136), der eine Motorleistung von 45 PS hatte. 1960 erhielt Oberbranddirektor Schwarzenberger einen neuen Dienstwagen: einen Mercedes-Benz Typ 180b (W 120), Motorleistung 68 PS. Die

ursprüngliche Lackierung war ein unauffälliges Grau. Als Branddirektor Brunswig die Amtsleitung im Oktober 1963 übernahm, ließ er den Dienstwagen in Feuerrot RAL 3000 umspritzen. Auf dringenden Wunsch der Innenbehörde wurde der Wagen nochmals umgespritzt, und zwar jetzt in Schwarz!

Das Ende der "Käfer-Ära" – Opel stellt die neuen Führungsfahrzeuge

Von 1948 bis 1967 hatte die Hamburger Feuerwehr, abgesehen von den beiden Dienstwagen des Amtsleiters 1952 und 1960, ausschließlich VW "Käfer" als Führungsfahrzeuge beschafft, insgesamt 57 Stück. Dazwischen gab es 1963 eine einmalige Beschaffung von drei VW 1500 Variant. Anstelle der Käfer traten vorübergehend die Kombi-Limousinen VW 1600 Variant, Es wurden 1970 acht, 1971 fünf und 1972 zwei VW 1600 Variant in Dienst gestellt – *siehe Tabelle 3*. Die Ottomotoren hatten eine Leistung von 54 PS. Die in Serien-Rot lackierten Fahrzeuge besaßen weiß lackierte Fahrzeugecken und ein weißes Dach. An die Stelle der Auer-Kennleuchten, deren Produktion beendet worden war, traten Rundum-Kennleuchten des Fabrikats Eisemann.

Von jetzt an wurden ausschließlich Opel-Pkw gewählt. Von 1974 bis 2000 sind insgesamt 84 Fahrzeuge dieses Herstellers gekauft worden, und zwar die Modelle Rekord, Omega, Kadett und Astra – *siehe Tabelle 4*. Die 4 Kadett 1,6i Caravan und die 7 Astra Caravan gingen an die Führungskräfte der Freiwilligen Feuerwehren, alle übrigen Opel-Pkw an die Berufsfeuerwehr. Die 1978 gelieferten 9 Opel Rekord E besaßen erstmals ein Automatik-Getriebe. Der Preis betrug 13.772 DM. Erwähnenswert ist die Preisentwicklung: 1982 kostete das Modell Rekord E 1,8 I noch 18.708 DM, 1984 schon 19.693 DM und das Modell Omega LS 2,0 I von 1989 (übrigens das erste mit geregelter Katalysator!) immerhin 37.486 DM – und dabei war schon der "Behördenrabatt" berücksichtigt. Ein Opel Rekord E 1,8 I aus der Beschaffungsserie des Jahres 1982 gehört heute zum Fahrzeugbestand des Vereins "Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.", der ihn weiterhin fahrbereit hält.

Die Dienstfahrzeuge der Amtsleiter und der Landesbereichsführer

Bis auf zwei Ausnahme fuhren alle Amtsleiter das Fabrikat Mercedes-Benz – seit 1952 bis 2014 12 mal – *siehe Tabelle 5*. Die beiden Ausnahmen, die von OBD Farrenkopf getroffen wurden, waren 1996 ein BMW 520i und 2005 ein BMW 525 d.

Nach ihrer Ausmusterung sind der MB 200 von 1978 und der MB 200 von 1982 nicht verkauft oder versteigert worden, sondern gehören bis heute zum Fahrzeugbestand des Vereins "Hamburger Feuerwehr-Historiker e.V.", der sie weiterhin betreut.

Die Landesbereichsführer (LBF) der Freiwilligen Feuerwehren verfügten jeweils über ein eigenes Dienstfahrzeug. LBF Stahlbuhk erhielt 1982 einen Opel Rekord E 1,8 I (das war insofern passend, da er Opel-Händler war!). LBF Jonas übernahm 2000 einen Mercedes-Benz C 180 (Kennzeichen HH-2901), lackiert in Serien-Rot, Motorleistung 90 kW. Nachfolger wurde 2008 ein Mercedes-Benz C 220 CDI (Kennzeichen HH-2992) ebenfalls in Serien-Rot.

