

# Beiträge zur Feuerwehrgeschichte



**Tagungsband 2013**



**Herbsttagung des Fachausschuss Traditionspflege des  
Landesfeuerwehrverbandes Brandenburg e.V.**

**19.10.2013**



## Einleitung

Der Fachausschuss Traditionspflege des Landesfeuerwehrverbandes Brandenburg e.V. tagt jährlich im Frühjahr und im Herbst zu einem Jahresthema mit allen Mitgliedern. Außerdem finden mehrmals jährlich Tagungen der Leitung des Ausschusses statt.

Diesjähriges Tagungsthema für beide Veranstaltungen war, **„80 Jahre preußisches Feuerlöschgesetz vom 15.12.1933“**.

Bei der Tagung am 12./13.04.2013 in Eisenhüttenstadt wurde dieses Thema von verschiedenen Seiten aus bearbeitet. Entsprechend der neuen Arbeitskonzeption des Ausschusses fand am 19.10.2013 in Potsdam dazu die Vortragsveranstaltung statt. Erstmals möchten wir mit diesem Tagungsband versuchen ein einheitliches Tagungsmaterial für alle Teilnehmer bereitzustellen.

Die Texte und Bilder wurden von den Referenten zur Verfügung gestellt.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

P.Richter

## **Tagesordnung**

### **19.10.2013 in Potsdam**

- Eröffnung
- Bekanntgabe von Terminen und Informationen
- Tagungsthema: 80 Jahre preußisches Feuerlöschgesetz
- Referate

„Das preußische Feuerlöschgesetz“ E.Brosinsky

„Die Feuerwehr 1933 bis 1945 -Veränderungen in  
Organisation und Ausrüstung“ G.Rux

„ Die Normung von Feuerwehrfahrzeugen 1933 bis 1945“  
W.Kotsch

„Jugend und Frauen im Einsatz“ H-D Unkenstein

## **Informationen**

### **Termine:**

26.10.2013 Tagung des Präsidialrates des LFV Brandenburg

01.-03.11.2013 31. Jahrestreffen der 1.AG Feuerwehrhistorik in Naundorf

23.11.2012 Delegiertenversammlung des LFV BB in Vetschau

15.-17.08.2014 150 Jahre FF Torgau

Die Termine für den Fachausschuss für das Jahr 2014 stehen noch nicht fest! Entsprechend der neuen Konzeption werden diese aber im März und November stattfinden.



Beim Uckermärkischen Feuerwehrmuseum Kunow wird zurzeit die Brandenburger Feuerwehrzeitung/Preußische FZ /Feuerwehr-Verbands-Zeitung digitalisiert. Gegen einen Unkostenbeitrag kann diese dann auf mehreren DVD´s erworben werden. Bestellungen bitte an den Kameraden P.Richter.

Material zum Referat von Einhard Brosinsky

**Das preußische Feuerlöschgesetz**

*Gesetz über das Feuerlöschwesen ( in Preußen)  
vom 15.12.1933*

*Das Staatsministerium hat folgendes Gesetz beschlossen:*

*Abschnitt I*

*Die örtlichen Feuerwehren*

*§ 1*

*In jedem Ortspolizeibezirk muß eine leistungsfähige und den örtlichen Verhältnissen entsprechend ausgerüstete Feuerwehr vorhanden sein. Besteht ein Ortspolizeibezirk aus mehreren Gemeinden, so ist in jeder Gemeinde für genügend Feuerschutz zu sorgen.*

*§ 2*

*Die Feuerwehr hat im Auftrag des Ortspolizeiverwalters die Gefahren abzuwehren, die der Allgemeinheit oder dem einzelnen durch Schadenfeuer drohen. Die Polizeiaufsichtsbehörden können den Feuerwehren auch die Abwehr sonstiger Gefahren übertragen.*

*§ 3*

*(1) Die Feuerwehr im Sinne der §§ 1 und 2 kann bestehen:*

*a) aus Berufsfeuerwehrmännern;*

*b) aus einer Freiwilligen Feuerwehr;*

*c) aus Personen, die durch Polizeiverordnung zu einer Pflichtfeuerwehr zusammengeschlossen sind.*

*(2) Die Feuerwehr bedarf der Anerkennung der Polizeiaufsichtsbehörde.*

*§ 4*

*(1) Jede Gemeinde von mehr als 100000 Einwohnern soll Berufsfeuerwehrmänner anstellen. Gemeinden mit weniger als 100000 Einwohnern können Berufsfeuerwehrmänner anstellen. Die Zahl der Berufsfeuerwehrmänner bestimmt die Polizeiaufsichtsbehörde unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse. Die Uniformierung, Ausbildung*

*und Amtsbezeichnung der Berufsfeuerwehrmänner regelt der Minister des Innern nach Anhörung des zuständigen Ausschusses des Feuerwehrbeirates.*  
*(2) Die Anerkennung als Berufsfeuerwehr darf nur ausgesprochen werden, wenn die auf Grund des Abs. 1 Satz 3 und 4 zu erlassenen Vorschriften erfüllt sind.*

#### *§ 5*

*(1) Freiwillige Feuerwehren sind Vereine, deren Vereinszweck in der Bekämpfung der Feuersgefahren besteht. Die Rechtsstellung der Mitglieder regelt die Satzung. Die aktiven Mitglieder müssen das 18. Lebensjahr vollendet und dürfen das 60. Lebensjahr nicht überschritten haben. Die Ausbildung und Uniformierung der freiwilligen Feuerwehrmänner und die Bezeichnung der Führer regelt der Minister des Innern nach Anhörung des zuständigen Ausschusses des Feuerwehrbeirates.*

*(2) Die Anerkennung als Freiwillige Feuerwehr darf nur ausgesprochen werden, wenn*

- 1. Die Vereinssatzung von der Polizeiaufsichtsbehörde genehmigt ist und*
- 2. die Bestimmungen des Abs. 1 und der auf Grund dieses Absatzes erlassenen Vorschriften erfüllt sind.*

#### *§ 6*

*(1) Soweit die auf Grund der §§ 4 und 5 gebildeten Feuerwehren hinsichtlich ihrer Stärke den örtlichen Verhältnissen nicht entsprechen, sind Pflichtfeuerwehren zu bilden.*

*(2) Die Rechte und Pflichten, die Uniformierung und Ausbildung der Pflichtfeuerwehrmänner sowie die Bezeichnung der Führer wird durch Polizeiverordnung geregelt. Die Anerkennung als Pflichtfeuerwehr darf nur ausgesprochen werden, wenn die Vorschriften dieser Polizeiverordnung erfüllt sind.*

### *Abschnitt II*

#### *Die Feuerwehrverbände*

#### *§ 7*

*Die in einem Kreise vorhandenen Feuerwehren bilden den Kreisfeuerwehrverband. Der Kreisfeuerwehrverband ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes. Die Rechtsstellung des Vorstandes und der Mitglieder*

*regelt die Satzung. Die Satzung bedarf in Landkreisen der Genehmigung des Landrats, in Stadtkreisen der Genehmigung des Regierungspräsidenten, in Berlin der Genehmigung des Oberpräsidenten. Die Vorstandsmitglieder werden in Landkreisen durch den Landrat, in Stadtkreisen durch den Regierungspräsidenten und in Berlin durch den Oberpräsidenten ernannt und abberufen.*

#### *§ 8*

*Dem Kreisfeuerwehrverband obliegt es: 1. Durch Veranstaltung von Führerbesprechungen den Austausch der Erfahrungen zu vermitteln;*  
*2. durch gemeinsame Feuerwehübungen die Schlagkraft der örtlichen Feuerwehren zu erhöhen.*

#### *§ 9*

*Die Kreisfeuerwehrverbände einer Provinz bilden den Provinzialfeuerwehrverband. Der Provinzialfeuerwehrverband ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes. In dem Provinzialfeuerwehrverbände müssen die für die Provinz bestehende Feuersozietät sowie die Städte, Landkreise und Landgemeinden der Provinz durch je einen Vertreter vertreten sein. Die Vorstandsmitglieder werden durch den Oberpräsidenten ernannt und abberufen. Im übrigen richtet sich die Rechtsstellung des Vorstandes und der Mitglieder nach der Satzung. Die Satzung bedarf der Genehmigung des Oberpräsidenten.*

#### *§ 10*

*Dem Provinzialfeuerwehrverbände liegt ob:*

- 1. Die Einrichtung und Unterhaltung einer Provinzialfeuerweherschule;*
- 2. die Veranstaltung von Ausbildungslehrgängen im Feuerwehrwesen;*
- 3. die Pflege des vorbeugenden Feuerschutzes;*
- 4. die Unterstützung der Kreisfeuerwehrverbände bei den diesen obliegenden Aufgaben.*

#### *§ 11*

*(1) Die Provinzialfeuerwehrverbände bilden den Feuerwehrbeirat. Dieser ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes. Der Minister des Innern kann Vertreter von Gemeinden und Personen, die über besondere Kenntnisse im Feuerlöschwesen verfügen (insbesondere Berufsfeuerwehrmänner), in den*



*Feuerwehrbeirat einberufen. Im Feuerwehrbeirat müssen die öffentlichen und privaten Feuerversicherungsunternehmungen und die Provinzen, Städte, Landkreise und Landgemeinden durch je einen Vertreter vertreten sein. Die Vorstandmitglieder werden durch den Minister des Innern ernannt und abberufen. Im übrigen wird die Rechtsstellung des Vorstandes und der Mitglieder durch die Satzung geregelt. Die Satzung bedarf der Genehmigung des Ministers des Innern.*

*(2) Durch die Satzung ist je ein Ausschuß für die Angelegenheiten der Freiwilligen Feuerwehren und der Berufsfeuerwehren zu bilden.*

### *§ 12*

*Dem Feuerwehrbeirat liegt ob: 1. Die Förderung des Feuerlöschwesens durch Pflege des einschlägigen Schrifttums und der Sammlung von Erfahrungen der außerpreußischen Feuerwehren;*

*2. die Prüfung und Begutachtung von Feuerlöschgeräten;*

*3. die Beratung des Ministers des Innern in allen Angelegenheiten des Feuerlöschwesens und der Feuerverhütung;*

*4. die Unterstützung der Provinzialfeuerwehrverbände bei den diesen obliegenden Aufgaben.*

## *Abschnitt III*

### *Die Aufsicht über die Feuerwehrverbände*

### *§ 13*

*(1) Die Aufsicht über den Kreisfeuerwehrverband führen in Landkreisen der Landrat, in Stadtkreisen der Regierungspräsident und diesen vorgesetzten Polizeiaufsichtsbehörden, in Berlin der Oberpräsident und der Minister des Innern. Die Aufsicht über den Provinzialfeuerwehrverband führen der Oberpräsident und der Minister des Innern.*

*(2) Die Sitzungen der Verbände, der Verbandsausschüsse und der Vorstandssitzungen sind der unmittelbar vorgesetzten Aufsichtsbehörde unter Angabe der Tagesordnung spätestens acht Tage vor dem anberaumten Zeitpunkte mitzuteilen.*

*(3) Die Aufsichtsbehörden können sich über die Angelegenheiten der Feuerwehrverbände durch Akteneinsichtnahme, durch Berichtseinforderungen und durch die Entsendung von Kommissaren zu den Sitzungen jederzeit unterrichten.*

## § 14

*Alle Beschlüsse der Verbände oder ihrer Organe, die eine finanzielle Auswirkung haben, insbesondere die Beschlüsse über die Feststellung des Haushaltsplans und über die Jahresabrechnung, sind der unmittelbar vorgesetzten Aufsichtsbehörde vorzulegen. Die Beschlüsse treten erst in Kraft, wenn die Aufsichtsbehörde innerhalb von zwei Wochen nach Eingang des Beschlusses keinen Widerspruch erhoben hat.*

## § 15

*(1) Beschlüsse eines Verbandes, die die geltenden Gesetze oder die Verbandssatzung verletzen, kann die unmittelbar vorgesetzte Aufsichtsbehörde aufheben und verlangen, daß Maßnahmen, die auf Grund derartiger Beschlüsse getroffen sind, rückgängig gemacht werden. Gegen die Aufhebungsverfügung steht den Kreis- und Provinzialfeuerwehrverbänden innerhalb von zwei Wochen die Beschwerde an die nächsthöhere Aufsichtsbehörde zu. Diese entscheidet endgültig.*

*(2) Die Aufsichtsbehörden können ihre Zuständigkeit auf dem Gebiete des Feuerlöschwesens durch besondere Organe ausüben.*

### *Abschnitt IV*

#### *Die sachliche Ausrüstung der Feuerwehren*

## § 16

*(1) Die Beschaffung und Unterhaltung der für die Feuerwehren erforderlichen Löschgerätschaften, Ausrüstungsstücke, Alarmeinrichtungen, Wasserstationen und Gerätehäuser ist eine Aufgabe der Gemeinden. Über die Notwendigkeit von Aufwendungen für das Feuerlöschwesen entscheidet auf Antrag des Ortspolizeiverwalters in den Landgemeinden und kreisangehörigen Städten der Landrat, in den Stadtkreisen der Regierungspräsident, in Berlin der Oberpräsident.*

*(2) Gemeinden, die nicht imstande sind, die im Abs.1 genannten Einrichtungen selbstständig zu beschaffen, können durch die Kommunalaufsichtsbehörde mit Nachbargemeinden zu einem Feuerlöschverbände vereinigt werden. Der Feuerlöschverband hat die Stellung eines Zweckverbandes im Sinne des Gesetzes vom 13. Juli 1911. Über die infolge Veränderung oder Aufhebung eines Löschverbandes notwendig werdende Auseinandersetzung zwischen den Beteiligten*

*entscheidet die Kommunalaufsichtsbehörde. Streitigkeiten zwischen den beteiligten Gemeinden über ihre Berechtigung oder Verpflichtung zur Teilnahme an den Nutzungen oder Lasten des Feuerlöschverbandes unterliegen der Entscheidung der Kommunalaufsichtsbehörde.*

#### *§ 17*

*Durch Polizeiverordnung oder polizeilicher Verfügung kann vorgeschrieben werden:*

