

Die Feuerlöschboote, Ambulanzboote und Kleinboote der Feuerwehr Hamburg

– 100 Jahre Wasserfahrzeuge auf der Elbe und den Gewässern
der Freien und Hansestadt Hamburg –

von Manfred Gihl, Hamburg 2016

Einleitung

Die Freie und Hansestadt Hamburg betreibt den größten deutschen Seeschiffhafen. Die Uferlänge im Hafen beträgt 235 Kilometer. Ober- und Unterelbe gehören auf einer Länge von 47 Kilometern innerhalb des Staatsgebietes zum Bundeswasserstraßennetz. Das Stadtgebiet ist mit Binnenalster, Außenalster sowie zahlreichen Kanälen und Fleeten außerordentlich wasserreich. Zur Sicherstellung von Menschenrettung, Brandschutz und technischer Hilfeleistung auf den schiffbaren Hamburger Gewässern unterhält die Feuerwehr an mehreren Standorten Feuerlöschboote und Kleinboote.

Seit dem Jahre 1913 besitzt die Feuerwehr eigene Feuerlöschboote zur Brandbekämpfung im Hafen. Zuvor nutzte sie aufgrund vertraglicher Vereinbarungen die Fährdampfer privater Elbfährpächter und ab 1888 der Hafen-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft (HADAG), die mit ihren leistungsstarken dampfgetriebenen Pumpen die Löschwasserversorgung zuverlässig gewährleisteten. Die größte Anzahl von Feuerlöschbooten, nämlich neun, gab es von 1966 bis 1968. Nach stetigem Rückgang der Schiffsbrände konnte die Anzahl der Feuerlöschboote schrittweise verringert werden. Derzeit werden nur noch zwei ständig einsatzbereite Boote und ein Reserveboot vorgehalten. Die Zahl der Kleinboote für Einsätze insbesondere zur Menschenrettung ist dagegen stark angestiegen.

Teil 1 Feuerlöschboote

1913: Die erste beiden Feuerlöschboote

Die Zusammenarbeit mit der HADAG bewährte sich jahrelang. Mindestens neun, in manchen Monaten sogar zwölf "Spritzendampfer" waren auf Abruf kurzfristig einsatzbereit. Es wurden regelmäßig gemeinsame Übungen abgehalten. Auf die Dauer konnte die Feuerwehr allerdings nicht auf eigene Boote verzichten, denn die Fährdampfer konnten weder die niedrigen Brücken im Hafen passieren, noch wegen ihres großen Tiefgangs alle Kanäle befahren. Deshalb war die Beschaffung von zwei eigenen Feuerlöschbooten erforderlich. Beide konnten 1913 in Dienst gestellt werden.

"Feuerwehr I" lief bei der Hamburger Werft Hinrichsen & Co vom Stapel. Das 14,50 Meter lange Boot, Bauart "offene Barkasse", wurde von einem 60-PS-Vierzylinder-Benzinmotor der Jastram-Werke angetrieben. Die Zentrifugalpumpe von Nagel & Kaemp förderte 1200 l/min bei 10 atü. Zunächst war das Boot an der Feuerwache 8 (Steinwerder) stationiert, dann am Sandtorkai (Feuerwache 2), 1927 wurde es zur Feuerwache 7 (Petroleumhafen) verlegt. 1931 baute die Schiffswerft August Pahl in Finkenwerder das Boot gründlich um. Es erhielt ein geschlossenes Deck und neue Aufbauten. Zweimal wechselte das Boot im Laufe seiner Betriebszeit seinen Namen: 1937 in "Feuerschutzpolizei 1" und ab 1945 in "Löschboot I".

Es ist einigermaßen bemerkenswert, dass dieses erste Hamburger Feuerlöschboot nicht weniger als 36 Jahre im Einsatz blieb. Am 21. April 1949 musste es schließlich als Reparationsleistung an die UdSSR abgegeben werden. Die Russen ahnten wohl nicht, dass ihnen das älteste und damit am meisten entbehrliche Boot angeboten worden war! Es erreichte indessen nie seinen Bestimmungsort.

Auf der Überführungsfahrt ging nämlich der ebenfalls abzuliefernde 200-t-Schwimmkran, auf dem das Boot (zusammen mit "Feuerwehr III") verlastet war, in schwerem Sturm in der Nordsee unter, angeblich auf der Höhe von Esbjerg. Den Umweg um Dänemark herum musste der Schleppzug nehmen, weil der Schwimmkran wegen der Höhe seines Auslegers nicht alle Brücken des Nord-Ostsee-Kanals passieren konnte. Amtliche Unterlagen über den Untergang gibt es nach derzeitiger Kenntnis nicht. Angeblich haben die britischen Aufsichts-offiziere der Leitung der Hamburger Feuerwehr mit gewisser Schadenfreude darüber berichtet.

"Feuerwehr II" wurde nicht in Hamburg, sondern in Berlin-Marienfelde gebaut. Dort hatte die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG), die seinerzeit Feuerwehrfahrzeuge mit benzin-elektrischem und Benzinmotorenantrieb (u.a. auch für Hamburg), herstellte, einen kleinen Werftbetrieb eingerichtet. Die Feuerwehr hatte ausdrücklich den Einbau eines Daimler-Benzinmotors verlangt, weil die Maschinisten bereits von ihren Motorspritzen mit diesem Motor vertraut seien. Das 13,50 Meter lange Boot wurde von einem Vierzylindermotor mit einer Leistung von 60 PS angetrieben. Die Anschaffungskosten betragen 30.185 Mark. Im Sommer 1933 ereignete sich eine schwere Motorexpllosion. Das Aufsichtsamt für Dampfkessel und Maschinen stellte in seinem Bericht vom 30. Juni 1933 fest:

"Der Unfall ist beim Anlassen des Motor entstanden. Der 4-Zylinder-Daimler-Motor, der sich seit 1913 in Betrieb befindet, wird mittels Azetylen-Pressluft in Betrieb gesetzt. Zurückzuführen ist die Explosion auf Undichtigkeit eines der vorderen Kolben, infolge deren Benzin und ein Azetylen-Gasgemisch in die Kurbelwanne gelangen und dort zünden konnte." Eine Reparatur der 20 Jahre alten Motoranlage war angeblich unwirtschaftlich, obwohl der Bootskörper selbst nicht beschädigt worden war. So wurde das Boot ersatzlos ausgemustert.

1927: Das erste Feuerlöschboot von der Werft Pahl

Nach 14 Jahren konnte die Feuerwehr endlich wieder ein Feuerlöschboot beschaffen. Diesmal erhielt die einheimische Werft August Pahl in Finkenwerder den Auftrag. Die Kosten betragen 40.800 RM. Von nun an baute diese Werft bis Kriegsende 1945 alle weiteren Boote für Hamburg – insgesamt elf!

Das 15 Meter lange Boot wurde von einem 70-PS-Vierzylinder-Benzinmotor der Jastram-Werke angetrieben. Die Zentrifugalpumpe von Amag-Hilpert war eine moderne Schaltpumpe, die wahlweise 3000 l/min bei 5 atü oder 1500 l/min bei 10 atü förderte. Neben den üblichen Schlauchanschlüssen war an Deck ein Wenderohr vorhanden. Das Boot lag wechselseitig an den Bootsstationen der Wachen 8 (Steinwerder), 7 (Petroleumhafen) und 13 (Waltershof). Wie das Boot "Feuerwehr I" wechselte auch dieses im Laufe seiner Betriebszeit zweimal seinen Namen: 1937 in "Feuerschutzpolizei 3" und 1945 in "Löschboot III". Auch dieses Feuerlöschboot musste 1949 an die UdSSR abgeliefert werden und ging bei der Überführungsfahrt verloren. Leider war im Mai 1948 noch ein neuer Motor, ein 80-PS-Dieselmotor von Jastram, eingebaut worden.

1928: Das Feuerlöschboot "Feuerwehr Harburg-Wilhelmsburg"

Ein Jahr, nachdem die Hamburger Feuerwehr ihr erstes Feuerlöschboot von der Werft Pahl erhalten hatte, gab auch die Berufsfeuerwehr Harburg ein Löschboot bei dieser Werft in Auftrag. Die preußische Großstadt Harburg hatte sich nicht zuletzt seit der Vereinigung mit der Stadt Wilhelmsburg im Jahre 1927 zu einem bedeutenden Industriestandort entwickelt und verfügte mittlerweile über vier Seehafenbecken. Branddirektor Dipl.-Ing. Johannes Westphal trieb den Ausbau der 1921 gegründeten Berufsfeuerwehr zielstrebig voran. Zur Verbesserung der technischen Ausrüstung gehörte auch ein eigenes Feuerlöschboot, damit

Harburg bei Hafenbränden nicht länger auf die Unterstützung der Hamburger Boote angewiesen blieb.

Das Harburger Feuerlöschboot war sogar ein Doppelschraubenschiff – so ein Boot besaß Hamburg nicht! Das 16 Meter lange Boot wurde von zwei Sechszylinder-Benzinmotoren von Maybach angetrieben, die je 100 PS leisteten. Die beiden Schaltumpfen von Amag-Hilpert förderten 4000 l/min bei 4 atü bzw. 2000 l/min bei 8 atü. Ein Wenderohr war hinter dem Ruderhaus montiert. Als aufgrund des Groß-Hamburg-Gesetzes von 1937 Harburg mit Hamburg vereinigt wurde, wurde das Feuerlöschboot als "Feuerwehr II" übernommen, da die Nummer seit 1933 nach der Außerdienststellung des Hamburger Bootes "Feuerwehr II" wieder frei war. Hamburg besaß nun sechs Feuerlöschboote.

"Feuerwehr II" überstand den Krieg unbeschadet. Nach einer größeren Havarie 1954 erhielt das Löschboot bei der Hamburger Werft Theodor Buschmann, Wilhelmsburg, ein neues Vorschiff, wodurch sich die Schiffssilhouette veränderte. Außerdem erfolgte 1954 eine Neumotorisierung mit zwei Daimler-Benz-Motoren mit je 120 PS und eine Überholung von Wendegetriebe und Pumpenanlage.

