

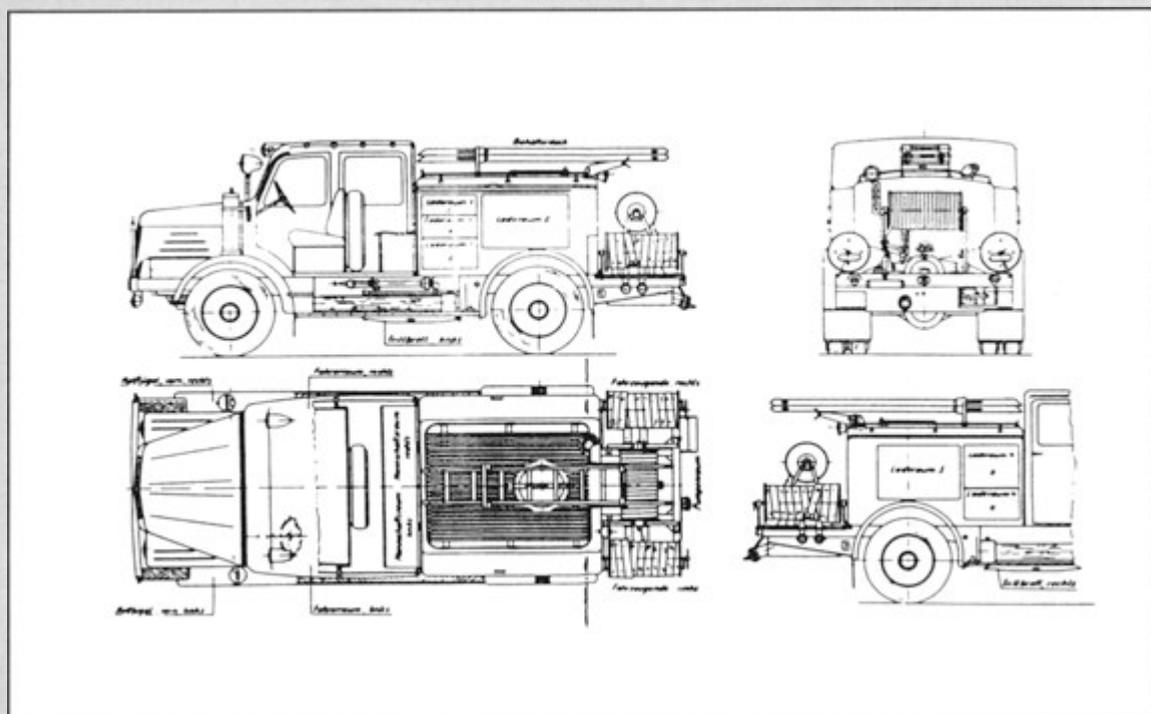
FEUERWEHR-ARCHIV

IFA-Hauber aus Zwickau und Werdau

Frank-Hartmut Jäger

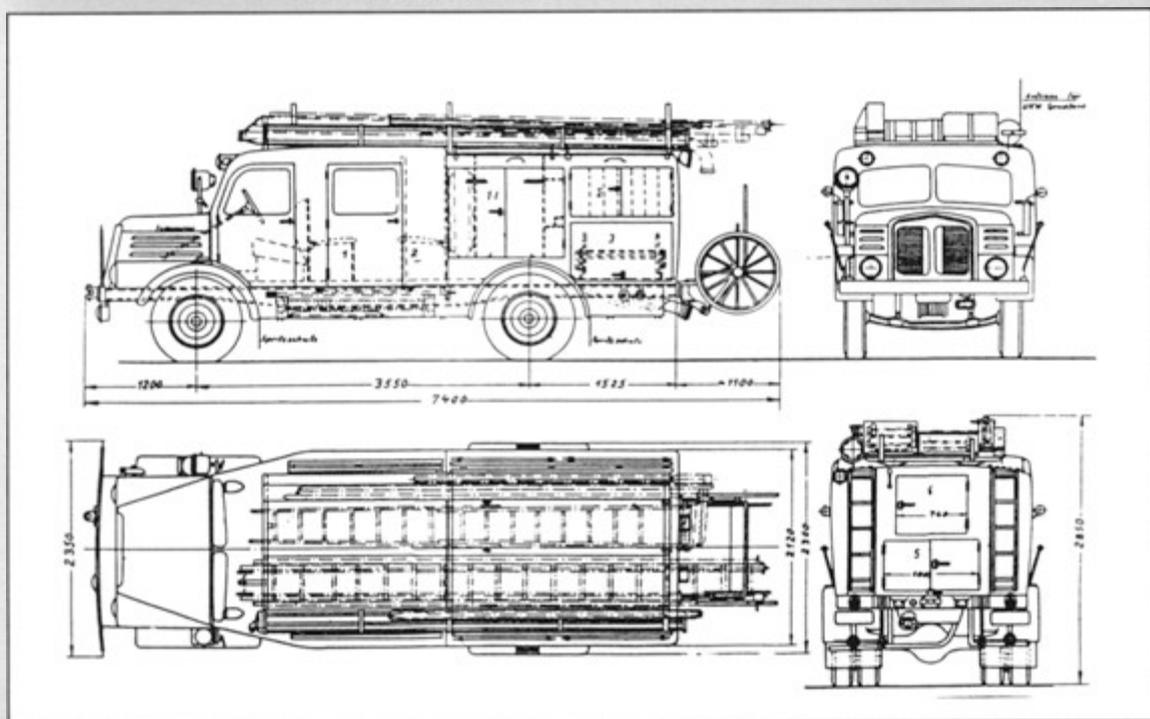


FEUERWEHR-ARCHIV · IFA-HAUBER



Maßskizze H3A TLF 15 im Maßstab 1 : 87

FEUERWEHR-ARCHIV · IFA-HAUBER



Maßskizze S 4000-1 LF 16-TS 8 im Maßstab 1 : 87.

Frank-Hartmut Jäger
IFA-Hauber aus Zwickau und Werdau

FEUERWEHR-ARCHIV

Weitere Titel der Reihe Feuerwehr-Archiv
in Vorbereitung:

IFA W 50 – Der DDR-Standard-LKW
Granit, Garant und Robur
Lösch- und Sonderfahrzeuge auf
TATRA-Fahrgestell

Frank-Hartmut Jäger

IFA-Hauber aus Zwickau und Werdau

Die Geschichte der Feuerwehrfahrzeuge auf Horch H3,
H3A, H6, S 4000-1 und G5

 Verlag Technik · Berlin

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

IFA-Hauber aus Zwickau und Werdau :
die Geschichte der Feuerwehrfahrzeuge auf Horch
H3, H3A, H6, S 4000-1 und G5 /
Frank-Hartmut Jäger. – Berlin : Verl. Technik, 1999
(Feuerwehr-Archiv)
ISBN 3-341-01242-7

ISBN 3-341-01242-7

1. Auflage

© HUSS-MEDIEN GmbH, Berlin 1999

Verlag Technik

10400 Berlin, Am Friedrichshain 22

VT-6/8005-1

Printed in Germany

Reproduktionen: Karl Findl & Partners
GmbH & Co. KG

Druck und Bindearbeiten: Westermann Druck
Zwickau

