



## Die technische Entwicklung bei der Hamburger Feuerwehr

### Seite   Inhalt

- 1    Das Feuerlöschwesen von 1529 - 1897
- 7    Die Einführung von Kraftfahrzeugen von 1898 - 1938
- 21   Die Entwicklung der Gerätetechnik von 1893 - 1938
- 24   Feuermeldung und Fernmeldewesen von 1529 - 1938

### Das Feuerlöschwesen von 1529 - 1897

Unterlagen über die technische Entwicklung der Feuerwehrfahrzeuge und Feuerwehrgeräte in Hamburg gibt es in reichlichem Maße. Fast jeder Jahresbericht enthält ausführliche Angaben und auch im Feuerwehr-Schrifttum gibt es vielfältige Darstellungen aus der Feder Hamburger Feuerwehringenieure.

Besonders bemerkenswert ist aber wohl die Stabilität in der technischen Führung, die z.B. von 1906 bis 1931 - also -rund 25 Jahre lang - in den Händen von Brandmeister, später Baurat und Oberbaurat Schmidt lag. Auch die jeweiligen Feuerwehrchefs waren sehr an den Dingen der Technik interessiert und deshalb aufgeschlossen für wohl abgewogenen Fortschritt. Die folgenden Daten, Auszüge und Zusammenstellungen mögen dieses erkennen lassen.

- 1529   Als Feuerlöschgeräte werden genannt:  
Eimer, Leitern, Feuerhaken.
- 1626   In der „Feuer- und Wachordnung“  
werden auch „kleine Handspritzen“,  
„große fahrbare Wasserspritzen“ und  
„Fahrbare Wasserküven“ oder  
„Feuercopen“ genannt.
- 1676   Die „neu revidierte Feuerordnung“  
erwähnt noch „Hären“ (Decken) und  
zwar 25 Ellen für „große Erben“  
(Häuser) und je 25 Ellen für „kleine Erben“.



Die Hauptkirchen sollen 4 große und kleine Feuerhaken sowie 2 Wasserküven bereithalten.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 1678 Es wurden 3 „Schlangensprützen" beschafft, dazu die 1672 von Jan und Nicolaus van der Heyden in Holland erfundenen „Schlangen" (Schläuche). Saugschläuche gab es noch nicht.
- 1697 In Hamburg stehen insgesamt 13 Schlangensprützen.
- 1700 Um 1700 erhält jede Spritze einen „Zubringer". Es waren teils „Tragsprützen", in die mit Eimern Wasser gefüllt wurde, das dann über „segeltuchene Schlangen" weitergeleitet wurde.
- 1728 Es sind 25 Landspritzen mit 25 Zubringern und außerdem 2 Schiffsspritzen (Liegeplatz beim „Nieder-Baumhause") vorhanden.
- 1750 Die Anzahl der Schiffsspritzen ist auf 6 vermehrt.
- 1830 Vorhanden sind:  
31 Landspritzen mit Zubringern  
11 Schiffsspritzen  
4 größere Spritzen  
1 Druckwerk am Stadtgraben  
21 Wasserkopen, dazu zahlreiche Feuerleitern,  
wollene Decken, Feuerhaken, Eimer und mehr.
- Die Wasserversorgung besteht aus:  
45 öffentlichen Brunnen und Pumpen  
28 Nothpfosten und Brunnen (1531 erbaut und 1679 umgebaut von der alten Wasserkunst am Oberdamm)  
14 Nothpfosten und Brunnen (1537 erbaut von der Wasserkunst am Niederdamm)  
23 Nothpfosten (1807 erbaut) von der Bieber'schen Elbwasserkunst  
(Nothpfosten dienen zur Kennzeichnung von Wasserentnahmestellen)
- 1859 Vorhanden sind:  
33 Landspritzen mit Zubringern  
12 Schiffsspritzen  
2 große Landspritzen („Patriot" und „Hamburg")  
20 Kopen,
- 1860 Die General-Feuercassen-Deputation beschloss am 20. September die Beschaffung von Dampfspritzen, „da diese bei größeren Bränden den besten Ersatz für die erlahmenden Kräfte der Löschenden abgeben“.





## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Die Berliner Berufsfeuerwehr besaß schon seit 1853 eine Dampfspritze.

Erst 2 Jahre später - am 17. Oktober 1862 - konnte Hannibal Moltrecht, Inhaber der 1841 gegründeten Maschinenfabrik und Kesselschmiede H. Moltrecht & Co. eine Zeichnung und Beschreibung einer von ihm konstruierten Dampfspritze vorlegen.

Die Maschine- sollte „12 Pferdekraft“ leisten und die höchste Dampfspannung im Kessel, 90 Pfund pro Quadratzoll, betragen. Die beiden Pumpenkolben sollten „reichlich 2 1/2 Oxhoft Wasser pro Minute“ liefern. Das Gesamtgewicht wurde mit 6000 Pfund angegeben. Die Herstellungskosten werden 7.500 Mark Courant betragen und zu deren Anfertigung 3 Monate Zeit erforderlich sein.

Es ging ein weiteres Jahr darüber hin, bis es im Sommer 1863 zu einem: endgültigen Auftrag an Moltrecht kam.

1863 Am 15. November werden. auf dem Hofe des Stadthauses in Gegenwart der Feuer-Cassen-Deputation Versuche mit dem „englischen Menschen-Rettungsapparate“ angestellt, der von dem Oberalten J. C. Hinsch der Stadt Hamburg zum Geschenk gemacht war. Es handelte sich um eine von Shand, Mason & Co, in London hergestellte zweirädrige Rettungsleiter - eine so genannte Balance-Leiter-, die bis zu etwa 60 Fuß, ca. 20 m ausgezogen werden konnte.

Im Dezember wird die fertig gestellte Spritze von Moltrecht übergeben und am 14.08.1864 zum ersten Mal erfolgreich eingesetzt (Hamburger Nachrichten vom 14.08.1864). Nach dem Geschäftsbericht der General-Feuercassen-Deputation für 1864 soll das Aufheizen etwa 25 Minuten in Anspruch genommen haben. Der Strahl wäre jedoch „nur circa 100 Fuß hoch getrieben“ worden und in der äußeren Form sei „unsere Hamburger Dampf-Feuerspritze etwas weniger elegant“ gewesen als amerikanische Spritzen. Der Preis wurde einschließlich Gerätewagen und Schläuchen mit 10.200 Mark Courant angegeben.

Die „Maschinenfabrik von Georg Egestorff in Linden bei Hannover“, hatte bereits eine Dampfspritze gebaut und an die Stadt Hannover geliefert. Die Aufheizzeit wurde mit 20 Minuten angegeben.

Offenbar waren aber die Erfahrungen mit deutschen Dampfspritzen nicht sonderlich gut, denn als 1870 wieder eine Beschaffung bevorstand, wurde das damals bereits weltbekannte englische Fabrikat Shand-Mason aus London gewählt.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 1864 Am 14. Juni wurden an der Alster beim Holzdamm in St. Georg Vergleichsversuche mit einer von den Island Works, Seneca Fall, New York, hergestellten Dampfspritze und der Dampfspritze von Moltrecht vorgenommen: Die amerikanische Spritze hatte einen „Circulationsröhrenkessel“ und war „8 Minuten nach Entzündung des Feuers“ einsatzbereit. Wenn man in den zeitgenössischen Berichten zwischen den Zeilen liest, dann ist die Mollrecht'sche Spritze bei den Versuchen nicht allzu gut weggekommen.
- 1870 Zwei weitere Dampfspritzen von Shand, Mason & Co. in London werden beschafft.
- 1871 Mit dem Elbfährpächter Grell wird ein Übereinkommen zur Stellung seiner Dampfboote für den Löschdienst und ihre Ausrüstung mit einer Dampfmaschine getroffen. 1878 sind 8 solcher „Löschdampfer“ vorhanden.
- 1872 Bei Gründung der Berufsfeuerwehr sind 109 Handdruckspritzen und 4 Dampfspritzen verfügbar.

Die Pferde für das Ausrücken wurden zuerst von einem kontraktlich verpflichteten Fuhrhalter gestellt. Das Verfahren führte zu Unzuträglichkeiten, und es wurden noch im ersten Jahre des Bestehens der Berufsfeuerwehr 26 eigene Pferde gekauft.

- 1878 Weitere 4 Fährdampfer werden mit Feuerlöschpumpen versehen. Fährpächter und Löschmannschaften erhalten besondere Instruktionen über den Einsatz der Fährschiffe.
- 1882 Nach dem Jahresbericht sind bei der Berufsfeuerwehr vorhanden:
- 5 Dampfspritzen
  - 5 Handdruckspritzen
  - 4 Wasserwagen
  - 4 Gerätewagen
  - 3 Mannschaftswagen
  - 3 Schlauchkarren.

