

HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Der schwierige Neubeginn der Hamburger Berufsfeuerwehr nach dem Zweiten Weltkrieg

Schwere Kriegsschäden

Die Hamburger Feuerwehr, die nach Beginn des Zweiten Weltkrieges personell und materiell erheblich verstärkt worden war, befand sich während des gesamten Krieges praktisch im Dauerdienst. Den Feuerwehrangehörigen wurden lediglich, in Abhängigkeit von der Luftlage, stundenweise Dienstbefreiungen und Kurzurlaube gewährt. In den drei letzten Kriegsjahren wurde die Feuerwehr von schweren Verlusten betroffen.

1943 wurde die Wache 9 (Quickbornstraße) von einer Sprengbombe getroffen. vier Feuerwehrangehörige kamen dabei ums Leben. die Fahrzeuge wurden sämtlich zerstört. Auf die Wache 5 (Freiligrathstraße) fielen mehrere Brandbomben und zerstörten den linken Gebäudetrakt, einen Tag später brachten Sprengbomben das restliche Wachgebäude zum Einsturz. auch die Löschfahrzeuge wurden zerstört. Dann wurden noch die Wache 6 (Billhorner Brückenstraße) und die Wache 16 (Mörkenstraße) ausgebombt.

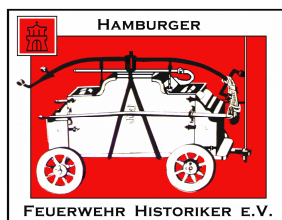
Bei einem Zielangriff auf die Hauptfeuerwache am Berliner Tor am 18. Juni 1944 erhielt das Wachgebäude einen Volltreffer, wurde aber nicht zerstört.

Im Luftschutzkeller kamen zehn Menschen ums Leben. Bei demselben Angriff erhielt auch die Wache 12 Veddel schwere Treffer. Am 12. Oktober 1944 zerstörte eine Luftmine die Wache 17 (Ottensen) total, wobei acht Angehörige getötet wurden.

Bei dem Angriff am 22. Oktober fielen Bomben auf die Wache 8 (Steinwerder und ihre Löschbootstation. Das dort liegende, gerade vor zwei Monaten in Dienst genommene neue Feuerlöschboot „Feuerschutzpolizei 7- wurde getroffen und sank. Am 6. September 1944 wurde die Wache 13 (Waltershof) ausgebombt, wobei zahlreiche Feuerwehrmänner getötet und verletzt wurden.



Die Hauptfeuerwache am Berliner Tor bei Kriegsende wie ein Fels aufragend im zerstörten St. Georg



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Kriegsende am 3. Mai 1945 in Hamburg

Am 3. Mai 1945 war der Krieg für Hamburg vorbei: britische Truppen rückten kampflos in die Stadt ein. Vier Tage nach dem Einmarsch britischer Truppen. am 7. Mai 1945, wurde der Kommandeur der Feuer-schutzpolizei zum britischen Polizeiaufsichtsoffizier bestellt. Er ordnete an, dass so schnell wie möglich unter Aufsicht der britischen Militärregierung eine leistungsfähige Feuerwehrorganisation aufzubauen sei. Schon 26 Tage nach der Besetzung der Stadt, am 29. Mai, meldete sich die Feuerwehr beschränkt einsatzfähig.

Wie sah es in Hamburg im Jahre 1945 aus? Von den zu Kriegsbeginn vorhandenen 122.000 Wohnhäusern waren 36% total zerstört, 12% schwer und 30% leicht beschädigt. Nur 22% waren unbeschädigt geblieben. Es lebten nur noch 1.110.500 Menschen in der Stadt. 1939 waren es fast 1,7 Millionen. Viele „ausgebombte“ Familien hausten in Kellern, Schrebergartenhäuschen und Nissenhütten. Es gab kaum Brennmaterial. Die Ernährung war völlig unzureichend: nur 1.500 Kalorien waren jedem Erwachsenen zubilligt. Der Hafen bot ein Bild der Verwüstung. Die Schuppen waren zu 90 %, die Speicher zu 72% zerstört. Über 2.300 Schiffe im Hafen waren gesunken.