Neue Konzeption für den ELW 1

Bisher erfolgte die Einsatzführung der Einsatzführungsdienste C, B und A mithilfe eines ELW 1 auf der Basis einer Limousine. Wegen des gestiegenen Raumbedarfs (Mitführung diverser Einsatzunterlagen, Einsatzdokumentation) und weil zusätzlich Sitzplätze für Ausbildungsbeamte benötigt wurden, war der Umstieg auf die Transporterklasse unvermeidlich geworden. Die Wahl fiel auf die VW-T4-Modelle – *siehe Tabelle 6*. Zunächst wurden 1995 je ein VW T4 mit Automatikgetriebe für die drei B-Dienste West, Ost und Süd beschafft. Sie waren in der Regel an den Wachen F 11, F 23 und F 31 stationiert. Die Leistung des Benzinmotors, der sogar noch mit Normalbenzin zufrieden war, beträgt 81 kW. Der Innenraum ist in zwei Bereiche unterteilt. Der Arbeitsraum im vorderen Bereich enthielt einen Arbeitstisch und eine Zweier-Sitzbank. Im hinteren Bereich war ein Wechseleinschub für weitere Führungsmittel vorhanden. Dieser war austauschbar, sodass der ELW ggf. als Notarzt-Einsatzfahrzeug (NEF) fungieren konnte. Die Sitze des Fahrers und Beifahrers waren drehbar und konnten in den Arbeitsraum geschwenkt werden. Die

Umbaumaßnahmen und die fernmeldetechnischen Einrichtungen stammten von der Firma Seeliger & Partner. Sie umfassten Handsprechfunkgeräte im 2 m- und 4 m-Band, ein Funktelefon D1, ein Telefaxgerät und einen im Arbeitstisch fest eingebauten Laptop mit angeschlossenen Drucker. Im Laptop war die RESY Gefahrstoffauskunftsdatei gespeichert. Im Jahr 2000 war die erste Ersatzbeschaffung fällig. Die Wahl fiel wiederum auf den VW T4, jetzt auf das Modell TDI mit dem 2,5 Liter-Turbo-Dieselmotor, der 75 kW leistete. Es wurden fünf Fahrzeuge beschafft, davon zwei mit Allradantrieb ("syncro"). Auch die neue Generation war multifunktional ausgelegt, d.h. wahlweise als ELW 1 oder NEF einsetzbar. Zur jeweiligen äußeren Funktionskennzeichnung dienten entsprechende auswechselbare Folienschilder. Die Inneneinrichtung und der fernmeldetechnische Ausstattung, die gegenüber der ersten Generation aktualisiert und erweitert war, stammten von der Firma Binz (Ilmenau). In der Version als ELW 1 gehörten jetzt auch 2 Pressluftatmer, eine Wärmebildkamera und Strahlenmessgeräte zur feuerwehrtechnischen Ausrüstung.

2010 wurde die nächste Generation von ELW 1 eingeführt. Diesmal kam das Modell VW T5 2.5 TDI "Caravelle" zur Verwendung. Die Leistung des 2,5 Liter-Turbo-Dieselmotors war auf 128 kW gestiegen. Den Innenausbau und die fernmeldetechnische Ausstattung besorgte die Firma Aluca Car Equipment, Niederlassung Braunschweig. Es wurden sechs Fahrzeuge beschafft, und zwar drei für die B-Dienste, eines für den U-Dienst und eines für den Organisatorischen Leiter Rettungsdienst (ORGL). Der sechste ELW ist Reservefahrzeug.

Allradgetriebene Geländewagen als Einsatzleitwagen

1993 stellte die Feuerwehr erstmals zwei Geländewagen in Dienst. Geländewagen werden marktüblich auch als Sport Utility Vehicles (SUV) bezeichnet. Es handelte sich um den Opel Monterey 3.1 D, dessen Vierzylinder-Dieselmotor 84 kW leistete. Sie erfüllten im Laufe ihrer Betriebszeit verschiedene Funktionen im A-Führungsdienst und im U-Dienst. Der erste Monterey wurde 1998, der zweite 2002 ausgemustert.

Ab 2005 wurden nacheinander drei VW Touareg als Einsatzleitwagen beschafft, und zwar 2005 das Modell 2.5 TDI, 2006 das Modell 3.0 V6 TDI und 2008 ebenfalls das Modell 3.0 V6 TDI – *siehe Tabelle 7*.

Das Modell 2.5 TDI, Zulassung am 16.3.2005, wird von einem Reihen-Fünfzylindermotor, Leistung 128 kW, angetrieben. Das Modell 3.0 V6 TDI ist mit einem V6-Zylindermotor mit einer Leistung von 165 kW ausgestattet. Der 3.0 V6-Motor des zweiten Modells leistet sogar 176 kW. Die Sonderausstattung der Touareg umfasst u.a. Luftfederung, 6-Stufen-Automatikgetriebe und Xenon-Scheinwerfer.

