

Sonderband S-64

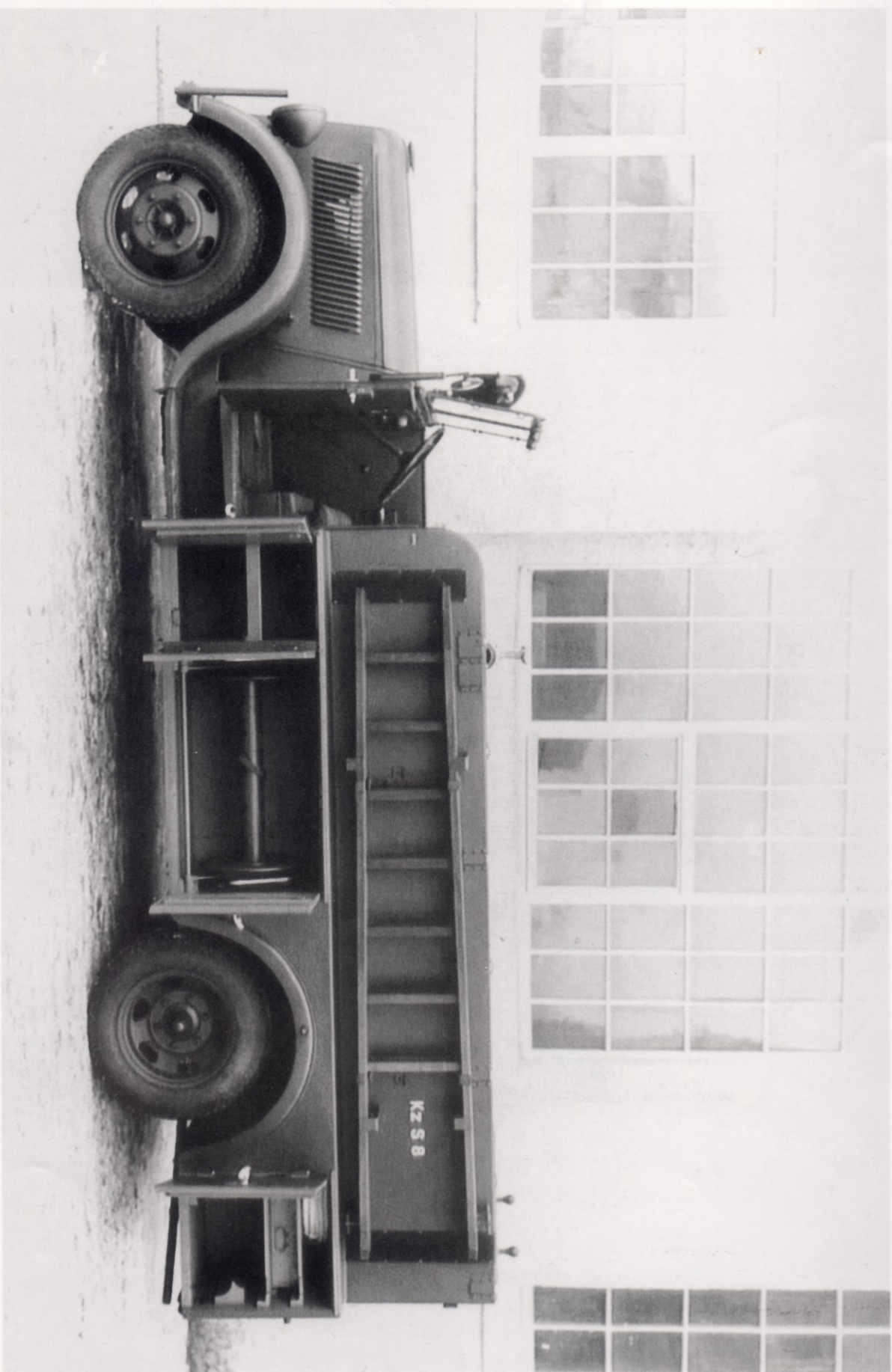
Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



DIE FAHRZEUGE DER LUFTSCHUTZEINHEITEN DER LUFTWAFFE

Markus Jaugitz



Opel Blitz 1,5 to als Kraftzugspritze KzS 8 (spätere Bezeichnung LF 8). Diese 1938 bei Magirus gefertigte Serie hatte noch einen komplett offenen Aufbau.

Waffen-Arsenal

Sonderband S-64

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



DIE FAHRZEUGE DER LUFTSCHUTZEINHEITEN DER LUFTWAFFE

Markus Jaugitz

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt

VORWORT

Die motorisierten Luftschutz-Abteilungen der Luftwaffe - LS-Abteilungen (mot) – waren überregional bei der Bekämpfung besonders schwerwiegender Luftkriegsschäden mit drohender Katastrophenentwicklung, insbesondere im Hinblick auf das Kriegspotential und den Ablauf des gesamten öffentlichen Lebens im 2. Weltkrieg, im Deutschen Reich und den besetzten Gebieten eingesetzt.

Mit diesem Band soll versucht werden, die Leistungen der Angehörigen dieser Verbände, die nach den schrecklichen Bombenangriffen die Not und das Leid der Zivilbevölkerung linderten, entsprechend zu würdigen.

QUELLENANGABE

Der zivile Luftschutz im 2. Weltkrieg
Die unbekannte Armee
...als alles in Scherben fiel
Feuersturm über Hamburg
Sprengkommandos
Die motorisierten LS-Einheiten
der Luftwaffe im Krieg
Der Luftschutz in Wehrmachtsanlagen

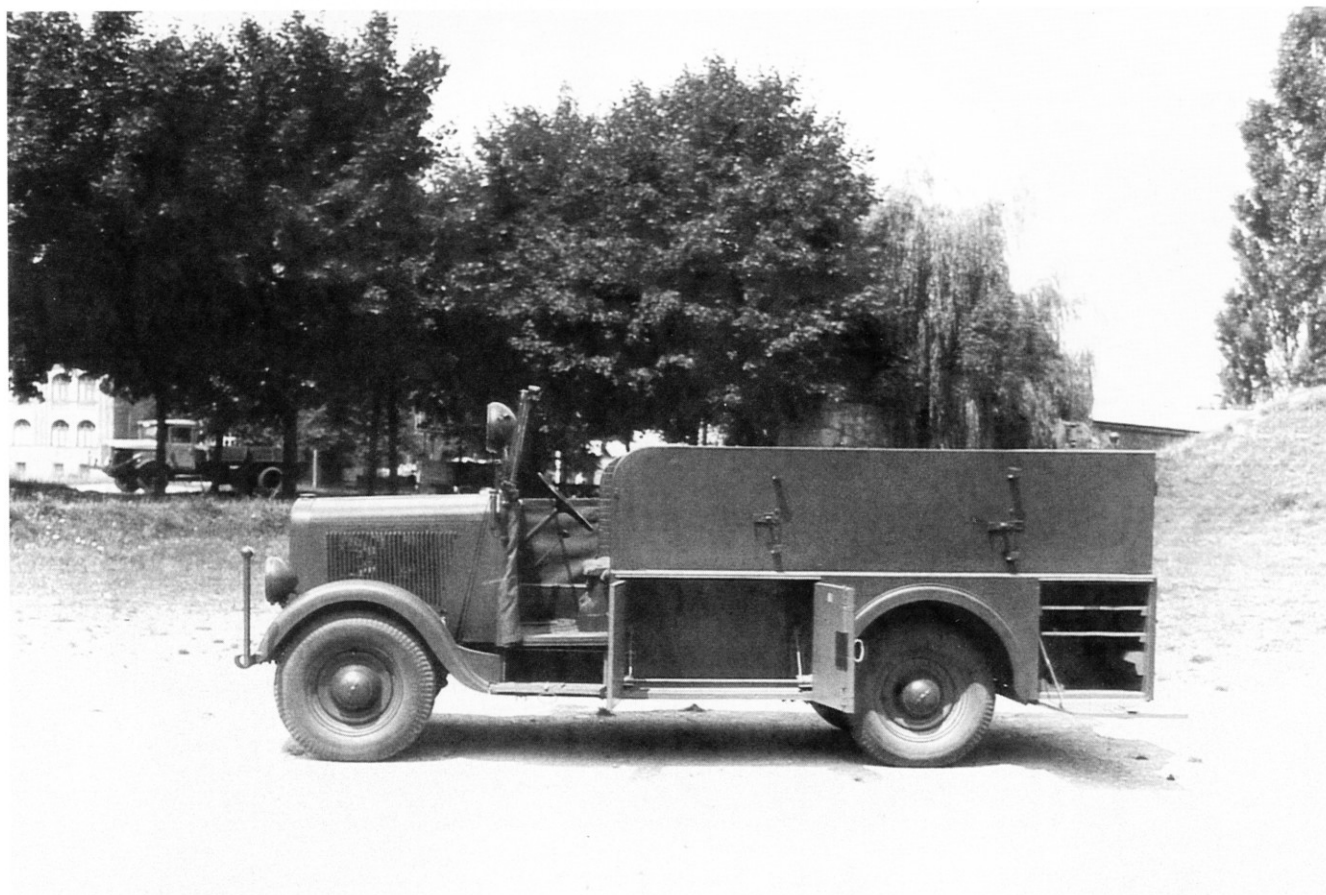
Hampe
Hampe
Hampe
Brunswig
Rauschert
Pforr

Diverse Dienstvorschriften des Luftschutzes sowie amtliche Dokumente

Bibliothek
Bundesamt für
Zivilschutz
Bibliothek
Bundesamt für
Zivilschutz

Unterlagen über Kampfstoff-Einsätze
und Schutzausstattung
Privates Bildmaterial und Dokumente

Archiv Karl-
Heinz Dürr
Archiv Markus
Jaugitz



Opel Blitz 1 to als Kraftzugspritze KzS 8, Bauart 1937.

© Copyright, 2002

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
VDA Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3 - 79 09 -07 38 - 3

Vertrieb:
PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70
<http://www.podzun-pallas.de>

Euro 10,10

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
St-Leonharder Str. 101

Für den österreichischen Buchhandel:
Buchhandlung Stöhr GmbH, Lerchenfelder Straße 78-80, A-1080 Wien

EINLEITUNG

Nach Ende des 1. Weltkrieges untersagten die Bestimmungen des Versailler Vertrages Deutschland den Besitz aller Waffen und Mittel – Flugzeuge, Luftabwehrgeschütze, Scheinwerfer, etc. – für einen aktiven Luftschutz.

Dennoch verfolgte man in den darauffolgenden Jahren die weltweiten Diskussionen zu den Themen "Gaswaffe" und "Luftkrieg". Auf allen internationalen Konferenzen sprach man von der "Humanisierung des Krieges", das heißt, man wollte erreichen, dass kriegerische Handlungen nicht auf die Zivilbevölkerung sowie deren Wohn- und Arbeitsstätten außerhalb des Operationsgebietes ausgeweitet werden.

Doch die Angst, dass die wehrlose, friedliche Bevölkerung bei einem zukünftigen Konflikt Opfer eines völkerrechtlich nicht verbotenen Luftkrieges werden, bei dem vielleicht zusätzlich auch noch Kampfstoffe zum Einsatz gebracht werden könnten, wuchs.

So blieb das Reichswehrministerium nicht untätig und stellte im Herbst 1925 die ersten Richtlinien für die Organisation des Reichsluftschutzes auf. Ab Mai 1926 wurde Deutschland ausdrücklich wieder zugestanden, dass die Reichswehr berechtigt sei, die für die Luftabwehr vom Boden aus notwendigen Maßnahmen zu treffen.

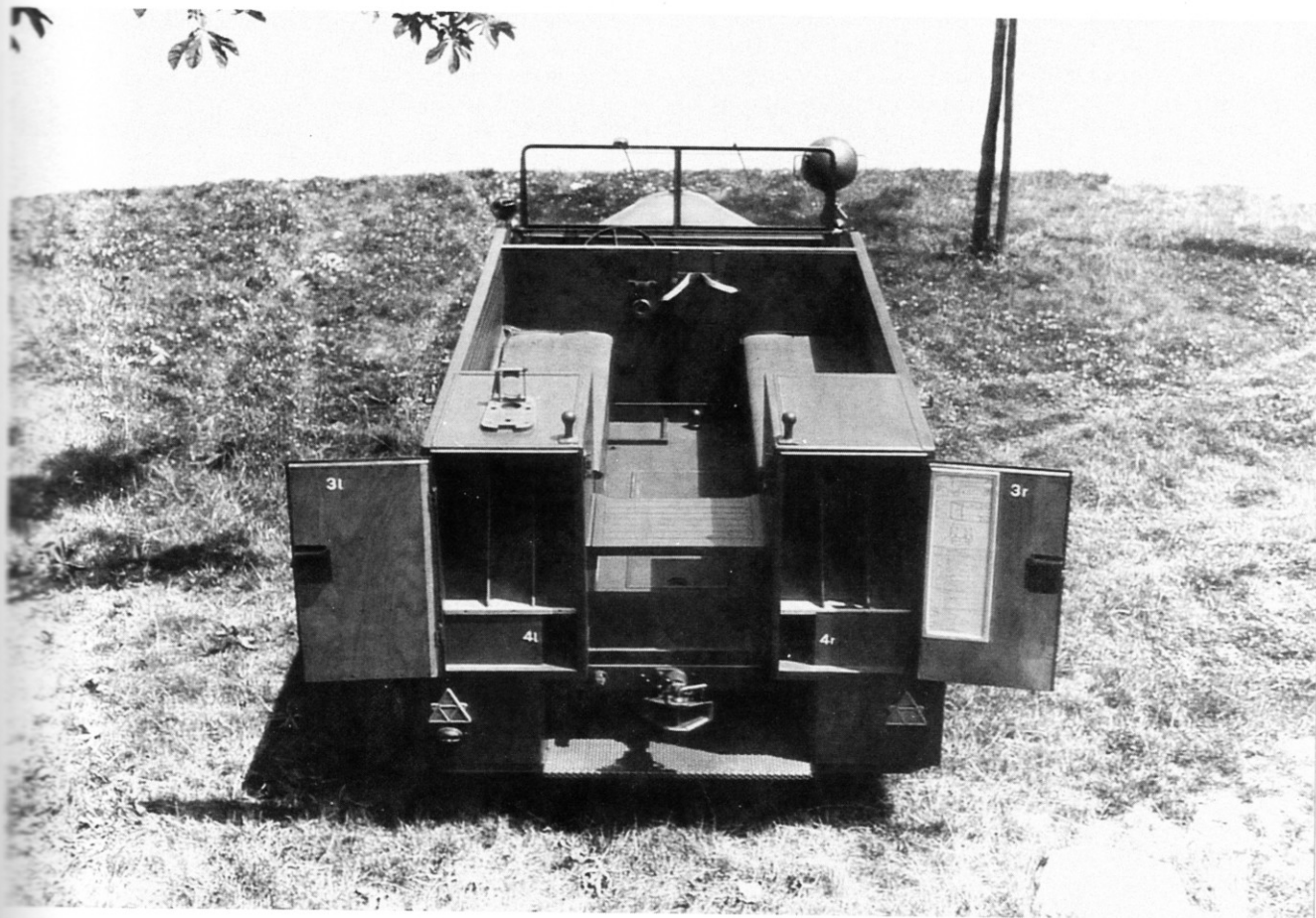
1927 folgte die Gründung des "Deutschen Luftschutzes e.V.". Dieser hatte zur Aufgabe, die Bevölkerung über die Luftgefahr und den zivilen Luftschutz aufzuklären.

Es blieb in den darauffolgenden Jahren jedoch zweifelhaft, durch welche Organisation der Luftschutz praktisch im einzelnen durchgeführt werden sollte.

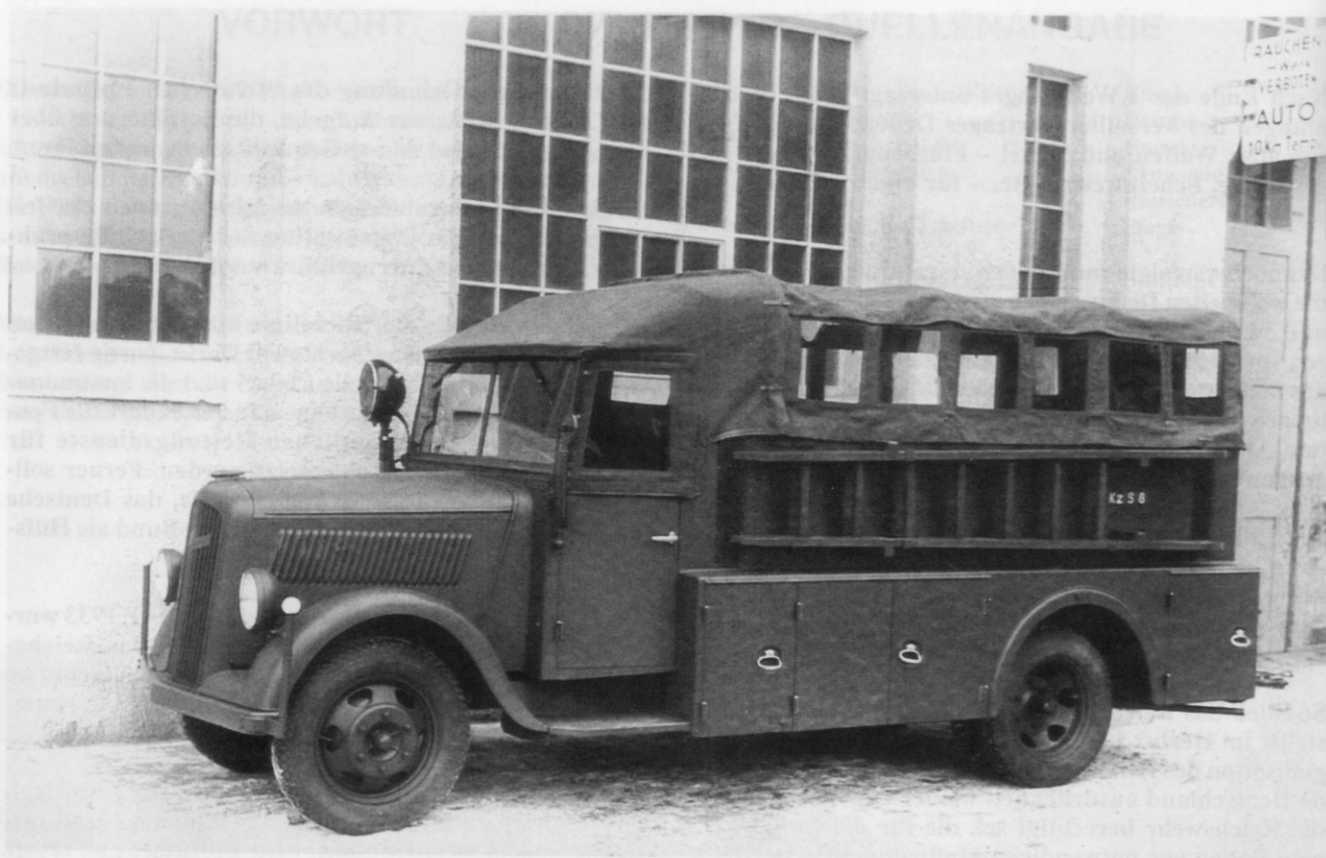
Im Juli 1931 wurde die "Richtlinie für die Organisation des zivilen Luftschutzes" erlassen. Darin wurde festgelegt, dass in erster Linie die Polizei und die kommunalen Behörden und Einrichtungen, insbesondere die Feuerwehren und die öffentlichen Rettungsdienste für Luftschutzmaßnahmen eingesetzt werden. Ferner sollten Einheiten der Technischen Nothilfe, das Deutsche Rote Kreuz und der Arbeiter-Samariter-Bund als Hilfskräfte herangezogen werden.

Nach der Machtübernahme durch die NSDAP 1933 wurde in zweijähriger Aufbauarbeit durch das Reichsluftfahrtministerium die Organisation des Luftschutzes geschaffen. Im Juni 1935 wurde dann das Luftschutzgesetz verabschiedet.

In den nachfolgenden Verordnungen wurde festgelegt, dass die Organisation und die Durchführung des Luftschutzes beim "Reichsminister für Luftfahrt und Ober-



Kraftzugspritze KzS 8 auf Opel Blitz 1 to.



Opel Blitz 1,5 to als Kraftzugspritze KzS 8 (Aufbau Magirus), Bauart 1938.



befehlshaber der Luftwaffe (RdL u. ObdL) liegen. Innerhalb des Reichsluftfahrtministeriums erfolgte die Bearbeitung von Angelegenheiten des zivilen Luftschutzes bei der neu geschaffenen "Inspektion der Flakartillerie und des Luftschutzes". Später wurde das Aufgabengebiet Flak und Luftschutz getrennt und die Luftwaffeninspektion 13 (LIn 13) gebildet.

Nach Vorgabe der LIn 13 wurden die Städte und Gemeinden des Reiches je nach Grad der Gefährdung in Luftschutzorten der Kategorie I bis III eingestuft. In allen Luftschutzorten war ein Sicherheits- und Hilfsdienst (SHD) auf Basis der Polizeiorganisation aufzubauen. Dies war naheliegend, da bereits der Katastrophenschutz selbst Aufgabe der Polizei war.

Nur diese verfügte über eine örtlich und regional aufgebaute behördliche Befehlsstruktur mit den notwendigen Nachrichtenverbindungen. Das Polizeioffizierskorps war theoretisch und praktisch in Großeinsätzen geschult und in der Führung von Verbänden ausgebildet.

Im Sicherheits- und Hilfsdienst wurden die schon im Frieden für den Schutz der Allgemeinheit bestehenden Organisationen staatlicher, kommunaler und privater Art zusammengefasst, straff gegliedert und einheitlich geführt. Das Personal stellten für den

Sicherheitsdienst:	die Polizei,
Feuerlöschdienst:	die Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren,
Luftschutz-Instandsetzungsdienst:	die Technische Nothilfe,
Luftschutz-Entgiftungsdienst: (Gasabwehrdienst)	die Straßen- und sonstigen Reinigungsbetriebe,
Luftschutz-Sanitätsdienst:	die öffentlichen Gesundheitseinrichtungen und das Rote Kreuz,
Luftschutz-Veterinärdienst:	Tierärztliche öffentliche und private Anstalten und Organisationen,
die Fachtruppe:	die Störungsdienste der Versorgungsbetriebe,
die Havarietruppe:	die Schifffahrts- und Hafenbetriebe
den Hafenluftschutz:	die Wasserbauämter

Diese Struktur war letztendlich auch aktuell, als am 1. September 1939 der 2. Weltkrieg begann.