Unterbringung - Ausstattung - Ausbildung

Das waren die äußeren Bedingungen, unter denen die Feuerwehr Hamburg den „friedensmäßigen“ Betrieb wieder aufnehmen musste. Als erstes bereitete die Unterbringung erhebliche Probleme, denn fünf Wachen waren total zerstört, neun teilweise zerstört und drei beschädigt. Dazu musste die Feuerwehr noch die am besten erhaltenen Wachen 4, 7, 8, 10 und 11 für den Army Fire Service räumen, den die Briten zum Schutz ihrer militärischen Einrichtungen in Hamburg unterhielten. So richtete sich die Feuerwehr. so gut es ging, in den verbliebenen, mehr oder weniger stark beschädigten, teilweise nicht beheizbaren Wachen und in Baracken ein. Am Stichtag 7. Juli 1945 waren acht Feuerwachen und sieben Hilfsfeuerwachen bedingt einsatzbereit. Zur Kenntlichmachung erhielten die Feuerwachen auf weißem Untergrund in schwarzer Schrift und roter Umrandung die Bezeichnungen „Feuerwache“ und „Fire Station“.

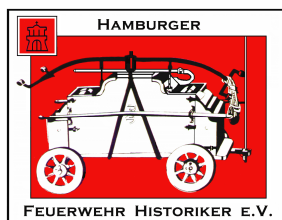
Unzureichend war auch die Ausstattung mit Fahrzeugen. Von 87 Löschgruppenfahrzeugen LF25 waren 50 einsatzbereit. von 61 LF15 noch 39. Von den 25 Drehleitern waren nur zwölf in Dienst. Die feuerwehreigenen Werkstätten reparierten, soweit ihnen das ohne Ersatzteile möglich war, oder sie schlachteten Fahrzeuge aus. Die Alarmfahrzeuge wurden nach und nach wieder rot angestrichen und im Einvernehmen mit dem Aufsichtsoffizier mit „Feuerwehr - Fire Brigade- beschriftet. Diese Kennzeichnung sicherte bevorzugte Abfertigung an den Straßenkontrollstellen und sollte außerdem vor willkürlichen Beschlagnahmen schützen. Zusätzlich führten die Fahrzeuge von der Militärverwaltung ausgestellte Ausweise mit sich: „Je whom it may concern. The Motor vehicles at this Station are necessary to the machinery of the Fire Service and will not be required“.

Die ersten Feuerwehrmann-Anwärter nach dem Kriege wurden am 1. Januar 1946 eingestellt. In sieben Lehrgängen von je sechs Wochen Dauer erhielten sie ihre Grundausbildung. Leider konnten die neuen Männer nur teilweise und notdürftig eingekleidet werden. Es fehlte an Stiefeln, Uniformen und persönlicher Ausrüstung. Man war schon froh, wenn jeder Feuerwehrmann seinen eigenen Helm besaß.

Zahlreiche Einsätze

Die Anzahl der Einsätze stieg rasch an und erreichte bei den Bränden schon nach einem Jahr wieder den Vorkriegsstand! Das lag hauptsächlich an den vielen behelfsmäßigen und unvorschriftsmäßigen Öfen und Herden in den zerbombten, primitiv bewohnbar gemachten Notunterkünften.

Im ersten Berichtszeitraum vom 1. April 1945 bis zum 31. März 1946 wurden 862 Brände registriert. Im zweiten Berichtsjahr vom 1. April 1946 bis zum 31. März 1947 waren es schon 1.381 Brände. Als



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

erschreckend hoch bezeichnete die Feuerwehr die Zahl der Personunfälle. Sie belief sich zum Beispiel im Dezember 1946 auf 572 und war überwiegend auf die völlig überfüllten Verkehrsmittel zurückzuführen.

Der britische Aufsichtsoffizier und sein Vertreter rückten oft (und gern!) zu Feuern, auch des Nachts, aus, aber griffen jedoch nie in die deutsche Einsatzleitung ein. In den Jahren 1947/48 entwickelte sich ein kameradschaftliches Verhältnis zwischen den englischen Offizieren und deutschen Feuerwehrleuten. Im Laufe des Jahres 1946 wurden drei beschlagnahmte Wachen zurückgegeben. Die beiden letzten, Steinwerder und Alsterdorf, im Jahre 1947. Ende 1947 lief auch die Zeit der Aufsicht durch die britische Besatzungsmacht aus.

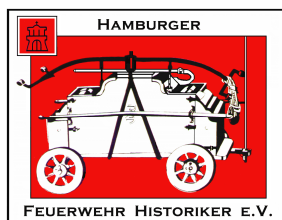
Die Feuerwehr übernimmt das Krankentransportwesen

Die Feuerwehr war noch vollauf damit beschäftigt, den flächendeckenden Brandlöschdienst mit dem vorhandenen abgenutzten Fahrzeugpark und wenigem Material wieder in Gang zu setzen, da teilte ihr der Aufsichtsoffizier am 12. Oktober 1945 mit: „Die Feuerwehr Hamburg hat in Zukunft das Krankentransportwesen zu übernehmen. Ein offizieller Bescheid vom britischen Hauptquartier ist in nächster Woche zu erwarten. Bis dahin sind die Maßnahmen für die Übernahme des Krankentransportwesens zu treffen.“



Am 1. April 1946 nahm der Krankentransportdienst der Feuerwehr seinen Dienst auf.

