



Wasserrettungsdienst und Tauchwesen der Magdeburger Feuerwehr



Buckau:

Erwähnenswert ist, dass von ca. 1960 ein Feuerlöschboot im Buckauer Sülzehafen, an der Fußgängerbrücke, stationiert wurde. Die Besatzung des Bootes wurde von der unweit liegenden Feuerwache Buckau gestellt. Ein Feuerwehrmann hielt sich zu Wartungsarbeiten und auch zur Bewachung ständig auf einem zum Liegeplatz gehörenden Wohnprahm (im nebenstehenden Bild links vorn) auf. Wegen der hohen Kosten und der geringen Einsatzfrequenz wurde das Feuerlöschboot 1964/65 abgeschafft.

Dafür wurde ein Schwimmwagen (BAW) in der Feuerwache Magdeburg-Neustadt in Dienst gestellt.

Neustadt:

Im Verlauf des Krieges erhöhte sich die Anzahl der Fliegerangriffe der Alliierten auf die Industrie- und Wohngebiete Magdeburgs beträchtlich. Aus diesem Grund mussten die Kräfte und Mittel der Feuerwehr immer öfter in Bereitschaftsräume außerhalb der angestammten Feuerwachen verlegt werden. Die Neustädter Feuerwehr nutzte die Objekte der Gaststätte im Vogelgesang und in einem Silo am Königswerder. Hier befand sich auch der Liegeplatz des Feuerlöschbootes "Mercur".

Aus erst kürzlich aufgetauchten Dokumenten, die Eberhard Schulze (Vorsitzender des Magdeburger Feuerwehrverbandes e. V.), aus privater Hand der AG Feuerwehrhistorik zur Verfügung stellte, war zu entnehmen, dass für die Stadt Magdeburg vier Löschboote zu dieser Zeit zur Verfügung standen. Neben dem Löschboot Mercur wurden anscheinend noch drei weitere Wasserfahrzeuge dienstverpflichtet. Sie wurden zusätzlich mit Tragkraftspritzen ausgerüstet. Je ein Boot hatte seinen Liegeplatz im Handelshafen und im Industriebereich. Zwei weitere Löschboote lagen im Sülzehafen unweit der Feuerwache Buckau in der Thiemstraße.

Es wird von mehreren Einsätzen dieser Boote im Bereich der Häfen und auf der Elbe berichtet.

Einsatz der Mercur - Brandbekämpfung im Uferbereich und auf der Elbe

Mit der Abschaffung des Löschbootes der Berufsfeuerwehr Magdeburg um 1964/65 wurde ein Schwimmwagen (BAW = Bereifter Amphibien Wagen) mit der Kennung FW 02 bei der Berufsfeuerwehr-Wache Neustadt in Dienst gestellt.



BAW FW-02

Zu einem späteren Zeitpunkt wurde der BAW FW 03 von der Feuerwehrscheule Heyrothsberge übernommen, weil der Magdeburger BAW wegen irreparablen Schäden außer Dienst gestellt werden musste. Mit ihren Wasserfahrzeugen hatte die Berufsfeuerwehr Magdeburg offensichtlich kein Glück. Nachdem bereits am 27.07.1959 ein Feuerlöschboot auf seinem Liegeplatz bei einem Brand von vier Bootsschuppen und 8 Wasserschutzbooten der Wasserschutzpolizei im Handelshafen abbrannte, ging der BAW FW 03 ebenfalls durch einen Brand infolge eines technischen Defekts verloren.

Als Ersatz wurde ein Rettungs- und Sicherungsboot, aufgeprotzt auf einem Anhänger, in Dienst genommen.



Rettungs- und Sicherungsboot

1992 wurde dieses Boot mit einem Echolot, einer Beleuchtungsbrücke mit Blaulicht, Sondersignal und Toplicht sowie einem 70 PS Motor und Führerstand nachgerüstet.

Für die Wasserrettung wurde 2002 ein weiteres Boot beschafft, mit dem u. a. die Brandbekämpfung über zwei B-Wenderohre erfolgen kann. Das erforderliche Wasser wird mit einer TS 8 durch einen im Schiffsboden eingebauten Ansaugschacht gefördert.



Mehrzweckboot des Wasserrettungszuges bei der Probefahrt im Hafen von Kressbronn (Bodensee)

Wasserrettung

Ab 1954 wurden, wie bereits kurz berichtet, in ausgewählten Berufsfeuerwehren der ehemaligen DDR Taucherguppen gebildet. Auf Grund der besonderen Lage Magdeburgs an tangierenden Wasserstraßen, dem größten Binnenhafen in Ostdeutschland, dem Schiffshebewerk Rothensee und vielen Binnengewässern wurde ab 1955 eine Taucherguppe aufgebaut. Von Anfang an war die Feuerwache Neustadt als Standort vorgesehen.



Tauchanzüge, im Vordergrund die Druckkammer

Anfänglich als schwere Taucher, begann die Ausbildung der Feuerwehrtaucher in Tauchereinheiten der Seestreitkräfte in Saßnitz. Die Ausrüstung erhielt die Feuerwehr aus alten Beständen der Seestreitkräfte. Sie bestand aus mehreren Helmtauchgeräten, den dazugehörigen Pumpen sowie einer 1-Mann-Teleskopdruckkammer der Firma Dräger. Das Einsatzgebiet der Magdeburger Feuerwehrtaucher umfasste die Bezirke Magdeburg und Halle.