1965 erhielt es den Namen "Branddirektor Westphal" nach dem früheren Leiter der BF Harburg und dem nachmaligen Amtsleiter der Feuerwehr Hamburg nach dem Krieg (1945 bis 1949). Das gab es auch: In der Nacht zum 25. September 1976 wurde das Löschboot vom Ponton der Bootsstation Harburg gestohlen! Der Liegeplatz ist wegen des Deiches vom Wachgebäude aus nicht einsehbar. Die Wachbesatzung alarmierte am Morgen die Polizei, die sofort Dienstboote der WSP auf die Suche schickte. Doch erst "Libelle II" der Hub-schrauberstaffel entdeckte gegen 9.45 Uhr das Boot im Diamantgraben herrenlos treibend. "WS 31" nahm es in Schlepp und brachte es zur Löschbootstation zurück. Der oder die Diebe hatten sich durch Aufbrechen der Backbordtüre des Ruderhauses Zugang verschafft, der Niedergang zum Maschinenraum war hingegen ohne sichtbare Gewaltanwendung geöffnet worden. Gestohlen wurden die Schiffsglocke, eine Hamburg-Flagge und, seltsam genug, ein Beatmungsbeutel und eine Pressluftflasche. Die Täter konnten nicht ermittelt werden. Der Vorfall war Anlass, alle Feuerlöschboote mit Alarmanlagen auszustatten.

Am 3. Juni 1977 wurde das Boot ausgemustert und von der Firma Arnold Ritscher ersteigert, die es nach Lagos/Nigeria weiter verkaufte. Dort war es unter dem Namen "Onyx" im Dienst.

Am längsten in Fahrt: "Feuerwehr IV"

Dieses Feuerlöschboot hat den Rekord über die längste aktive Betriebszeit aller Hamburger Boote aufgestellt: Genau 50 Jahre lang – von 1930 bis 1980 - stand es dem Einsatzdienst zuverlässig zur Verfügung. 1929 – während der Wirtschaftskrise in Deutschland – erhielt die Werft August Pahl den Bauauftrag, und zwar mit der Auflage, dass mindestens die Hälfte der beim Bau Beschäftigten vom Arbeitsamt vermittelte Arbeitslose sein müssten. Die Kosten betragen 71.900 RM. 1930 übernahm die Feuerwehr das Feuerlöschboot als "Feuerwehr IV". Mit seinem Sechszylinder-Benzinmotor von Maybach mit einer Leistung von 100 PS war es stärker als seine Vorgänger motorisiert. Die Schaltpumpe von Amag-Hilpert förderte 2500 l/min bei 10 atü bzw. 5000 l/min bei 5 atü. Hinter dem Ruderhaus war ein Wenderohr angeordnet. Es wurde an der Bootsstation der Feuerwache Steinwerder, direkt neben der Ellerholzschleuse, stationiert.

Dreimal wechselte das Boot seine Bezeichnung: 1937 in: "Feuerschutzpolizei 4", 1945 in "Löschboot IV" und 1965 in "Oberbaurat Schmidt". Die letzte Namensgebung war als Ehrung für Oberbaurat Dipl.-Ing. Hans Schmidt gedacht, der von 1907 bis 1931 als Leiter der "Materialverwaltung" (der späteren Technischen Abteilung) für die Umstellung von Pferde- auf Motorbetrieb verantwortlich gewesen war. Vor allem hatte er die beiden ersten Feuerlöschboote geplant, wofür er als ehemaliger Marineingenieur besonders befähigt war. Die feierliche Namensverleihung durch Oerbranddirektor Brunswig fand am 15. August 1966

am Sandtorkai im Beisein seiner Witwe und seiner Enkeltochter statt. "Feuerwehr IV" war ein "glückliches" Boot, denn es wurde während des Krieges niemals beschädigt.

Im Jahr 1952 ersetzte die Werft Theodor Buschmann das hölzerne Ruderhaus durch ein stählernes, das etwas nach vorn vorgezogen wurde, sodass sich die Silhouette erheblich veränderte. Gleichzeitig wurde ein neuer Schiffsmotor eingebaut, und zwar ein Sechszylinder-Dieselmotor von MWM mit einer Leistung von 128 PS.

1966 wurde in das nunmehr 36 Jahre alte Boot nochmal kräftig investiert. Ein neuer Motor wurde installiert: ein Sechszylinder-Dieselmotor von Mercedes-Benz mit einer Leistung von 120 PS. Außerdem wurde ein Schaummitteltank mit einem Inhalt von ca. 5000 Litern eingebaut und ein neuer Schaum-/Wasserwerfer aufgesetzt. Das Feuerlöschboot wurde anschließend zum Billekanal an einen Ponton der Feuerwache Billbrook (heute FuRw Billstedt) verlegt.

Eine böse Überraschung erlebte die Besatzung am Ostersonntag, dem 30. März 1975. Als der Wachgänger morgens routinemäßig nach dem Boot sah, ragten nur noch die Aufbauten aus dem trüben Kanalwasser. Sofort wurden Bergungsmaßnahmen ergriffen. Mit der Seilwinde des Rüstwagens verhinderte man zunächst das Kentern. Feuerwehrmänner tauchten, fanden jedoch kein Leck. Mit zwei Tragkraftspritzen wurde nun gelenzt. Gegen Mittag war das Boot gehoben. Eine Ursache für den plötzlichen Wassereinbruch konnte nicht festgestellt werden.

Als das Feuerlöschboot "Oberbaurat Schmidt" 1980 ausgemustert wurde, begann sein "zweites Leben", das nun schon 36 Jahre lang währt! Es ist vor allem ein Verdienst von Hauptbrandmeister Harry Braun, dass das Boot erhalten geblieben ist. Er wandte sich bereits 1978 an den damaligen Kultursenator Professor Biallas mit dem Vorschlag, das Boot, dessen Ausmusterung bevorstand, als Museumsschiff für den gerade gegründeten Museumshafen Övelgönne zu erhalten. Biallas war von der Idee soweit angetan, dass er den Plan vom Kulturamt prüfen ließ. Dieses empfahl dem Museum für Hamburgische Geschichte die Übernahme des Bootes. Bei Direktor Professor Jörgen Bracker, einen passionierten Schiffsliebhaber, lief es damit offene Türen ein. Es folgten viele Gespräche mit der Museumsleitung, der Feuerwehr und dem Vorsitzenden des Vereins Museumshafen Övelgönne. Nachdem sich ein Förderkreis von Feuerwehrleuten, dem selbstverständlich Harry Braun angehörte, sich zur ständigen Instandhaltung bereit erklärte, war der Weg Anfang des Jahres 1981 frei zur Übernahme des Feuerlöschbootes in den Bestand des Museumshafens. Die Finanzbehörde verzichtete angesichts der technik-historischen Bedeutung auf die Versteigerung dieses "beweglichen Staatsgutes" – immerhin war ein Zeitwert von DM 11.000 amtlich ermittelt worden.

Die Angehörigen des Förderkreises versetzten das Boot mit tatkräftiger Unterstützung der Werft Blohm + Voss in dreijähriger Arbeit in den Originalzustand. Die Abnahme der Schiffs-Untersuchungs-Kommission (SUK) verlief problemlos. Am 5. Mai 1984 lief das Feuerlöschboot von der Werft zum Museumshafen, begleitet von einer unübersehbaren Zahl von Museumsschiffen, vom Kutter bis zur ehemaligen Polizei-Dampfbarkasse "Otto Lauffer". Da das Museum für Hamburgische Geschichte nunmehr offiziell Betreiber war, ließ Professor Bracker das Boot nach seinem Vorgänger in "Walter Hävernick" umbenennen. Die Witwe Hävernick wurde aus diesem Anlass an Bord herzlich willkommen geheißen.

Die Mühe der ehrenamtlichen Arbeiten des Förderkreises wurde einmal mehr gewürdigt, als das Feuerlöschboot anlässlich des International Congress of Maritime Museums 1984 den 2. Preis für das bestrestaurierte Motorschiff erhielt.

Da die Haushaltsmittel des Museums für Hamburgische Geschichte (heute: Hamburg-Museum) leider gekürzt wurden, konnte das Boot nicht länger im Museumsbestand gehalten werden. Darum übernahm am 7. Mai 2005 der Verein "Hamburger Feuerwehr-Historiker

e.V." offiziell die weitere Unterhaltung mit eigenen Mitteln. Das Feuerlöschboot erhielt nun wieder seinen originalen Namen "Feuerwehr IV" zurück. Im selben Jahr wurde dem Boot eine seltene Ehre zuteil: es wurde am 21.04. 2005 unter der Objekt-Nr. 1469 in die Denkmalliste der Kulturbehörde übernommen. Die Übernahme verpflichtet den Verein, den Originalzustand des Bootes nicht zu verändern. Der Unterhalt ist kostspielig und wäre trotz der ehrenamtlichen Arbeit ohne die wohlwollende Unterstützung der Werft Blohm + Voss nicht möglich. Im Winter liegt das Boot auf dem Werftgelände an Land, im Sommer ist sein Liegeplatz seit 2001 der Ponton der Löschbootstation an der Kehrwiederspitz, wo auch eines der noch aktiven Boote liegt.

Das Feuerlöschboot hat eine bewegte Geschichte hinter sich und ist "weit gereist". Denn als einziges Hamburger Boot unternahm es nach seiner Außerdienststellung zahlreiche Fernfahrten:

- Juli 1987 zur 750-Jahr-Feier der Stadt Berlin (damals durch die Gewässer der DDR)
- August 1988 zur 700-Jahr-Feier der Stadt Düsseldorf
- Mai 1992 zur 2000-Jahr-Feier der Stadt Koblenz
- Juni 1995 anlässlich des Jubiläums "100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal" von Brunsbüttel bis Kiel
- Juli 1995 und 1997 anlässlich der Veranstaltung "Dampf rundum" nach Flensburg
- August 1999 zur 100-Jahr-Feier des Schiffshebewerks Henrichenburg sowie des Dortmund-Ems-Kanals
- Juni 2000 zur Feier "100 Jahre Elbe-Lübeck-Kanal"
- Juni 2001 zum 150-jährigen Bestehen der Berliner Feuerwehr
- April 2004 nach Dresden zur traditionellen Raddampfer-Parade

Zur Reiseplanung gehörte eine genaue Kenntnis der zu benutzenden Wasserwege. Die Route nach Koblenz beispielsweise führte von der Unterelbe, dem Elbe-Seitenkanal, den Mittellandkanal, den Dortmund-Ems-Kanal, den Rhein-Herne-Kanal und bei Duisburg in den Rhein. Die Fahrstrecke betrug ca. 750 Kilometer. 12 Schleusen waren zu passieren. Die Crew schaffte es bis nach Koblenz in sechs Tagen.

