

Von der Schutenspritze zum Feuerlöschboot



FEUERWEHR IM HAFEN

Die Geschichte der Hamburger
Feuerlöschboote
Manfred Gihl · Harry Braun



Manfred Gihl und Harry Braun

Feuerwehr im Hafen

Die Geschichte der Hamburger Feuerlöschboote
180 Seiten, Großformat, rd. 200 Abb., geb., DM 78,-
Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 28

Feuer im Hafen – brennende Schiffe oder Lager-
schuppen: das ist seit Jahrhunderten eine Schrek-
kension. Viele Menschen fielen solchen Bränden
zum Opfer, wertvolle Schiffe und kostbare Ladun-
gen wurden zerstört. In unseren Tagen kommt die
Furcht hinzu, daß bei der Verbrennung Stoffe frei-
gesetzt werden, die für Mensch und Umwelt gefähr-
lich sind.

In Hamburg existiert seit dem 18. Jahrhundert eine
„schwimmende Feuerwehr“. Die Stadt an der Elbe
hatte sich damals zu einem international bedeuten-
den Segelschiffhafen entwickelt. Da die hölzernen
Schiffe und ihre Ladungen außerordentlich brandge-
fährdet waren, hielt man „Schiffsspritzen“, Schuten
mit Handdruckspritzen, zur Brandbekämpfung
bereit. Um 1900, als eiserne und stählerne Dampfer
die stolzen Segler weitgehend verdrängten, übernah-
men private Fährdampfer den Brandschutz. Bei Feu-
ermeldungen im Hafen wurden sie mit Berufsfeuer-
wehrmännern besetzt.

Hamburg besaß als größter deutscher Seehafen stets
die meisten Feuerlöschboote von allen Häfen in
Deutschland, ja in Europa. Das Buch behandelt
nicht nur alle jemals in Hamburg in Dienst gestell-
ten Löschboote mit ihren technischen Daten und
Generalplänen, sondern auch die Löschboote der
ehemals selbständigen Städte Altona und Harburg
sowie Spezialboote der Feuerwehr für Rettung und
Krankentransport. Ausgewählte Einsatzberichte von
bemerkenswerten Schiffsbränden vermitteln ferner
einen Eindruck von der Arbeit der Feuerlöschboote
und ihrer Besatzungen im Hamburger Hafen.