Im Zuge des organisatorischen Aufbaues des zivilen Luftschutzes hatte man sich zunächst mit der Schaffung ortsgebundener Luftschutzeinrichtungen befaßt. Ihre Grundlage bildete vor allem der behördliche Sicherheits- und Hilfsdienst. Spätere Überlegungen führten dazu, bewegliche Luftschutzkräfte bereitzustellen, die im Bedarfsfall auch außerhalb ihres Luftschutzortes eingesetzt werden konnten. Diese sollten motorisiert, formationsmäßig gegliedert und nach truppenmäßigen Gesichtspunkten und Grundsätzen geführt, auch außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches eingesetzt werden und wirksame Hilfe bringen.

Bei Kriegsbeginn wurde vom Reichsluftfahrtministerium mit Verfügung vom 25.11.1939 die Aufstellung von zusätzlichen, beweglichen Verbänden, den motori-

sierten Sicherheits- und Hilfsdienst-Abteilungen - SHD-Abteilungen (mot) - befohlen.

In diesem Zusammenhang sollten bestimmte SHD-Einheiten aus dem Bestand der zur Verfügung stehenden SHD-Kräfte herausgelöst und zu geschlossenen, vollmotorisierten Verbänden zusammengefaßt werden. Die Kommandeure und ihre Gehilfen waren erfahrene Polizei-Offiziere.

Durch diese Maßnahme ergab sich folgendes Problem. Auf der einen Seite war die Polizei, zu deren Auftrag die Aufstellung der SHD-Abteilungen (mot) gehörte und die verantwortlich für die Ausbildung und die Einsatzbereitschaft der Verbände im jeweiligen Dienstbereich waren. Auf der anderen Seite gab es die Kommandostellen der Luftwaffe. Als zuständige Dienststelle für den zivilen Luftschutz, bestimmten sie die taktische Verwendung, sowie die Geräte und fahrzeugmäßige Ausstattung. Ferner hatten beide Befehlsgremien, sowohl die Polizei wie auch die Luftwaffe das Besichtigungs- und Überprüfungsrecht.

Dieses zweigleisige Unterstellungsverhältnis war nicht zweckmäßig und für die Truppe in keiner Weise befriedigend. Verschiedenerorts kam es zu Kompetenzproblemen der betroffenen Kommandeure.

Hinzu kam ferner, dass mit Beginn des Westfeldzuges 1940 und später im Rußlandfeldzug eingesetzte SHD-Abteilungen (mot) aus taktischen Gründen anderen Heeresdienststellen unterstellt wurden.

Zur Vermeidung weiterer Zuständigkeitsprobleme, verfügte das Reichsluftfahrtministerium am 10.03.1942, dass die SHD-Abteilungen (mot) als motorisierte Luftschutz-Abteilungen - LS-Abteilungen (mot) - in die Luftwaffe überführt werden. Hierdurch wurde vor allem das Unterstellungsverhältnis auf eine einfache und klare Form gebracht.

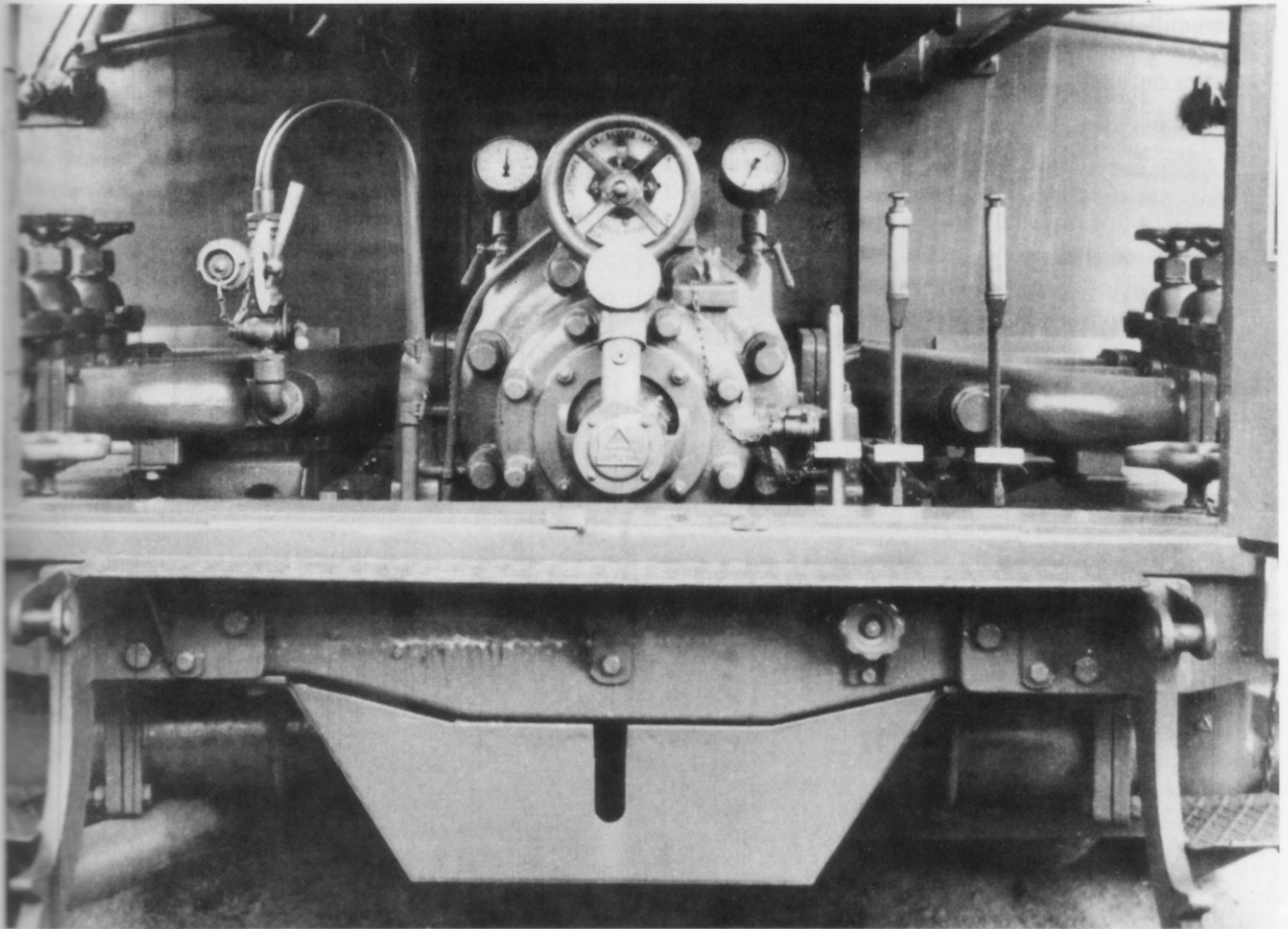




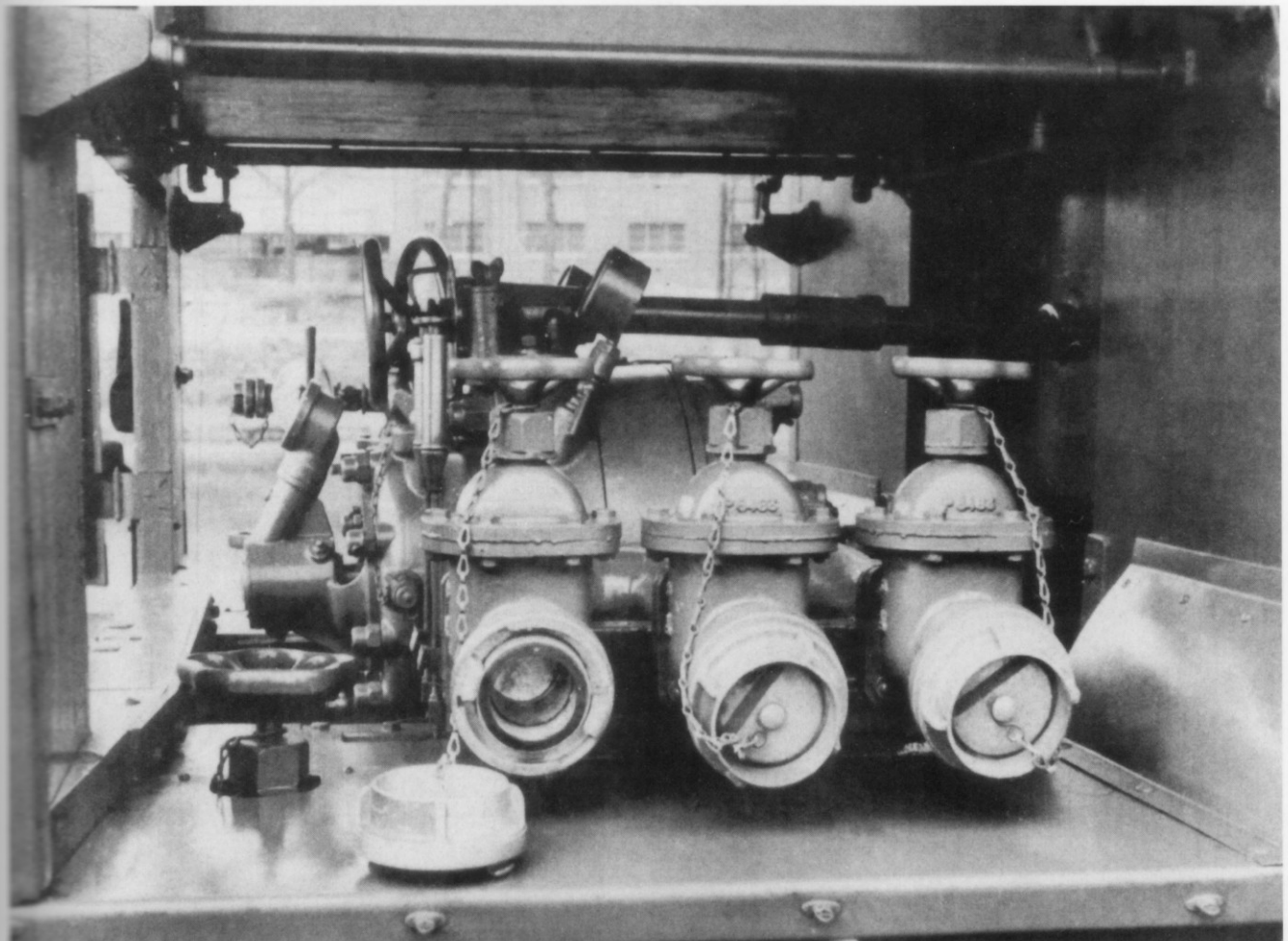
Mercedes Benz Typ L 3750 als
Kraftfahrspitze KS 25, Baujahr
1939.

Seitenansicht der Kraftfahrspitze KS 25 auf Basis Mercedes Benz Typ L 3750 mit geöffneten Türen.



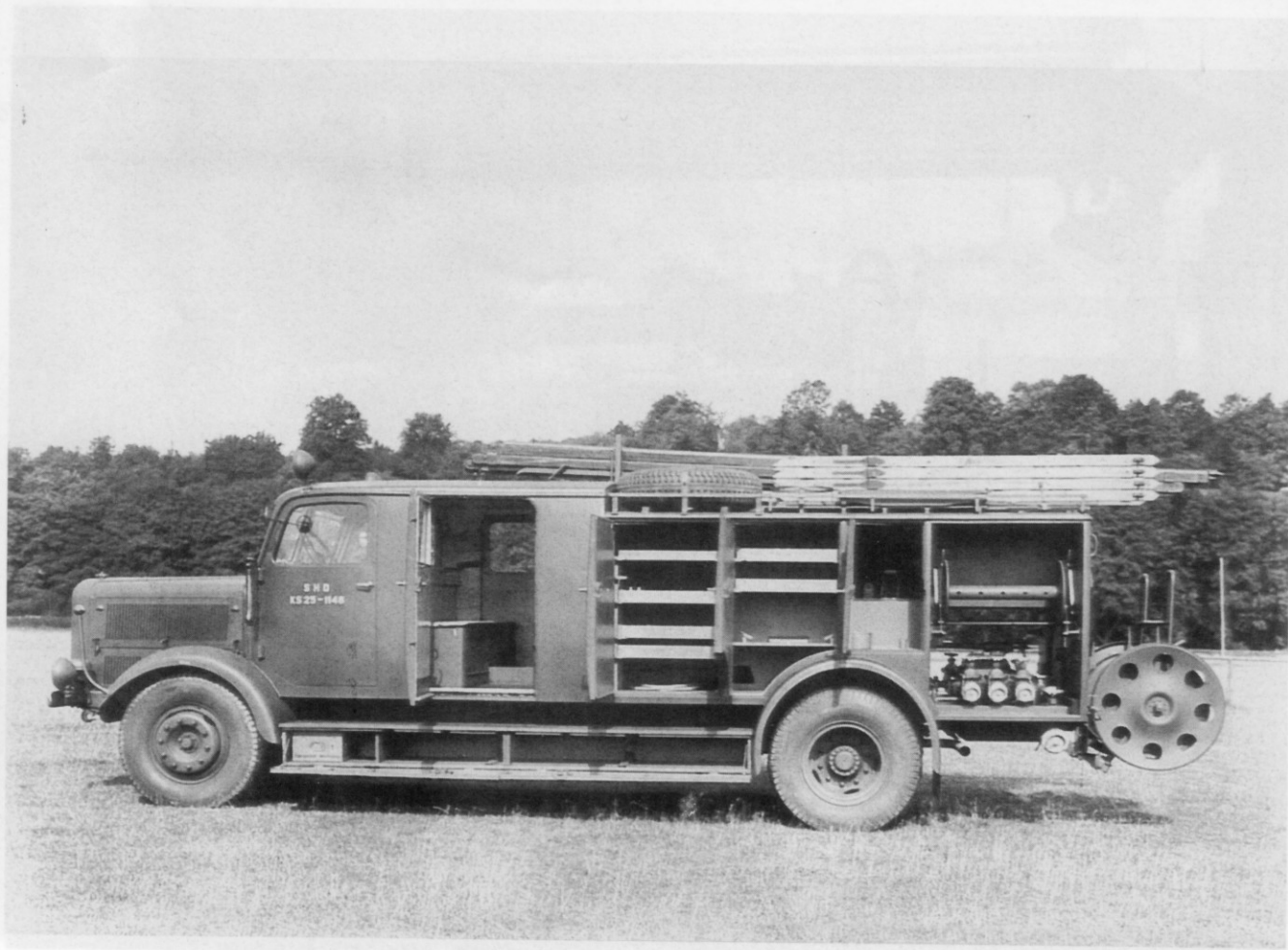


Rück- und Seitenansicht auf die in der Kraftfahrsspritze KS 25 eingebaute Pumpe.





Späteres Modell der Kraftfahrerspritze KS 25 auf Basis des Mercedes Benz L 4500 S (Baujahr 1941).



Organisation und Ausstattung der LS-Abteilungen (mot.) der Luftwaffe

Die motorisierten LS-Einheiten gingen, wie schon erwähnt, aus den SHD-Abteilungen (mot) hervor und wichen hinsichtlich der Organisation, der personellen Besetzung und ihrer Ausstattung nur geringfügig von ihren Vorgängern.

Da der Aufbau und Ausstattung die Grundlage der späteren LS-Abteilungen (mot.) bildete, soll hier zunächst die Organisation und die Ausrüstung der SHD-Abteilungen (mot.) vorgestellt werden. Diese sollten in der Lage sein, Luftkriegsschäden jeder Art, erfolgreich bekämpfen zu können.

An der Spitze der motorisierten SHD-Abteilung stand der Kommandeur. Ihm unterstanden der Stab und die Einsatzeinheiten.

Diese waren wie folgt strukturiert:

Der Abteilungsstab

Personalstärke:
durchschnittlich 34 Mann

Fahrzeugbestand:
8 PKW, 3 LKW, 3 Beiwagen-Kraftträder sowie je ein Fernsprechbau-Spezialfahrzeug und ein schwerer Lastzug (bewegliche Kfz-Instandsetzungs-Werkstatt)

Als Untereinheiten unterstanden dem Abteilungsstab:

2 Feuerwehr- und Entgiftungsbereitschaften mit je einem Gasspürtrupp

1 Feuerwehrbereitschaft

1 Instandsetzungsbereitschaft

1 Sanitätsbereitschaft mit Krankentransportstaffel

1 Ergänzungsstaffel

1 Tross

Die Feuerwehr- und Entgiftungsbereitschaft (F.u.E.-Bereitschaft)

Personalstärke:

101 Mann (1 Bereitschaftsführer, 5 Zugführern, 17 Gruppenführer und 78 Mannschaften.)

Interne Gliederung:

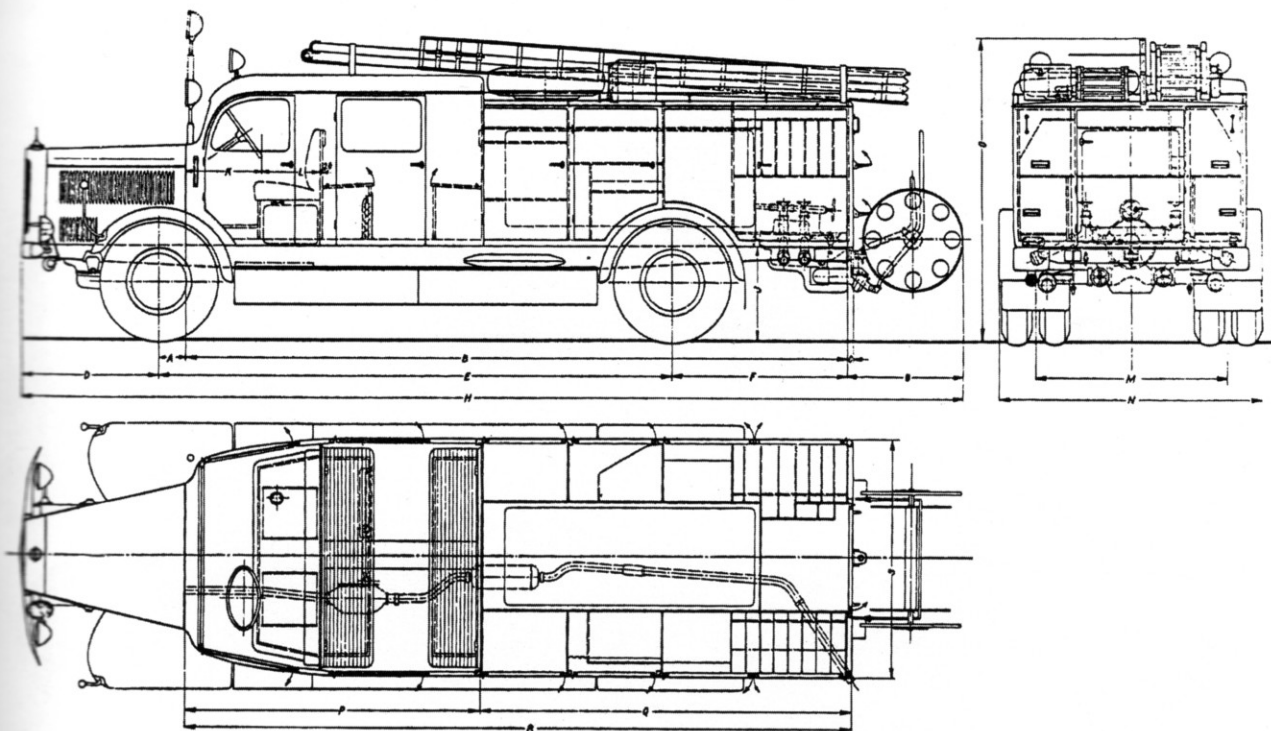
2 schwere Löschzüge mit je 2 Feuerlöschfahrzeugen (LF 25)

1 leichter Löschzug mit je 2 Tragkraftspritzen (TS 8)

1 Entgiftungszug (nur in der 1. u. 2. F.u.E.-Bereitschaft, die 3. Bereitschaft war reine Feuerwehrbereitschaft)

Fahrzeugbestand:

7 PKW, 4 Löschfahrzeuge LF 25, 2 Löschfahrzeuge LF 8, 3 Schlauchwagen, 1 Drehleiter, 2 Entgiftungs-Spezialkraftfahrzeuge (Ekfz.) mit je einem Troganhänger, 2 LKW zum Mitführen von Schaumlöschmittel und Hilfsgerät, 1 LKW als Küchenwagen mit angehängter Feldküche und 3 Beiwagen-Krafträder.



		A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	Bereifung
Domier-Benz A-B	Typ 2.45501	240	5140	20	1230	4000	1680	1040	4450	215	655	522	1716	2350	42700	2640	3350	5900	2100	270-30
Domier-Benz A-B	Typ 65145	276	6072	24	1159	4750	1800	1022	4525	225	685	515	1714	2350	42750	2680	3440	6100	2100	270-30

Gezeugt von	Datum	Name	Der Reichsführer $\frac{1}{4}$ und Chef der Deutschen Polizei im RmdL —O.-KdoTr(2)—
Gezeichnet	1.2.41	<i>[Signature]</i>	
Geprüft	1.2.41	<i>[Signature]</i>	
Freigegeben	1.2.41	<i>[Signature]</i>	
Abfahrfahrer	Großes-Löschgruppenfahrzeug		GLG 4501
1:20	—GLG—		Erwartet für <i>[Signature]</i>

Maßstabzeichnung des Mercedes Benz L 4500 S als Kraftfahrerspritze KS 25.



Opel Blitz 3 to als Kraftfahrspitze FL KS 15 mit Aufbau Magirus. Ab April 1943 wurde das FL KS 15 bzw. KS 15 in LF 15 umbenannt.