Gesamtgestaltung: Jürgen-Rainer Sterl

Herstellung: Rainer Spitzweg

Inhalt

- 6 Geleitwort
- 7 Neubeginn bei Horch in Zwickau 1945
- 8 Der Horch H3 – ein Vorkriegsmodell
- 11 Der erste DDR-LKW: Der Horch H3A
- 12 Der Horch H3A erobert die Feuerwehren
- 22 Das TLF 15 auf H3A
- 27 Metamorphose einer Leiter
- 29 Die zweite DDR-LKW-Generation: Der S 4000-1
- 30 Löschfahrzeuge auf S 4000-1
- 60 Sonderfahrzeuge der Feuerwehr auf S 4000-1
- 75 Grubenwehr-Einsatzwagen
- 77 Niederrahmenfahrgestell S 4000-1 T
- 80 Feuerwehr-Eigenaufbauten auf S 4000-1
- 101 Erste Seriidrehleiter der DDR: Die DL 25 auf S 4000-1
- 104 Feuerwehrfahrzeuge für den Export
- 105 Der LKW IFA H6
- 107 Der H6-Gasschutzgerätewagen
- 109 Der Feuerwehrkran FKW 5
- 113 Die Drehleiter auf N7-Chassis
- 117 Der geländegängige Dreiaxser G5
- 119 Der G5-Tanker TLF 15
- 123 Weitere G5-Einsatzfahrzeuge
- 125 Vom Ford-Canada zum G5-Löschfahrzeug
- 127 Sonstige G5-Umbauten im Dienste der Feuerwehr
- 148 Allgemeine Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge
- 153 Anlagen
- 158 Abkürzungsverzeichnis
- 159 Literaturverzeichnis
- 159 Abbildungsnachweis



Einsatzfahrzeuge der BF Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) in den sechziger Jahren.

