

Die Umstellung des Pferdebetriebs auf Motorbetrieb bei der Feuerwehr Hamburg und die Entwicklung der Motorisierung bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs

von Manfred Gihl, Hamburg 2015

Einleitung

Kaum eine Frage hat die Führungskräfte der deutschen (und europäischen) Feuerwehren um die Jahrhundertwende so bewegt, wie die nach der am besten geeigneten Antriebsart ihrer Einsatzfahrzeuge, um die traditionelle Bespannung abzulösen. Erbitterte Diskussionen wurden insbesondere in den Fachzeitschriften geführt. Die Branddirektoren der großstädtischen Feuerwehren führten dabei das große Wort.

In Hamburg fällt die Zeit der intensiven Suche in die Dienstzeit von Branddirektor *Adolph Libert Westphalen*, der die Feuerwehr von 1893 bis 1916 leitete, und Branddirektor *Theodor Krüger*. Ihnen zur Seite stand Brandmeister *Hans Schmidt*, der als studierter Marine-Ingenieur besondere fachliche Voraussetzungen für die feuerwehrtechnische Entwicklung mitbrachte. Er wurde "Vorsteher der Materialverwaltung" und stand von 1906 bis 1931 in Dienste der Berufsfeuerwehr, zuletzt im Range eines Oberbaurats. Schmidt war maßgeblich an den Planungen und Versuchen zur Automobilisierung in Hamburg beteiligt. Darüber hinaus trat er als geschätzter Experte auf Kongressen mit profunden Fachvorträgen und mit einschlägigen Veröffentlichungen hervor.

Auf den bespannten Dampfspritzen lag die Hauptlast der Wasserförderung für den Löschangriff. Bereits vor Gründung der Hamburger Berufsfeuerwehr 1842 gab es vier Dampfspritzen. Bis 1904 wurden 17 weitere Dampfspritzen beschafft, davon 12 von dem englischen Hersteller Shand, Mason & Co sowie 5 von der deutschen Firma Busch/Bautzen. 1914, zu Beginn des Ersten Weltkriegs, standen 8 große und 12 kleine Dampfspritzen in Dienst. Die großen Dampfspritzen förderten 600 Imp.Gallonen/Minute (2728 Liter/Minute) die kleinen 260 Imp. Gallonen/Minute (1180 Liter/Minute). Diese Wasserfördermengen können durchaus mit den heute in den Löschfahrzeugen verwendeten Kreiselpumpen mithalten. Die Dampfspritzen mussten nur zeitnah mit Hilfe von Pferden an die Brandstelle gebracht werden, dann verrichteten sie stundenlang zuverlässig ihre Pumparbeit.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs stellte Hamburg im August eine ihrer kleinen Dampfspritzen nebst zwei Pferden zur Verstärkung des Brandschutzes der Stadt Cuxhaven zur Verfügung.

Im Jahresbericht der Feuerwehr Hamburg 1898 wird zur Automobilisierung ausgeführt:

"Die Frage, ob durch Einführung von Motorwagen Ersatz für den Betrieb mit Pferden geschaffen werden kann, ist naturgemäß auch hier schon seit mehreren Jahren einem eingehenden Studium unterworfen worden. Der elektrische Motor der Zukunft, in welchem die Accumulatoren weniger schwer und unempfindlicher gegen Stöße als bisher sind, ist leider immer noch nicht gefunden. Die vorhandenen Explosionsmotoren scheinen bisher noch nicht völlig diejenige absolute Betriebssicherheit zu bieten, welche die Feuerwehr für ihren eigenartigen Dienst beanspruchen muß."

Der kostspielige Pferdebetrieb

Pferde waren bei den Feuerwehren seit je unentbehrlich zum Ziehen von Feuerspritzen, Leitern, Schlauchwagen und ihre sonstigen Fahrzeuge. Nur die Berufsfeuerwehren konnten sich eigene Pferde leisten. Nach einer Statistik im Jahre 1905 gab es im Deutschen Reich in 55 Städten mit Berufsfeuerwehren insgesamt 920 Pferde, davon in Berlin 154 und in Hamburg 83 Pferde. Auf dem Lande waren die "Spanndienste" üblich, so auch in Hamburg.

Die Auswahlkriterien für die Eignung als Feuerwehrpferd waren im wesentlichen ein kräftiger, aber geschmeidiger Körperbau und ein Alter zwischen fünf und acht Jahren. Die Pferde wurden so trainiert, dass sie sich in der allgemeinen Hektik der Alarmierung möglichst nicht erschreckten. An der Brandstelle angekommen, wurden sie stets ausgespannt und weggeführt. Pferde sind sogenannte Fluchttiere können daher auf Umgebungsstörungen unvorhergesehen reagieren. Sie wurden zwar vor Indienstnahme entsprechend trainiert, dennoch mussten manche Pferde wegen sich allmählich verstärkend auftretender Nervosität nach wenigen Jahren abgelöst werden.

Anfangs waren in Hamburg Fahrzeuge und Pferde an den Wachen getrennt untergebracht. Das bedeutete, dass die Pferde im Alarmfall aus dem Stall geführt und auf dem Hof "gedreht" werden mussten, um sie zum Anspannen rückwärts an die Fahrzeuge zu führen. Dieses Verfahren war zeitraubend und unfallträchtig – es kam z.B. vor, dass aufgeregte Pferde auskeilten. Bei den neuen Wachen standen die Pferde vor oder neben den Fahrzeugen. Durch das Anlegen des Zaumzeugs ging weitere Ausrückezeit verloren. Branddirektor *Westphalen* lernte auf seiner Amerika-Studienreise im Jahr 1904 das amerikanische Verfahren kennen. Bei diesem System hing das Kummetsgeschirr und Zaumzeug über den Pferden. Bei Alarm fiel es auf die Rücken herunter und brauchte nur noch fest gezurrt werden. Westphalen führte das System in Hamburg ein, soweit es die baulichen Gegebenheiten zuließen. Einige Remisen, eine Bezeichnung, die sich bei der Hamburger Feuerwehr bis heute umgangssprachlich für die Fahrzeughallen erhalten hat, konnten entsprechend umgebaut werden.

Rückte eine bespannte Wache zum Feuer aus, war es in Hamburg üblich, dass die Nachbarwachen voraussorglich ihre Pferde anspannten. War das Feuer soweit in der Gewalt, dass keine weiteren Kräfte benötigt wurden, kam die Rückmeldung "Abspannen". Dieses traditionelle Stichwort hat sich in Hamburg auch im "Computer-Zeitalter" bis heute erhalten. Es gibt keine treffendere kurze Ansage!

Mit zunehmender Entfernung zum Brandort nahm die Leistungsfähigkeit der Pferde natürlicherweise ab. Im Durchschnitt konnten etwa folgende Geschwindigkeiten erreicht werden:

- der 1. Kilometer in 3 Minuten
- der 2. Kilometer in 7 Minuten
- der 3. Kilometer in 11 Minuten
- der 4. Kilometer in 16 Minuten

Natürlich war die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit auch von der Straßenbeschaffenheit und des Fahrzeuggewichts (z.B. leichter Schlauchwagen, aber schwere Dampfspritze) abhängig. Hamburger Versuche ergaben folgende realistische Werte:

Bespannte Fahrzeuge brauchten für die 16,5 km lange Strecke von der Hauptfeuerwache bis Bergedorf 1 Stunde und 15 Minuten, für die 15 km lange Strecke von der Hauptfeuerwache bis Langenhorn 1 Stunde und 9 Minuten.

Die BF Hamburg besaß ein Jahr nach Gründung, also 1873, 26 eigene Pferde. Bis 1908 erreichte die Anzahl den Höchstwert von 83 Pferden, danach nahm sie wegen der langsam fortschreitenden Motorisierung ab.

1899 bis 1903	77 Pferde
1904 bis 1908	83 Pferde
1909	79 Pferde
1910	77 Pferde
1911	69 Pferde
1912 bis 1913	66 Pferde
1914	44 Pferde
1915 bis 1916	42 Pferde
1917	40 Pferde
1918	41 Pferde
1919	40 Pferde
1920	37 Pferde
1921 bis 1922	31 Pferde
1923	30 Pferde
1924	29 Pferde

Am 17.12.1925 wurden die letzten Pferde abgeschafft, nachdem die Fw. III (Millerntor) und Fw. IV (Louisenstraße, heute: Sedanstraße) als letzte motorisiert worden waren. Die letzte Fahrt der beiden bespannten Löschzüge führte vom Sammelplatz Holstenplatz durch die Kaiser-Wilhelm-Straße, Graskeller und Alter Wall zum Rathausmarkt. Dort wurden sie von Senatsvertretern begrüßt und verabschiedet. Anschließend ging es über die Mönckebergstraße, Bergstraße,

Jungfernstieg, Gänsemarkt und Dammtorstraße zum Stephansplatz. Hier teilten sich die Züge, um getrennt zu ihren Wachen zurückzukehren.

Zu bemerken sei an dieser Stelle, dass auch die Feuerwehr New York City im selben Jahr ebenfalls ihre letzten Pferde ausspannen konnte – allerdings waren in der größten Stadt der USA auch wesentlich mehr Wachen auf Automobilbetrieb umzustellen gewesen!