- 1. daß in Häusern Feuerlöschgeräte vorhanden sein müssen;*
- 2. daß besonders feuergefährliche Betriebe das nötige Löschwasser bereithalten;*
- 3. daß in Warenhäusern Werksfeuerwehren gebildet werden müssen;*
- 4. daß die Bewohner von größeren Häuserblocks oder von Ortsteilen für Zwecke des Feuerlöschwesens oder des Luftschutzes zusammengeschlossen werden;*
- 5. daß Eigentümer von Fahrzeugen jeder Art diese in fahrbereitem Zustande für Feuerlöschzwecke zur Verfügung stellen müssen;*
- 6. daß die Inhaber von Gebäuden diese regelmäßigen Brandschauen unterziehen lassen müssen.*

#### *Abschnitt V*

#### *Vom Verhalten in Brandfällen*

#### *§ 18*

*Jeder, der den Ausbruch eines Schadenfeuers, das er nicht selbst zu löschen vermag, bemerkt, ist verpflichtet, unverzüglich der nächsten Polizei- oder Feuerwehrstelle davon Mitteilung zu machen. Personen, die dieser Pflicht vorsätzlich nicht nachkommen, werden mit Geldstrafe bis zu 150 RM bestraft.*

#### *§ 19*

*Die Leitung der Lösch- und Rettungsarbeiten hat der Führer der Wehr des Brandorts, sofern nicht der Ortspolizeiverwalter oder dessen ständiger Vertreter selbst die Leitung übernimmt. Sämtliche Feuerwehren, auch Privatfeuerwehren, die bei Brandfällen neben der örtlichen Feuerwehr tätig werden, unterstehen dem durch Satz 1 bestimmten Leiter der Lösch- und Rettungsarbeiten.*

## § 20

*(1) Die Feuerwehren von Nachbarbezirken haben sich gegenseitig auf 7,5 Kilometer von der Grenze ihres Ortpolizeibezirks mit Mannschaften und Gerät unentgeltlich Hilfe zu leisten, sofern die Bewältigung eines Feuers im eigenen Ortpolizeibezirk jederzeit gesichert bleibt. Mit welchen Mitteln die Löschhilfe zu leisten ist, wird durch Polizeiverordnung bestimmt.*

*(2) Werden bei großer Ausdehnung oder Gefährlichkeit von Bränden auch die Feuerwehren von solchen Ortpolizeibezirken um Hilfe ersucht, die gemäß Abs.1 nicht zur Löschhilfe verpflichtet sind, so haben sie dem Ersuchen Folge zu leisten, jedoch sind diesen von der hilfebedürftigen Gemeinde die sämtlichen durch die Hilfeleistung entstehenden Kosten zu erstatten. Hinsichtlich des Umfanges der Feuerlöschhilfe gelten die Vorschriften des Abs. 1 entsprechend.*

## § 21

*Bei Forst-, Heide-, Wiesen- und Moorbränden sind neben den Feuerwehren alle geeigneten Personen unaufgefordert zur Hilfeleistung verpflichtet. Der Umfang und die Kostenregelung der nachbarschaftlichen Löschhilfe sind die gleichen wie bei anderen Schadenfeuern. Die technische Leitung der Löscharbeiten kommt bei Anwesenheit von Forstbeamten diesen zu. In ihrer Abwesenheit liegt sie beim Führer derjenigen Wehr, die zuerst eingetroffen ist.*

## § 22

*(1) Die Eigentümer und Besitzer von Grundstücken, Gebäuden und Gebäudeteilen sind verpflichtet, bei Brandfällen den Mitgliedern der Feuerwehr den Zutritt zu ihren Grundstücken, Gebäuden und Gebäudeteilen und deren Benutzung zur Vornahme der angeordneten Löscharbeiten zu gestatten, Wasservorräte, die sich in ihrem Besitz befinden oder auf ihren Grundstücken gewonnen werden können, auf Anforderung für den Löschdienst zur Verfügung zu stellen und ihre zum Lösch- und Rettungsdienst verwendbaren Geräte zur Benutzung abzugeben.*

*(2) Sie haben die vom Leiter der Löscharbeiten im Interesse geeigneter Entfaltung der Löscharbeiten oder zur Verhütung des weiteren Umsichgreifens des Feuers angeordnete Beseitigung von Pflanzen, Einfriedungen, Gebäudeteilen und Gebäuden zu dulden.*

*(3) Hinsichtlich der Schadenersatzpflicht finden die §§ 70 ff. des Polizeiverwaltungsgesetzes vom 1. Juni 1931 Anwendung.*

*§ 23*

*Wird nach Ablöschen eines Brandes an der Brandstätte eine Brandwache zurückgelassen, so trägt die Kosten, falls die Brandwache von dem Führer der Feuerwehr für notwendig erachtet wird, die Gemeinde, falls die Brandwache nur auf Wunsch des Eigentümers oder Besitzers angeordnet ist, dieser.*

*Abschnitt VI*

*Schlußbestimmungen*

*§ 24*

*Das Gesetz, betreffend die Befugnis der Polizeibehörden zum Erlaß von Polizeiverordnungen über die Verpflichtung zur Hilfeleistung bei Bränden, vom 21. Dezember 1904 und die §§ 139 und 140 des Zuständigkeitsgesetzes werden aufgehoben.*

*§ 25*

*Die Zuständigkeit der Bergbaubehörden bleibt unberührt.*

*§ 26*

*Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erläßt der Minister des Innern. Dieser kann insbesondere Übergangsvorschriften erlassen.*

*§ 27*

*Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1934 in Kraft.*

*Berlin, den 15. Dezember 1933*

*Das Preußische Staatsministerium*

*Göring*

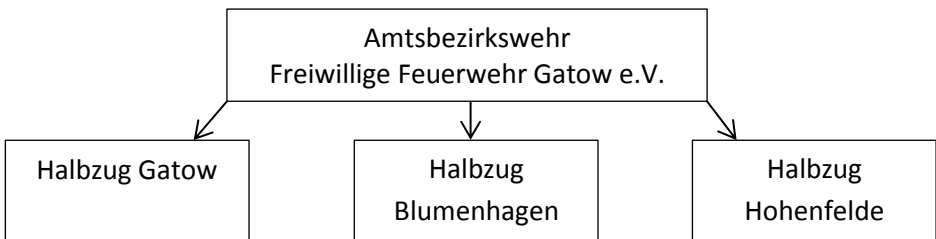
*zugleich als Minister des Innern*

### **Erläuterungen:**

Die Ortspolizeibezirke waren gleich den Städten bzw. den Amtsbezirken der Landgemeinden. Mit der Einführung einer neuen Kreisordnung im Jahre 1874 wurden die Landgemeinden und Gutsbezirke zu Amtsbezirken zusammengefasst. Dem Amtsbezirk stand ein auf sechs Jahre berufener ehrenamtlicher Amtsvorsteher vor. Dieser war auch Ortspolizeibehörde. Gutsbezirke und Landgemeinden sind gleichberechtigt. Die Gutsbezirke wurden in Preußen Ende der 1920er Jahre abgeschafft.

### ***Struktur einer Freiwilligen Feuerwehr in einem Amtsbezirk***

Beispiel:



Referat Kurzfassung von Günter Rux

## **Die Feuerwehr 1933 bis 1945**

### **Veränderungen in Organisation und Ausrüstung**

#### **Zustand vor 1933**

Um die Umwälzungen zu verstehen, die in der Zeit des Nationalsozialismus über die Feuerwehren hereinbrachen, müssen wir die Situation betrachten, wie sie sich zu Beginn des ersten Weltkrieges darstellte:

Vorherrschend waren Freiwillige Feuerwehren, die sich in den vergangenen 70 Jahren gegründet hatten und wirkten nach dem Motto

„Einer für alle, Gott zur Ehr, dem Nächsten zur Wehr“

Ihre löschtechnische Ausrüstung bestand hauptsächlich aus der Handdruckspritze, Leitern und Einreißhaken, die Ausbildung erfuhr sie bestenfalls durch Brandmeister von Berufsfeuerwehren, mangelnde Löschtechnik wurde durch Enthusiasmus ersetzt. Zur Fortbewegung der Spritzen waren, besonders bei der Überlandhilfe in benachbarte Gemeinden, Pferdegespanne erforderlich. Die personalintensive Landwirtschaft hielt auch ausreichend Personal für den Betrieb der Handdruckspritzen vor.

Erstaunlich, welche Leistungen unsere Vorväter dennoch vollbrachten.

Die Feuerwehrgeräteindustrie hatte bereits einen hohen Standard erreicht, viele Hersteller warben für ihre Produkte, aber jeder

versuchte andere, neue Gerätschaften herzustellen und diese möglichst durch Patente und Gebrauchsmuster gegen Nachahmung zu schützen. Die Folge war eine unübersehbare Typenvielfalt – allein bei den Herstellern von Handdruckspritzen sind seit ihrem Aufkommen um 1600 über 500 Fabrikanten bekannt.

Im gesamten Feuerwehrgerätebau war die Einzelfertigung der Geräte auch bei den größeren Firmen im handwerklichen Verfahren üblich. Jeder Branddirektor – und oft auch der örtlichen Brandmeister – forderte seinerzeit aufgrund örtlicher Überlegungen und Erfahrungen Sonderkonstruktionen, die eine Vereinheitlichung nicht zuließen. Die Firmen andererseits erfüllten ohne Ausnahme diese Wünsche, weil sie Sorge hatten, dass bei Nichtbeachtung dieser Forderungen der Auftrag an die Konkurrenz fallen könnte.

Wie seit jeher brachte auch dieser Krieg große technische Fortschritte – Morden macht erfinderisch.

Die prägendste Neuerung für die Feuerwehren, die allerdings erst nach Kriegsende, Revolution und Inflation in breiter Fläche für die Feuerwehr zum Tragen kam, war der Einzug des Verbrennungsmotors in die Feuerwehrgerätetechnik.

Aus Gründen einer wirtschaftlichen Fertigung begannen die Firmen aus sich selbst heraus Eigennormen und Typen zu schaffen und die größeren unter ihnen legten auch von diesen Typen kleine Serien auf. Von einer Reihenfertigung im heutigen Sinne war man jedoch noch weit entfernt, da selbst für ein und denselben Verwendungszweck viel zu viel ähnliche Bauarten



nebeneinander hergestellt wurden. Dies galt insbesondere für die Feuerwehrfahrzeuge.

Um die Normung bei Pumpengrößen und deren Bauanforderungen bemühte sich zu dieser Zeit vor allem der RdF, der Reichsverein deutscher Feuerwehringenieure, unterstützt von einigen großen Feuerversicherungen.

Die Bekleidung jedoch, bot bis weit in die 20er Jahre ein buntes Bild, ganz besonders bei den Kopfbedeckungen zeigte jedes der „Teutschen Lande“ eigenes Profil – bei zweckmäßiger Einsatzkleidung noch teilweise angeglichen, doch bei Eigenpräsentationen waren der Phantasie keine Grenzen gesetzt.

### **Zustand beginnend 1933**

Unmittelbar nach der „Machtergreifung“ der NSDAP wurde mit der Einführung neuer Strukturen begonnen, Feuerwehrkräfte mit einer Gesinnung, die nicht der neuen Parteilinie entsprach, wurden aus dem Dienst „entfernt“, später auch vielfach aus dem Leben.

Sinnbild der Parteilinie war auch der ab April 1933 befohlene „Deutsche Gruß“

Am 15. Dezember 1933 erschien das preußische Gesetz über das Feuerlöschwesen, in dem die Feuerwehren als „Polizeiexekutive besonderer Art“ bezeichnet werden. Dieses Gesetz forderte das in jedem Ortspolizeibezirk eine Feuerwehr bestehen müsse. Aus der Zuordnung der Feuerwehren zur „Ordnungspolizei“ entstand für Berufsfeuerwehren in Preußen die

landläufige Bezeichnung „Feuerlöschpolizei“.

Auch bei der Feuerwehr wurde ab 1933 das Führerprinzip eingeführt, die Wehren durften sich ihre Führer nicht mehr selber wählen, sondern sie wurden durch die Kreisführer bestimmt.

Die Bekleidung wurde vereinheitlicht und im Schnitt dem der Polizei angeglichen, zum Schutzhelm wurde die Form des Stahlhelms, mit Raupe und Hakenkreuz.

Ein Jahr danach wurde eine wesentliche Neuerung in der Taktik der Brandbekämpfung eingeführt:

Von Provinzial-Feuerwehrführer Walter Schnell 1934 wurde das Lehrbuch „Die Dreiteilung des Löschangriffs“ herausgegeben. Nach diesem Handbuch begann die Ausbildung zum Einheitsfeuerwehrmann. Die bisherige Aufgabenteilung in Steiger, Spritzen-, Schlauch-, und Ordnungsabteilung war damit Vergangenheit, es gab ab dato Angriffs-, Wasser-, Schlauchtrupps, so wie es noch heute noch gelehrt wird.

1934 wurde die Industrie in Wirtschaftsgruppen zusammengeschlossen; in der Wirtschaftsgruppe Maschinenbau wurde die Fachuntergruppe Feuerwehrgeräte gebildet, in der alle deutschen Feuerwehrgerätehersteller vereinigt wurden.

Das RLM begann deshalb im Jahre 1934 Richtlinien für die Herstellung von Feuerwehrfahrzeugen auszuarbeiten und vergab erstmals etwa 1937 größere Aufträge gleichartiger Fahrzeuge an die Industrie, die eine – wenn auch noch primitive – Einrichtung für die reihenmäßige Fertigung erlaubten.

Es entstanden damals die uns allen bekannten Fahrzeuge: KS

15, KS 25, SLKW, KZS 8, KL 26 und im Jahre 1936 auch die Einheitstragkraftspritze TKS 8.

Den Herstellern wurden die von ihnen zu fertigenden Produkte, Stückzahlen und Fertigungsverfahren zugewiesen, die Fertigung bestimmter Bauteile wurde an „Unterlieferanten“ vergeben.

### **Die Einheitstragkraftspritze des Reichsluftfahrtministeriums (RLM)**

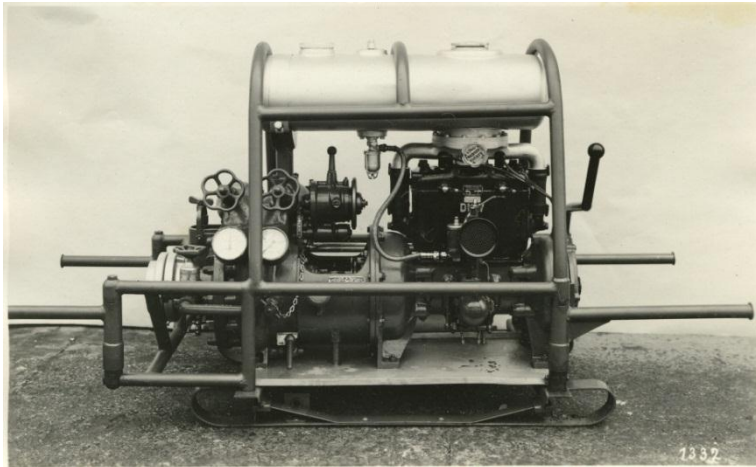
Im Juli 1936 erschien mit der Vornorm DIN FEN 560 eine neue verbindliche Richtlinie für die Herstellung und Abnahme tragbarer Kraftspritzen.