Die ersten drei Befehlswagen nach dem Krieg

1947 legte sich die Hamburger Feuerwehr erstmals nach dem Krieg einen eigenen Befehlswagen zu, noch "Kommandowagen" genannt. Laut Jahresbericht für den Zeitraum 1.4.1947 bis 31.3.1948 war er mit "Lautsprecheranlage, einer kleinen Telefonzentrale und dem nötigen Leitungsmaterial ausgestattet." Es handelte sich um einen Opel Blitz 3,0 t mit Kastenaufbau, Baujahr 1940. Es war ein sogenanntes "Beutefahrzeug", eines der nach dem Krieg herrenlos zurückgebliebenen Lkw (Wehrmacht?, Luftschutzpolizei?). Über der Frontscheibe war ein großes Schild "Kommandowagen" angebracht. Er blieb bis 1962 im Dienst.

Der zweite Befehlswagen entstand 1966 durch Umbau eines ausgemusterten Dreiträger-Krankenwagens Mercedes-Benz L 319 B, Baujahr 1963. Die Umbauten wurden weitgehend mit Eigenmitteln vorgenommen. Die Ausstattung war minimal: Funkgerät, Schreibtisch, diverse Einsatzunterlagen. Der Clou war seine äußere Kennzeichnung auf Einsatzstellen mit einem roten Ballon mit 60 Zentimeter im Durchmesser mit der Aufschrift "Feuerwehr". Er machte vor allem den Pressevertretern weithin sichtbar, wo sie einen Ansprechpartner finden konnten. Die Polizei fand die Idee so gut, dass sie ebenfalls einen Ballon für ihre mobile Befehlsstelle verwendete.

Als Ersatz kam 1973 ein ehemaliger Großraumkrankenkraftwagen (GKrKw) des Katastrophenschutzes, Typ Mercedes-Benz L 710 KR, zur Verwendung. Die Umbauten wurden vom Herrmann Karosseriewerk in Hamburg-Wandsbek vorgenommen. Dazu gehörte auch die Umlackierung von Khakigrau RAL 7008 (auch als NATO-oliv bezeichnet) auf Feuerrot RAL 3000. Der Kofferbau bot zwar mehr Platz als sein Vorgängermodell, doch die Ausstattung war weiterhin bescheiden, insbesondere was die Fernmeldeeinrichtungen betraf,

Die neuen Befehlswagen: 1977, 2000 und 2004

Innerhalb von 27 Jahren stellte die Feuerwehr nacheinander drei neue Befehlswagen in Dienst – *siehe Tabelle 8*. Nach den bisherigen Provisorien konnte sie 1977 endlich ein nach dem damaligen Stand der Technik konzipiertes und ausgestattetes Befehlswagen (BFW) in Dienst nehmen. Basisfahrzeug war der bekannte luftgefederte Stadtlinienbus von Mercedes-Benz Typ O 305, der sich bereits seit 1970/71 als Großraumkrankenwagen in zwei Exemplaren bewährt hatte. Der Sechszylindermotor leistete 180 PS (132 kW), das Getriebe war ein Dreigang-Automatgetriebe mit Wandler-Schaltkupplung. Den Ausbau des Innenraumes, der den Vorgaben der vier Jahre später erschienenen DIN 14507 Teil 4 für ELW 3 entsprach, übernahm wieder das Herrmann Karosseriewerk. Im Vorderteil des Busses war der Fernmelderaum mit vier Funkbedienplätzen auf der linken Seite und vier Arbeitsplätzen für die Sachbearbeiter S 1 bis S 4 auf der rechten Seite eingerichtet. Im rückwärtigen Teil war der Führungsraum eingerichtet. Er enthielt einen Lagetisch und zehn Sitzplätze. Eine verglaste Trennwand mit Schiebtür trennte den Fernmelderaum vom Führungsraum. Die fernmeldetechnische Ausstattung umfasste 4 Funkgeräte FuG 7b, 4 FuG 10, eine Fernsprechvermittlung für 2 Amtsleitungen und 10 Nebenstellen und 7 Feldfernsprecher. Ein Lese- und Kopiergerät ("Reader-Printer") gehörte zu den Führungshilfsmitteln, die im Laufe der Betriebszeit wiederholt aktualisiert wurden. Zur Stromversorgung waren verstärkte Zusatzbatterien und ein tragbarer Stromerzeuger 5 kVA vorhanden.