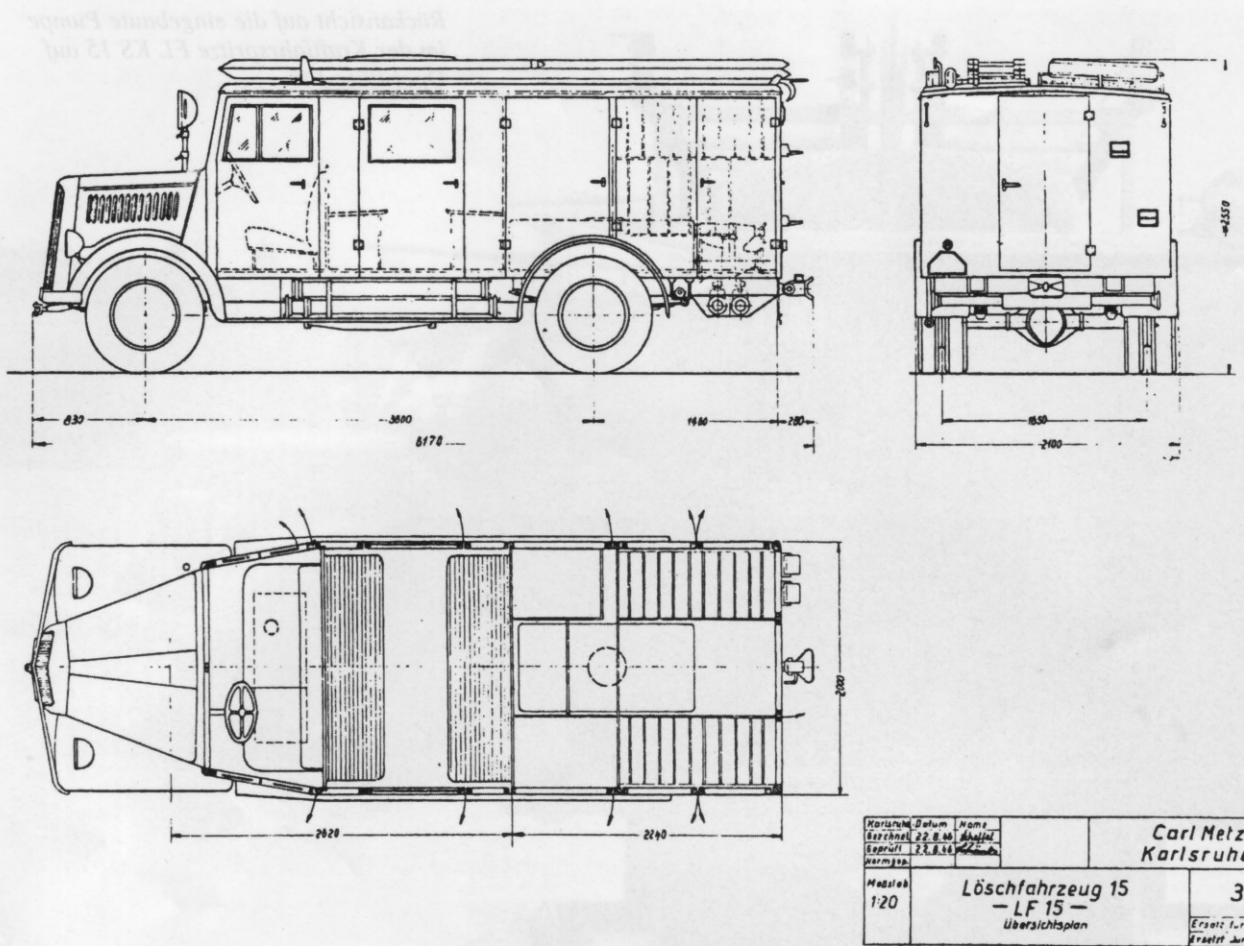




*Rückansicht auf die eingebaute Pumpe
im der Kraftfahrspitze FL KS 15 auf
Opel Blitz 3 to.*

Opel Blitz 3 to als Löschfahrzeug LF 15, Baujahr 1944.

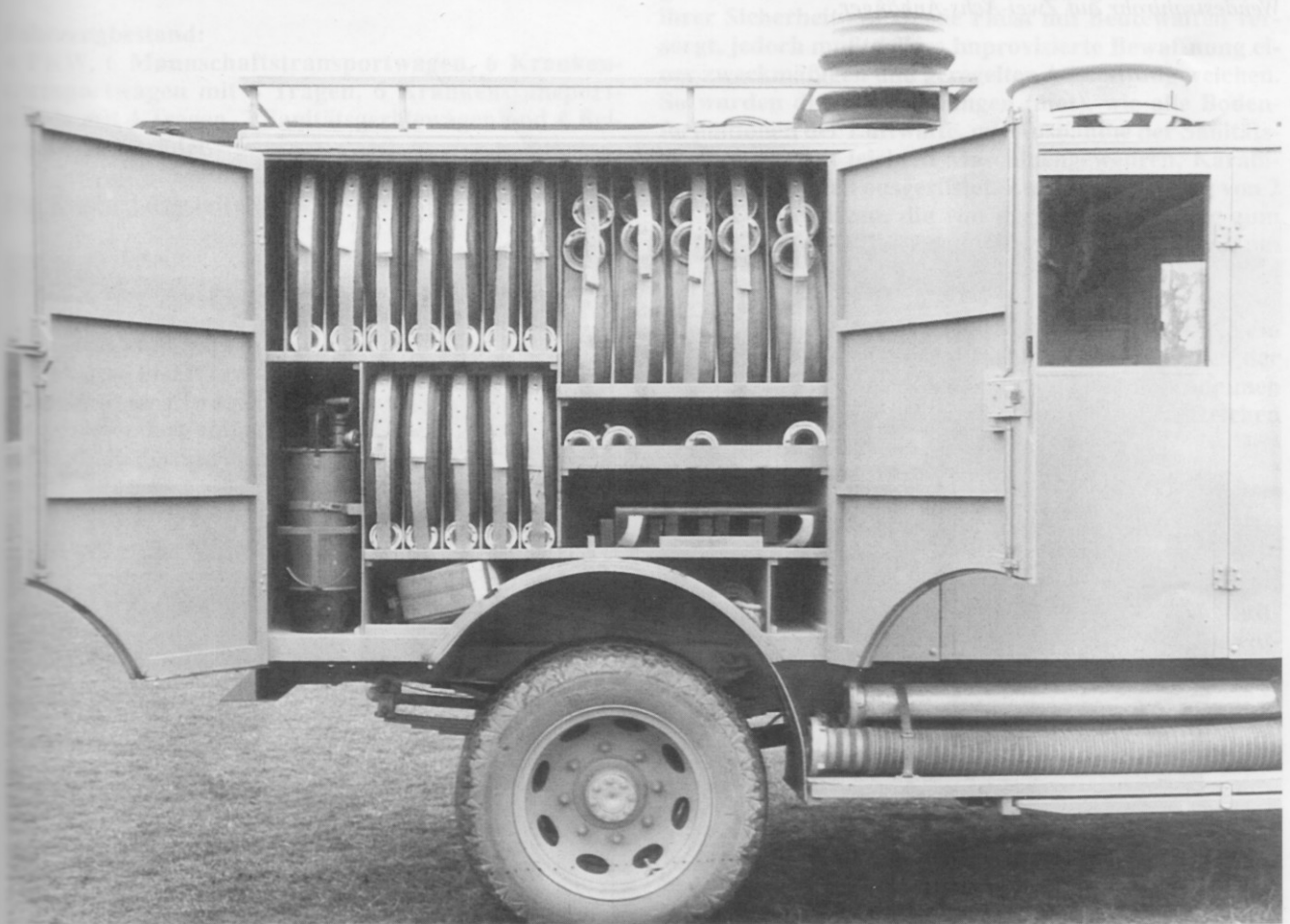






Die Aufbauten der späten LF 15 waren nicht mehr aus Stahlblech sondern aus Hartfaserplatten gefertigt.

Blick in die geöffneten hinteren Aufbauten.





Wendestrahlsrohr auf Zwei-Achs-Anhänger.



Die Instandsetzungsbereitschaft (I.-Bereitschaft)

Personalstärke:

111 Mann (1 Bereitschaftsführer, 4 Zugführern, 1 Hauptwachtmeister, 11 Gruppenführer und 94 Mannschaften)

Interne Gliederung:

4 Instandsetzungszüge mit je 2 Instandsetzungsgruppen. Jeder Gruppe verfügte über einen Mannschaftswagen und einen Gerätewagen.

Fahrzeugbestand:

6 PKW, 8 Mannschaftswagen, 8 Gerätewagen, 1 LKW mit Anhänger für schweres Baugerät und -material, 1 LKW als Küchenwagen mit angehängter Feldküche und 5 Kräder.

Zur Beseitigung nicht detonierter Bomben sowie zu sonstigen Sprengarbeiten wurde je nach Lage ein Sprengtrupp (1 Feuerwerker, 8 Mann) aus der Instandsetzungsmannschaft gebildet.

Die Sanitätsbereitschaft (San-Bereitschaft)

Personalstärke:

123 Mann (1 Bereitschaftsführer, 3 Zugführern, 1 Hauptwachtmeister, 8 Gruppenführer und 110 Mannschaften).

Interne Gliederung:

2 Sanitätszüge mit je 3 Sanitätsgruppen

1 Sanitätszug als Krankentransportstaffel.

Die Krankentransportstaffel war lediglich Transporteinheit und wurde den jeweils eingesetzten Sanitätszügen nach Bedarf zugeteilt.

Fahrzeugbestand:

4 PKW, 6 Mannschaftstransportwagen, 6 Krankentransportwagen mit 8 Tragen, 6 Krankentransportwagen mit 4 Tragen, 3 Sanitätsgerätewagen und 4 Beiwagen-Krafträder.

Die Ergänzungsstaffel

Personalstärke:

Durchschnittlich 31 Mann

Dieser Verband war eine ergänzende Einheit für alle Bereitschaften und führte die Reserve der Sonderfahrzeuge und Gerätekraftwagen. Neu hinzugekommene Rekruten wurden dort aufgenommen und erhielten dort eine einheitliche Grundausbildung.

Der Tross

Personalstärke:

Durchschnittlich 26 Mann

Die Nachschubangelegenheiten der Abteilung waren Aufgaben des Tross. Hierzu gehörte der Nachschub an Feuerwehr- und Entgiftungsmaterial, an Hilfsgerät für die Instandsetzungsbereitschaft, das Heranschaffen von Verpflegung in Verbindung mit der Wirtschafts- und Verwaltungsstelle beim Abteilungsstab sowie der Nachschub an Wirtschaftsmaterialien.

Es soll an dieser Stelle aber nicht unerwähnt bleiben, dass die angegebenen Stärken in den einzelnen Einheiten geringe Abweichungen aufwiesen, da ein allgemein gültiger Stellen- und Ausrüstungsplan noch nicht vorhanden war. Er wurde erst mit der Überführung der motorisierten SHD-Verbände in die Luftwaffe realisiert.

Mit der Überführung in die Luftwaffe trat in der Gliederung der nunmehrigen LS-Abteilungen (mot) insofern eine Änderung ein, als die Ergänzungsstaffel und der Tross der ehemaligen SHD-Abteilung (mot) fortfielen und gleichzeitig in den meisten LS-Abteilungen die Instandsetzungsbereitschaft aufgelöst wurde. Drei Instandsetzungszüge wurden zugewiesen den nunmehr in Feuerwehr- und Entgiftungs-Kompanien bzw. Feuerwehr-Kompanie umbenannten Einheiten zugeteilt. Der vierte Instandsetzungszug wurde zur Verstärkung der übrigen Kompanien verwandt.

Organisatorisch gliederte sich die LS-Abteilung (mot) wie folgt:

Kommandeur mit Abteilungsstab, Fernsprechbau- und Funktrupp sowie Sprengtrupp,

2 Feuerwehr- und Entgiftungs-Kompanien

1 Feuerwehr-Kompanie

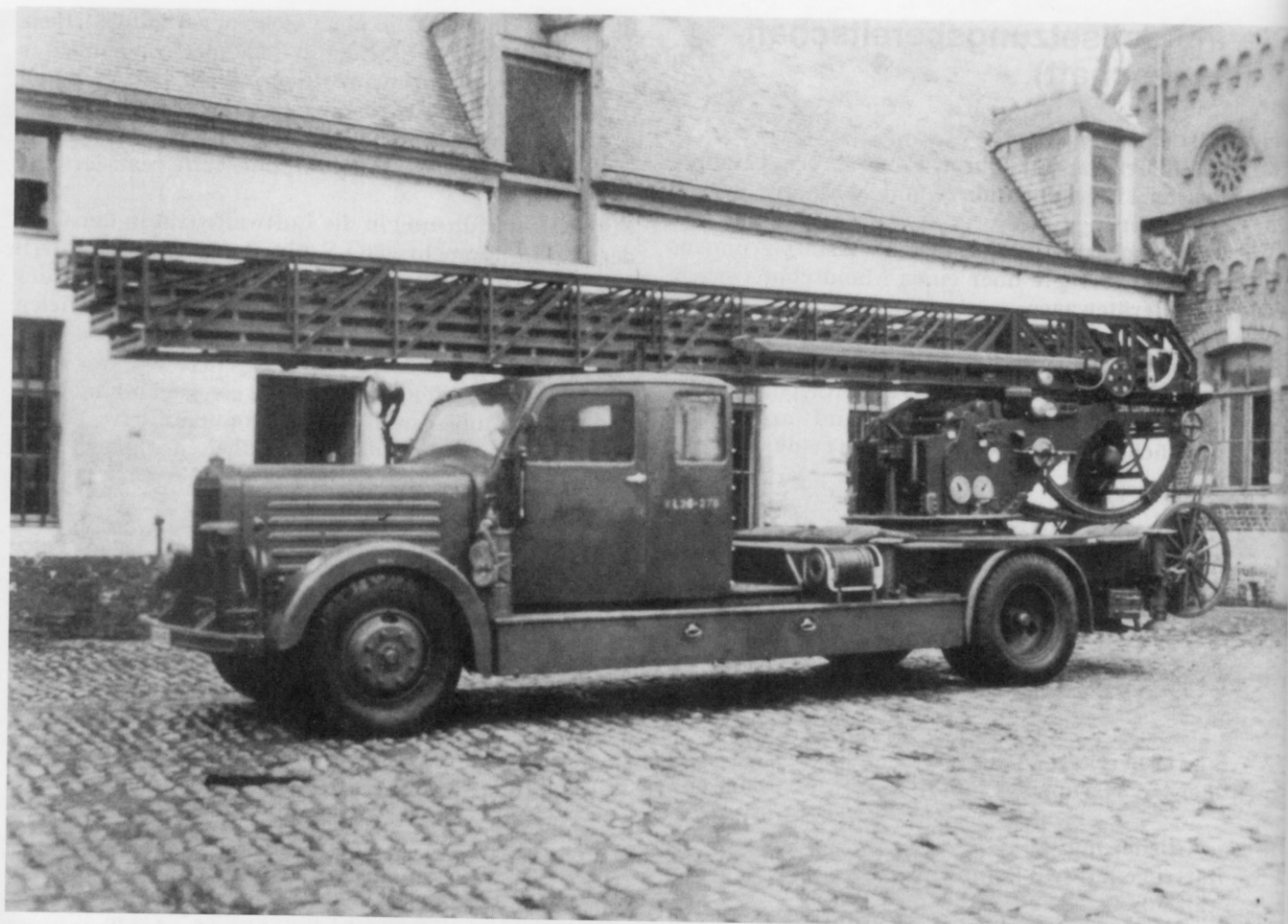
1 Sanitätskompanie

Die Sollstärke des Verbandes lag bei durchschnittlich 609 Mann.

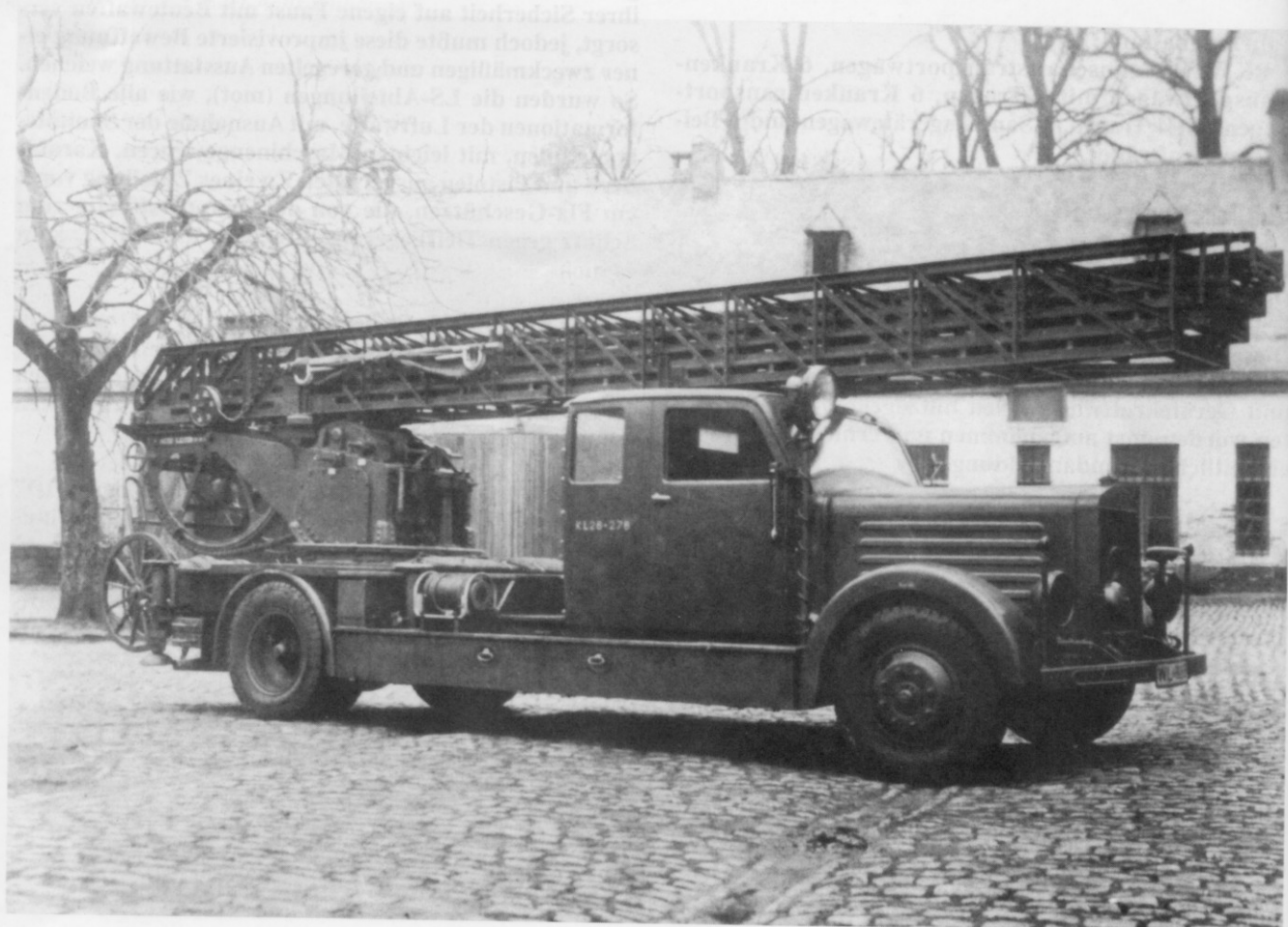
Mit der Umwandlung zur LS-Abteilung (mot) wurde auch die Frage der Bewaffnung akut, auch wenn man es hier zunächst nicht mit einer kämpfenden Truppe zu tun hatte. Zwar hatten sich die früheren SHD-Abteilungen (mot), die im Operationsgebiet eingesetzt waren, zu ihrer Sicherheit auf eigene Faust mit Beutewaffen versorgt, jedoch mußte diese improvisierte Bewaffnung einer zweckmäßigen und geregelten Ausstattung weichen. So wurden die LS-Abteilungen (mot), wie alle Bodenformationen der Luftwaffe, mit Ausnahme der Sanitätskompanien, mit leichten Maschinengewehren, Karabinern und Pistolen ausgerüstet. Zu einer Zuteilung von 2 cm Fla-Geschützen, die von der Truppe ständig zum Schutz gegen Tieffliegerangriffe gefordert wurde, kam es nicht.

Ferner fand mit der Überführung in die Luftwaffe ein weiterer wichtiger Wandel statt. Alle Angehörigen der SHD-Einheiten (mot) wurden als Soldaten übernommen und erhielten Dienstgrade, Uniformen und Abzeichen der Luftwaffe.

Die grünen Kragenspiegel mit den Buchstaben "SHD" und die schmalen Schulternschnüre wurden gegen Schulterstücke und Kragenspiegel mit den lateinischen Buchstaben "LS" getauscht. Die Waffenfarbe war ab sofort schwarz. Weiterhin wurde das Hoheitsabzeichen "Luftschutz" auf der rechten Brustseite der Fliegerbluse entfernt und durch den Luftwaffenadler ersetzt.



Mercedes Benz Typ L 3750 als Drehleiter DL 26, Baujahr 1939.



Kraftfahrzeugausstattung

Es ist verständlich, dass nur ein Teil des Fuhrparks einer LS-Abteilung (mot) mit Spezialfahrzeugen ausgestattet war.

Im Bereich der Personen- und Lastkraftwagen, den Krafträdern aber auch den Feldküchen, griff man auf Fahrzeuge zurück, die auch bei den kämpfenden Verbänden Verwendung fanden und die in größerer Stückzahl serienmäßig hergestellt wurden.

Die LKW, die in den Abteilungsstäben beim Fernsprechbau- und Funktrupp eingesetzt wurden sowie die der Sanitätskompanien, wurden entsprechend mit verlastbaren Gerätesätzen nachgerüstet bzw. ausgestattet.

Eine Entwicklung von Spezialfahrzeugen wurde somit nur in zwei Bereichen vollzogen:

1. Kraftfahrzeuge des Luftschutz Feuerlösch- und Entgiftungsdienstes

Bereits 1934 ließ das Reichsluftfahrtministerium im Hinblick auf zukünftige Luftschutzangelegenheiten mehrere Prototypen von Feuerwehrfahrzeugen herstellen. Es waren dies:

- die Kraftzugspitze KzS 8,
- die Kraftzugspitze KzS 15,
- die Kraftfahrdrehleiter KL 26,
- die Kraftfahrdrehleiter KL 46,
- der Schlauchkraftwagen Schlauchkw

Nach ihrer Auslieferung wurden dieses Fahrzeugtypen bei der Berliner Feuerwehr ausgiebig erprobt.