Die Konstruktion dieser Kraftspritze „TKS 8“ wurde einem nach Berlin berufenen Team von Ingenieuren der 7 beteiligten Firmen übertragen. Die Firmen mussten dabei einen Teil ihrer Patente freigeben.

Vorgesehen waren für die Musterfertigung: eine zweistufige Leichtmetall-Kreiselpumpe Typ P 800, wassergekühlte Zweizylinder-Zweitaktmotoren mit circa 28 PS Leistung von 3 verschiedenen Herstellern und Entlüftung durch a) schwenkbare Kapselschieberpumpe, b) Kapselschieberpumpe im Saugengang (Patent Koebe), c) Wasserringpumpe am Saugdecken (Patent AMAG) und d) Kompressions-Gasstrahler am Motor.

Als Traggestell wurde ein Rohrrahmen, wie er der Firma Fischer-Görlitz für ihre Spritzentype „Retterin“ geschützt war, übernommen, der ein Überrollen des Gerätes in Gelände gestattete.

Jede Firma sollte 5 bis 8 Muster herstellen - schon im nächsten Jahr wurden die Versuchsmuster vorgestellt.



TKD 8 Muster von Flader mit Kapselschieberpumpe (Werkfoto)

Obwohl die Spritze durch ihre sorgfältige Gestattung eine außerordentlich gute Leistung aufwies, konnte sie sich als Einheitstragkraftspritze nicht durchsetzen, da ihr Betriebsgewicht mit 230 kg zu hoch war. Auch war bei der Konstruktion zu wenig Rücksicht auf rationelle Fertigung genommen worden, so dass die Herstellungskosten gegenüber den eigenen Modellen der Firmen höher waren.

Trotzdem wurde in Jahre 1938 die Serienproduktion für den Bedarf der Luftwaffe aufgenommen, die Stückzahlen blieben aber verhältnismäßig gering.

### **Die Einheitstragkraftspritze TS 800**

Nachdem sich die vereinheitlichte Tragkraftspritze TSK 8 wegen des hohen Gewichtes und der zu teuren Fertigung nicht

durchsetzen konnte, wurde von den maßgeblichen Stellen 1942 untersucht, welches der Geräte der einzelnen Hersteller sich zu einer Umstellung zur Einheitsspritze eignen würde. Da auch hierbei keine Lösung gefunden werden konnte, wurde eine Neukonstruktion beschlossen, die nach Fertigstellung von allen Herstellern nach einheitlichen Zeichnungen und Richtlinien gebaut werden sollten. Dafür wurden entsprechende Forderungen aufgestellt.

Bereits wenige Wochen nach dem Beschluss lagen 3 grundsätzlich verschiedene Entwürfe vor:

Entwurf 1: Pumpe einstufig, direkt angetrieben

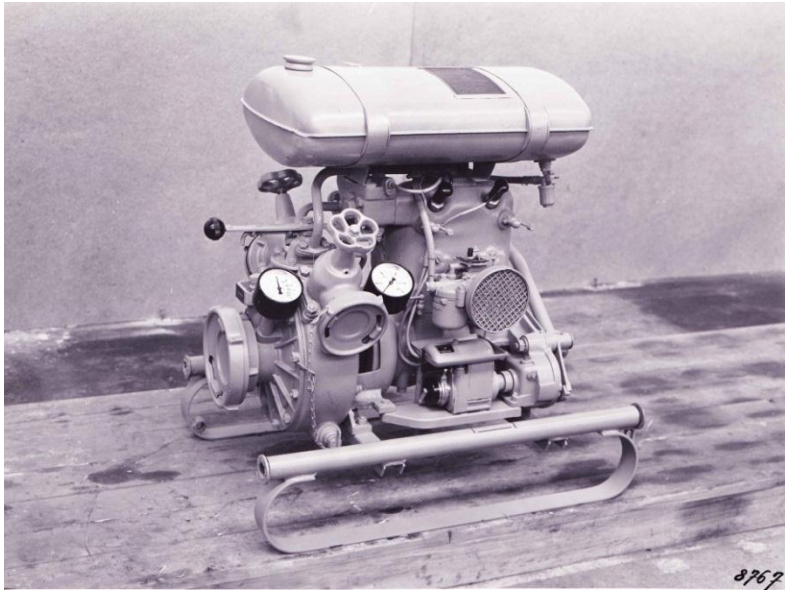
Entwurf 2: Pumpe einstufig, direkt über ein Getriebe angetrieben

Entwurf 3: Pumpe zweistufig, direkt angetrieben

Der erste Entwurf bestach durch die geringe Anzahl an Bauteilen, schied jedoch aus, da die einstufige Pumpe zur Erreichung der Leistungswerte so groß sein musste, dass damit das Gewicht zu hoch wurde.

Der zweite Entwurf erfüllte alle Forderungen, wurde aber wegen des kriegsbedingten Engpasses an Zahnrädern verworfen.

Auch der dritte Entwurf genügte den Forderungen und hatte dazu den Vorteil, dass er sich auf erprobte Bauteile stützte, also keine lange Versuchszeit erforderte. Durch die gedrungene Bauweise und Fortfall der Kupplung konnte trotz der Verwendung von Gusseisen anstelle der Leichtmetalle die Gewichtsgrenze noch unterschritten werden.



TS 800, Serienausführung, Magirus Werkfoto

In der vorliegenden Gestaltung wurde die Einheits-Tragkraftspritze als sehr gelungene Kriegslösung bezeichnet – und da der Endsieg ja immer kurz bevor stand, konnte man ja danach wieder zur Normalität zurückkehren. Bis dahin war eine monatliche Fertigungsrate von 2000 Stück geplant, die in den ersten Monaten eingehalten, manchmal auch überschritten wurde.

Dass diese „Kriegslösung“ so perfekt gelungen war, dass sie bis zur Währungsreform in ganz Deutschland und danach im Ostteil Deutschlands auch noch weitere 42 Jahre mit nur wenig Änderungen weitergebaut werden sollte, konnte damals niemand ahnen.

## **Kleinkraftspritzen (Luftschuttspritzen)**

Die Entwicklung von Kleinkraftspritzen wurde ausdrücklich verlangt, Einschränkungen wurden den Herstellern hierbei nicht auferlegt. Unterstützt wurde die Konstruktionsfreiheit auch dadurch, dass die Kleinkraftspritzen in der Vornorm zur DIN 560 nicht aufgeführt waren. Metz wurde 1936 bei der Verteilung der Entwicklungsaufträge durch das RLM, unter Anderem zur Schaffung einer Tornisterspritze mit 200 Liter Förderleistung für den Einsatz in unwegsamen Bergregionen beauftragt.

Die anderen Hersteller nutzten die Gelegenheit zur Eigeninitiative und schufen fast alle in der gleichen Zeit teilweise mehrere eigene Modelle.

Zur Automobilausstellung, 1938 in Berlin, wurden die geforderten Konstruktionen, Fahrzeuge und auch Tragkraftspritzen vorgestellt.

Die Tornisterspritze hatte sich bei Versuchen (vor allem im Winter auf Skiern) als zu schwer erwiesen. Abhilfe sollte die Teilung des Gerätes in Pumpen-, Motor- und Zubehöerteil bringen, doch es blieb bei den Versuchen. Die ungeteilte Ausführung wurde noch einige Zeit zusammen mit einem leichten Handwagen angeboten.

In kurzen Abständen folgten dann die Kleinkraftspritze anderer Hersteller. All diesen Kleinkraftspritzen war gemein, dass sie für den Einsatz von Laien (Luftschutzhelfern) konzipiert waren. Bemerkenswert ist hierbei noch, dass auf „Mangelmetalle“ kaum Rücksicht genommen wurde; alle Pumpen waren aus Leichtmetall.

Ende 1943 wurde von der Fachuntergruppe für den zivilen Luftschutz eine stark vereinfachte Kleinstmotorspritze entwickelt, bei der eine einstufige Kreiselpumpe aus Grauguss durch einen Einzylinder-Zweitaktmotor von Fichtel & Sachs, oder ILO-Pinneberg, über ein Zahnradvorgelege angetrieben wurde. Eigenartig, dass zu dieser Zeit noch genügend Zahnräder verfügbar gewesen sein sollten.



TS 100, Traditionsmodell der Firma Ziegler

Produktionsbeginn für diese TS 100 war Januar 1944, geplant waren vom Arbeitsstab Planung des Sonderausschusses Feuerwehrgeräte 26.500 Stück für das Kalenderjahr 1944, fertiggestellt waren in den erste 3 Quartelen laut Angabe 15.033 Stück. Nachprüfbar sind diese Fertigungszahlen nicht – an erhaltenen Exemplaren sind mir bisher nur 15 Stück von 3 Herstellern bekannt.



## **Transportwagen für Motorspritzen und Zubehör**

Bei den Transportwagen, oder wie sie später benannt wurde, den Tragkraftspritzenanhängern, gab es in Hinsicht auf eine wirtschaftliche Fertigung die gleichen Voraussetzungen, das heißt handwerkliche Fertigung und große Typenvielfalt, wie auch bei den Motorspritzen. Die Beladung ergab sich zu Anfang aus den löschtechnischen Erfordernissen – Motorpumpe, Saug- und Druckschläuche und notwendige Armaturen. Mit Aufkommen der ersten Normen für Motorspritzen wurde auch mehr Zubehör gefordert, dem sich die Transportwagen anzupassen hatten. Wie das gelöst wurde, war Sache der Hersteller.

Ungeachtet dessen gab es ab etwa 1936 eine Annäherung der Formen, denn gleiches Zubehör der Spritze verlangte auch gleiche Bedingungen für dessen Unterbringung im Transportwagen.

Der Weg zur Vereinheitlichung der TSA begann genau genommen 1937 mit der Entwicklung der Kraftzugspritze 8, bei den Feuerwehren „Katze“ genannt. Dieses Gespann, ein Mannschaftswagen mit angehängtem TSA stellte erstmals eine gute und relativ preiswerte Möglichkeit für die Motorisierung kleinerer Feuerwehren dar. Auf dem Zugfahrzeug, einem 1-tonner Opel-Blitz oder einem Mercedes Kleinlastwagen gleicher Tragfähigkeit fand eine Löschgruppe Platz, dazu 2 Steckleiterteile, Armaturen und Kleinzubehör. Die Tragkraftspritze, 2 weitere Steckleiterteile und das Schlauchmaterial wurden auf dem Anhänger mitgeführt. Diese beiden Fahrzeuge bildeten gemeinsam mit der Mannschaft eine einsatzfähige Löschgruppe.

Zum ersten vereinheitlichten TSA kam es ab April 1942 aufgrund der

### **Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen, Heft 7, Einachsanhänger TSA**

Der hierin beschriebene TSA 1001 war zur Verwendung in einer nicht motorisierten Gruppe bestimmt und für Mannschafts- oder Gespannzug vorgesehen.

Der TSA 1001 enthielt das gesamte Gerät für eine Löschgruppe, während das leichte Löschgruppenfahrzeug (LLG), mit dem TSA 1006 (ohne C-Schläuche, die auf tragbaren Haspeln im LLG mitgeführt wurden), die Weiterentwicklung der „Katze“ darstellte.

Der andauernde Krieg führte zunehmend zur Materialknappheit und zwang zur Vereinfachung aller Fahrzeuge und Geräte.

Beim TSA betraf es als Erstes die Räder. Für Feuerwehren ohne großen Aktionsradius, oder ohne Zugfahrzeug wurden anstelle der Luftreifen erst Stahlscheibenräder, und als auch der Stahl knapp wurde, Holzbereifung mit Stahlreifen geliefert. Noch später war dann der ganze Aufbau aus Holz und Hartfaserplatten.



„Papp-TSA“ von Meyer-Hagen mit Blechdeichsel

## **Anhänger für neue Löschverfahren**

Die schnell fortschreitende Automobilisierung, der Luftverkehr und vor allem die Kriegsvorbereitungen erforderten Unmengen von Treibstoffen, riesige Tanklager mussten gebaut werden. Für die Bekämpfung von Flüssigkeitsbränden war das Schaumlöschverfahren zwar weiterentwickelt worden, über die Phase der Schaumentwicklung aus Chemikalien war man hinweg, aber die Installation von stationären Schaumlöscheinrichtungen konnten nur bei örtlich begrenzten Tankbränden in der Entstehungsphase Erfolg versprechen, die Vorhaltung und der Einsatz von mobilen Gittermasten mit Gießrohren war schon durch die Strahlungshitze wenig erfolgversprechend.

Schon die ersten Luftangriffe auf Tanklager zeigten, dass man dieser Gefahr ziemlich hilflos ausgeliefert war. Es war

erforderlich, aus größerer Entfernung Schaum auf brennende Tanks, und Wasser zum Kühlen auf noch intakte zu bringen.

Vielerorts wurde an Militärversuchsanstalten und in Feuerwehrschohlen an der Entwicklung von Schaum-Wasserwerfern, den „Schaumkanonen“ gearbeitet.

Der wohl größte Versuch einer Schaumkanone war 1939 der „Teleskop-Schaummast Bauart Tappe“ (UF-Rohr). Ein dreiteiliges Teleskoprohr, bis 15 m ausziehbar, mit handbetätigtem Aufrichte- und Drehgetriebe. Der Wasserkasten sollte als Gegengewicht dienen. Das Fahrgestell konnte nach dem Absetzen auf dem Drehgestell entfernt werden.

Die Schaumleistung betrug nur  $5\text{m}^3$  pro Minute, Gesamtgewicht der Einrichtung 2,3 t. Erforderlich für Transport und Aufbau 16 Mann, zerlegbar in 11 Teile, Aufbauzeit ca. 1 Stunde. Verständlich, dass dieses, der Gigantomanie der Zeit entsprechende Gerät nicht zur Einführung geeignet war.