Taucher mit Sicherungsmann

Bald zeigte sich, dass für das Einsatzspektrum der Feuerwehr schwere Taucher ungeeignet waren. Neben anderen Nachteilen führten die Unbeweglichkeit - besonders in Gewässern mit geringer Tiefe - und die nicht schwimmfähigen schweren Taucher dazu, dass die Feuerwehrtaucher selten zum Einsatz kamen. 1960 wurde die schwere Taucherguppe aufgelöst.

Erst 1962 begannen wieder Rettungsschwimmer-lehrgänge zur Bildung einer leichten Taucherguppe, die dann 1963 neu ins Leben gerufen wurde.

Neue Taucherausrüstung von der Firma Medizintechnik Leipzig wurde beschafft. Als Transportmittel diente ein speziell entwickelter Rettungsgerätewagen auf Fahrgestell S 4000-1.



RTGW (S 4000-1)

Die Ausbildung der Taucher erfolgte am Barleber See, die Schwimmausbildung in der „Elbe-Schwimmhalle“. In den darauffolgenden Jahren wurde die technische Ausrüstung der Taucherguppe vervollständigt und modernisiert.

Nach der Wende erfolgte die Ausbildung der Taucher auf der Grundlage der Feuerwehrdienstvorschrift 8 (FwDV 8). Seit 1993 kann der „Tauchernachwuchs“ selber ausgebildet werden, da die notwendigen Lehrtaucher nunmehr vorhanden sind.



Gerätewagen Wasserrettung

In der Feuerwache Neustadt sind, neben ihren Aufgaben als Feuerwehrmann, fünf ausgebildete Taucher pro Dienstschicht einsatzbereit.



Einsatz beim Brand der „Sachsen-Anhalt“ 1999

Derzeit stehen zwei Boote für die Wasserrettung, die Brandbekämpfung und die Hilfeleistung an und auf Gewässern für die Feuerwehr Magdeburg zur Verfügung.

Die Vorstellung des BAW der Berufsfeuerwehr Magdeburg soll den Auftakt für die Vorstellung bemerkenswerter Technik für den Brand- und Katastrophenschutz in Sachsen-Anhalt bilden. In der Serie werden Fahrzeuge vorgestellt, die als Einzelfahrzeug oder nur in geringer Stückzahl zum Einsatz kamen.



BAW Fw 02 im Hintergrund BAW Fw 03 im Jahr 1964

Der **Bereifte Amphibien Wagen** war die zivile Nutzung der Militärversion dieses Fahrzeuges. Die Fahrzeuge wurden, nach Übernahme von der NVA in der Zentralwerkstatt der Feuerwehr in Halle-Trotha überholt, um lackiert und für den Einsatz in der Feuerwehr hergerichtet. Es gab insgesamt nur 4 dieser Fahrzeuge bei der Feuerwehr. Stationiert waren diese in Berlin-Köpenick (Fw 01), Magdeburg (Fw 02) und Potsdam (FW 04) sowie in der Feuerweherschule Heyrothsberge (Fw 03).

Bekannt sind zwei weitere Fahrzeuge in den Ostseebädern Wustrow und Zinnowitz. Das Wustrower Fahrzeug wurde am 22.12.1962 für einen Kaufpreis von 31.365,00 DM¹ in der

¹Zahlungsmittel in der DDR: Deutsche Mark der Deutschen Notenbank (DM) 31. Oktober 1951 - 31. Juli 1964

Farbe Grün erworben. Am 1. Januar 1963 wird der BAW in die Ausrüstung der Seenotrettungsdienst-Station Wustrow² übernommen. Während eines Einsatzes am 29. Juli 1967 ging der BAW durch eine zu hohe Brandung in der Ostsee unter. Die Bergung erfolgte am nächsten Tag. Im Jahr 1975 wurde der BAW ausgesondert und an das Volksgut Zingst übergeben. Im Volksgut wurde der BAW zu Viehtransporten auf die Inseln eingesetzt.

Mit der Ausserdienststellung eines Löschbootes der Berufsfeuerwehr Magdeburg um 1963/64 wurde als Ersatz ein BAW mit der Kennung FW 02 bei der Berufsfeuerwehr-Wache Neustadt in Dienst gestellt.

Der „größte Einsatz“ des BAW „FW 02“ war die Festwoche zum 120-jährigen Bestehen der FF Meißen. Gemeinsam mit dem Berliner BAW „FW 01“ erfolgte die Teilnahme an einer Großübung auf der Elbe. Nach dem Szenario der Übung kam es auf einem Fahrgastschiff zu einer Explosion mit Brandfolge. Der Berliner BAW wurde zur Brandbekämpfung und der Magdeburger BAW zur Personenrettung eingesetzt. An der Ausstellung der Feuerwehrentechnik und dem Festumzug nahmen ebenfalls beide Fahrzeuge teil.



²Der Seenotrettungsdienst war in der Zeit vom 01.01.1955 bis 31.12.1963 als Aufgabe dem DRK der DDR zugeordnet. Ab dem 01.01.1964 übernahm das Seefahrtsamt der DDR diese Aufgabe.



Zu einem späteren Zeitpunkt wurde der BAW „FW 03“ von der Feuerweherschule Heyrothsberge übernommen, weil der Magdeburger BAW wegen irreparablen Schäden außer Dienst gestellt werden musste. Mit ihren Amphibienfahrzeugen hatte die Berufsfeuerwehr Magdeburg wenig Glück. Der BAW „FW 03“ ging durch einen Brand infolge eines technischen Defekts verloren.