Ein weiteres ausschlaggebendes Datum ist der 2.März 1939. An diesem Tag wurde mit der Begründung auf kriegswirtschaftliche Sparmaßnahmen der Automobilindustrie eine strenge Typenbegrenzung befohlen. In einem Erlass vom 16.März 1940 wurde vom Reichsminister des Innern in Abstimmung mit dem Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen eine Typenbegrenzung im Feuerlöschfahrzeugbau angeordnet, wobei es nur noch je ein Lastwagen-Fahrgestell in drei Nutzlast-Klassen geben sollte:

- das leichte Löschgruppenfahrzeug (1,5 t Fahrgestell),
- das schwere Löschgruppenfahrzeug (3 t Fahrgestell),
- das große Löschgruppenfahrzeug (4,5 t Fahrgestell),
- die leichte Drehleiter mit 17 m Steighöhe (1,5 t Fahrgestell),
- die schwere Drehleiter mit 22 m Steighöhen (3 t Fahrgestell),
- die große Drehleiter mit 32 m Steighöhe (4,5 t Fahrgestell)

Die jetzt verwendeten Bezeichnungen "leicht", "schwer" und "groß" entstammten dem militärischen Sprachgebrauch. In einem weiteren Erlass des RLM aus dem Jahr 1943 erfolgte eine nochmalige Umbenennung, wobei nun sowohl die Pumpenleistung wie auch die Drehleitersteighöhe angegeben wurde.

Es waren diese:	(frühere Luftwaffenbezeichnung)
die Löschfahrzeuge LF 8	(KS 8 bzw. KzS 8)
die Löschfahrzeuge LF 15	(KS 15 bzw. FL KS 15)
die Löschfahrzeuge LF 25	(KS 25)
die Tanklöschfahrzeuge TLF 15	(TS 1,5),
die Tanklöschfahrzeuge TLF 25	(TS 2,5),
die Schlauchkraftwagen S 3,0	
die Schlauchkraftwagen S 4,5	(Schlauchkw)
die Drehleitern DL 17	
die Drehleitern DL 22	
die Drehleitern DL 26	(KL 26)
die Drehleitern DL 32KL 26)	
die Drehleitern DL 32	

Neben den Fahrzeugen, die für die Brandbekämpfung vorgesehen waren, gab es auch Spezialfahrzeuge für den Entgiftungsdienst.

Es handelt sich hierbei um den Entgiftungskraftwagen (Ekw) mit Troganhänger, der zu einem späteren Zeitpunkt die Bezeichnung Entgiftungsgerätewagen (Egw) mit Entgiftungsanhänger erhielt.

Anscheinend wurde der Bau dieser Fahrzeuge nicht so vorangetrieben, da man an maßgeblicher Stelle nicht mit dem Einsatz von Kampfstoffen bei Luftangriffen rechnete.

Diese Entgiftungsfahrzeuge wurden den Entgiftungszügen der 1. und 2. F. und E. Kompanie zugewiesen,

2. Kraftfahrzeuge des Luftschutz Instandsetzungsdienstes

Die Instandsetzungsgruppen verfügten jeweils über einen Instandsetzungsmannschaftswagen (IMkw) und einen Instandsetzungsgerätewagen (IGkw).

Bei beiden Fahrzeugen griff man auf das bewährte Fahrgestell der 3 t LKW zurück und versah diese mit einem geschlossenen Aufbau.

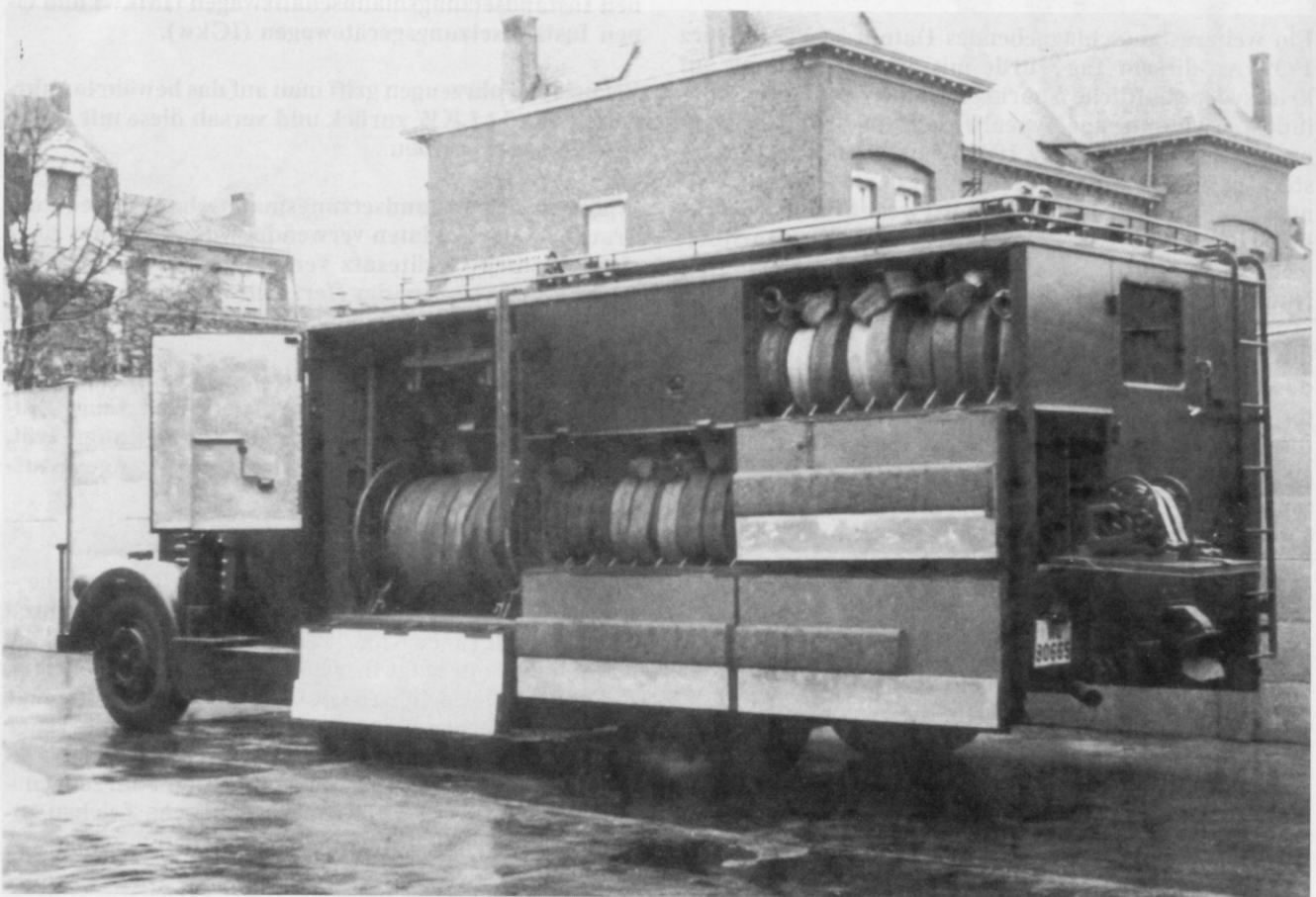
Während der Instandsetzungsmannschaftswagen zum Transport der Soldaten verwendet wurde und nur über einen kleinen Gerätesatz verfügte, war der Instandsetzungsgerätewagen das Herzstück dieser Gruppe und verfügte über eine Spezialausstattung.

Verlastet waren Werkzeug für Holzbearbeitung, Metallbearbeitung, Stein- und Erdarbeiten, Hebezeug, Tauwerk, Seile, Ketten, Sprenggerät, Beleuchtungsgerät, Kraitsäge, Brennschneidgerät, Stromerzeuger, Aufbruchhammer und viele Hilfsgeräte.

Alle Fahrzeuge – PKW, LKW und Spezialfahrzeuge – der LS-Abteilungen (mot) hatten in den Anfangsjahren einen dunkelgrauen Anstrich. Später, ab Frühjahr 1943, wurden die Fahrzeuge in sandgelbem Anstrich geliefert. Es konnte festgestellt werden, dass vereinzelte Fahrzeuge einen Drei-Farben-Tarnanstrich hatten. Die Fahrzeuge der LS-Abteilungen (mot) hatten ein Luftwaffen-Nummernschild (WL - ...). In wie weit an den Fahrzeugen – analog zur kämpfenden Truppe – taktische Zeichen angebracht waren, ließ sich nicht feststellen.



Mercedes Benz Typ L 3750 als Schlauchkraftwagen (SKW).



Der Einsatz der LS-Abteilungen (mot)

In den ersten Kriegsjahren wurden die SHD-Abteilungen (mot) als Vorgänger der LS-Abteilung (mot) in der Heimat wenig in Anspruch genommen. Im Verlauf des Jahres 1941 verstärkte der Gegner seine Luftangriffe auf westdeutsche Städte und die Reichshauptstadt, wobei bevorzugtes Ziel die Hafenstädte in der Deutschen Bucht waren. Erstmals hatten die SHD-Abteilung (mot) nun Gelegenheit, ihre Einsatzfähigkeit zu beweisen.

Bedingt durch die Zunahme der Luftangriffe, begann man ab Frühjahr 1942 damit, die zwischenzeitig in LS-Abteilung (mot) umgewandelten Verbände zweckmäßiger zu verteilen. So wurden die LS-Verbände in oder in unmittelbare Nähe besonders luftgefährdeter Gebiete verlegt, um so bei Einsätzen die zeitraubende Anfahrt zu vermeiden bzw. zu verringern.

Die LS-Abteilungen (mot) unterstanden den Luftgaukommandos, in deren Bereich sie stationiert waren. Gab es zwei oder mehr LS-Abteilungen (mot) in einem Luftgaugebiet, so wurden sie zu einem LS-Regimentsverband unter Befehl des zuständigen Luftgaukommandos zusammengefasst.

Nur die in Frankreich und Belgien eingesetzten LS-Abteilungen (mot) unterstanden als Regimentsverband dem Kommando der Luftflotte 3. Die stärkste Konzentration von motorisierten LS-Kräften bestand im rumänischen Ölgebiet um Ploesti. Zwei LS-Regimenter, bestehend aus sieben LS-Abteilungen, zwei Feuerschutzpolizei-Abteilungen und einer LS-Nebelabteilung, bildeten eine LS-Brigade, die dem Chef der Luftwaffenmission in Bukarest unterstellt war.

Eine erste gesteigerte Anforderung an die LS-Abteilungen (mot) im Reich wurde im März 1942 gestellt, als starke britische Bomberverbände die Stadt Lübeck angriffen. Zusammengefasste motorisierte LS-Abteilungen wurden zur Unterstützung der örtlichen Luftschutzkräfte zum Einsatz gebracht. Hierbei wurden auch erste Erkenntnisse gewonnen, wie katastrophal sich der Ausfall einer Sammelwasserleitung bei der Bekämpfung der Luftschäden auswirken konnte. Es galt nun alles zu unternehmen, um im Ernstfall ausreichend Löschwasser zur Verfügung zu stellen. Neben der Vermehrung offener Wasserentnahmestellen, wurden die LS-Abteilung (mot) auch darin ausgebildet, über längere Wegstrecken eine Wasserförderung sicherzustellen. Schon kurz nach den Angriff auf Lübeck folgten weitere schwere Angriffe, diesmal auf Köln, Essen, Mainz, Mannheim, Frankfurt a.M., Kassel, Stuttgart, Karlsruhe, Duisburg usw. Auch hierbei spielte die Löschwasserversorgung ein bedeutende Rolle.

Durch die immer umfangreicher werdende Luftkriegstätigkeit des Gegners wurde klar, dass die vorhandene Zahl an LS-Abteilungen (mot) nicht ausreicht. Eine rasche Vermehrung dieser Verbände wurde gefordert.

Ab 1943 nahm die Zahl der einfliegenden feindlichen Bomberverbände weiter stark zu. Auch wurden durch

die Erhöhung der Reichweite der Flugzeuge Gebiete des Reiches angegriffen, die bis dahin als nicht luftgefährdet galten.

Die immer häufiger werdenden Bombenangriffe bei Tag und Nacht, führten zu einem pausenlosen Einsatz der LS-Verbände. Dies setzte sich auch bis 1945 so fort. Vor allem die gezielten Großangriffe wie ab August 1943 auf Hamburg und Kassel zeigten, dass die LS-Abteilung am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt waren.

Zwischenzeitig hatte die gegnerische Luftwaffe ihre Taktik überarbeitet und führte nach einem Nachtangriff einen zeitlich versetzten Tagangriff auf die angeschlagene Stadt durch. Oftmals erlitten hierdurch auch im Einsatz befindliche Kräfte der LS-Abteilungen (mot) erhebliche personelle und materielle Verluste.

Auch wurde es immer wichtiger, schon kurz nach Eintreffen der LS-Verbände fest zulegen, in welchem Umfang Rettungs- und Hilfsmaßnahmen verwirklicht werden konnten. Mitunter mussten in verschiedenen Einsatzgebieten ganze Abschnitte der Vernichtung preisgegeben werden, um andere kriegs- und lebenswichtige Einrichtung zu retten.

Gegen Ende des Krieges verschlechterte sich auch weiterhin die Personalsituation, als bei Näherkommen der Front in Ost und West, LS-Abteilungen als Kampftruppen eingesetzt wurden und somit für ihre originären Aufgaben nicht mehr zu Verfügung standen.

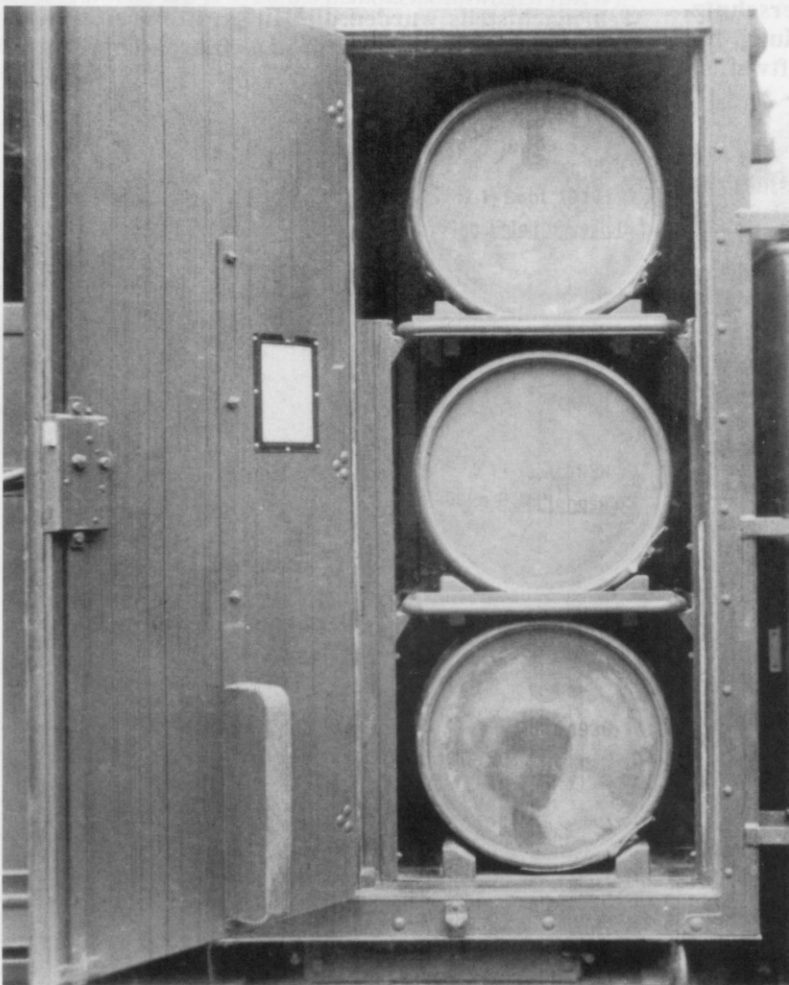
Die Zugehörigkeit zur Luftwaffe erwies sich bei Kriegsende als erheblicher Nachteil. Als Angehörige eines Wehrmachtsteils wurden die Hilfskräfte wie Soldaten behandelt und gerieten somit in Gefangenschaft.



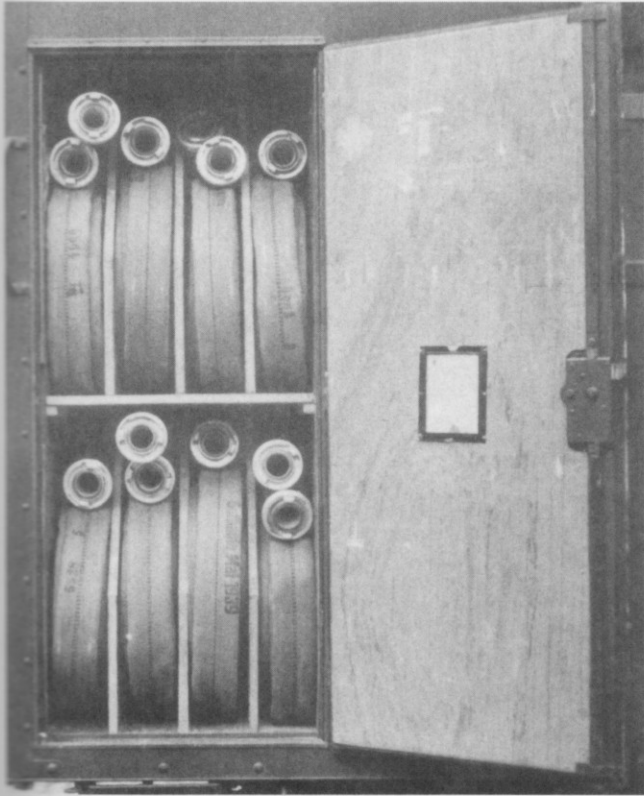
Luftwaffensoldat mit angelegtem Heeresatmer.



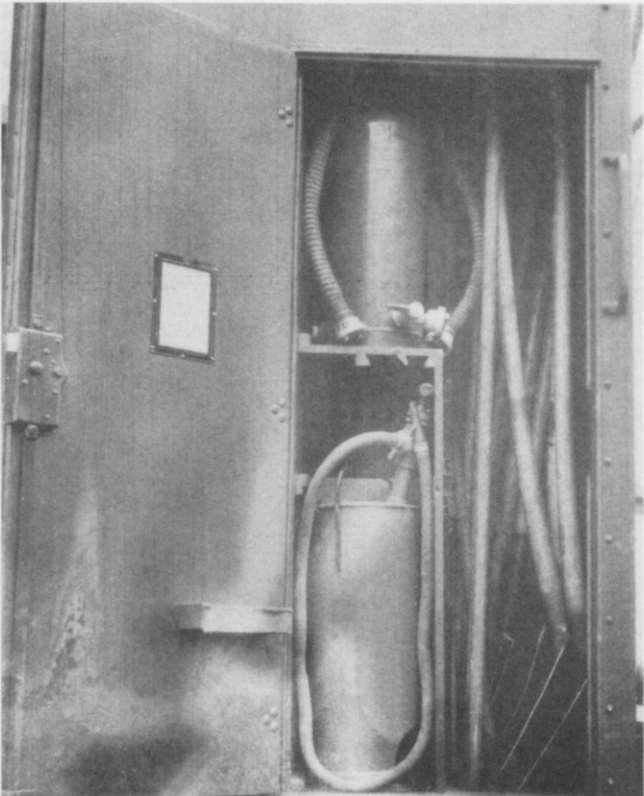
Opel Blitz 3 to mit Kofferaufbau als Entgiftungskraftwagen mit Troganhänger



Zur Ausstattung gehörte auch das Kampfstoffentgiftungsmittel „Losantin“, welches in kleinen Fässer im Kofferaufbau untergebracht war.



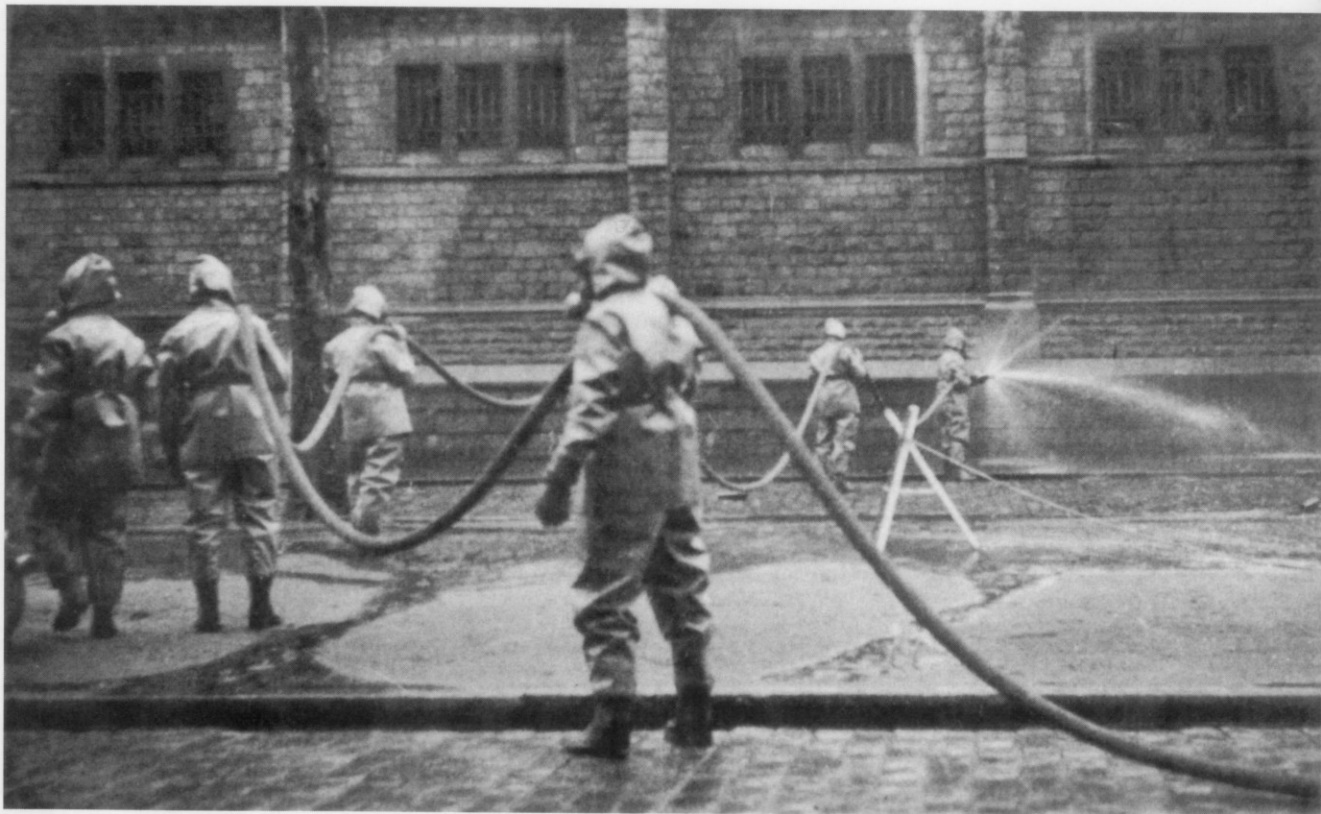
C-Schläuche im Entgiftungskraftwagen.