Das temporäre Korps in der Stadt hatte

- 33 Handdruckspritzen
- 5 Wasserwagen und
- 11 Schutenspritzen.

Im Landgebiet gab es

- 30 Handdruckspritzen und
- 10 Wasserwagen.





## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 1889 4 weitere Elb-Fährdampfer werden mit Dampfpumpen versehen.
- 1891 Mit Schreiben vom 15. Juli fordert Branddirektor Kipping die Firma Shand, Mason & Co. in London zur Angebotsabgabe über „5 kleine Dampfspritzen“ mit je 1000 l/min Wasserlieferung auf. In der detaillierten Leistungsbeschreibung wird u. a. als erwünscht bezeichnet, wenn die Spurweite gleich der Straßenbahn-Spurweite von 1355 mm entsprechend wäre.
- 1893 An Fahrzeugen und Geräten sind beim Dienstantritt des Branddirektor Westphalen u. a. vorhanden:

Bei der Berufsfeuerwehr

- 12 Landdampfspritzen
- 12 Schiffsdampfspritzen
- 6 Handdruckspritzen
- 1 Abprotzspritze
- 6 Mannschaftswagen
- 8 Schlauchkarren
- 3 große und 2 kleine Gerätewagen
- 6 Wasserwagen
- 4 große fahrbare mechanische Leitern
- 14 zweiteilige Schiebleitern.

Vorhanden sind ferner 53 Pferde!

Bei der „nichtständigen“ (temporären) Feuerwehr:

- 13 Handdruckspritzen alter Art
- 7 Wasserwagen
- 2 Schlauchkarren.

Der Bestand an Schläuchen betrug:

- 565 lederne Druckschläuche (15 m) = 8475 m
- 848 gummierte Hanfschläuche (15 m) = 12720 m = 21195 m
- 136 Zuführungs-Hanfschläuche (30 m) = 4080 m
- . 50 Zuführungs-Hanfschläuche (15 m) = 750 m = 4830 m
- 102 Saugschläuche (3 m) für Dampfspritzen
- 168 Saugschläuche (2,3 m ) für Handdruckspritzen.

Zur Wasserentnahme aus dem öffentlichen Wasserleitungsnetz stehen 4901 Nothpfosten zur Verfügung.

- 1896 Nach Vorversuchen, die schon 1885 begannen, werden in Hamburg

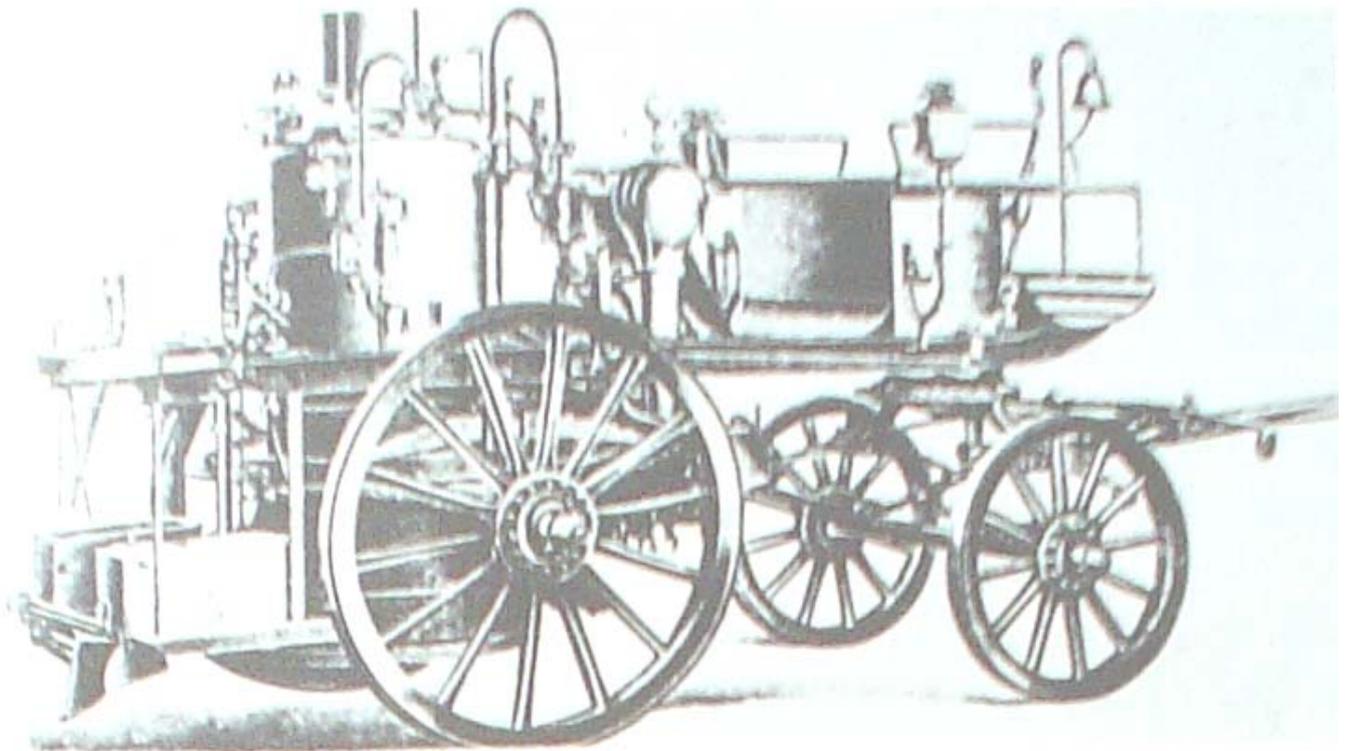




## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

„Gasspritzen" eingeführt. Der Kessel hat 750 l Inhalt und ist auf 20 atü geprüft. Zum Ausdrücken des Wassers dienen 2 CO<sup>2</sup>-Flaschen mit je 10 kg Inhalt. Das Fahrzeug wiegt mit voller Ausrüstung und 6 Mann Besatzung 3600 kg. Später wird der Kesselinhalt auf 500 l verringert.

- 1897 Von den im Betrieb befindlichen 16 Dampfspritzen sind 15 in England gebaut, Die 16. stammte von der Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vormals W. C. F. Busch in Bautzen, Abteilung für Dampfspritzenbau, mit der Herstellungsnummer 367. Sie war nach längerer Probezeit angekauft worden. Die Wasserlieferung soll 1000 l/min betragen haben.



Dampfspritze von W. C. F. Busch



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

### Die Einführung von Kraftfahrzeugen von 1898 - 1938

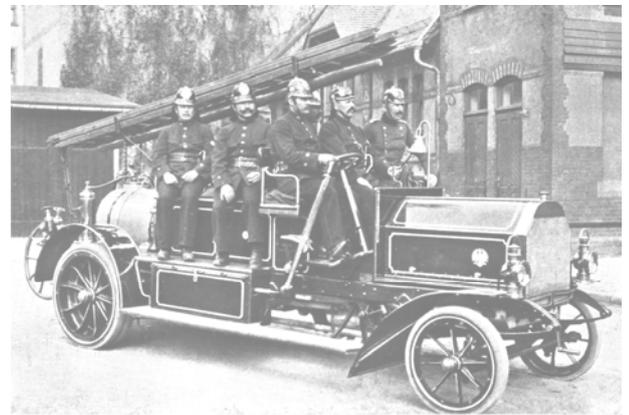
Seit Carl Benz und Gottlieb Daimler ab 1886 Kraftfahrzeuge „mit Explosionsmotoren“ herstellten und mannigfache Versuche mit Dampftrieben für Fahrzeuge gemacht wurden, bestand bei den Feuerwehren ebenfalls, zunächst nur sehr vorsichtig geäußertes, Interesse an einer „Motorisierung“. Wenn auch in Hamburg keine Pioniertaten auf diesem Gebiet vollbracht wurden, so sind doch die Vorgänge um die Einführung von Kraftfahrzeugen von Interesse für die Technik-Geschichte.

1898 Im Jahresbericht für 1898 der Deputation für das Feuerlöschwesen stehen folgende bemerkenswerte Sätze über die Möglichkeiten des Kraftfahrzeugbetriebs bei der Feuerwehr:

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 erfunden. Die vorhandenen Explosionsmotoren, von denen der „Daimler-Motor“ wohl noch die besten und für viele Zwecke schon jetzt ausreichenden Eigenschaften besitzt, scheinen bisher noch nicht völlig diejenige absolute Betriebssicherheit zu bieten, welche die Feuerwehr für ihren eigenartigen Dienst beanspruchen muss.

