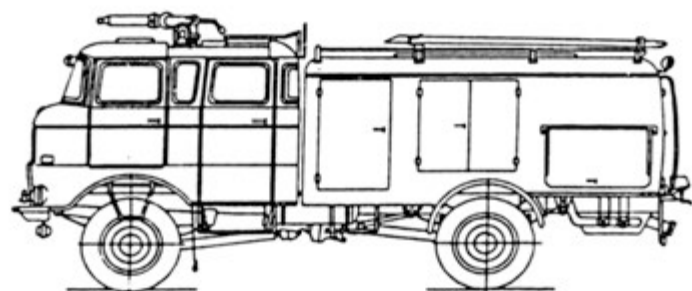


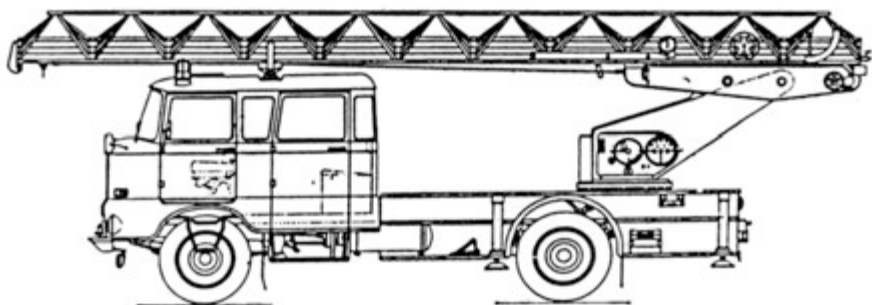
IFA-Frontlenker aus Ludwigsfelde

Frank-Hartmut Jäger





Skizze TLF 16 IFA W 50 LA im Maßstab 1:87.



Skizze DL 30 IFA W 50 L im Maßstab 1:87.

Frank-Hartmut Jäger
IFA-Frontlenker aus Ludwigsfelde

FEUERWEHR-ARCHIV

Frank-Hartmut Jäger

IFA-Frontlenker aus Ludwigsfelde

Die Geschichte der Feuerwehrfahrzeuge auf W 50 und L 60

 Verlag Technik · Berlin

Abbildungen Bucheinband

Vorderseite:

oben links: Abgas-Löschfahrzeug IFA W 50 LA
von 1984;

oben rechts: RW auf IFA L 60 der FF Deetz,
Baujahr 1992;

unten: IFA W 50 Löschzug mit LF 16-TS 8, TLF 16
und DL 30;

Rückseite:

Blick auf einen Teil der Beladung eines
LF 16-TS 8.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation
ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich.

ISBN 3-341-01287-7

1. Auflage

© HUSS-MEDIEN GmbH, Berlin 2001

Verlag Technik

10400 Berlin, Am Friedrichshain 22

VT-1/8046-1

Printed in Germany

Reproduktionen: Karl Findl & Partners

GmbH & Co. KG

Druck und Bindearbeiten: Westermann Druck

Zwickau

Gesamtgestaltung: Jürgen-Rainer Sterl

Herstellung: Rainer Spitzweg

Inhalt

7	Geleitwort
9	Verlagerung der LKW-Fertigung von Werdau nach Ludwigsfelde
13	Das Löschgruppenfahrzeug LF 16-TS 8 auf IFA W 50 L
20	Tanklöschfahrzeuge auf IFA W 50 LA
31	Drehleitern mit 30 Meter Steighöhe
54	Für die technische Seite: Rettungsgeräte-, Geräte- und Werkstattwagen
60	Sperrmüllcontainer als Wechselbehälter
65	Sonderkonstruktionen trotz Planwirtschaft
76	Aerosol-Löschverfahren mit dem Abgas-Löschfahrzeug
80	Fahrzeuge der Gruben- und Spezialwehren
99	Pritsche, Spriegel, Plane
104	Konversions- und Nachwendefahrzeuge
121	Der Neue aus Ludwigsfelde: IFA L 60
145	Export
147	Allgemeines
153	Anlagen
157	Abkürzungsverzeichnis
158	Literaturverzeichnis
159	Abbildungsnachweis



Einsatzfahrzeuge der BF Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) Ende der achtziger Jahre.
Von rechts: RTGW, SW 30 C, DL 30/01, Bergfahrzeug, LF 16-TS 8 (alle auf W 50), TLF 32 Tatra 148 und
ADW Barkas B 1000.