Der Befehlswagen blieb 23 Jahre im Dienst. Nachdem er noch als strategische Reserve vor allem im Hinblick auf die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 vorgehalten worden war, übergab man ihn am 3. September 2010 dem Deutschen Feuerwehrmuseum in Fulda als Dauerleihgabe. Im Mai 2014 kehrte er durch die Initiative der Feuerwehrmuseums Schleswig-Holstein nach Norderstedt zurück. Hier fand er seine endgültige Heimat.

Am 1. Dezember 2000 nahm die Feuerwehr einen neuen Befehlswagen (ELW 3) in Dienst, der sich von seinem Vorgänger infolge seiner umfangreichen Kommunikationseinrichtungen deutlich unterschied. Basis ist ein luftgefederter Überlandbus von MAN, Typ ÜL 313. Sein Sechszylindermotor hat eine Leistung von 228 kW (310 PS).

Die Rohkarosserie wurde von der Firma Göppel in Augsburg umgebaut, u.a. Verlegung des Mitteleinstiegs nach hinten. Der Innenausbau erfolgte anschließend bei der Firma Baumeister & Trabant GmbH in Korschenbroich. Der vollklimatisierte Innenraum ist in drei Bereiche eingeteilt: den Kommunikationsraum mit 5 Arbeitsplätzen, den Führungsraum mit 12 Sitzplätzen und den Unterstützungsbereich mit einem Arbeitsplatz. Die gesamte Kommunikations- und Fernmeldetechnik ist von der Firma SEL Verteidigungssysteme konzipiert und installiert worden. Sie umfasst je 4 Funkgeräte im 4 m-Band und 2 m-Band, ein Satellitentelefon, 2 GSM-Telefone, eine Satelliten-Fernsehanlage und eine elektronische Lagedarstellung. Die Energieversorgung erfolgt entweder durch den vom Fahrmotor angetriebenen bordeigenen Generator 20 kVA/400 Volt, über einen separaten Stromerzeuger oder durch Fremdeinspeisung.

Der neue Befehlswagen war auf dem MAN-Stand der Interschutz-Ausstellung in Augsburg im Sommer 2000 schon wegen seines ungewöhnlichen Design ein beachtlicher Blickfang: Auf der leuchtrot lackierten Karosserie sind diverse leuchtend gelbe Folien mit "112" und "Feuerwehr" aufgeklebt. Planung und Bauüberwachung dieses hochkomplexen

Sonderfahrzeugs hatten hohe Ansprüche an die Mitarbeiter der Technischen Abteilung gestellt.

Ende 2004 stellte die Feuerwehr einen weiteren Befehlswagen (ELW 3) zusätzlich als Ausfallreserve in Dienst. Als Basis diente diesmal ein Überlandbus von der Daimler-Tochter Evobus, Typ O 550 ÜH Integro H, mit erhöhtem Dach. Die Leistung des Sechszylindermotors beträgt 260 kW (354 PS). Den Innenausbau nahm wiederum die Firma Baumeister & Trabant vor. Als Vorbild diente im Wesentlichen der erste Befehlswagen. Die Kommunikationseinrichtungen sind aktualisiert; so arbeitet z.B. die EDV-Technik nicht mehr mit Einzel-PC, sondern mit Server-Client-Technik.

Auch dieser Befehlswagen ist mit kreuz und quer aufgeklebten gelben Folien "112" und "Feuerwehr" dekoriert. Er wurde anlässlich der Interschutz-Ausstellung 2005 in Hannover auf dem Stand der AGBF präsentiert. Dieser Befehlswagen erhielt den Rufnamen "BFW 22", der erste Befehlswagen ist an der Landesfeuerweherschule stationiert.

Was es sonst noch alles gab

Es gab im Laufe der Zeit einige Testwagen auf Limousinen-Basis bei der Hamburger Feuerwehr.

Die BF München fuhr (natürlich) Pkw-Modelle des heimischen Herstellers BMW. Die Hamburger Feuerwehr wollte sich auch ein Bild von BMW-Limousinen machen und fuhr 1972 eine Zeitlang einen zweitürigen BMW 1600 Touring als Einsatzleitwagen des B-Dienstes. Er war vornehmlich wegen des 100-jährigen Bestehens der BF Hamburg vom Werk zur Verfügung gestellt worden und war unter dem Kennzeichen M-KM 1363 zugelassen. Der Bericht erinnert sich, wie er Gelegenheit hatte, das Fahrzeug auf dem Rathausmarkt dem damaligen Innensenator Heinz Ruhnau kurz vorzustellen. Dieser meinte nach kurzem Betrachten jovial: "Dann kauft den BMW mal." Doch weder dieser noch andere (größere) Modelle wurden damals gekauft – bis 1996 und 2005 je ein Dienstwagen für den Amtsleiter Farrenkopf beschafft wurde – *siehe Tabelle 5*.