Besonderes Interesse wurde diesseits dem „Diesel-Motor“ entgegengebracht. Dieser Motor ist eine neue Erfindung. Die brennbare Flüssigkeit (Petroleum, Benzin etc.), wird im flüssigen Aggregatzustand in einen Hohlraum getrieben, welcher mit hoch verdichteter 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 Diesel-Motor 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 Diesel-Motor, dessen Erfindung bekanntlich in speziellen Fachkreisen Aufsehen erregt hat, sich auch für



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Motorfahrzeuge der Feuerwehr eignen wird, bleibt abzuwarten".

Nun, das Warten auf den Diesel-Motor im Feuerwehrbetrieb dauerte reichlich lange, 36 Jahre!

- 1898 Auf Veranlassung der Branddirektion macht das Rettercorps Versuche mit einem elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeug „...da der empfindliche Feuerwehrbetrieb zur Durchführung derartiger Versuche sehr wenig geeignet war“. Das Fahrzeug war von der Waggonfabrik Busch - Bautzen geliefert. Die Ergebnisse des Versuchs konnten „keine Nachbestellung veranlassen“. Antrieb durch zwei je 2,5 PS starke Motoren an der Hinterachse. Batterie 1050 kg schwer. Gesamtgewicht des Fahrzeugs 3800 kg, Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Fahrtlänge etwa 20 km, Sehr hohe Unterhaltskosten! Das Fahrzeug wird 1906 wieder außer Dienst gestellt.
- 1902 Der früher in Altona, jetzt in Hannover wirkende Branddirektor Reichel stellt den ersten Automobillöschzug der Welt in Dienst, bestehend aus 2 Fahrzeugen mit Antrieb durch batteriegespeiste Elektromotoren an den Hinterrädern und einer Dampfspritze, bei der auch Dampf für den Fahrbetrieb benutzt wird. Reichel hatte wohl schon die Stadtväter von Altona für eine solche Idee gewinnen wollen, aber keine Gegenliebe gefunden. In Hannover war man dagegen großzügiger und dem Fortschritt aufgeschlossener - wie schon 40 Jahre zuvor, bei der Beschaffung einer Dampfspritze.

Das Beispiel Hannover und die bald offenbar werdende Wirtschaftlichkeit des Automobilbetriebs gegenüber dem doch recht kostspieligen Pferdebetrieb, löste bei den meisten deutschen Berufsfeuerwehren sehr lebhaft Debatten aus, in denen auch persönliche Gegensätze mit einer uns heute kaum noch verständlichen Schärfe im Fachschrifttum ausgetragen wurden.

In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Nr.76 vom 14.05.1902, „Antrag betreffend die Errichtung einer Feuerwache auf Kuhwärder“, wird auf Erörterungen der Deputation für das Feuerlöschwesen hingewiesen, „ob es sich etwa empfehlen möchte, Automobilfahrzeuge im Dienst der Feuerwehr zu verwenden“. Man hält aber noch weitere Versuche für erforderlich.

In der 20. Sitzung der Bürgerschaft vom 28.11.1902, in der über diesen Antrag diskutiert wurde, machte der Abgeordnete Wilkens die bissige Bemerkung, „dass das Pferdmaterial, welches die Wagen zu befördern



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

hat, derartig verweichlicht ist, dass es sich weigert, bei Ausbruch eines Feuers die Wagen zu ziehen, weil es nicht mehr daran gewöhnt ist, Arbeit zu tun".

- 1903 Die Feuerwehr beantragt am 20. Mai die „Beschaffung einer Ersatz-Dampfspritze mit Dampfmotor" im Budget-Entwurf 1904, Art. 120 mit einem Voranschlagspreis von 19.860 Mark. Der Haushaltsausschuss der Bürgerschaft bewilligt diesen Antrag in seiner 9. Sitzung am 22.12. mit der bemerkenswerten Begründung „nicht gerade - mit Rücksicht auf eine Pferdepidemie - sondern um einen Versuch mit einem rascheren Beförderungsmittel zu machen".

Der zur Prüfung des Antrages vorher eingesetzte Ausschuss hatte festge-stellt, dass nur volljährige, 6 Jahre alte Remonten für den Feuerwehrdienst brauchbar sind und dass sie 6 Monate Dienstzeit benötigen, bis sie arbeits-hart und dienstfertig sind.

Zu den mit Pferden möglichen Fahrgeschwindigkeiten wird gesagt: der

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

Folgende Geschwindigkeits-schätzungen sind weiter gemacht:  
Hamburg-Hauptfeuerwache nach Bergedorf = 16,5 km

mit Dampfspritze 35 Minuten  
mit Pferden 1 Stunde 15 Minuten

Hamburg-Hauptfeuerwache nach Geesthacht = 30 km

mit Dampfspritze etwa 1 Stunde bis 1 Stunde 10 Minuten

mit Pferden mindestens 2 Stunden 20 Minuten mit Pferdewechsel in Bergedorf.

Hamburg-Hauptfeuerwache nach Langenhorn = 15 km

mit Dampfspritze 35 Minuten

mit Pferden 1 Stunde 9 Minuten.

Im Schlusstenor des zustimmenden Ausschussberichts standen Zeitgewinn, Wirtschaftlichkeit und Freistellung von den Wechselfällen der Tierhaltung.

Weiter waren die Ausschussmitglieder der Meinung, „Hamburg hat volle





## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Veranlassung seine Feuerwehr so vollkommen wie nur möglich auszugestalten und sich nicht damit zu beruhigen, dass dieselbe in ihrer jetzigen Verfassung wohl allgemein auf dem europäischen Kontinente als eine mustergültige anerkannt ist".

- 1904 Bei Busch-Bautzen wird eine „Dampfautomobil-Dampfspritze“ von 1000 l/min für die Wache VIII bestellt.
- 1905 Die erste Automobil-Dampfspritze wird geliefert und zunächst versuchsweise in Dienst gestellt. Gewicht voll ausgerüstet und mit 8 Mann Besatzung 6150 kg. Umsteuerbare 2zylindrige Dampfmaschine für den Fahrbetrieb 18 PS, Kraftübertragung auf die Hinterräder mit Ketten, Bandbremse an den Hinterrädern, 2zylindriges „Dampfspritzwerk“ mit ca. 1000 l/min bei 8 atü. Dampfkessel für 50 l Wasser, versuchsweise mit 3 Feuerungen: Kohlenfeuerung, Petroleumfeuerung (Reservefeuerung), Spiritusfeuerung (Hilfsfeuerung), Koksfeuerung während der Alarmbereitschaft. Die öchstgeschwindigkeit betrug 30 km/h.

Während des Versuchsbetriebs ergaben sich mancherlei Mängel an der Feuerung (Kessel-Heizfläche zu klein, Spiritusfeuerung arbeitet ungenügend, Heizen mit festen Brennstoffen während der Fahrt nicht möglich wegen Gefährdung des Straßenverkehrs).

1907 wird über dieses Fahrzeug berichtet, dass es in der Zeit vom 10. März bis 18. Oktober an Wache V in Alarmbereitschaft stand und während dieser Zeit auf 154 Fahrten 899,3 km zurückgelegt hat, davon 102 Fahrten mit 476 km zum Feuer. Die Pumpenbetriebszeit auf Brandstellen betrug 30 Std.

Die Ergebnisse der Erprobung haben aber im ganzen nicht befriedigt, so dass von der Wahl dieses Antriebsystems bei der Umstellung auf „Automobilbetrieb“ abgesehen wurde (Kosten der dauernden Dampfdruckhaltung, schwierige Unterhaltung, starke





## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Rauchentwicklung, Geräuschbelästigung). Das Fahrzeug stand seit 1908 nur noch in Reserve und ist offenbar 1910 außer Dienst gestellt und anschließend verschrottet worden.

1906 Brandmeister Sander (der spätere Branddirektor), macht eine einmonatige Rundreise über Berlin, Leipzig, Chemnitz, Dresden, Wien, Wiener-Neustadt, Nürnberg, Stuttgart, Cannstatt, Ulm, Heilbronn, Mannheim, Frankfurt und Amsterdam, um sich über Erfahrungen mit Automobilen bei den Feuerwehren zu informieren. Aus seinem Bericht seien folgende Sätze angeführt:

„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 hier einzig und allein in Frage kommt, erst recht verhältnismäßig wenig. 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 mit allgemeinen ihn abtun“.