Geleitwort

Nach drei recht erfolgreichen Veröffentlichungen über Feuerwehrfahrzeuge aus der ehemaligen DDR liegt nun die vierte, den Frontlenkern W 50 und L 60 zugewandte Neuerscheinung, vor. In akribischer Kleinarbeit hat Frank-Hartmut Jäger einen bisher nie erschienenen Überblick über diese Fahrzeugart erstellt, der in seiner Detailkenntnis selbst Kenner der DDR-Feuerwehrfahrzeuge überraschen dürfte.

Gut zehn Jahre nach der politischen Wende und damit auch dem Niedergang der DDR-Kraftfahrzeugindustrie, und mit ihr auch der DDR-Feuerwehraufbauhersteller und -Löschgeräteindustrie, erscheint dieses Buch zu einem rechten Zeitpunkt. Das Interesse der Menschen, vor allem in Ostdeutschland, hat sich verstärkt der geschichtlichen Aufarbeitung des »Arbeiter- und Bauernstaates« zugewandt. Nicht aber Ostalgie ist der Grund, sondern eine mit einem entsprechendem Abstand zu den Ereignissen und Erscheinungsformen vorhandene Betrachtungsweise ruft Erinnerungen und auch Neugier hervor. Dazu gehört auch das

Kraftfahrzeug- und Feuerwehrwesen. So dürften die Darstellungen im vorliegenden Buch nicht nur den Chronisten und Technikbegeisterten eine Hilfe bei ihren Recherchen sein.

Es ist gut, dass über die wissenschaftliche Betrachtung und archivarisches Erfassung hinaus es auch zahlreiche praktische Beispiele für die Traditionspflege gibt. Feuerwehren selbst, aber auch Privatpersonen, Vereine und Feuerwehrmuseen erhalten, pflegen und restaurieren historische Geräte und Fahrzeuge auch aus dieser Zeit. In Ausstellungen und zu Veranstaltungen werden sie der Öffentlichkeit präsentiert und veranschaulichen wirkungsvoll ein Stück jüngerer Zeitgeschichte.

So gesehen dokumentieren diese Veröffentlichungen, was einst Ingenieure, Techniker, Arbeiter und Feuerwehrangehörige unter nicht leichten Bedingungen zuwege brachten, um Menschen und Sachwerte vor dem roten Hahn zu schützen.

Siegfried Bossack
Kreisbrandmeister

Vorsitzender der AG »Feuerwehrhistorik«
Riesa e.V.

Vorsitzender des Landesfeuerwehrverbandes
Sachsen e.V.



IFA W 50 Löschzug der AG Feuerwehrhistorik Riesa e.V. mit DL 30, TLF 16
und LF 16-TS 8.



W 50 Lösch- und Tanklöschfahrzeuge der Feuerwehren aus Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) auf dem Marsch zu einer Hochwasserschutz-Übung Ende der achtziger Jahre.

Verlagerung der LKW-Fertigung von Werdau nach Ludwigsfelde

Vier Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde im östlichen Teil Deutschlands die DDR gegründet. Die Überwindung der Kriegsschäden und der Neubeginn gestalteten sich mühsam.

Das galt auch für die Kraftfahrzeugindustrie, die, wie die übrige Wirtschaft im Osten, zum großen Teil durch Reparationsleistungen und Demontagen zusätzlich geschwächt war. Die Kraftfahrzeugfertigung begann bei den Firmen Framo in Hainichen und Phänomen in Zittau mit der Produktion kleiner Nutzfahrzeuge mit dreiviertel bzw. eineinhalb Tonnen Nutzlast. Das damalige Kraftfahrzeugwerk Zwickau nahm die Produktion des 3-Tonnen-Lastwagens H3 unter Verwendung vorhandener Teile aus der Kriegsproduktion auf. Die Weiterentwicklung dieses LKW führte zum Typ H3A. Parallel zur Entwicklung des H3A begann 1952 die Fertigung des 6-Tonnen-LKW H6 sowie des dreiachsigen, geländegängigen LKW G5.