In größerem Umfang wurde ab 1940 der Einheits-Anhänger A 2, 0,75 t mit Wenderohr und Schlauchhaspeln gebaut.

Die Beladung bestand aus 8 B-Druckschläuchen auf fahrbarer Haspel, 22 C-Druckschläuchen auf fahrbarer Haspel, 1 Fahrrad, 1 Schlauchboot, 1 Wendestrahrohr.

Diese Anhänger wurden nach dem Krieg vielfach als Transport- und Waldbrandanhänger eingesetzt.



„Schaumkanone“, Teleskop-Schaummast Bauart Tappe

Neu waren auch die Schaumwechselbehälter zum Einsatz auf Fiegerhorsten der Luftwaffe, die „Komet – TOTAL – Luftschaumspritze Type LS V a“, gebaut ab etwa 1938, auf einachsigen Anhänger austauschbar befestigt

Behälterinhalt 261 Liter Wasser und 14 Liter Schaumbildner (Tutogen), als Treibgas  $\text{CO}^2$ . Schaumausbeute 7000 Liter, Spritzdauer 150 sek., Spritzweite 18 m, Spritzhöhe 15 m.

Mittels einer festeingebauten Demag-Winde war es möglich, vom Schlauchtender die beiden Schlauchhaspeln abzusetzen und dafür zwei Luftschaumspritzen ohne Fahrgestell, also nur die Wechselbehälter, aufzuprotzen.

So ausgestattet konnte der Schlauchtender auch als behelfsmäßige Tankspritze für den Soforteinsatz auf dem Flugfeld verwendet werden.

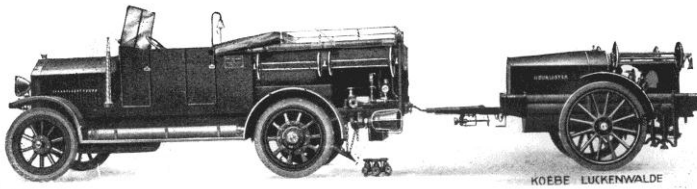
Das waren nur einige prägnante Beispiele für die Veränderungen im Feuerwesens und der Feuerlöschtechnik, sowie der Typenvielfalt der Anhängfahrzeuge die nach bestehendem Bedarf für die verschiedensten Gebiete der Kriegswirtschaft gebaut wurden, die aber auch prägend für die Löschtechnik und den Gerätebau in der Nachkriegszeit wurden.

Referat Kurzfassung von Wolfgang Kotsch

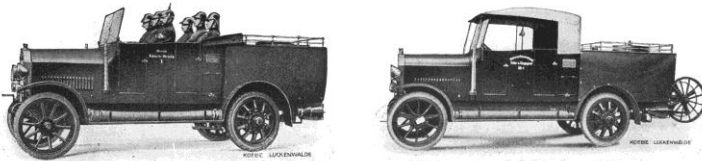
## **Die Normung von Feuerwehrfahrzeugen**

### **1933 bis 1945**

Die Herstellung von Feuerwehrfahrzeugen und -geräten war dem freien Ermessen der Industrie überlassen, die den ständig wechselnden und sehr vielgestaltigen Anforderungen von Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren gerecht zu werden versuchte. Die Nachteile einer derartigen Handhabung für eine einheitliche Ausbildung und den taktischen Einsatz sind offenkundig. Die kommunalen Feuerwehren hatten bis 1933 einen nach Art und Umfang recht unterschiedlichen Fahrzeugbestand, von der Handdruckspritze bis zum Löschfahrzeug, der bei den Berufsfeuerwehren inzwischen vollmotorisiert war. Die Ausführung dieser Feuerwehrfahrzeuge war mangels einheitlicher Vorschriften stark von der persönlichen Auffassung des Leiters der Feuerwehr und der Kreisbrandmeister geprägt.



Koebe-Automobil-Löschzug  
 Leistung  $2 \times 1000 = 2000$  Liter Wasser i. d. Min. Vorteilhaftestes Gerät für Überland-Löschhilfe; Vorspann-  
 wagen gleichzeitig Feuerspritze, normalspurig gebaut; Löschung erprobt bei ungünstigsten Wegeverhältnissen.



Überland-Automobilsspritzen, Modell „Brandenburg“, oben als Vorspannwagen dargestellt.  
 Die linke Abbildung zeigt die Besetzung der Spritze, die rechte Abbildung  
 die Spritze mit aufgeklapptem Verdeck. Leistung 1000 Liter i. d. Min.

*Ein Beispiel für die Beschaffung von Feuerwehrfahrzeugen in den 1920zigern. Der Kreis Zauch – Belzig beschaffte unter Kreisbrandmeister Gustav Linke von 1924 bis 1928 drei Überland Automobilspritzen, Modell „Brandenburg“ von der Fa. Koebe, aus Luckenwalde auf einem Benz-Gagenau 1,5 t Fahrgestell. Je ein Fahrzeug gingen an die Freiwilligen Feuerwehren Belzig, Beelitz (linkes Fahrzeug untere Reihe) und Groß Kreuz. Aber auch andere Gemeinden in Brandenburg erhielten diesen Fahrzeugtyp. Bei der FF Lohburg war ein solches Fahrzeug bis 2008 noch vorhanden.*

Für den Aufbau eines Luftschutzes waren einheitliche Gerätschaften und Fahrzeuge von größter Wichtigkeit. Der Reichsminister der Luftfahrt Hermann Göring veranlasste daher noch 1933 die Beschleunigung der Vereinheitlichung der Feuerlöschgeräte und Fahrzeuge.



Mit deren Durchführung wurde ab 1934 die Feuerwehrtechnische Normenstelle (FEN), Fachnormenausschuss im Deutschen Normenausschuss E.V., betraut.

Auf Weisung der Regierung mussten sich 1933 die deutschen Feuerwehrgerätehersteller zusammenschließen und es kam am 04. Oktober 1933 zur Gründung der „Arbeitsgemeinschaft der deutschen Feuerwehrgeräteindustrie“.

Für die Durchführung dieser Typung waren bestimmte Überlegungen grundsätzlicher Art bedeutungsvoll. Da die taktischen Einheiten der Feuerlöschkräfte (Gruppe bestehend aus 1 Führer und 8 Mann und Zug bestehend aus 1 Zugführer und 2 Gruppen) festgelegt waren, mussten zunächst die Fahrzeuge für diese Einheiten bestimmt werden, wobei für die Ausbildung einer Polizeitruppe und den taktischen Einsatz ihrer Einheiten die Verwendung von Fahrzeugen mit gleichen, geschlossenen und damit witterungsunabhängigen Aufbauten eine der wichtigsten Voraussetzungen ist.

Es lag nahe, hierfür sog. Löschgruppenfahrzeuge zu typen. Erste Versuche der Standardisierung gingen vom RLM (Reichs Luftfahrt Ministerium) aus. Das für den Luftschutz verantwortliche RLM ließ ab 1934 mehrere Prototypen mit einheitlicher Ausrüstung bauen. Dies spiegelt sich zum Beispiel in den „Ausrüstungsverzeichnissen und Beladeplänen für Kraftspritzen“ wieder.

Es waren folgende Baumuster:

- Kraftzugspritze KzS 8 (Bauart 1937 und 1939)
- Kraftfahrerspritze KS 8 (Bauart 1939)
- Kraftfahrerspritze KS 15 (Bauart 1934/35)
- Kraftfahrerspritze KS 25 (Bauart 1936)
- Kraftdrehleiter KL 26 (Bauart 1936)
- Kraftdrehleiter KL 46 (Bauart 1939)
- Schlauchkraftwagen Schlauchkw (Bauart 1936)

Nach abgeschlossener Erprobung beschaffte das RLM ab 1936 bei verschiedenen Fahrgestell- und Aufbau-Herstellern nach gleichen Richtlinien KzS 8, KS8, KS 15, KS 25, Schlauchkw und KL 26 in größerer Anzahl.



**Löschkraftwagen auf 1 To. Opel-Fahrgestell**

mit Anhänger Modell „Treuenbrietzen“ 1937

Motor 6 cyl. 36 PS. Inhalt 2 Ltr. — Radstand: 2851 mm. — Fahrgestell-Tragfähigkeit 1600 kg  
5 fach bereift

*Koebe Kraftzugspritze KzS8 von 1937 bestehend aus einem Löschkraftwagen(LsKw) auf 1 t Opel Fahrgestell und einachsigen Tragkraftspritzenanhänger (Tgsa) Modell „Treuenbrietzen“.*

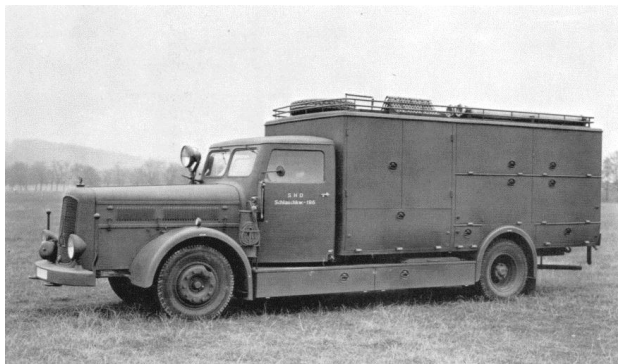


*Koebe Kraftfahrtspritze KS8 von 1939 auf Modell „Treuenbrietzen“.*

*1,5 t Opel Blitz Fahrgestell mit Tgsa*



*Koebe Kraftfahrerspritze KS15 von 1939 auf  
Magirus Kraftfahrerspritze KS25 auf Magirus  
3 t Opel Fahrgestell*



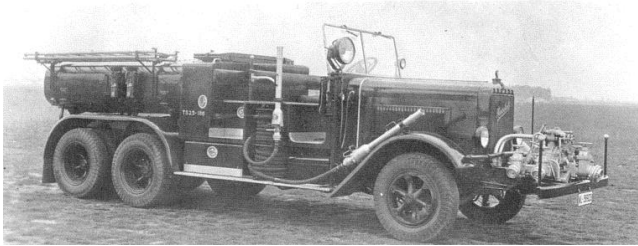
*Magirus Schlauchkraftwagen, Okt. 1940 auf  
Magirus Fahrgestell FS145 für das RLM Berlin.*

Außer der KL 46, einer Kraftfahrleiter mit enormer Steighöhe von 46m (sechsteiliger Leiterpark) wurden diese Typen bis Kriegsende in großen Stückzahlen gebaut. Von der KL 46 gab es nur vier Stück, nämlich je eine für die Reichshauptstadt Berlin, die „Stadt der Bewegung“ München, die „Stadt der Reichsparteitage“ Nürnberg und für Hamburg, dem „Tor zur Welt“. Die Drehleitern für Berlin, Hamburg und Nürnberg baute Metz, die Münchener Magirus.



*Kraftfahrleiter KL46 von Magirus auf  
Magirus Fahrgestell FLI 150, geliefert  
1939 an die Feuerschutzpolizei München.*

Außerdem beschaffte das RLM für die Fliegerhorstfeuerwehren der Luftwaffe zahlreiche Tankspritzen, die sehr rasch entwickelt werden mussten, da Vorbilder fehlten. Diese wurden beim RLM als Tankspritze Ts1,5 (1500 l Wasser) bzw. Ts2,5 (2500 l Wasser) bezeichnet.



*Tankspritze Ts 2,5 von Metz auf Henschel  
33FA1 Fahrgestell.*

Die Feuerwehrtechnische Normenstelle (FEN), Fachnormenausschuss im Deutschen Normenausschuss E.V., entwickelte gemeinsam mit der Feuerwehrindustrie entsprechende Fahrzeugnormen. Dieses spiegelte sich in den von 1936 bis 1939 erschienenen Feuerwehr Normentwürfe wieder.

Für Feuerwehrfahrzeuge entstanden folgende Normentwürfe (Liste nicht vollständig):

- DIN FEN 357 Tragkraftspritzenanhänger (TgSa)
- DIN FEN 501 Benennung von Feuerwehrfahrzeugen und Großgeräten, 1937
- DIN FEN 504 Löschkraftwagen (Lskw)
- DIN FEN 505 Kraftzugspritze (KzS), siehe FEN504 und 357
- DIN FEN 510 Kraftspritze 1500 l/min (KS 15)
- DIN FEN 520 Kraftspritze 2500 l/min (KS 25), 1938
- DIN FEN 527 Rüstkraftwagen (Rkw)
- DIN FEN 530 Schlauchkraftwagen (Schlauchkw)
- DIN FEN 550 Kraftfahrdrehleiter von 26 m Leiterlänge (KL 26)
- DIN FEN 551 Kraftfahrdrehleiter von 22 m Leiterlänge (KL 22)
- DIN FEN 560 Tragkraftspritze 800 l/min

Am Stichtag 01.07.1938 waren 5658 Kraftwagen für Feuerlöschzwecke zugelassen. Etwa 1500 weitere Feuerlöschfahrzeuge waren im Zuständigkeitsbereich des RLM vorhanden.

Spätestens seit Ende 1938 stand die Fahrzeugproduktion, nicht nur für Feuerwehrfahrzeuge, unter den Vorzeichen des nahenden Krieges.

Seitens des RLM erfolgte mit der Vierten Durchführungsverordnung vom 31. Januar 1938 und der Sechsten Durchführungsverordnung vom 13. Januar 1939 zum Luftschutzgesetz die verbindliche Festsetzung der Normung von Luftschutz- bzw. Feuerlöschgeräten.

Göring ernannte am 15.11.1938 Oberst Adolf von Schell zum „Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrtwesen“ (GBK). Er sollte in Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie die

Produktionsverhältnisse neu ordnen. Schell entwickelte ein wirtschaftspolitisches Programm zur Vereinheitlichung der reichsdeutschen Motorrad- und Automobilfertigung (den sog. Schell-Plan).

Am 02. März 1939 wurde von Göring die "Verordnung über die Typenbegrenzung in der Kraftfahrzeugindustrie" erlassen, nach der die "Herstellung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern" der "Genehmigung des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen unterliegt"; der "Generalbevollmächtigte setzt Bauart, Hubraumklassen, Typenzahlen und Nutzlastgrenzen fest, die jeweils vom Hersteller einzuhalten sind".