Dies ist die
Geschichte einer
großen Liebe

Der alte Mann Feuerlöschboot

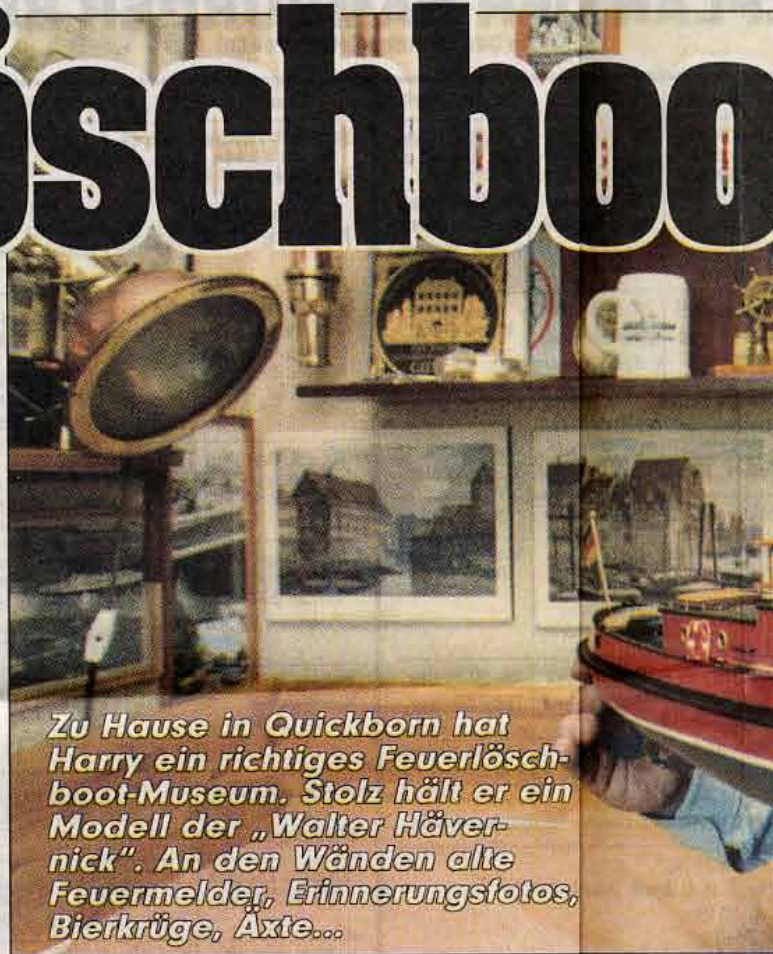
Von HAUKE BROST

So sanft kann die Hand mit den Schwielen sein. Zart ertastet sie die Rundungen, folgt den gewölbten Linien, forsch besorgt nach unsichtbaren Rissen, genießt das glatte, kühle, sinnliche Gefühl. Ja, Schiffe sind wie Frauen. Wenn ein Mann sie richtig liebt, wird er sie nie verlassen.

Es war einmal... ein Feuerwehrmann, der 30 lange Jahre im Hafen ein Löschboot steuerte. Alles hat er gesehen, was Männer zum Weinen bringt. Er fuhr bei der Flutkatastrophe (1962) Leichen an Land. Er half an Bord vier Kindern auf die Welt. Er hörte vom Achterdeck das Stöhnen verletzter Arbeiter.

klammen Gefühl im Herzen. „Herr Senator“, sagte der alte Mann. „Da liegt ein Schiff im Hafen, das kann man nicht einfach so verschrotten. Es ist ein Feuerlöschboot, wie's keines mehr gibt.“

Der Senator hörte höflich zu. Auch Rentner sind Wähler,



Zu Hause in Quickborn hat Harry ein richtiges Feuerlöschboot-Museum. Stolz hält er ein Modell der „Walter Hävernick“. An den Wänden alte Feuermelder, Erinnerungsfotos, Bierkrüge, Äxte...



**Menschen
und
Schiffe
im
Hafen**

ter. Er spürte die Hitze von heißem Stahl, als Schiffe brannten und Menschen schrien.

Es kam der Tag, als der alte Mann seine letzte Schicht fuhr. Nun war es Zeit, in Rente zu gehen. Er machte die Leinen fest, er stellte die Maschine ab, und das sollte es nun gewesen sein.

Aber wie war das doch mit Männern und Schiffen? Wo wahre Liebe ist, verläßt man sich nie...

Der Herrgott wollte es, daß sein Schiff fast zur gleichen Zeit wie er reif für den Ruhestand war. Ja, beide hatten sogar dasselbe Alter. Das Löschboot, es sollte verschrotet werden. Oder nach Afrika verkauft. Oder umgebaut zum Musikdampfer. Oder sonst etwas Schreckliches, vor dem einem echten Skipper graust.

Da ging der alte Mann zum Kultursenator. Er hatte mal gelesen, daß so ein Senator eine Bürger-Sprechstunde hat, wo jeder hingehen kann. Auch ein alter Mann mit einem

dachte er wohl. „Wir wollen das alte Schiff der Nachwelt erhalten und einen Förderkreis gründen“, sagte der alte Mann. „Und dazu brauche ich Ihre Unterschrift.“

Tja, so begann es. Noch diese Woche hebt ein Kran im Hafen das 66 Jahre alte Feuerlöschboot „Walter Hävernick“ ins Wasser, das auf der Werft überwintert hatte. Die „Hävernick“ ist ein Museumsschiff geworden. Gut 50 Jahre tat sie im Hafen ihren Dienst und rettete unzählige Menschenleben.

Der alte Mann - Harry Braun (ebenfalls 66). Er fuhr das Schiff, er ging zum Senator, er bekam die Unterschrift, er pflegt mit seinen Freunden das schöne alte Schiff.

Männer wie ihn gibt es viele im Hafen. Man kann sie nicht alle nennen. Sie investieren Freizeit und Geld in eine Idee: Der Hafen, so wie er früher war - von dem wollen sie was erhalten.