1991 wurde eine Kombi-Limousine von Volvo, Typ 940 GL (Motorleistung 96 kW), zunächst als Testfahrzeug erprobt, ein Jahr später dann käuflich erworben. Bis zur Aussonderung 2002 diente er abwechselnd als ELW des Umweltschutzdienstes, als ELW des B-Dienstes, als Kleinlöschfahrzeug und als Notarzt-Einsatzfahrzeug. Zuletzt war er der Technik- und Umweltschutzwache für besondere Einsätze im Elbtunnel zugewiesen. Zu diesem Zweck wurde er mit einer IFEX-Löschanlage ausgestattet.

Ab Juli 1992 fuhr eine Kombi-Limousine von Mercedes-Benz Typ 230 TE (W 124) als Testfahrzeug. Es bekam für die Dauer der einjährigen Probezeit die Behördenzulassung HH-2987. Von einem Kauf wurde damals jedoch abgesehen. Später erwarb ihn die FF Lauenburg.

Führungsfahrzeuge des Kampfmittelräumdienstes

Am 1. Januar 1996 ging der Kampfmittelräumdienst (KMRD) von der Baubehörde auf die Feuerwehr über. Der KMRD brachte neben dem Personal auch seine sämtlichen 18 Spezialfahrzeuge mit, darunter auch zwei Sonderfahrzeuge, die nach Feuerwehr-Terminologie als Einsatzleitfahrzeuge einzustufen sind. Es waren dies:

- ein Geländewagen Mercedes-Benz 230 GE, Leistung des Benzinmotors 93 kW, Baujahr 1991 – a.D. 2003
- ein Geländewagen Opel Frontera 2,4i, Leistung des Benzinmotors 92 kW, Baujahr 1993 – a.D. 2004

Fällige Ersatzbeschaffungen, nunmehr von der Feuerwehr durchgeführt, umfassten mehrere Pkw, teilweise mit Allradantrieb (MB Sprinter, VW T5), die als Einsatzleitwagen fungieren konnten. Reine Geländewagen als ELW wurden nicht mehr beschafft. Die acht 2002 in Dienst genommenen Gerätewagen-KMRD des Typs Mitsubishi L 200 2.5 TD GLX,

Motorleistung 98 kW, verfügten über Allradantrieb. Sie wurden 2012 durch Kommandowagen ersetzt, und zwar durch zwei VW T5 Transporter und sechs VW Amarok 2,0 TDI 4MO (Allradantrieb). Die Leistung des VW T5 beträgt 132 kW, die Leistung der VW Amarok 120 kW. Alle diese Fahrzeuge verfügen über eine fest montierte Transportbox zur Beförderung bestimmter Gefahrgüter nach EX II, z.B. Kampfmittelfunde und kleine Mengen Sprengstoff.

Dienstfahrzeuge der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Mitarbeiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit FL/S2 müssen sehr mobil sein, um bei besonderen Einsätzen sofort vor Ort anwesend zu sein. Deshalb verfügen sie über ein eigenes Einsatzfahrzeug mit Sondersignalen.

Im Juni 2000 leaste die Feuerwehr für die Pressestelle einen Smart MC 1, der jedoch kein Behörden-Kennzeichen besaß, sondern unter HH-GD 811 zugelassen war. Der Dreizylindermotor leistete 33 kW. Die Landesfeuerwehrpastorin übernahm ihn am 14. Februar 2001, nachdem der Blaulichtbalken entfernt worden war, zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen der Notfallseelsorge.

2003 erhielt die Dienststelle ein ehemaliges Vorführfahrzeug, einen Mercedes-Benz A 170 CDI. Nach einem Eigenunfall 2008 erfolgte seine Aussonderung. Als Nachfolger kam 2008 Mercedes-Benz B 200 CDI (Motorleistung 103 kW), ebenfalls ein ehemaliges Vorführfahrzeug.

Dienstfahrzeuge für die Notfallseelsorge

Wie oben erwähnt, übernahm die Landesfeuerwehrpastorin 2001 den bisher von der Pressestelle genutzten Smart MC 1. Innerhalb von zehn Jahren legte sie damit über 170.000 Kilometer zurück. Seit dem 17. April 2013 befindet sich ihr ehemaliges Dienstfahrzeug in der Türmerstube der Kirche St. Petri. Die Höhenrettungsgruppe der Feuerwehr zog das Fahrzeug im Innern des Turmes mittels Flaschenzug und Seilwinde in einer mehrstündigen Aktion auf 36 Meter hoch. Zuvor hatte die Technische Abteilung zwecks Gewichtserleichterung Motor, Getriebe und Tank ausgebaut und die Räder abgenommen. Die Landesfeuerwehrpastorin nutzt seither einen VW Move Up mit dem polizeilichen Kennzeichen HH-N 1566, den die Nordelbische Kirche finanzierte.