Komplizierter war 1987 die Fahrt nach Berlin, weil sie streckenweise durch die DDR führte. Mehrere Sondergenehmigungen der ostdeutschen Behörden mussten eingeholt werden. Eingeladen hatte der Senat von Berlin, die Bundesregierung übernahm dankenswerterweise die Organisation und Kosten. Die Fahrt zum Berliner West-Hafen ging über den Elbe-Seitenkanal, Mittelland-Kanal, Elbe-Havel-Kanal und die Havel. Hin- und Rückfahrt dauerten jeweils fünf Tage. Die Volkspolizei verfolgte die ungewöhnliche Schiffsreise sehr aufmerksam; ein Wasserschutzpolizeiboot blieb während der gesamten Durchfahrt durch die DDR stets in Sichtweite! Das Hamburger Feuerlöschboot wurde bei dem Jubiläumskorso von den Berlinern begeistert begrüßt.

Das nunmehr 86 Jahre alte Feuerlöschboot "Feuerwehr IV" ist nach unserer Kenntnis das älteste noch in Fahrt befindliche Boot Europas. Jährlich unternimmt es mehrere Gäste-fahrten, und beim Hafengeburtstag ist es selbstverständlich stets dabei. Eine besondere Attraktion ist das Angebot, an Bord die standesamtliche Trauung vollziehen zu lassen. Mehrere Paare haben bisher von dieser Möglichkeit schon Gebrauch gemacht.

Die Feuerlöschboote "Feuerwehr V" und "Feuerwehr VI"

In einem Vermerk vom 31. Mai 1935 für die Behördenleitung hatte Oberbaurat Dr. Zaps darauf hingewiesen, dass die drei Feuerlöschboote "den Anforderungen des neuzeitlichen Feuerlösch-, Rettungs- und Unfalldienstes nicht mehr gewachsen und deshalb außerhalb der Hafengebiete schon bei mittlerer Windstärke und bei Eisgang nicht voll verwendungsfähig" seien. Erforderlich sei die Beschaffung von zwei neuzeitlichen Feuerlöschbooten.

Die Notwendigkeit wurde von der Stadt anerkannt, und so konnten 1937 zwei baugleiche Feuerlöschboote bei der Werft Pahl bestellt und ein Jahr später in Dienst gestellt werden. Für die Beschaffung hatte sich außerdem kein Geringerer als der Reichsstatthalter stark gemacht. Er wies die Polizeibehörde an, den Kreisen der Hafenvirtschaft und der Schiffsversicherer "nahe zu legen", die notwendigen Mittel dem Hamburger Staat zur Verfügung zu stellen, da diesem die Finanzierung zur Zeit nicht möglich sei. Die Kosten betragen jeweils etwa 80.000 RM.

Die 17,50 Meter langen Schwesterschiffe besaßen Sechszylinder-Dieselmotoren von MAN mit einer Leistung von 200 PS. Die Schaltmaschinen von Amag-Hilpert förderten 12.000 l/min bei 5 atü bzw. 6000 l/min bei 10 atü. Auf den Aufbauten des Achterdecks waren zwei Wenderohre montiert. "Feuerwehr V" lag überwiegend am Ponton der Wache Steinwerder, "Feuerwehr VI" an der Wache Veddel. Das "Gesetz über das Feuerlöschwesen" vom 23. November 1938 ordnete die Eingliederung aller Berufsfeuerwehren in die Ordnungspolizei an. Die Hamburger Feuerwehr wurde aufgrund des Erlasses der 1. Durchführungsverordnung vom 27. September 1939 mit Wirkung vom 3. November 1939 zur Feuerschutzpolizei. Bereits ein Jahr zuvor waren aber schon die beiden neuen Feuerlöschboote in "Feuerschutzpolizei 5" bzw. "Feuerschutzpolizei 6" umbenannt worden. Ein Erlass des Reichsführers SS und Chef der Deutschen Polizei vom 11. Juni 1937 schrieb zudem die Umlackierung der Boote von Rot auf Dunkelgrün (Nr. 30 der RAL-Farbkarte) über der Wasserlinie vor, unter Wasser Schwarz.

Diese beiden Boote wirkten übrigens 1938 in dem Film "Feuer im Schiff" der Berliner Lex-Film mit. Er entstand auf Anregung der Seeberufsgenossenschaft Hamburg, um die Arbeit der Hafenerfeuerwehr publikumswirksam zu zeigen. Das Vorhaben wäre beinahe am Einspruch des Propagandaministeriums gescheitert. Der Regisseur, Drehbuchautor und Kameramann Wolf Hart erinnerte sich nach dem Krieg: *"Das entwaffnendste Argument lautete nämlich: Deutsche Schiffe brennen nicht!. Man fürchtete negative Auswirkungen auf die deutsche Passagierschifffahrt. Die ursprüngliche Absicht, einen Schiffsbrand im Hafen zu zeigen, der eine gemeinsame Brandbekämpfung durch die Hafenerfeuerwehr und die Schiffsbesatzung zeigt, wurde untersagt. (Groteskerweise brannte genau zu dieser Zeit das große deutsche Fahrgastschiff Reliance aus!). Nach mühseligen Verhandlungen des Grafen Pestalozza (Anm.: Produzent der Lex) einigte man sich auf einen Kompromiß: der Schiffsbrand findet in der Elbe statt, genügend stromabwärts, damit die Besatzung den Hauptteil der Feuerbekämpfung vollziehen kann, die Feuerlöschboote aber erst am Schluss eintreffen und eingreifen. Dem Zuschauer sollte das beruhigende Gefühl vermittelt werden, daß eine Besatzung auch ohne Hilfe der Hafenerfeuerwehr einen Brand auf hoher See allein zu löschen imstande ist."*

So wurde das Auslaufen der beiden Feuerlöschboote vom Sandtorkai gezeigt, Die Aufnahmen der Brandbekämpfung entstanden auf dem 7000-BRT-Frachter "Eberstein" der Red Star Linie auf der Elbe in Höhe von Glückstadt. Der Film erhielt das höchste Prädikat "künstlerisch wertvoll" und lief im Programm der Tobis Film. Eine Kopie besitzt das Referat 11 Brandschutzgeschichte der vfdb.

Das Boot "Feuerlöschpolizei 5" wurde noch kurz vor Kriegsende am 11. März 1945 an seinem Liegeplatz neben der Ellerholzschleuse von einer Fliegerbombe so schwer getroffen, dass es später sank. "Feuerlöschpolizei 6" überstand den Krieg unbeschadet. Es wurde vorübergehend von der britischen Besatzungsmacht für ihren eigenen Feuerschutz beschlagnahmt und fuhr mit der beidseitigen Aufschrift " Army Fire Service". 1960 erhielt das "Löschboot VI" einen neuen MWM-Dieselmotor mit einer Leistung von 230 PS und ein Leichtmetall-Ruderhaus anstelle des hölzernen. 1965 wurde es in "Branddirektor Kipping" nach Hamburgs erstem Leiter (1872 bis 1892) umbenannt. Es war überwiegend an der Feuerwache Veddel stationiert, wurde 1975 ausgemustert und vom Jade Dienst in Wilhelmshaven ersteigert.

Zweimal "Feuerschutzpolizei 7"

Am 8. August 1944 konnte die Feuerwehr noch ein neues Feuerlöschboot in Dienst nehmen, das die Werft Pahl aufgrund eines Marineauftrags vom 8. August 1941 gebaut hatte. Das 19 Meter lange Boot besaß einen Sechszylinder-Dieselmotor von MWM, der 230 PS leistete. Die Schaltpumpe von Amag-Hilpert förderte 12.000 l/min bei 5 atü bzw. 6000 l/min bei 10 atü. Auf den Aufbauten des Achterdecks waren zwei Wenderohre montiert. Außerdem war eine CO₂-Löschanlage, bestehend aus 10 Flaschen, an Bord. Die "Feuerschutzpolizei 7" erlebte die kürzeste Betriebszeit aller Hamburger Boote, nämlich nur zwei Monate! Bei einem Luftangriff am 25. Oktober 1944 wurde das Boot schwer beschädigt. Maschine und Löschanlage wurden noch ausgebaut und für ein bereits halbfertiges Boot verwendet, das noch kurz vor Kriegsende 1945 als die neue "Feuerschutzpolizei 7" übernommen werden konnte. Es war übrigens das erste Hamburger Feuerlöschboot mit vollständig geschweißtem Rumpf.

Diesem Feuerlöschboot war eine 34 Jahre lange Betriebszeit beschert, in der es zweimal den Namen wechselte, 1945 in "Löschboot VII" und ab 1965 in "Branddirektor Westphalen" (benannt nach Adolf Libert Westphalen, Amtsleiter von 1893 bis 1916). 1964 erhielt es eine neue Motorenanlage, und zwar einen Sechszylindermotor von MWM mit einer Leistung von 230 PS. Nach Ausmusterung im Jahr 1979 ersteigerte es die Firma Arnold Ritscher, die es nach einer Grundüberholung nach Nigeria weiter verkaufte, wo es unter dem Namen "Perly" im Hafen von Lagos weiter in Dienst blieb.

Die Feuerlöschboote nach dem Krieg

Nach dem Krieg waren sechs Einheiten, nämlich die Löschboote I, II, III, IV, VI und VII vorhanden. Die Liegeplätze waren diese:

- "Löschboot I": Sandtorkai
- "Löschboot II": Fw. 13 (Harburg)
- "Löschboot III": vorübergehend Außenalster
- "Löschboot IV": Fw. 15 (Finkenwerder)
- "Löschboot VI": Fw. 10 (Veddel)
- "Löschboot VII": Fw. 11 (Steinwerder)

In einem Vermerk vom 18.10.1945 stellte die Abteilung Ausrüstungswesen fest: "Löschboot I" und "Löschboot III" sind völlig veraltet und nicht mehr betriebssicher, "Löschboot II" muss grundüberholt werden, "Löschboot IV" zeigt ständig Betriebsstörungen, "Löschboot VII" liegt seit Monaten bei der Werft Pahl zur Behebung von Bombenschäden, lediglich "Löschboot VI" ist z.Zt. voll einsatzfähig.

Da traf es sich gut, dass auf der Werft Pahl von einem nicht mehr ausgeführten Marineauftrag eine neue Motoren-, Getriebe- und Pumpenanlage einbaufähig lagerte. Auch das Material für den Bootsrumpf war zum größten Teil vorhanden. Die Werft gab ein Angebot zum Preis von 127.550 RM ab. Die Haushaltsmittel wurden bewilligt, und so kam die Feuerwehr 1948 zu einem Neubau, der den Namen "Löschboot V" erhielt, da die Nummer 5 wieder frei geworden war.