'Die Schlusssätze lauteten: „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 Versuche ergeben.“

Sander drang aber mit seiner Ansicht nicht durch - vielleicht hatte er allzu deutlich seine Meinung über seine Kollegen gesagt und damit z. B. den Widerstand des Materialverwalters Brandmeister Schmid provoziert. Der Brandmeister zog jedenfalls in seinem Bericht vom 25.11. an die Deputation folgende Schlussfolgerung:

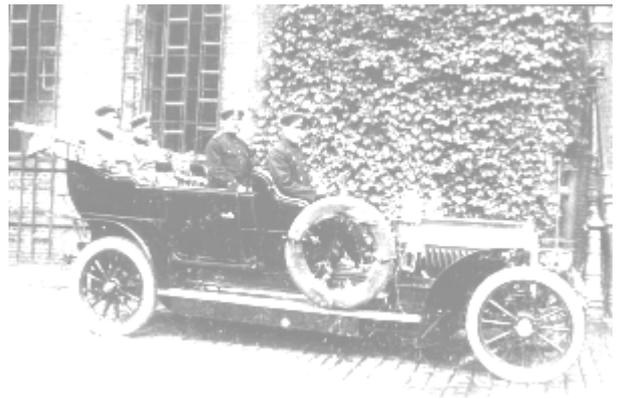
„Der Dampfantrieb ist in seinen z. Zt. vorhandenen Ausführungen für Feuerwehr-Fahrzeuge nicht brauchbar. Benzinwagen sowie elektrisch angetriebene Wagen erfüllen bei guter Ausführung und Wahl eines erprobten Systems die Anforderungen, welche an Hamburger Feuerwehrfahrzeuge gestellt werden müssen. Von diesen beiden Antriebsarten ist dann aber dem elektrischen für den Stadtverkehr der Vorzug zu geben“.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 1907 beschafft die Feuerwehr zunächst einen Benzinmotorwagen - einen „24/40 PS Opel-Motorwagen" zum Preis von 14.000 Mark über die Hamburger Opel-Vertretung Ernst Dello & Co. Es war „das Hamburger Offiziersautomobil" - zinnoberrot lackiert mit entsprechender Polsterung - und konnte 7 Personen befördern.

Entgegen der ursprünglichen Beschaffungsbegründung: „dieser projektierte Wagen sollte dazu dienen, mit möglicher Geschwindigkeit einen Offizier, mehrere Feuerleute und eventuell einige Löschgeräte auf entfernt gelegene Brandstellen wie Landgebiet, Bergedorf, Cuxhaven usw. zu bringen", war es in Wirklichkeit das privilegierte



Dienstfahrzeug des Branddirektors und das erste Automobil, das von einem höheren Hamburger Beamten regelmäßig benutzt wurde.

Als drittes automobiles Fahrzeug wird am 1. Dezember eine „elektroauto-mobile große Leiter" in Dienst gestellt. Steighöhe 22+2m, vierteilig, Bauart Magirus. Drehbar in einem Bereich von 270°. Dreh- und Aufrichtgetriebe für Handbetrieb, Auszug von Hand oder mit Elektromotor, Batterie mit 84 Zellen, Fahrgestell „Original Lohner-Porsche", Länge 7,40 m, Höhe 2,85 m, Breite 2,10 m, Radstand 3,12 m, Gewicht 4.878 kg. Höchstgeschwindigkeit 36 km/h, Fahrstrecke etwa 52 km, Hinterradantrieb durch Radnabenmotore. Im Alarmdienst seit 1.03.1908. Das Fahrzeug wurde erst 1934 ausgesondert und für 500 Reichsmark an eine Autoverwertung verkauft.

- 1908 Bei der Mercedes-Verkaufsgesellschaft Frankfurt/Main werden 3 Fahrgestelle mit Vorderradantrieb durch Radnabenmotore - System Lohner-Porsche - bestellt. Die Batterie sitzt unter einer Haube vor dem Fahrersitz. Die Aufbauten wurden für 1 Mannschaftswagen, 1 Gasspritze und 1 Dampfspritze in Hamburger Wagenbaufabriken gefertigt. Die Fahrzeuge sind zusammen mit der bereits 1907 beschafften Drehleiter für die neu erbaute Feuerwache II bestimmt. Sie kommen am 17.02.1909 in Dienst und legen bis 31.12.1909 zusammen 1967 km zurück, davon 33 % Übungsfahrten. Zur Begründung dieser Beschaffung hatte der Branddirektor in seinem Bericht vom 8.11. an die Deputation geschrieben:



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

„Die langjährigen Erfahrungen der Daimler-Werke im Bau von elektroautomobilen Fahrzeugen mit Radnabenmotoren lassen sich nicht so leicht einholen, von sämtlichen dem Daimlersystem nachgebauten Systemen anderer Fabriken wurde je ein Fahrzeug in Hamburg in übereinstimmender Weise geprüft. Keines derselben konnte dem System Porsche der Daimler-Motoren-Gesellschaft als gleichwertig erachtet werden. Es dürfte sich daher empfehlen, für den neuen Löschzug beim alten Antriebssystem zu bleiben und die Fahrzeuge von den Daimler-Werken in Marienfelde zu beziehen“

1909 Es wird im Juni ein Elektromobiler Schleppwagen in Dienst gestellt (System Lohner-Porsche mit Hinterradantrieb), um die für Pferdebespannung eingerichteten großen Dampfspritzen und Gerätewagen zur Brandstelle zu schleppen. Fahrgeschwindigkeit 27 km/h als Schleppzug.

Zur „Einrichtung des Kraftbetriebs an der Feuerwache V“ werden 4 Fahrgestelle bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft Marienfelde bestellt. Fertigung der Aufbauten wieder durch Hamburger Wagenbauanstalten. Die Dampfspritzen und Gasspritzen werden von pferdebespannten Fahrzeugen genommen. Die Fahrzeuge kommen im Dezember 1910 in Dienst.

Die „Materialverwaltung“ befasst sich mit der Entwicklung eines Löschfahrzeugs mit Zentrifugalpumpe, nachdem der Frankfurter Branddirektor Schänker (von 1894 bis 1901 Brandmeister in Hamburg) auf der IX. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Berufsfeuerwehren in Hamburg (15. Bis 18. Juni 1909) „Mitteilungen über eine mit einem Benzinmotor gekuppelte Zentrifugalpumpe“ gemacht hatte.

Das Eisenwerk (vorm. Nagel & Kaemp AG) erhält einen Auftrag über 1 „Hochdruck-Centrifugalpumpe vierstufig“ zum Preis von 3250 Mark. Entlüftung durch eine kleine Kolbenpumpe, wahlweise auch eine Art Wasserstahl-Entlüftungspumpe, Bauart Nagel & Kaemp.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft, Niederlassung Hamburg, bestätigt am 4.12.1909 den Auftrag vom 18.11.1909 über ein „Feuerspritzen-Chassis“ mit einem 4 Zylinder-Benzinmotor Type E 4 - an der Bremse 45 HP leistend - zum Preis von 17.800 Mark. Das Fahrzeug wird 1910 in Dienst gestellt.

1911 Die Verwendung von Drehleitern als Wassertürme ist gründlich erprobt.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Alle Drehleitern werden mit entsprechenden Einrichtungen (Wendestrahldrohren) ausgerüstet. Auf die Beschaffung besonderer Wassertürme wie in Amerika üblich kann verzichtet werden.

1912 In einem im Mai verfassten ausführlichen Bericht schlägt der Materialverwalter Brandmeister Schmidt vor, künftig für Alarmfahrzeuge einen benzinelektrischen Antrieb zu wählen. Er meint zwar, dass „der Antrieb mittels Benzinmotors für das Feuerlöschfahrzeug eigentlich der allein richtige sei, aber doch einige Eigenschaften hätte, die seine Ausnutzung zum Antrieb für Feuerwehr-Alarmfahrzeuge mindestens erschweren“. Im Einzelnen nennt er dazu: „In erster Linie gehört hierzu die umständliche Handhabung der Fahrteinrichtung. Der Fahrer des Benzinwagens muss während der Fahrt mit Hand und Fuß gleichzeitig arbeiten. Er muss auch die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges und die Umdrehungen des Motors gewissermaßen im Gefühl haben. Dieses Gefühl lässt sich aber nur durch viel Fahren erwerben und erhalten.

Die Fahrer der Feuerwehralarmfahrzeuge legen im Jahre jedoch kaum 300 km mit ihrem Fahrzeuge auf Alarmfahrten zurück. Sie werden daher noch ausgedehnte Übungsfahrten machen müssen, um in Form zu bleiben, dass die das Benzinfahrzeug sicher und mit möglicher Zeitersparnis zur Brandstelle bringen können. Ausgedehnte Übungsfahrten verkürzen aber die Freizeit der Mannschaft, beeinträchtigen die Bereitschaft der Feuerwehr und sind dazu unwirtschaftlich“.

Die technische Lösung der Aufgabe des „Mixte-Antriebs“ war durch die Erfindung von Ferdinand Porsche möglich, dem mit der österreichischen Patentschrift Nr.19327 eine „Einrichtung zur selbsttätigen Regelung. von Stromerzeugern“ seit. 1901 patentiert worden war.