Am 16. November 1945 erhielt die Feuerwehr die weitere Weisung, einen „Krankentransport für Straßenunfälle“ mit „Unfallwagen“ einzurichten. Für die Überleitung des allgemeinen Krankentransportwesens vom „Deutschen Roten Kreuz“ und zum Aufbau des „Unfalldienstes“ standen nur vier Monate zur Verfügung! In dieser äußerst knapp bemessenen Vorbereitungszeit mussten die organisatorischen, personellen und technischen Voraussetzungen geschaffen werden, damit der Krankentransport bis zum 1. April 1946 einsatzfähig war. Da die Feuerwehr Hamburg bisher nicht für Krankentransporte zuständig gewesen war, besaß sie keine Krankenwagen. So war sie zunächst völlig auf die 54 Fahrzeuge angewiesen, die ihr das DRK übergab. Es war der armselige Rest des Bestands an Krankenwagen, die nicht im Krieg vernichtet oder von der Wehrmacht requiriert worden waren, und die befanden sich durchweg in desolatem Zustand. Findige Handwerker in den Feuerwehr-Werkstätten



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

versuchten in den folgenden Wochen, möglichst viele Krankenwagen wieder fahrbereit zu machen - ein Kunststück ohne passende Ersatzteile!

Die Feuerwehr litt bereits unter erheblichem Raummangel. Nun galt es, das neue Krankentransportwesen, das als Abteilung VI dem Feuerwehramt eingegliedert wurde, zusätzlich an mehreren Feuerwachen einzuquartieren.

Nachdem der Krankenförderngsdienst am 1. April 1946 seinen Dienst aufgenommen hatte, zeigte sich rasch, dass die Anzahl der täglich einsatzbereiten Krankenwagen bei weitem nicht ausreichte, um alle Beförderungsaufträge wenigstens innerhalb von 24 Stunden abzuarbeiten.

In der Not half die britische Militärregierung mit Armee-Lastwagen aus. So kam die Feuerwehr zu englischen Fabrikaten wie Austin und Humber. Letztere waren hochbeinige Lastwagen, deren Besteigen schon Schwierigkeiten bereitete! Außerdem war die Federung bretthart, so dass die Feuerwehrleute Bordsteine einluden, damit die Patienten nicht so stark durchgerüttelt wurden!

So bestand der Fahrzeugpark aus einem Sammelsurium verschiedenster Modelle, die nur eines gemeinsam hatten: Sie befanden sich durchweg in schlechtem technischen Zustand. Der Bestand von 69 Krankenwagen und Behelfskrankenwagen (umgebaute Pkw und Lkw) am 31. Dezember 1946, setzte sich aus elf Fabrikaten und 19 verschiedenen Typen zusammen! Darunter waren die Marken Adler, Austin, Borgward, Horch, Opel, Protos, Phänomen und Steyr, fast ausnahmslos mit hohen Laufleistungen, weit über 100.000 Kilometer!

Da 13 Ausweichkrankenhäuser weit außerhalb der stark zerstörten Stadt eingerichtet waren, mussten die Krankenwagen erhebliche Strecken bewältigen. Zusammen legten alle Krankenwagen monatlich über 100.000 Kilometer zurück. In den ersten zwölf Monaten seit Beginn fielen 53.359 Transportfahrten an, dabei wurden 73.473 Personen, darunter 6.871 mit ansteckenden Krankheiten, in Krankenhäuser befördert!

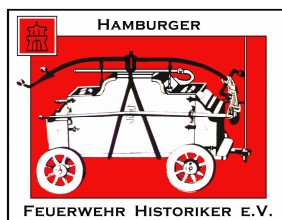
Der „Unfalldienst“ wird übernommen

Der „Unfalldienst“ wurde noch im Laufe des Jahres 1945 aufgenommen. Für ihn konnten zunächst nur fünf Unfallwagen (Uw) an Feuerwachen bereitgestellt werden. Aber der Straßenunfall war damals noch ein seltenes Ereignis! Erst mit der stetig steigenden Zahl von Straßen-, Betriebs-, Haus- und sonstigen Unfällen erhöhte sich in den nächsten Jahren der Bestand an Unfallwagen. Bald waren an jeder Feuerwache mindestens zwei „Uw“ stationiert.