Schell legte sein Programm am 15. März 1939 vor. Es sah nur einige wenige Grundtypen für Motorräder, Lkws und Pkws vor. Die 114 bislang existierenden Lkw-Typen wurden auf 19, auf fünf Grundtypen aufbauende Modelle reduziert, die Pkw-Typen von 52 auf 30. Die Reichsregierung bewilligte den Schell-Plan, er trat somit am 1. Januar 1940 in Kraft.

Fortan waren im LKW Bau nur noch die fünf Nutzlastklassen, 1 t, 1,5 t, 3 t, 4,5 t und 6 t zugelassen.

Am 16. Februar 1940 folgte der Runderlass „Typenbegrenzung im Feuerlöschfahrzeugbau“ des Reichsministers des Inneren, im Einvernehmen mit dem Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen. Danach durften für Feuerwehrzwecke insgesamt 10 Fahrzeugtypen unterteilt in drei Nutzlastklassen für Fahrgestelle von 1,5 t, 3 t und 4,5 t hergestellt werden.

Die 1,5 t Klasse kam für das Leichte Löschgruppenfahrzeug (LLG) und die Leichte Drehleiter (LDL) mit 17m Steighöhe in Frage. Das Schwere Löschgruppenfahrzeug (SLG) und die Schwere Drehleiter (SDL) mit 22 m Steighöhe fielen in die 3 t Klasse. Für das Große Löschgruppenfahrzeug (GLG) und die Große Drehleiter (GDL) mit 32 m Steighöhe standen die 4,5 t Fahrgestelle zur Verfügung.

Die einheitlichen Aufbauten für LLG und SLG wurden unter Mitbeteiligung der Klöckner Humbold Deutz AG, Werk Ulm, der Daimler Benz AG und des Feuerwehrgeräteherstellers Carl Metz, Karlsruhe, entwickelt. Die Zeichnungen sind für alle zugelassenen Feuerwehrfahrzeughersteller verbindlich. Die einschlägigen Firmen hatten sich bereits auf Staatliche Weisung am 04.10.1933 zur „Arbeitsgemeinschaft der deutschen Feuerwehrgeräteindustrie“ zusammengeschlossen.

Die Baubeschreibungen und Zeichnungen für die neuen Fahrzeugtypen wurden ab Juni 1940 als „Anordnungen über den Bau von Feuerwehrfahrzeugen“ in 10 Heften vom Chef der Deutschen Polizei erlassen. Bis 1943 erschienen folgende Hefte:

Heft 1 Leichtes Löschgruppenfahrzeug LLG

Gültig ab 16.02.1940

Heft 2 Schweres Löschgruppenfahrzeug SLG

Gültig ab 16.02.1940

Heft 3 Leichte Drehleiter LDL

Gültig ab 16.02.1940

Heft 4 Schwere Drehleiter SDL

Gültig ab 16.02.1940

Heft 5 Großes Löschgruppenfahrzeug GLG

Gültig ab 01.02.1941

Heft 6 Schwerer Schlauchkraftwagen SSK

Gültig ab 01.02.1941

Heft 7 Einachsanhänger TSA mit tragbarer Kraftspritze zur Verwendung in einer nichtmotorisierten Gruppe

Gültig ab 01.04.1942

Heft 8 Großer Schlauchkraftwagen GSK

Gültig ab 01.05.1942

Heft 9 Tanklöschfahrzeug TLF 15/43

Gültig ab Nov. 1943

Heft 10 Tanklöschfahrzeug TLF 25/43

Gültig ab Jan. 1944

Zu einigen Heften wurden Nachträge oder sogar Neuauflagen veröffentlicht, so zum Beispiel für das LF8/44 (Kriegsausführung auf 3 t Einheitsfahrgestell). Beabsichtigt, aber nicht mehr ausgeführt war die Typung eines „Leichten Gasschutzkraftwagen“ und „Schweren Rüstkraftwagen“



*Koebe Prospekt von 1940/41*





*Magirus Prospekt von ca. 1939*

Die Bezeichnungen „Leicht“, „Schwer“ und „Groß“ waren dem militärischen Sprachgebrauch entlehnt (z.B. „Leicht Flak“, „Schwere Flak“). Sinnvoller wäre die Kennzeichnung der Löschgruppenfahrzeuge nach ihren technischen Leistungen und der Drehleitern nach ihrer Steighöhe gewesen, wie es bei den Bezeichnungen der Feuerwehrfahrzeuge des RLM üblich war. Laut RdErl. RFSS vom 30. 04. 1943 wurden einheitliche taktische Abkürzungen für die Feuerwehren eingeführt.

Fahrzeuge des Feuerlöschdienstes				
Beschaffungen des RLM	Beschaffungen für Feuerschutzpolizei	Einheitsabkürzungen ab 30.4.1943	Fahrgestell (Nutzlast)	Pumpenfördermenge bzw. Steighöhe bzw. Tankinhalt
KzS 8, KS 8	LLG	LF8	1,5 t/3 t	800 l/min
KS 15	SLG	LF 15	3,0 t	1500l/min
KS 25	GLG	LF25	4,5 t	2500l/min
–	LDL	DL 17	1,5 t	17 m
–	SDL	DL22	3,0–4,5 t	22 m
KL 26	–	DL 26	4,5 t	26 m
–	GDL	DL.32	4,5 t	32 m
–	SSK	S3	3,0 t	–
Schlauchkw	GSK	S4,5	4,5 t	–
TS 1,5	–	TLF 15	3,0 t	1500 l
TS 2,5	–	TLF25	4,5 t	2500 l

*Vergleichsliste für die Fahrzeugbezeichnungen im Feuerlöschdienst von 1933 – 1945*

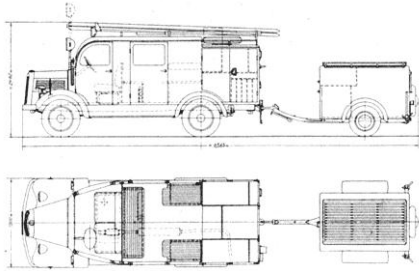
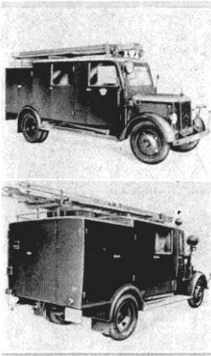
Feuerwehraufbauten fertigten im Wesentlichen 10 Firmen: G.A. Fischer (Görlitz), E.C. Flader (Jöhstadt), August Hoenig (Köln), KHD/Magirus (Ulm, Köln-Niehl), Hermann Koebe (Luckenwalde), Carl Metz (Karlsruhe) gemeinsam mit Mercedes-Benz (Sindelfingen), Meyer-Hagen (Hagen), Nowack (Bautzen), Ziegler (Gingen) und Konrad Rosenbauer (Linz). Die Firmen Bacher (Heilbronn) und Amag-Hilpert (Nürnberg) fertigten im Wesentlichen nur Pumpen und Feuerwehrgeräte.

Fahrgestelle für getypte Feuerwehrfahrzeuge lieferten ab 1940 im Wesentlichen nur 3 Firmen. Mercedes-Benz in Mannheim, Gaggenau und Berlin Marienfelde war anfangs in allen Nutzlast Klassen vertreten, Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD) in Köln-Niehl war mit 3 t und 4,5 t Fahrgestellen beteiligt und die Adam Opel AG in Rüsselsheim und Brandenburg / Havel baute Fahrgestelle für 1,5 t und ab 1943 auch für 3 t. Im Juni 1942 musste Daimler-Benz die Fertigung seines Typs L3000S für die Wehrmacht einstellen, weil er sich dort als zu schwer und störanfällig erwiesen hatte. Die Fertigung des 1,5 t Fahrgestells von Mercedes musste 1944 auf Weisung ebenfalls eingestellt werden. Stattdessen musste Mercedes ab Juli 1944 den bewährten Dreitonner Opel-Blitz in Lizenz fertigen, im August 1944 liefen die

ersten 65 Opel in Mannheim vom Band. KHD stellte 1944 die Produktion von LKW ganz ein, um sich auf Raupenschlepper konzentrieren zu können. Das LKW Werk von Opel in Brandenburg musste nach einem amerikanischen Bombenangriff am 6. August 1944 die Produktion einstellen, dort wurden vom November 1935 bis zum August 1944 130 000 Opel Blitz der 3 t Klasse aller Varianten produziert. 1936 wurde die gesamte Opel LKW Produktion von Rüsselsheim nach Brandenburg verlegt. Außerdem stellten die Firmen MAN (Nürnberg), Henschel & Sohn (Kassel), Büssing NAG AG (Braunschweig), Volkswagen (Wolfsburg) eine geringe Zahl an Fahrgestellen für den Feuerwehrbedarf her. Außer den genannten deutschen Herstellern wurden im Laufe des Krieges notgedrungen auch ausländische Hersteller zugelassen, wie Steyer-Daimler-Puch, Tatra, Praga und Peugeot.

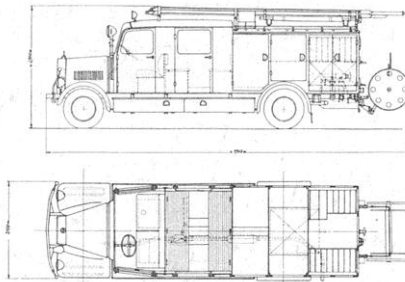
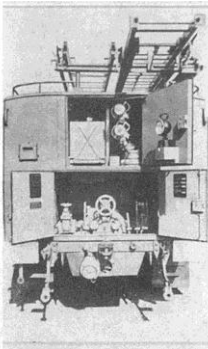


*Löscharbeiten im Brandenburger Opel Werk nach dem Amerikanischen Luftangriff am 06. August*



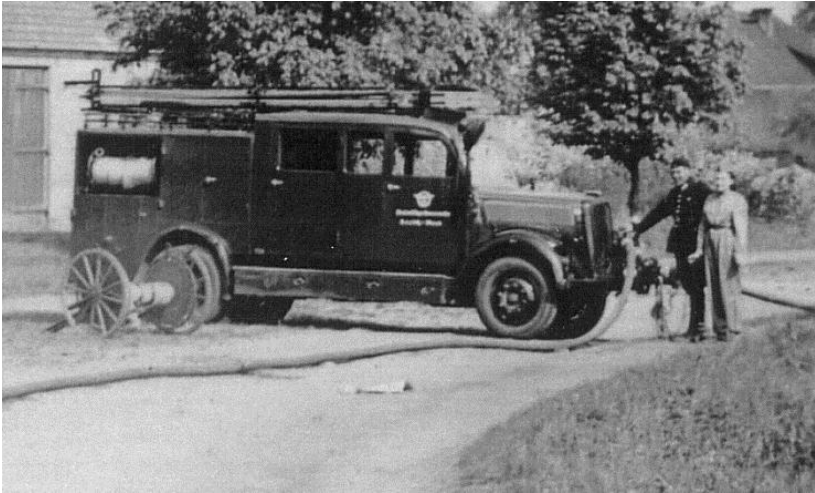
**Löschfahrzeug 8** (früher Leichtes Löschgruppenfahrzeug). Der vom RFSS typisierte Mannschafts- und Gerätewagen auf 1,5 to Schelltyp, 2200 kg Rahmentragfähigkeit mit 60 PS-6 Zylinder-Ottomotor. Bereifung 6,00 Transport-20, vorn einfach, hinten doppelt. 9 Sitzplätze einschließlich Fahrerraum. 3 große Laderäume für u. a. 2 B-Schläuche 20 m, 18 C-Schläuche 15 m. Dach mit Galerie (Lattenrost), Leitengerüst für Steckleiter, Einreißhaken, Krankentrage. Das Fahrzeug hat eine Anhängerkupplung zur Mitführung einer TS 8 in TSA.

*Typenbeschreibung des LF8 (KS8, LLG) auf Mercedes Benz L 1500 Fahrgestell von Metz in einem Firmen Katalog von 1943*

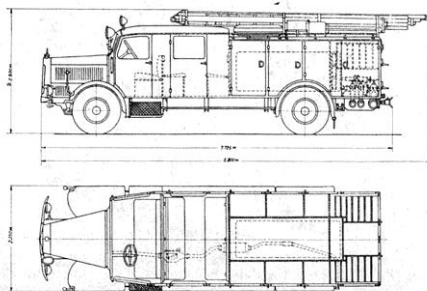
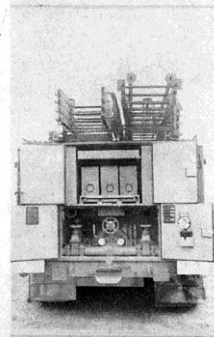


**Löschfahrzeug 15** (früher Schweres Löschgruppenfahrzeug). Die vom RFSS typisierte Kraftfahr-spritze auf 3 to Schelltyp mit 4600 kg Rahmentragfähigkeit, mit 80 PS-4 Zylinder-Dieselmotor. Feuerlöschkreislumpumpe 1500 l min bei 80 manometrischer Gesamtförderh am Rahmenende. Entlüftung durch Gasstrahler. Wasserbehälter 400 l. Schaumlöschbetrieb mit Zumischer, bezw. Vormischer. 9 Sitzplätze (mit Fahrer). 5 große Laderäume für u. a. 10 B-Schläuche u. 25 C-Schläuche. Dach mit Galerie (Lattenrost). Leitengerüst für 2-teilige Schiebeleiter, Steckleiternsatz, Krankentrage. Anhängervorrichtung.

*Typenbeschreibung des LF15 (KS15, SLG) von Metz auf einem Mercedes Benz LS 3000 Fahrgestell in einem Metz Firmen Katalog von 1943*



*SLG (LF15) von Koebe mit Vorbaupumpe auf einem 3 t Opel Blitz Fahrgestell, Baujahr 1940 der Freiwilligen Feuerwehr Beelitz bei einer Übung der Frauengruppe 1943*



**Löschfahrzeug 25**, zuvor „Großes Löschgruppenfahrzeug“ entwickelt a. Kraftfahrspitze KS25 u. v. RFSS typisiert auf 4,5 t Schelltyp, ca. 6800 kg Rahmentragfähigkeit. 120 PS 6 Zylinder-Dieselmotor. Kreiselpumpe 2500 l/min/80 m man. Gesamtförderhöhe. Gasstrahler-entlüftung. Schaumeinrichtg. (Zu-mischer) m. Schaumschlauch 3 über seilf. Haspel u. Rohrleitung zur Pumpe. Wasserbehälter ca. 1500 l. 6 Laderäume, Fächer f. 10 B- u. 20 C-Schläuche. Auf Dach u. a. 3 tlg. Schiebltr., Steckleiternsatz, Hakenleiter. 9 Sitzplätze im Fahrer- und Mannschaftsraum.