Von links: Kdow Wartburg Kübel, Atemschutz-Kontrollwagen Barkas B 1000, LF 16-TS 8, TLF 16 (beide S 4000-1), SKW 12 H3A, DL 22 S 4000-1 T, FKW 5, GW 60 und RTGW (beide S 4000-1).

Geleitwort

Die Ära des DDR-Fahrzeugbaus ist beendet, seine Geschichte wurde bislang überwiegend nur in Ausschnitten dargestellt. Das hat sich nun geändert. Mit der Beschreibung der ersten ostdeutschen Fahrzeuggeneration, den IFA-Haubern, schließt sich eine Lücke in der deutschen Feuerwehr-Literatur. Entsprechend neugierig habe ich mich auf das Vorabmanuskript gestürzt: Würde es so spannend sein, wie Geschichte nun einmal sein kann? Würde der Autor auch genügend klar die Besonderheiten des ostdeutschen Fahrzeugbaus zum Ausdruck bringen? Daß *Fahrzeuggeschichte* identisch ist mit *Feuerwehrgeschichte* und *Taktikgeschichte* (schließlich gab es nach 1945 keine anderen Fahrzeuge als die beschriebenen)? Würde es ihm trotzdem gelingen, die Vielfalt der Aufbauten und den großen Einfallsreichtum bei der Nutzung deutlich zu machen?

Es ist ihm gelungen, und guten Gewissens empfehle ich das Buch allen, die ihre Literatursammlung zur deutschen Feuerwehrgeschichte kompletieren wollen. Für historisch Interessierte bietet das Buch einen kenntnisreichen Überblick über ein abgeschlossenes Kapitel deutschen Feuerwehr-Fahrzeugbaus. In vielen Wehren sind diese Fahrzeuge und ihre Nachfolger noch heute im Einsatz: Technikinteressierte Feuerwehrleute lernen die Herkunft und technische Details ihrer Fahrzeuge kennen. Generationen von Feuerwehrleuten sind mit den Fahrzeugen »groß geworden«. Ihnen eröffnet das Buch eine ganze Welt an Erinnerungen. Modellbauern bietet es Anleitungen zum Nachbauen. Und wer sich den Horch H3, H3A, H6 und den S4000-1 sowie G5 im Original ansehen will, findet im Anhang eine Aufstellung über derzeitige Standorte der Fahrzeuge. Einer davon ist übrigens das Deutsche Feuerwehr-Museum in Fulda. Schauen Sie doch bei uns vorbei. Wir haben das Buch und die Fahrzeuge, von denen es handelt.

Rolf Schamberger
Leiter des Deutschen Feuerwehr-Museums



Horch H3 Frontansicht, hier ein LF 15 mit Vorbaupumpe.

Neubeginn bei Horch in Zwickau 1945

Der Zweite Weltkrieg nähert sich seinem Ende. Im sächsischen Zwickau produzieren die seit 1932 zur Auto Union AG gehörenden Firmen HORCH und AUDI – vom Krieg fast unversehrt – noch immer Militärfahrzeuge mit Allradantrieb und -lenkung für die deutsche Kriegsmaschinerie. Erst die am 7. April 1945 einrückenden amerikanischen Truppen legen die Werke still.

Gemäß den alliierten Vereinbarungen der Krim-Konferenz räumen die Amerikaner Anfang Juni 1945 die Stadt, und die Rote Armee rückt ein. Zwickau gehört von nun an zur Sowjetischen Besatzungszone (SBZ). Zu einer der ersten Amtshandlungen der neuen Besatzer gehört die Demontage aller wichtigen Industrieanlagen, darunter auch die der Horch-Werke. Bis zum Frühjahr des folgenden Jahres ist das Gros der Anlagen und Maschinen per Eisenbahn Richtung Osten verfrachtet.