Es sind Idealisten. Sie gründen Förder-Vereine, schreiben

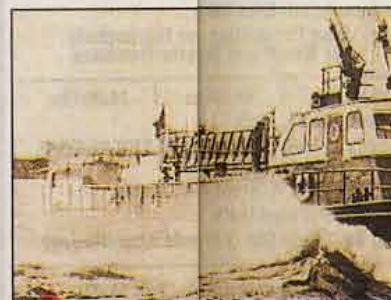
Briefe an Behörden, gehen um Geld betteln und begeistern Museen für ihre Idee. Wegen solcher Männer sehen wir zum Beispiel beim Hafengeburtstag Oldtimer auf der Elbe und gut gepflegte Dampfschiffe im Museumshafen. **Harry und seine Freunde werden nie einen Orden kriegen. Aber ein Danke haben sie wenigstens verdient.**

Harry kennt jeder im Hafen. Harry hat Elbwasser in den Adern. Schon Harrys Großvater hat an den Vorsetzen gearbeitet. War Kohlejumper, das heißt: Er schleppte Kohle auf die großen Pötte, oft fünf Tonnen und mehr. Sein Sohn heuerte auf dem Bugjier-Schlepper „Peter August“ an. **Es war in den 30ern, und genauso wie heute gab es einen Schlepperkrieg.**

Die Regel hieß: Wer die Leine zuerst rüberwirft zum Dampfer, der hat den Job! Da sind die Schlepper oft heimlich ausgerückt, versteckten sich längsseits eines auslaufenden Schiffes, um den hereinkommenden ungesehen von der Konkurrenz entgegenzufahren. **Harte Zeiten damals wie heute.**

Harry lernte Ewerführer, stakste Schuten alsteraufwärts. Allein das Barmbeker Gaswerk brauchte täglich 550 Tonnen Kohle - die alle auf dem Wasserweg über die Alster-Fleete angeliefert wurden! **Ja, damals war die Alster noch eine richtige SchiffsstraÙe.** Und am Hofweg in Uhlenhorst war eine Werft.

Der Hafen boomte. Harry schob Schichten ohne Ende. „Der Viz (Vorarbeiter, d. Red.) stand oben am Kai und hob

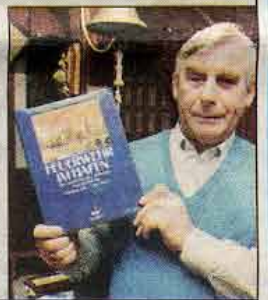


Ein Foto aus Harrys Archiv. Boot im Einsatz. Gut möglich, damals selbst am Ruder stand Zentrifugal-Schaltpumpe von Hilpert brachte bei 10 atü 2500 Min. ans Rohr auf dem Vor

Mann und sein



Harry am Ruder der „Walter Hävernick“, die früher als „Feuerwehr IV“, dann als „Oberbaurat Schmidt“ fuhr. 16,50 m lang, 26,5 t schwer, 120-PS-Diesel. Mit Branddirektor Manfred Gihl schrieb Harry sogar ein Buch: „Feuerwehr im Hafen“ (Kabel-Verlag). Beim Erhalt des Bootes helfen ihm viele Kollegen, z. B. Karl Wintzensen, Herbert Saß, Hans Lefs usw. Das zu erwähnen liegt Harry besonders am Herzen.



Fotos: Andreas Costanzo

drei Finger. Das hieß: Heute mußt du drei Schichten machen, Harry!”

Aber irgendwann hatte Harry keine Lust mehr auf den Streß und ging zur Feuerwehr. „Als ich denen meine Lohnzettel zeigte, meinten die: Soviel gibts hier aber nicht! War mir egal. Ich wollte endlich wissen, wann ich abends zu Hause bin.“

30 Jahre fuhr er Feuerlöschboote, Krankenboote, Arztboote. Zur Erklärung für ganz junge Leute, die das nicht mehr

wissen: Der Hafen war früher nicht so erschlossen wie heute. Da gab es viele Stadtteile, die mit dem Schiff besser zu erreichen waren als mit dem Auto. Und viele der dicken Pötte hatten keine Landberührung, wenn sie zu uns kamen. Sie lagen an Duckdalben, weil's billiger war. Und wenn da was passierte, dann rückte die Feuerwehr mit Booten aus.

