



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Dampf-Feuerspritzen bei der Feuerwehr

Die Bekämpfung von Bränden erforderte schon immer große Wassermengen. Da es nicht möglich war, mit Handdruckspritzen höhere Leistungen zu erreichen, wurde schon früh überlegt, die Menschenkraft durch eine stärkere Kraft zu ersetzen. Mit der Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt war die Möglichkeit geschaffen, auch "Dampfspritzen" zu bauen.

Es dauerte aber ziemlich lange, bis man auf die Idee der Dampfspritzen kam. Zuerst baute man Dampfmaschinen aller Art, Dampfschiffe, Dampfplüge und Dampfgeschütze; letztere nur versuchsweise. Bis es einem amerikanischen Fabrikanten in den Sinn kam, auch bei Handdruckspritzen den Dampf als leitende Kraft einzusetzen. Es gelang ihm und das Interesse der Feuerwehren an so einer Dampfspritze war geweckt, zumal sich damit auch der Aufwand an Personal verringern ließe.



Dampfspritze von Shand Mason & Co.

Der schwedische Ingenieur John Ericsson, Teilhaber der Maschinenfabrik von John Braithwaite in London, konstruierte 1828 die erste fahrbare Dampfspritze (Dampf-Feuerspritze). Die Anwendung der Maschinenkraft für den Feuerlöschdienst setzte sich von nun an durch.

Die "Dampf-Feuerspritzen" hatten ein Gewicht von 2000 bis 2500 kg und wurden entweder von Pferden, später von „Schleppwagen“ gezogen oder sie ratterten fauchend durch eigenen Antrieb zur Brandstelle.

Ogleich Dampf-Feuerspritzen leistungsstark waren und zuverlässig arbeiteten, standen sie nur wenige Jahrzehnte im Dienst der Feuerwehren. Durch die Motorkraft wurden die Dampfmaschinen recht früh wieder verdrängt.

„Daß der Dampf auch als Ersatz für die der Erschaffung unterworfenen menschlichen Kraft auf dem Gebiete des Löschwesens dienstbar gemacht werden würde, war vorauszusehen. Fielen auch die ersten Versuche nicht besonders vielversprechend und glänzend aus, so erzielten dennoch die modernen Dampf-Feuerspritzen wirklich überraschende Resultate, welche nicht mehr zu bestreiten sind und die auch in Würdigung der bekannten zähen und überaus rühmlichen Ausdauer unserer in- und ausländischen Maschinen-Technik sicher von Jahr zu Jahr an Größe und praktischem Werthe überboten werden dürften.

(Auszug aus einem zeitgenössischen Fachblatt)



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Dampf-Feuerspritzen bei der Hamburger Feuerwehr von 1863 bis 1950



Dampfspritze von Shand Mason & Co im Einsatz.

Eine der ersten in Deutschland konstruierten Dampf-Feuerspritzen, wurde auf Veranlassung des damaligen Oberspritzenmeisters Repsold, von dem Spritzenmeister Moltrecht in Hamburg gebaut.

Am 29. Dezember 1863 wurde sie dann in Gegenwart der Hamburger General-Feuercassen-Deputation auf dem Hof des Stadthauses vorgeführt. Diese Vorführung veranlasste einen blinden Feueralarm. Der Türmer der St. Michaeliskirche sah den anhaltend starken Rauch aufsteigen, der aus dem Schornstein der Spritze kam. In der Meinung, dass Feuer ausgebrochen sei und zwar in Richtung auf Bohn's Platz, alarmierte er durch Trompetensignale das freiwillige „Sprützencorp“, welches dann auch prompt zu der vermeintlichen Feuerstelle eilte.

Die Firma Lange & Gehrrens aus Ottensen baute 1868 eine Dampf-Feuerspritze für die Altonaer Berufsfeuerwehr (Restauriert steht sie in der Feuer- und Rettungswache Altona an der Mörkenstraße).

Die von der Hamburger Berufsfeuerwehr beschafften Dampf-Feuerspritzen wurden ab 1869 von der englischen Firma Shand Mason & Co. aus London und ab 1897 von der Firma W. C. F. Busch aus Bautzen hergestellt.

Um die Jahrhundertwende besaß die Hamburger Feuerwehr 22 Dampf-Feuerspritzen mit einer Wasserlieferung von 900 bis 3000 Liter/min. Außerdem standen 16 Spritzendampfer (Fährschiffe) und der Staatsdampfer „Elbe“ zur Verfügung. In Altona waren 3 Dampfspritzen stationiert und in Harburg ebenfalls 3 Dampfspritzen (davon eine in einem Industriebetrieb) und 2 Löschdampfer.