Horch Zwickau, 1904 durch Dr. August Horch als A. Horch & Cie. Motorwagen AG gegründet und in den Jahren vor dem Krieg bekannt durch seine hervorragenden Personenwagen mit Vier- und Achtzylindermotoren, ist nunmehr ohne direkte Kriegseinwirkungen zerschlagen. Die Anlagenreste des Werkes werden 1946 gemeinsam mit denen von Audi Zwickau als Sächsische Aufbauwerke GmbH von der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) der Landesregierung von Sachsen treuhänderisch übergeben. Die Belegschaften beginnen unter unsagbaren Mühen mit der Herstellung lebensnotwendiger Güter, vor allem Haushaltswaren, aus Materialbeständen der Kriegsproduktion. Ein Jahr nach Kriegsende befiehlt die Besatzungsmacht den Horch-Werken die Aufnahme der PKW-Ersatzteilproduktion und schließlich die Reparatur von Personenkraftwagen. Im Februar des folgenden Jahres ordnet die SMAD den Bau eines Dreitonnen-Lastkraftwagens an.

Die Fertigung erfolgt unter äußerst schwierigen Bedingungen, fast ohne technische Ausrüstung. Die für ein Fahrzeug erforderlichen Teile und Aggregate müssen von überall her »organisiert« werden, nicht selten liegen die bisherigen Zulieferanten in den westlichen Besatzungszonen. Dennoch werden im ersten Jahr bereits 191 Fahr-

zeuge des H3 fertiggestellt. Daneben produziert das Werk weiterhin Haushaltsartikel und Fahrzeugsatzteile, doch der Anfang im Fahrzeugbau in Zwickau nach dem Krieg ist gemacht.

Die im Sommer 1946 von der Landesregierung Sachsen gebildete Industrieverwaltung 19, Fahrzeugbau, kurz IFA genannt, wird im Juli 1948 zur Vereinigung Volkseigener Betriebe Fahrzeugbau. Die Zwickauer Betriebe Horch und Audi werden nach der rechtlichen Zerschlagung der Auto Union AG durch die SMAD der Industrieverwaltung zugeordnet. Der nunmehr volkseigene Betrieb wird in VEB IFA Kraftfahrzeugwerk Horch Zwickau umbenannt. Damit ist die Verstaatlichung des ehemals bekannten deutschen Automobilbaubetriebes HORCH vollzogen.



Im damaligen
Firmenemblem Horch ist der Schriftzug
als Krone gestaltet.



IFA – Industrieverband Fahrzeugbau,
das Signet der drei Buchstaben in einem auf der
Spitze stehenden Quadrat kennzeichnet PKW, LKW,
Anhänger, Zweiradfahrzeuge und Zubehör des
DDR-Fahrzeugbaues.

Der Horch H3 – ein Vorkriegsmodell

Ab 1947 läuft, wenn auch in bescheidenem Umfang, die LKW-Fertigung im Horch-Werk Zwickau wieder an. Die ersten Nutzfahrzeuge, LKW des Typs Horch H3, sind für die Sowjetische Besatzungsmacht bestimmt. In Zwickau entwickelt, basiert der LKW auf einer Konstruktion der Auto Union für einen leistungsfähigen Zweitonner vom Ende der dreißiger Jahre.

So wie die Konstruktion auf Vorhandenes aufbaut, ist es auch bei der Fertigung. Aus der Rüstungsproduktion für die Wehrmacht sind noch zahlreiche Materialbestände und Motoren der ehemals in Zwickau hergestellten Halbkettenlafetten am Lager. Darauf basiert die Montage des neuen Nutzfahrzeugs. Die ersten H3 erhalten den noch vorrätigen 100-PS-Maybach-Motor vom Typ HI 42, einen Sechszylinder-Viertakt-Ottomotor. Gegenüber den Vorgaben der Auto Union AG fünfzehn Jahre zuvor wurde der H3 auf drei Tonnen Nutzmasse verstärkt. Die Bauart als Kurzhauber ist ihrer Zeit voraus, denn damals nicht alltäglich. Von dem ersten Lastwagen der Nachkriegsproduktion sind bis 1949 über 800 Fahrzeuge als Pritschen-LKW in Zwickau gebaut worden.