Die Versuche mit einem Schaumlöschfahrzeug sind abgeschlossen. Aus „trockenen Chemikalien“ wird nach Mischung mit Wasser in 2 verschiedenen Behältern beim Zusammenführen der beiden Lösungen Schaum erzeugt - etwa 600 l/min bei 6facher Verschäumung. Zum Löschen eines Tankbrandes rechnet man mit einer Schaumhöhe von 5 cm.

Die Bestellung der ersten benzin-elektrischen Fahrzeuge erfolgte Ende 1912 bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Marienfelde.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

1913 Es werden 2 Feuerlöschboote für die Feuerwachen VII und VIII in Dienst gestellt. (Länge 13,5 m, 3 in Breite, 0.9 m Tiefgang). Benzinmotore mit 60 und 70 PS, Geschwindigkeit etwa 18 km/h. Pumpen 1200 l/min bei 100 m WS; eine Pumpe ist als Schaltpumpe ausgebildet.

Sie haben die Bezeichnung "Feuerwehr I" und „Feuerwehr II“, sollen aber auch die Namen „Bürgermeister" und „Senator" geführt haben.

1914 Die Ausrüstung mit Kraftfahrzeugen schreitet fort: Es sind 14 neue Kraftfahrzeuge in Betrieb genommen. Antrieb - benzin-elektrisch – die sogen. BE-Fahrzeuge, Daimler-Fahrgestelle mit Motoren, vorgebauter Gleichstromerzeuger.

Die Beschaffungskosten der benzin-elektrischen Alarmfahrzeuge werden wie folgt angegeben:

Mannschaftswagen	M 24.535,
65	
große Leiter	M 34.002,
78	
Pumpfahrzeug	M 29.040
Schaumlöschfahrzeug	M 29.840.



Damit war die erste Phase der Einführung von Kraftfahrzeugen bei der Feuerwehr abgeschlossen. Hamburg ging mit seinen BE-Fahrzeugen

einen anderen Weg als die übrigen Feuerwehren, denn diese hatten sich - Berlin ausgenommen - seit 1910 allgemein für den Benzinmotor-Antrieb entschieden. Dennoch muss man die Gründe des Brandmeisters • Schmidt respektieren - es war damals wirklich nicht einfach, ein Lkw-Getriebe zu schalten!

- 1915 Für die Kraftfahrzeuge müssen „kriegsmäßige Betriebsflüssigkeiten" verwendet werden, bestehend aus 75 Teilen Spiritus und nur 25 Teilen Benzol! - es ging aber!
- 1916 Die Futterversorgung der noch vorhandenen 42 Pferde macht kriegsbedingte Schwierigkeiten. Als Zulage gibt es getrocknete Getreidetreber - 1 kg je Tag und Pferd! Von den Flächen des Stadtparks werden 52 000 kg Heu eingefahren. An Stelle von Stroh muss Torf als Streu verwendet werden.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 1920 Die Branddirektion beantragt, „die Pferde durch Beschaffung von Kraft-Alarmfahrzeugen entbehrlich zu machen“. Der Senat lehnt aber ab mit der Begründung, dass erst eine Klärung der wirtschaftlichen Verhältnisse abgewartet werden soll. Die Feuerwehr hatte auf die größere Wirtschaftlichkeit des „Kraftantriebs“ hingewiesen.

Auch die Deputation für das Feuerlöschwesen beantragte am 11.2. beim Senat „die restlose Durchführung des Kraftwagenbetriebs“. Zunächst sollen die Fahrzeuge beschafft werden, die bei Inbetriebnahme der neuen Hauptfeuerwache notwendig sind. Dazu werden 450.000 Mark benötigt und am 9.07. auch bewilligt.

- 1921 Magirus-Ulm liefert eine „benzin-automobile Drehleiter“ mit 25 + 2 m Steighöhe. Das Aufrichten, Drehen und Ausziehen erfolgt vom Fahrmotor. Es ist das erste neue Kraftfahrzeug der Nachkriegszeit, das nach nur etwas über 5000 km Laufstrecke im August 1945 außer Dienst gestellt wird.



- 1924 „Notgedrungen“ muss als Antriebsart für neue Kraftfahrzeuge der Benzinmotor gewählt werden - es gibt keine anderen Fahrzeuge mehr. Bestellt werden, als erste Großbestellung nach dem Kriege,

1 Mannschaftswagen  
1 Drehleiter 25 m  
1 Motorspritze 2000 l/min - 80 m  
1 Hilfwagen mit angehängter zweirädriger Motorspritze 1000 l/min.  
Erstmals Einführung der Wasserring-Entlüftungspumpe (einfachste Bedienung und Zuverlässigkeit).

Für das Landgebiet werden die ersten beiden Anhäng-Motorspritzen beschafft (Kirchwärder-Süd und Curslack). In der Folgezeit werden diese Beschaffungen fortgesetzt.

- 1925 Am 17. Dezember werden die letzten Pferdefahrzeuge der Feuerwachen III und IV außer Dienst gestellt. Sie machen unter großer Anteilnahme der Bevölkerung noch eine letzte Fahrt durch die Stadt und werden auf dem Rathausmarkt von Vertretern des Senats verabschiedet.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Die Feuerwehr hat jetzt 48 Kraftfahrzeuge, davon:

- 9 mit rein elektrischem Antrieb,
- 15 mit benzin-elektrischem Antrieb,
- 24 mit Benzinantrieb.

1926 Als Besonderheit wird berichtet, dass eine benzinautomobile Motorspritze die Fahrt zur Polizei- und Feuerwehr-Ausstellung Berlin „auf eigener Achse“ zurückgelegt hat. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Hinfahrt für 282 km war 34,3 km/h, obwohl die Straßen auf der Hälfte des Weges in „außergewöhnlich schlechtem Zustand“ waren.

Das Feuerlöschboot III wird in Dienst gestellt (15 x 3,4 m, Tiefgang 1,3 m), 70 PS-Jastram-Benzinmotor. Feuerlöschkreiselpumpe als Schaltpumpe 1500/3000 1/min bei 100/50 m WS, Geschwindigkeit 17,6 km/h.

Das Boot musste 1948 an die Sowjet-Union als „Kriegsbeute“ abgegeben werden, ist aber während der Überführungsfahrt in der Ostsee mitsamt einem 100 t-Schwimmkran und dem Löschboot I (Baujahr 1913) gesunken.

Außer den 3 feuerwehreigenen Löschbooten stehen noch 16 „Spritzendampfer“ oder „Löschdampfer“ der Hafen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (HADAG) vertraglich gebunden auf Abruf zur Verfügung.

1927 wird die zweite Großbeschaffung nach dem Krieg durchgezogen. Es handelt sich um:

- 1 Mannschaftswagen
  - 1 Motorspritze
  - 1 25 m-Drehleiter
  - 1 Hilfwagen
  - 1 Anhänger-Motorspritze
- im Gesamtwert von rund 113.000 RM.

Für die Feuerwache V -Alsterdorf- wird eine 2000 I Motorspritze mit Aufprotzleiter 20 + 2 m zum Preise von 34.685 RM bestellt und Anfang 1928 geliefert. Dieses schwerfällige Fahrzeug sollte zur Personalersparnis Löschfahrzeug und Drehleiter in einem sein. Es hat seine Aufgabe mehr schlecht als recht versehen und wurde 1939 außer Dienst gestellt.

1928 Ein „Anhängfahrzeug. für Löschschaumerzeuger“ wird in Dienst gestellt. Der Schaumerzeuger kann bis zu 6000 1/min Schaum liefern.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Das mitgeführte Schaumpulver (100 Dosen je 15 kg) reicht für etwa 90 m<sup>3</sup> Schaum. Das Fahrzeug steht an der Feuerwache Veddel.

1930 Es wurden neu in Dienst gestellt:

- 1 Rüstwagen mit Geräten für Hilfeleistungen bei Straßen- und Hochbahnunfällen (beschafft von der Hamburger Hochbahn AG) an Feuerwache I
- 1 Schaumlöschfahrzeug mit 15 m Teleskop-Schaummast, 70 Dosen je 15 kg Schaumpulver,
- 2 Schaumerzeugern für die Feuerwache Petroleumhafen
- 1 Samariterwagen für den Samariterdienst im Hafen an Feuerwache VIII,
- 1 Feuerlöschboot (Löschboot IV) 16 x 3,8 m, 1,40 m Tiefgang, 120 PS-Maybach-Bootsmotor, Feuerlösch-Schaltpumpe 2900/6300 l/min bei 100/55 m Druckhöhe.