Beide Typen wurden im VEB Lwa Werdau, dem späteren VEB Kraftfahrzeugwerk »Ernst Grube« gefertigt. Die H6-Produktion wurde Ende der fünfziger Jahre, die des G5 Anfang der sechziger Jahre eingestellt. Im VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau führte die Weiterentwicklung des H3A zum 4-Tonnen-LKW S 4000-1, dessen Produktion 1960 zum VEB Kraftfahrzeugwerk »Ernst Grube« Werdau verlagert wurde (vgl. auch Reihe Feuerwehr-Archiv, Band »IFA-Hauber aus Zwickau und Werdau«).

Der steigende Transportbedarf der DDR-Wirtschaft forderte die Bereitstellung eines Lastwagentyps mit höherer Nutzmasse. Die S4000-1-Produktion hatte, trotz zahlreicher Modernisierungen, ihre technischen Grenzen erreicht. Dem VEB Kraftfahrzeugwerk »Ernst Grube« Werdau wurde die Aufgabe gestellt, einen neuen Lastwagen mit mindestens viereinhalb Tonnen Nutzlast und 100 PS Leistung zu entwickeln. In kurzer Zeit fertigte Werdau entsprechende Prototypen unter der Bezeichnung W 45 (W für Werdau und 45 für die Nutzmasse 4,5 Tonnen) und stellte sie für die Erprobung bereit. Im März 1962 forcierte der 7. Deutsche Bauernkongress die Forderungen der Landwirtschaft nach leistungsfähigen Nutzfahrzeugen. Ähnliche Forderungen kamen aus anderen Wirtschaftsbereichen. Die Werdauer Fahrzeugbauer reagierten darauf mit der Entwicklung eines LKW mit fünf Tonnen Nutzmasse unter der Bezeichnung W 50. Die Wirtschaft forderte die Produktion von zwanzigtausend LKW jährlich, jedoch waren in Werdau maximal zehntausend Einheiten realisierbar, eine Werk- und damit Kapazitätsausdehnung nicht möglich. Standortuntersuchungen führten 1963 zu der Regierungsentscheidung, das Industriewerk Ludwigsfelde südlich von Berlin



Firmensignet des VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde (AWL).

VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde

Auf dem Gelände eines ehemaligen Daimler-Rüstungswerkes südlich Berlins erfolgte 1952 die Errichtung des VEB Industriewerk Ludwigsfelde (IWL) für die Herstellung und Montage von Flugzeugtriebwerken. Zudem wurden dort Dieselmotoren, Fahrradhilfsmotoren und Erntemaschinen produziert. Nach Einstellung des Flugzeugbaues in der DDR 1961 erfolgte die Konzentration auf die Fertigung von Motorrollern (von 1955 bis 1963 ca. eine Viertelmillion Roller der Typen »Pitty«, »Wiesel«, »Berlin« und »Troll«) sowie einer Kleinserie von Kübelwagen des Typs P3 für die NVA.

Mit dem Ministerratsbeschluss vom 3.11.1963 erfolgte eine neue Weichenstellung: Der VEB IWL wurde LKW-Produzent. Fast zwei Milliarden DDR-Mark werden in das neue Werk investiert. Am 17.7.1965 begann der Serienanlauf des IFA W 50. Die Gemeinde Ludwigsfelde bekommt das Stadtrecht, der Betrieb erhält den Namen VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde (AWL). In die LKW-Fertigung in Ludwigsfelde waren zahlreiche Zulieferbetriebe einbezogen, die Motoren, Getriebe, Kupplungen, Antriebswellen, Sitze und andere Teile fertigten. Im Werk selbst wurden nur Vorder- und Hinterachsen, Fahrgestellrahmen und Fahrerhäuser produziert. Zahlreich waren auch die Hersteller von Sonderaufbauten, denn AWL baute nur Normalpritschen und Kipperaufbauten. Trotz aller Anlaufschwierigkeiten wurde die Produktion kontinuierlich erhöht, und 1975 war das ursprüngliche Ziel von zwanzigtausend LKW pro Jahr erreicht. Im gleichen Jahr verließ der einhunderttausendste W 50 das Werk. In den achtziger Jahren werden jährlich dreißigtausend LKW ausgeliefert. Bis zum Ende von AWL im Jahr 1990 liefen über fünfhunderttausend W 50 vom Band.