Schadensaufnahme im Jahr 1973

Das nebenstehende Bild von der Schadensaufnahme ist nach unseren Erkenntnissen das letzte Bild vom BAW und beendete die Einsatzepoche vom Amphibienfahrzeugen bei der Berufsfeuerwehr Magdeburg.

Verwendung und Aufbau

Der Schwimmwagen ist ein Sonderfahrzeug, das als Land- und Wasserfahrzeug (Amphibienfahrzeug) zur brand- und Katastrophenbekämpfung, im Wasserrettungsdienst, bei Havarien und zu Hilfeleistungen – vorwiegend auf dem Wasser eingesetzt wird. Da das Fahrzeug den größten Teil der Anfahrt auf Land zurücklegt und erst unmittelbar am Einsatzort zu Wasser gebracht wird, ist es einem Feuerlöschboot an Schnelligkeit überlegen.

Der Aufbau ist als Bootskörper ausgebildet, hat eine freie Ladefläche und gestattet einen vielseitigen Verwendungszweck. Zum Bergen und Selbstbergen besitzt das Fahrzeug eine Seilwinde mit 60 m Seil und einen Zughaken als Anhängervorrichtung.

Die zulässige Nutzlast gestattet eine ausreichende Bestückung mit feuerwehrtechnischen Geräten. Ohne feuerwehrtechnische Bestückung kann das Fahrzeug auch zum Transport von Einsatzkräften (25 Personen), Geräten und Materialien auf dem Land und im Wasser eingesetzt werden. Die hervorragende Geländegängigkeit ermöglicht auch das Anfahren des Einsatzortes über unwegsames Gelände.

Technische Daten

Motor	6-Zylinder, 4-Takt-Otto, wassergekühlt
	Leistung: 110 PS bei $n = 2.900$ U/min
	Drehmoment: 32,5 kpm bei $n = 1.300$ U/min
	Hubraum: 5.550 cm^3
	Kraftstoffverbrauch auf Land: 47 l/100 km
	Kraftstoffverbrauch im Wasser: 30 l/h
	Höchstgeschwindigkeit auf Land: 60 km/h
	Höchstgeschwindigkeit im Wasser: 10 km/h
	Steigvermögen: 58%
Fahrgestell:	Typ: SIS 151, 3achsrig

Radstand: 4.228 mm

kleinster Wendekreisdurchmesser: 22,5 m

geringste Bodenfreiheit: 280 mm

Überhangwinkel vorn: 40°

Überhangwinkel hinten: 23°

Getriebe: 5-Gang-Wechseigetriebe, 1 Rückwärtsgang, Allrad-
und Schraubenantrieb (Schraube dreiflügelig)

Bremsen: 4-Rad, Hydraulik/Luft

Bereifung: 11,00 18, einfach

Kraftstofftankinhalt: 240 l

Lenzpumpen: Kielpumpe: 300 l/min

Zellenpumpe: 150 l/min

Seilwinde: Zugkraft: 4.500 kp

Massen: zulässige Gesamtmasse: 9.650 kg

zulässige Vorderachslast: 2.670 kp

zulässige Hinterachslast: 6.980 kp

zulässige Nutzlast auf Land: 2.500 kp

zulässige Nutzlast im Wasser: 3.000 kp

Abmessungen: Fahrzeuglänge: 9.540 mm

Fahrzeugbreite: 2.485 mm

Fahrzeughöhe mit Verdeck: 2.800 mm

Feuerwehrtechnische Bestückung

Die feuerwehrtechnische Bestückung kann den örtlichen Bedingungen entsprechend zusammengestellt werden. Um den vielseitigen Einsatzmöglichkeiten jedoch gerecht zu werden, ist folgende Bestückung erforderlich:

Sanitätskasten, klein	1	Schwimboje K	1
Krankentrage B	1	Vollstrahlrohr BV	1
Schutzauflage für Krankentrage	2	Vollstrahlrohr CV	1
Krankendecken	2	Mehrzweckstrahlrohr	1
Schutzhüllen für Krankendecke	2	Zumischer A 1,5	1
Mund-Beatmungsgerät	1	Luftschaumrohr A 1,5	1
Bergungsstange	1	Handfeuerlöscher, SL 10 Hi (Schaum)	1
Bergungshaken	1	Tragkraftspritze 8/8, komplett	1
Suchharke	1	Kasten für TS-Werkzeug	1
Suchleine, komplett	1	Wasserstrahlpumpe C-B	1
Tragegestell für Suchleine	1	Kanister für Schaumbildner	4
Schlauchboot (500 kg Nutzlast) kompl.	1	Arbeitsstellenscheinwerfer	1
Dynaphon	1	Signalaschenlampe	2
Rettungsring	1	Handscheinwerfer	2
Schwimmweste	4	Saugschlauch A, 1,5 m lang	2
Übergangsstück B-C	1	Verteiler B	3
	1	Krümmmer A	1
	1	Zumischerschlauch A	1
Saugkorb A	1	Druckschlauch B, 20 m lang	5
Weidenschutzkorb	1	Druckschlauch B, 5 m lang	1
	1	Druckschlauch C, 15 m lang	5

Kupplungsschlüssel	3
Haken	1
Stiel für Arbeitsgeräte	1
Werkzeugkasten	1
Brechwerkzeug, komplett	1
Feuerwehraxt	1
Spaten, 1080	1
Schäkel A 3	2
Fangleine F 30	2
Schlauchhalter S	2
Arbeitsleine A 15 K	1
Bindestrick	5
Hanfseil, 24x15	1
Beutel für Bindestricke	1
Tragebeutel für Fangleine	2
Meldertasche, komplett	1
Feuerwehr-Schutzhandschuhe (Paar)	4
Lechsegel	1
Gummihandschuhe (Paar), 30 cm	2
Kraftstoffkanister, 20 l (VK)	1

Im Folgenden soll auf die militärische Verwendung in der NVA, die Produktion in der UdSSR sowie auf das amerikanische Ursprungsfahrzeug „DUKW“ eingegangen werden.