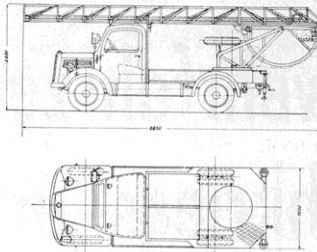
*Typenbeschreibung des LF 25 (KS25, GLG) von Metz auf einem Mercedes Benz L 4500S*

*Fahrgestell in einem Metz Firmen Katalog von 1943*

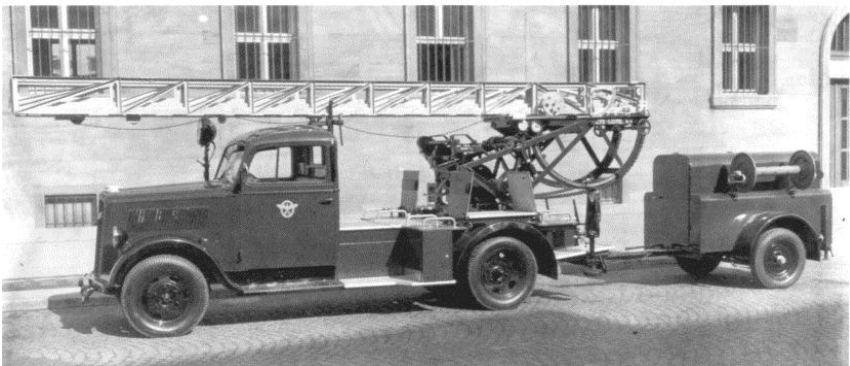


*Ein Magirus LF25 (GLG) auf Magirus S4500 Fahrgestell vom Dezember 1942*

**Drehleiter 17** (zuvor „Leichte Drehleiter“ -LDL). Vom RFSS typisiert auf 1,5 t Schelltyp m. ca. 2350 kg Rahmentragfähigkeit, 60 PS 6-Zylinder-Ottomotor. Bereifung 6,00-20I; vorn einfach hinten doppel. Ganzstahlleiterpark 17m/31lg. el. geschweißt. Sämtliche Getriebe handbetätigt. Sicherheitseinrichtungen: Endbegrenzungen f. Aufrichten, Ausziehen (Anschlaglocke), Einlassen, Neigeskala, Belastungsskala (Signaleinrichtung), Seiteneinstellvorrichtung. Federfeststellvorrichtung. Feuerwehrtchn. Ausrüstung. Sitzplätze für 2 Mann (m. Fahrer)

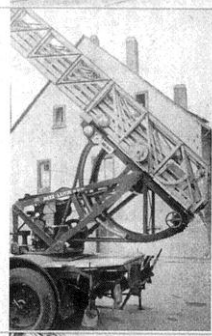
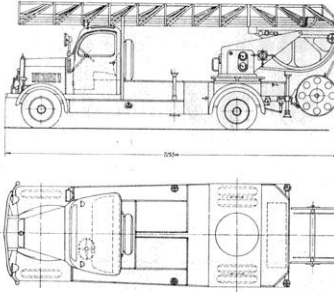


*Typenbeschreibung der DL 17 (LDL) von Metz auf einem Mercedes Benz L 1500 Fahrgestell in einem Metz Firmen Katalog von 1943*

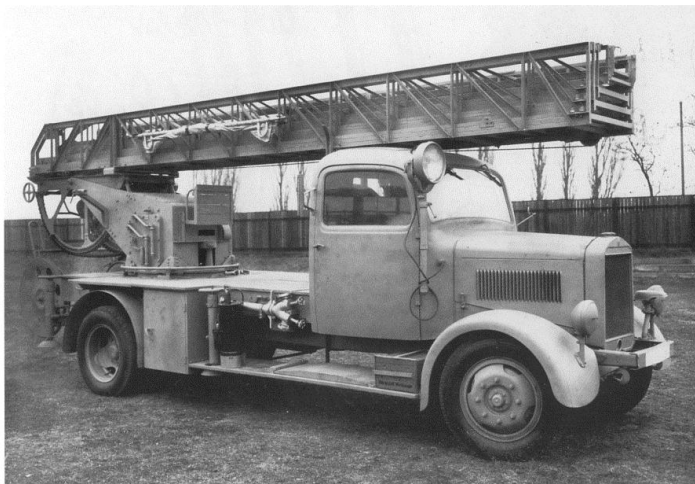


*Eine DL 17 (LDL) von Metz mit TSA auf einem 1,5 t Opel Blitz Fahrgestell*

**Drehleiter 22** (zuvor „Schwere Drehleiter“-SDL). Vom RFSS typisiert a. 3 to Schelltyp m. ca. 4600 kg Rahmentragfähigkeit 80 PS 4-Zylinder-Dieselmotor Bereifg. 190-20, vorn einfach, hinten doppelt. Stahlsatz 22 + 2 m/4 tlg. Getriebe voll-maschinell. Nebenantrieüber Fahrmotor. Automat. Sicherheits-einrichtungen f. Endabstellung, Anstoß, Kippen, Belastung (Signal), Seiteneinstellung, Verriegelung d. Bedienungshebel, d. Fahrgetriebes usw. 5 Laderäume f. u. a. 1 B-Wendrohr, 1,5to Flaschenzug. Haspel DIN 350 am Rahmenende. Sitzplätze f. 2 Mann (mit Fahrer).



*Typenbeschreibung der DL 22 ( SDL) von Metz auf einem Mercedes Benz LS 3000 Fahrgestell in einem Metz Firmen Katalog von 1943*

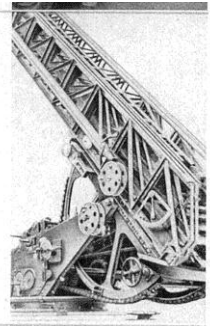
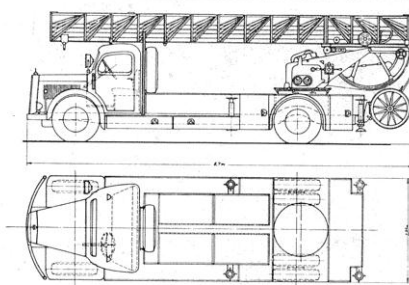


*Eine DL 22 (SDL) von Metz auf einem Daimler Benz L 3000F Fahrgestell von 1943*

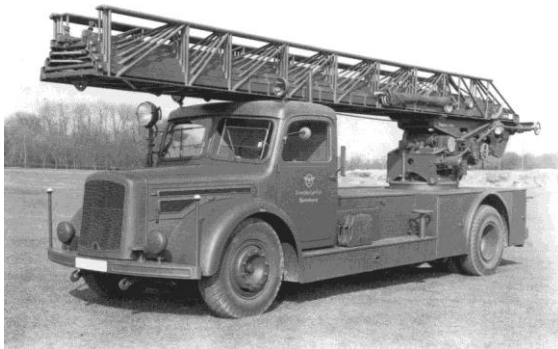


*Eine DL26 (KL26) von Metz für die Luftwaffe Baujahr 1939 auf einem Fahrgestell FL 145 von Magirus.*

**Drehleiter 32** (zuvor „Große Drehleiter“-GDL). Vom RFSS typisiert a. 4,5 t Schelltyp m. ca. 6800 kg Rahmentragfähigkeit 120 PS 6-Zylinder-Dieselmotor Bereitg. 270-20, vorn einfach, hinten doppelt. Stahlleitersatz 32 + 2 m/5 tlg. Getriebe voll-maschinell. Nebenantrieb über Fahrmotor. Automat. Sicherheits-einrichtungen f. Endabstellung, Anstoß, Kippen, Belastung (Signal), Seiteneinstellung, Verriegelung d. Bedienungshebel, d. Fahrtriebess usw. 5 Laderäume f. u.a. 2 B-Wendrohr, 2 to Flaschenzug. Haspel DIN 350 am Rahmenende. Sitzplätze f. 2 Mann (mit Fahrer).

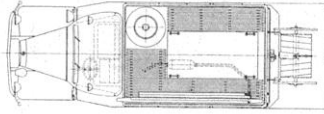
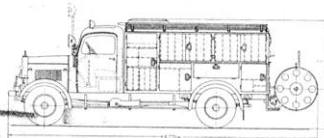
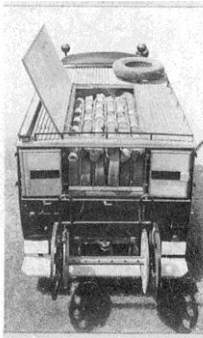


*Typenbeschreibung des DL 32 (GDL) von Metz auf einem 4,5 t Fahrgestell in einem Metz Firmen Katalog von 1943*



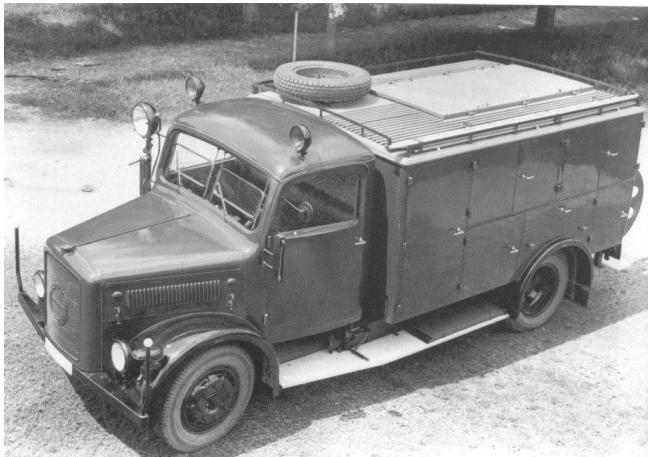
*Eine Magirus DL 32 (GDL) auf Magirus Fahrgestell GFS 145 von 1943.*



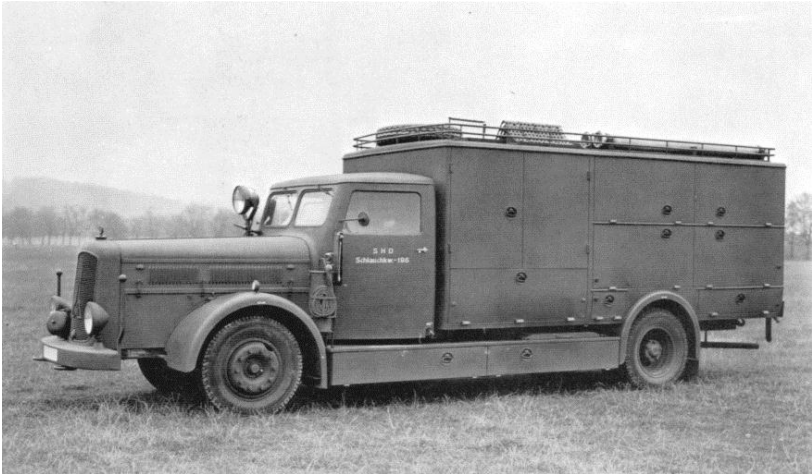


**Schlauchkraftwagen 3** (zuvor schwerer Schlauchkraftwagen-SSK). Vom RFSS typisiert auf 3 to-Schelltyp mit ca. 4600 kg Rahmentragfähigkeit und 80 PS-4 Zylinder-Dieselmotor. Bereifung 190-20, vorn einfach, hinten doppelt. Vord. Laderaum durchgehend, mit u. a. 6 A-Saug- u. 15 C-Schläuchen. Anschließend **oben** 5 Laderäume, allseitig zugänglich (Dachhaube) f. 52 B-Schläuche. **Unten** 5 Laderäume f. u. a. 4 weitere C-Schläuche, sonst. Geräte, darunter Schlauchmacherwerkzeugkasten, Fernsprengerät. Auf Dach eine Klappleiter. Am Rahmenende aufprozbare Haspelf. weitere 8B-Schläuche. Anhängervorrichtung.

*Typenbeschreibung des Schlauchkraftwagen 3 (S3, SSK) von Metz auf einem Mercedes Benz LS 3000 Fahrgestell in einem Metz Firmen Katalog von 1943*



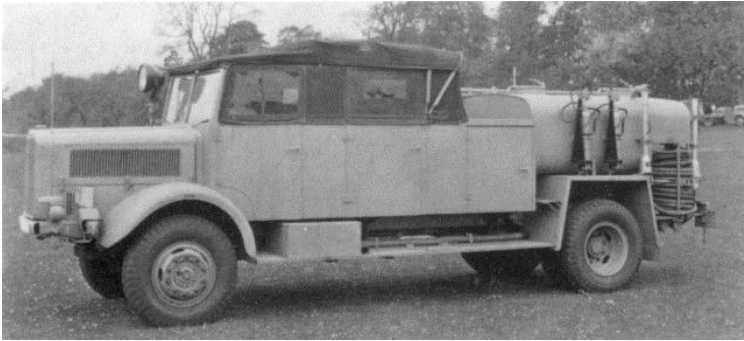
*Schwerer Schlauchkraftwagen S 3 (SSK) von Magirus auf einem 3 t KHD Fahrgestell S330 von 1941.*



*Großer Schlauchkraftwagen S 4,5 (Schlauchkw, GSK) von Magirus auf einem Fahrgestell Magirus FS 145 für das RLM von Oktober 1940.*



*Ein Tanklöschfahrzeug TLF 15/43 (TS 1,5) als Tankspritze TSH 515 von Henschel auf einem Fahrgestell KHD FS 330 vom Mai 1943.*



*Tanklöschfahrzeug TLF 25 (TS 2,5) von Magirus auf einem Fahrgestell Mercedes Benz L 4500A, geliefert September 1944 an die Deutsche Luftwaffe.*



*Rüstkraftwagen von Metz auf einem Mercedes Benz Fahrgestell L 3750.*



*Ein SHD-Zug des Entgiftungsdienstes mit Opel Blitz Fahrzeugen in Berlin 1941.*

**Bildquellen:**

Ein Leben für die Feuerwehr, Dr. Hermann Koebe

Bild Nr.1 S.145 (1.Auflage), Nr.2 S.240, Nr.4 S.247 (2.Auflage)

Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz 1939-1945, Michael Foedrowitz,

Bild Nr.3 S.25, Nr.5 S.31, Nr.6 S.39, Nr.8 S.43, Nr.13 S.97, Nr.20 S.32, Nr.22

Nr.36, Nr.24 S.39, Nr.25 S.40, Nr.27 S.37, Nr.29 S.54, Nr.33 S.59, Nr.34 S.89

Titelbild LF25 S.101

Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes, Werner Oswald, Manfred Gihl,

Bild Nr.7 S.81, Nr.9 S.82, Nr.10 S.87, Nr.11 S.85, Nr.14 S.72, Nr.30 S.81,

Nr.31 S.86, Nr.32 S.90

Deutsche Feuerwehrfahrzeuge in historischen Prospekten, HEEL

Bild Nr.12 S.47, Bilder 16-17, 28 S.60, Bilder 19, 21, 23, 26 S.61

Internet: Bild 15

Freiwillige Feuerwehr Beelitz (Wolfgang Kotsch), Titelbild LF15, Bild 18

Titelbilder: Modellfoto des LF 15 ( SLG ) von Koebe auf einem 3 t Opel Blitz Fahrgestell, der

Freiwilligen Feuerwehr Beelitz von 1940.