Für den Bau von Feuerwehrfahrzeugen spielt der H3 nur eine untergeordnete Rolle. Durch Umbau entsprechender Pritschen-Lastwagen sind einige Löschgruppenfahrzeuge entstanden, vor-



Löschgruppenfahrzeug LF 15 der Freiwilligen Feuerwehr Lauter auf Horch H3, Ende der vierziger Jahre in Eigenleistung der damaligen Feuerwehr im Emaillewerk Lauter aufgebaut.

rangig in Eigenregie der jeweiligen Feuerwehr. Über eine solche Eigenleistung der Freiwilligen Feuerwehr in Neu-Zittau berichtet die DDR-Fachzeitschrift »Unser Brandschutz« im Februar 1958. Der Leserbrief läßt erahnen, mit wieviel Anstrengung eine solche Leistung zur damaligen Zeit zustande kam.

Endlich ein Fahrzeug

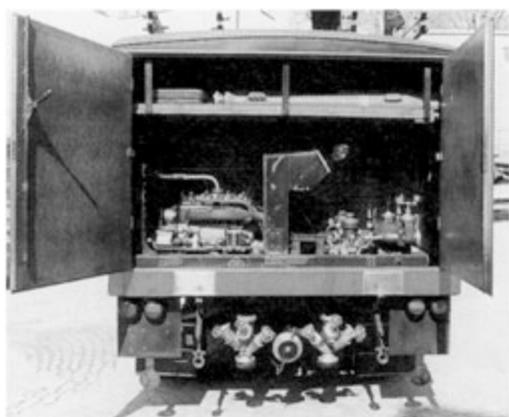
»Die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr Neu-Zittau (Kreis Fürstenwalde) haben in etwa 520 Arbeitsstunden einen Lastwagen, Typ H3, umgebaut und wieder einsatzfähig hergerichtet. Sie hatten zuvor erfahren, daß der VEB Kraftverkehr Fahrzeuge älteren Typs abgibt. Den Neu-Zittauern wurde ein solches Fahrzeug unentgeltlich überschrieben. Der Rat der Gemeinde



Horch H3 Löschgruppenfahrzeug der FF Neu-Zittau, 1957 aus einem H3-Pritschen-LKW in Eigenleistung aufgebaut.

Technische Daten: LKW Horch H3

Motor:	6-Zylinder, Maybach-Vergasermotor
Leistung:	100 PS bei 3.000 U/min
Hubraum:	4.198 cm ³
Fahrzeugmaße:	
Radstand	3.000 mm
Länge	5.945 mm
Breite	2.300 mm
Höhe	2.420 mm
Kleinster Wendekreis	16 m
Bodenfreiheit	220 mm
Zul. Gesamtgewicht:	6.900 kg
Nutzlast:	3.000 kg
Höchstgeschwindigkeit:	65 km/h
Kraftstoffverbrauch:	40 l/100 km
Kraftstofftank:	100 l
Fahrbereich:	250 km
Bereifung:	vorn einfach, hinten Zwilling



Blick auf die Heckpumpe des LF 15 der FF Lauter. Sie wurde von der Firma Fischer in Görlitz bereits 1925 gebaut und kam beim Aufbau des LF mangels neuer Pumpen zum Einsatz.



Seitenansicht LF 15 Horch H3 der FF Lauter. Die Mannschaftskabine ist im Aufbau integriert.

stellte schließlich das Geld für den Aufbau der Karosserie zur Verfügung. Die Überholung des Fahrgestells, den Innenausbau, die Reparatur des Kardan, das Spachteln und Spritzen sowie die Installation der elektrischen Anlage führten die Kameraden selbst aus. Am 1. September 1957 konnte das Fahrzeug seiner Bestimmung übergeben werden. ...“

(Unser Brandschutz, 2/1958) ■

Wesentlich früher, etwa 1949/50 ist im Emailwerk Lauter für die betriebliche Feuerwehr ein Lastkraftwagen des Typs Horch H3 zum Löschgruppenfahrzeug umgebaut worden (s. Farbabb. 2). Das LF verfügt über eine im Aufbau integrierte Mannschaftskabine. Das Fahrerhaus entspricht mit seinen zwei Plätzen der LKW-Serienausführung,