Einsatz des Fahrzeuges bei der NVA

In der NVA³ wurde das Fahrzeug als Schwimm-LKW BAV bezeichnet.

Bedienung:	2 Armeeangehörige	
Herstellerland:	UdSSR	
Einsatzmöglichkeiten:	- zum Übersetzen von Einheiten (25 Armeeangehörige) oder eines leichten Geschützes mit Bedienung über stehende und fließende Gewässer. - zum Bergungsdienst	
Leistungsangaben:	Gewicht:	7 Tonnen
	mittlere Marschgeschwindigkeit	60 km/h
	maximale Geschwindigkeit im Wasser	10 km/h
	Aktionsradius an Land	480 km
	Aktionsradius zu Wasser	10 Stunden

Fahrzeuge waren u. a. im Pionierbataillon 11 Zeithain im Einsatz.

³Nationale Volksarmee – Armee der DDR vom 01.03.1956 bis 02.10.1990, am 03.10.1990 erfolgten die Übernahme in die Bundeswehr



1. März 1957 - Tag der NVA Jugendliche können auf dem BAV eine "Platzrunde" im Objekt Zeithain mitfahren. Vorschriftsmäßig ist das taktische Zeichen an der Frontscheibe mit einem Blatt Papier abgedeckt.



Beladen des BAV mit einem Klein-LKW Garant



BAV setzt einen Gelände-PKW P-3 über

Der BAV-485 und BAV-485A

Während des II. Weltkrieges wurden von der amerikanischen Seite auf Grund der „Lend-lease-Act“⁴ vom 11.3.1941 u. a. auch einige DUKW an die UdSSR geliefert. Auf Grund der

⁴Lend-lease-System (Leih-Pacht-System), die von den USA im 2. Weltkrieg getroffenen Maßnahmen zur Versorgung der Alliierten mit wichtigen Kriegs- und Zivilgütern ohne Bezahlung. Bis 1946 wurden Lieferungen und Kredite in Höhe von etwa 50 Mrd. US-\$ geleistet, wovon mehr als die Hälfte auf Großbritannien und rund 11 Mrd. US-\$ auf die UdSSR entfielen (Rückerstattung von lediglich 17 %). Quelle: DER BROCKHAUS in fünfzehn Bänden, Band 8

guten Erfahrung mit diesen Fahrzeugen beschlossen die sowjetischen Behörden, ein ähnliches Fahrzeug auf einem sowjetischen Fahrgestell zu bauen.

Die Herstellung begann Anfang der 1950-er Jahre unter dem Namen BAV-485, manchmal auch als SIL-485 bezeichnet. Die Abkürzung BAV leitet sich aus dem Russischen ab „Большой плавающий автомобиль-амфибия – БАВ“.

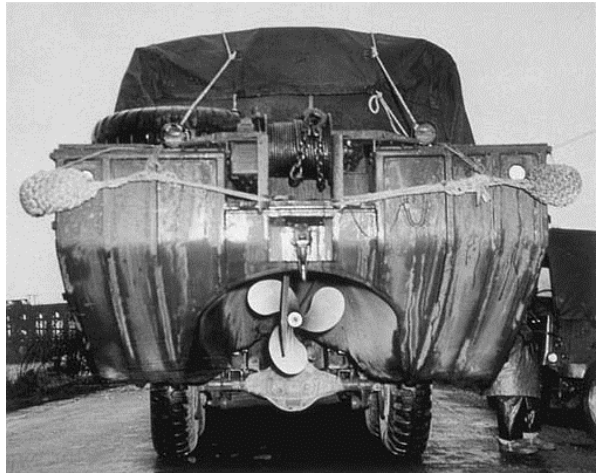
Die Daten des BAV-485 sind dem DUKW sehr ähnlich. Motor und Getriebe vorn, die Sitze für die Mannschaft am hinteren Teil. Die Nutzlast liegt bei 2.500 kg Fracht oder 25 völlig ausgestatteten Soldaten. Das Führerhaus verfügt über eine klappbare Windschutzscheibe und hat ein Stoffverdeck. Die Ladefläche kann - für den Truppentransport - ebenfalls mittels Bügeln und einer Plane abgedeckt werden.



Gegenüber dem amerikanischen DUKW besitzt der BAV eine klappbare Heckklappe der Ladefläche, die das beladen mit leichte Fahrzeuge und leichter Artillerie erheblich erleichtert.



Heckansicht des russischen BAV



Heckansicht des amerikanischen DUKW

Die Kraftübertragung vom Motor erfolgt durch ein Schaltgetriebe mit 5 Vorwärts- und einem Rückwärtsgang. Das Fahrzeug ist mit pneumatischen Bremsen ausgestattet und besitzt eine mechanische Feststellbremse.