Geräte des Besentrupps

Entgiftung einer mit Kampfstoff verseuchten Häuserwand.





Entgiftungskräfte dekontaminieren mit Wasser die Straße und eine Häuserfront.

Ein Gasspürer aus dem 4 Mann starken Gasspürdienst der F. + E. - Kompanie bei der Arbeit.

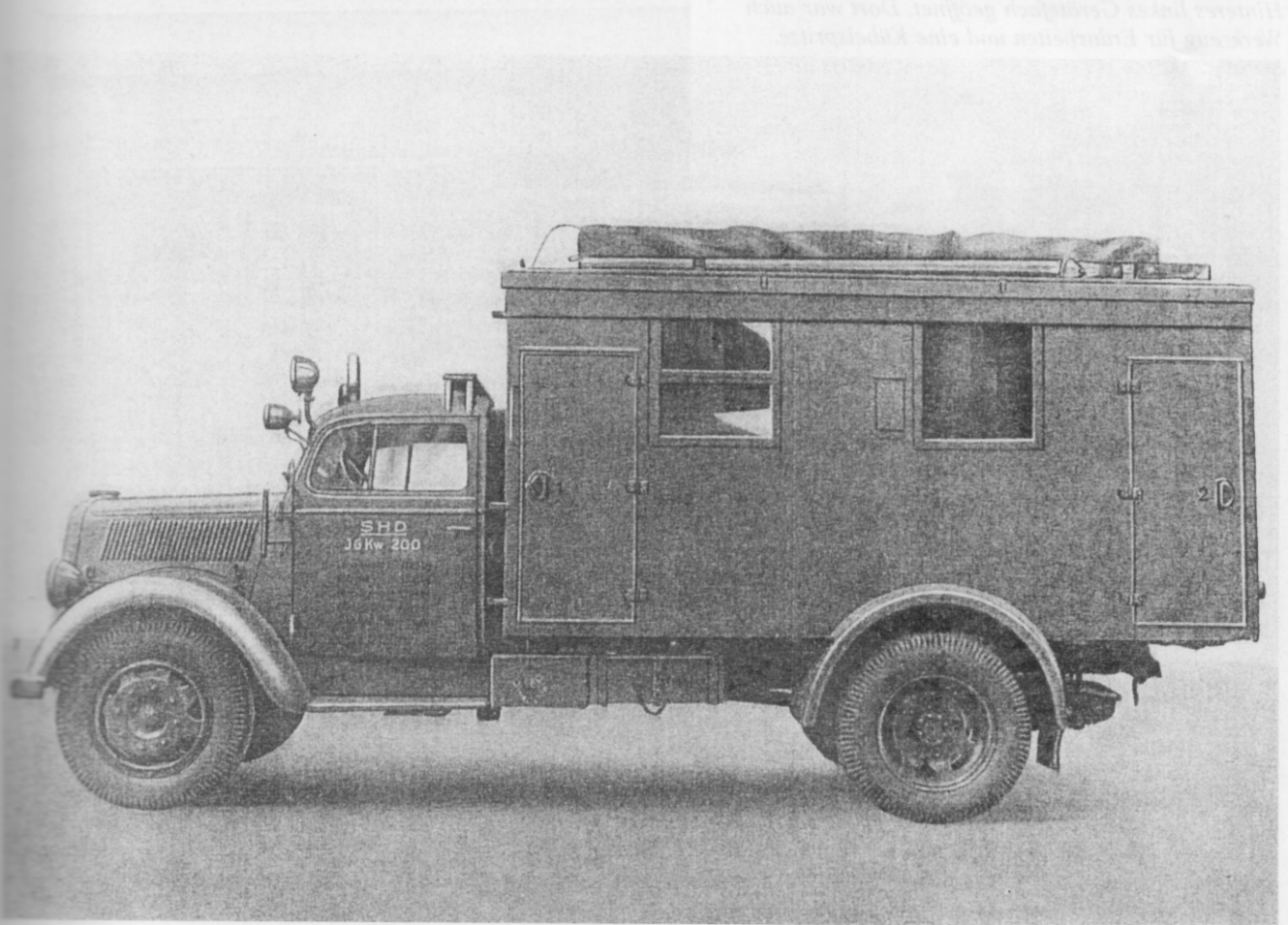


Er trägt die schwere Gasbekleidung und eine Gasmaske.





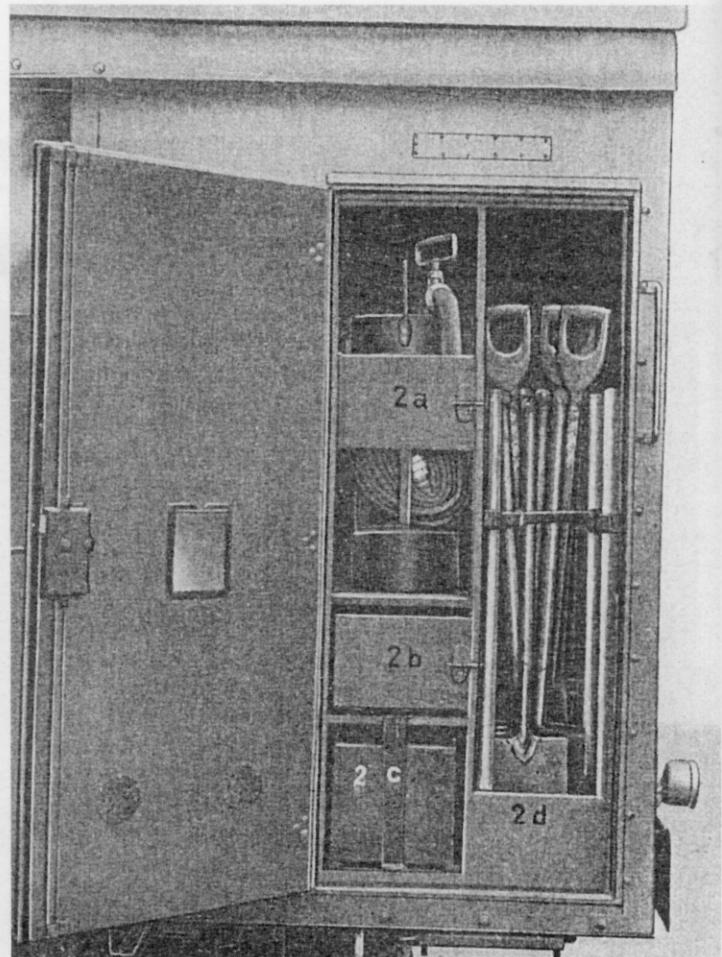
Opel Blitz 3 to als Instandsetzungsmannschaftswagen IMkw, Baujahr 1940.

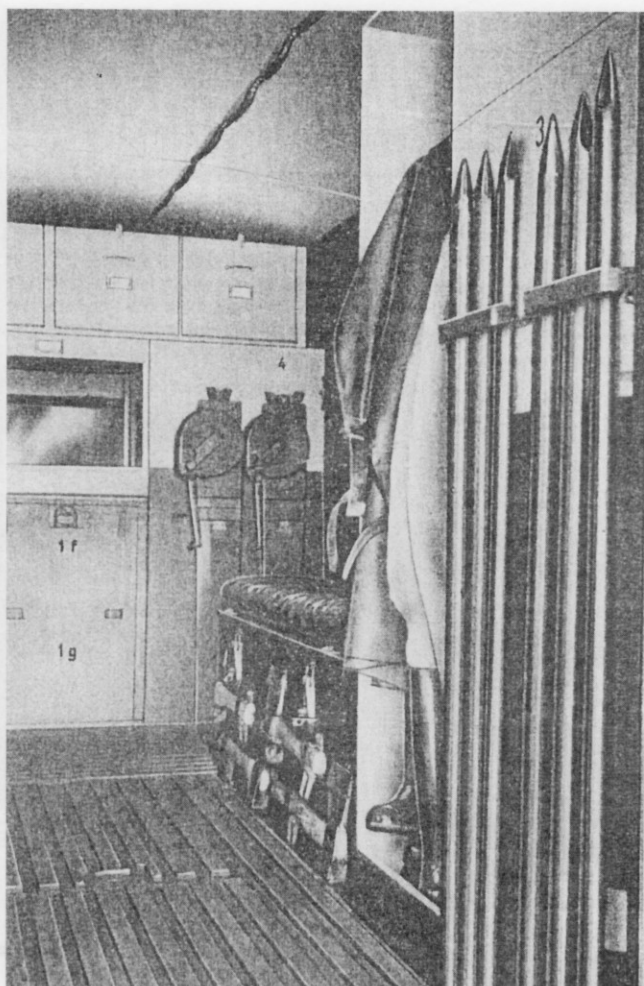
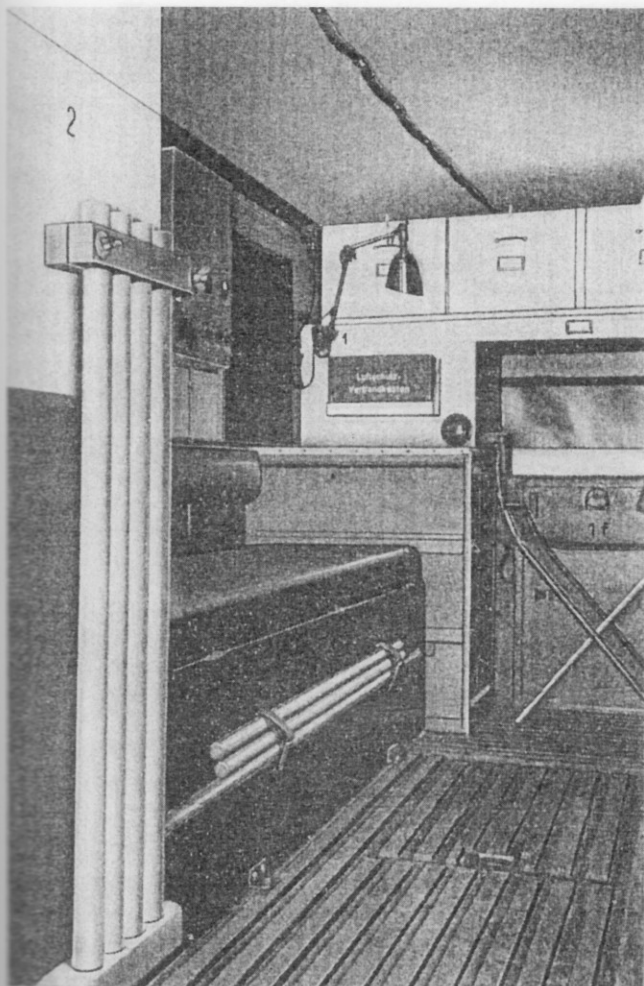




Linkes vorderes Gerätefach geöffnet. Neben einer Kabeltrommel befanden sich dort Seile und Tauwerk.

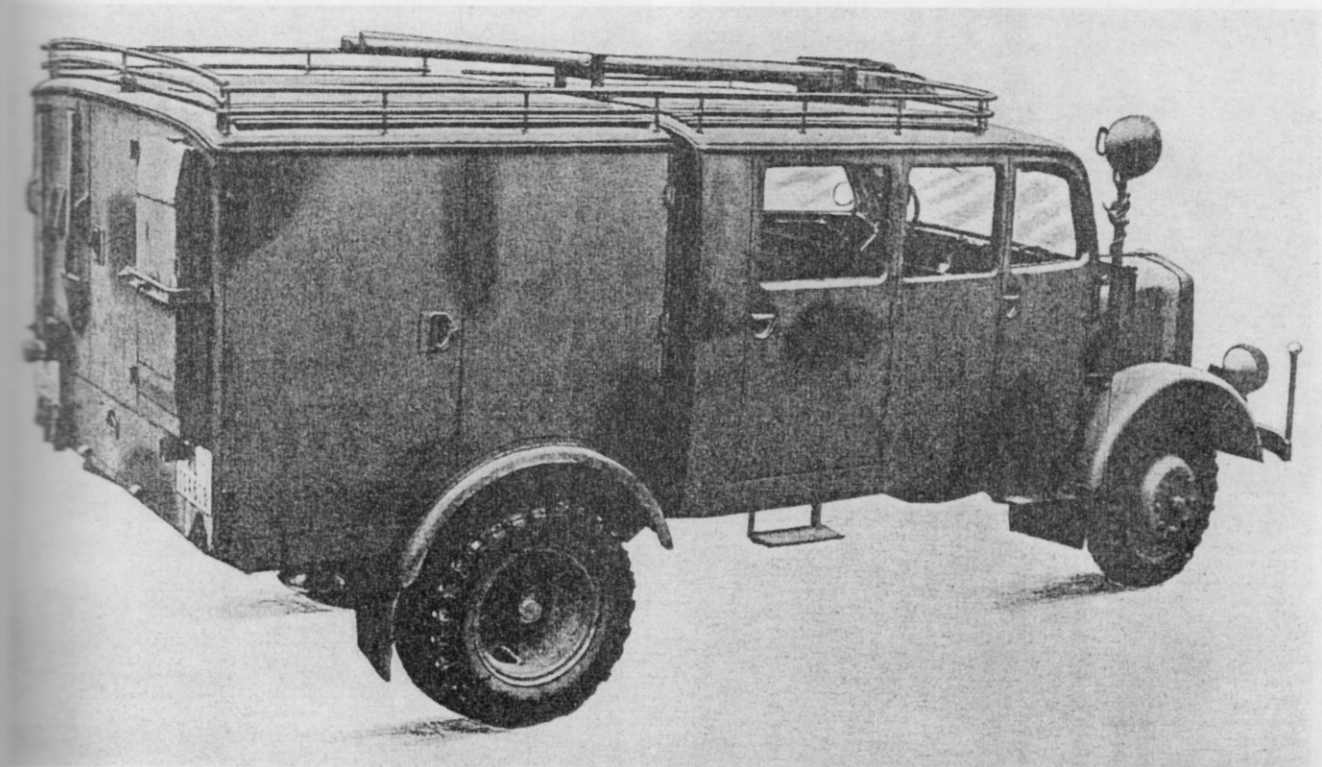
Hinteres linkes Gerätefach geöffnet. Dort war auch Werkzeug für Erdarbeiten und eine Kübelspritze.



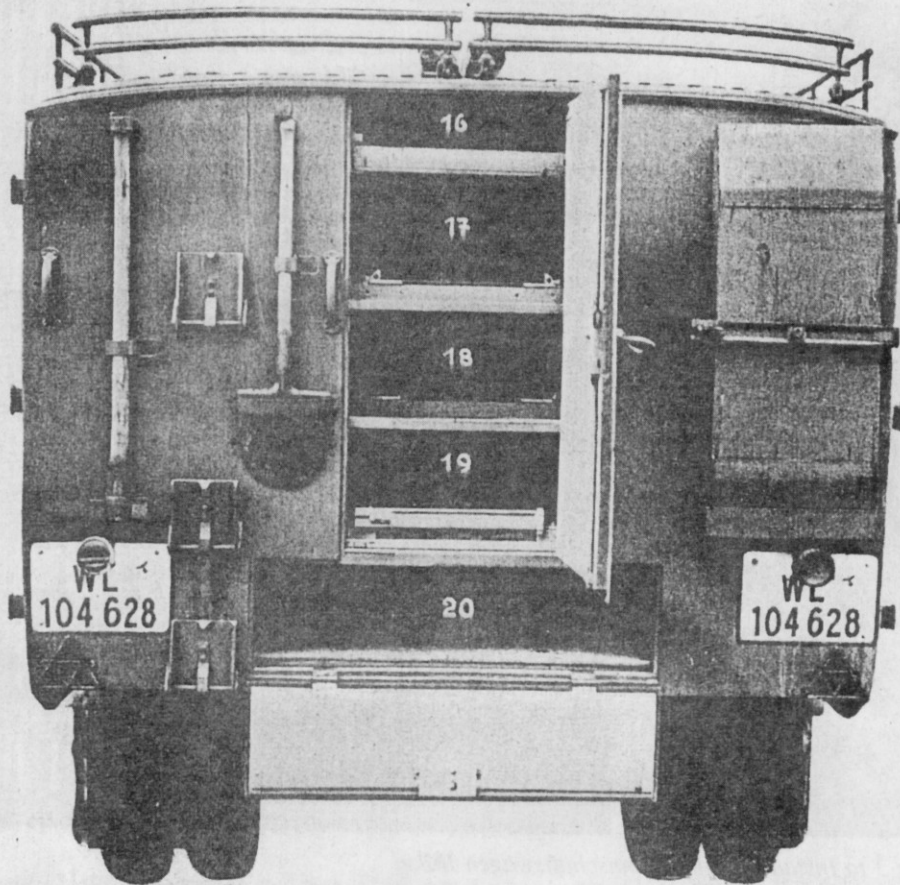


Die Inneneinrichtung des Opel Blitz 3 to Instandsetzungsmannschaftswagen IMkw.

Mercedes Benz L 3000 S als Instandsetzungsmannschaftswagen IMkw.



Die Aufbaurückseite des
Mercedes Benz L 3000 S
Instandsetzungsmannschafts-
wagen IMkw.

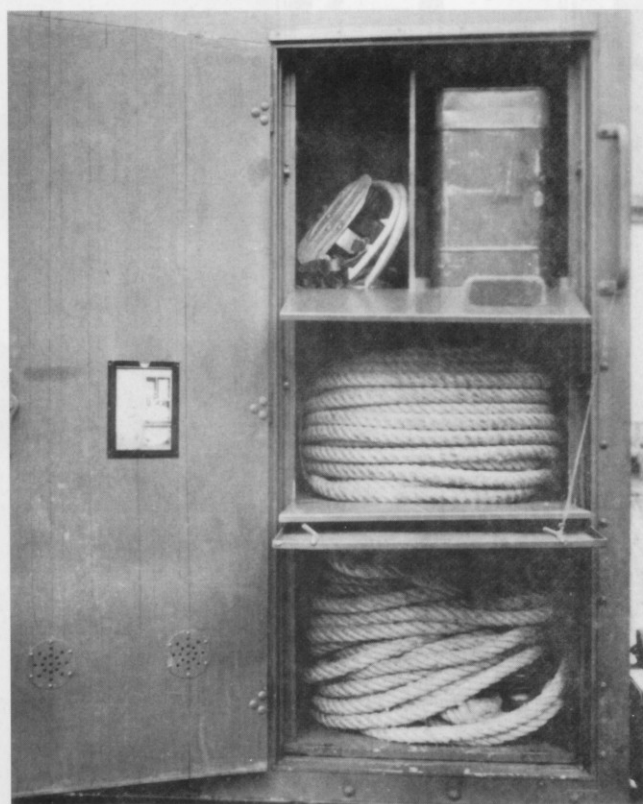
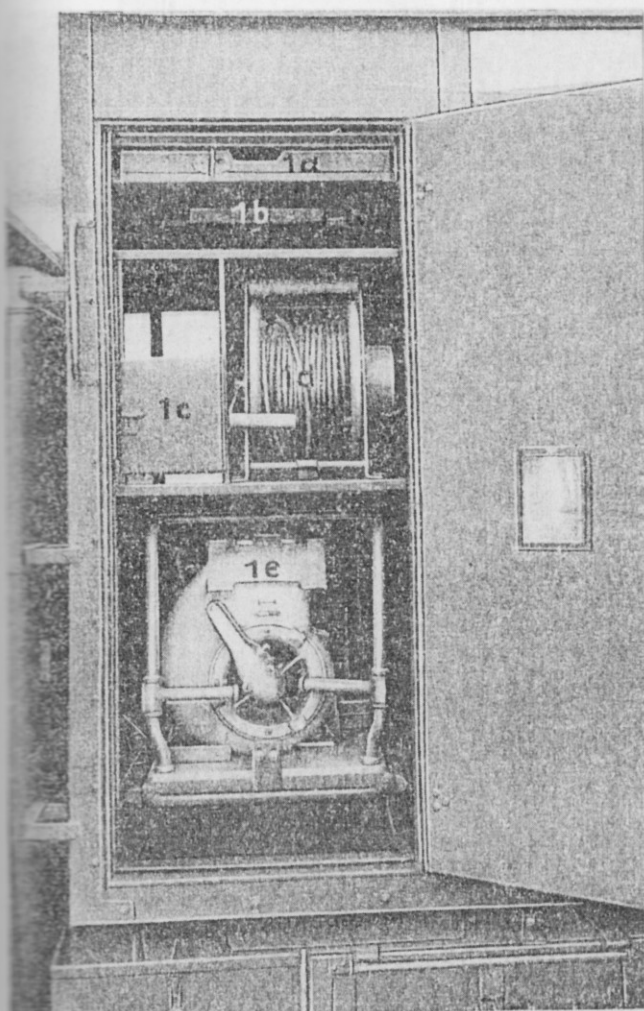


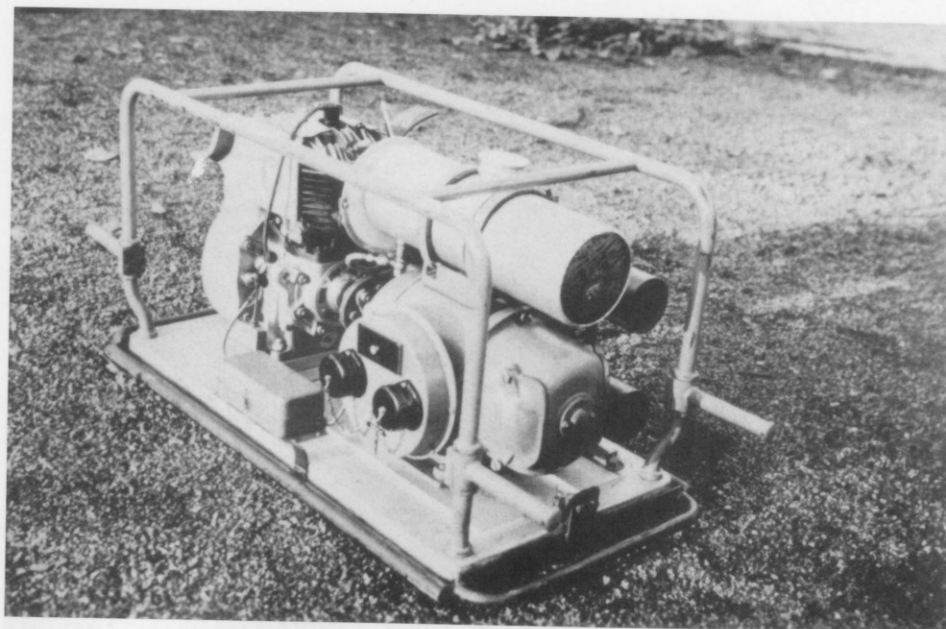
Opel Blitz 3 to LKW als Instandsetzungsgerätewagen IGkw, Baujahr 1940.