Einer der zahlreichen in Werdau gefertigten Baumuster-LKW, noch als W 45 bezeichnet.

Technische Daten: LKW W 50 L

Baumuster 1965

Motor:	Wirbelkammer-Dieselmotor
Zylinderzahl:	4 (Reihe)
Hubraum:	6560 cm ³
Leistung:	110 PS/81 kW bei 2200 U/min (ab 1967 125 PS/92 kW)
Kraftübertragung:	Hinterachs-Antrieb
Getriebe:	5 + 1 Gänge, 2.- 5. Gang synchron
Radstand:	3200 mm
Spur:	1700/1778 mm
Länge:	6530 mm
Breite:	2500 mm
Höhe:	2600 mm
Bodenfreiheit:	300 mm
Fahrzeugmasse:	4600 kg
Zul. Gesamtmasse:	9800 kg
Nutzmasse:	5200 kg
Höchstgeschwindigkeit:	83 km/h
Kraftstofftank:	100 Liter

zum LKW-Werk auszubauen. Die Entwicklung des W 50 erfolgte bis 1964 in Werdau, wurde in der Produktionsvorbereitung von Ludwigsfelde übernommen und dort vollendet. In Werdau selbst wurde der LKW S 4000-1 parallel bis 1967 weiter produziert.

Der lang erwartete Serienanlauf des W 50 begann im Juli 1965. Der stärkere Motor (110 PS, ab 1967 125 PS), die auf fünf Tonnen vergrößerte

Nutzlast und bessere Bedingungen für den Kraftfahrer waren begrüßte Neuerungen. Trotz punktueller Detailverbesserungen wurde der W 50 fast unverändert über zwei Jahrzehnte hergestellt. An die hundert Aufbauvarianten mit verschiedenen Radständen und auf 4x2- oder 4x4-Chassis wurden im Zusammenwirken mit zahlreichen Kooperationspartnern gefertigt. Zu den zahlreichen Aufbauvarianten gehörten auch Lösch- und Sonderfahrzeuge für die Brandschutzorgane der DDR, die beginnend ab den genannten Jahren gefertigt wurden:

- 1968	LF16-TS 8	IFA W 50 L/LF
- 1968	DL30	IFA W 50 L/DL
- 1969	TLF16	IFA W 50 LA/TLF
- 1970	ELKW	IFA W 50 L/P
- 1975	WstW	IFA W 50 L/W
- 1977	RTGW	IFA W 50 L/BTP/F
- 1979	SW 30 C	IFA W 50 L/KC
- 1980	GW	IFA W 50 L/W
- 1981	DL30 K	IFA W 50 L/DL
- 1985	TLF16 GMK	IFA W 50 LA/TLF
- 1986	DL30/01	IFA W 50 L/DL
- 1986	TLF16.01	IFA W 50 LA/TLF

Die Feuerwehren der DDR verfügten bekanntlich über einen einheitlichen, zentral geplanten und verteilten Standard-Fahrzeugpark. Dies resultierte nicht nur vordergründig aus der zentralen Leitung und Planung und den damit einhergehenden stetigen wirtschaftlichen Zwängen und

Engpassen. Die Einheitlichkeit bei den Lösch- und Sonderfahrzeugen der Feuerwehr war ein gewollter Effekt. Im ganzen Land stand flächendeckend einheitliche Technik mit gleichem taktischen Einsatzwert zur Verfügung. Dies erleichterte das Zusammenwirken der unterschiedlichen Feuerwehren, und ein ausgebildeter Feuerwehrangehöriger konnte an jedem beliebigen Ort von Arkona bis Zittau vollwertigen Einsatzdienst verrichten. Neben den Standardfahrzeugen gab es eine Reihe von Sonderanfertigungen, nicht nur bei den betrieblichen Feuerwehren. Auf dem Fahrgestell des W 50 gehörten dazu zum Beispiel das Ölhavariefahrzeug, der Tauchergeräte- und Taucherrettungswagen, die beiden Abgas-Löschfahrzeuge und einige andere mehr.