Der BAV-485 wird im Wasser durch einen Propeller mit drei Propellerblättern am hinteren Teil des Rumpfes angetrieben, die Kielpumpen werden vor Einfahrt ins Wasser in Betrieb genommen.



LKW SIL-151

Der BAV-485 wurde auf dem Fahrgestell des SIL-151 (Radformel 6 x 6) im Zeitraum von 1947 bis 1958 im Stalin-Werk⁵ Moskau gebaut. Der BAV-485A nutzte das Fahrgestell des LKW SIL-157 (Radformel 6 x 6) und wurde im selben Werk zwischen 1958 und 1961 hergestellt

⁵ ZIS (Zavod imeni Stalina)

wurde. Auf den nachfolgenden Bildern ist links der Schützenpanzerwagen SPW 152 und rechts eine DL 30 beides ebenfalls auf Fahrgestell SIL-157 zusehen.



Der wesentliche Unterschied zwischen dem BAV-485 und dem späteren Modell BAV-485A ist, dass die Luftleitungen für die zentrale Regelung des Reifeninnendrucks der Reifen im BAV-485 außerhalb des Fahrzeugs angebracht waren, während diese sich beim BAV-485A im Inneren des Fahrzeugs befinden und damit vor Beschädigungen geschützt sind.

DUKW

Der DUKW war eine amphibische Version des 2,5-Tonnen-Lastkraftwagen von General Motors. Er wurde von der US-Armee während des 2. Weltkrieges zum Mannschafts- und Materialtransport zwischen den Schiffen am Meer und dem Ufer entwickelt. Der DUKW entwickelte sich zu einem wichtigen Faktor bei den Landungen im Pazifik, in Afrika und auf den Stränden von Normandie.

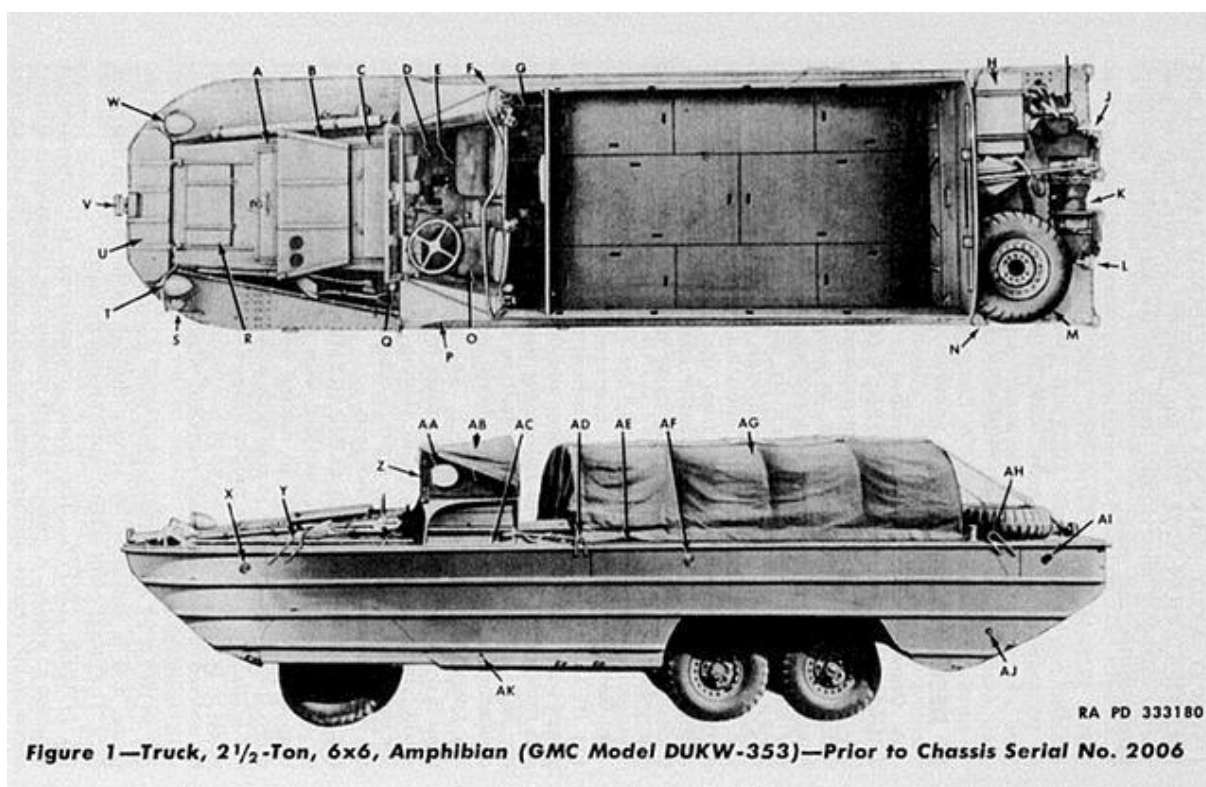


Figure 1—Truck, 2½-Ton, 6x6, Amphibian (GMC Model DUKW-353)—Prior to Chassis Serial No. 2006

Vor dem Jahr 1942 gab es erhebliche Probleme bei der Entladung von Schiffen, insbesondere wenn keine Hafentechnik zur Verfügung stand bzw. wenn aus taktischen Erwägungen keine Häfen angefahren wurden. Es kam auch vor das Schiffe monatelang auf Reede lagen und nicht entladen werden konnten, weil das Umladen auf Lastkähne nicht möglich war. So wurde bald die Notwendigkeit erkannt Ladung mit hohen Priorität, wie Munition und Wasser, bei küstennahen Kampfplätzen direkt von den Seeschiffen an die Zonen der Truppenkämpfe zu bringen.