Die Haltung von Pferden war eine kostspielige Angelegenheit. Zunächst war die Anschaffung eines geeigneten Pferdes mit ca. 1500 Mark nicht gerade billig. Doch der ständige Unterhalt der Pferde schlug weitaus höher zu Buche. Die jährlichen Aufwendungen für "Fourage", Hufbeschlag und tierärztliche Versorgung waren beträchtlich. Im Jahresbericht 1910 sind die Fouragekosten (bis auf die letzte Stelle hinter dem Komma, man war da sehr genau!) im einzelnen aufgeführt:

17.7458 kg Hafer zu 32.610,68 Mk
 11.792,5 kg Heu zu 10.310,58 Mk
 14.650,5 kg Stroh zu 7.800,90 Mk
 34.500 kg Wurzeln zu 1.404 Mk
 2500 kg Kleie zu 325 Mk
13318 Bunde Grünfutter 1331, 80 Mk
 zusammen 53.782,96 Mk

Je Pferd waren demnach 1910 nicht weniger als 698 Mk aufzuwenden. Jedes Pferd erhielt täglich 6 kg Hafer, 4,5 kg Heu und 5 kg Stroh für Häcksel und Streu. Die tägliche Ration von Wurzeln ist nicht aufgeführt, das war wohl so eine Art von Leckerbissen, der nicht täglich gewährt wurde! Für Hufbeschlag fielen 6488,40 Mk an. Die Honorare der Tierärzte sind in den Jahresberichten nicht aufgeführt. Dass der Tierarzt ein häufiger Besucher an den Wachen gewesen sein wird, geht aus der Zahl und Art der Erkrankungen hervor.

Im Jahresbericht 1910 sind 23 verschiedene Erkrankungen bzw. Verletzungen aufgeführt, die zu insgesamt 1554 Ausfalltagen führten. An der Spitze der Krankenfälle lagen Lahmheit, Influenza und Mauke. Branddirektor Westphalen beklagte 1909, dass die Pferde häufig von der Brustseuche befallen seien. Dadurch sei "die Schlagfertigkeit einzelner Feuerwachen zeitweilig in hohem Grade beeinträchtigt" gewesen. Zudem mutmaßte er, dass die Erkrankungen der Mannschaften an Influenza mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Ansteckung der Pferde zurückzuführen seien.

War schon aus Kostengründen die Ablösung der bespannten Fahrzeuge durch Automobile ein dringlicher Grund, so kamen also noch gesundheitliche Probleme bei Pferden und Mannschaften hinzu. Auch muss erwähnt werden, dass die notwendigen Dunggruben und die gemeinsame Unterbringung von Mannschaften und Pferden unter einem Dach zu erheblichen Geruchsbelästigungen führten, nachdem die Haltung der Pferde in eigenen Ställen zugunsten schnellerer Alarmierung aufgegeben worden war.

Zu einem Problem war in den Großstädten auch die Umweltbelastung durch den Pferdebetrieb im allgemeinen Verkehrswesen geworden, an dem freilich die Feuerwehr nur einen ganz geringen Anteil hatte. Reichlich Pferdekot auf den Straßen und die damit verbundenen üblen Gerüche waren damals allgegenwärtig. Später haben einige Zeitgenossen von den "romantischen Zeiten" geschwärmt, in denen "tollkühne Männer mit funkensprühenden Dampffeuerspritzen zweispännig zum Feuer" eilten. Romantisch sind diese Zeiten gewiss nicht gewesen!

Während des Ersten Weltkriegs bereitete der Fouragekauf in Hamburg große Probleme. Es gab nicht mehr genügend Futtermittel, und die Preise stiegen an. Der Feuerwehr wurde von der Stadt die halbe Spielwiese im Stadtpark zur Heugewinnung zugewiesen. Aber das reichte längst nicht aus, Heu musste zugekauft werden. Waren 1000 kg Heu Anfang 1914 noch für 96 Mark zu erhalten, so kostete die selbe Menge bald rund 200 Mark.

Der Dampftrieb als Möglichkeit für den Fahrbetrieb

Als Ersatz für die tierische Zugkraft kam nach dem damaligen Stand der Technik nur die Dampfkraft in Betracht. Demzufolge führt der Jahresbericht 1904 der Hamburger Feuerwehr aus:

"Für die Feuerwehr liegt es nun sehr nahe, die Dampfkraft als Antriebsmittel für ihre Alarmfahrzeuge zu benutzen, denn Dampfmaschinen sind, als Antrieb für Spritzenwerke, schon seit vielen Jahren im Feuerwehrdienst tätig und haben sich als durchaus zuverlässige Antriebsmaschinen bewährt."

Die Hamburger Feuerwehr beobachtete daher sorgfältig die Versuche und Beschaffungen anderer großer Feuerwehren im Reich.

Den Anfang hatte Hannover 1902 unter ihrem Branddirektor *Maximilian Reichel* gemacht. Seine dampfautomobile Dampfspritze war Teil des ersten automobilen Drei-Fahrzeug-Löschzug der Welt. Geliefert hatte ihn die Firma Busch/Bautzen. Der führende Dampfspritzenhersteller in Deutschland war die Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vormals W.C.F. Busch AG in Bautzen. Sie wurde 1846 als Lausitzer Maschinenfabrik vorm. J.F. Petzold gegründet. 1896 Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vormals W.C.F. Busch AG; in Feuerwehrkreisen hieß die Firma kurz Busch/Bautzen. In Bautzen wurde 1876 die erste bespannte Dampfspritze gebaut.

Die dampfautomobile Hannoversche Dampfspritze war nach dem Zweimaschinenprinzip gebaut, d.h. der Dampfkessel versorgte eine Dampfmaschine für die Pumpe und eine zweite für den Fahrantrieb. Der Fahrantrieb wirkte auf die Hinterräder. Busch/Bautzen behielt dieses Konstruktionsprinzip bei seinen nachfolgenden Automobilspritzen bei.

Bereits 1903 hatten Leipzig und 1904 Chemnitz und Dresden je eine selbstfahrende Dampfspritze von Busch/Bautzen beschafft. 1903 hatte Köln eine selbstfahrende Dampfspritze von Magirus gekauft, ebenso München 1904 und 1905. Magirus in Ulm wandte im Gegensatz zu Busch/Bautzen das Einmaschinenprinzip an, d.h. es gab nur eine Dampfmaschine für Pumpen und Fahren. Die Firma E.C. Flader in Jöhstadt wandte ebenfalls das Zweimaschinenprinzip an, jedoch wurden hier die Vorderräder angetrieben. Bestens bekannt dürfte in Hamburg die ursprünglich für Bespannung gelieferte, dann zum Selbstfahrbetrieb umgebaute Dampfspritze der Feuerwehr Kiel von 1905 gewesen sein. Sie bewährte sich allerdings nicht und wurde daher schon zwei Jahre später wieder auf Bespannung umgestellt.

Nun unternahm auch Hamburg 1905 einen Versuch mit einer selbstfahrenden Dampfspritze. Sie wurde im Oktober 1905 von Busch/Bautzen geliefert, aber erst im Februar 1906 nach umfangreichen Erprobungen und Änderungen in den Alarmdienst gestellt.

Die wichtigsten technischen Daten sind folgende:

- drei Feuerungseinrichtungen: Streudüsenfeuerung für Spiritus, Petroleumbrenner zum Anheizen und Rostfeuerung für Steinkohle und Koks
- Zweizylinder-Dampfmaschine zum Fahren, separate Dampfmaschine zum Pumpen
- Pumpenleistung ca. 1000 l/min
- Kraftübertragung auf die Hinterräder mittels Gall'scher Ketten
- Gewicht betriebsfertig 5550 kg
- Maximale Geschwindigkeit 35 km/h

Ausführlich wird in den folgenden Jahresberichten über die Erfahrungen mit der dampfautomobilen Dampfspritze berichtet:

Jahresbericht 1906, Seite 7:

"1. Der Kessel zeigte sich für den Fahrbetrieb als zu klein. Seine Heizfläche mußte deshalb um 2,1 qm, also auf 6,55 qm im Ganzen erhöht werden.

2. Die Spiritusfeuerung arbeitete ungenügend.

3. Das Heizen des Kessels während der Fahrt mit festen Brennstoffen (Koks, Kohlen) ist wegen der damit verbundenen Belästigung und unter Umständen auch Gefährdung des Straßenverkehrs unzulässig.

4. Es ist erreichbar, Petroleum vermittelt eines geeigneten Brenners nahezu rauch- und geruchlos zu verbrennen und dasselbe somit zum Heizen des Kessels während der Fahrt zu verwenden. Auf der Brandstelle wird dann nach wie vor mit Kohlen geheizt.

Die Versuche mit dieser Automobildampfspritze sind nunmehr zum Abschluß gekommen, so daß das Fahrzeug in einen Löschzug eingestellt wurde. Die Konstruktion und die Gesamtbauart dieser

Automobildampfspritze war möglichst anlehnend an die bei der Hamburger Feuerwehr vorhandenen, auf Pferdebespannung eingerichteten kleinen Dampfspritzen gewählt worden, um festzustellen, ob es möglich und zweckmäßig sein würde, diese Dampfspritzen für den Automobilbetrieb umzubauen. Nunmehr ist aber erwiesen, daß dieser Gedanke aufgegeben werden könnte, würde die Sache doch daran scheitern, daß die Bauart des Wagengestells sich für den Automobilbetrieb nicht eignet."

Jahresbericht 1907, Seite 36:

"Die Versuche mit der dampfautomobilen Dampfspritze werden fortgesetzt. Sie stand vom 10. März bis 18. Oktober auf der Wache 5 in Alarmbereitschaft und hat während dieser Zeit auf 154 Fahrten 899,3 km zurückgelegt, davon 102 Fahrten mit 476 km zum Feuer, den Rest auf Übungsfahrten. Als Spritze auf der Brandstelle ist sie 19 mal mit insgesamt 30 Stunden Arbeitszeit in Tätigkeit gewesen."

Anmerkung: also nur in 18 % aller Alarmierungen wurde die Dampfspritze zur Wasserförderung eingesetzt!