Ein LF 25 ( GLG ) von Magirus auf einem Fahrgestell Magirus FS 145, 1940 an  
die FSchP München geliefert

Aus der VDI-Zeitschrift Nr.34 vom 21.08.1937, S.989 und 990 über die Normung im Feuerlöschwesen.

## Normung im Feuerlöschwesen

Von Baurat Dipl.-Ing. L. Garski, Berlin, Geschäftsführer der Feuerwehrtechnischen Normenstelle

Die Vielgestaltigkeit der technischen Ausrüstung der Feuerwehren machte sich seit langem als fühlbarer Mangel bemerkbar, wenn es galt, nachbarliche Löschhilfen zu leisten. Besonders dringend wurde eine Abhilfe durch die Forderungen des Luftschutzes. Infolgedessen veranlaßte der Reichsminister für die Luftfahrt im Jahre 1933 die Normung von Feuerlöschgeräten und Fahrzeugen auf Grund der vom Deutschen Normenausschuß seit langem durchgeführten Arbeiten. Bisher abgeschlossen sind die Arbeiten zur Normung der Geräteabmessungen, wofür bisher insgesamt 80 Normblätter herausgebracht sind, und zur Werkstoffnormung, die so gut wie durchgängig an die Stelle der früheren Kupferlegierungen deutsche Werkstoffe gesetzt hat.

Im Laufe der Entwicklung der deutschen Feuerwehren, die von kleinen Löschgemeinschaften über die freiwilligen Feuerwehren der Gemeinden zu örtlich selbständigen Berufsfeuerwehren führte, ist eine Unzahl von Fahrzeugbauarten, Geräten und Armaturen hervorgebracht worden, deren Ausgestaltung von den jeweiligen örtlichen Erfahrungen abhing. Dieser regen Schaffensfreudigkeit bei den Feuerwehren ist es vornehmlich zu danken, daß die technischen Einrichtungen auf eine hohe Stufe gebracht worden waren; die Vielgestaltigkeit sowie der Mangel an Einheitlichkeit der technischen Ausrüstung jedoch stellten die Wirksamkeit nachbarlicher Löschhilfen sehr stark in Frage, ein Umstand, der mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Luftschutzes abgestellt werden mußte.

Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe veranlaßte



Bild 1 bis 3. Genormte Druckkupplungen nach DIN FEN 301/303.

B Kupplung für B-Schläuche (75 mm Dmr.)

C Kupplung für C-Schläuche (52 mm Dmr.)

D Kupplung für D-Schläuche (25 mm Dmr.)

Insgesamt sind vier verschiedene Kupplungsgrößen A, B, C, D genormt, die von der gleichen Bauart sind.

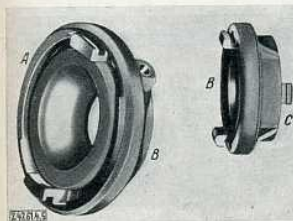


Bild 4 und 5. Genormte Übergangsstücke für die Verbindung der genormten Kupplungen A, B und C.

DIN FEN 315 und 316



Bild 6. Unterflurhydrant nach DIN 3221.

- a Hydrantenklause
- b Standrohr
- c Hydrantenschlüssel

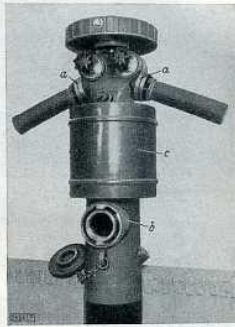


Bild 7. Überflurhydrant nach DIN 3222.

- a zwei „B“- bzw. zwei „C“-Abgänge
- b ein „A“- bzw. ein „B“-Abgang
- c Handmutter (nur auf Wunsch des Bestellers)

Bild 6 und 7. Die beiden genormten Hydrantenbauarten.

daher im Jahre 1933 die Normung von Feuerlöschgeräten und Fahrzeugen, mit deren Durchführung die Feuerwehrtechnische Normenstelle (FEN), Fachnormenausschuß im Deutschen Normenausschuß E. V., betraut wurde.

### Normung der Geräteabmessungen

Am dringendsten war die Vereinheitlichung der Schläuche und ihrer Anschlüsse sowie der Hydranten. Während vor der Normung Schlauchgrößen von 25 mm bis über 100 mm Dmr. in beliebiger Abstufung und hierzu Anschlußarten — Gewinde und Kupplungen — verschiedener Bauarten gebräuchlich waren, sind durch die Normung nur vier Schlauchgrößen in den Normblättern DIN FEN 106 und 107 sowie vier Schlauchkupplungsgrößen nach Storz in den Normblättern DIN FEN 301, 302, 303 und 305 festgelegt, s. Bild 1 bis 3. Diese Kupplungsgrößen lassen sich durch genormte Übergangsstücke (DIN FEN 315 und 316) auch miteinander koppeln, Bild 4 und 5.

Bei den Hydranten sind die Verhältnisse ähnlich. Vor der Normung waren Hydranten in gleicher Vielzahl wie Schläuche im Gebrauch, während die Normung nur zwei Hydranten, den Unterflurhydranten nach DIN 3221, Bild 6, und den Überflurhydranten nach DIN 3222, Bild 7, vorsieht. Die Vereinheitlichung dieser Grundsteine im Feuerlöschwesen schafft überhaupt erst die Möglichkeit für die Zusammenarbeit bei nachbarlicher Löschhilfe.

In Ergänzung hierzu sind Fest- und Blindkupplungen in den vorgenannten vier Größen genormt worden, die an verschiedenen genormten Geräten und Armaturen, wie tragbare Kraftspritze, Standrohr, Saugkorb, Verteilungstück, Sammelstück, Unterflurbrunnenständer, Überflurbrunnenständer usw., Verwendung finden.

Durch die Normung der tragbaren Kraftspritze nach DIN FEN 560, Bild 8, sind Leistung und Austauschbarkeit des Geräts

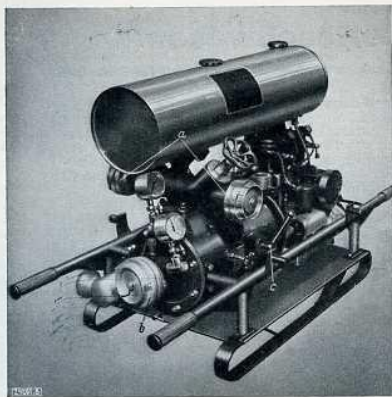


Bild 8. Genormte tragbare Kraftspritze.  
DIN FEN 560

- a zwei „B“- bzw. zwei „C“-Anschlüsse  
b ein „A“- bzw. ein „B“-Anschluß  
c Kupplung zwischen Motor und Pumpe

festgelegt, Eigenschaften, die für den Einsatz sowie für den Ersatz von großer Bedeutung sind.

Gleichfalls von Wichtigkeit für die Zusammenarbeit auf Brand- oder Unfallstellen ist die Normung der Steckleiter durch DIN FEN 170, die es ermöglicht, Leiterteile verschiedener Feuerwehren zu beliebigen langen Leitergängen zusammenzustecken.

Der Nachschub von Schläuchen wird erleichtert durch die Normung der Schlauchhaspel nach DIN FEN 350 und 351, die mit Schläuchen bestückt auf Schlauchwagen mitgeführt und an eingesetzte Züge bei Bedarf gegen leere Haspeln eingetauscht werden können. Zur Erleichterung der Austauschbarkeit und des Ersatzes sind sämtliche Kästen der Fahrzeuge genormt worden, z. B. für Werkzeug, Starkstromwerkzeug, Fackeln, Krankenpflege- und Verbandstoffe, Gasschutzersatz usw. Diese Kästen sind auf ein Grundmaß von  $70 \text{ cm} \times 40 \text{ cm} \times 22 \text{ cm}$  oder  $\frac{1}{2}$  oder  $\frac{1}{4}$  hiervon gebracht worden.

Etwa 80 Normblätter sind bisher herausgebracht worden oder stehen kurz vor der Herausgabe; sehr wichtige Aufgaben bleiben jedoch noch zu lösen, z. B. die Normung der Kraftfahrerspritzen, Kraftfahrleitern, des kleinen Löschzuges, des Trag-Kraftspritzen-Anhängers usw. Es wird selbstverständlich berücksichtigt, daß durch die Normung von Fahrzeugen und Geräten die Weiterentwicklung nicht gehemmt werden darf.

#### Werkstoffnormung

In außerordentlich hohem Maße wurden zur Herstellung von Feuerwehrgeräten und Armaturen Kupfer und seine Legierungen verwendet. Dieser Hang zum Kupfer wird verständlich, wenn man bedenkt, daß die Feuerwehrgeräte-Industrie aus Gelbglühbereien hervorgegangen ist. Hier hat die Normung einen grundlegenden Wandel, z. T. gegen die anfänglichen Widerstände von Herstellern und Verbrauchern, geschaffen. Es gibt kaum einen Geräte- oder Armaturenteil, der nicht nach den Normen in deutschen Werkstoffen ausgeführt wird; gut korrosionsbeständige Aluminiumlegierungen nach DIN 1713 nehmen hierbei den größten Raum ein. Die Notwendigkeit zur Ausschaltung von Einfuhrmetallen wurde bereits im Jahre 1933 erkannt und bei allen Norm-

blättern berücksichtigt, so daß auf Grund des von der Überwachungsstelle für unedle Metalle am 23. Oktober 1936 erlassenen Verwendungsverbot von Einfuhrmetallen, das für viele Verwendungszwecke im Inlande gilt, nicht eine einzige Umstellnorm geschaffen zu werden brauchte.

#### Durchführung der Normung in der Praxis

Aus dem kurzen Überblick dürfte ersichtlich sein, daß die Bedeutung der Feuerwehnormung weit über den Rahmen der üblichen Normung hinausgeht. Wie weit sich der Reichs- und Preußische Minister des Innern sowie der Reichsluftfahrtminister der Normung bedienen, mögen die folgenden Bestimmungen, die einem gemeinsamen Runderlaß<sup>1)</sup> wörtlich entnommen sind, zeigen:

1. Um die nachbarliche Löschhilfe im Frieden und besonders den beweglichen Einsatz des Sicherheits- und Hilfsdienstes im Luftschutz durchführen zu können, ist es erforderlich, daß in allen Gemeinden Mindestbedingungen erfüllt sind, die eine störungsfreie gegenseitige Unterstützung und das Zusammenarbeiten von Feuerwehren verschiedener Gemeinden ermöglichen.

2. Es wird daher angeordnet, daß für Neuanlagen und für Instandsetzungen oder Umbauten bestehender Anlagen künftig nur die vom Deutschen Normenausschuß genormten Hydranten und Hinweisschilder — DIN 3221/22 und DIN 4066 — verwendet werden dürfen.

3. Für die Umstellung der vorhandenen, aber den Normen nicht entsprechenden Hydranten und Hinweisschilder wird eine Frist von fünf Jahren gewährt. Bei der Umstellung der Hydranten wird in den meisten Fällen nicht die Anwechslung des ganzen Hydranten notwendig sein. Es wird vielmehr genügen, die Klauve zur Aufnahme des Standrohrfußes und den Vierkant der Betätigungsspiindel durch normgerechte Ausführung zu ersetzen.

4. Ferner sind bei Neubeschaffungen von Feuerwehrgeräten die vom Normenausschuß herausgegebenen Normblätter — DIN FEN — zu berücksichtigen.

5. Eine Umstellung der in einzelnen Gemeinden etwa noch vorhandenen nicht normgerechten Kupplungen auf normgerechte Ausführung gemäß DIN FEN 301 bis 316 muß bis zum 1. Januar 1938 durchgeführt sein. B 4261

<sup>1)</sup> „Normen für das Feuerlöschwesen“. Rund-Edl. d. Reichslf. SS. u. Chef d. Deutsch. Polizei im Reichsmin. d. Innern u. d. Reichsmin. d. Luftfahrt u. Oberbefehlshabers d. Luftwaffe v. 11. September 1936.

## **Jugend und Frauen im Einsatz**

### **Jugend**

#### **Einleitung**

Nach bisherigen Erkenntnissen wird es wohl kaum gelingen festzustellen, wann und wo in Deutschland die erste Jugend – und Frauenfeuerwehren aufgestellt wurden. Welche Rolle spielten Frauen in der Freiwilligen Feuerwehr, wenn sie zu Kriegszeiten zum Dienst in einer Feuerwehr verpflichtet wurden oder sich „freiwillig“ melden mussten?

Waren die Hitlerjungen, die im 2. Weltkrieg als Angehörige von HJ-Feuerwehrscharen bei der Brandbekämpfung unter dem Kommando von Führern der Freiwilligen Feuerwehren standen, aber disziplinarrechtlich der Reichsjugendführung unterstellt waren, auch Feuerwehrmänner?

Die Angehörigen der HJ-Feuerwehrscharen bildeten keine „Sondereinheit“ in der HJ und sie unterstanden immer der Reichsjugendführung. Sie waren keineswegs Mitglieder einer FF und ebenfalls keine Vorläufer der heutigen Jugendfeuerwehr.

**1864:** An der Landwirtschaftsschule in Weihenstephan (Bayern) wird eine Schülerfeuerwehr aufgestellt.

**1878:** Die Magdeburgische Land-Feuersozietät regte 1877 an, am Lehrerseminar in Osterburg eine Seminarfeuerwehr einzurichten.