1932 Die letzte Dampfspritze mit elektrischem Fahrtrieb wird außer Dienst gestellt.

8 Freiwillige Feuerwehren im Landgebiet erhalten „automobile Mannschaftswagen“. Es sind gebraucht gekaufte Lkw-Fahrgestelle (2-2,5 t), auf die in den Werkstätten der Feuerwehr selbst gebaute Aufbauten gesetzt werden. An den Kosten beteiligen sich die Feuerkasse und die Gemeinden.

Die Allgemeine Kassenlage zwang man sich zu einschneidenden Maßnahmen im Kraftfahrzeugbetrieb. Bei der Feuerwehr sollten durch Verfügung des Polizeipräsidenten vom 12.5. von den vorhandenen 5 Personenwagen 4 außer Dienst gestellt und Probefahrten mit Alarmfahrzeugen möglichst ganz eingestellt werden. Die Feuerwehr hat gegen diese sinnlose und von keiner Sachkenntnis getriebene Weisung Einspruch erhoben und schließlich eine Aufhebung erwirkt.

Die Feuerwehr besitzt im 60. Jahre ihres Bestehens u.a.

56 Kraftfahrzeuge, davon

- 7 mit elektrischem Antrieb
- 11 mit benzin-elektrischem Antrieb
- 35 mit Benzinantrieb
- 9 Anhänger-Motorspritzen
- 6 Dampfspritzen für Pferdezug oder zum Anhängen
- 33 Anhänger-Schlauchkarren
- 14 Fahrräder
- 12 „schott'sche“ Karren, ferner:



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 4 Feuerlöschboote
- 10 Löschdampfer (Fährdampfer der Hadag)
- 1 Löschmotorbarkasse (Jollenführer der Hadag)
- 1 Unfallboot.

- 1934 beschafft Hamburg die erste 30 m Ganzstahl-Drehleiter, allerdings noch mit Benzinmotor, Elastic-Bereifung und offenem Aufbau. Die Kosten trugen die Hansa-Industrie-Vereinigung (12.000 RM) und die Hamburger Feuerkasse (21.750 RM).
- 1935 Die erste „Kraftfahrerspritze“ nach DIN FEN 500 und 510 (1500 l/min) wird beschafft - entgegen der Norm aber noch mit 70 PS-Vergasermotor.
- 1936 kauft die Feuerwehr das erste Löschfahrzeug mit Dieselmotor - eine „Magirus-Kraftfahrerspritze, Typ M 37 S mit 110 PS Dieselmotor S 110 R“ zum Preis von 22.973 RM (es war zuerst 1935 mit Benzinmotor bestellt, der Auftrag aber Anfang 1936 geändert worden) und eine „Magirus-Patent-Ganzstahl-Autodrehleiter, Bauart K 30, 30 + 2 m Steighöhe“ - ebenfalls mit Dieselmotor - für 36.760 RM. Mit dem Motor der Kraftfahrerspritze hat die Feuerwehr wenig Freude erlebt - er wurde schließlich nach zahlreichen Ausfällen getauscht und die dabei gemachten Erfahrungen gaben scheinbar den damals noch zahlreichen Gegnern des Dieselantriebs recht. Beide Fahrzeuge sind nach Kriegsende außer Dienst gestellt und im August 1945 verkauft worden.
- 1938 Bei der Überleitung; ist die Hamburger Feuerwehr für die Zeitumstände modern ausgerüstet. Im Fahrzeugpark stehen zwar noch 2 benzin-elektrische Fahrzeuge aus dem Jahre 1914. und 1 Drehleiter aus 1921 - sonst stammen aber alle Fahrzeuge aus Beschaffungsjahren ab 1925 und sind im Durchschnitt kaum 10 Jahre alt.

Im Einzelnen sind vorhanden:

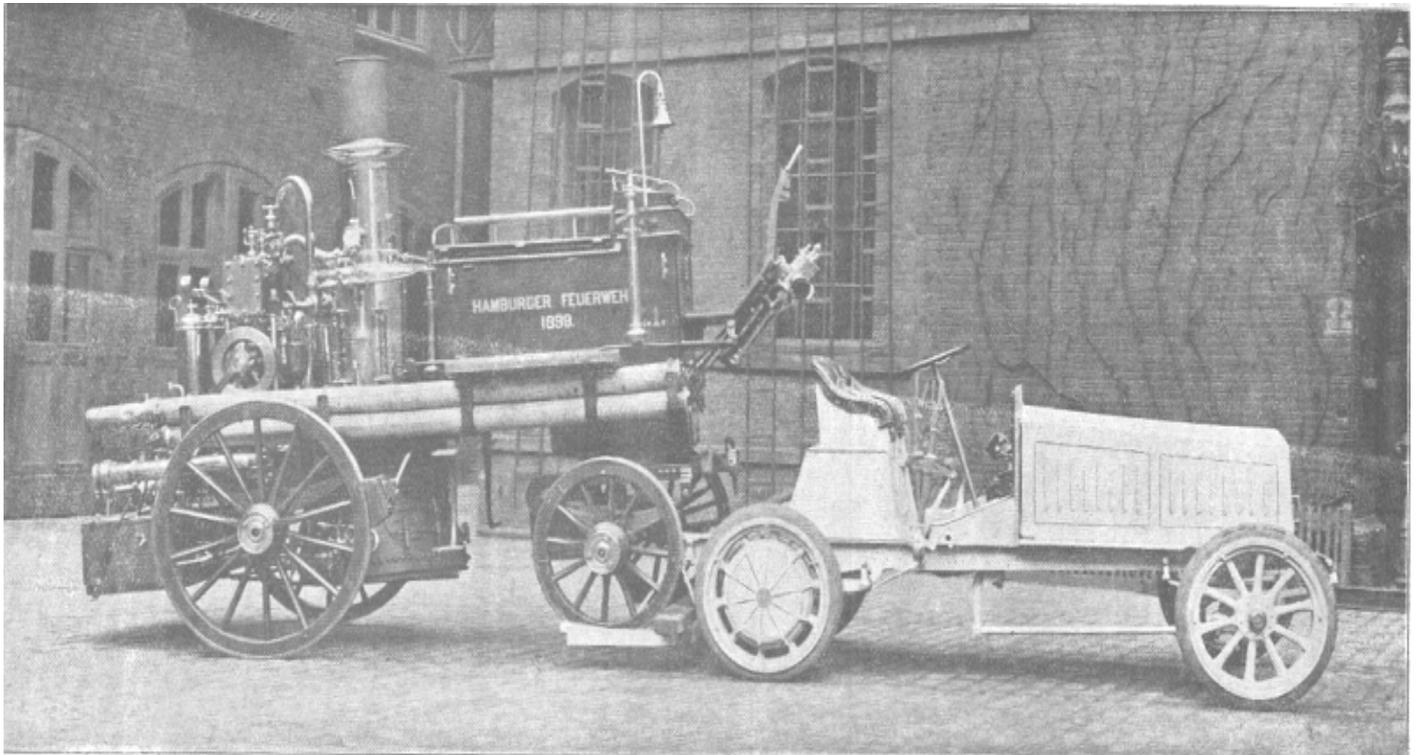
- 25 Motorspritzen (LF 15 und 25)
- 28 Mannschaftswagen (ohne Pumpe)
- 41 Anhäng- und Tragkraftspritzen
- 18 Drehleitern (meist 25 - 30 m)
- 9 Sonderfahrzeuge
- 4 Feuerlöschboote
- 13 Personenkraftwagen
- 8 Lastkraftwagen
- 1 Unfallboot

Zusammen 101 Kraftfahrzeuge, 5 Wasserfahrzeuge und 41 Anhäng- oder Tragkraftspritzen.





## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.



Elektromobiler Schleppwagen um 1900 in Dienst gestellt (System Lohner-Porsche mit Hinterradantrieb)



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

### Die Entwicklung der Gerätetechnik von 1893 - 1938

Die Kraftfahrzeugfrage beherrschte zwar die technische Entwicklung von der Jahrhundertwende bis in die Dreißiger Jahre. Aus der Entwicklung der Gerätetechnik sollen aber dennoch folgende Hinweise gebracht werden.

1893 Es werden absperrbare Strahlrohre eingeführt, „so dass jetzt der Wasserverbrauch der zum ersten Angriff verwendeten Dampfspritzen vom Rohrführer direkt reguliert werden kann“.

1899 Alle A-Schläuche (88 mm) der nördlich der Elbe gelegenen 8 Feuerwachen sind mit Storz-Kupplungen ausgerüstet (vorher Verschraubungen, meist „Metz“-Gewinde). Die südlich befindlichen Feuerwachen werden 1901 auf Storz-Kupplungen umgestellt. 1904 ist die Umstellung abgeschlossen.



Für die Rauchschutzapparate sind Luftpumpen mit Dampftrieb allgemein eingeführt.