Das 15,00 Meter lange Boot wurde von einem Sechszylindermotor mit einer Leistung von 135 PS angetrieben. Die löschtechnischen Einrichtungen bestanden aus einer Schaltpumpe von Amag-Hilpert, die 6000 l/min bei 5 atü bzw. 3000 l/min bei 10 atü förderte, und einem Wenderohr. Dieses Löschboot war sehr rank und hochbordig und lag daher bei Wellengang sehr unruhig. Diese ungünstige Eigenschaft trug ihm bei den Besatzungen den Spitznamen "Schaukelpferd" ein. Zunächst lag "Löschboot V" an der Feuerwache Finkenwerder. Von dort aus führte es viele Krankentransporte über die Elbe nach Hamburg aus. Über einen besonderen Vorfall, der gefährliche Folgen hätte haben können, berichtete später ein damaliges Besatzungsmitglied. Bei einer Beförderung eines erkrankten Jungen machte der begleitende Vater auf Qualm im Geräteraum aufmerksam. Die gängige Ausrede "schlechter Treibstoff der Engländer" traf diesmal nicht zu. Gerade als man in Neumühlen den Patienten an den

wartenden Krankenwagen abgegeben hatte, schlugen Flammen aus der Achterpiek. Es stellte sich heraus, dass der Auspuff abgerissen war, dadurch waren Holzverschalungen und Fender unter Deck in Brand geraten. Das Feuer wurde schnell gelöscht. Nach der Indienststellung des Krankenboots 1958 verlegte man das Löschboot wegen seiner geringeren Außenabmessungen zur Feuerwache Billbrook an den Billekanal.

1965 erhielt es den Namen "Baurat Besser". Baurat Hans Besser hatte sich bei der Bekämpfung des Brandes auf dem Dampfer "Soares" am 1. Oktober 1926 eine schwere Kohlenstoffmonoxid-Vergiftung zugezogen, an deren Folgen er zwölf Tage später im Alter von 54 Jahren verstarb. 1969 wurde das Löschboot ausgemustert und von einem Privatmann versteigert, der es unter dem Namen "Sirrah" weiter betreibt. Sie ist jetzt blau angestrichen und liegt heute in Entenwerder.

Die Bestandserhaltung der Hamburger Feuerlöschboote war lange Zeit ernsthaft gefährdet, denn von den Siegermächten beanspruchten die Briten und Russen je zwei Boote und die Amerikaner ein Boot. Letzten Endes kam es nur zur Ablieferung von zwei Löschbooten, nämlich von "Löschboot I" und "Löschboot III" an die UdSSR – *siehe oben*. "Löschboot I" war auf Anordnung der Briten vorübergehend auf die Außenalster zum Schutz eines Tanklagers am Harvestehuder Weg verlegt worden. Da der Hafen zum Sperrgebiet erklärt war, wurden alle Löschboote auf Anordnung der britischen Militärverwaltung mit der Aufschrift "Hamburg Fire Brigade" beidseitig gekennzeichnet, damit sie jederzeit ohne vorherige Anmeldung Hafenfahrten unternehmen konnten.

Die Feuerwehr wollte das gesunkene Boot "Feuerschutzpolizei 5" heben, um es auszuschlachten und richtete daher am 27. Juli 1945 ein Schreiben an die Allied Control Commission:

"Das Feuerlöschboot V ist bei einem Bombenangriff im April 1945 am Ponton im Ellerholz-Hafen in der Nähe der Ellerholzschleuse gesunken. Ich bitte um Erlaubnis zum Heben des Löschbootes zu geben, um noch brauchbare Teile zu bergen und diese dann als Ersatzteile für andere Löschboote zu verwenden."

Unterschrieben war das Schreiben mit "Dr, Zaps, General". Es ist einigermaßen erstaunlich, dass er noch zwei Monate nach Kriegsende mit seinem früheren Dienstgrad unterzeichnete. Zwei Wochen später, am 1. August, wurde Dr. Zaps verhaftet und seines Amtes enthoben. Die Erlaubnis zum Heben war gewährt worden, das Boot wurde gehoben und ausgeschlachtet. Auf der Werft Pahl wurde es schließlich abgewrackt.

Drei Marine-Löschboote

Kurz nach dem Krieg konnte die Feuerwehr glücklicherweise drei Marine-Löschboote übernehmen. Sie waren sämtlich von der Werft Pahl gebaut worden.

Das Marine-Löschboot "Edith", Baujahr 1943, hatte im Marinestützpunkt Cuxhaven gelegen und wurde 1946 als "Löschboot VIII" übernommen. Das 19,00 Meter lange Boot wurde von einem MWM-Sechszylindermotor mit 200 PS angetrieben. Die löschtechnischen Einrichtungen bestanden aus einer Schaltpumpe von Amag-Hilpert, die 12.000 l/min bei 5 atü bzw. 6000 l/min bei 10 atü förderte, und zwei Wenderohren. "Löschboot VIII" lag die meiste Zeit an der Bootsstation Sandtorkai. Während der Berlin-Blockade fiel dem Löschboot eine besondere Aufgabe zu. Vom "Mühlenburger Loch" in Finkenwerder starteten britische Flugzeuge vom Typ "Sunderland" zu Versorgungsflügen in die eingeschlossene Stadt. Das Löschboot stellte die Sicherheitswache während der Betankungen.

Am 21. Januar 1964 startete "Löschboot VIII" mit einem neuen Schiffsdieselmotor, ein Sechszylindermotor von Daimler-Benz mit einer Leistung von 225 PS. 1965 erhielt es den Namen "Branddirektor Rosenbaum", benannt nach Branddirektor Hans Rosenbaum, der die Feuerwehr Altona von 1921 bis 1933 leitete. Die feierliche Namensverleihung fand in Anwesenheit der Witwe Rosenbaum statt.

Nach 34-jähriger Betriebszeit wurde es 1977 ausgesondert und von der Firma Arnold Ritscher ersteigert. Sie verkaufte das Löschboot nach technischer Überholung und Umbau des Ruderhauses nach Lagos/Nigeria weiter, wo es als "Lancy" Dienst tat.

Zwei weitere Marine-Löschboote, eines vom Baujahr 1941, das andere vom Baujahr 1943, die beide in Kiel lagen, konnten 1948 angekauft werden. Eines der Boote, das danach als "Löschboot IX" in den Bestand aufgenommen würde, musste wegen plötzlich aufgetretenen Motorschadens von dem anderen Boot, dem späteren "Löschboot X", geschleppt werden. Die Überführung von Kiel nach Hamburg durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Unterelbe begann am 19. November und dauerte zwei Tage. Das Boot mit dem defekten Motor ging zwecks Reparatur sofort in die Werft Pahl. Wegen fehlender Ersatzteile lag es dort ein Jahr fest. Schließlich konnte es am 16. Dezember 1949 abgenommen werden. Es kam zunächst als Reserveboot nach Steinwerder, ab 1958 dann als festes Boot zur Feuerwache Finkenwerder.

Da es sich um Schwesterschiffe handelte, sind die schiffbaulichen und löschtechnischen Daten identisch. Die 19,00 Meter langen Boote wurden von einem Sechszylindermotor von MWM mit 200 PS angetrieben. Die löschtechnischen Einrichtungen bestanden aus einer Schaltpumpe von Amag-Hilpert, die 12.000 l/min bei 5 atü bzw. 6000 l/min bei 10 atü förderte, und zwei Wenderohren.

"Löschboot IX" erhielt 1965 den Namen "Oberspritzenmeister Repsold". Namensgeber war Adolph Repsold, der die Angehörigen der "Hamburgischen Löschanstalten" (besser bekannt als "Wittkittel") von 1856 bis 1871 kommandierte und als junger "Sprützenmeister" einer der beiden Einsatzleiter beim "Großen Brand" von 1842 gewesen war. 1968 erhielt das Feuerlöschboot einen neuen Schiffsmotor; der Sechszylindermotor von Daimler-Benz leistete 225 PS. Außerdem wurden Schaummitteltanks mit einem Gesamtvolumen von 5 m³ eingebaut.

Bis das Feuerlöschboot 1985 ausgemustert wurde, wechselte es mehrmals seinen Liegeplatz. Dieses Boot war an allen größeren Einsätzen in der Nachkriegszeit beteiligt. Ein Privatmann kaufte es 1986 und betrieb es kurze Zeit unter dem Namen "Pirat". 1987 erwarb es eine Eignergemeinschaft, die es aufwändig zu einem "Freizeitschiff" umbauen ließ. Die löschtechnischen Anlagen wurden ausgebaut und auf dem Achterdeck eine größere Kajüte aufgesetzt. Das Boot führt unter dem nunmehr gewählten Namen "Repsold" Gästefahrten auf Ober- und Unterelbe durch. Es war aber auch schon im Nord-Ostsee-Kanal, im Elbe-Lübeck-Kanal und auf der Ostsee bis nach Rügen und sogar Kopenhagen unterwegs. Sein ständiger Liegeplatz ist heute der Traditionsschiffshafen (ehemals Sandtorhafen) Es wird von der Stiftung Hamburg Maritim betrieben. In diesem Jahr wurde das Boot 75 Jahre alt!

"Löschboot X" lag die meiste Zeit an der Feuerwache Petroleumhafen. 1965 erhielt es den Namen "Branddirektor Krüger" nach dem Leiter der Feuerwehr Hamburg (1916 bis 1926). Auch dieses Feuerlöschboot wurde neu motorisiert. Es erhielt 1966 wie das Boot "Oberspritzenmeister Repsold" einen Sechszylindermotor von Daimler-Benz mit einer Leistung von 225 PS. Außerdem wurden auch hier Schaummitteltanks eingebaut.

Es blieb bis 1983 in Dienst. Danach erwarb es die Firma UVG Uhlig & Co, die es als "Umweltreinigungsschiff" nutzen wollte. Das Boot lag bei der Firma im Hovekanal. Im Februar 1987, als strenger Frost herrschte, brach ein Rohr am Seekasten, das Boot lief voll Wasser und ging unter. Bei dem Versuch, es am 14. Februar mit einem Kran zu heben, brach eine von vier Trossen, sodass das Boot ins Wasser stürzte und dabei schwer beschädigt wurde. Das bedeutete das endgültige Aus für das 44 Jahre alte Löschboot: es wurde abgewrackt.