Jahresbericht 1907, Seite 37:

"Der feuertechnische Teil des Fahrzeugs hat sich durchaus bewährt, aber es hat sich herausgestellt, dass die Kosten einer dauernden Unterdampfhaltung recht erheblich sind, die Fahrt-Antriebsmaschine, Rohrleitungen etc. übergroße Sorgfalt erfordern und das Fahren mit demselben in den Straßen der Stadt infolge starker Raumentwicklung, der Erzeugung von starkem Geräusch etc. zu einer erheblichen Belästigung des Publikums und des Wagenverkehrs führen. Die Einführung des Antriebsystems für weitere Fahrzeuge für Hamburg ist daher aufgegeben worden. Die dampfautomobile Dampfspritze wird nicht mehr dauernd in Alarmfahrt bleiben, sondern in der Regel auf einer der Außenwachen in Reserve und als Spritze für Feuer auf dem Landgebiet stationiert werden."

Im Oktober 1906, also nach 9 Monaten, wurde sie aus dem Alarmdienst genommen und auf eine Außenwache in Reserve gestellt, aber nie mehr eingesetzt. 1910 wurde sie endgültig ausgemustert. Damit war das Thema "Dampfantrieb" in Hamburg erledigt.

Auch die Kostenfrage hatte wohl eine Rolle gespielt. So erfahren wir im *Jahresbericht 1908, Seite 35:*

Unterdampfhaltung des Kessels in der Remise mittels Braunkohlenbriketts, in 24 Stunden 170 kleine Brikettstücke, Kosten 1,80 Mark. Diese Art der Feuerung bewährte sich gut. Nachteil: zu Beginn der Alarmfahrt mussten erst die auf dem Rost liegenden glühenden Brikettrückstände durch den starken Luftstrom zum Schornstein hinaus befördert werden. Die Heizung mit Gas in der Remise war recht kostspielig, bei einem Preis von 14 Pfg. pro cbm betragen die Kosten 5,60 Mark pro Tag.

Vor schwierigen Entscheidungen

Branddirektor *Westphalen* hatte die tastenden Versuche mit "Automobilfahrzeugen" bei einigen Feuerwehren aufmerksam verfolgt. Deshalb schickte er den jungen Brandmeister Dipl.-Ing. *Otto Sander* vier Wochen zu mehreren deutschen und vier europäischen Feuerwehren, Vom 30. April bis 30. Mai 1906 besuchte Sander die Feuerwehren Berlin, Leipzig, Chemnitz, Dresden, Wien, Wiener Neustadt, Floridsdorf, Nürnberg, Stuttgart, Cannstatt, Ulm, Heilbronn, Mannheim, Frankfurt a.M. und Amsterdam. Bei diesen Feuerwehren traf er sowohl auf den elektrischen als auch auf den benzinmotorischen Antrieb.

Danach verfasste Sander einen ausführlichen 35-seitigen handschriftlichen Bericht. Dieser schloss mit folgenden Sätzen:

"... die Frage, ob durch Einführung von Motorwagen Ersatz für den Betrieb mit Pferden geschaffen werden kann, ist naturgemäß auch hier schon seit mehreren Jahren einem eingehenden Studium unterworfen worden. Der elektrische Motor der Zukunft, in welchem die Accumulatoren weniger schwer und unempfindlicher gegen Stöße als bisher sind, ist leider noch nicht erfunden. Die vorhandenen Explosionsmotoren, von denen der Daimler-Motor wohl noch die besten und für viele Zwecke schon jetzt ausreichende Eigenschaften besitzt, scheinen bisher noch nicht völlig diejenige absolute Betriebssicherheit zu bieten, welche die Feuerwehr für ihren eigenartigen Dienst beanspruchen muss (...) Wenn ein Feuerwehroffizier etwas von einem Explosionsmotor hört, dann weiß er schon ganz genau, dass er ihn nicht brauchen kann, und dass er absolut unbrauchbar ist. Wenn er schon vom Dampfmotor und Elektromotor in vielen Fällen nicht sehr viel kennt, dann kennt er vom Benzinmotor, der einzig und allein in Frage kommt, erst recht verhältnismäßig wenig und in vielen Fällen will er von ihm auch nichts

wissen, denn der Explosionsmotor ist eine neue Sache, und gerade deshalb soll man sich mit einer neuen Sache beschäftigen und nicht im allgemeinen ... ihn abtun."

Sander urteilte also hart über seine Kollegen, denen er sowohl Desinteresse als auch mangelnde Kenntnis über den Verbrennungsmotor vorwarf. Hingegen sprach er sich klar dafür aus, die Nutzung des Verbrennungsmotors, also der mit Benzin betriebenen Antriebsmaschine, intensiv zu verfolgen.

"... ein gut bedienter Benzinmotor stinkt nicht, es ist dies allemal ein Zeichen von schlechtem Benzin und von verkehrter Ölung, zumal wenn dieses in den Kompressionsraum kommt und da unvollständig verbrennt. So hätte ich denn nun wenigstens in großen Zügen die Wesen der 3 in Betracht kommenden Motorarten in den Hauptpunkten berührt, welches System nun als das geeignete bei der Hamburger Feuerwehr befunden werden wird, mögen die sachgemäß anzustellenden Versuch ergeben."

Bemerkenswert ist, wie vorausschauend Sander bereits 1906 den noch in den Kinderschuhen steckenden Dieselmotor beurteilte:

"Besonderes Interesse wurde diesseits dem Dieselmotor entgegengebracht. Dieser Motor ist eine neue Erfindung. Die brennbare Flüssigkeit (Petroleum, Benzin etc.) wird im flüssigen Aggregatzustand in einen Hohlraum getrieben, welcher mit hochgepresster und dadurch stark erhitzter Luft angefüllt ist. An dieser Luft wird die benannte Flüssigkeit gasförmig, entzündet sich und dadurch bilden sich hochgespannte Gase, welche eine große Triebkraft entwickeln. Der Dieselmotor hat somit keinerlei Zündvorrichtung, er ist kein Explosionsmotor, sondern ein Verbrennungsmotor. Man kann ihm den Brennstoff je nach Bedarf in ganz beliebigen Mengen zuführen und dadurch auch die Arbeitsleistung nach Wunsch regulieren. Ob und wie weit der Dieselmotor, dessen Erfindung bekanntlich in speziellen Fachkreisen Aufsehen erregt hat, sich auch für Motorfahrzeuge der Feuerwehr eignen wird, bleibt abzuwarten."

Nach Auswertung des Berichts von Sander stellte Branddirektor Westphalen bereits am 10. Juni 1906 den Antrag an die "Deputation für das Feuerlöschwesen ... bei einem hohen Senate" die Geldmittel Mk 80.000 zur Beschaffung eines automobilen Löschzugs zur Verfügung zu stellen. Dieser sollte Batterie-elektrischen Antrieb erhalten.

Das erste Benzin-Automobil

In Hamburg fuhren um die Jahrhundertwende nur wenige Benzinautomobile. Der erste Besitzer eines solchen Automobils in Hamburg war *Richard von Raffay*. Er erwarb es 1896 von der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt. Auch Friedrich Hermann *Faerber*, Besitzer des 1897 gegründeten "Panoptikums" am Spielbudenplatz, fuhr zu dieser Zeit ein Automobil, und zwar einen Benz.

Die Automobilisierung der Hamburger Feuerwehr begann im Juni 1907 mit dem sogenannten "Officierswagen". Es handelte sich um einen serienmäßigen offenen Tourenwagen Typ Opel-Phaeton 28/40 PS mit sieben Sitzplätzen und Klappverdeck. Er wurde von der Firma Dello (sie existiert noch heute!) für 14.000 Goldmark geliefert. Von diesem Automobil gibt es mehrere Fotos. Wahrscheinlich war es das erste Hamburger Behördenauto überhaupt. Zu der Zeit waren in Hamburg erst 230 Personenkraftwagen, 50 Lastkraftwagen und 190 Motorräder, zusammen also 470 Kraftfahrzeuge, polizeilich zugelassen. Im Vorjahr war das amtliche Kennzeichen "HH" eingeführt worden. Der Officierswagen, später Stabswagen genannt, erhielt das Kennzeichen HH-895.

Im Jahresbericht 1908 wird dazu Näheres berichtet:

"Der Wagen steht auf der Hauptwache (Anmerkung: damals am Schweinemarkt, heute Spitalerstraße) in Alarmbereitschaft, um den Branddirektor bzw. die Brandinspektoren zum Brandort zu bringen. Außerdem wird er als Verkehrswagen und zu Besichtigungsfahrten auf dem Landgebiet sowie auch als Übungsfahrzeug verwendet. Der Wagen hat bis zum 1. Januar 1909 15.938 km im Dienste der Feuerwehr und mit Einschluß der Probefahrten 17.547 km zurückgelegt, davon im Berichtsjahr 8.645 km. Das Fahrzeug hat sich auf jeder Straße und bei jeder in Frage kommenden Steigung sowie bei jeder vorkommenden Temperatur (z.B. auch bei -16 °C) durchaus bewährt."

Dann kam jedoch diese Einschränkung:

"Die Hamburger Branddirektion hat nach nunmehr 1 1/2 Jahre währenden Betriebe die Überzeugung gewonnen, daß der Explosionsmotor in Hinsicht auf Betriebsbereitschaft, Betriebssicherheit und Feuergefährlichkeit für den Antrieb ihrer Feuerwehrfahrzeuge wohl geeignet sein würde, daß aber die

Bedienung des benzinautomobilen Wagens trotz aller Verbesserungen an der Fahrteinrichtung derselben reichlich schwierig sei, so daß es besondere Mühe macht, die Fahrer dieser Feuerwehrfahrzeuge genügend in Übung zu haben."

Besonders ausgebildet waren nur zwei Feuerwehrmänner, die es sich zur Ehre angerechnet haben dürften, dieses Automobil zu fahren. Branddirektor Westphalen hat sich wohl nie selbst ans Steuer gesetzt.