1900 An der Dampfspritze No.1 ist eine „Dynamomaschine“ angebaut, die einen transportablen Scheinwerfer von ca. 3000 „Kerzenstärken“ über ein 50 m langes Kabel speisen kann.

Versuchsweise sind verschiedene Löschgeräte aus „Magnesium“ (1/3 des Gewichts von Messing) in Gebrauch genommen. Es scheint ein für diese Zwecke geeignetes Metall zu sein. Die Versuche werden aber 1903 wieder aufgegeben, da zu viele Brüche an Klauen, Abnutzungen und Korrosionen vorkamen.

1903 Vom Drägerwerk Lübeck sind 12 Sauerstoff-Inhalationsapparate (Sauerstoffkoffer) beschafft.

1904 Die ersten Trockenlöschgeräte werden beschafft, u. a. 3 „Phoenix“ Dry Powder Fire Extinguisher und 3 Feuerlöscher „Feuertod“ mit trockenem Löschpulver.

1905 Vom Drägerwerk Lübeck werden 4 Rauchschutzapparate beschafft,



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

ferner 4 Rauchhelme „System König“.

1907 Die Ausrüstung aller Mannschaften mit neuen Feuerhelmen – Hamburger Modell - ist abgeschlossen. Die Helme wurden bis 1936 getragen und dann durch Stahlhelme ersetzt. Guter Nacken- und vorzüglicher Augenschutz waren die besonderen Vorteile dieser Helme. Ihre Schutzwirkung ist bislang durch kein späteres Modell wieder erreicht worden.

1909 Beschaffung des ersten Pulmotors von den Drägerwerken Lübeck.

1911 Alle im Feuertdienst tätigen Beamten erhalten einen Mundschwamm gegen Rauchbelästigung. Er wird in einer gummierten Segeltuchtasche am Hakengurt getragen und bis zum Beginn des 2. Weltkrieges gerne benutzt.

Auf den Automobilwachen wurde den Mannschaften gestattet, ohne „Hosen“ zu schlafen.

1918 Ledereimer und Lederschläuche wurden zerschnitten, um daraus Sohlen für die Beamten zu gewinnen.

1922 Die Feuerwehr Hamburg hat 47.000 m Schlauch im Anschaffungswert von 150.000.000 Mark!

1924 An Stelle des 62 mm-Schlauches wird für künftige Beschaffungen der 52 mm-Schlauch gewählt (geringere Beschaffungskosten, handlicher auf der Brandstelle).

1925 „Als Errungenschaft des Gaskrieges ist die im Feld erprobte Gasmasken übernommen worden“.

Neben den vorhandenen Dräger-Rauchhelmen werden erste Versuche, mit Proxylon-Geräten gemacht, die den benötigten Sauerstoff auf chemischem Wege erzeugen.

1926 Der erste „Löschschaumerzeuger“ mit trocken mitgeführten Chemikalien („Schaumpulver“) wird beschafft. Erzeugung bis zu 500 l/min Schaum. Die Betriebssicherheit des Geräts war aber noch nicht gewährleistet.

1929 Alle Alarmzüge haben jetzt einen Schaummörser mit 4 Pulverpatronen bei sich, jedes Löschboot einen kleinen Schaumerzeuger und 10 Pulverbüchsen. Die Hamburger Minimax-Vertretung hält nach vertraglicher Vereinbarung ständig 500 Pulverbüchsen auf Lager.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 1931 Neu eingeführt werden 5 fahrbare Wendestrahldrohre. Sie stehen an der Feuerwache Petroleumhafen.
- 1932 Die Berufsfeuerwehr hat 57.480 m Druckschläuche und 744 m Saugschläuche.
- Bei den Landgebiets-Feuerwehren gibt es 25,5 km Druck- und 918 m Saugschläuche.
- 1933 Der Hamburger Tierschutzverein stiftet 4 Paar Chromlederhandschuhe, damit die Feuerwehrmänner beim Herunterholen von Katzen nicht gebissen und gekratzt werden können. Die Handschuhe sind allerdings Katzenschneidern nicht gewachsen und müssen verstärkt werden.
- 1934 Die ersten Luftschaumrohre (Total' 1,5 und 10 m<sup>3</sup>/min) werden beschafft.
- 1938 Die Umstellung von 62er auf genormte 52er Schläuche ist beendet, für' 75er Schläuche konnte sie wegen Lieferschwierigkeiten noch nicht ganz durchgeführt werden. Die letzten 84er Schläuche wurden im Frühsommer 1943 - kurz vor der Juli-Katastrophe - aus dem Dienst gezogen.

Hamburg verfügt über 60,1 km C-Schläuche und 41,4 km B-Schläuche.



Rauchhelm: Frischluftzufuhr mittels handbetätigtem Blasebalg

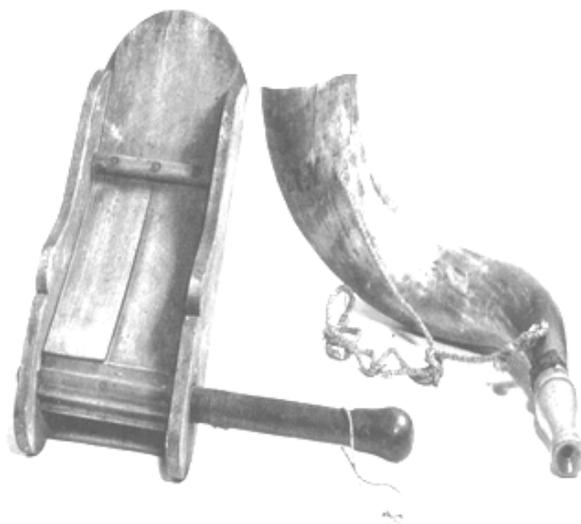


## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

### Feuermeldung und Fernmeldewesen von 1529 - 1938

Über Jahrhunderte hin gab es keine andere technische Möglichkeit der Feuermeldung und der Nachrichtenübermittlung als Ausrufen, Blasen von Hörnern, Trommeln, Schießen, Läuten von Sturmglocken, Ausstecken von Fahnen oder Laternen auf Kirchtürmen.

Erst die Erfindung der Telegraphie (1846 erster elektromagnetischer Zeigertelegraph von Siemens) zeigte neue Möglichkeiten, die oft entscheidenden Fristen zwischen dem Entdecken eines Brandes und dem Beginn systematischer Brandbekämpfung wesentlich zu verkürzen.



Im Hamburger Feuerwehrwesen ist folgende Entwicklung zu verzeichnen:

- 1529 Der Ausbruch eines Feuers soll durch Läuten von Sturmglocken, Trommelschlag und Ausrufen bekanntgegeben werden.
- 1626 Die Sturmglocken sollen nur bei größeren Feuern - den Glockenfeuern - geläutet werden.
- 1842 Auch beim „Großen Brand“ läuten die Sturmglocken von allen Türmen.
- 1859 Die Alarmierung der Löschmannschaften geschieht weiterhin durch mündliche Mitteilung, Blasen von den Türmen, Läuten der Sturmglocken, Ausstecken von Fahnen oder Laternen. Die Türmer von St. Michaelis, St. Catharinen und St. Jacobi waren mit den in der Nähe befindlichen Spritzenhäusern durch Sprachrohre verbunden.
- 1871 Am 5. Oktober wird in der Deputation für das Feuerlöschwesen über die Beschaffung einer „Feuertelegraphenlinie“ der Firma Siemens & Halske verhandelt. Siemens begründet und erläutert ausführlich seine Anlage in einem Brief vom 10.10., der im Wortlaut in der Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft No. 77 vom 6.11.1871 wiedergegeben ist. Interessant ist daraus folgender Abschnitt:

„Es sind alle sieben Leitungen sowohl durch die Centralstation als auch durch die Centralstation am Neuenwall zu führen und mit Apparaten zu versehen, so dass also von jedem dieser Centralpunkte



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

eine direkte Correspondenz mit jeder einzelnen Station möglich ist. Auf diese Weise wird zugleich die ganze Telegraphen-Anlage für die Zwecke der Polizei dienstbar gemacht, und wenn dies auch für eine Stadt vor. solcher bedeutenden Ausdehnung wie Hamburg wie. ein Bedürfnis erscheint, so wird es, abgesehen von dem engen Zusammenhang zwischen Polizei und Feuerwehr, um so mehr eine Notwendigkeit, als sämtliche Polizeistationen im Dienst der Feuerwehrtelegraphie thätig sein müssen, und diese Arbeiten um so exakter vollzogen werden, wenn damit zugleich auch eine polizeiliche Thätigkeit verbunden ist, und sie durch die direkte telegraphische Verbindung mit dem Stadthause stets der Controlle durch ihren Höchstvorgesetzten unterworfen sind. Die Leitungen selbst können sowohl oberirdisch als auch unterirdisch geführt werden. Die oberirdischen Leitungen haben nur den Vorzug der Billigkeit für sich, stehen aber in allen anderen Beziehungen und namentlich in Sicherheit des Betriebes den unterirdischen Leitungen weit nach“.

