

## **Vorwort**

Es gibt Bücher zu Einsatzfahrzeugen, es gibt Bücher zu technischem Gerät, es gibt Bücher zu Einsatzverfahren, es gibt Bücher zur Methodik der Ausbildung. Doch was ist der „Kitt“, der die Zutaten einer guten Ausbildung zusammen hält? Der Verfasser hat noch ältere Kameraden erleben dürfen, die den flächendeckenden Beginn der Motorisierung in den 1930er- bis 1950er-Jahren miterlebt hatten und die über eine gute Kenntnis an „Feuerwehrfolklore“ verfügten: Wie beschlagnahmte LFs den Alliierten wieder „abgeluchst“ und in Scheunen versteckt wurden, eingefrorene Pumpen mit brennenden Öllappen aufgetaut wurden, nicht starten wollende Kraftfahrzeuge mit improvisiertem Pferdegespann zur Einsatzstelle oder auch nur zurück zur Wache geschleppt wurden. Man konnte noch deutlich unterscheiden, wo beim Fahrzeug vorne und wo hinten ist, Pumpen wurden nicht einbauküchen-gleich hinter „industriedesignten“ Plastikformteilen versteckt und die Kabelbäume im Fahrzeug waren nicht dicker als die Pumpenverrohrung. Die Ausbildung, die diese Kameraden erfahren hatten, war krude, aber nachhaltig: „Ihre“ FwDV 4 beherrschten sie im Schlaf, bei der Übersichtlichkeit an mitgeführtem Gerät war es nicht ganz so schwer wie heute, es auf dem Fahrzeug auch „zeitnah“ (sprich: sofort!) zu finden. Und die Jungs hatten ihre Merksprüche, die sie gerne quer über den Hof erschallen ließen, wenn der Löschangriff der JF-Mitglieder wieder nach abstraktem Tanztheater aussah: „Was suchst Du denn – B-Schlauch? ,B‘ wie Beifahrerseite!“ – „Bei offener Wasserentnahmestelle nimmt der Schlauchtrupp immeeeer die C-Haspel mit zum Verteiler!“ – „Hallo Melder? Weißt Du, wo Dein Gruppenführer ist? Aha, und warum hältst Du keine Tuchfühlung?“ – „Und Du meinst wirklich, das Wasser würde gerade Dir den Gefallen tun und sich durch so eine verknotete Schlauchreserve arbeiten?“ – „Bist Du Truppführer? Was willst Du dann mit dem CM-Rohr? ,M‘ wie Mann“ und dergleichen. Im Hinblick auf die begehrte Leistungsspange hat es sich gelohnt, sich den einen oder anderen Spruch zu merken und umzusetzen.

Aber diese Generation an Ausbildern gibt es nicht mehr. Mit ihnen sind die Geschichten verschwunden, mit denen sie uns erzählt und beigebracht ha-

ben, warum unsere Fahrzeuge heute letztendlich so aussehen, wie sie jetzt aussehen. Daher spannt diese Broschüre einen Bogen von der historischen und technischen Entwicklung der Löschfahrzeuge und der „Bedienungsanleitungen“ zu ihrer Benutzung – den FwDV – bis zu modernen Fahrzeugen mit konkreten und anschaulichen Beispielen zur Organisation und Kennzeichnung ihrer Beladung und Vorschlägen für die fahrzeugspezifische Ausbildung. Dies betrifft gleichermaßen die Fahrzeuge aller Fachdienste des Katastrophenschutzes, des THW und der Hilfsorganisationen, egal ob Arztruppwagen, Gerätewagen, Fernmelde- oder Wasserrettungsfahrzeug. Zu den gewählten Beispielen mit Fahrzeugen aus der Praxis gibt es darüber hinaus auch einige technische Hinweise zu deren Gestaltung. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass Benutzer und Beschaffer – je kleiner die Feuerwehr ist – ein und dieselben Personen sind. Besonders Feuerwehrfahrzeuge im deutschsprachigen Raum gehören zu den komplexesten Kraftfahrzeugen weltweit – und viele von ihnen sind Einzelanfertigungen. Es kommt zu schwer zu diagnostizierbaren Ausfällen von Komponenten wie Pumpen, Zusatzeinrichtungen oder Leitern bzw. deren Ansteuerung. Doch eine Pumpe, die tatsächlich einfach nur Wasser fördert, ist besser als eine, die gerade nicht zuschaltbar ist, dafür aber im Betrieb jedes Wassermolekül mit Magnetresonanz nachmessen könnte.

Im Vergleich mit den Fahrzeugen anderer europäischer Länder fallen die Aufbauhöhe an sich und die „Dachbeladung“ als zwei deutsche Besonderheiten auf. Das klassische deutsche (H)LF fährt unterbesetzt mit 4 bis 6 FA in den Einsatz. Dann braucht man die Geräte entweder schnell und entnahmегünstig – also im Aufbau – oder eben nicht. Eine Dachbeladung, welche durch auf dem Fahrzeugdach werkelnde FA (nachts, dunkel, Regen peitscht ins Gesicht...) aus Staukästen befreit, entnommen und abgeladen werden muss, ist schon aufgrund einer fehlenden Umwehrung bzw. Brüstung von 0,8 bzw. 1 m Höhe (Absturzhöhe deutlich > 1 m) unter arbeitssicherheitstechnischen Aspekten zu hinterfragen. Technische Lösungen (z.B. Entnahmehilfen für tragbare Leitern) sind bereits seit 30 Jahren Stand der Technik. Des Weiteren destabilisieren Dachbeladungen das gesamte Fahrzeug. Womit wir beim zweiten Punkt wären: Bei den aktuellen Fahrzeug- und Aufbauhöhen ist das im oberen Drittel der Fahrzeuge gelagerte Gerät vom Boden aus nicht

zu erreichen. Statt das eigentliche Problem zu lösen, wird ein neues geschaffen: Auftritt. Sie verteuern den Aufbau und machen das Fahrzeug an der Einsatzstelle mindestens so breit wie in den 1960er-Jahren, als es noch nach oben öffnende Klapp- und Falttüren als Geräteraumverschlüsse gab – also eine echte „Nullrunde“. Es geht auch anders (siehe z.B. Abbildungen 14 und 61).

Der Verfasser dankt Thomas Böhme für die Beistellung der Daten zum StLF der FF Lippersdorf, den Kameraden der FF Stellingen und der FF Hooksiel, der Stützpunktfeuerwehr Aarau (CH) und allen, die das Erstellen der Fahrzeuggbilder ermöglicht haben.

Hamburg, im November 2018

Dr.-Ing. Holger de Vries

**Hinweis:** Zur Vertiefung des Themas wird empfohlen: Cimolino/de Vries, Standard-Einsatz-Regeln: Einsatz von Löschgeräten, ecomed, Landsberg, 2005 und Cimolino/de Vries/Graeger/Lembeck, Standard-Einsatz-Regeln: Der Zug im Einsatz von Lösch- und Rettungsgeräten, ecomed, Landsberg, 2005