Das erste moderne Feuerlöschboot nach dem Krieg: "Branddirektor Dr.-Ing. Sander"

In der Zeit von 1966 bis 1969 waren neun Feuerlöschboote im Dienst, die höchste Anzahl, seit es welche in Hamburg gab. Es wurde viel in die Modernisierung investiert. Sieben Boote wurden von 1954 bis 1968 neu motorisiert: "Löschboot II" (1954), "Löschboot VI" (1960), "Löschboot VII" (1964), "Löschboot VIII" (1964), "Löschboot X" (1966) und "Löschboot IX" (1968). In "Löschboot IV", "Löschboot IX" und "Löschboot X" wurden Schaumlöschanlagen installiert. Alle Boote erhielten Seefunk- und Radaranlagen und die Raumheizungen wurden von Kohle- auf Ölfeuerung umgestellt. Trotz all diesen Modernisierungsmaßnahmen konnte jedoch nicht auf das zum Teil beträchtliche Alter hinwegsehen werden. Immerhin war das "Löschboot II" 1970 bereits 42 Jahre alt. Bei fast allen Booten häuften sich technische Mängel. Ständig mussten abgenutzte Rumpflplatten erneuert werden, deren Mindestwandstärke unterschritten war. Einst als reine Hafenboote konzipiert, konnten sie wegen ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit bei Schiffsbränden auf der Unterelbe nicht zeitnah eingreifen.

Das wurde besonders deutlich, als das auslaufende Hamburger Tankmotorschiff "Johann Haltermann" am 28. Mai 1960 in Höhe Pagensand/Stadersand nach mehreren schweren Explosionen in Brand geriet. Zwei sofort auslaufende Feuerlöschboote, an Bord drei Löschzugmannschaften, erreichten nach fast zwei Stunden den Havaristen. Es gelang den Hamburger Kräften, die Brände an Bord mit Schaum zu löschen. Dieser in der Presse ausführlich behandelte Einsatzfall machte den Sicherheitsbehörden der angrenzenden Länder bewusst, dass es auf der gesamten Unterelbe, von der Hamburger Staatsgrenze bis Brunsbüttel, kein einziges Feuerlöschboot gab. Man hatte bisher einfach "Glück" gehabt, dass nichts Gravierendes passiert war. In der Seeamtsverhandlung vom 29. Juli 1960 bekräftigten sowohl der Bundesbeauftragte als auch der Sachverständige der Feuerwehr die Forderung nach einem leistungsfähigen Feuerlöschboot auf der Unterelbe. Zuständige Dienststellen des Bundes und der angrenzenden Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein verhandelten in der Folgezeit über Zuständigkeiten für den Brandschutz auf der Bundeswasserstraße, kamen aber nicht zu einer Einigung. Da ergriff Hamburg die Initiative, da es naturgemäß am ungehinderten Zugang zu seinem Hafen größtes wirtschaftliches Interesse hatte. Die Hamburger Bürgerschaft befasste sich auf ihrer Sitzung vom 8. März 1961 mit der Sicherheit im Hafen und auf der Elbe. Daraufhin wurden im Haushaltsjahr 1962 Mittel für die Beschaffung eines "schweren Löschbootes" eingeworben.

Zwei Jahre später, am 8. Januar 1964, erhielt die Schiffswerft Ernst Menzer, Hamburg-Bergedorf, aufgrund der Öffentlichen Ausschreibung den Auftrag zum Festpreis. Die von der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt vorgenommenen Modell-Schleppversuche ergaben rechnerisch, dass mit der vorgesehenen Dauerleistung von 2x 425 PS eine Probefahrtsgeschwindigkeit von mindestens 13,6 Knoten (25 km/h) zu erreichen sein würde. Tatsächlich erreichte das Boot eine mittlere Geschwindigkeit von 14 Knoten. Am 2. April 1965 war Stapellauf. Die Taufrede hielt Oberbranddirektor Brunswig. Er hob noch einmal die bürokratischen Hindernisse bis zur Auftragsvergabe hervor. Dieses Feuerlöschboot war das erste, das zusätzlich zu seiner Wachnummer einen Namen erhielt. Brunswig begründete die Namenswahl: "

Künftig sollen nun alle unsere Boote Namen tragen zur Erinnerung an Chefs und bewährte Männer der Hamburger Feuerwehr. Dieses Boot wird den Namen eines Branddirektors erhalten, der zu den bekanntesten und profiliertesten deutschen Feuerwehringenieuren der Zeit vor 1933 zählte. Er war ein hervorragender Wissenschaftler und ein glänzender Redner mit der Gabe, seine Gedanken und Erfahrungen auch klar in Schriftsätzen zu formulieren – dazu ein humorvoller, gütiger Mensch, über den noch heute – fast 30 Jahre nach seinem Tode – zahlreiche Anekdoten bei der Hamburger Feuerwehr kursieren. Er hat in den politischen Wirren der Jahre nach 1933 ein tragisches Schicksal erlitten. Hass, Neid und Missgunst sowie politische Intrigen und Verblendung haben – wie bei so vielen erfolgreichen Menschen – zwar sein Leben vorzeitig zerstört, aber sein Lebenswerk nicht vernichten

können. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat deshalb seine Zustimmung gegeben, dieses Boot nach ihm zu benennen.

Anschließend taufte Frau Brunswig das Boot auf den Namen "Branddirektor Dr.-Ing. Sander". Am 20. August 1965 legte der Neubau um 14.00 Uhr mit zahlreichen Vertretern aus Politik, Verwaltung (darunter Staatsrat Birckholtz der Behörde für Inneres), Hafenwirtschaft und Presse von den St. Pauli-Landungsbrücken zu einer Gästefahrt ab. Das Feuerlöschboot wurde anschließend an der Feuerwache Finkenwerder stationiert.

Das Löschboot setzte neue Maßstäbe – *siehe Tabellen 4 und 5*. Das 27 Meter lange Boot wurde von zwei Sechszylinder-Motoren von Maybach-Mercedes-Benz mit einer Dauerleistung "A" von je 312 kW (425 PS), Überleistung je 386 kW (525 PS) angetrieben. Die Leistung wurde auf zwei Verstellpropelleranlagen von Escher-Wyss übertragen. Die löschtechnischen Einrichtungen umfassten 2 Schaltumpfen von Klein, Schanzlin & Becker (KSB), Förderleistung je 12.000 l/min bei 5 bar, bzw. 6000 l/min bei 10 bar, zwei Wasser-/Schaumwerfern und zwei Schaummitteltanks mit einem Gesamtvolumen von 10.000 Litern. Einmalig bei einem deutschen Feuerlöschboot war die von der bekannten Drehleiter-Hersteller Metz gefertigte 8,16 Meter lange "Löschbrücke", eine einteilige hydraulisch angetriebene Drehleiter mit fest angebrachtem Vier-Mann-Korb. Fest verlegt im Leiterpark waren zwei Rohrleitungen NW 100, die sechs B-Anschlüsse im Korb speisten. Unter der Leiter war eine Kraneinrichtung mit einer Tragkraft von 3000 kg angebracht. Mit der bis auf 75 Grad aufgerichteten Löschbrücke konnte das untere Deck der damals gängigen Frachtschiffe erreicht werden, das mühevoll Hochziehen von Schläuchen über die Bordwand entfiel.

Das Boot bewährte sich in zahlreichen Brandeinsätzen. Seine größte Fahrt unternahm es anlässlich der Segel-Olympiade in Kiel 1972. Am 28. August lief die "Branddirektor Dr.-Ing. Sander" mit 7 Mann Besatzung durch den Nord-Ostsee-Kanal zur Kieler Förde aus. Mit seinen Wasserfontänen aus allen Rohren begeisterte es die Olympiagäste während der Eröffnungsfeier.

Nach einer Dienstzeit von 21 Jahren wurde das mittlerweile anfällig gewordene Boot ausgemustert und am 28. Mai 1986 von der Firma Arnold Ritscher ersteigert. Bei der Überführung nach Rotterdam lief es nur noch mit einer Maschine, erreichte aber dennoch eine Geschwindigkeit von 10,5 Knoten! Mindestens zehn Jahre lang lag das Boot im Hafen von Rotterdam, ohne einen Käufer zu finden. Der derzeitige Verbleib ist nicht bekannt.

Zwei Feuerlöschboote Typ 1: "Branddirektor Kipping" und "Branddirektor Rosenbaum"

Mit der Indienststellung des großen Feuerlöschbootes "Branddirektor Dr.-Ing. Sander" im Jahre 1965 war zwar eine technische Lücke in der Schiffsbrandbekämpfung geschlossen worden, doch die Erneuerung der Flotte, die aus den Beschaffungsjahren nach dem Zweiten Weltkrieg stammte, war dringend erforderlich – das "Löschboot IV" war sogar seit 1930 in Dienst! Daher beschloss der Senat 1973 ein mehrjähriges Neubauprogramm. Es umfasste zwei größere Feuerlöschboote (später Typ 1 genannt), geeignet auch für Einsätze auf der Unterelbe bis Brunsbüttelkoog, sowie vier kleinere Feuerlöschboote (Typ 2).

Die Ausschreibung für das erste Feuerlöschboot des Typs 1 begann im August 1973. Der Auftrag ging am 12. Dezember 1973 an die Schiffswerft Ernst Menzer in Hamburg Bergedorf. Das Boot, das als Ersatz für das Löschboot "Branddirektor Kipping" aus dem Jahr 1937 bestimmt war, war Anfang 1975 fertig gestellt. Am 30. Mai taufte es die Gattin des damaligen Innensensors Staak das Boot wieder zum Andenken an Hamburgs ersten Amtsleiter auf "Branddirektor Kipping". Während dieser kleinen Übergabefeier nahm die Feuerwehr außerdem das 150. Löschfahrzeug entgegen, das die Feuerwärfabrik Gebr. Bachert seit 1956 an Hamburg geliefert hatte.