Harrys schlimmstes Feuer? Da muß er nicht lange überlegen. O Mann. Rückblickend

schmunzelt er. Aber witzig war das nicht. Es war der Brand auf der „Kavo Grossos“. Der '49 gebaute 7612-BRT-Frachter war im Indischen Ozean, als aus Luke 2 Rauch austrat. In Kapstadt und Rotterdam wurde notdürftig, aber nicht endgültig gelöscht. Das Schiff hatte Order nach Hamburg, und genau dort wollte es hin. Ob brennend oder nicht. Luken dicht und ab die Post. Wird schon nicht so schlimm sein.

Es war schlimm, und wie. Harry ging längsseits. Mit ihm kämpften Hunderte Feuerwehrmänner mit Atemschutzmasken gegen die immer dichter werdenden Flammen, die sofort in die Höhe schossen, wenn man die Luken öffnete. Die Säcke Stückgut rauszuholen wurde immer schwerer, weil der Kranführer im Qualm nichts sehen konnte. Zehntausende Liter Schaum richteten nichts aus. Dann wurden die Laderäume geflutet. Harry drehte die Hähne auf. Der Mann von der Versicherung heulte, als er das sah. Das Schiff bekam Schlagseite und setzte bei Niedrigwasser auf. Die Feuerwehr schweißte am Ende riesige Löcher in den

Rumpf, um endlich an den Brandherd zu kommen. **Zwei Wochen (!) nach Beginn der Löscharbeiten im April 1969 kam der Kahn dann in ein HDW-Dock.** Weitere 3000 Kubikmeter Elbwasser machten dem Brand schließlich endgültig den Garaus, da schwappte es aus allen Luken, das Schiff war einfach voll. Lösch-Bilanz: 27 000 kg Schwer- und 1200 kg Leichtschaum. Kosten: 103 601 Mark.

Beim Hafengeburtstag werden Sie das alte Löschboot schwimmen sehen. Der Mann am Ruder, das ist Harry. Und wenn Sie an Bord wären, dann könnten Sie seine glänzenden Augen sehen.

Morgen in BILD

Ein Mann aus Klein Flottbek hatte einen Traum. Er wollte mal ganz allein nach Amerika segeln. So was träumen viele Männer. Aber dieser machte den Traum wahr. Im Juli startet er zum zweitenmal und erzählt in BILD, wie das ist: Ganz allein auf dem Atlantik und um einen herum nichts als Wasser, Wasser, Wasser...



„Sein“ daß er d. Die Amag-01 pro rdeck. Auf dem Plakat zum Feuerwehr-Jubiläum ist Harry Braun (mit angeklebtem Schnurrbart) in der Mitte zu sehen.





Um 1912: Mit einem überdimensionalen „Winker“ (Fahrtrichtungsanzeiger) vor der Köhlerhaube war diese Autospritze ausgestattet

Mit Pferden gegens Feuer

Manfred Gihl stellte Buch über Hamburgs Brandbekämpfer zusammen

Mehr als 32 Jahre lang war Manfred Gihl bei der Feuerwehr Hamburg. „Das war nicht nur Beruf, sondern auch Berufung. Mein Herz gehört den roten Fahrzeugen“, sagt der 68-jährige Eilbeker. Zum 131.

Jubiläum der Berufsfeuerwehr Hamburg brachte der ehemalige Branddirektor jetzt sein neues Buch „Die Fahrzeuge und Löschoote der Feuerwehr Hamburg“ heraus. Auf 184 Seiten und mit mehr als 400 Bildern zeigt das Werk die Entwicklung der Feuerwehr-Fahrzeuge.