- 1872 Mit dem Dienstbeginn der Berufsfeuerwehr ist auch die Siemens-Feuermeldeanlage fertig. Sie hat 46 Sprech- und 48 Feuermeldestationen mit rund 75 km Leitungslänge. Die Thürmer auf St. Michaelis, St. Catharinen und St. Jacobi werden an das Telegraphennetz angeschlossen. Berühmt geworden ist die noch im Original erhaltene Morsedepesche des Feuerwehrmannes Beurle aus dem Jahre 1906. „Hier im Thurm Großfeuer“.
- 1892 Die Feuertelegraphenleitung ist 169 933 m lang und hat 237 Stationen. Befördert wurden 258.739 Depeschen.
- 1893 Das Feuermeldewesen umfasst:  
1 Zentralstelle auf der Hauptfeuerwache mit 8 Linien von etwa 174 km Länge mit 143 öffentlichen und 12 privaten Feuermeldern sowie 81 Sprechstationen.
- Die Feuerwachen I - VI haben eigene Telefonverbindung. Die Feuerwache I ist außerdem an das „Stadtfernsprechsystem“ (Amt 1, Nr.400) angeschlossen.
- 1894 Zum ersten Mal wurden zwei, jedermann zugängliche, öffentliche Feuermelder aufgestellt. „unnötige Alarmierungen sind bisher nicht provoziert worden“.
- 1895 Für die Telegraphisten der Feuerwachen II - VIII wird der 24stündige Schichtdienst eingeführt. Schichtwechsel um 13.00 Uhr.



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

- 1904 Die Länge der Telegraphenleitungen beträgt 343.806 m. Vorhanden sind 289 Feuermelder. Sämtliche Feuerwachen sind telefonisch mit der Zentrale verbunden. Die Zahl der Depeschen beträgt 389.372.
- 1907 Die Türmerposten auf St. Michaelis, St. Caharinen und St. Jacobi werden ab 1. Januar eingezogen, nachdem der Türmer auf St. Michaelis, Feuerwehrmann Beurle, beim Brand der Kirche am 6.07.1906 den Tod gefunden hatte. Die sechs Türmer werden den Feuerwachen zugeteilt.

Feuertelegraphen- und Polizeitelegraphenanlagen werden voneinander getrennt. Alle Feuerwachen erhalten Fernsprechverbindungen und auch die Feuermelder wurden mit einer Fernsprecheinrichtung versehen.

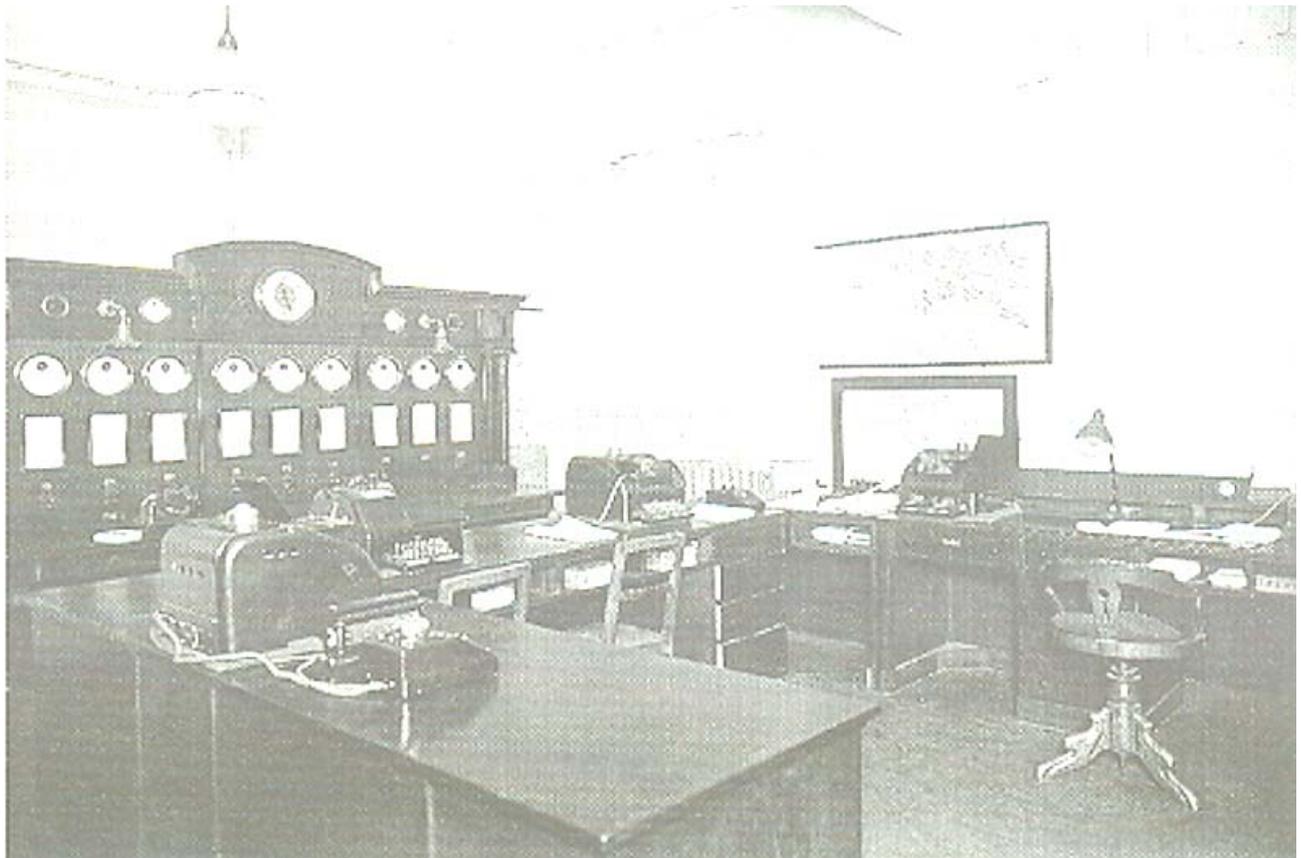
Vorhanden sind 82 Sprechstellen und 318 Feuermelder, Gesamtlänge der Leitungen 401.471 m, davon fast dreiviertel unterirdisch!

- 1928 Die Selbstanschluss-Zentrale an der Hauptfeuerwache wird am 4. August in Betrieb genommen. Damit besteht auch unmittelbare Verbindung zum Polizei-Fernsprechnet und der Baubehörde.
- 1930 Der Fernsprechbetrieb wird ganz auf Selbstanschluss umgestellt. Kabelverlegung in Ein- und Zweizug-Formstücken.
- 1931 Probeversuche mit Fernschreibmaschinen für den Polizei- und Feuerwehr-Telegraphenbetrieb verlaufen zufriedenstellend.
- 1932 Das Feuerwehramt hat  
2 Telegraphenzentralen mit 100 Morsestationen  
17 Feuertelegraphenzentralen mit 1200 Feuermeldern  
5 Fernsprechzentralen und  
40 Behörden-Fernsprechzentralen, die zu einem einheitlichen Behördenfernsprechnet zusammengefasst sind. Das Kabelnetz hat 300 km Länge und etwa 1500 Schaltstellen.
- 1937 Probeversuche mit Stationen für drahtlose Telefonie werden mit befriedigendem Ergebnis abgeschlossen. Zur Beschaffung von Sende- und Empfangsgeräten kommt es aber nicht mehr.
- 1938 Bei der Überleitung besitzt die Feuerwehr Hamburg wohl das modernste Feuermelde- und Fernmeldenetz aller europäischen Feuerwehren. Sein Ausbau in den 10 Jahren von 1928 bis 1938 war das Verdienst des Baurats Dr. rer. nat. Herbert Unglaube (geb. 16.7.1895, 1945 bei der Feuerwehr ausgeschieden, gestorben 1964), der am 1.9.1925 bei der



## HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Feuerwehr als Brandingenieur eintrat. Er hat mit ungewöhnlicher Begabung, großem Weitblick und geschickter Verhandlungstechnik eine Aufgabe gelöst, deren Umfang und Bedeutung erst während des Krieges - insbesondere während der Julikatastrophe 1943 - offenbar wurde.



Hauptnachrichtenzentrale am Berliner Tor in den 30er Jahren

Quelle: Oberbranddirektor Dipl.-Ing. Hans Brunswig  
(Bildmaterial: Hamburger Feuerwehrhistoriker)