Das 31,63 Meter lange Feuerlöschboot wurde von zwei MWM-V 16-Schiffsmotoren angetrieben, die ihre Leistung von je 360 kW (490 PS) auf zwei Verstellpropelleranlagen von Schaffran abgaben. Zwei Kreiselpumpen von Klein, Schanzlin & Becker (KSB) förderten jeweils 6000 l/min bei 12 bar. Ein Schaum-/Wasserwerfer war auf dem Vorschiff, ein zweiter auf dem Ruderhausdach angeordnet. Eine Wassersprühanlage mit 12 Düsen rundum diente zum Eigenschutz gegen Strahlungshitze. Die beiden Schaummitteltanks hatten zusammen ein Fassungsvermögen von 15.500 Litern. Ebenso wie das Boot "Branddirektor Dr.-Ing. Sander" erhielt es wieder eine "Löschbrücke". Da die Bordhöhen der Hamburg anlaufenden Frachtschiffe inzwischen angestiegen waren, wurde die von der Firma Metz konstruierte und gelieferte hydraulische Löschbrücke zweiteilig ausgeführt. Vollständig ausgefahren und auf 75 Grad aufgerichtet konnte eine maximale Höhe von 22 Metern erreicht werden. Zwar war diese zweiteilige Löschbrücke mit Vier-Mann-Korb eine Sonderkonstruktion, doch wurden einige Teile und Aggregate von der Drehleiter DL 30 übernommen, nämlich Aufrichtrahmen, Ausschub- und Aufrichtzylinder, Anstoßsicherungen, Drehgetriebe und Bedienpult. Neu waren das Drehgestell, der Arbeitskorb und der durch die Drehachse geführte Öl-, Wasser- und Stromverteiler (letzterer wurde patentiert).

Dieses Feuerlöschboot diente übrigens als Bildvorlage für eine Sonderbriefmarke im Wert von 90 Pfennig, die die Deutschen Bundespost 1989 anlässlich des 800. Hafengeburtstages herausgab. In dem gelungenen Entwurf des Künstlers Seiter läuft das Boot mit aufgerichteter Löschbrücke und aus allen Rohren Wasserfontänen spritzend vor einem Containerschiff von Hapag-Lloyd. Der Präsident der Oberpostdirektion Hamburg überreichte dem Ersten Bürgermeister und dem OBD Gebhardt persönlich die ersten Exemplare, natürlich an Bord des dargestellten Bootes.

Das Feuerlöschboot "Branddirektor Klpping" bewährte sich bei zahllosen Einsätzen. Aufgrund eines geänderten Taktikkonzepts wurde das Feuerlöschboot 2006 außer Dienst gestellt und zum Kauf angeboten. 2008 erwarb es ein russischer Käufer. 2009 tauchte das Boot indessen in einem Internet-Portal auf, in dem Schiffe gehandelt werden. Das Hamburger Abendblatt berichtete darüber in seiner Ausgabe vom 23./24. Mai 2009 unter der Überschrift "Wurde 'Branddirektor Kipping' verschleudert? Jetziger Besitzer will das 27-fache des einstigen Preises". Angeblich hatte die Stadt seinerzeit lediglich 17.500 Euro erlöst. Wo sich das Boot heute befindet, ist unbekannt.

Noch vor der Indienstnahme der "Branddirektor Klpping" wurde bereits am 7. April 1975 das zweite Feuerlöschboot des Typs 1 bei der Schiffswerft Menzer in Auftrag gegeben. Als Schwesterschiff sind die schiffbaulichen und löschtechnischen Daten identisch, lediglich der Schaum-/Wasserwerfer auf dem Ruderhaus entfiel. Die Taufe fand am 22. Dezember 1976 statt, Taufpatin war die Gattin von Oberbranddirektor Gebhardt, sie taufte das Feuerlöschboot auf den Namen "Branddirektor Rosenbaum". Es war zumeist an der Bootsstation Finkenwerder stationiert. Es wurde am 22. September 1994 ausgemustert und fand im Mai 1995 in der Hafenbehörde Sharjah der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) einen Abnehmer. Am 4. Juli 1995 wurde das Boot mithilfe des Schwimmkranes Nr. 4 der HHLA auf vorbereitete Holzbetten an Deck des MS "Ibn Al Moataz" gesetzt und gelangte so als Decksladung an seinen Bestimmungshafen.

Von 1979 bis 1985: Vier Feuerlöschboote Typ 2

Das vom Senat beschlossene Neubauprogramm wurde ab 1979 mit dem Bau von vier Feuerlöschbooten des Typs 2 fortgesetzt. Drei Boote waren baugleich und wurden von der Schiffswerft Menzer gebaut, das vierte und letzte von der Schiffswerft Heinrich Grube in Hamburg-Oortkaten.

Der erste Neubau des Typs 2 war 1979 das Feuerlöschboot "Branddirektor Westphalen". Es ersetzte den gleichnamigen Vorgänger von 1945, Das 23,36 Meter lange Boot erhielt einen V8-Dieselmotor von MTU, der seine Leistung von 551 kW/750 PS (Dauerleistung A) bzw. 599 kW/ 815 PS (Überleistung) auf eine Verstellpropelleranlage von Schaffran abgibt. Die

löschtechnischen Einrichtungen bestehen aus einer Kreiselpumpe von Klein, Schanzlin & Becker (KSB), die 12.000 l/min bei 12 bar fördert, einen Schaum-/Wasserwerfer auf dem Vorschiff, der sich mittels Teleskopmastes wasserhydraulisch bis auf eine Höhe von 9,70 Meter ausfahren lässt, zwei Schaummittel tanks von je 5000 Liter Inhalt und eine Wassersprühanlage zum Eigenschutz. Zur kontinuierlichen Messung brennbarer Gase der Umgebungsatmosphäre wurde eine Gasmessanlage mit Messköpfen auf dem Ruderhaus und dem Vorschiff installiert. Ein manuell betätigter Lichtmast mit drei 1000-Watt-Halogen-Scheinwerfern dient zur Ausleuchtung von Einsatzstellen. Der Teleskop-Löschmast mit dem oben angeordneten Schaum-/Wasserwerfer bewährte sich allerdings in der Praxis nicht sehr, da die vierteilige Konstruktion sich als sehr empfindlich erwies. Der Mast wird daher nicht mehr vollständig ausgefahren. Um auch die zahlreichen niedrige Hafenerbrücken passieren zu können, ist das Ruderhaus hydraulisch absenkbar. Nach Umlegen von Schiffsmast, Radarmast und Abgasrohr beträgt die sogenannte Fixpunkthöhe nur noch 2,35 Meter.

Die Taufe des Feuerlöschbootes nahm am 20. Juni 1979 Frau Frenzel, die Gattin des Staatsrates der Behörde für Inneres, vor. Der Festakt fand an der gerade neu eingerichteten Löschbootstation Kattwyk statt. Anschließend ging das Boot an die Bootstation Steinwerder. Nach 15 Jahren, am 12. Januar 1994, wurde es im Zuge der Neuordnung der Hafenerbrandbekämpfungsmaßnahmen ausgemustert. Auch dieses Feuerlöschboot wurde am 4. Juli 1995 als Deckladung des MS "Ibn Al Moataz" zum Hafen Sharjah, Vereinigte Arabische Emirate (VAE) transportiert.

Das zweite Feuerlöschboot des Typs 2 war "Oberbaurat Schmidt", das 1980 seinen gleichnamigen Vorgänger von 1930, inzwischen 50 Jahre alt, ersetzte. Taufpatin war am 16. Oktober 1980 die Gattin des stellvertretenden Amtsleiters, Frau Puchner. Die Ansprache zur Indienstellung hielt Innensenator Staak. Das Boot wurde an der Löschbootstation Harburg stationiert.

Das dritte Feuerlöschboot des Typs 2, "Branddirektor Krüger", ersetzte 1982 seinen gleichnamigen Vorgänger von 1943, der inzwischen 39 Jahre alt war. Stapellauf und Taufe fanden am 23. November 1982 auf der Werft Menzer statt. Taufpatin war Frau Pawelczyk, Gattin des Innensensors. Das Boot nahm den Liegeplatz der Feuerwache Veddel ein.

Dieses Feuerlöschboot kenterte während eines Einsatzes am 24. April 2004 und wurde am Rumpf beschädigt. Das Boot lag an einer gekennzeichneten firmeneigenen Einspeisungsstelle in der Süderelbe und speiste Wasser in den Kühlkreislauf einer Crackanlage ein. Bei ablaufendem Wasser setzte das Boot auf einer unter der Wasseroberfläche verborgenen Spundwand auf, deren Vorhandensein nicht bekannt war, und schlug leck. Das Leck wurde mittels Hebekissen provisorisch abgedichtet und gelenzt. Durch die einsetzende Flut wurde das Boot zu einem großen Teil überspült. Eine Bergungsfirma hob das Boot, das nun mehrere Monate ausfiel. Bei Gelegenheit der Wiederinstandsetzung erhielt es einen neuen Wasserwerfer, einen Kran zur Bombenbergrung und ein Querstrahlruder zur Erhöhung der Manövrierfähigkeit. "Branddirektor Krüger" ist bis heute im Dienst.

Als viertes und letztes Feuerlöschboot des Typs 2 war "Oberspritzenmeister Repsold" zu ersetzen. Nach dem Ergebnis der Öffentlichen Ausschreibung ging der Auftrag 1983 diesmal an die Schiffswerft Heinrich Grube in Hamburg-Oortkaten. Dieses Feuerlöschboot unterscheidet sich von seinen drei Schwesterschiffen durch die Rumpfverlängerung um rund 5 Meter. Sie war erforderlich, weil ein Ambulanzraum in den Aufbauten hinzu kam. Der Ambulanzraum kann zwei liegende Patienten aufnehmen, die sanitätstechnische und medizinische Ausstattung entspricht in etwa der von Rettungswagen. Wegen der stark zurückgegangenen Einsätze mit Unfallverletzten war ein Jahr zuvor das "Ambulanzboot 34" ausgemustert worden. Wegen seiner Doppelfunktion wird die neue "Oberspritzenmeister Repsold" als "Lösch-Ambulanzboot" (LAB) bezeichnet. Die löschtechnischen Einrichtungen sind identisch mit denen der drei Schwesterschiffe. Zur besseren Manövrierbarkeit ist ein Querstrahlruder eingebaut (nur "Branddirektor Krüger" besitzt ebenfalls ein Querstrahlruder).