Eine denkwürdige Alarmfahrt unternahm Branddirektor Westphalen anlässlich des Großbrandes des Schweriner Schlosses am 15. Dezember 1913. Während noch in der Nacht zwei Dampfspritzen, ein Mannschafts- und ein Gerätewagen auf einen Sonderzug verladen wurden, eilte Westphalen mit dem Officierswagen voraus. Wegen einer Reifenpanne in Gadebusch kam er erst nach dem Eisenbahnzug in Schwerin an! Nicht die oft noch angeführte Unzuverlässigkeit des Benzinmotors hatte zu der Verzögerung geführt, sondern eine schlichte Reifenpanne, die angesichts des meist schlechten Zustands der Landstraßen nicht ungewöhnlich war.

Trotz aller Skepsis gegenüber dem Verbrennungsmotor wurde aber doch 1909 ein erstes Großfahrzeug mit Benzinmotor in Auftrag gegeben und 1910 geliefert. Es handelte sich um ein 3-t-Lkw-Chassis der Daimler-Motoren-Werke (DMG) in Marienfelde (bei Berlin, 1920 eingemeindet) mit einer Leistung von 45 PS. Die Hamburger Firma Kruse, in der Dorotheenstraße ansässig, karosierte es und baute eine Kreiselpumpe der ebenfalls in Hamburg ansässigen Firma Nagel & Kaemp ein. Dieses Fahrzeug, das in der Statistik als "Benzinspritze" geführt wurde, war für die schnelle Hilfe bei Bränden im Landgebiet vorgesehen. Stationiert war sie an der Hauptfeuerwache. Im Jahresbericht 1911 wird lobend erwähnt, dass der Motor sich in allen Teilen bewährt habe und "auch im Alarmbetrieb zu Anständen keinen Anlaß" gegeben habe. Auch seien größere Instandsetzungen und Änderungen nicht erforderlich gewesen. Wohl auch aufgrund dieser außerordentlich positiven Erfahrungen setzte ein Umdenken bei der Hamburger Feuerwehr ein. Zwar blieb es beim elektrischen Antrieb durch Radnabenmotoren nach System Lohner-Porsche, doch erfolgte die Stromversorgung nicht länger durch aufladbare Batterien, sondern durch einen Generator, der von einem Benzinmotor angetrieben wurde. Der Benzin-elektrische Antrieb war geschaffen und setzte sich durch.

Weitere Officierswagen ab 1912

1912 wurde ein zweites Benzinautomobil beschafft, und zwar wiederum ein Opel, Typ 24/50 PS. Er wurde als "Stabswagen" bezeichnet. 1918 wurde der dritte Stabswagen beschafft, wiederum ein Opel 24/50 PS. Diesmal war es kein Neufahrzeug, sondern ein gebrauchter Wagen vom Baujahr 1912 (wahrscheinlich vom Militär übernommen).

Branddirektor Dr.-Ing. Sander erhielt 1927 mit dem Sechszylinder-Opel, Typ 12/50 PS, einer 6- bis 7-sitzigen Pullmann-Limousine, einen recht repräsentativen Dienstwagen. Er kostete um die 7.500 RM. Leider sind von allen diesen Stabswagen (bis auf den ersten) keine Fotografien bekannt.

Nachdem Dr.-Ing. *Otto Zaps* 1937 die Amtsleitung übernommen hatte, erhielt er 1939 einen Mercedes-Benz 230 als Dienstwagen. Dessen Sechszylindermotor leistete 55 PS. Dem Vernehmen erlitt der Wagen bei einem Eigenunfall Totalschaden. Dr. Zaps soll selbst am Steuer gesessen haben. Abteilungsleiter Brunswig erhielt 1939 einen Mercedes-Benz 170.

War die Wahl des Benzinmotorantriebs bei den Personenkraftwagen keine Frage, so entschied sich die Branddirektion bei den Großfahrzeugen vorerst für den elektrischen Antrieb. Sie lag damit auf der Linie der großen Feuerwehren Berlin und Wien.

Zwei Feuerlöschboote mit Benzinmotoren

Der Benzinmotor kam 1913 schließlich auch bei den beiden ersten Hamburger Feuerlöschbooten zum Einsatz. Bisher nutzte die Feuerwehr bei Schiffsbränden die Fährdampfer der HADAG, die sämtlich dampfgetrieben waren. Dieser Antrieb war nicht mehr zeitgemäß. Brandmeister *Hans Schmidt*, der wie bereits erwähnt Marineingenieur war, entwarf

die beiden Feuerlöschboote. Das erste Boot, die "Feuerwehr I", baute die Hamburger Werft Hinrichsen & Co und stattete es mit einem Vierzylinder-Motor, Leistung 60 PS, der Motorenfabrik Jastram, Hamburg-Bergedorf, aus. Dieses Boot war nacheinander an den Bootsstationen der Fw. 8 (Steinwerder), Fw. 2 (Sandtorkai) und Fw. 7 (Petroleumhafen) stationiert. 1931 baute die *Werft August Pahl* in Finkenwerder das Boot um. Es blieb 36 Jahre in Dienst, bis er 1949 als Reparationsleistung an die UdSSR abgegeben werden musste. Das zweite Boot, die "Feuerwehr II", wurde auf der Werft der Daimler-Motoren-Gesellschaft gebaut. Es ist weniger bekannt, dass die Motorenfabrik damals über eine eigene kleine Werft in Berlin verfügte. Hier kam natürlich nur ein Benzinmotor aus dem eigenen Hause in Frage. Der Vierzylinder-Motor hatte eine Leistung von 70 PS. Diesem Löschboot, das an der Fw. Petroleumhafen stationiert war, war eine Betriebszeit von nur 20 Jahren beschieden. Nach einer Motorexlosion wurde es 1933 ausgemustert und verschrottet.

Es besteht ein Widerspruch in der Wahl des Schiffsantriebs insofern, als die Branddirektion einerseits dem Benzinmotor in den großen Alarmfahrzeugen (Motorspritzen, Leitern) nicht traute, andererseits aber bei den Feuerlöschbooten keine Bedenken hatte!

Der Batterie-elektrische Betrieb

Der Batterie-elektrische Betrieb war um die Jahrhundertwende in Deutschland, aber auch im Ausland weit verbreitet. Im Deutschen Reich gab es eine Fülle von Herstellern von Elektrofahrzeugen, von denen die bekanntesten die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) in Berlin, die Bergmann-Elektrizitäts-Werke AG in Berlin, die Elitewagen AG in Berlin, die Kölner Accumulatoren-Werke, Gottfried Hagen & Cie, die Norddeutsche Automobil- und Motorenfabrik AG (Namag) in Bremen und die Heinrich Scheele Kraftfahrzeugfabrik in Köln waren.

Da der Benzinmotor noch nicht die für den Feuerwehrbetrieb unbedingt notwendige Zuverlässigkeit gewährleistete, bot der Batterie-elektrische Antrieb um die Jahrhundertwende die vorerst einzige Alternative. Diese Antriebsart war bei gewerblich genutzten Lastwagen und bei Omnibussen weit verbreitet. Große Berufsfeuerwehren wie Berlin, Wien und Paris setzten daher auf den Elektromotor, so auch Hamburg. Die Branddirektion hatte sich natürlich bei mehreren privaten Verkehrsunternehmen in Hamburg und Berlin, die in großer Zahl Batterie-elektrische Droschken betrieben, bezüglich deren Bewährung umgehört und sehr positive Bewertungen erfahren. Die Vorteile für den Feuerwehrbetrieb lagen auf der Hand: sicheres Starten im Alarmfall, ruckfreies Anfahren und einfache Bedienung durch den sogenannten "Kontroller", eine Handkurbel ähnlich den früheren Straßenbahnkurbeln. Der Elektromotor war zudem bauartbedingt umweltfreundlich, weil er nahezu geräuschlos arbeitete und keine Abgase erzeugte; diese Vorteile spielten damals allerdings keine Rolle.

Der Antrieb der Achsen erfolgte entweder über Ketten oder Ritzelgetriebe. Der österreichische Konstrukteur *Ferdinand Porsche* entwickelte den elektrischen Radnabenmotor, der die einzelnen Räder direkt antrieb. Die staubdicht gekapselten "Lohner-Porsche-Radnabenmotoren" stellten die "eleganteste" technische Lösung des Antriebsproblems dar. Porsche war seit 1899 bei der "Hof-Wagen-und Automobilfabrik" von Jacob Lohner in Wien tätig. Es konnten entweder die Hinterräder oder die Vorderräder angetrieben werden. Wuppertal wählte wegen seiner Topografie den Antrieb aller vier Räder und führte somit den "echten" Allrad-Antrieb ein..

Nachteilig waren der Raumbedarf und die große tote Last infolge der mitzuführenden Batterien, deren Gesamtgewicht bis zu einem Drittel der Nutzlast ausmachte. Die geringe Reichweite spielte hingegen keine nennenswerte Rolle, da die Wachreviere nicht sehr ausdehnt waren. Allerdings musste an jeder Wache eine elektrische Ladestation installiert werden. Nach jedem Einsatz "hingen" die Fahrzeuge an der Ladestation.

