

Kennzeichen	<u>W-8011</u>	Hersteller	<u>Magirus Deutz</u>
Klassifizierung	<u>Schlauchwagen</u>	Auf-/Ausbauersteller	<u>Zeppelin</u>
Modell	<u>F 125 D 10 A</u>	Erstzulassung	<u>1964</u>
Baujahr	<u>1964</u>	Außerdienststellung	
Indienststellung	<u>1964</u>		

Schlauchkraftwagen SKW

Technische Daten:

- **Fahrgestell:** Magirus-Deutz F 125 D 10 A
- **Motorleistung:** 92 kW / 125 PS / 123 hp bei 2.500 1/min (Luftgekühlter V6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, Deutz F6L613, Ausführung B)
- **Hubraum:** 7.412 cm³
- **Höchstgeschwindigkeit:** 73 km/h
- **Zulässiges Gesamtgewicht:** 10.000 kg
- **Länge:** 6.600 mm
- **Breite:** 2.122 mm
- **Höhe:** 2.800 mm
- **Radstand:** 3.700 mm
- **Sondersignalanlage:** 2 Rundumkennleuchten Bosch RKLE 130 H, Starktonhorn
- **Besatzung:** 1/5

Beladung/ Ausstattung:

Beladung nach zum Beschaffungszeitpunkt gültiger STAN für einen SKW 1200

- Tragkraftspritze TS 8/8 S, Förderleistung: 800 l/min bei 8 bar
- 6 C-Saugschläuche
- 62 B-Druckschläuche, davon 6 als Rollschläuche und 56 vorgekuppelt und in Buchten im Heck
- 20 C-Druckschläuche, davon 2 als Rollschläuche und 18 vorgekuppelt und in Buchten im Heck
- 2 D- Druckschläuche als Rollschläuche
- Standrohr 2B und Hydrantenschlüssel
- 2 Druckbegrenzungsventile
- 4 Verteiler B-CBC
- 1 C- und 2 B-Mehrzweckstrahlrohre
- 6 kg ABC-Pulverfeuerlöscher PG6
- 12 kg ABC-Pulverfeuerlöscher PG12
- 2-teilige Steckleiter

Der Schlauchkraftwagen wurde nach dem Krieg durch den Luftschutzhilfsdienst des Bundes beschafft. Zusammen mit einem TLF16 und einem LF16-TS bildete es den Wasserversorgungszug. Er wurde als 3. Kfz. des III. Zuges (Wasserversorgungszug) der Feuerwehrbereitschaft eingegliedert. Hierfür standen der Mannschaft, bestehend aus einer Staffel, über einen Kilometer Schlauch zur Verfügung, die während der Fahrt verlegt werden konnten.

Für den Löschwassertransport im dritten Luftschutz-Wasserförderungszug des Luftschutzhilfsdienstes wurde der Schlauchkraftwagen SKW entwickelt. Mit dem Fahrzeug sollten die nötigen Druckschläuche und Armaturen, sowie das Personal für den Aufbau einer Wasserförderung über lange Wegestrecke transportiert werden.

Wie bei vielen Fahrzeugen des Luftschutzhilfsdienstes war auch beim Schlauchkraftwagen die Mannschaftskabine in den Aufbau integriert. Der Aufbau bestand neben dem Mannschaftsraum aus je einem Gerätefach pro Seite und einem großen Geräteraum im Heck. Das rechte Gerätefach nahm dabei die Tragkraftspritze auf einem ausklappbaren Auszug und einige gerollte Druckschläuche auf. Im anderen Fach lagerten diverse wasserführende Armaturen wie Druckminderer und Verteiler. Im Heck waren auf acht Ebenen Bretter mit vorgekuppelten Druckschläuchen eingeschoben. Im Auslieferungszustand waren dabei sechs Ebenen mit B- und zwei Ebenen mit C-Druckschlauch bestückt. Um während der Fahrt Schläuche verlegen zu können gab es links und rechts unter dem Aufbau ausziehbare Tritte und fest montierte Haltestangen. Zur "Kommunikation" mit dem Fahrer war eine Signalhupe vorgesehen um Anhalten und Anfahren signalisieren zu können. Auf dem Aufbaudach lagerten Reserverad, Steckleiter und Schlauchbrücken. Um das Dach erreichen zu können war auf der linken Fahrzeugseite eine Leiter eingelassen.

Bei der Entwicklung des Fahrzeuges war kurzzeitig auch eine Vorbaupumpe angedacht. Diese strich man aber zugunsten einer mobileren Tragkraftspritze. Eine Vorbaupumpe hätte nur die Geländefahreigenschaften des Eckhaubers eingeschränkt und hätte nicht so flexibel wie eine Tragkraftspritze eingesetzt werden können.

Insgesamt transportierte der Schlauchkraftwagen im Heck 1.390 m vorgekuppelte Druckschläuche. Davon entfielen 1.120 m auf B- und 270 m auf C-Druckschlauch. Um beschädigte Schläuche austauschen zu können, wurden mit jedem Schlauchwagen 1.540 m B- und 360 m C-Druckschlauch geliefert. Diese wurden auf einem weiteren LKW transportiert und sollten eventuelle Schlauchverluste in verträmmerten Gelände ausgleichen.