



Räumen international

Von Georg Stratmann

Seit 1993 gibt es in der Kleinstadt Pasewalk in Mecklenburg-Vorpommern einen THW-Ortsverband. Spezialisiert hat man sich dort mit einer Fachgruppe Räumen. Ungewöhnlich ist hier jedoch nicht nur der Radlader. Das in Polen gebaute Fahrzeug ist gegenüber dem sonst üblichen Zettelmeyer eine ganze Ecke größer. Eine Tatra-Sattelzugmaschine aus Tschechien sowie ein spezieller Tieflader aus Norddeutschland machen das ungewöhnliche Trio komplett.

Bei der Gründung des neuen Ortsverbandes gab es seinerzeit Schützenhilfe aus dem Westen. Die Patenschaft für den Aufbau hatte das THW Bad Oldesloe (Schleswig-Holstein) übernommen. Schnell waren die ersten Mitstreiter gefunden und auch der Landkreis Uecker-Randow stand dem Konzept des THW positiv gegenüber. Die neue Hilfsorganisation sollte die örtlichen Feuerwehren sinnvoll ergänzen.

Heute zählt der Ortsverband 42 Helfer, darunter auch vier Frauen. Für die Nachwuchsarbeit ist eine Jugendgruppe mit 20 Jugendlichen im Alter zwischen 10 und 16 Jahren vorhanden, auch hier ist das weibliche Geschlecht viermal vertreten.

Gute Zusammenarbeit mit Feuerwehr

Pro Jahr kommen die Pasewalker auf 15 bis 20 Einsätze. Vom schweren Autounfall über Naturkatastrophen bis zu vorsätzlicher Brandstiftung ist alles dabei. Die meisten Einsätze werden von der Fachgruppe abgewickelt. Die Zusammenarbeit mit den

Feuerwehren ist beispielhaft. Je nach Einsatzgeschehen wird der Ortsverband direkt mit eingebunden. Derzeit bauen Feuerwehr und THW ein gemeinsames Übungsgelände, das von der Stadt zur Verfügung gestellt wurde. Man will gemeinsam die Ausbildung forcieren, um so effektiver helfen zu können. Auch bei länderübergreifenden Übungen sind die Pasewalker immer wieder in Polen. Dolmetscher helfen dabei, die sprachlichen Bar-



Einsatz für den Radlader des THW Pasewalk im März 2007 beim Brand einer landwirtschaftlichen Lagerhalle in Damerow. Die große Schaufel fasst drei Kubikmeter.



rieren zu überwinden. Im Zweifelsfall klappert auch die berühmte Verständigung mit Händen und Füßen.

Anfang mit Russen-Jeep

Die erste Fahrzeuglieferung bestand aus einem MKW Mercedes-Benz LA 911 sowie einem GWK Magirus-Deutz, beide 1980 gebaut. Ein Mercedes 508 D Doppelkabiner mit Pritsche und Plane war das erste Zugtrupp-Fahrzeug.

Weiterhin erhielt der Ortsverband auch noch Ost-Fahrzeuge zugeteilt. Ein russischer Geländewagen vom Typ UAZ 469B der ehemaligen Nationalen Volksarmee verblieb jedoch nicht lange. Auch ein IFA W50 mit Kofferaufbau sowie ein L 60 mit Pritsche und Plane bereicherten zeitweise den Fuhrpark. 1994 folgten gleich zwei Autokräne aus Ost und West. Neben einem Magirus-Deutz Jupiter blieb auch ein IFA ADK 70 solange in Pasewalk stationiert, bis Klarheit über die zukünftige Fachgruppe im Ortsverband bestand.

Mit der Umsetzung des Neukonzeptes 1995 fiel die Wahl schließlich auf die Fachgruppe Räumen, hier hatte der Landkreis ein Mitspracherecht.

Bei einem Besuch des damaligen THW-Direktors Jürgen Henkel sicherte dieser dem Ortsverband eine angemessene Liegenschaft sowie die zügige Ausstattung der Fachgruppe zu. Im Mai 2001 war es dann endlich soweit. Mit einem längeren Ost-West-Gespann fuhr Großgerät an, und das im wahrsten Sinne des Wortes.

Radlader aus Polen

Bei dem Knickgelenk-Radlader handelt es sich um einen in Polen in Lizenz gefertigten Typ SL 34. Von diesen schweren Baumaschinen hat das THW seinerzeit ein Kontingent von der ehemaligen NVA übernommen. Von den ursprünglich mehr als zehn Radladern sind heute nur noch zwei Stück bei THW-Ortsverbänden im Einsatz.

Diese selbstfahrende Arbeitsmaschine hebt sich mit seinen Ausmaßen eindeutig von dem sonst im THW üblichen Typ Zetelmeyer ZL 1801 ab. Die Klappschaufel fasst drei Kubikmeter Material. Bei geöffneter Schaufel kann diese auch als Räumerschilde eingesetzt werden. Des Weiteren ist im unteren Bereich der geöffneten Klappe eine Verzahnung angebracht, diese ermöglicht das sichere Greifen von Bäumen und Stämmen. Beim zulässigen Gesamtgewicht bringt der kleine Zetelmeyer 13 Tonnen auf die Waage, der SL 34 hingegen knapp 20 Tonnen. Auch bei der Leistung sieht es ähnlich aus. Während der Große 162 kW (220 PS) vorweisen kann, kommt der kleinere Bruder mit einer Leistung von 94 kW (128 PS) aus.