Nachdem, wie erwähnt, die Branddirektion am 10. Juni 1906 den Antrag an die "Deputation für das Feuerlöschwesen ... bei einem hohen Senate" den Betrag von Mk 80.000 zur Beschaffung eines automobilen Löschzugs gestellt hatte, wurde im Dezember 1906 eine elektromobile "große Leiter" (22 Meter Steighöhe) bei Magirus in Ulm bestellt und am 1. Dezember abgeliefert. Die Fertigstellung hatte sich verzögert, weil es die erste Leiter dieser Art bei Magirus war. Das Chassis war ein "Original Lohner-Porsche" mit Radnabenmotoren in den

Hinterrädern, geliefert von der österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt. Die Leiter selbst wurde manuell bedient, d.h. Aufrichten, Drehen (nur 270 Grad!) erfolgten von Hand, das Ausziehen ebenfalls oder auch durch einen kleinen Elektromotor. Die aufladbaren Batterien, bestehend aus 84 Zellen, beige stellt von der Accumulatoren-Akt.-Gesellschaft Berlin-Hagen, waren in vier Kästen untergebracht. Diese Leiter war für die neue Feuerwache II (Admiralitätstraße) vorgesehen, die am 17.2.1909 ihren Dienst aufnahm. Für diese Wache wurden drei weitere Chassis mit Elektroantrieb bestellt, nämlich für einen Mannschaftswagen, eine Gasspritze und eine Dampfspritze. Die Aufbauten fertigte die in der Spaldingstraße ansässige Wagenfabrik Lauenstein & Comp. (gegr. 1848), die maschinellen Aggregate für Gasspritze und Dampfspritze dagegen wurden von vorhandenen Fahrzeugen übernommen, um Geldmittel zu sparen. Die Wache II besaß somit den ersten voll motorisierten Löschzug.

Die Branddirektion lobte die leichte Bedienbarkeit der Elektrofahrzeuge: "Gewöhnliche Pferdefahrer wurden in 8 Tagen mit täglich 2 Stunden Übungszeit so weit ausgebildet, daß sie anstandslos im belebten Straßenverkehr ihr elektroautomobiles Fahrzeug mit ausreichender Geschicklichkeit bedienten."

Als nächste wurde im Dezember 1910 die Feuerwache V (Freiligrathstraße) automobilisiert. Auch diese erhielt einen Batterie-elektrischen Löschzug nach dem Vorbild der Fw. II. Die Chassis kamen ab jetzt von der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) aus Marienfelde bei Berlin, die Aufbauten von der Hamburger Firma Kruse.

Das Schleppmobil, eine interessante Hamburger Eigenkonstruktion

Einzigartig war das Hamburger "Schleppmobil", das 1909 versuchsweise eingeführt wurde. In der Zeitschrift Feuer und Wasser Heft 16, Jg. 1909 wird darüber berichtet:

"Dasselbe soll dazu dienen, die für Pferdebespannung eingerichteten großen Dampfspritzen, Gerätewagen, Fahrzeuge, die etwa 4500 kg Eigengewicht besitzen und bei Großfeuern Verwendung finden, zur Brandstelle zu schleppen. (...) Dieses geschleppte Fahrzeug ist nun aber nicht an den Kraftwagen angehängt, sondern die Vorderräder desselben sind auf ein aus U-Eisen gefertigtes Gestell, welches an dem hinteren Ende des Kraftwagenrahmens befestigt ist, aufgeprotzt. Auf diese Weise wird ein Schleppzug gebildet, welcher auf 6 Rädern läuft; von letzteren werden die mittleren, also die Hinterräder des Kraftwagens angetrieben."

Bei dem genannten Kraftwagen handelte es sich um ein Fahrzeug mit Batterie-elektrischem Antrieb der Hinterräder System Lohner-Porsche. Dem Versuch lag die Feststellung zugrunde, dass die Dampfspritzen äußerst robust und dementsprechend langlebig waren, ihre Nutzung also auch bei der beginnenden Automobilisierung aus wirtschaftlichen Gründen angezeigt war. Wie lange der Schleppzug schließlich in Dienst blieb, geht aus den folgenden Jahresberichten leider nicht hervor.

Der Benzin-elektrische Antrieb

Da der Benzinmotor seine Kinderkrankheiten allmählich überwunden hatte, verbreitete sich der von *Ferdinand Porsche* entwickelte Benzin-elektrische Antrieb (auch Mixt-Antrieb genannt) bei den Feuerwehren und löste den Batterie-elektrischen Antrieb ab. Auch Hamburg setzte auf den Mixt-Antrieb. So funktioniert er:

Ein Benzinmotor treibt einen Dynamo (Generator) an, dieser liefert den Strom für die bewährten Radnabenmotoren. Dieses Prinzip hat mehrere willkommene Nebenvorteile. An den Benzinmotor lässt sich eine Kreiselpumpe anflanschen, die Kolbenpumpe hat damit ausgedient. Mit dem vom Generator erzeugten Strom kann eine wirkungsvolle Einsatzstellenbeleuchtung realisiert werden und – was noch mehr ins Gewicht fällt – es können zwei kleine Elektromotoren der Drehleiter gespeist werden, die das Aufrichten und Ausziehen der Leiterteile besorgen – die mühselige Handarbeit mittels Winden entfällt.

Als die Feuerwachen VII (Petroleumhafen), VIII (Steinwerder), IX (Quickbornstraße), X (Barmbek) und XI (Alsterdorf) als die nächsten zur Automobilisierung anstanden, entschied sich die Branddirektion für den Benzin-elektrischen Antrieb der Motorspritzen und Drehleitern. Der Erste Weltkrieg und die anschließende Wirtschaftskrise verzögerten leider die zügige Motorisierung. Der Jahresbericht 1918 führt folgenden Fuhrpark auf:

Batterie-elektrischer Antrieb:
2 Mannschaftswagen

2 Gasspritzen
 3 große Leitern
2 kleine Dampfspritzen
 zusammen 9 Einsatzfahrzeuge

Benzin-elektrischer Antrieb:
 8 Motorspritzen
 3 Mannschaftswagen
 2 große Leitern
 1 Schaumfahrzeug
1 Übungswagen
 zusammen 15 Einsatzfahrzeuge

Benzinmotor-Antrieb:
 1 Motorspritze
 3 Stabswagen
1 Telegraphen-Störungswagen
 zusammen 4 Einsatzfahrzeuge

Während des Ersten Weltkrieges konnten keine Neufahrzeuge beschafft werden. Deshalb waren bei Kriegsende von den 9 vorhandenen Motorspritzen nur eine einzige und von den 5 "großen Leitern" (22 m Steighöhe) keine einzige von einem Benzinmotor angetrieben. Der Pferdebestand belief sich daher noch auf 41 Stück!

Im Jahresbericht 1924/25 heißt es im Hinblick auf die künftige Fahrzeuglage hoffnungsvoll: "Der im vorhergehenden Geschäftsjahr infolge der Festigung der Geldverhältnisse begonnene Wiederaufbau des Gerätebestandes der Feuerwehr konnte im Berichtsjahr planmäßig (!) fortgesetzt werden, da die wirtschaftlichen Zustände in Fabrikation und Handel zwar schwierige, aber doch ohne schwere Erschütterungen geblieben waren. Es konnten daher auch endlich die seit dem Jahre 1919 aus wirtschaftlichen Gründen zurückgestellten Anträge wiederholt werden, die noch vorhandene Pferdebespannung der Alarm- und Arbeitsfahrzeuge durch Kraftbetrieb zu ersetzen. Es waren immer noch drei Wachen, III, IV und VI, mit pferdebespannten Fahrzeugen ausgerüstet. Von diesen war die Feuerwache VI an der Brückenstraße, deren Schutzbezirk durch die Einschließung des eingemeindeten Teils von Billwärd für Industriesiedelung eine merkliche Vergrößerung erfahren hatte, nicht mehr fähig, mit ihren veralteten Fahrzeugen einen ausreichenden Schutz zu gewähren."

Bis zum Berichtsjahr 1925 war es endlich gelungen, sämtliche Feuerwachen auf Automobilbetrieb umzustellen, doch war es ein sehr gemischter Fuhrpark, den man nicht als modern bezeichnen konnte.

Fahrzeugart	Fw 1	Fw 2	Fw 3	Fw 4	Fw 5	Fw 6	Fw 7	Fw 8	Fw 9	Fw 10	Fw 11	Reserve
Gasspritzen	–	–	E	E	–	–	–	–	–	–	–	–
Motorspritzen	B	BE	–	–	B	B	B	BE	BE	BE	BE	B
Mannschaftswagen	B	BE	E	E	B	B	–	BE	BE	BE	–	–
Drehleitern	B	B	E	E	B	B	–	–	BE	BE	–	E

E = Batterie-elektrischer Antrieb
 BE = Benzin-elektrischer Antrieb
 B = Benzinmotor

Wie die Tabelle zeigt, überwogen immer noch die Elektroautomobile. Von den hier aufgeführten 30 Alarmfahrzeugen besaßen nur 12 (= 40 %) Benzinmotoren, 11 (= 36,7 %) Benzin-elektrischen Antrieb, aber noch 7 (= 23,3 %) sogar noch Batterie-elektrischen Antrieb. Gasspritzen waren technisch längst überholt. Und 4 große und 11 kleine Dampfspritzen waren auch noch vorhanden; sie rückten 1926 noch 312 Mal zum Feuer aus! Alles in allem: die

Feuerwehr Hamburg war technisch gesehen, nicht auf der Höhe der Zeit. Viele Fahrzeuge besaßen noch offene Aufbauten und Vollgummibereifung! Andere große Berufsfeuerwehren waren längst weiter.

Noch ungünstiger sah es bei der Fahrzeugausstattung der Freiwilligen Feuerwehren aus. Sie waren durchweg lediglich mit Motorspritzen-Anhängern (sämtlich Fabrikat Magirus) ausgerüstet, und zwar die FF Kirchwerder Nord, Kirchwerder Süd, Curslack, Altengamme, Ochsenwerder, Hohendeich, Spadenland und Wohldorf-Ohlstedt. 1926 kamen die FF Neuengamme, Allermöhe und Reitbrook hinzu.

1926 erhielten die FF Cuxhaven 2 Motorspritzen und die FF Bergedorf eine Motorspritze, sämtlich Fabrikat Magirus.