Innensenator Dr. Rolf Lange nahm das Feuerlöschboot im Rahmen der Feierlichkeiten zum 796. Hafengeburtstag im Jahr 1985 von der Werftleitung entgegen. Taufpatin war seine Gattin. Die neue "Oberspritzenmeister Repsold" wurde zunächst an der Bootsstation neben der Ellerholzschleuse stationiert. Nach Aufgabe dieser Bootsstation im Jahr 1994 wurde das LAB zur Bootsstation am Sandtorkai verlegt. Heute liegt es an der neu eingerichteten Bootsstation neben der Kehrwiederspitz. 1997 erhielt es einen Atlas-Bordkran mit einer maximalen Hebekraft von 1050 kg bei 3,10 m Ausladung. Damit können bestimmte Bergungsmaßnahmen und das Ausbringen von Ölsperren leichter durchgeführt werden.

Teil 2 Ambulanzboote

1929: Das erste "Unfallboot"

Bis zum 1. Oktober 1929 war für die Unfallhilfe auf den Wasserflächen des gesamten Hamburger Hafens die Polizeibehörde zuständig. An diesem Tag wurde diese Aufgabe der Feuerwehr übertragen. Sie übernahm die erst vor einem Jahr beschaffte Motorbarkasse "Unfalldienst". Die Motorbarkasse war 1928 von der Werft August Pahl gebaut worden. Das 17 Meter lange Boot wurde von einem Sechszylinder-Benzinmotor von Jastram angetrieben, der 120 PS leistete – *siehe Tabelle 7*. Das Boot "Unfalldienst" erhielt seinen Liegeplatz am Ponton der Löschbootstation Steinwerder, neben der Ellerholzschleuse, wo bereits zwei Feuerlöschboote lagen. Der Jahresbericht der Feuerwehr Hamburg von 1930 vermerkte: "Der im Oktober 1929 vom Feuerwehramt übernommene Unfalldienst im gesamten Hafen hat zur vollsten Zufriedenheit aller Teile gearbeitet." Im Durchschnitt ereigneten sich täglich sechs Unfälle mit Verletzten. Es handelte sich meist um Knochenbrüche, Quetschungen und Stürze in den Laderaum. "Unfalldienst" überstand den Krieg unbeschädigt. Nach dem Krieg erhielt es die Bezeichnung "Unfallboot" (UB) und war auf Anordnung der Engländer – wie die Feuerlöschboote – mit "Hamburg Fire Brigade" gekennzeichnet. 1955 überholte die Firma Jastram die Motorenanlage. 1961 erhielt das UB noch vor den Feuerlöschbooten eine Radaranlage. 1968 löste ein moderner Neubau das inzwischen 40 Jahre Unfallboot ab.

Nach seiner Aussonderung bei der Feuerwehr ersteigerten die Vereinigten Schleppreedereien am 9. Dezember 1969 das Unfallboot. Es lief bis 1980 unter dem Namen "Sperber" als Versorger u.a. für Schwimmbagger im Hamburger Hafen. Danach erwarb es ein bekannter Gastronom vom Großneumarkt und nutzte es für zünftige Bordpartys. Da er auch in Leningrad (heute wieder St. Petersburg) ein Lokal namens "Tschaika" (Möwe) besaß, beschloss er, das Boot dort werbewirksam einzusetzen. So fuhr am 17. Juni 1989 eine dreiköpfige Crew in 17 Tagen über 1700 Seemeilen weit bis nach Leningrad. Im November kehrte "Tschaika" an Deck eines russischen Frachters wieder nach Deutschland zurück. Zur Zeit liegt das Boot im neuen Traditionsschiffshafen (ehemals Sandtorhafen).

1968: Das zweite "Unfallboot"

Der Ersatz des Unfallbootes von 1928 war überfällig. Der Auftrag ging nach einer Öffentlichen Ausschreibung am 13. Oktober 1967 an die Schiffswerft Ernst Menzer in Bergedorf zum Festpreis von 502.386 DM. Stapellauf und Taufe durch Oberbranddirektor Brunwig fanden am 16. Oktober 1968 statt und 14 Tage später übernahm die Feuerwehr das neue Unfallboot – *siehe Tabelle 7*. Das 22,90 Meter lange Unfallboot wurde von einem 300 PS starken Sechszylindermotor von Daimler-Benz angetrieben, der seine Leistung auf eine Verstellpropelleranlage von Escher-Wyss abgab. Vom Ruderhaus gelangte man in den Arztraum und in den anschließenden Krankenraum. In beiden Räumen konnten je zwei liegende Patienten behandelt werden. Das Ein- und Ausladen der Krankenträger erfolgte vom Heck her über zwei hydraulisch betriebene Hebebühnen. Liegeplatz des ab Mai 1971 in "Ambulanzboot 34" umbenannten Bootes war – wie sein Vorgänger – der Ponton der Bootsstation neben der Ellerholzschleuse. Weil sich die Anzahl der Unfälleinsätze im Hafen mit der

Zeit stetig verminderte, wurde geplant, das nächste Feuerlöschboot zusätzlich mit einem Krankenraum auszustatten, sodass die Vorhaltung eines Extra-Ambulanzbootes entfallen konnte. Mit der Indienststellung der neuen "Oberspritzenmeister Repsold" im Jahr 1985 (*siehe oben*) konnte das "Ambulanzboot 34" außer Dienst gestellt werden.

Erfreulicherweise fand das sich für das in hervorragendem technischen Zustand befindliche Ambulanzboot noch im selben Jahr eine gleichwertige Weiterverwendung, und zwar in Norwegen. Unter dem Namen "Dr. Hess", einem Chefarzt des Blankeneser Krankenhauses Tabea, nahm es am 27. März 1985 Kurs auf Norwegen, um in den Schären Krankentransport- und Versorgungsdienste zu übernehmen.

Das Krankenboot von Finkenwerder

Vor der Eröffnung des neuen Elbtunnels und der Köhlbrandbrücke war die Fahrt vom Stadtteil Finkenwerder in die Innenstadt sehr zeitaufwändig. Wurde ein Finkenwerder Patient in ein hamburgisches Krankenhaus eingewiesen, so dauerte die Fahrt des Krankenwagens über Harburg mindestens eine Stunde. Deshalb beförderte die Feuerwehr den Patienten vorzugsweise mit einem Feuerlöschboot von der Wache Finkenwerder quer über die Elbe zum Anleger Teufelsbrück oder Neumühlen, wo bereits ein Krankenwagen zur Übernahme des Patienten wartete. Dieses Verfahren wurde jährlich um die 1000 Male praktiziert. Die Beförderung im schlecht gelüfteten düsteren Geräteraum war alles andere als komfortabel. Deshalb plante die Feuerwehr eigens ein Krankenboot. Im Dezember 1956 erhielt die Hamburger Schiffswerft G.C. Jensen Nachf. aufgrund einer beschränkten Ausschreibung den Bauauftrag. Es gab einige technische Probleme bei der Werft, sodass die Abnahme erst am 21. Oktober 1958 erfolgen konnte.

Das 19,40 Meter lange Krankenboot (KB) wurde von einem Sechszylinder-Dieselmotor von Mercedes-Benz angetrieben, der seine Leistung von 300 PS auf eine Festpropelleranlage abgab – *siehe Tabelle 7*. Von Anfang an traten unangenehme Vibrationen und Geräusche auf, die trotz Nachbesserungen nie gänzlich beseitigt werden konnten. Fortschrittlich waren die hydraulisch betätigte Heckklappe und die ebenfalls hydraulischen Hebevorrichtungen für die Krankentragen. Das Krankenboot, das ab 1971 "Ambulanzboot 35" hieß, verlor seine Bedeutung mit Eröffnung der Köhlbrandbrücke (1974) und des neuen Elbtunnels (1975) und wurde daher am 27. April 1977 außer Dienst gestellt. Innerhalb seiner 19-jährigen Dienstzeit hatte es rund 11.000 Patienten befördert. 18 Babys hatten an Bord das Licht der Welt erblickt.

Ein passionierter Hobbytaucher erwarb das ausgemusterte Ambulanzboot und baute es zu einem Taucher-Ausbildungsschiff um. Er nannte es "Fortuna" und verlegte es von 1980 bis 1983 in den spanischen Hafen Vigo. Im November 1983 kehrte es nach stürmischer Fahrt durch die Biscaya nach Hamburg zurück. Hier wurde es zu einem Arbeitsboot mit hydraulischer Ramme umgebaut. In verschiedenen Ostseehäfen hat es Pfähle eingerammt. Heute liegt es zumeist in der Bille.

Teil 3

Sonstige Wasserfahrzeuge

Die Arbeitsboote des Kampfmittelräumdienstes

Als der Kampfmittelräumdienst (KMRD) am 1. Januar 1996 von der Baubehörde zur Feuerwehr kam, brachte er neben zahlreichen Fahrzeugen auch zwei Wasserfahrzeuge mit. Das umgebaute ehemalige Landungsboot "W. Westermann" (benannt nach dem am 28. September 1945 bei einer Bombenentschärfung ums Leben gekommenen Hamburger Sprengmeister Wilhelm Westermann). Es war dem KMRD von der Bundeswehr 1971 kostenlos überlassen worden und diente insbesondere zum Absuchen von Spundwänden

mittels Unterwassermagneten. Das 26 Meter lange Arbeitsboot wurde von zwei MAN-Motoren von je 130 kW angetrieben. Es wurde allerdings schon 1996 an die Wilhelmshavener Firma HGW verkauft. Das zweite Arbeitsboot "Orti II" wurde auf der Harburger Werft von Strom- und Hafengebäudebau gebaut und im März 1964 abgeliefert. Der 8,30 Meter lange und 3,30 Meter breite, aus Aluminiumblechen geschweißte Bootskörper ist als Katamaran ausgebildet und verfügt über keinen eigenen Antrieb und ist somit auf Schlepphilfe angewiesen. "Orti II" dient vornehmlich zum Orten von Bomben und Munition unter Wasser. Kleinere Positionswechsel können mittels zweier Elektrowinden vorgenommen werden. Der Vorteil dieses Arbeitsbootes ist sein außerordentlich geringer, doch variable Tiefgang von 0,20 bis 0,90 Meter. "Orti I" war ein hölzernes Ruderboot aus Norwegen, das allerdings nur von 1962 bis 1964 genutzt wurde.

Das Übungsschiff "Nixe"

Die Feuerwehr suchte seit längerem ein eigenes geeignetes Übungsobjekt zur Ausbildung in der Schiffsbrandbekämpfung. Im April 1994 gelang es der Landesfeuerwehrschule, das seit April 1992 stillgelegte Minensuchboot "Nixe" von der Bundesmarine kostenlos zu übernehmen. Die Krögerwerft in Rendsburg hatte es 1962/63 gebaut. Der Rumpf des 37,90 Meter langen Minensuchbootes besteht aus Holz. Die Bundesmarine nutzte es außerdem als Küstenwachboot in Nord- und Ostsee. Zuletzt war es Kiel stationiert. Das Übungsschiff "Nixe" liegt an einem Ponton im Tidekanal direkt neben dem Übungsgelände der Landesfeuerwehrschule (heute: Akademie für Rettungsdienst und Gefahrenabwehr).