Neue Kommandowagen ab 2000 für BF und FF

Nach der DIN 14507-5 von 1999 wurde als Ergänzung der Typen ELW 1 und ELW 2 der Kommandowagen (KdoW) eingeführt – *siehe oben*. In den Fahrzeugstatistiken der Jahresberichten ab 2011 wurden alle bisher vorhandenen ELW jetzt unter KdoW aufgeführt, was nicht ganz korrekt ist, denn z.B. die Führungsfahrzeuge der B-Dienste sind gemäß Norm eindeutig Einsatzleitwagen des Typs ELW 1.

2000 wurden vier KdoW auf Mercedes-Benz C 180 für Abteilungs- bzw. Direktionsleiter in Dienst gestellt – *siehe Tabelle 9*. Die Fahrzeuge, deren Benzinmotoren 90 kW leisten, besitzen leuchtrote Folienbeklebung auf weißem Grund. Ein fünfter KdoW MB C 180 in Serien-Rot ging an den Landesbereichsführer.

2008 wurden drei VW Passat Variant 1.8 TSI und sechs VW Passat Variant 2.0 TDI beschafft.

Für die Führungskräfte der FF wurden 2011 fünf neue Kommandowagen beschafft, und zwar erstmals von der Marke Skoda. Es handelte sich um einen Skoda Octavia 2.0 TDI, dessen Dieselmotor eine Leistung von 125 kW besitzt, und vier Skoda Octavia Combi TSI mit 90-kW-Benzinmotoren.

2012 wurden fünf VW Passat Variant 2.0 Di mit 103 kW-Dieselmotoren beschafft.

Schließlich ergänzte 2014 ein Mercedes-Benz E 220 CDI Blue TEC, Leistung 125 kW, den Fahrzeugpark.

Führungsfahrzeuge im Katastrophenschutz

Auch im Bereich des Katastrophenschutzes des Bundes und der Länder gab und gibt es eine Reihe von Führungsfahrzeugen.

Der Bund hatte Hamburg im Rahmen des Erweiterten 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, außerdem drei Funkkommandowagen (FuKw) DKW Munga von 1962 bzw. 1966.

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 vorsah. Der siebte GW-FM ist an der Landesfeuerweherschule 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.

Zu den GW-FM gehören fünf zweiachsige "Anhänger Führung und Lage" (AnhFüLa), die von der Firma Ewers in Meschede geliefert wurden. Sie transportieren weitere fernmelde- und Kommunikationsausrüstung.

Führungsfahrzeuge der Berufsfeuerwehren Altona und Harburg

Welche Führungsfahrzeuge gab es in den benachbarten Berufsfeuerwehren Altona und Harburg, bevor diese aufgrund des Groß-Hamburg-Gesetzes vom 1. April 1937 mit der BF Hamburg vereinigt wurden?

Die BF Altona wurde am 21. Februar 1890 gegründet. Die Motorisierung begann 1913, und zwar mit einem Offizierswagen der Norddeutschen Automobil- und Motoren-Aktien-Gesellschaft (NAMAG), Bremen-Hastedt, die auch die Fahrgestelle für die Motorspritzen beistellte. Ein weiterer Offizierswagen von der NAMAG folgte 1914. Die 1906 gegründete NAMAG ging 1914 in der Hansa Lloyd AG auf, 1929 von Borgward übernommen.

Die BF Harburg wurde am 1. Oktober 1921 gegründet, doch erst 1927 ist in den Berichten die Anschaffung eines Stabswagens erwähnt, und zwar eines Opel 10/40 PS. Mit welchem Dienstfahrzeug sich Branddirektor Westphal bis dahin bewegte, ist nicht bekannt. 1943 soll ein Pkw des Fabrikats Audi oder Wanderer vorhanden gewesen sein.

Zusammenfassung

Diese kurze Darstellung der Entwicklung der Führungsfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr unter wechselnden Bezeichnungen – Offiziersautomobil, Personenkraftwagen, Einsatzleitwagen, Kommandowagen – in einem Zeitraum von mehr als 100 Jahren zeigt

sowohl die erzielten Fortschritte in der Fahrzeugtechnik als auch in der Fernmelde- und Kommunikationstechnologie.