Der Benzinmotor setzt sich schließlich durch

Während der Berliner Kgl. Branddirektor Maximilian Reichel lange Zeit ein entschiedener Gegner des Benzinmotors war, plädierten die Branddirektoren von Breslau und Frankfurt a.M. frühzeitig für den Benzinmotor. Zu den Befürwortern zählte später auch der Aachener Branddirektor Wilhelm Scholz. Zwar fällt in seine Amtszeit von 1907 bis 1917 noch die Beschaffung von Batterie-elektrischen Fahrzeugen, aber dann schwenkte er auf Benzinmotoren um.

Scholz promovierte 1913 mit dem Thema "Der Übergang zum Automobilbetriebe bei den Feuerwehren – seine Begründung, Durchführung und Ziele" an der TH Aachen zum Dr.-Ing. In seiner profunden Dissertation zeigte er die Vorteile des Automobilbetriebes gegenüber dem Pferdebetrieb in wirtschaftlicher und feuerwehrtechnischer Hinsicht auf. Seine angestellten (und durchgerechneten) Vergleiche bezogen sich allerdings noch auf Elektrofahrzeuge.

In einer 1906 von Branddirektor Reichel verfassten "Denkschrift über die Vornahme von Versuchen mit Automobilfahrzeugen bei der Berliner Feuerwehr" wurde ausgeführt, dass der Explosionsmotor von den drei für Feuerwehrzwecke in Frage kommenden Motorarten – Explosionsmotor, Elektromotor und Dampfmotor – am wenigsten den Bedingungen ganz besonders hinsichtlich der Betriebssicherheit und Betriebsbereitschaft entspräche. Wörtlich heißt es:

"Als Ursache der häufig vorkommenden Störungen bei Explosionsmotoren sind anzuführen: plötzlicher Temperaturwechsel, große Schwankungen in Fahrgeschwindigkeit und Kraftbedarf, Beschädigungen der Zuleitungen, Festsitzen der Ventile durch Rost oder festgebrannten Schmutz, namentlich wenn die Fahrzeuge nur von Zeit zu Zeit in Gebrauch kommen, Vorhandensein von alten Benzinresten im Vergaser, Versagen der Zündung usw. (...) Aber selbst wenn es gelingen sollte, die vorstehend angeführten Mängel gänzlich zu beseitigen, so würde die große Feuergefährlichkeit des Benzins der Wahl des Explosionsmotors als Betriebskraft für Feuerwehrfahrzeuge doch dauernd im Wege stehen."

Wenn auch die meisten angeführten Gründe nicht stichhaltig waren, so war doch hier das Vorurteil geschaffen, man könne doch nicht "mit Benzin zum Feuer fahren", das sich bei vielen großen Feuerwehren lange halten sollte.

Reichel hielt viel zu lange am Elektromobil fest. 1911 schrieb er in der Fachzeitschrift Feuer und Wasser 1911, Heft 30: "So lange ich an der Spitze des Berliner Korps stehe, werden die für den Stadtbetrieb bestimmten Löschzüge elektrischen Antrieb erhalten." Nur für Offiziers-, Arbeitswagen und dergleichen hielt er den Benzinmotor für zweckmäßig. In diesem Zusammenhang sprach er von seinem "automobilistischen Glaubensbekenntnis", das er jedoch niemanden aufnötigen wolle.

Es wird kolportiert, dass der preußische Ministerpräsident Hermann Göring, der sich am 27. Februar 1933 zur Brandstelle des Reichstages begeben hatte, sich erstaunt gezeigt habe, dass die Berliner Feuerwehr noch Elektromobile im Dienst hatte.

Das Bild hatte sich bis 1926 grundlegend geändert. 1923 war Dipl.-Ing. *Walter Gempp* als Nachfolger von Reichel Chef geworden. Die Berliner Statistik führte jetzt nur noch 56 Elektrofahrzeuge, aber 140 Benzinmotorfahrzeuge auf. Bei den Motorspritzen waren Daimler- und Magirus-Fahrgestelle verwendet worden.

Die anfängliche Zurückhaltung und das Misstrauen gegenüber dem Benzinmotor zur Verwendung bei Alarmfahrzeugen waren zumindest in den Jahren 1900 bis 1910 durchaus berechtigt gewesen. Doch allmählich gewann der Benzinmotor mehr und mehr an Zuverlässigkeit. Nicht zuletzt die breite und bewährte Verwendung von Kraftfahrzeugen beim Kaiserlichen Heer während des Weltkrieges trug zur vermehrten Beschaffung von Benzinfahrzeugen bei Feuerwehren bei.

Vorreiter unter den großstädtischen Berufsfeuerwehren waren die BF Frankfurt a.M., die unter ihrem Branddirektor *Johannes Schänker* 1907 eine benzinautomobile Gasspritze eingeführt hatte, und die BF Breslau unter Branddirektor *Goetz*, die 1910 einen kompletten Löschzug, bestehend aus Motorspritze, Drehleiter und Gerätewagen, in Dienst genommen hatte. Es folgten 1912 die BF Mannheim mit einem Vier-Fahrzeug-Löschzug und die BF Leipzig mit einem Drei-Fahrzeug-Löschzug. Frankfurt und Breslau setzten auf Daimler-Fahrgestelle, Mannheim und Leipzig auf Benz-Fahrgestelle. Einzig Braunschweig verwendete Büssing-Fahrgestelle, was nahe lag, denn die Büssing-Werke waren ja in Braunschweig ansässig. Schrittweise konnte Branddirektor *Fritz Lehmann* von 1908 bis 1912 den ersten Benzin-automobilen Drei-Fahrzeug-Löschzug zusammenstellen.

Hamburg verhielt sich immer noch zurückhaltend. Endlich, im Jahresbericht 1924/25, legte die Branddirektion ein Bekenntnis zum Benzinmotor ab, wengleich auch der vorgeblich einfacheren Bedienung der Elektroautomobile nachgetrauert wurde:

"Als Antriebsart für die neuen Kraftfahrzeuge wurde der reine Benzinantrieb gewählt; notgedrungen, denn der elektrische Betrieb, mehr noch der benzinelektrische hatte sich für Feuerwehr-Alarmfahrzeuge seit mehr als 10 Jahren sehr gut bewährt; insbesondere hatte die Erfahrung gelehrt, daß die Ausbildung und Informhaltung der Fahrer für diese Fahrzeuge weit weniger Schwierigkeiten bereitet, als für Fahrzeuge mit Antrieb durch Verbrennungsmaschinen. Und doch wurde letztere gewählt, da zur Zeit nur derartige Fahrzeuge ohne Sonderbestellung zu erhalten waren. Jede Sonderbestellung verteuert aber die Herstellung merklich, erhöht also die Beschaffungskosten und erschwert und verteuert die Instandhaltung durch höhere Preise für Ersatzteile."

Hamburg entschloss sich, alle künftigen Lieferaufträge der Feuerwehrgerätefabrik A.G. Magirus in Ulm zu erteilen. Für die Branddirektion war es wichtig, dass Chassis und Aufbau von ein und demselben Hersteller kamen. Verantwortlich für die getroffenen Entscheidungen waren Branddirektor *Theodor Krüger*, der ein Jahr vor seiner Pensionierung stand, und Oberbaurat Schmidt. Nachfolger von Branddirektor Krüger wurde Oberbaurat Dr.-Ing. *Otto Sander*, der schon lange vor dem Ersten Weltkrieg ein eifriger Befürworter des Benzinmotors gewesen war.

Das Jahr 1922 brachte für die Berufsfeuerwehr eine bedeutende Verbesserung mit sich: die neue Hauptfeuerwache am Berliner Tor wurde in Dienst genommen. Das große, repräsentative Backsteingebäude war von dem berühmten Oberbaudirektor *Fritz Schumacher* entworfen worden. (Schumacher entwarf übrigens auch die Feuerwache Alsterdorf, die bereits 1914 bezogen wurde.)

Die neue Feuerwache erhielt einen Dreifahrzeug-Löschzug von Magirus, bestehend aus Motorspritze (Pumpenleistung 2000 Liter/Minute), "große Leiter" (Steighöhe 25 Meter) und Mannschaftswagen. Die Vierzylindermotoren leisteten 70 PS. Außerdem wurde ein "Hilfswagen" mit angehängter zweirädriger Motorspritze (1000 Liter/Minute) für Hilfeleistungen im Landgebiet bei Magirus bestellt.

Mit der Einführung des Benzinmotors war auch die Pumpenfrage gelöst. Der mit hohen Drehzahlen laufende Benzinmotor war mit der langsam laufenden Kolbenpumpe (Verdrängerpumpe!) nicht kompatibel. Daher kam nur noch die Kreiselpumpe (Zentrifugalpumpe) in Frage.

Bemerkenswert ist die zusätzlich vorgebrachte Begründung für die Wahl von Magirus-Produkten:

"Eine Feuerwehrgeräte-Fabrik sollte aber auch stets bei Aufträgen von Alarmfahrzeugen den Vorzug vor den auch Feuerwehrfahrzeuge bauenden Automobilfabriken erhalten, da es unbedingte Pflicht der

Feuerwehren sein muß, die Fabrikanten ihrer Geräte zu stützen, damit sie wirtschaftlich befähigt bleiben, durch Versuche die Entwicklung der Waffen zur Feuerbekämpfung zu fördern."
Ob es eine öffentliche Ausschreibung gegeben hat, erscheint nach diesen Ausführungen zumindest zweifelhaft!

In der Werbung verkündete Magirus 1928 stolz: *"57 Magirus-Feuerwehr-Motorfahrzeuge arbeiten bei den Feuerwehren im Stadt- und Landgebiet Hamburg, die glänzende Anerkennung für die Güte der Magirus-Erzeugnisse"*.