Für die feuerwehrtechnische Ausrüstung, besonders die Feuerlöschkreiselpumpe, sind gebrauchte Teile zum Einsatz gekommen. So stammt zum Beispiel die separate Heckpumpe von der Firma Fischer, Görlitz, aus dem Jahre 1925. Nach seiner Aussonderung bei der betrieblichen Feuerwehr nutzt die örtliche Freiwillige Feuerwehr Lauter das Fahrzeug noch einige Jahre als Einsatzfahrzeug. Heute wird dieses Einzelstück bei der FF Lauter als Traditionsfahrzeug erhalten. Die Feuerlöschkreiselpumpe aus dem Jahre 1925 ist übrigens – voll funktionstüchtig – noch immer im Fahrzeug vorhanden.

Türemblem

Im Oktober 1968 wurde den Freiwilligen Feuerwehren der DDR erstmals eine Leistungsstufe (I, II oder III) zuerkannt. Die Leistungsstufen wurden im Jahr 1979 mit der Rahmenregelung zur Anerkennung als »Vorbildliche Freiwillige Feuerwehr« weitergeführt. Als äußeres Kennzeichen für die erreichte Leistungsstufe bzw. die Anerkennung als »Vorbildliche Freiwillige Feuerwehr« führten die Fahrzeuge der betreffenden Wehr an den Fahrzeugtüren ein Emblem. Anlässlich des 1. Mai 1979 wurden erstmalig 410 örtliche und 230 betriebliche Freiwillige Feuerwehren als »Vorbildliche Freiwillige Feuerwehren« anerkannt. ■

Ein Löschgruppenfahrzeug auf einem Horch H3-Chassis ist im VEB Feuerlöschgerätewerk



Ein solches Emblem, an den Türen der Einsatzfahrzeuge angebracht, kennzeichnet jene Freiwilligen Feuerwehren, die eine der drei Leistungsstufen zuerkannt bekommen hatten.

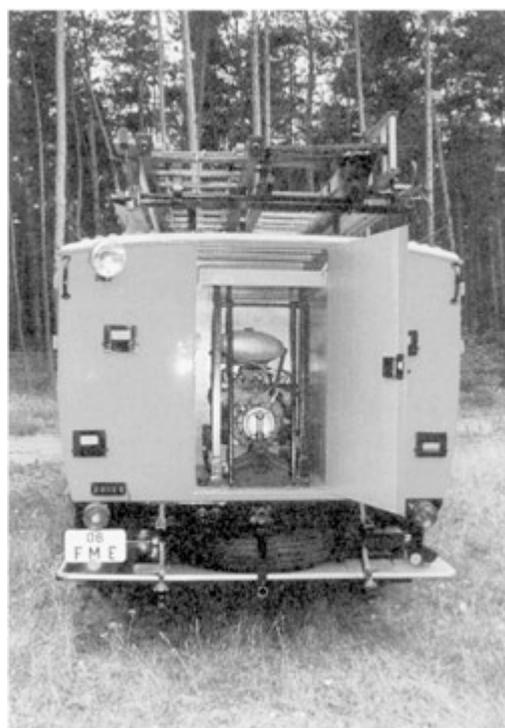


Die als »Vorbildliche Freiwillige Feuerwehr« anerkannten Freiwilligen führten dieses Emblem an den Türen ihrer Einsatzfahrzeuge.

Luckenwalde aufgebaut worden (s. *Farbabb. 3-5*). Es verfügt über eine Vorbaupumpe mit einer Leistung von 1.500 Litern pro Minute. Im Heckgeräteraum ist zudem eine Tragkraftspritze eingeschoben. Das heute im Feuerwehrmuseum der Stadt Eisenhüttenstadt erhaltene Löschfahrzeug hat eine geschlossene Gruppenkabine und einen allseitig geschlossenen Aufbau. Letzterer entspricht bereits weitgehend den auch später gefertigten Aufbauten des Luckenwalder Feuerlöschgeräteherstellers.