Nach der Jahresstatistik 2015 sind z.Z. in Dienst: 46 Kommandowagen (KdoW), davon 17 bei den FF, 2 Befehlswagen (ELW 3), 7 Gerätewagen Fernmeldetechnik (GW-FM) und 6 Gerätewagen Technische Einsatzleitung (GW-TEL), zusammen 54 Führungsfahrzeuge. Sie machen 9,4 Prozent des gesamten Fahrzeugbestandes aus.

Quellennachweis und Schrifttum

Jahresberichte der Feuerwehr Hamburg 1907, 1908, 1914
 Jahresbericht 1936 – 1939 Feuerschutzpolizei Hamburg
 Jahresberichte der Feuerwehr Hamburg 1945 bis 2015
 M. Gihl: Handbuch der Feuerwehr-Fahrzeugtechnik. Stuttgart 1995, 3. Auflage
 M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus, Band 1. Stuttgart 1998
 M. Gihl: Geschichte des deutschen Feuerwehrfahrzeugbaus, Band 2. Stuttgart 2000
 G. Schulz: Neuer Befehlswagen bei der Feuerwehr Hamburg. BRANDSchutz/Deutsche Feuerwehr-Zeitung Nr. 11/2001
 M. Gihl: Die Fahrzeuge und Löschboote der Feuerwehr Hamburg. Brilon 2003
 M. Gihl: Einsatzfahrzeuge der Hamburger Feuerwehr. Erfurt 2011
 Ch. Böse: Befehlsstand. Feuerwehr Magazin Nr. 7/2005
 INFORMATION 3/1977: Der neue Befehlswagen als mobile Befehlsstelle
 INFORMATION 14/1995: Einsatzleitwagen für den B-Dienst
 INFORMATION 02/2001: Notarzteinsatz- und Einsatzleitfahrzeuge
 INFORMATION 02/2004: Gerätewagen-TEL
 INFORMATION 05/2005: Geländefähiger ELW
 INFORMATION 09/2005: Befehlswagen (22 BFW)
 INFORMATION 06/2006: Geländefähiger ADI-ELW
 INFORMATION 08/2012: KRd/Kommandowagen (VW T5)
 INFORMATION 09/2012: KRd/Kommandowagen (VW Amarok)
 INFORMATION 11/2014: KdoW VW up

Anhang

Tabelle 1

Die Führungsfahrzeuge der Feuerwehr Hamburg 1907 bis 1947

Beschaffungsjahre	Bezeichnung	BF	FF	Gesamt
1907	Officiersautomobil	1	–	1
1912	Stabswagen	2	–	2
1918	Stabswagen	3	–	3
1921	Stabswagen	4	–	4
1926	Stabswagen	6	–	6
1927	Stabswagen	7	–	7
1929	Stabswagen	8	–	8
1936-1939	Pkw	17	7	24
1940-1947	Pkw	?	?	?

Tabelle 2

Pkw VW Typ 1 ("Käfer")

Beschaffungsjahre	Anzahl	Modell	Motor
1948-1949	21	VW Standard 1/11	24,5 PS, 1131 cm ³
1955-1962	21	VW 1200 Standard	30 PS, 1192 cm ³
1963-1965	10	VW 1200 Export	34 PS, 1192 cm ³
1965	3	VW 1200 A	34 PS, 1192 cm ³
1967	2	VW 1300	40 PS, 1285 cm ³

Tabelle 3

Beschaffung von Einsatzleitwagen ELW 1 Modell VW Variant

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
1963	3	VW 1500 Variant	Benzin, 45 PS
1970	8	VW 1600 Variant	Benzin, 54 PS
1971	5	VW 1600 Variant	Benzin, 54 PS
1972	2	VW 1600 Variant	Benzin, 54 PS

Tabelle 4

Beschaffung von Einsatzleitwagen ELW 1 Modell Opel Rekord, Omega, Kadett und Astra 1974 bis 2000

Jahr	Anzahl	Modell	Motor	stationiert
1974	15	Opel Rekord 1700	Benzin, 66 PS	BF
1975	3	Opel Rekord 1700	Benzin, 66 PS	BF
1876	6	Opel Rekord 1900 E	Benzin, 75 PS	BF
1978	9	Opel Rekord E 1,8 l	Benzin, 55 kW	BF
1982	14	Opel Rekord E 1,8 l	Benzin, 55 kW	BF
1984	2	Opel Rekord E 1,8 l	Benzin, 55 kW	BF
1989	6	Opel Omega LS 2,0 l	Benzin, 85 kW	BF
1990	4	Opel Kadett 1,6i Caravan	Benzin, 55 kW	FF
1991	1	Opel Omega A Caravan	Benzin, 85 kW	FF
1992	7	Opel Omega A	Benzin, 85 kW	BF
1992	7	Opel Astra F Caravan 1,8i	Benzin, 66 kW	FF
1994	3	Opel Astra F Caravan 1,8i	Benzin, 66 kW	FF
2000	7	Opel Astra Caravan	Benzin, 55 kW	FF