Die US-Regierung wies die Aufgabe zur Entwicklung dieser neuen Art der Landungsfertigkeit dem Defense Research Committee (NDRC)⁶ zu.

Das Entwicklungsteam bestand aus Ingenieuren, Entwickler, Techniker und Unternehmern. In der ersten Phase versuchte man, eine amphibische Version des Jeeps (0,25 Tonnen) zu entwickeln. Das Fahrzeug war zu klein, schwierig zu manövrieren und bei größeren Wellen gab es erhebliche Probleme. Zum Einsatz kam er in kleinen Stückzahlen in Europa sowie auf den Inseln des Südpazifik und versah im flachen Wasser und entlang schmalen Straßen gute Dienste. Er war jedoch nicht für die eigentliche vorgesehene Aufgabe - Versorgungsgüter von Schiffen an Land zu bringen - geeignet.

Das NDRC beauftragte ein Team mit der Entwicklung eines amphibischen Fahrzeuges, das groß genug und in der Lage ist, Versorgungsgüter direkt vom Schiff auf Ufer transportieren zu können. Es sollte ausreichende seetüchtige Fähigkeiten haben (steuerbar auch bei rauher See, gutes Schwimmverhalten) und in der Lage sein, Riffe und Sandbänke zu überfahren.

Der DUKW (von den Soldaten Ente genannt), wurde durch Rod Stevens, Bootsbauer, und Dick Kerr, Logistik-Experte der Arabisch-Amerikanischen Öl-Gesellschaft, entwickelt. Als optimale Lösung zeichnete sich die Nutzung des Fahrgestells des 2,5-Tonnen-Standard-LKW 353 von GM⁷ ab, da dieser LKW bereits von der GMC produziert wurde. Die Konstruktionszeichnungen für den schwimmfähigen Aufbau wurden in Rekordzeit erstellt und vier Prototypen gebaut. Bereits im Juni 1942 wurden Tests in den Chesapeakebucht, im Atlantik und im Gelände durchgeführt.

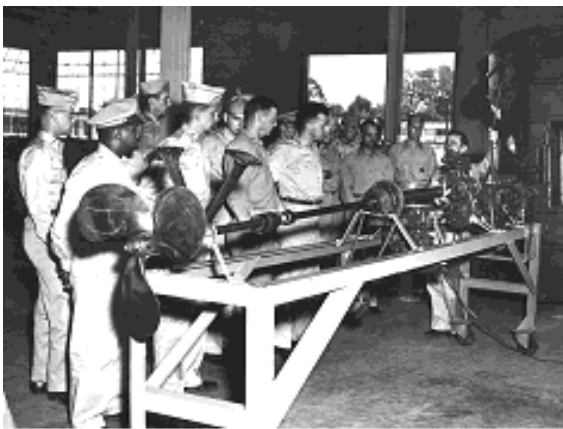
Konzipiert wurde der DUKW (D - 1942, U - Amphibie, K - Allrad-Antrieb, W – Doppelhinterachse) als Armee-LKW, der größere Flüsse überqueren und Soldaten sowie Material vom Wasser direkt auf das Land transportieren konnte. Die US-Navy akzeptierte den „zivilen“ LKW. Sogar nach der Beendigung der Erprobung eines Prototyps des DUKW hegte sie keinerlei Interesse. Erst als es den Ingenieuren mit dem Prototyp gelang das Leben von sieben Küstenschutzmannern zu retten, die bei einem Sturm in Seenot gerieten, interessierte sich die Navy für das Fahrzeug. Bis Juli 1942 demonstrierte man die Weiterentwicklungen und führte die Endabnahme im Oktober 1942 durch. Im Anschluss wurde ein Auftrag über die Lieferung von 2.000 Fahrzeugen „DUKW-353“ erteilt.

⁶ Forschungs-Ausschuss für Nationale Verteidigung

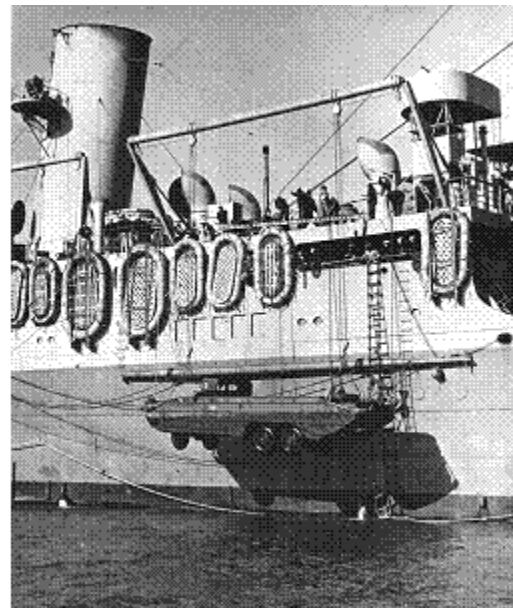
⁷GM bzw. GMC - General Motors ist ein weltweit operierender US-amerikanischer Automobilkonzern, dem weltweit mehrere Marken gehören.