Mit der Einführung der Lösch- und Sonderfahrzeuge auf den Fahrgestelltyp W 50 ab 1968 war nicht nur die Ersatzbeschaffung älterer Technik zu lösen. Vielmehr war eine wesentliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge und deren Einsatzmöglichkeiten erreicht worden, auch wenn es im Einzelfall – wie zum Beispiel beim GW und RTGW – gegenüber den Vorgängermodellen auf S 4000-1 Rückschritte gab. So wie der W 50-

Einsatzfahrzeuge des Kommandos F Leipzig – 1989

Anz./Bezeichnung	Kurzbezeichnung/Fahrgestelltyp	
7 Löschgruppenfahrzeuge	LF 16-TS 8	IFA W 50 L
7 Tanklöschfahrzeuge	TLF 16	IFA W 50 LA
4 Drehleitern mit Korb	DL 30 K	IFA W 50 L
2 Schlauchwagen	SW 30 C	IFA W 50 L
2 Gerätewagen	GW	IFA W 50 L
1 Taucher-Gerätewagen	TGW	IFA W 50 LA
1 Einsatz-Lastkraftwagen	ELKW	IFA W 50
1 Tanklöschfahrzeug	TLF 32	Tatra 815
1 Kranwagen	KW 28	Tatra 815
2 Rettungswagen	RTW	Barkas B 1000
1 Ausrückedienstwagen	ADW	Barkas B 1000
1 Atemschutzkontrollwagen	ASKW	Barkas B 1000
1 Leichtschäumlöschfahrzeug	LF 8-LS 1/1	Robur LO 2002 A
3 Vorausfahrzeuge	VF	Barkas B 1000
21 Anhänger		



Frontansicht eines IFA W 50, hier ein TLF 16 GMK auf W 50 LA/TLF.



Frontansicht eines IFA W 50 in Militärausführung. Es fehlen das IFA- und W 50-Schild am Kühlergrill. Zusätzlich verfügt der LKW über Spill und Dachluke.



1968 dominierten noch die Hauberfahrzeuge S 4000-1 die Fuhrparks der Feuerwehr, wie hier bei der Feuerwehr im Bunawerk. Doch der erste W 50, ein TLF 16 (Bildmitte), ist bereits im Einsatz.

LKW alle Bereiche der Wirtschaft dominierte, war es auch bei den Feuerwehren. Die Mehrzahl der Lösch- und Sonderfahrzeugtypen in der DDR war auf dem Fahrgestell W 50 aufgebaut (s. Farbbabb.1). Trotz der aus heutiger Sicht teilweisen Unzulänglichkeit, wie zum Beispiel die zu schwache Motorisierung oder die begrenzte Zuladungsmöglichkeit, entsprachen die Feuerwehrfahrzeuge durchaus den Erfordernissen. Denn nicht nur die Fahrzeuge zählen, auch das persönliche Engagement und der Ausbildungsgrad der Feuerwehrangehörigen sowie die ausgereifte Einsatztaktik bestimmen über deren Einsatzwert.

Einfahren entfällt bei Feuerwehrfahrzeugen auf Fahrgestell W 50

Zur Realisierung des Neuerervorschlages eines Neuererkollektivs der Fachschule des MdI »Hermann Matern« (Reg.-Nr. MdI 277/69) wurde nach sorgfältiger Prüfung in Zusammenarbeit mit dem VEB IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde von der Hauptabteilung Feuerwehr festgelegt: Für Lösch- und Sonderfahrzeuge der Brandschutzorgane auf Fahrgestell W 50 der Neuproduktion ab Baujahr 1972 fällt die Einfahrperiode weg. Beibehalten wird eine Erprobungsperiode von 200 km Fahrstrecke, damit die Nutzer die Eigenschaften des Fahrzeuges kennenlernen. Die Einfahrperiode entfällt auch nach dem Einbau von fabrikneuen und generalüberholten W50-Motoren in Lösch- und Sonderfahrzeuge der Brandschutzorgane. Hier wird lediglich eine Einlaufperiode von 4 Stunden beibehalten. ... Neben erheblichen finanziellen und materiellen Einsparungen führt der Vorschlag zur Verkürzung der Zeit bis zur Indienststellung neuer Technik und damit zur Erhöhung der Einsatzbereitschaft.