Neben dem Fahrer findet ein weiterer Helfer in der Kabine Platz. Die heckseitig angebaute Seilwinde zieht im direkten Zug 20 Tonnen und wird hydraulisch über den Nebenantrieb angetrieben.

Zugmaschine aus Tschechien

Um den Radlader auf längeren Distanzen mobil zu machen, hatte man gleich ein Tieflader-Gespann in einer Ost-West-Kombination mit ausgeliefert. Als Zugfahrzeug dient eine Tatra 815 Sattelzugmaschine. Dieser Dreiachser war vorher bei der NVA in Bergen auf Rügen stationiert.



Bei Bränden wird immer wieder das THW mit seinem schweren Radlader angefordert. Hier werden bei einem Brand Strohballen auseinander gezogen.

Technische Daten Tieflader-Zug

	Tatra 815	Auflieger
Leistung	235 kW (320 PS)	
Hubraum	19.000 cm ³	
Länge	6500 mm	13.800 mm
Breite	2500 mm	2550 mm
Höhe	3220 mm	2150 mm
Leergewicht	9620 kg	8200 kg
Zul. Gesamtgewicht	22.420 kg	30.000 kg
Erstzulassung	März 1986	März 1999



Der Pasewalker THW-Helfer und Radladerfahrer Michael Dummer hat das Tieflader-Gespann mitsamt dem Radlader originalgetreu im Maßstab 1:87 nachgebaut.

Bei dem Tiefladerauflieger war die Beschaffung um einiges schwieriger. Deshalb suchten Ortsverband und Geschäftsstelle gemeinsam. Mit Hilfe des Internets wurde man schließlich im Großraum Hamburg fündig. Der Tiefbettauflieger mit einer Länge von fast 14 Meter hatte die Firma Fischer in Kiel produziert. Dieser Tieflader transportierte für eine Autofirma zuvor LKW-Fahrzeuge, bevor dieser durch den Bund übernommen wurde.

Allerdings musste die Neuerwerbung noch einen Umbau über sich ergehen lassen. Eine Fachfirma baute eine zusätzliche Radmulde ein, dabei musste die Konstruktion verändert werden. Nur mit dieser Maßnahme konnte man die gesetzlich vorgeschriebene Gesamthöhe von vier Metern mit dem aufgeladenen Radlader unterschreiten.

Die Auffahrampen sind hinter der Schlussbeleuchtung untergebracht. Zum Verladen klappt man die Beleuchtung seitlich weg und zieht die Auffahrampen heraus. Die hintere zwillingbereifte Achse kann als Liftachse abgelassen werden. Unterlegklötze, die als Ladestützen dienen, werden am Ende des Tiefladers untergelegt. Jetzt kann der Radlader die Plattform befahren. Nach dem Anbringen der Ladungssicherung ist der Radlader sicher verstaут. Bevor das Gespann auf die Reise geht, werden noch die seitlichen Begrenzungsschilder für die Spurverbreiterung montiert, denn die Schaufel ist 45 Zentimeter breiter als der Auflieger.

Weitere Fahrzeuge

Im November 2004 wurde ein neuer IVECO GKW I in den Dienst gestellt. Als GKW II

Technische Daten Radlader

(Daten des Zettelmeyer sind zum Vergleich mit aufgeführt)

	Radlader SL 34 (THW Pasewalk)	Zettelmeyer ZL 1801 (THW-Standardfahrzeug)
Leistung	162 kW (220 PS)	94 kW (128 PS)
Hubraum	11.100 cm ³	6086 cm ³
Länge	8000 mm	6890 mm
Breite	3000 mm	2500 mm
Höhe	3630 mm	3195 mm
Gesamtgewicht	19.950 kg	13.000 kg
Greifschaufellinhalt	3 m ³	2 m ³
Zugkraft Drahtseil	20 Tonnen	keine Seilwinde
Länge Drahtseil	60 Meter	
Durchmesser Seil	20 mm	
Zulassung	Juli 1986	

steht ein Mercedes-Rundhauber Typ 911 in den Garagen. Für die Fachgruppe Räumen steht zusätzlich noch ein Kipper Mercedes 1417 mit Pritsche und einer Frontseilwinde (fünf Tonnen) zur Verfügung.

Radladerausbildung

Bei der Fachausbildung der Bergeräumgerätefahrer an der Bundesschule in Hoya wird auf dem kleineren Zettelmeyer ausgebildet, da es in der ganzen Republik nur noch zwei Exemplare von dem SL-34 beim THW gibt. Wer frisch von der Ausbildung aus Hoya zurückkommt, für den ist der 20-Tonner eine große Umgewöhnung.

Da dieser Typ von Radlader nicht mehr gebaut wird, ist auch die Ersatzteilversorgung recht schwierig. Deshalb achten die Krafffahrer auf „ihren“ Radlader wie ihr persönliches Eigentum. Insgesamt stehen vier ausgebildete Krafffahrer mit Radlader-Ausbildung im Einsatzfall zur Verfügung.



Hoch hinaus geht es für Robert Düvel, wenn er seinen Arbeitsplatz besetzt.



Michael Dummer zieht hier die Auffahr-rampe aus dem Auflieger heraus.



Der Tieflader verfügt, versteckt unter einer Abdeckung, über eine Seilwinde mit fünf Tonnen Zugkraft.



Meistens ist der Radlader ohne Blaulicht unterwegs, da beim Transport mit dem Tieflader die Höhe von vier Metern überschritten würde. An der Schaufel ist die seitliche Verzahnung gut erkennbar.