Die US-Marine, zuständig für den Betrieb aller Boote und Schiffe, hatte weder genügend Anzahl an Ausbildern noch das pioniertechische Personal zum umfassenden Ermitteln der militärisch-taktischen Versionen für Anlandungen.

Die ersten Manöver der US-Navy fanden in der Nähe des Hafens von San Francisco statt. Es gab keine Unterlagen für die Ausbildung an dem neuen Fahrzeug und die Zeit saß im Nacken. Die Forderung an das Team der nautischen und technische Offiziere bestand in der nahezu gleichzeitig Schaffung technisch-taktischer Unterlagen, der Beschaffung der technischen und militärischen Ausrüstung sowie der Entwicklung von Intensiv-Kursen. Ein Trainingszentrum wurde im Lager Edwards eingerichtet und in einigen Boots- und Yachtwerften wurden technische Kurse zur Theorie und Praxis der Wartung und Pflege der DUKW abgehalten. Der Einweisungslehrgang war mit einem Zeitumfang von 3 Wochen geplant, obwohl man sich über eine Verlängerung der Kurse im Klaren war. Selbst nach einem zwei-monatigen Training waren die Soldaten noch nicht in der Lage, das Fahrzeug unter Kriegsbedingungen bei Militäroperationen einzusetzen.



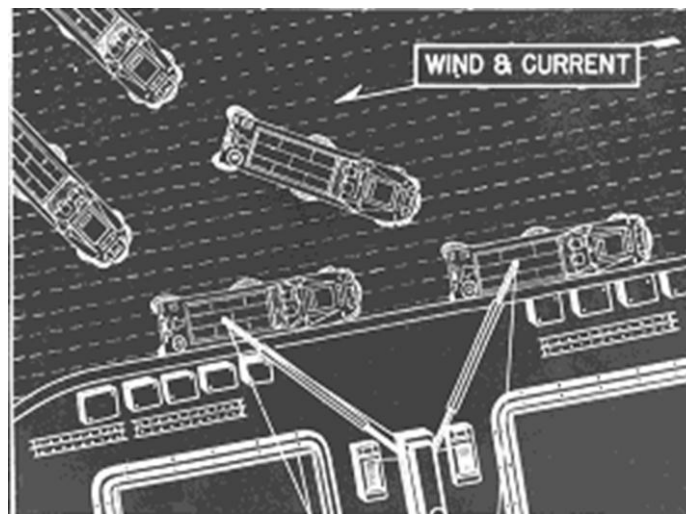
Technische Ausbildung



Entladen eines DUKW mittels Ladekran eines Seeschiffes

Ab 1943 erhielten die Ausbilder und Wartungsoffiziere ihre umfassende Ausbildung bei General Motors. Verschiedene zivile Werften unterrichteten 1.065 Ausbilder an Marinedieselmotoren sowie zu Hafenbetriebs- und Entladungsverfahren. Bevor eine genügende Anzahl von Landungsschiffen zur Verfügung stand, war es notwendig, die mit „normalen“ Schiffen transportierten DUKWs mittels Kränen in das Wasser zu setzen. Dieses Verfahren war sehr zeitintensiv und stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig.

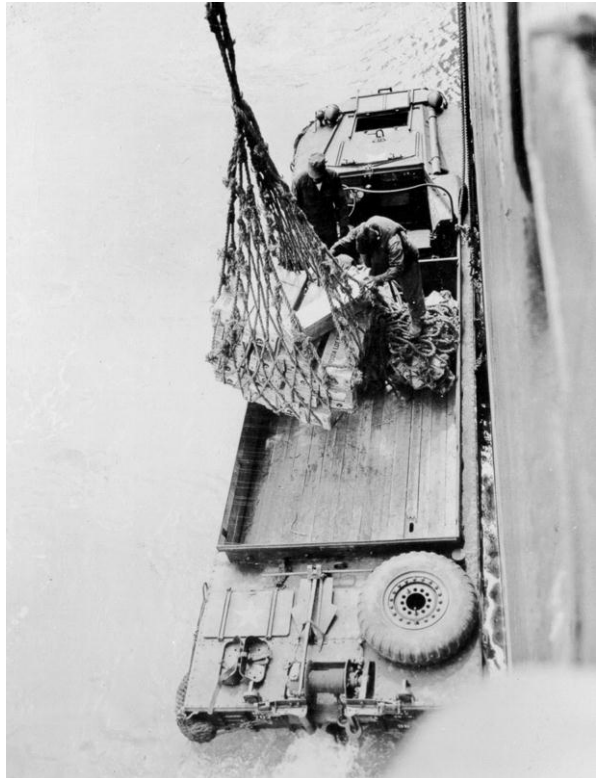
Das 87. Pionierbataillon der 2. Brigade wurde an den DUKWs und der Ausrüstung ausgebildet. Auf Bitten von General Douglas MacArthur schifften sie sich Mitte Januar 1943 ein. Das erste Manöver mit den DUKW erfolgte März 1943, als Truppen der 2. Brigade auf Noumea landete. Das Manöver wurde in kleinerem Umfang durchgeführt. Einige DUKWs kamen bei diesem Manöver zum Einsatz. Das Manöver war für die verantwortlichen Offiziere und die eingesetzten DUKW sehr erfolgreich, da die technischen und taktischen Fähigkeiten des neuen Fahrzeugtyps unter Gefechtsbedingung bestätigt und dokumentiert wurden.