(Unser Brandschutz, 6/1972)

Das Löschgruppenfahrzeug LF 16-TS 8 auf IFA W 50 L

Das erste Einsatzfahrzeug für die Feuerwehren, das auf W 50-Fahrgestell aufgebaut wurde, war das **Löschgruppenfahrzeug LF 16-TS 8** (s. Farbabb. 2 und 5). Nach umfangreichen Tests des Baumusterfahrzeuges begann 1968 die Serienfertigung des LF 16-TS 8 auf W 50 L/LF im VEB Feuerlöschgerätekwerk Luckenwalde.

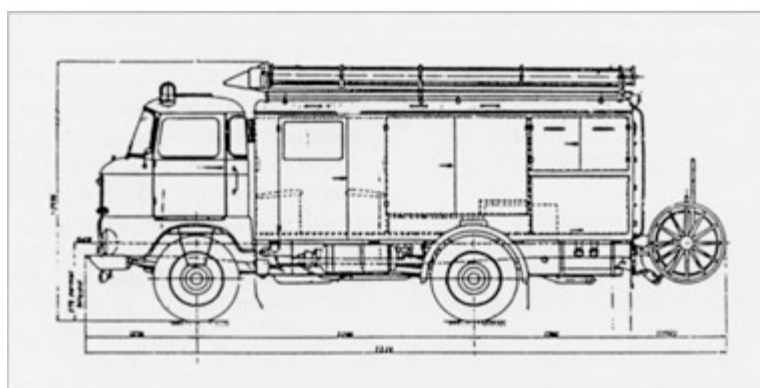
Im Vorfeld der Fertigung des LF 16 gab es 1965 auch ein Projekt für ein LF mit einem im Aufbau integrierten Mannschaftsraum und serienmäßigen LKW-Fahrerhaus. Das damalige Pflichtenheft der Hauptabteilung Feuerwehr forderte unter anderen die Trennung von Aufbau und Kabine. Da das Automobilwerk Ludwigsfelde die Herstellung von verlängerten Fahrerhäusern ablehnte, projektierte der VEB FLG Luckenwalde kurzerhand den Aufbau mit integrierter Mannschaftskabine. Aber bereits in der Planungsphase fühlten sich die Ingenieure nicht wohl mit dieser Lösung. Ihr Ehrgeiz war geweckt und unter Leitung eines erfahrenen Karosseriekonstruktors begann man in Luckenwalde eine Gruppenkabine für den W 50 als Baumuster zu erstellen. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen und so produzierte der VEB FLG Luckenwalde fortan verlängerte Fahrerhäuser für den W 50 selbst. Die Forderung zur Trennung von Aufbau und Kabine war erfüllt.

Die Gruppenkabine für zehn Personen war erstmals in Ganzstahlbauweise ausgeführt. Der Ge-

räteräumeaufbau war, wie beim Vorgängermodell S 4000-1, in Gemischtbauweise aus Hartholzgerippe mit Blechbeplankung gefertigt und nahm die gesamte löschtechnische Ausrüstung auf. Die Aufteilung der Geräteräume folgte im Wesentlichen der bisher bewährten Art, so dass auch hier die gegenseitige Behinderung der Trupps bei der Geräteentnahme vermieden wurde. Beim Öffnen der Türen schaltete sich die Beleuchtung der Geräteräume automatisch ein. Die im vorderen Geräteraum auf der linken Fahrzeugseite mitgeführte Tragkraftspritze konnte gegen eine Lenzpumpe, einen Hochverschäumungsgenerator oder auch zehn weitere B-Druckschläuche ausgetauscht werden. Über der Hinterachse waren ein 200-Liter-Löschwassertank und ein 200-Liter-Schaumbildnerbehälter eingebaut. Zusätzlich wurden vier Kanister mit je 20 Litern Netzmittel mitgeführt. Auf dem begehbaren Aufbaudach lagerten die



LF 16-TS 8 auf W 50 L der FF Großenhain
aus dem VEB Feuerlöschgerätekwerk Luckenwalde,
Baujahr 1974.



Maßskizze des Projektes von 1965: LF 16 auf W 50 L mit Serienfahrerhaus
und im Aufbau integrierter Mannschaftskabine.