Tabelle 5

Die Dienstfahrzeuge der Amtsleiter

Jahr	Modell	Amtsleiter	Kennzeichen	Motor	Lackierung
1952	MB 170 Va	BD Schwarzenberger	HH-2500	Benzin, 45 PS	schwarz
1960	MB 180 b (W 120)	OBD Schwarzenberger, OBD Brunswig	HH-2900	Benzin, 68 PS	wechselnde Lackierung: grau, rot, schwarz
1970	MB 200 D/8 (W 115)	OBD Gebhardt	HH-2500	Diesel, 55 PS	Serien-Rot
1974	MB 200/8 (W 115)	OBD Gebhardt	HH-2501	Benzin, 85 PS	Serien-Rot
1974	MB 200/8 (W 115)	LtBD Puchner	HH-2880	Benzin, 85 PS	Serien-Rot
1978	MB 200 (W 123)	OBD Gebhardt	HH-2500	Benzin, 62 kW	Serien-Rot
1982	MB 200 (W 123)	OBD Gebhardt	HH-2501	Benzin, 74 kW	Serien-Rot
1982	MB 200 (W 123)	LtBD Puchner	HH-2502	Benzin, 74 kW	Serien-Rot
1992	MB 200 E (W 124)	OBD Gebhardt	HH-2500	Benzin, 100 kW	Serien-Rot
1996	BMW 520i	OBD Farrenkopf	HH-2900	Benzin, 110 kW	Serien-Rot
2000	MB E 240 (W 210)	OBD Farrenkopf	HH-2400	Benzin, 125 kW	Serien-Rot
2005	BMW 525 d	OBD Farrenkopf	HH-2600	Diesel, 130 kW	Serien-Rot
2009	MB E 250 CDI	OBD Maurer	HH-2500	Diesel, 150 kW	Serien-Rot
2014	MB E 250 CDI Ad Blue	OBD Maurer	HH-2900	Diesel, 143 kW	Serien-Rot

Tabelle 6

Beschaffung von Einsatzleitwagen ELW 1 Modell VW T

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
1995	3	VW T 4	Benzin, 81 kW
2000	2	VW T 4 TDI syncro	Diesel, 75 kW
2000	3	VW T 4 TDI	Diesel, 75 kW
2010	6	VW T 5 2.5 TDI Caravelle	Diesel, 128 kW

Tabelle 7

Beschaffungen von Geländewagen als KdoW

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
1993	2	Opel Monterey 3.1 D	Diesel, R4, 84 kW
2005	1	VW Touareg 2.5 TDI	Diesel, R5, 128 kW
2006	1	VW Touareg 3.0 V6 TDI	Diesel, V6, 165 kW
2008	1	VW Touareg 3.0 V6 TDI	Diesel, V6, 176 kW

Tabelle 8

Die Befehlswagen der Feuerwehr Hamburg

Jahr	Fahrgestell	Umbau/Ausbau
1947	Opel Blitz 3,0 t	Eigenausbau eines Kastenwagens von 1940
1966	Mercedes-Benz L 319	Eigenausbau eines Dreiträgerkrankentransportwagens von 1963
1973	Mercedes-Benz L 710 KR	Eigenausbau/ Herrmann Karosseriewerk eines Großkrankentransportwagens GKrkW
1977	Mercedes-Benz O 305	Herrmann Karosseriewerk
2000	MAN ÜL 313	Baumeister & Trabant
2004	Mercedes-Benz Ü 550 ÜH Intego	Baumeister & Trabant

Tabelle 9

Beschaffung von Kommandowagen seit 2000

Jahr	Anzahl	Modell	Motor
2000	5	Mercedes-Benz C 180	Benzin, 90 kW
2008	3	VW Passat Variant 1.8 TSI	Benzin, 112 kW
2008	6	VW Passat Variant 2.0 TDI	Diesel, 103 kW
2011	1	Skoda Superb Combi 2.0 TDI	Diesel, 125 kW
2011	4	Skoda Octavia Combi TSI	Benzin, 90 kW
2012	5	VW Passat Variant 2.0i Blue TDI	Diesel, 103 kW
2014	1	Mercedes-Benz E 220 CDI Blue TEC	Diesel, 125 kW