Die neue Kraftfahrleiter wurde leider schon 1925 auf einer Alarmfahrt in einen schweren Verkehrsunfall, nur wenige Meter von der Hauptfeuerwache entfernt, auf der Straße Beim Strohhause verwickelt. Beteiligt waren eine Straßenbahn und ein Pferdewagen. Die Instandsetzung der Leiter kostete 750 Mark.

Die Branddirektion hat in ihren Jahresberichten jeweils sehr genaue Betriebskostenabrechnungen und -vergleiche veröffentlicht. Am Ende des Jahres 1925 stellte sie fest: Ein automobiles Alarmfahrzeug verursacht im Durchschnitt Kosten von 1044,15 Mark jährlich, ein bespanntes Alarmfahrzeug dagegen 2452,20 Mark jährlich, also mehr als die doppelte Summe.

Mit der erstmaligen Beschaffung eines Benzin-automobilen Löschzugs von Magirus wurden auch Neuerungen bei den Sondersignalen eingeführt. Im Jahresbericht 1925 heißt es dazu: "Diesem Übelstand (Erschwerung des Erkennens der Feuerwehrfahrzeuge im Straßenverkehr – d. Verf.) ist durch Verbesserung der akustischen Signale beseitigt worden, indem neben den alten Glockensignalen noch Signale mit doppeltönigen Fanfaren gegeben werden. Eine Verbesserung der Lichtsignale wird noch versucht. Auf Wunsch der Polizei darf jedoch kein rotes, sondern nur blaues Licht verwendet werden, weil sonst leicht Verwechslungen mit Positionslichtern vorkommen können. Die Versuche sind noch nicht abgeschlossen. Als sehr wirkungsvolle Lichtzeichen sind die Petroleumfackeln beibehalten worden, deren eigenartiges Licht sehr wirksam ist und den Feuerwehruzug unbedingt kenntlich macht."

Dies ist wohl die erstmalige Erwähnung des Blaulichts im Feuerwehrschrifttum. Erst mit dem Erlass des RFSSuChdDtPol vom 7. Mai 1938 wurde das Blaulicht reichseinheitlich für Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge vorgeschrieben. Erstaunlich allerdings, wie die Hamburger noch an den aus den Zeiten der Pferdebespannung herrührenden Petroleumfackeln hingen!

In erster Linie aus Versorgungsgründen: Dieselmotoren statt Vergasermotoren

Der Dieselmotor war bereits in den 1920er-Jahren bei den Feuerwehren im Gespräch. Da er systembedingt ein "Spätstarter" (Vorglühen!) gegenüber dem Vergasermotor ist, standen ihm die meisten Führungskräfte ablehnend oder zumindest abwartend gegenüber. Da war es fast eine kleine Sensation, als Branddirektor Dipl.-Ing. *Georg Mikus* in Mannheim 1934 die erste Diesel-Kraftfahrerspritze in Betrieb nahm. Die Firma Metz in Karlsruhe hatte die Motorspritze auf einem Mercedes-Benz-Fahrgestell Typ LoS 3500 gebaut. Nach Mannheim folgte 1935 die BF Nürnberg unter Branddirektor Dipl.-Ing. *Rudolf Bethke* mit einer Motorspritze. Die BF Kassel war die erste Feuerwehr, die bereits 1934 einen kompletten Diesel-Löschzug (Motorspritze, Kraftfahrleiter, Schlauchwagen) in Dienst nahm.

Die Hamburger Feuerwehr hat erstmals 1935 laut ihrem Jahresbericht zwei Fahrzeuge mit Dieselmotoren beschafft. Leider verrät der Jahresbericht nicht, um welche Fahrzeugart es sich handelte. Es war immerhin eine bedeutsame Neuerung, die in den sonst so ausführlichen Jahresberichten eigentlich hätte erwähnt werden sollen. Durch Vergleich der Jahresstatistiken 1934 und 1935 neigt der Verfasser zu der Auffassung, dass es sich um zwei Lastkraftwagen gehandelt haben könnte.

Ein Vertreter des Reichsluftfahrtministeriums nahm 1934 in der Fachzeitschrift *Feuerschutz* Nr. 3 unter der Überschrift "Ist die Verwendung des Dieselmotors in Feuerwehrfahrzeugen möglich?" fachliche Stellung und kam zu dem Schluss:

"Bei den ungünstigen Verhältnissen für eine ausreichende Versorgung unserer Wirtschaft mit Brennstoffen für Vergasermotore und der in dieser Beziehung fast völligen Abhängigkeit vom Auslande erscheint die bevorzugte Einführung des Dieselmotors bei Feuerwehren eine zwingende Forderung. Bei

eintretendem Mangel an geeigneten Brennstoffen ist es wesentlich leichter, Ersatzbetriebsstoffe für den Dieselmotor als für den Vergasermotor zu finden."

Demzufolge erschien nicht überraschend am 22. August 1935 der gemeinsame Runderlass von Reichsinnenminister und Reichsluftfahrtminister „Verwendung von Dieselmotoren in Feuerwehrfahrzeugen“. Er besagte, dass für neu zu beschaffende Feuerwehrfahrzeuge (...) der Dieselmotor als geeignetste Antriebsart angesehen werden“ (...) muß. Der Erlass galt für Lkw-Fahrgestelle ab 3,0 t. Seitdem im Normblattentwurf DIN FEN 520 (1934) ein Dieselmotor vorgesehen war, gab es in Feuerwehrkreisen eine heftige Debatte „für und gegen“. Dabei hatte sich der Dieselmotor im Lkw längst durchgesetzt. Die Branddirektoren von Mannheim, Kassel und Nürnberg hatten sich bereits für den Dieselmotor entschieden. Man muss den Erlass als Teil der Kriegsvorbereitungen sehen.

Bedenken wegen des verzögerten Startvermögens und andere Vorurteile waren inzwischen ausgeräumt. Die Vorglühzeit, die im Bereich von 15 bis 35 Sekunden lag, war mittels Vorglührelais verkürzt worden. Branddirektor *Bethke* berichtete 1936 in der Zeitschrift *Feuerschutz* Nr. 4 über die "Betriebserfahrungen mit Dieselfahrzeugen". Er wies insbesondere darauf hin, dass beim Dieselmotor die bei Vergasermotoren häufiger auftretenden Fehlerquellen wie Magnet, Zündkabel, Vergaser, Zündkerzen entfallen. Dem stünden lediglich Glühkerze und Einspritzpumpe als einzige Fehlermöglichkeiten gegenüber. Im Winterbetrieb sei der Dieselmotor dem Vergasermotor sogar überlegen.

Die Entwicklung in den 1930er-Jahren

Der Jahresbericht 1933 führt folgenden Fahrzeugbestand auf:

- 11 Mannschaftswagen
- 15 große Motorspritzen
- 2 Gasspritzen
- 11 große Leitern
- 6 Hilfwagen
- 1 Rüstwagen
- 1 Schaumwagen
- 4 Personenwagen
- 3 Lastwagen
- 1 Lehrwagen
- 1 Samariterwagen

zusammen 56 Alarmfahrzeuge

Davon besaßen 35 Fahrzeuge Benzinmotoren, 14 Benzin-elektrischen Antrieb und immer noch 7 Batterie-elektrischen Antrieb! Es musste Entscheidendes geschehen! Doch wegen der weiterhin angespannten Kassenlage der Finanzbehörde waren die dringenden Ersatzbeschaffungen nur in geringem Umfang möglich. Bezeichnend ist der Vorgang der Beschaffung einer Drehleiter im Jahr 1933. *Brunswig* berichtet in seinen Erinnerungen um 1980 darüber:

"Im Sommer 1933 hatte die Feuerwehr bei der Polizeibehörde beantragt, im Haushaltsplan 1934 Mittel zur Beschaffung einer neuen 30-m-Stahl-Drehleiter bereitzustellen. Hingewiesen wurde in dem Antrag auf Alter und Zustand der vorhandenen Leitern, von denen das älteste Fahrzeug mit Elektromotor-Antrieb noch aus dem Jahre 1907 stammte. Es war zuletzt beim Feuer Mönkedamm am 26. Mai 1933 eingesetzt, reichte aber wegen der geringen Höhe nicht aus, um Menschen aus einer Dachrinne zu bergen. Wie nicht anders zu erwarten, lehnte die Polizeibehörde den Antrag unter Hinweis auf die wirtschaftlichen Verhältnisse rundweg ab und empfahl – wenn auch natürlich diplomatisch ausgedrückt – sich das Geld z.B. bei der Feuerkasse und Versicherungsgesellschaften „zusammenzubetteln“. Auf diese Weise kamen denn auch 2/3 des erforderlichen Betrags von RM 35.000,- zusammen. Die Polizeibehörde erklärte sich aber immer noch außerstande, den Restbetrag beizusteuern. Die Feuerkasse – Retter in der Not – stellte dann einen zinslosen Kredit a conto späterer Zuschusszahlungen zur Verfügung. 1934 wurde die Leiter bestellt und Anfang 1935 geliefert. Sie fand ein klägliches Ende unter den Trümmern der am 18. Juni 1944 zerbombten Hauptfeuerwache. Der ganze Vorgang (Aktenvermerke vom 27.7., 6.10. und 11.10.1933 sind noch vorhanden!) wirft ein Schlaglicht auf die Beschaffungslage der Feuerwehr in jener Zeit."