Der H3-Pritschen-LKW ist bei der Feuerwehr vereinzelt als Zughilfs- und Mannschaftstransportfahrzeug zu sehen. So zum Beispiel bei der Feuerwehr Olbernhau und bei einer Wehr im Kreis Riesa. Letzterer sogar mit einer Vorbaupumpe aus Jöhstadt nachgerüstet. Da planmäßige Zuführungen von LKW H3 zur Feuerwehr nicht bekannt sind, ist davon auszugehen, daß die LKW gebraucht aus Beständen der ehemaligen Kasernierten Volkspolizei (KVP) oder aus der Wirtschaft übernommen worden sind.

**LF 15 Horch H3 mit geöffnetem
Heckgeräteraum und der darin untergebrachten
TS 8/8.**



Dieses hervorragend restaurierte LF 15 Horch H3, Aufbau VEB Feuerlöschgerätewerk Luckenwalde, gehört zum Bestand des Feuerwehrmuseums der Stadt Eisenhüttenstadt.



Ein Horch H3 als Zughilfsfahrzeug für den TSA, aufgenommen etwa Anfang der sechziger Jahre. Die Plane mit den Öffnungen läßt den Schluß zu, daß der LKW zuvor militärische Aufgaben erfüllte.

Der erste DDR-LKW: Der Horch H3A

Der Horch H3 ist von vornherein als Übergangslösung konzipiert, denn das Ende der am Lager verfügbaren alten Motor- und Getriebeteile ist abzusehen. Für die Fortführung der LKW-Fertigung muß ein Nachfolgemodell entwickelt werden. Der neue Lastwagen, als Horch H3A bezeichnet, wird auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1949 erstmals präsentiert. Bereits ein Jahr später startet die Serienproduktion im VEB IFA-Kraftfahrzeugwerk



Frontansicht Horch H3A, hier das TLF 15 der FF Ebeleben.

Technische Daten: LKW Horch H3A

Motor:	4 Zylinder, 4-Takt-Diesel-Motor Typ EM 4-20
Leistung:	80 PS bei 2.000 U/min
Hubraum:	6.024 cm ³
Fahrzeugmaße:	
Radstand	3.250 mm
Länge	6.194 mm
Breite	2.370 mm
Höhe	2.350 mm
Kleinster Wendekreis	16 m
Bodenfreiheit	220 mm
Zul. Gesamtgewicht:	6.580 kg (ab 1952: 7.080 kg)
Nutzlast:	3.000 kg (ab 1952: 3.500 kg)
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h
Kraftstoffverbrauch:	22 l/100 km
Kraftstofftank:	100 l
Fahrbereich:	450 km
Bereifung:	vorn einfach, hinten Zwilling

Horch Zwickau. Der völlig neu entwickelte H3A verfügt über einen wassergekühlten Vier-Zylinder-Viertakt-Diesel-Motor (Typ EM 4) mit 6.024 Kubikzentimetern Hubraum und 80 PS (66,2 kW) bei 2.000 Umdrehungen pro Minute.

Im Jahr 1957 änderte sich die Firmenbezeichnung in VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerk Zwickau und ein Jahr später – nach der Vereinigung mit dem ehemaligen VEB Automobilwerk AWZ (vormals Audi-Werke) – in VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau. Aus dem H3A wird dadurch für kurze Zeit der H3S (S steht dabei für Sachsenring). Der LKW H3A bzw. H3S ist in zahlreichen Aufbauvarianten in einer Größenordnung von über 40.000 Fahrzeugen für das In- und Ausland hergestellt worden. Auch die ersten mittelschweren Feuerwehrfahrzeuge basieren auf dem Horch H3A.

Der Horch H3A erobert die Feuerwehren

Die Standardisierung im Feuerwehrfahrzeugbau der DDR beginnt 1953. Alle in der DDR gefertigten Feuerlöschfahrzeuge und -geräte unterliegen ab diesem Zeitpunkt den von der Hauptabteilung Feuerwehr im Ministerium des Innern erarbeiteten Ausrüstungsnormen und Bauvorschriften.