Instruktion zum Anlagern von DUKW an Seeschiffe



„Kolonnenfahrt“ auf dem Wasser



Beladen eines DUKW mit Ladegeschirr eines Seeschiffes

Es wurden immer mehr Einheiten, die mit DUKW ausgestattet waren. Das Transportkorps stellte deshalb 15 DUKW-Bataillone zusammen und stellte die DUKW-Einheiten damit unter einen Befehl zusammen. In wenigen Monaten war die US-Armee einen langer Weg voran gekommen, in dem sie die Taktik zur Anlandung von Truppen präzisierte.

Der Einsatzwert der DUKW wurde während der Invasion von Salerno, Italien sichtbar. Zwischen dem 9. September und 1. Oktober 1943, wurden mit 90 Landungsschiffe und 150 DUKWs 190.000 Soldaten, 30.000 Kraftfahrzeuge und 12.000 Tonnen Versorgungsgüter über den Stränden von Salerno angelandet.

Am 28. Juni 1943 trafen sich 80 britische und amerikanische Generäle in Schottland, um einen genauen Plan für die westalliierte Invasion auszuarbeiten. Hier fiel auch die Entscheidung, dass die Offensive an der Normandieküste stattfinden sollte. Da die Landschaft im Südwesten Englands zwischen Portsmouth und der Halbinsel Cornwall den Stränden in der Normandie sehr ähnlich ist und sich perfekt als Übungsgelände für die Truppen anbot, sammelten sich dort bis zum Frühjahr 1944 über 1,5 Millionen

amerikanische, kanadische, australische, polnische, französische und britische Soldaten. Nach der Evakuierung von ca. 3000 Personen, einschließlich des persönlichen Hab und Gutes und der Haustiere, trainierte das Militär dort monatelang.



Das pioniertechnische Wissen und die gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen mit dem DUKW flossen in die strategische Vorbereitung der Normandie-Invasion 1944 ein. Neunzehn DUKW-Kompanien wurden der militärischen Operation zugeordnet. Die DUKW wurden mit Munition und Verbrauchsgütern beladen, die für die Bildung des Brückenkopfes von Bedeutung waren. Am 5. Juli 1944 wurden die DUKWs auf die Landungsschiffe in Weymouth (England) verladen. Kurz vor dem Angriff verließen die DUKW die Landungsschiffe, die Entfernung zum Ufer betrug ca. 14 Meilen. Die DUKW bildete zwei Kolonnen und schwammen zum Ufer.

Die DUKW-Kompanien des 453., 458. und 459. Transportkorps wurden dem Ausgangsangriff zugewiesen. Ihre Aufgabe war der Transport Versorgungsgütern und Munition zwischen den Schiffen und dem Strand. Mit der Fähigkeit lebenswichtige Versorgungsgüter direkt zu den vorderen Linien und dem Mut der DUKW-Mannschaften bildeten der DUKW einen wesentlichen Bestandteil der Normandie-Invasion.



Nach dem D-Day⁸ wurden die DUKW, bis zur Nutzung der Häfen mit ihrer Umschlagtechnik, für die Versorgung unentbehrlich. Zwischen dem 6. Juni 1944 und dem 8. Mai 1945 transportierten die DUKWs 5.050.000 Tonnen der 15.750.000 Tonnen, die von den Bündnispartnern in Europa auf dem Seeweg bereitgestellt wurden.

Die DUKWs kamen bei ihrem letzten europäischen Einsatz, der Rheinquerung im März 1945, in Deutschland zum Einsatz. Während dieser Operation wurden 370 DUKWs verwendet, um Truppen und Versorgungsgüter zu verschieben. Während der frühen Morgenstunden des 26. März 1945, unter bewölkten Himmeln und durch künstlichen Nebel geschützt, setzten Truppen der 7. US-Armee über den Rhein über.

Bis zum Ende des 2. Weltkrieges waren 21.147 DUKWs gebaut worden. Die Armee hatte 70 DUKW-Einheiten mit über 12.829 Soldaten aufgestellt. Nach dem 2. Weltkrieg, hielten die Vereinigten Staaten, Großbritannien, Frankreich und Australien noch DUKWs im Dienst. Als es zum Konflikt in Korea kam, reaktivierten die Vereinigten Staaten ihre DUKW-Einheiten und setzten diese ein.

⁸Zeitpunkt einer größeren militärischen Operation. Das bekannteste Beispiel für einen D-Day ist der 6. Juni 1944, der Tag an dem die Landung alliierter Truppen in der Normandie begann. Dies war der Beginn der Operation Overlord. Die Landung selbst verlief unter dem Kodennamen Operation Neptune.



Quellenverzeichnis

- ∞ Fahrzeuge, Anhänger und Aggregate der Feuerwehr (Fachbücherei Brandschutz)
 - ∞ Import-Fahrgestelle – Feuerwehrfahrzeuge auf ausländischen Fahrgestellen (Feuerwehr-Archiv)
 - ∞ diverse Internetseiten zu Städterundfahrten mit dem DUKW
 - ∞ www.pib-11.de
 - ∞ www.fischland-darss.net
 - ∞ www.armyrecognition.com
 - ∞ www.autogallery.org.ru
 - ∞ www.answers.com/topic/dukw
 - ∞ www.transchool.eustis.army.mil/Museum/DUKW.htm
 - ∞ www.jagdtiger.de
- www.fortunecity.com/uproar/picture/717/AUTO-SU/amozil/zis.htm