Am 12. November 1872 wurde die Berufsfeuerwehr mit 58 Rettern gegründet. Die Hauptfeuerwache befand sich damals am Schweinemarkt. Heute werden auf dem Markt nicht mehr Schweine verkauft, sondern Klamotten. Denn der ehemalige Sau-Platz ist die heutige Spitalerstraße. Insgesamt gab es drei Wachen. Jede war mit einer Handdruckspritze, einer Dampfspritze, einem Wasserwagen, einem Gerätewagen und einem Schlauchkarren

ausgestattet. Gezogen wurden die Fahrzeuge von den 77 Feuerwehr-Pferden. Im Juni 1907 wurde der erste Dienstwagen angeschafft. Der Opel-Phaeton war mit vier Sitzen ausgestattet und wurde von einem 40-PS-Motor angetrieben. Erst 1925 wurden alle Löschzüge auf

Motorbetrieb umgestellt. Das Buch behandelt neben den Anfängen mit Pferden, der Technik der ersten Fahrzeuge und Löschoote auch das Thema Stadtgeschichte. **WIEBKE STREHLOW**

Preis: 29,90 Euro, Verlag Walter Podszun, ISBN 3-861-33-331-7

EILBEK



Oben: bespannte Dampfspritze an der Hauptfeuerwache Spitalerstraße (um 1873)
Unten: Manfred Gihl mit seinem Buch

Juli 1941: Feuerwehrmänner bergen einen Laster am Ausschläger Weg



Von der Schutenspritze zum Feuerlöschboot

Feu er im Hafen – brennende Schiffe oder Lagerschuppen: das ist seit Jahrhunderten eine Schreckensvision. Viele Menschen fielen solchen Bränden zum Opfer, wertvolle Schiffe und kostbare Ladungen wurden zerstört. In unseren Tagen kommt die Furcht hinzu, daß bei der Verbrennung Stoffe freigesetzt werden, die für Mensch und Umwelt gefährlich sind.

In Hamburg existiert seit dem 18. Jahrhundert eine „schwimmende Feuerwehr“. Die Stadt an der Elbe hatte sich damals zu einem international bedeutenden Segelschiffhafen entwickelt. Da die hölzernen Schiffe und ihre Ladungen außerordentlich brandgefährdet waren, hielt man „Schiffsspritzen“, Schuten mit Handdruckspritzen, zur Brandbekämpfung bereit. Um 1900, als eiserne und stählerne Dampfer die stolzen Segler weitgehend verdrängten, übernahmen private Fährdampfer den Brandschutz. Bei Feuermeldungen im Hafen wurden sie mit Berufsfeuerwehrmännern besetzt.

Hamburg besaß als größter deutscher Seehafen stets die meisten Feuerlöschboote von allen Häfen in Deutschland, ja in Europa. Das Buch behandelt nicht nur alle jemals in Hamburg in Dienst gestellten Löschboote mit ihren technischen Daten und Generalplänen, sondern auch die Löschboote der ehemals selbständigen Städte Altona und Harburg sowie Spezialboote der Feuerwehr für Rettung und Krankentransport. Ausgewählte Einsatzberichte von bemerkenswerten Schiffsbränden vermitteln ferner einen Eindruck von der Arbeit der Feuerlöschboote und ihrer Besatzungen im Hamburger Hafen.



Dipl.-Ing. Manfred Gihl, Jahrgang 1935, ist Branddirektor der Feuerwehr Hamburg. Als Leiter „Technik“ war er an der Erneuerung der Feuerlöschboot-Flotte von 1963 bis 1985 führend beteiligt. Seit vielen Jahren gilt sein besonderes Interesse der Technikgeschichte, und er ist mit Veröffentlichungen zur Feuerwehr-Fahrzeugtechnik hervorgetreten, die zu Standardwerken wurden.

Harry Braun, Jahrgang 1931, ist als Oberbrandmeister der Feuerwehr Hamburg tätig und führt seit vielen Jahren Feuerlöschboote auf der Elbe und im Hafen. Er besitzt eine einzigartige Sammlung von Fotos und Dokumenten über alle Arten von Hafenfahrzeugen, die zur umfangreichen Illustration dieses Bandes eine wesentliche Voraussetzung war.

Manfred Gihl und Harry Braun
Feuerwehr im Hafen

Die Geschichte der Hamburger
Feuerlöschboote

ca. 180 Seiten, Großformat, rd. 200 Abb.,
geb., DM 78,-

ISBN 3-8225-0174-3

Schriften des Deutschen
Schiffahrtsmuseums, Band 28

Erscheint: Mitte September 1991



FEUERWEHR IM HAFEN

Die Geschichte der Hamburger
Feuerlöschboote
Manfred Gihl · Harry Braun