Mit den ersten Aufbauten auf dem Horch H3A beginnt auch die Ausrüstung der DDR-Feuerwehren mit einer eigenen Generation von Löschfahrzeugen. In kürzester Zeit werden zahlreiche Einsatzfahrzeuge entwickelt und gebaut. Der H3A bildet das Basisfahrzeuggestell für folgende Feuerwehrfahrzeugtypen:

- 1953 Löschgruppenfahrzeug (LF 15)
- 1955 Tanklöschfahrzeug (TLF 15)
- 1953 Schlauchkraftwagen (SKW 12)
- 1953 Rettungsgerätewagen (RTGW)
- 1951 Einsatz-Lastkraftwagen (ELKW)
- 1959 Kommandowagen (KdoW)
- 1955 Grubenwehr-Einsatzwagen (GEW)

Damit kann einschließlich der Fahrzeuge aus dem VEB IFA-Lastwagen- und Motorenwerke Phänomen Zittau (Granit/Garant LF-TS 8 und LF-LKW-TS 8-STA) bis Anfang der sechziger Jahre der Nachholbedarf der Feuerwehren an leistungsfähigen Einsatzfahrzeugen weitgehend gedeckt werden.

Bereits vor Einführung der Bauvorschriften in der DDR 1953 werden in Anlehnung an die Schwere Löschgruppenfahrzeuge (SLG) bzw. LF 15 aus dem Dritten Reich einzelne LF 15 neu aufgebaut. Zum Einsatz kommen gebrauchte und russische Fahrgestelle. Aber auch der neue H3A wird bereits ab 1951 für LF 15-Aufbauten, vor allem im Luckenwalder Feuerlöschgerätekwerk, genutzt. Der Aufbau mit den drei seitlichen Fenstern in der Gruppenkabine und den Geräteräumen zwischen den Radkästen erinnert stark an die Koebe-Aufbauten der Kriegszeit. Überraschenderweise ist ein Fahrzeug dieser Bauart kürzlich wieder entdeckt worden. Die Mitglieder des Ostdeutschen Schleppervereins Rottelsdorf bargen ein H3A LF 15 aus dem Jahre 1951, welches damals für die Feuerwehr im Kupfer- und Messingwerk Hettstedt gebaut worden ist (s. Farbbabb. 6 und 7).



LF 15 auf H3A mit Vorbaupumpe, aufgebaut 1951 in Luckenwalde für die Feuerwehr im Kupfer- und Messingwerk Hettstedt.



Heckansicht des LF 15 von 1951. Das LF wurde 1999 durch den Ostdeutschen Schlepperverband e.V. vor der Verschrottung gerettet und soll alsbald aufgearbeitet werden.

Mit Vorliegen der Bauvorschriften und Ausrüstungsnormen ab 1953 wird das **Löschgruppenfahrzeug LF 15** auf dem Horch H3A das wichtigste Standardfahrzeug der DDR-Feuerwehren neben dem TLF 15 auf gleichem Fahrgestell. Es wird in großen Stückzahlen bei den drei Feuerlöschgeräteherstellern in Jöhstadt, Görlitz und Luckenwalde gefertigt. Die feuerwehrtechnische Beladung ist übersichtlich und zweckmäßig so untergebracht, daß sich die Trupps bei der Entnahme der Geräte nicht behindern. Das heißt, die Geräte des Angriffstrupps sind in einem Raum rechts, die des Wasserstrupps links und die des Schlauchstrupps wiederum davon gesondert untergebracht. Dieses Prinzip gilt entsprechend den Bauvorschriften für alle Löschfahrzeuge.



Horch H3A Löschgruppenfahrzeug LF 15 aus dem VEB Feuerlöschgerätewerk Luckenwalde.



LF 15 H3A der FF Putlitz aus dem Jahr 1968, einer von sieben Ersatzaufbauten, die der VEB FLG Luckenwalde in dem Jahr neu aufgebaut hat.



LF 15 H3A mit Vorbaupumpe aus dem VEB FLG Luckenwalde. Die blauen Scheinwerfer auf dem Dach datieren das Baujahr auf etwa 1954/55.



1960 fertigte der VEB FLG Luckenwalde nochmals vier Exemplare des H3A LF 15 mit Vorbaupumpe für Betriebsfeuerwehren, eins davon zeigt die Abbildung.



LF 15 H3A mit einem Aufbau des VEB FLG Jöhstadt. Das LF verfügt noch über die für die damalige Zeit typischen Gerätekästen zwischen den Kotflügeln. Rechts daneben ein LKW Horch H3 im Dienst der Feuerwehr.



Blick in die Geräteräume und Mannschaftskabine der Fahrerseite des H3A LF 15 der FF Lichtentanne.