Von allen deutschen Städten hatte Hamburg die meisten Dampf-Feuerspritzen:

1863	1 Dampfspritze	Hannibal Moltrecht
1869	1 Große Dampfspritze	Shand Mason & Co 2728 Liter/min
1870	1 Große Dampfspritze	Shand Mason & Co 2728 Liter/min
1871	1 Große Dampfspritze	Shand Mason & Co 2728 Liter/min
1873	1 Große Dampfspritze	Shand Mason & Co 2728 Liter/min
1877	1 Kleine Dampfspritze	Shand Mason & Co 1180 Liter/min
1878	1 Kleine Dampfspritze	Shand Mason & Co 1180 Liter/min
1880	2 Kleine Dampfspritzen	Shand Mason & Co 1180 Liter/min
1882	1 Kleine Dampfspritze	Shand Mason & Co 1180 Liter/min
1889	1 Kleine Dampfspritze	Shand Mason & Co 1180 Liter/min
1892	5 Kleine Dampfspritzen	Shand Mason & Co 1180 Liter/min



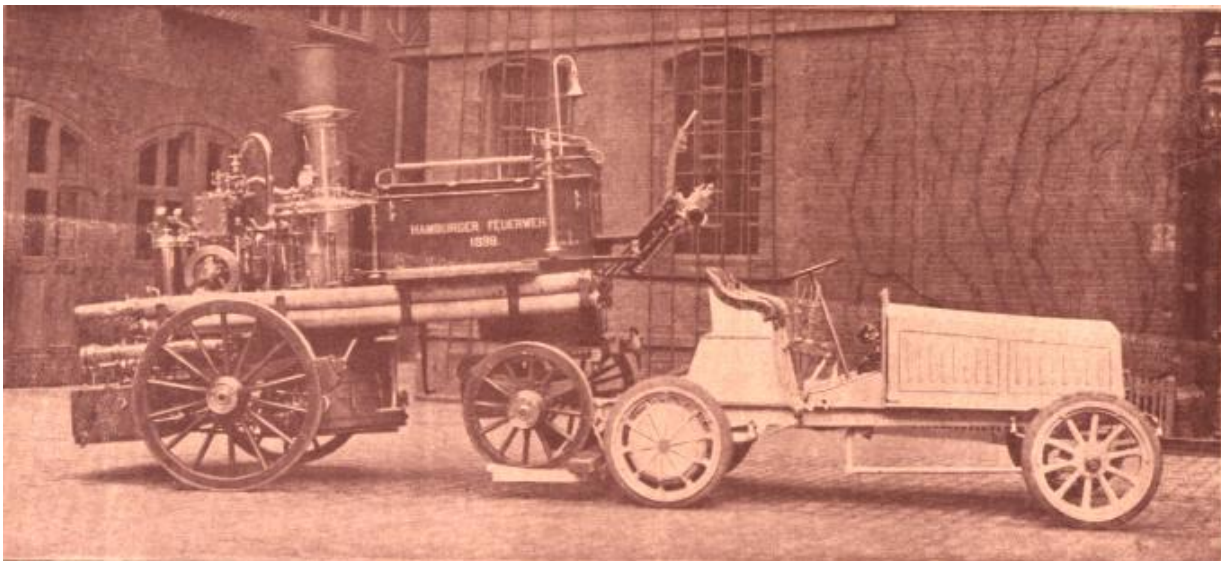
HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

1898	1 Kleine Dampfspritze	Busch/Bautzen	1000 Liter/min
1899	2 Große Dampfspritzen	Busch/Bautzen	2000 Liter/min
1904	2 Große Dampfspritzen	Busch/Bautzen	2000 Liter/min
1904	1 Kleine Dampfspritze	Busch/Bautzen	1000 Liter/min (Umbau auf selbstfahrend)

1907 wurde die erste Automobildampfspritze beschafft. Nach Erprobung und abgeschlossenen Versuchen wurde das Fahrzeug einem Löschzug eingereiht. Die Maschine hatte eine Leistung von 1000 Liter/min. bei 10 bar Druck. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug auf guter Straße 20 km/h, die Höchstgeschwindigkeit lag bei 30 km/h.

Sieben Mann bildeten die Besatzung. Der Maschinist stand hinter dem Kessel. Auf der Wache musste die Dampfspritze durch Vorheizen mit Petroleum- oder Gasbrennern ständig unter geringem Druck gehalten werden. Während der Fahrt und an der Brandstelle wurde sie auf den Betriebsdruck aufgeheizt.

Die starke Rauchentwicklung und die Geräusche beim Fahren waren jedoch für die Bevölkerung sehr belästigend. Daher wurde die Spritze schon recht bald aus der Alarmbereitschaft genommen und auf einer Außenwache in Reserve gehalten.



Die "Dampfspritzen" wurden entweder von Pferden, später von „Schleppwagen“ gezogen oder sie ratterten fauchend durch eigenen Antrieb zur Brandstelle.

Die Dampfspritzen wurden nach und nach durch Elektro- und Motorspritzen abgelöst. Ende 1950 wurde die letzte einsatzfähige Dampfspritze der Hamburger Feuerwehr verschrottet.