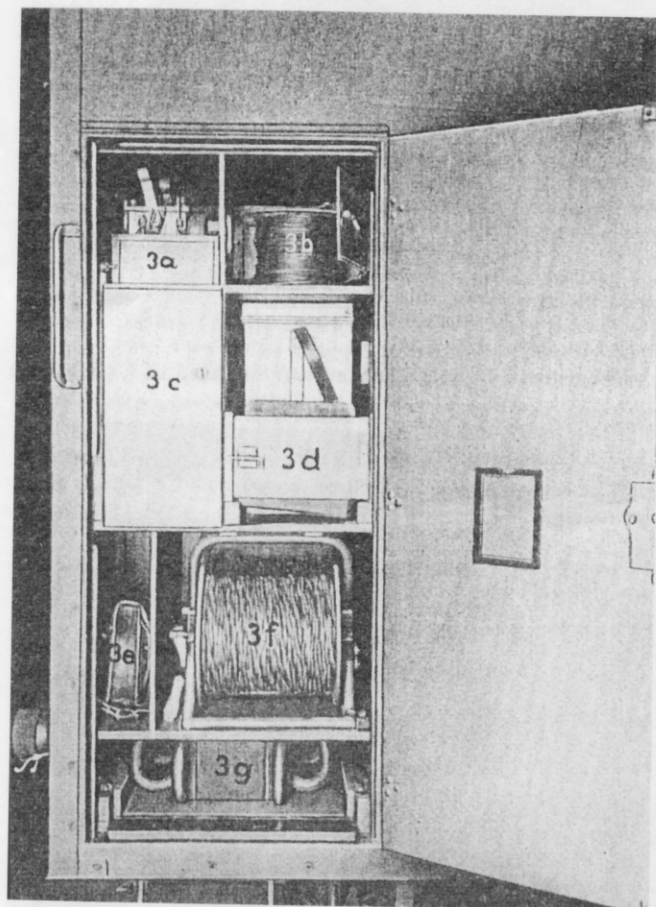


Die verlastete Ausstattung in den Gerätefächern auf der linken Aufbauseite.





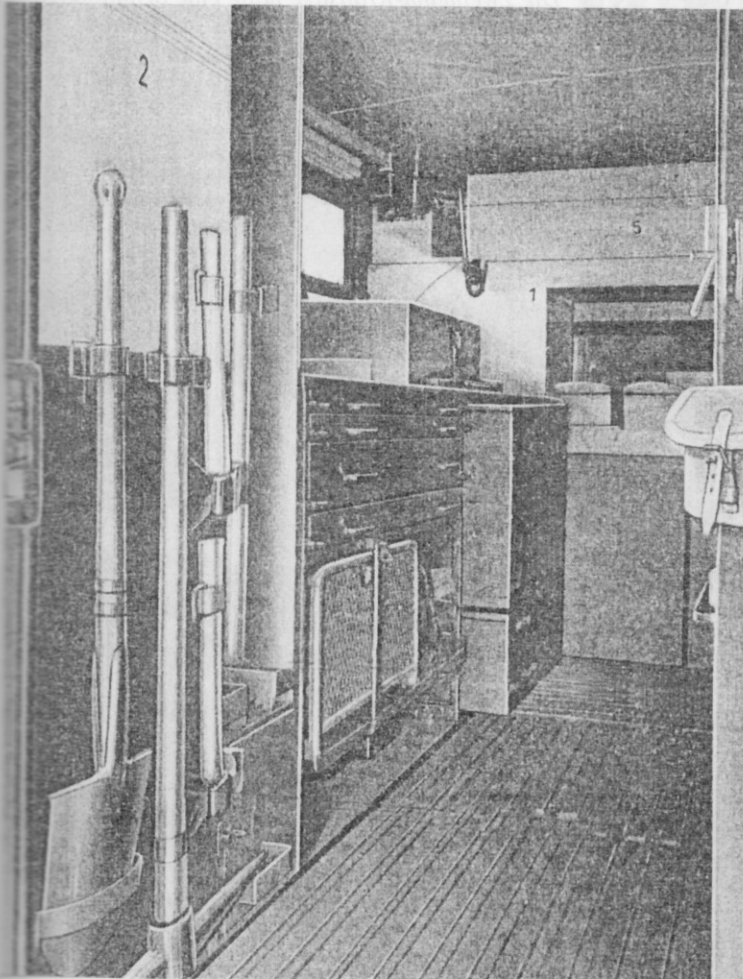
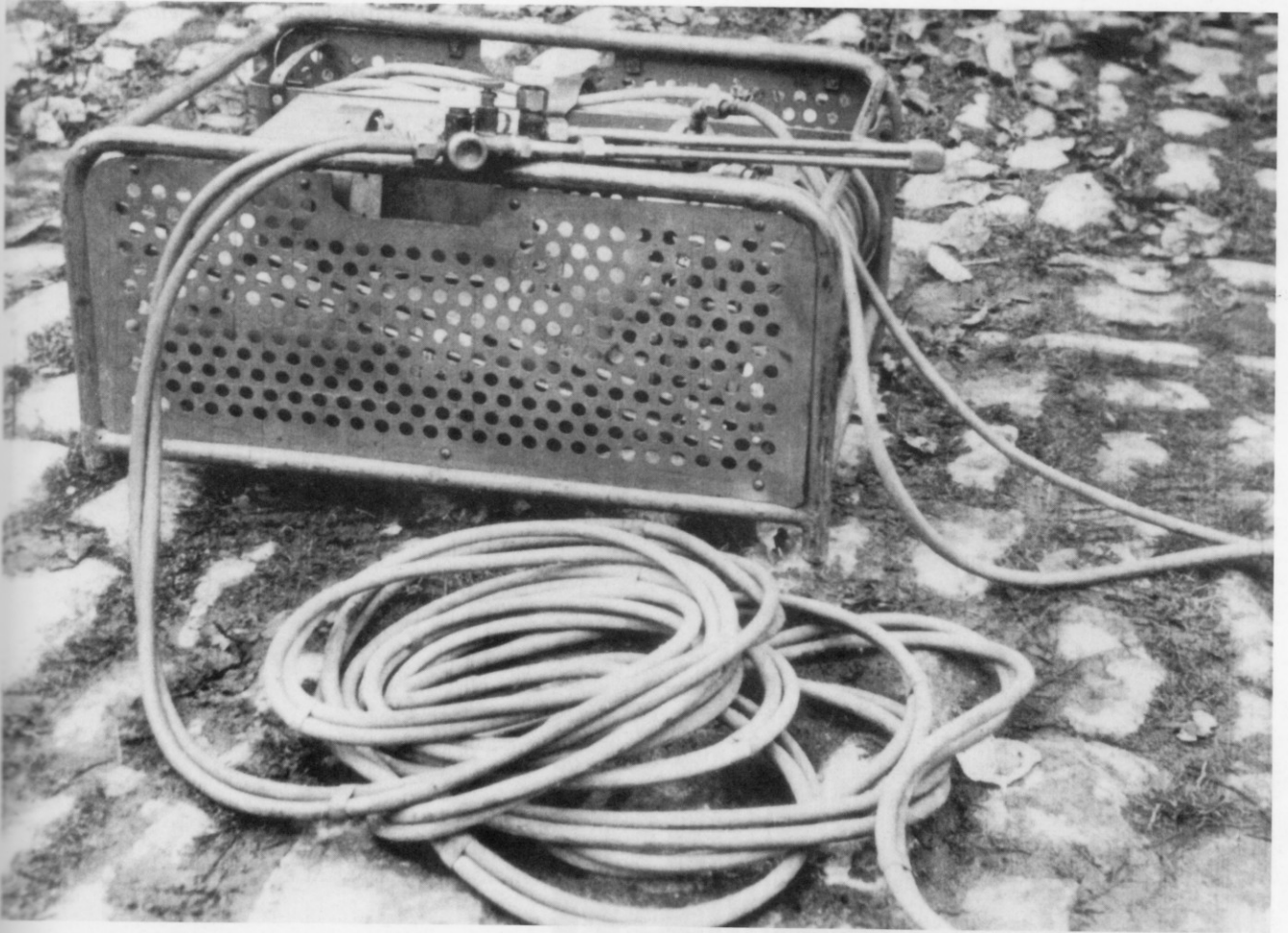
Der Stromerzeuger erbrachte eine Leistung von 1,5 Kilowatt und ermöglichte den Einsatz elektrisch betriebener Geräte.



Die Geräte der Spreng- und Zündausstattung (Zündmaschine, Sprengstoffkiste, usw.) für den Sprengtrupp.

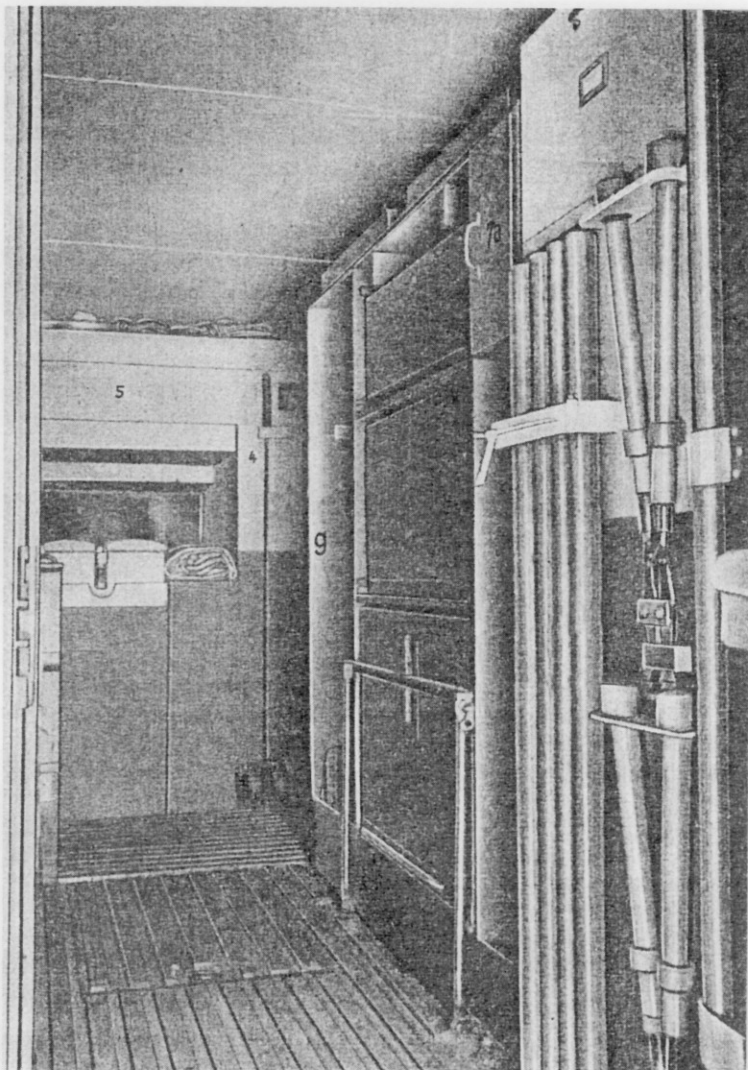


Kabeltrommel und Baumaterial waren im vorderen rechten Gerätefach untergebracht.



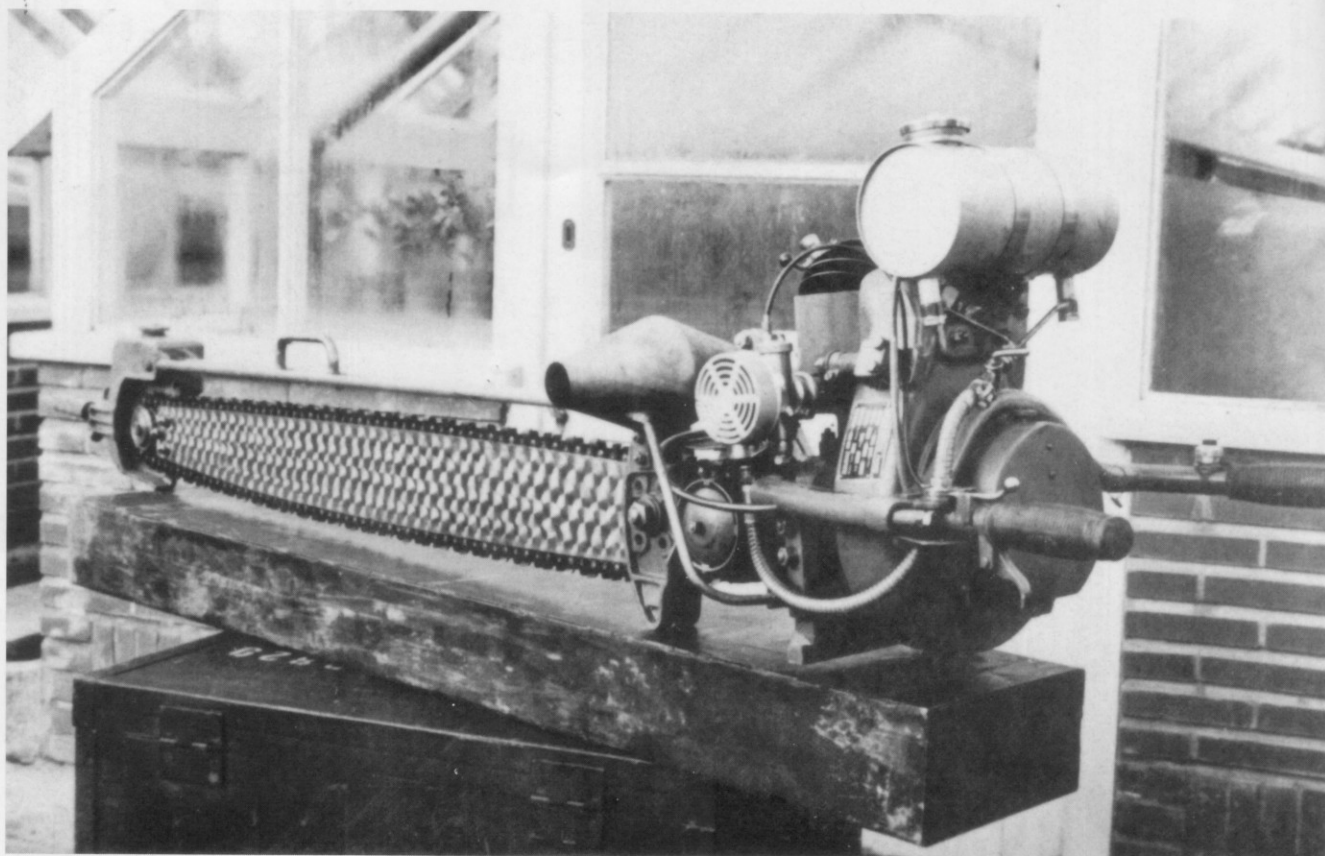
Tragbares Brennschneidgerät im Transport-
schlitten. Es diente zum Zerkleinern von eisernen
Trümmerteilen.

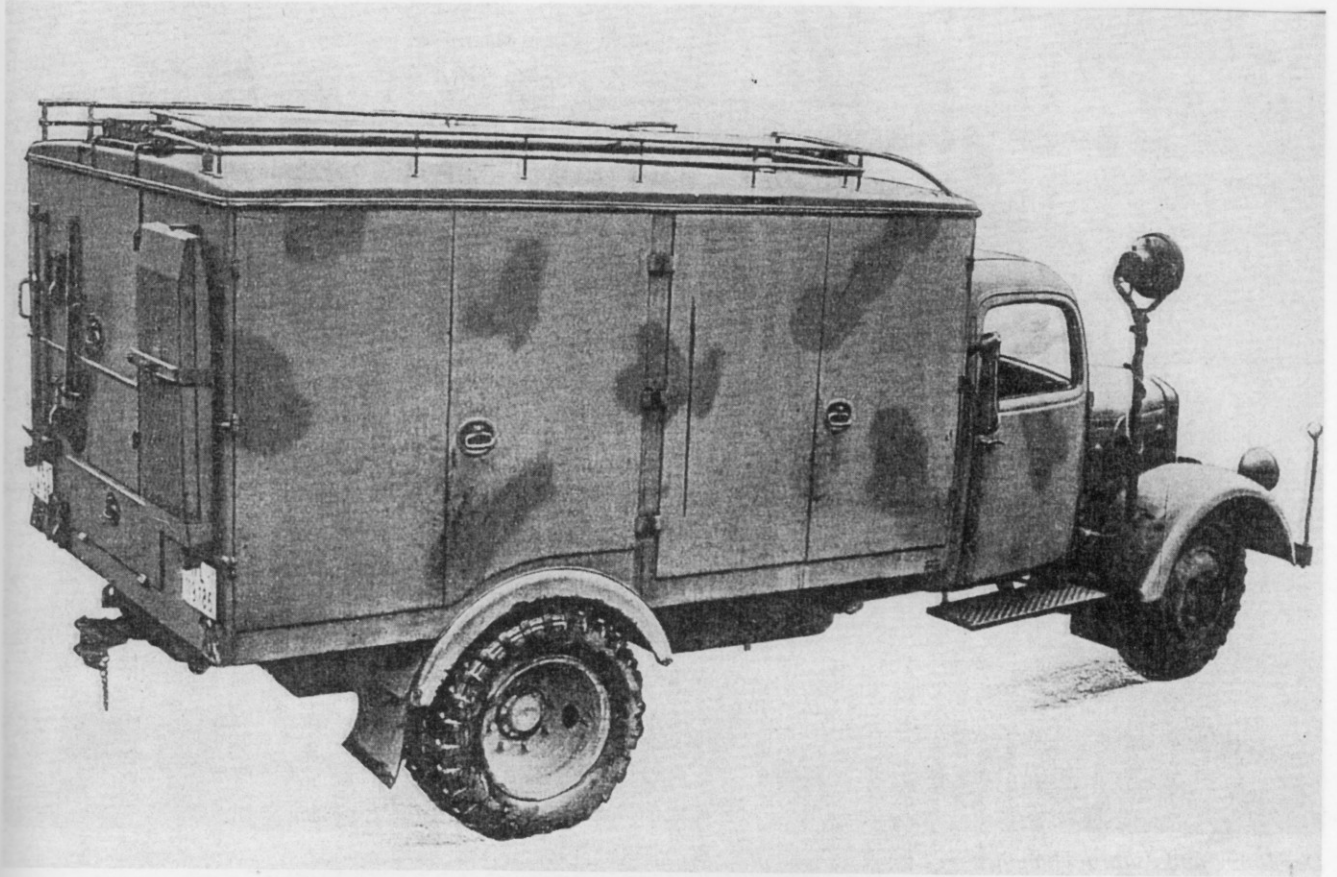
Blick in den Kofferaufbau, linke Seite, des Instand-
setzungsgerätewagens IGkw.



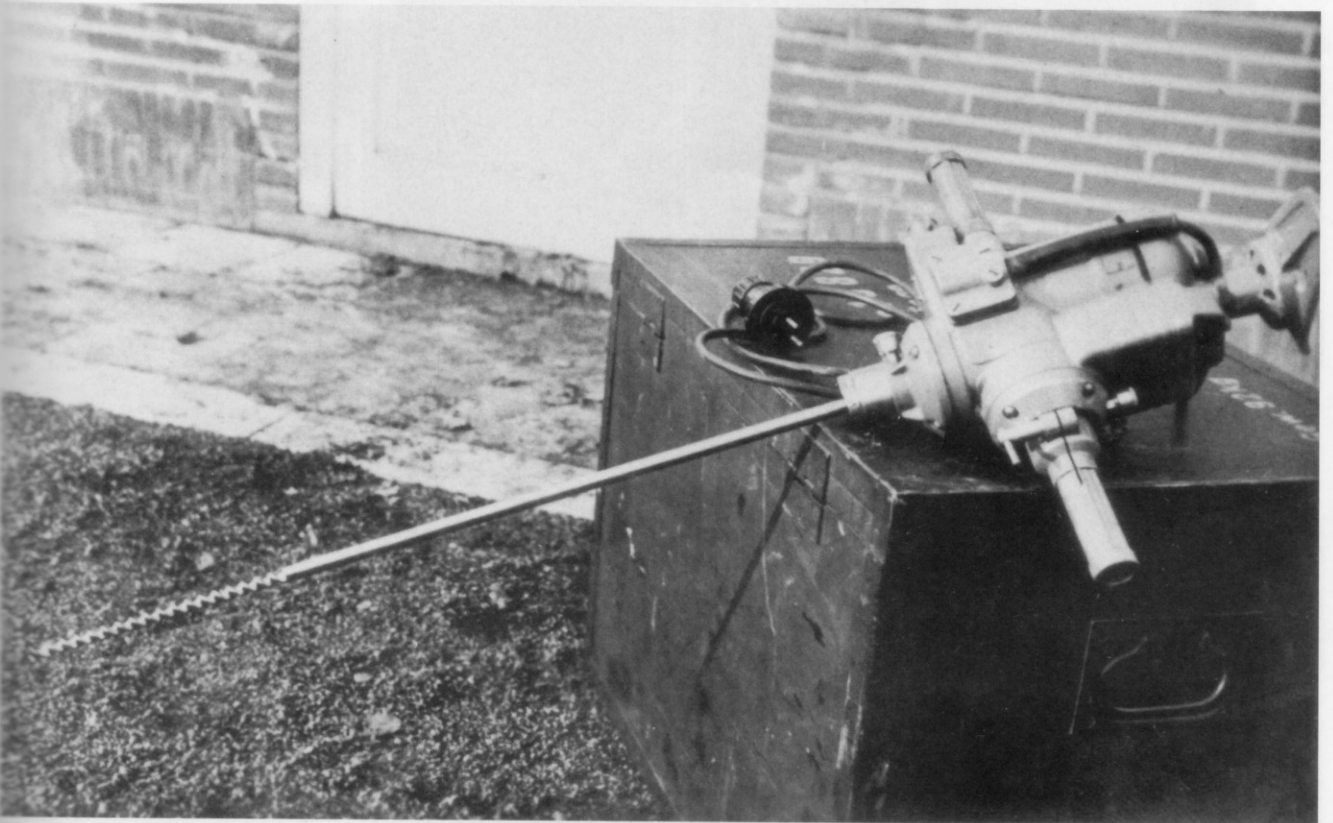
Blick in den Kofferaufbau, rechte Seite, des Instandsetzungsgerätewagens IGkw.