**1882:** Auf den Friesischen Inseln hatte der Brandschutz besondere Probleme. Alle gesunden Männer und Burschen ab 15 / 16 Jahre fuhren zur See. Es wird vermeldet, daß auf Sylt eine aus Jugendlichen bestehende Feuerwehr aufgestellt wurde.

**1919:** Am 29.8.1919 wurde in Landau in der Pfalz der Antrag gestellt, „...wegen Mangels an Feuerwehrmännern Schulabteilungen in den Feuerwehren zu bilden“

In den Jahren zwischen 1864 und bis zum Kriegsbeginn des 2. Weltkrieges im Jahre 1939 werden immer wieder Versuche unternommen, um den Mannschafts-Fehlbestand in den Feuerwehren durch Jugendliche mit mehr oder weniger guten Erfolgen zu ergänzen.

Erst mit den Abnahmen der Stärken in den Freiwilligen Feuerwehren durch den Einzug der Männer zum Kriegsdienst wurden neue Wege gesucht, um die Fehlbestände an Einsatzkräften wieder auszugleichen. *„Im Jahresbericht 1938/39 des Kreiswehrführers der FF, Paul Mierwald, im damaligen Kreis Luckau wird weiterhin über die Abnahme der Stärken registriert. Der Grund dafür sind umfangreiche Einberufungen zum Heeres- und Arbeitsdienst.“*

Die Uniformierung, Tätigkeitsbereiche, Pflichten sowie die Ausbildung, einschl. des Atem-schutzes, der im Feuerwehrdienst tätigen Jugendlichen werden nun auch durch Gesetze, Verordnungen und Runderlasse eindeutig geregelt. Durch mehrere Erlasse wurden u. a. die männliche und weibliche Jugend während der Zeit der Vorbereitungen und der Durchführung des 2. Weltkrieges planmäßig in die Feuerwehrtätigkeiten einbezogen:

- am 19. Juni 1936 *„HJ im Feuerwehrdienst“*
- am 18. Mai 1938 *„Verschärfte Anordnungen für die Bekämpfung von Waldbränden“*
- am 7. Januar 1939 *„Ausbildung im Feuerlöschdienst“*
- 28. Juni 1939 *„Uniformierung“*

**1936:** Feuerwehr begeisterte Angehörige der Hitlerjugend ergriffen die Initiative zur Gründung einer HJ-Feuerwehr, die für die Dauer der Olympischen Spiele den Brandschutz im Olympischen Dorf übernahm.

**1939:** Erst am 21. April 1939 kam es zu einer Abmachung zwischen dem Reichsjugendführer, Baldur von Schirach, und



dem RFSSuChdDPol zur Regelung des gesamten Dienstablaufs. Unter Punkt 7 lesen: *„Um einen möglichst hohen Stand der Ausbildung zu erreichen, werden den feuerwehrtechnischen Einheiten der Hitler-Jugend für die Ausbildung besondere Feuerwehrgeräte bzw. Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. So daß ein praktischer Einsatz an Brand- und Unfallstellen möglich ist.“* Per 28. Juni 1939 regelt der RE die Uniformierung der Feuerwehrscharen. Die für den Feuerwehrdienst kommandierten Jungen tragen während des Feuerwehrdienstes den Winteranzug und die blaue Hitler-Jugend Dienstmütze. Anstelle der Dienstmütze wurden auch schwarze Schiffchen getragen. Für den persönlichen Schutz im Einsatz dienen Stahlhelm, Hakengurt und Fangleine. Sie werden von der zuständigen Gemeinde gestellt.



Uniform normal



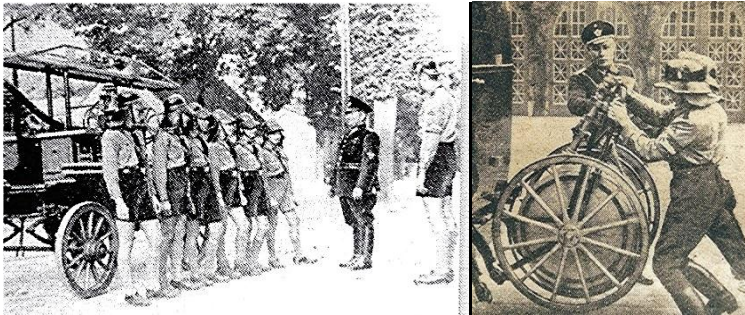
Winteruniform für Einsätze

Mit RE des RFSSuChdDPol vom 7.12.1939 werden die Feuerwehrschulen des Deutschen Reiches angewiesen,

Lehrgänge für Angehörige der HJ-Feuerwehrscharen durchzuführen.

**1940:** Im gesamten "Großdeutschen Reich" werden Hitler-Jugend-Feuerwehren überall in den Orten gebildet werden. Für Finsterwalde wird im „Niederlausitzer Anzeiger“ berichtet: „Am 2. April 1940 werden erstmals 59 Jungen und Mädchen zur Feuerwehr-HJ und als BdM-Feuerwehr-Helferinnen durch den Bürgermeister Michael Münster. verpflichtet.“

**1943:** Die festgelegte Ausbildungszeit für die HJ-Feuerwehrscharen von 6 Monaten verkürzt sich ganz erheblich



Ausbildung

Bis Anfang 1943 verloren bei Feuerwehreinsätzen 32 Jungen ihr Leben, 102 wurden verwundet. Später wird aus politischen Gründen die Veröffentlichung der Verluste verschwiegen. Bis zum Frühjahr 1943 wurden 607 Jungen für ihren mutigen Einsatz ausgezeichnet, davon 134 mit dem Kriegsverdienstkreuz ohne Schwerter, 147 erhielten das KVK mit Schwertern, 6 Jungen das Eiserner Kreuz II. Klasse und 320 das Feuerwehrehrenzeichen Stufe II.

**1944:** Der RFSSuChdDPol unterwirft mit RE vom 6.4.1944 alle Jugendlichen aus den Reihen des Jungvolks und der HJ zwischen dem 10. und 18. Lebensjahr der Jugenddienstpflicht.

**1945:** Bis zum Kriegsende (8. Mai) hatten etwa 700 000 Jungen eine Feuerwehrausbildung erhalten. Es verblieb aber nur ein verfügbarer Bestand von 300 000 Jungen übrig, die zu Ein-sätzen zur Verfügung standen, weil laufende Einberufungen zum Wehrdienst u. ä. erfolgten.

### **Schlußbetrachtung**

Neben den besser ausgebildeten, ausgerüsteten und erfahrenen Feuerwehrmännern standen die HJ-Feuerwehrscharen hinsichtlich Einsatzbereitschaft, Mut und Entschlossenheit in den Gruppen und Zügen bei Ferneinsätzen nach Fliegerangriffen in Deutschen Großstädten immer ihren Mann.

Aus dem Kreis Luckau liegt von einem Hitlerjungen zu diesen Ferneinsätzen in Berlin auch ein Zeitzeugenbericht vor

### **Frauen in der Feuerwehr**

#### **Einleitung**

In vielen Feuerordnungen der vergangenen Jahrhunderte finden wir immer wieder Passagen, die in den Städten und Gemeinden festlegten, „...*Mägde, Jungen oder dergleichen unnütz Gesinde, sollen nicht zum Feuer geschicket, sondern in den Häusern gelassen werden, um benötigtenfalls ein und anderes daraus zur rechten Zeit annoch zu retten.*“

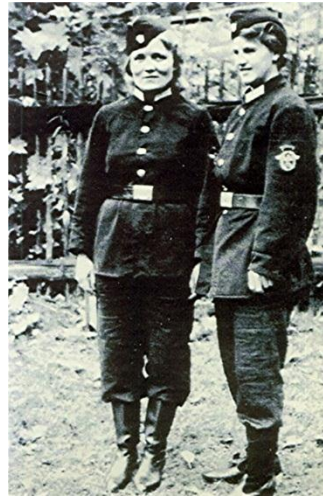
1703 wird in Württemberg angewiesen: „*Im Winter sollte durch die Weiber bei Frost immer viel heißes Wasser bereitgehalten werden, um damit das Einfrieren der Feuerspritze zu verhindern.*“ Zusammen gefaßt muß man heute sagen, daß die Mitarbeit der Frauen in jenen Tagen immer bzw. meist von der Größe der Ortschaften abhängig war. Wo es auch immer an Löschpersonal fehlte, mußten die Frauen die offenen Lücken schließen und neben sowie mit den Männern Dienst tun.

### **Die Frauen im 3. Reich.**

Im 3. Reich war die Rolle der Frau auf „Kinder und Küche“ beschränkt. Sie sollte Söhne „produzieren“, . Die Mitarbeit der Frau war zwar überall gefragt, jedoch durfte sie weder mit Führungsaufgaben, noch mit hoheitlichen Funktionen betraut werden. Am 18. März 1933 formulierte Goebbels, eineinhalb Monate nach der Machtübernahme: *„Den ersten, besten und ihr gemäßten Platz hat die Frau in der Familie, und die wunderbarste Aufgabe, die sie erfüllen kann ist die, ihrem Land und Volk Kinder zu schenken.....“*

Genau zehn Jahre später, am 18. Februar 1943 tönte es aus dem gleichen Mund so: *„Je mehr sie sich für den großen Umschichtungsprozeß in der inneren Wirtschaft zur Verfügung steht, um so mehr Soldaten können wir für die Front freimachen, um so härter kann der Führer im kommenden Sommer zuschlagen.“*

Mehr als noch im Ersten Weltkrieg mußten nun die Frauen typisch männliche Aufgaben übernehmen. Ende April 1943 (21. April 1943 RE zum Aufbau weiblicher Ergänzungskräfte) erging aus dem Reichsamt für Freiwillige Feuerwehren ein Erlaß an die Abschnittsinspektoren und die Bezirksführer der FF mit sofortiger Wirkung Einheiten mit ausschließlich weiblichen Ergänzungskräften aufzustellen. Es wurde auch ausdrücklich dabei darauf hingewiesen, daß es sich dabei um einen kurzfristigen Notdienst handelt. Das Reichsamt FF hatte zuvor Verhandlungen mit den Reichsbekleidungsstellen aufgenommen, um die Frauen mit Kombinationsanzug, schmalen Koppel und Stahlhelm zu uniformieren.



Im Sommer 1943 wurde dann im großen Stil mit der Aufstellung von Frauengruppen, die Feuerwehr-Helferinnen, zur Ergänzung der FF begonnen. Mit Stichtag 31. Dezember 1943 wurde das geforderte Aufstellungssoll erreicht. Auch die Tätigkeitsbereiche, Pflichten sowie die Ausbildung der im Feuerwehrdienst tätigen Frauen wurden durch Gesetze, Verordnungen und Runderlasse geregelt. Lediglich die Ausbildung „Atemschutz“ erfolgte bei den Frauen nicht.

Per Erlaß vom 11. September 1944 konnten die Bürgermeister Frauen zwischen 17 und 40 zum „kurzfristigen Notdienst“ verpflichten. Dem Einberufungsbefehl waren die Strafbestimmungen bei Dienstverweigerung und anderen Verstößen beigefügt. Ein Fernbleiben vom Dienst mußte schriftlich begründet werden. Die Gruppe sollte mindestens eine Stärke von 12 Frauen haben und während der Tageszeit immer voll verfügbar sein. Bis zum Ende des Krieges wurden etwa 275 000 Frauen in Deutschland im Feuerlöschdienst ausgebildet und teilweise auch zu Einsätzen herangezogen.

Der Bürgermeister  
als Ortspolizeibehörde.

Finsterwalde, den 10. Januar 1942.

An *H. Infanz*

*Finsterwalde*  
*Str. Platz Nr. 13*

G e s t e l l u n g s b e f e h l

Der Jugendführer des Deutschen Reiches ~~hat~~ die Jungen und Mädchen der Jahrgänge 1924/28 und die in der Zeit zwischen dem 1.1. und 30.6.29 geborenen, gleichgültig, ob sie bereits der Hitler-Jugend angehören oder nicht, zur Dienstpflicht auf.

Gleichzeitig werden die Jungen und Mädchen des Schuljahres 1931/32 und diejenigen der Schuljahrgänge 1929/30 und 1930/31, die bei früheren Erfassungen vom Dienst in der Hitler-Jugend zurückgestellt wurden, einberufen.

*m.w.m. 3/4*  
Die Erfassung findet in Finsterwalde am Sonntag, den 18.1.1942 in der Mädchenhule (Gemeinschaftsschule II) Mitzmann Strasse statt.

Du wirst hiermit aufgefordert, an diesem Tage zur festgesetzten Zeit pünktlich zu erscheinen. Mitzubringen hast Du die notwendigen Personalpapiere, wie:

Geburtsurkunde,  
Lichtbildausweis, (soweit vorhanden),  
die etwa bereits vorhandenen Mitgliedsausweise der Hitler-Jugend bzw. Unterlagen für eine frühere Zugehörigkeit zur Hitler-Jugend.

Ich mache Dich darauf aufmerksam, dass Zuwiderhandlungen gegen die Jugenddienstpflicht nach den bestehenden Gesetzen bestraft werden.

I.A. *Kühner*



Gestellungsbefehl

## Ausrüstung

Ein Haarnetz gehörte als Standard zur Einsatzbekleidung der Frauen, das die Haare vor dem zu erwartenden Funkenflug schützen sollte. Die weitere Einsatzbekleidung bestand generell

aus grau-grünen oder blau-schwarzen Overalls, aus einem schmalen Lederkoppel mit Koppelschloß (Hakenkreuz und Aufschrift „Gott mit uns“) und einem Stahlhelm.

Die Finsterwalder Feuerwehr-Helferin Ursula Böttger, geb. Scholz hat ihre damaligen Erlebnisse als 17-jähriges BDM-Mitglied in einem Zeitzugenbericht niedergeschrieben. Es heißt u. a. darin: *„Wir hatten somit an der Ausbildung, unsere Tätigkeiten waren das Üben von Feuerwehraufgaben, Geräte in Stellung bringen, Schläuche auslegen, wieder abbauen und rollen ..... teilzunehmen. Mit dem Dienstanzug, einem grünen, gefütterten einteiligen Kombianzug mit dem Emblem der Finsterwalder Feuerwehr auf dem linken Ärmel und einem grünen Käppi mußte ich bei jedem Fliegeralarm sofort zum Depot ins Schloß eilen. Zum Glück kam es für uns Mädchen zu keinem ernsthaften Einsatz.“* Eine Kopie ihres Gestellungsbefehls liegt ebenfalls vor.



3 Frauen bei der Ausbildung