Schwierige Instandsetzung

Ersatzteile für Unfall- und Krankenwagen konnten auf normalem Wege kaum beschafft werden. Es herrschte in den ersten Nachkriegsjahren die bekannte „Tauschwirtschaft“ vor. Aber eine Behörde durfte nicht tauschen, abgesehen davon, dass sie auch nichts zum Tauschen anzubieten gehabt hätte. Es mangelte vor allem an Reifen und Schläuchen. Obwohl der Feuerwehr die höchste Dringlichkeitsstufe zuerkannt war, nützte das wenig. So manche Reifenpanne sorgte für stundenlange Unterbrechung des Transportes. Manchmal musste erst ein passendes Ersatzrad von einer Feuerwache geholt werden. War schon das Bereifungsmaterial schlecht, so bewirkten die schlaglochübersäten Straßen ein Übriges!

Ähnlich traurig sah es mit der Beschaffung von Motorersatzteilen aus. Zündkerzen, Zündkabel und Motordichtungen beispielsweise blieben lange Zeit Mangelware. Das Werkstattpersonal der Feuerwehr vollbrachte täglich kleine Wunder, um die störanfälligen Motoren wenigstens für einige Zeit wieder flott zu machen. Weite Reisen bis nach Süddeutschland mussten von den Mitarbeitern der Feuerwehrwerkstätten zwecks Ersatzteilbeschaffung unternommen werden: Reisen, die damals nicht ohne weiteres möglich waren, handelte es sich doch um andere Besatzungszonen.



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Findige Handwerker in den Feuerwehrwerkstätten versuchten möglichst viele Krankenwagen wieder fahrbereit zu machen.



Zuverlässigster Krankenwagen war der „Adler Diplomat“

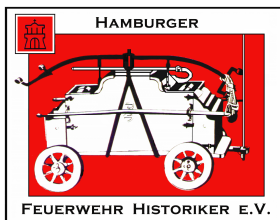
Neue Dienstzeitregelung

Das Personal im Krankentransportdienst, Feuerwehrbeamte und –anwärter, führte seine Tätigkeit zunächst im 24stündigen Wechseldienst aus, wie er für die gesamte Feuerwehr galt. Die hohe Belastung der fast pausenlos fahrenden Feuerwehrbeamten, denen es - genau wie der übrigen Bevölkerung - an ausreichender Ernährung fehlte, machte jedoch eine andere Dienstzeitregelung zwingend erforderlich. Das ständige Schleppen von Patienten auf Krankentragen bedeutete Schwerarbeit, allerdings ohne Schwerarbeiterzulage! Daher wurde ein dreiteiliger Dienst eingeführt, der sich aus 12 Stunden Dienst und 24 Stunden Freizeit zusammensetzte.

Das Feuerwehramt vermerkte in einem internen Bericht 1947: „Mit der Übernahme des gesamten Krankentransportwesens kam eine weitere Schwierigkeit hinzu, ja man kann sagen, dass das Krankentransportwesen das Sorgenkind der Feuerwehr geworden ist.“ Den aufopferungswürdigen, oft bis zur Erschöpfung Dienst tuenden Feuerwehrmännern ist es letztlich zu verdanken, dass das Krankentransportwesen während dieser bitteren Notzeiten für die Hamburger Bevölkerung aufrechterhalten werden konnte.

Es geht aufwärts

Im April 1947 konnte die Feuerwehr endlich sieben fabrikneue Krankenwagen, Typ Mercedes-Benz 170 V, und die ersten beiden Opel Blitz 2,51, die zu Mehrtragen-Krankentragen ausgebaut wurden, in Empfang nehmen. Mit Erleichterung schrieb der für das Fahrzeugwesen zuständige Abteilungsleiter Dipl.-Ing. Hans Brunswig damals diese Sätze nieder: „Man muss alle Sorgen und Nöte um die Lösung der täglichen Transportaufgabe in einer Zeit unablässig wechselnder Krisen und Depressionen durchgestanden haben, um jenes Gefühl der Freude zu verstehen, von dem die Einstellung der ersten neuen Krankenwagen in Hamburg Ende April 1947 begleitet war“.



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Nach der Währungsreform am 20. Juni 1948 ging es allmählich aufwärts. Die Deutsche Mark machte es möglich. Man konnte wieder planmäßige Beschaffungen einleiten und Ersatzteile regulär kaufen. Das Krankenbeförderungswesen normalisierte sich mit fortschreitender Erneuerung des Fahrzeugparks. Das erste neue Löschfahrzeug, ein TLF15, erhielt die Feuerwehr Hamburg im Jahre 1949.

Verfasser: Dipl.-Ing. Manfred Gihl, Branddirektor a. D.
Fotos: Feuerwehr Hamburg

© 2010 HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V. – Alle Rechte vorbehalten
www.feuerwehrhistoriker.de
feuerwehr-historiker@hamburg.de