Die Zweimann-Kraftsäge hatte eine Schnittlänge von 100 cm und ermöglichte ein senkrechtes, waagerechtes und schräges Schneiden.





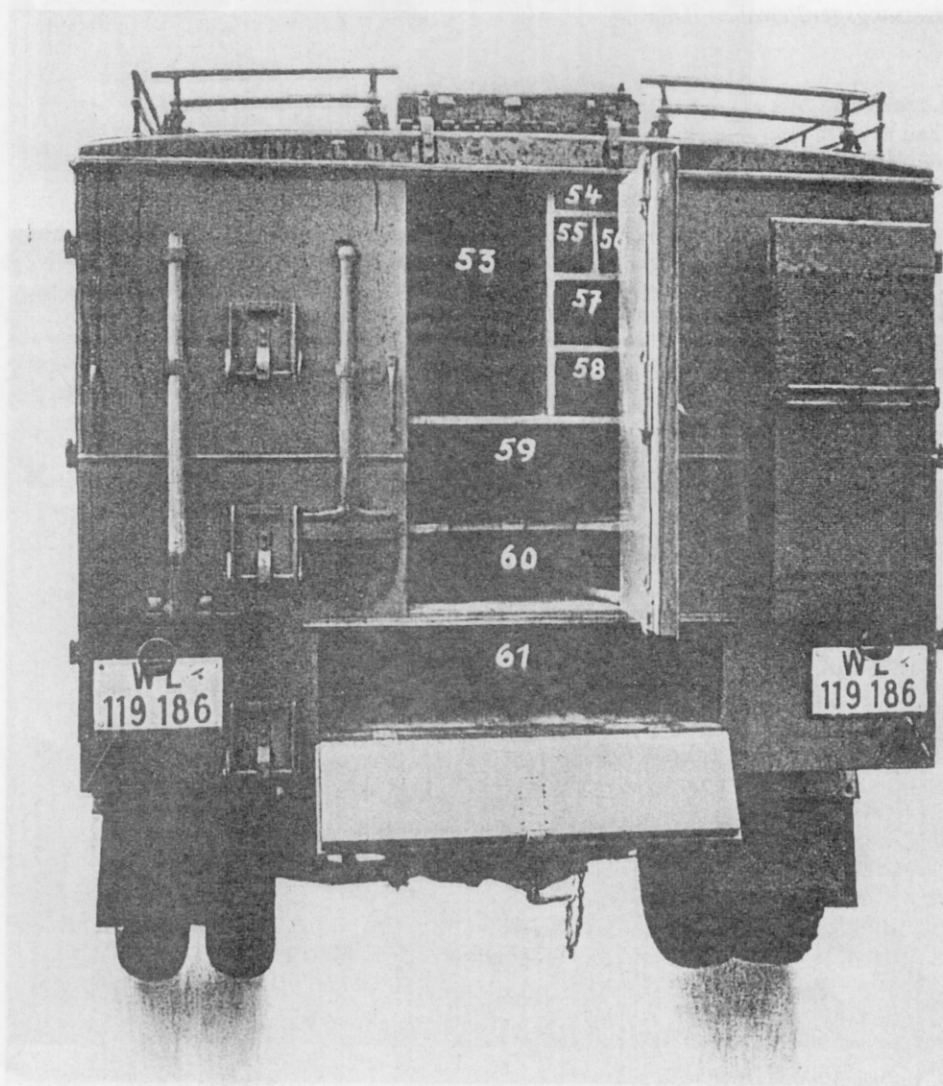
Mercedes Benz L 3000 S als Instandsetzungsgerätewagen IGkw.



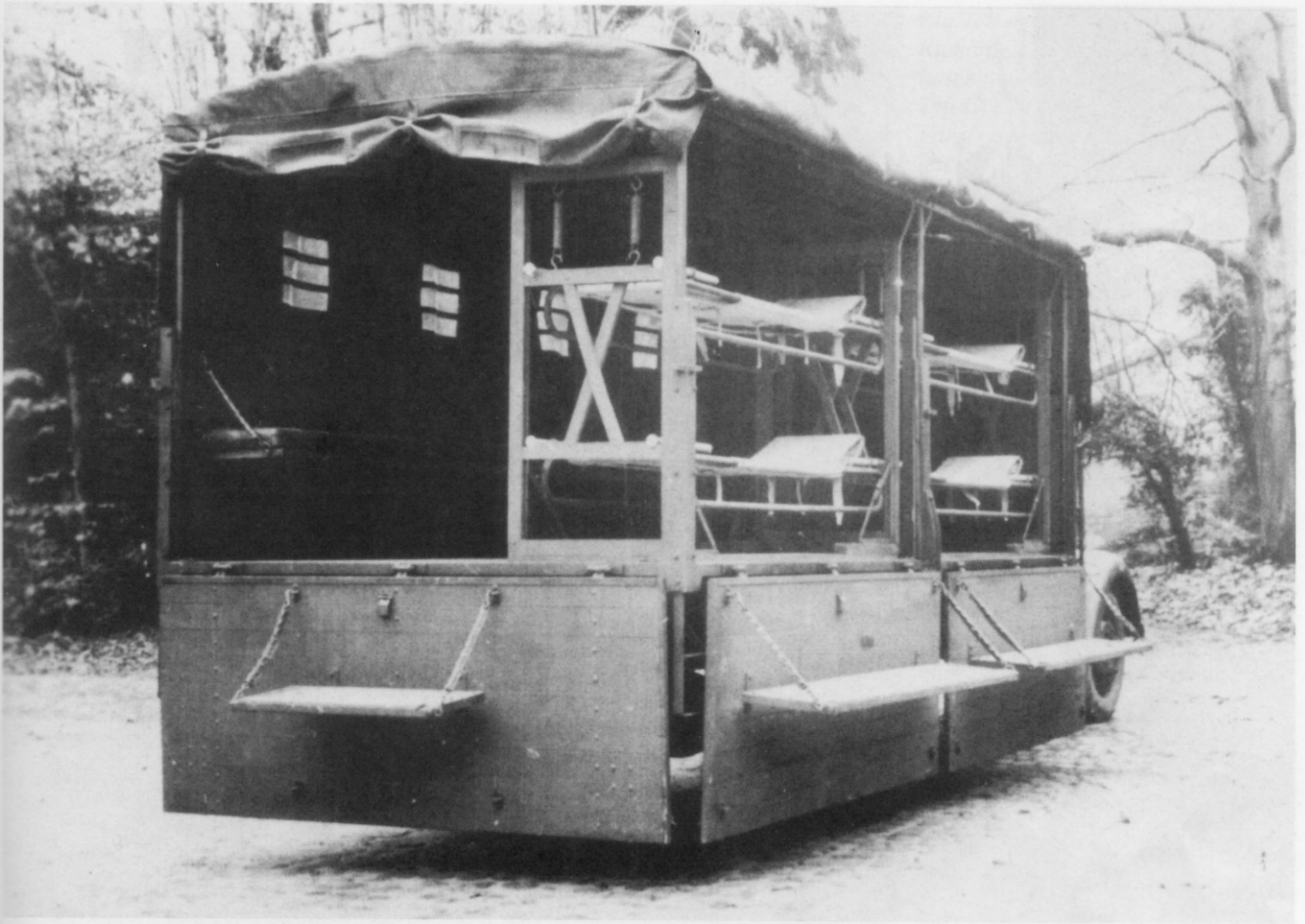
Der elektrisch betriebene Bohr- und Aufbruchhammer.



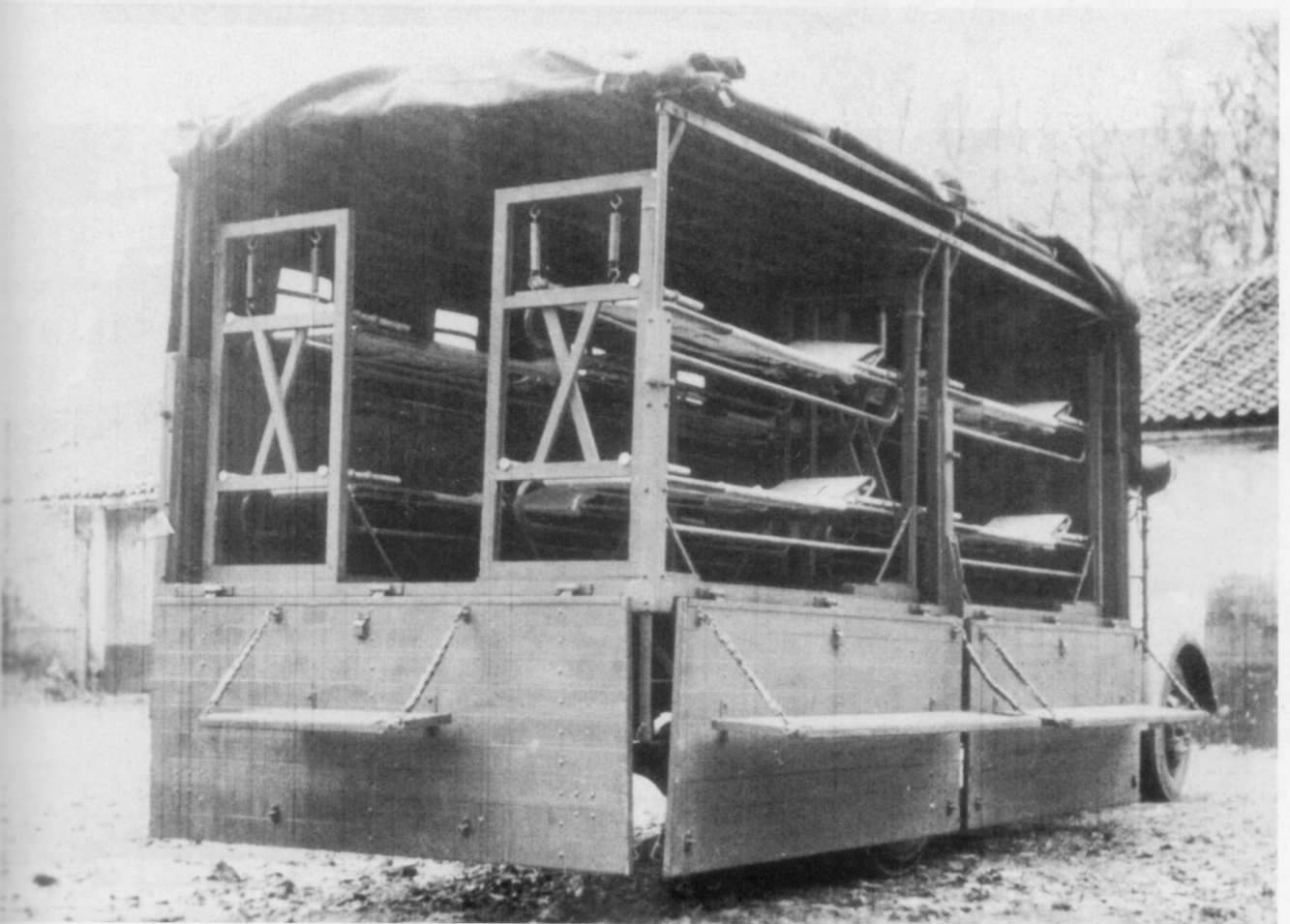
Der Bohr- und Aufbruchhammer im Einsatz. Der Soldat bereitet einen Mauerdurchbruch vor.



*Rückansicht des Mercedes Benz L 3000 S als Instandsetzungs-
gerätewagen IGkw.*

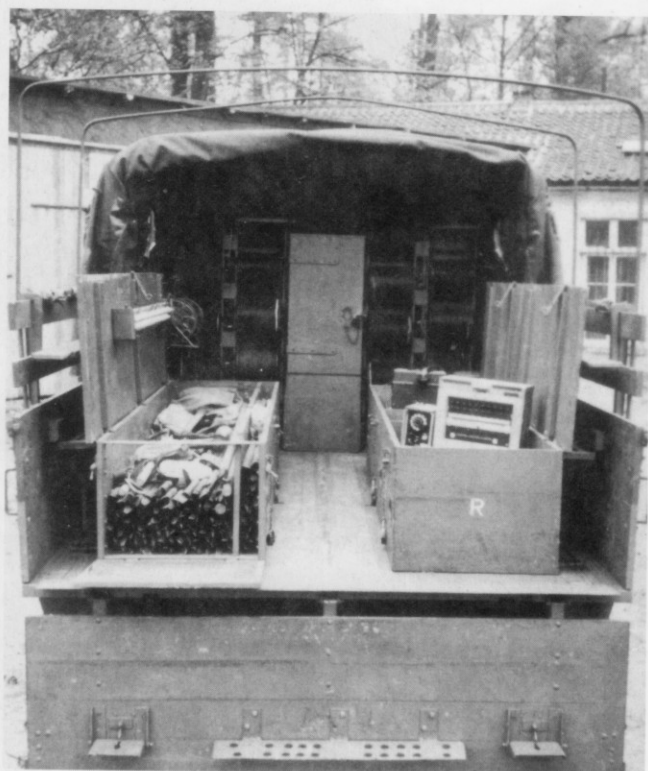
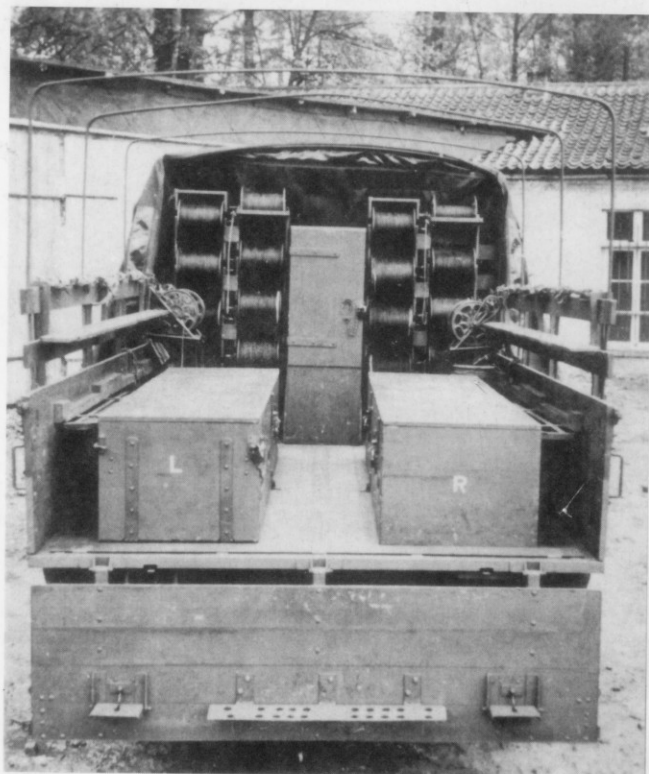


LKW als Krankentransportwagen mit 4 Tragen und einer Sitzbank (oben) bzw. mit 8 Tragen (unten).





Der geländegängige Einheits-PKW Kfz 3 diente als Fernsprechbautrupps-PKW.



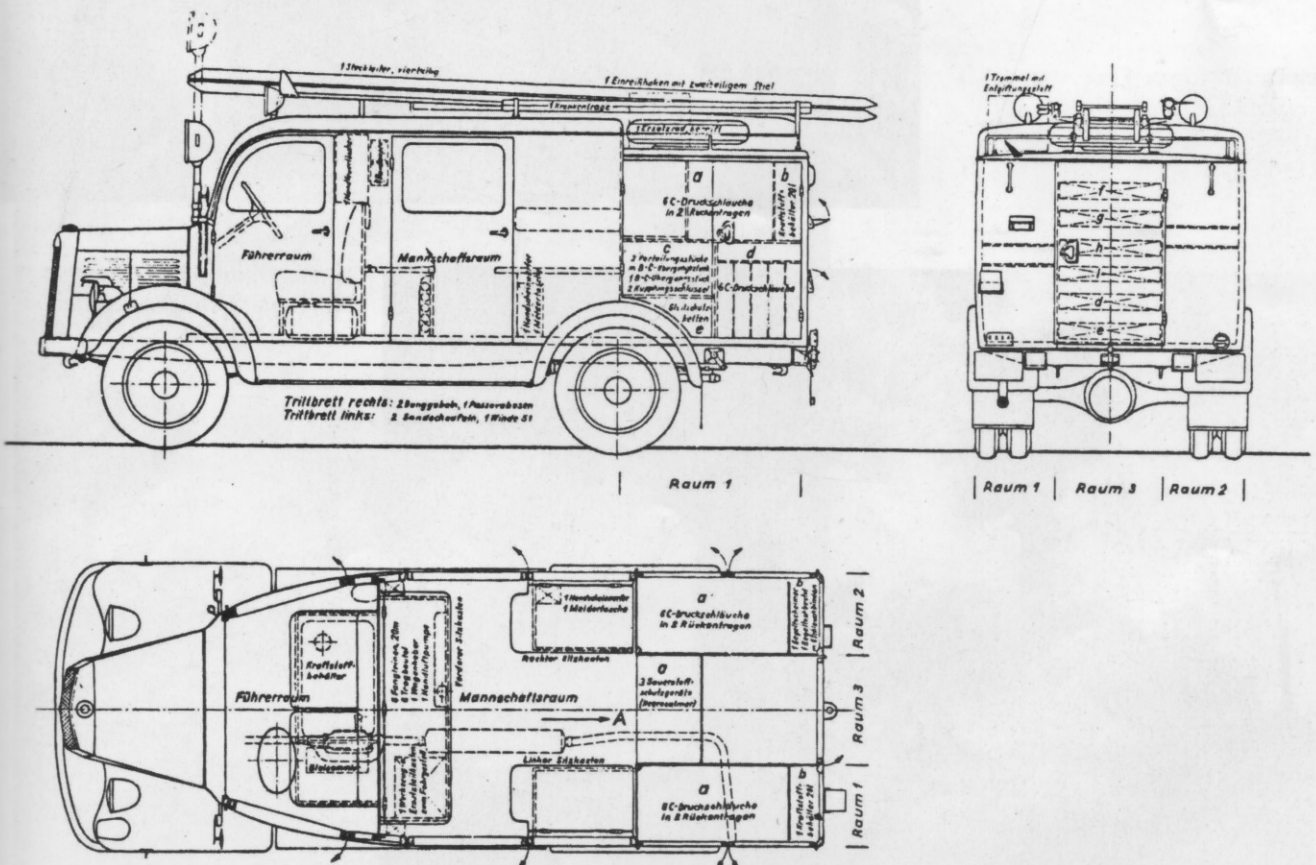
Der Großteil des Gerätes des Fernsprechbautrupps war auf einem LKW verlastet.



Ein Teil der Ausstattung der in Rumänien stationierten LS-Abteilungen wird in Lastensegler vom Typ GO 242 verladen. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um leichte Löschruppenfahrzeuge (LLG) der Bauserie 1941/1942.



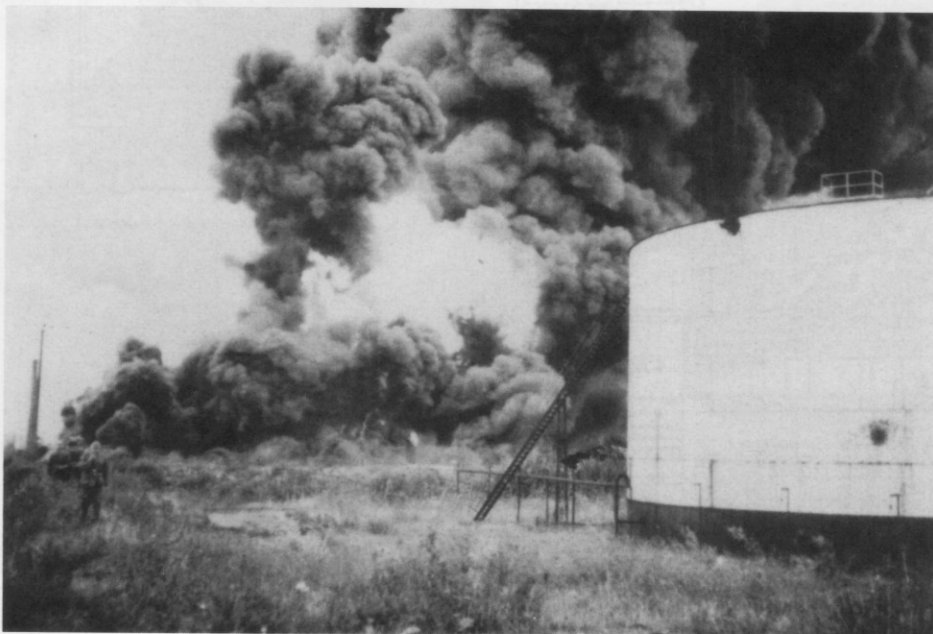
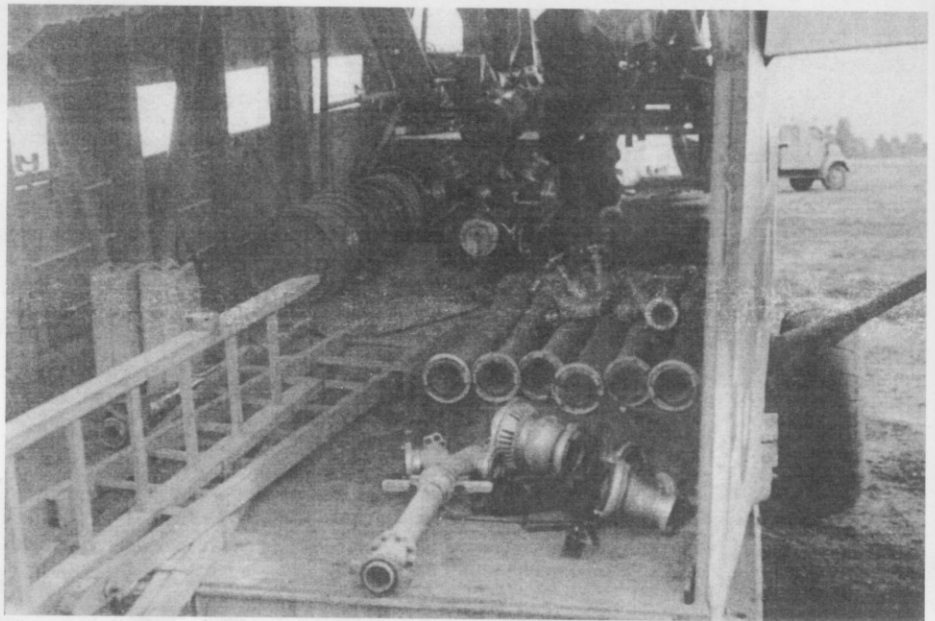
Maßstabzeichnung eines Mercedes Benz L 1500 S als leichtes Löschruppenfahrzeug LLG (spätere Bezeichnung LF 8).