Die Leitung der "Materialverwaltung" (Vorgängerin der Technischen Abteilung, bzw. Abteilung Technik und Logistik), die für die Fahrzeugbeschaffung zuständig war, wechselte in den 1930er-Jahren mehrmals: von 1931 bis 1938 Baurat Dipl.-Ing. *Hans Drews*, dann vorübergehend die Bauräte Dipl.-Ing. *Julius Boysen* und Dipl.-Ing. *Gerhard Kattenstroth*. Der häufige Wechsel war einer kontinuierlichen Fahrzeugpolitik sicherlich nicht gerade förderlich. Jedenfalls sagte Oberbranddirektor Dr.-Ing. *Otto Zaps* zu dem jungen Diplomingenieur *Hans Brunswig*, dem als Brandingenieur die Leitung des jetzt so genannten "Technischen Dienstes" schließlich im April 1939 übertragen wurde, zu ihm: "Bringen Sie mir den Laden in Ordnung!" *Brunswig* schreibt dazu in seinen Erinnerungen:

"Die Sorge des Amtsleiters um seine Fahrzeuge war auch wahrlich berechtigt, denn Hamburg hatte am 1.4.1938 ein ziemliches Sammelsurium an Fahrzeugen, besonders aus dem Altonaer Gebiet übernehmen müssen. Dabei war die genaue Zahl nicht einmal sicher und Fahrzeugakten gab es schon gar keine. Zwar waren vielleicht solche vorhanden, aber die fast täglich offen zutage tretenden Rivalitäten ließen ein "Offenlegen der Karten" nicht zu. Was ich vorfand, kann man als "dritte Generation" bezeichnen, jene Fahrzeugtypen mit Ottomotor, die besonders in den Jahren ab 1925, vereinzelt schon 1921/22 beschafft worden waren, gekennzeichnet durch offene Aufbauten, Elastikbereifung und mechanische Bremsen. Die erste Hamburger Fahrzeuggeneration waren Elektrofahrzeuge, beschafft 1907 – 1910. Zur zweiten Generation zählten die Benzin-elektrischen Fahrzeuge aus den Beschaffungsjahren 1912 – 1914. Auf elektrischen Fahrzeugen, Standort Feuerwache Millerntor, hatte ich noch 1932 Fahrten mitgemacht. Die letzten beiden Fahrzeuge von Feuerwache Rotherbaum und Steinwärder liefen 1938 noch, wurden aber Ende 1938 außer Dienst gestellt und leider wegen Platzmangel verschrottet. Ich hätte eines davon gerne in ein Museum gebracht aber niemand wollte das Ungetüm haben."

Hamburg hatte einfach den Anschluss an die fortgeschrittene Fahrzeugtechnik verloren und war gegenüber manchen anderen Großstädten des Reiches zurückgeblieben. *Brunswig* schien zur Abstellung der erkannten Mängel der geeignete Mann zu sein, hatte er doch mehrere Berufsjahre in der einschlägigen Industrie, bei Daimler-Benz und Carl Metz, verbracht. Von da an wurden die Fahrzeugbeschaffungen in geordnete Bahnen gelenkt.

Dipl.-Ing. *Otto Zaps*, der spätere Oberbranddirektor der Feuerwehr Hamburg, schwärmte 1926 geradezu, als er noch Landesbranddirektor von Thüringen war, in der Zeitschrift *Feuerpolizei* Nr. 3 "Der Siegeszug der Kraftspritzen": "Die größeren deutschen Städte haben jetzt wohl allmählich alle die Motorisierung ihrer Feuerwehrfahrzeuge beendet und mit wenigen Ausnahmen sind überall Benzinmotore als Antriebsmaschinen gewählt, die sich auch allgemein bewährt haben." *Zaps* promovierte übrigens 1927 an der TH Hannover mit dem Thema "Feuers- und Explosionsgefahren in Kraftwagenhallen – ihre Verhütung und Bekämpfung" zum Dr.-Ing. Zu dieser Arbeit war *Zaps* durch die damals tatsächlich häufig vorkommenden Kraftwagenbrände veranlasst worden.

1939 wurde der vorläufig letzte Jahresbericht veröffentlicht. Er umfasste den Berichtszeitraum 1936 bis 1939. Aus ihm können wir die letzten amtlichen Fahrzeugbestände entnehmen. Während des Zweiten Weltkrieges wurden keine Jahresberichte veröffentlicht – alles war geheim!

Von 1936 bis 1939 wurden für die Feuerschutzpolizei neu beschafft:

13 Pkw

2 Lkw

18 Krafftahrspritzen

11 Leichte Löschgruppenfahrzeuge LLG

7 Krafftahrlaternen

1 Rüstkraftwagen RKW 4,5

2 Sondergerätewagen und sonstige

zusammen 54 Krafftahrzeuge,

dazu 18 Einachsanhänger mit Tragkraftspritzen

Besonders bedauerlich: der einzige Rüstkraftwagen RKW 4,5, gebaut von Metz, wurde am

18.6.1944 durch einen Bombentreffer auf die Feuerwache Berliner Tor völlig zerstört.

Für die Freiwilligen Feuerwehren wurden im selben Zeitraum beschafft:

4 Kraftfahrerspritzen

11 Leichte Löschgruppenfahrzeuge LLG

zusammen 15 Kraftfahrzeuge,

dazu 14 Einachsanhänger mit Tragkraftspritzen

Nach Aussonderung von überalterten und nicht mehr verkehrssicheren Fahrzeugen war Ende 1939 folgender Fahrzeugbestand vorhanden:

Feuerschutzpolizei:

17 Personenkraftwagen

10 Lastkraftwagen

28 Kraftfahrerspritzen

17 Kraftfahrleitern

8 Mannschafts- und Hilfskraftwagen

5 Rüst- und Sondergerätewagen

2 Schlauchkraftwagen

4 sonstige, darunter Schaumwagen und Telegrafentörwagen

11 tragbare und fahrbare Kraftspritzen

9 Einachsanhänger

6 Feuerlöschboote

1 Unfallboot

zusammen 118 Fahrzeuge und Motorgeräte

Freiwillige Feuerwehren:

7 Personenkraftwagen

13 Kraftfahrerspritzen

2 Kraftfahrleitern

29 Leichte Löschgruppenfahrzeuge LLG

1 Rüstkraftwagen

46 tragbare und fahrbare Kraftspritzen

zusammen 98 Fahrzeuge und Motorgeräte

Feuerschutzpolizei und Freiwillige Feuerwehren zusammen verfügten demnach Ende 1939 über 143 Kraftfahrzeuge.

Da Hamburg zum "Luftschutzort I. Ordnung" erklärt worden war, musste die Feuerschutzpolizei sowohl materiell als auch personell verstärkt werden.

Nach Kriegsbeginn gab es mindestens drei Sonderbeschaffungen, da außer der traditionellen Berufsfeuerwehr (jetzt Feuerschutzpolizei) und den Freiwilligen Feuerwehren (jetzt Hilfspolizeitruppe) auch der ab 1940 zur Verstärkung der Feuerschutzpolizei neu aufgestellte Feuerlösch- und Engiftungsdienst (FE-Dienst) ausgerüstet werden musste. Dieser gliederte sich in 30 FE-Bereitschaften mit je 3 Löschzügen und verfügte laut *Brunswig* über 305 Löschfahrzeuge und 935 Tragkraftspritzen (hier sind die Bestände von sogenannten Selbstschutzkräften aller Organisationsformen eingeschlossen).

In der 2. Sonderbeschaffung von Feuerwehrfahrzeugen wurden im Oktober 1942 laut *Brunswig* beschafft:

15 Schwere Löschgruppenfahrzeuge SLG

8 Große Löschgruppenfahrzeuge GLG

2 Große Drehleitern GDL

5 Tragkraftspritzen mit Anhänger

zusammen 25 Fahrzeuge

Brunswig berichtet weiter:

"Aus der 3. Sonderbeschaffung 1943 „... im Rahmen der von Herrn Reichsstatthalter angeordneten Verstärkung des Feuerlöschdienstes in Hamburg" wurden 20 Schwere Löschgruppenfahrzeuge übernommen, die zunächst von den Hamburgischen Elektrizitätswerken vorfinanziert worden waren – ein Schachzug, um die nötigen Eisen- und Metallkontingente zu ergattern und außerdem der Finanzverwaltung nicht nochmals mit der Forderung von einer halben Million RM zu kommen. Mit Schreiben vom 5. 2. 1943 stimmte die Kämmerei aber auch dieser Ausgabe zu."

Brunswig stellte abschließend fest:
 von Kriegsbeginn 1939 bis zum Beschaffungsstopp 1944
 beschaffte die Feuerwehr aus Gemeindemitteln u.a.:
 43 Leichte Löschgruppenfahrzeuge LF 8 (bisher LLG)
 52 Schwere Löschgruppenfahrzeuge LF 15 (bisher SLG)
 30 Große Löschgruppenfahrzeuge LF 25 (bisher GLG)
2 Krafffahrleitern KL 26
 zusammen 127 Fahrzeuge

Damit war der Fahrzeugpark nicht nur gänzlich erneuert, sondern auch beträchtlich erweitert worden.

Während des Krieges ist eine beträchtliche Anzahl von Löschfahrzeugen beschädigt worden oder gänzlich verloren gegangen. Umso erstaunlicher ist es, dass zahlreiche aus der Kriegsproduktion stammende Löschfahrzeuge noch bis weit in die 50er- und 60er-Jahre im Dienst standen. Die Stammbücher der Abteilung Ausrüstungswesen geben darüber Auskünfte. Unter anderem waren in den 50er-Jahren noch 32 LF 8 bei den Freiwilligen Feuerwehren im Einsatz, das letzte wurde 1969 und die letzten 9 LF 15 1966 endgültig ausgesondert! Die letzten drei Metz- Drehleitern wurden 1963 ausgemustert. Sie waren allerdings im Herstellerwerk in den späten 1940er-Jahren grundüberholt worden.

Die erste Nachkriegsbeschaffung erfolgte 1949 und betraf ein Tanklöschfahrzeug TLF 15 von Magirus.