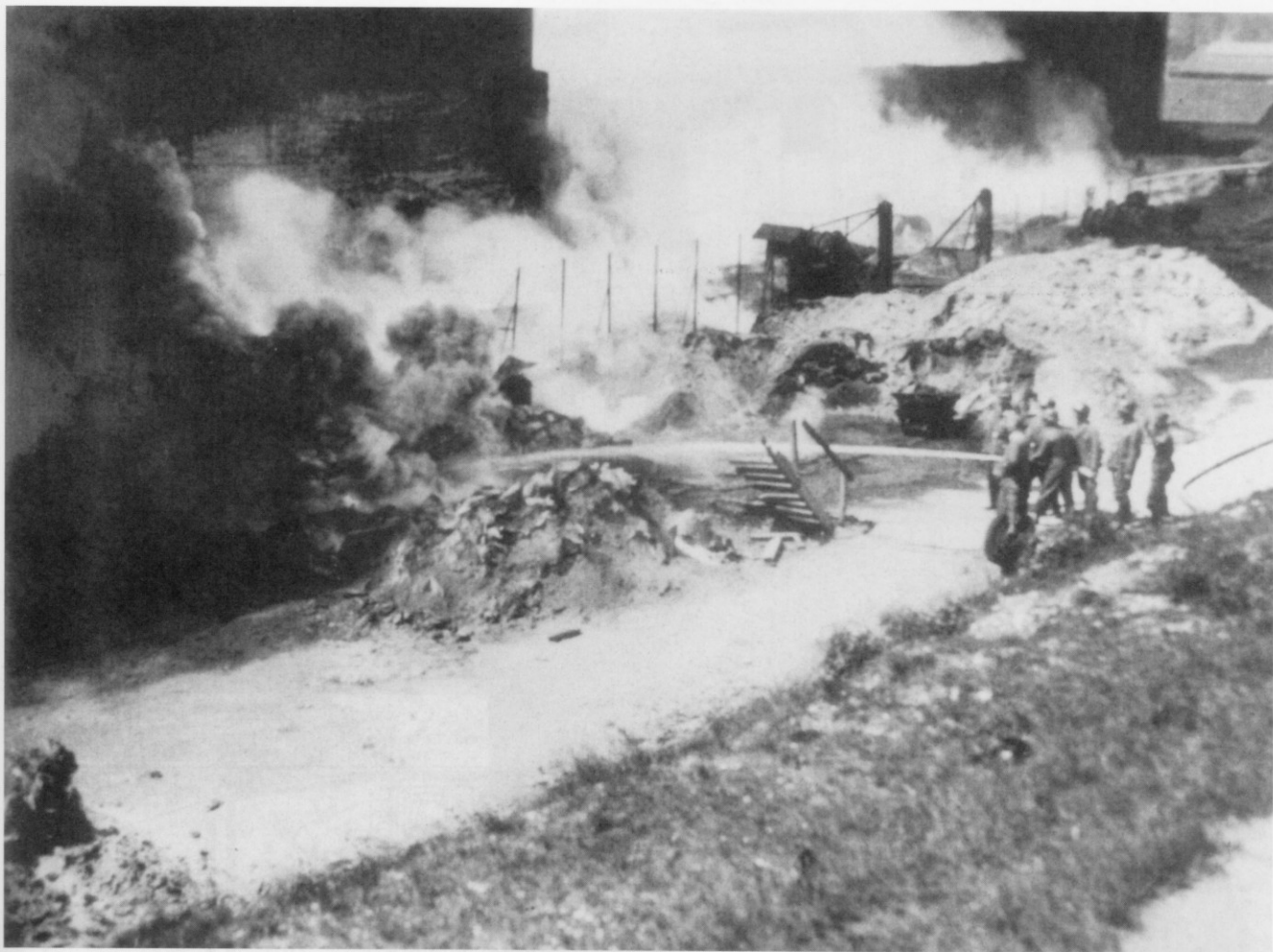


*Alles wandert in den Flugzeug-
rumpf*

*.... Hydranten, Saugschläuche,
Verteiler, Leitern und vieles mehr.*



*Gerade Treibstofflager waren
bevorzugte Ziele der Bomber.*



Die Bekämpfung von Öltankbränden erforderte viel Erfahrung und einen konzentrierten Einsatz von LS-Abteilungen.



Meistens warf der Gegner bei Angriffsbeginn Sprengbomben ab, um die Gebäude zu zerstören. Danach wurden Brandbomben eingesetzt, die die beschädigten Gebäude in Brand setzen sollten. Hier wird eine Stabbrandbombe mit einem Sandsack gelöscht.

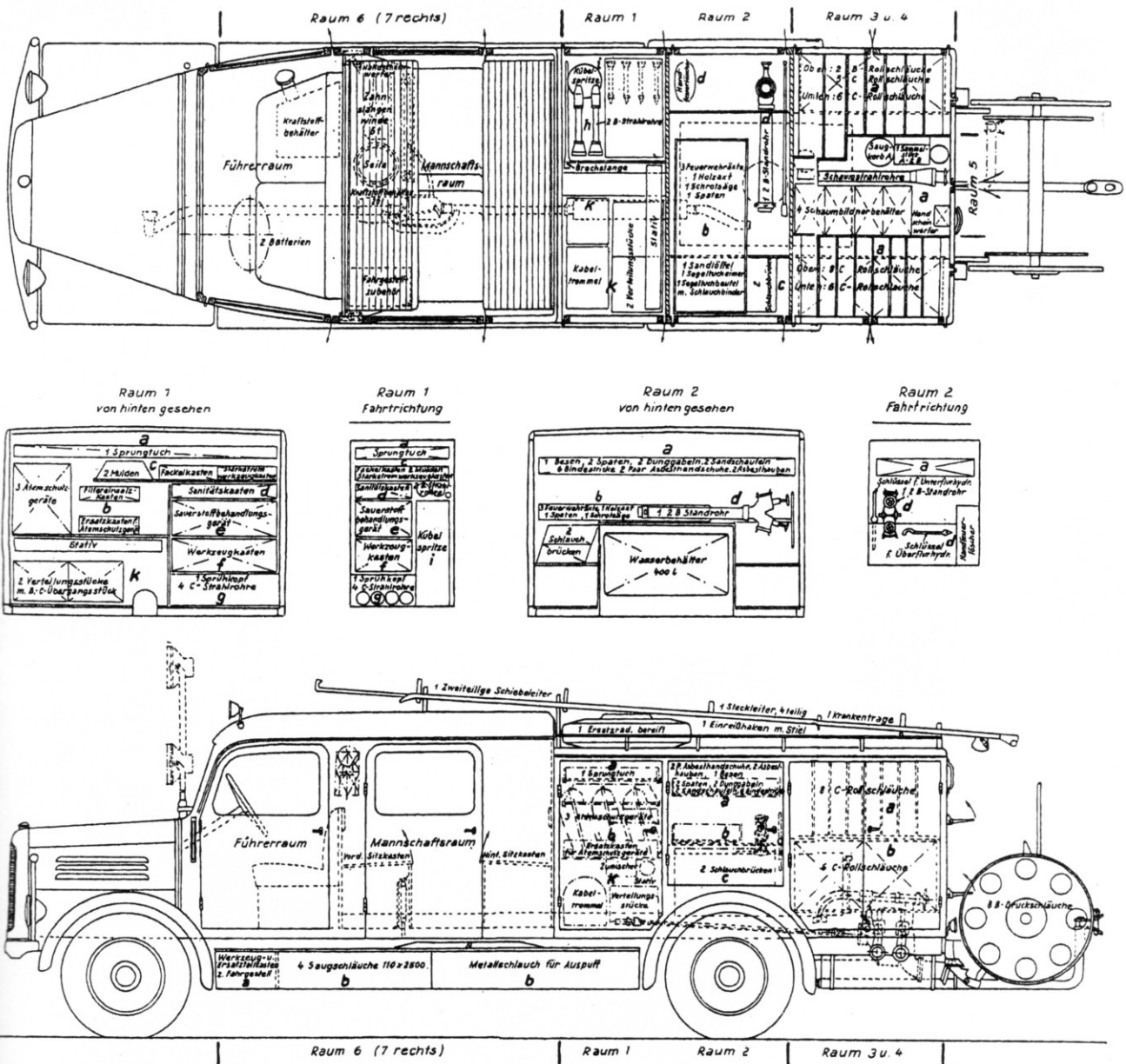
Ein Luftwaffensoldat hat sich an eine Stabbrandbombe herangearbeitet. Das Schild dient zum Schutz gegen herum-spritzende Phosphorpartikel. Der Soldat versucht den Brand mit einem Wasserstrahl aus der Kübelspritze zu löschen.



Abschlußausführung
des schweren Schlauchkraft-
wagen auf Basis des
Mercedes Benz L 4500 S.



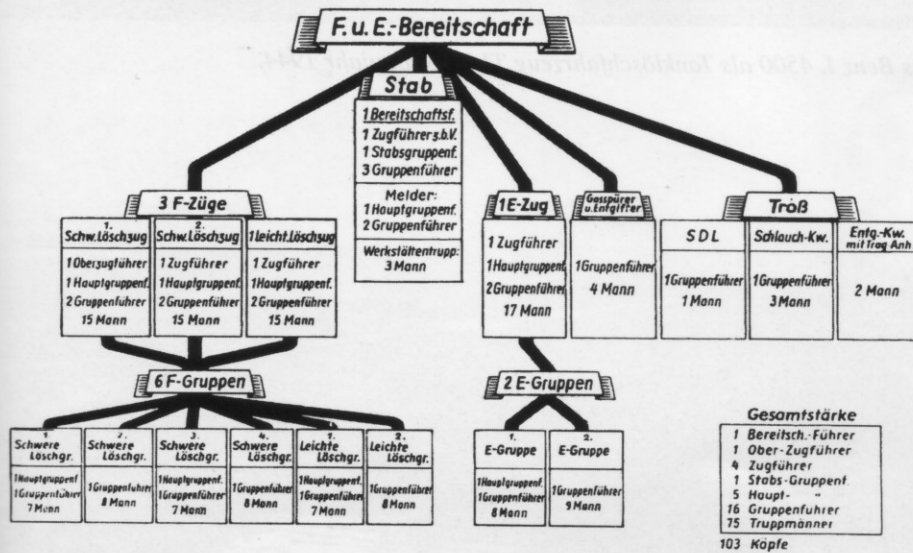
Rißzeichnung eines schweren
Löschgruppenfahrzeuges
SLG auf Basis des Klöckner-
Deutz Typ S 3000, Baujahr
1942.





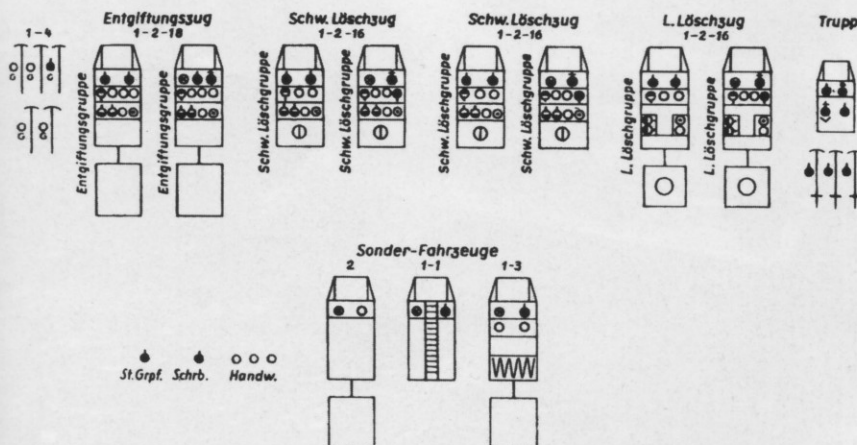
Opel Blitz 3 to als Tanklöschfahrzeug TLF 1,5 (frühere Bezeichnung TS 1,5) mit Magirus-Aufbau.





Gliederungsbild einer Feuerwehr und Entgiftungs-Bereitschaft (F. + E. Bereitschaft, später F. + E. Kompanie).

Gliederung einer FE-Bereitschaft – Personalplan





Vereinfachte Ausführung des Mercedes Benz L 4500 als Tanklöschfahrzeug TLF 25, Baujahr 1944.

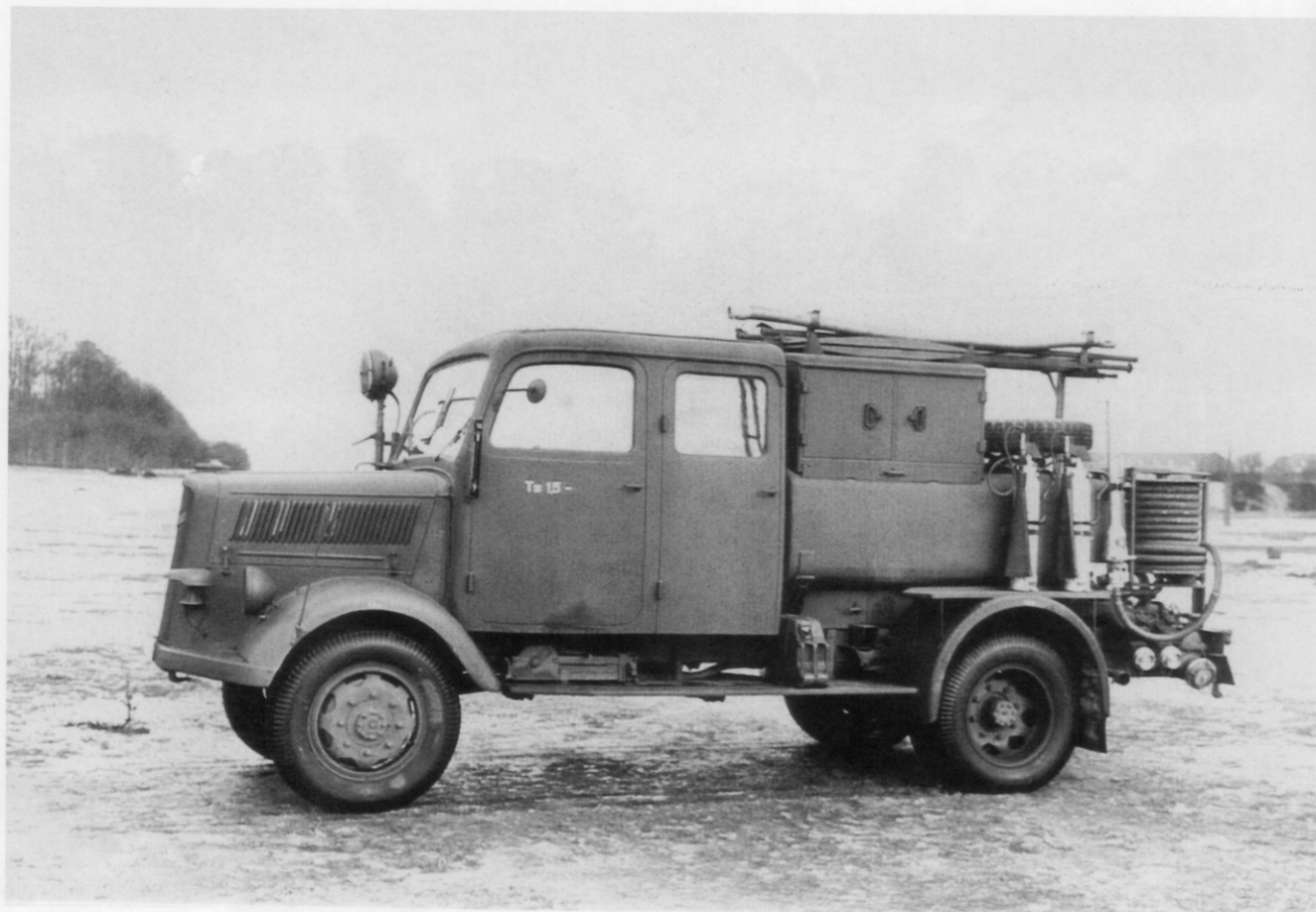




Mercedes Typ 25 D 1-achse Tank
 im Fahrzeug-Verzeichnis 1943 von
 Magirus



Opel Blitz mit Allrad-Antrieb als Tanklöschfahrzeug TS 1,5. Das Fahrzeug wurde 1943 von Magirus gefertigt.



Eine weitere Detailaufnahme der linken Fahrzeugseite sowie der Rückansicht des Opel Blitz 3 to Tanklöschfahrzeuges TS 1,5.

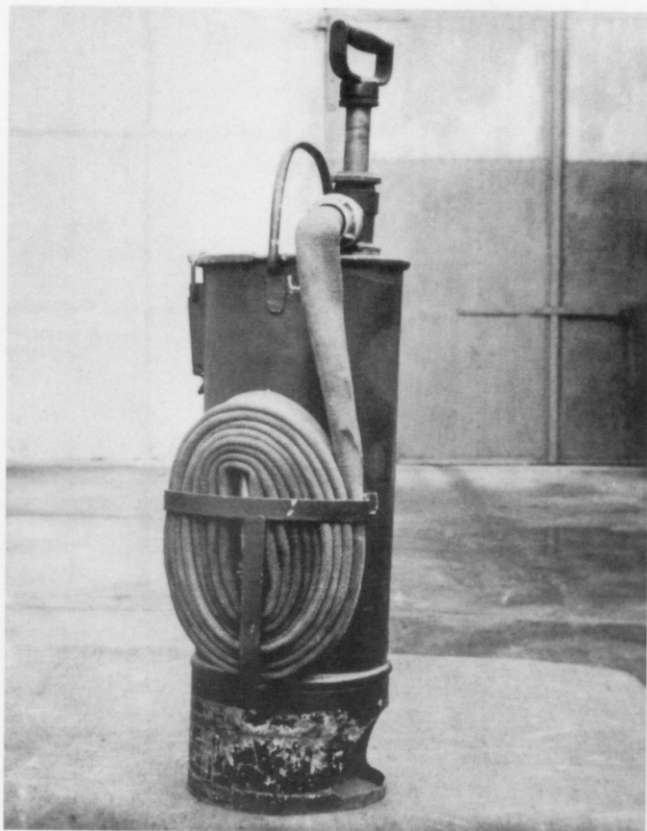




*Henschel Typ 33 D 1 als Tank-
löschfahrzeug. Gefertigt 1941 von
Magirus.*



*Ein Soldat einer Luftschutz-Abteilung
demonstriert die Handhabung des
Schaumrohrs. Die Schaumrohre
kamen überwiegend bei den Tank-
löschfahrzeugen zum Einsatz.*



Auf den nachfolgenden Fotos wird noch gesondert die spezielle Ausstattung der LS-Abteilungen behandelt.

Schlauch



Die dreiteilige Schiebeleiter.



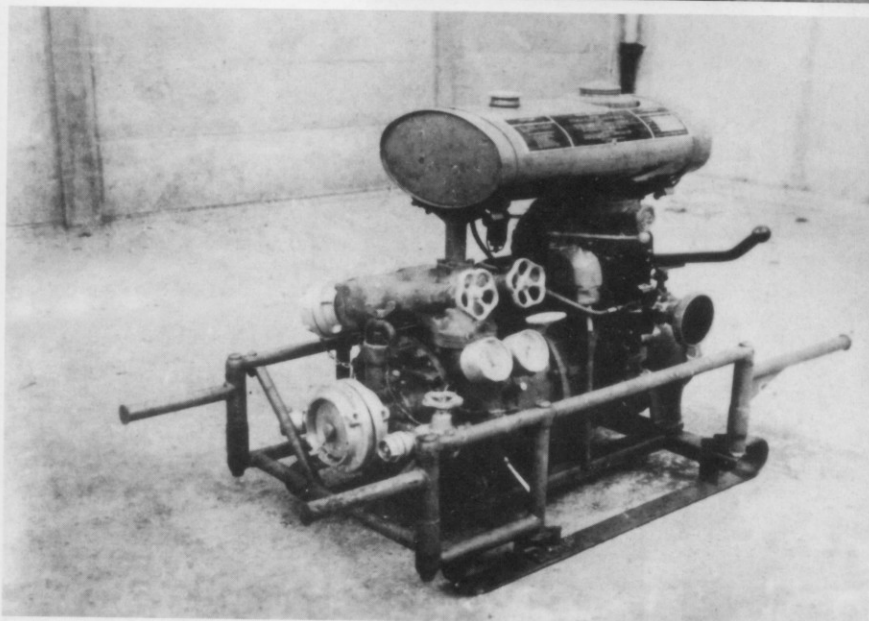
Das Sprungtuch.



Auslegen von Schläuchen mit der fahrbaren Schlauchhaspel.



Auslegen von Schläuchen mit der tragbaren Schlauchhaspel.



Die tragbare benzinbetriebene Kraftspritze / Pumpe war in der Regel in einem Ein-Achs-Anhänger untergebracht.



Um eine bessere Wasserversorgung zu gewährleisten, werden in kleinen Gewässern Schlauchbootfähren gebaut und darauf Pumpen zur Wasserförderung montiert.

Einsatz des normalen Sprühstrahls.



Einsatz des Sprühstrahls mit Wasserschleier.





Opel Blitz 3 to LKW als Kraftfahrtspritze FL KS 15 (spätere Bezeichnung LF 15) aus der Magirus-Fertigung von Frühjahr 1941.



Mercedes Benz KL 4500 S als Kraftfahrspitze KS 25 (spätere Bezeichnung LF 25) aus der Magirus-Fertigung von 1941.