Dieses Übungsschiff hatte kurzzeitig zwei Vorgänger: das ehemalige Feuerschiff "Elbe II" und das Küstenmotorschiff "Marne". Die "Elbe II" wurde 1905 gebaut und hatte eine Länge von 39 Metern und eine Verdrängung von 430 BRT. Es lag bis 1974 in der Elbmündung. Die Feuerwehr kaufte es 1980 an, tauschte es aber schon zwei Jahre gegen die 1920 erbaute 39,50 Meter lange "Marne". "Elbe II" wurde übrigens zu einem Segler umgebaut und in "Atlantis" umgetauft. Der Rumpf wurde in Blau angestrichen.

Teil 4 Kleinboote

Die Kleinboote der Feuerwehr

Seit 1947 gehörten zur Ausrüstung aller Feuerwachen Vier-Mann-Schlauchboote. Sie wurden auf den Rüstanhängern mitgeführt. Ein Schlauchboot mit 18-PS-Motor von Evinrude erhielten 1962 die Feuerwachen Blankenese und Harburg, die für Wassernotfälle auf einem Teilabschnitt der Unterelbe zuständig sind. Je ein Schlauchboot der Marke Zodiac Mark 3 mit Honda-Motor 45 PS erhielten 1991 die FuRw Harburg und Finkenwerder, die sie bis 2004 im Dienst behielten.

Erstmals beschaffte die Feuerwehr 1962 ein Kleinboot, dessen Rumpf aus GFK bestand. Es war ein aus den USA importiertes Boot der Marke Boston Whaler. Der ursprüngliche Johnson Außenborder war mit nur 9,5 PS viel zu schwach, er wurde durch einen Evinrude-Motor von 18 PS ersetzt. Stationiert war das Kleinboot an der Feuerwache Blankenese, es wurde im Alarmfall auf einem Einachs-Anhänger zur Elbe transportiert.

Von 1965 bis 1967 wurden sechs Freiwillige Feuerwehren, zu deren Einsatzgebiet die Oberelbe gehört, und zwar Neuengamme, Warwisch, Billwerder, Allermöhe, Reitbrook und Kirchdorf mit Einrumpfbooten vom Typ Ali-Craft ausgestattet, außerdem die FF Pöseldorf, die für einen Teil der Außenalster zuständig ist. Die Ausbildungsabteilung erhielt ein echtes Boot. Alle wurden von 18-PS-Motoren von Evinrude angetrieben. Der Transport erfolgte auf Einachs-Anhängern. Außerdem erhielten später 16 Freiwillige Feuerwehren Schlauchboote mit Eisschlitten, geliefert von der Ballonfabrik Augsburg.

Die zuständige Feuer- und Rettungswache Finkenwerder wurde als Folge der zunehmenden Zahl von Freizeit-Wassersportlern – namentlich in den Sommermonaten – zu Wassernotfällen auf der Unterelbe alarmiert. Ein Feuerlöschboot braucht eine gewisse Startvorbereitungszeit, seine Höchstgeschwindigkeit ist bauartbedingt begrenzt und sein größerer Tiefgang verbietet das Befahren von Flachwassergebieten. Daher wurde 1973 ein schnelles Vorausboot, Typ Alufleet 555, von der Firma Paul Dicke, Sprockhövel, beschafft. Es wurde von einem Sechszylindermotor von Volvo Penta mit einer Leistung von 170 PS angetrieben. Damit erreichte das Kleinboot in Gleitfahrt eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Der Rumpf bestand aus einer seewasserbeständigen Aluminiumlegierung. Es zeigte sich im Laufe der Zeit, dass dieser Bootsrumpf den starken Stoßbelastungen bei Höchstgeschwindigkeit auf Dauer nicht standhielt. Es musste daher 1992 nach immerhin 19 Dienstjahren ausgemustert werden.

Als Nachfolger konnte im Februar 1995 ein Kleinboot vom Typ Task Force Typhoon in Dienst genommen werden. Hersteller des GFK-Rumpfes war die englische Firma FBM Marine LTD, den weiteren Ausbau übernahm die Hamburger Firma PEWI. Der Rumpf war selbstlenzend und durch integrierte Auftriebskörper unsinkbar. Ein rundum verlaufender Fender aus Polyethylen-Formteilen schützte das Boot vor äußeren Beschädigungen. Der Antrieb des 7,40 Meter langen Bootes erfolgte durch zwei Außenborder Mercury mit je 67 kW. die später durch einen 130-PS-Honda-Motor ersetzt wurden.

Dieses Kleinboot wurde 2015 durch ein Mehrzweckboot (MZB) der Finkenwerder Werft Karl Feltz ersetzt. Der Antrieb des rund 8,00 Meter langen MZB mit geschlossenem Ruderhaus wird von einem Innenbordmotor von Yanmar mit einer Leistung von 232 kW angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit ist aus Sicherheitsgründen auf 25 Knoten (46 km/h) begrenzt.

Die Mehrzweckboote vom Typ Trimaran

Nach der schweren Sturmflut vom Januar 1976 war ein erhöhter Bedarf an Kleinbooten, um Personen aus Überschwemmungsgebieten zu retten, deutlich geworden. Die Firma Hühnke in Stade, dessen Inhaber selbst Freiwilliger Feuerwehrmann war, konnte einen selbst entwickelten geeigneten Bootstyp anbieten. Der dreikielige Unterboden des 4,40 Meter langen GFK-Rumpfes bot eine besonders große Stabilität auch bei rauer See. Nach den Erprobungen, an denen die FF Cranz einen großen Anteil hatte, wurden von 1976 bis 1980 insgesamt 17 Trimarane TX 440 A (darunter 1 Trimaran TX 440 S) beschafft. Die Motorisierung bestand aus Außenbordern von Honda (50 PS), Yamaha (40 PS) und Mercury (50 PS). Von den 17 Trimaranen gingen 15 an Freiwillige Feuerwehren an der Unterelbe und Oberelbe und je einer an die FuRw. Berliner Tor und FuRw. Finkenwerder.

Seit Dezember 1979 gab es erstmals die Norm DIN 14961 für "Kleinboote für die Feuerwehr". Darin wird in Rettungsboote (RTB), das sind Schlauchboote, und in Mehrzweckboote (MZB) unterschieden. An der Entstehung dieser Norm war die Feuerwehr Hamburg erheblich beteiligt gewesen. Die Trimarane entsprachen den Norm-Anforderungen für MZB.

Die Mehrzweckboote der Werft Feltz

Die Trimarane litten nach 20- bis 25-jähriger Einsatzzeit zunehmend an Materialermüdung. Die notwendigen Ersatzbeschaffungen wurde 1998 eingeleitet. Auf dem Bootsmarkt gab es keine den Anforderungen entsprechende Modelle von Mehrzweckbooten entsprechend der DIN 14961. Daher entwickelte die Werft Karl Feltz in Finkenwerder ein MZB nach den Vorgaben der Feuerwehr und baute zwei Prototypen. Es waren Halbgleiter mit einem Bootskörper aus Aluminium mit Außenbordern von Honda. Den Prototyp des Typ 1 erhielt 1998 die FF Hohendeich, den Prototyp des Typ 2 1999 die FF Fünfhausen zur Erprobung. Die Werft Feltz bot zwei verschiedene Ausführungen an: Typ 1 mit gedecktem Fahrstand und Typ 2 mit offenem Fahrstand. Vom Typ 1 wurden im Jahr 2000 13 MZB für die Freiwilligen Feuerwehren, drei MZB für die FuRw Berliner Tor, Innenstadt und Osdorf sowie ein MZB für die Landesfeuerwehrschule beschafft. Von den 13 MZB der Freiwilligen

Feuerwehren sind acht dem Einsatzabschnitt Oberelbe (Krauel, Fünfhausen, Neuland, Neudorf, Moorwerder, Spadenland, Altengamme, Kirchwerder Süd) zugewiesen und vier dem Einsatzabschnitt Unterelbe (Rissen, Moorburg, Cranz, Neuenfelde Nord). 2004 und 2010 wurde je ein MZB Typ 1 für die FF Rothenburgsort/Veddel und FF Pöseldorf nachbestellt. Der Typ 1 ist mit einem Honda-Motor von 75 PS ausgestattet.

Im Jahr 2002 wurden neun MZB Typ 2 für die Freiwilligen Feuerwehren im Einsatzabschnitt Oberelbe beschafft (Moorfleet, Kirchdorf, Rothenburgsort/Veddel, Hohendeich, Reitbrook, Billwerder, Neuengamme, Allermöhe, Warwisch), außerdem eins für die FF Pöseldorf (sie gab ihr Boot 2011 an die Sondereinsatzgruppe Tauchereinsatz SEG-T ab). 2010 erfolgte eine Nachbestellung für die FF Pöseldorf. Die MZB Typ 2 sind mit 25-PS-Honda-Motoren schwächer als der Typ 1 motorisiert.

Mit der Beschaffung von insgesamt 29 MZB waren nicht nur alle Trimarane ersetzt worden, darüber hinaus war auch eine erhebliche Verstärkung des Wasserrettungsdienstes auf Ober- und Unterelbe erfolgt.

Ein Kleinboot für die Inselfeuerwehr Neuwerk

Für die FF Neuwerk, die bei Wassernotfällen ausschließlich im Wattenmeer operiert, musste eine spezielle technische Lösung gefunden werden. Weil der konventionelle Schraubenantrieb wegen der hier vorherrschenden Niedrigwasserstände ungeeignet ist, wurde 1997 ein Mehrzweckboot mit Jet-Antrieb beschafft. Die Bootswerft Josef Reich in Petersaurach (Bayern) fertigte einen 8,70 Meter langen Halbgleiter mit Aluminium-Rumpf, angetrieben von einem Steyr-Motor mit 236 PS. Die gegenüber Booten mit Schraubenantrieb höhere Motorleistung ist durch den Jet-Antrieb funktionsbedingt.

Zusammenfassung und Ausblick

Die zur Zeit im Dienst stehenden drei Löschboote sind nunmehr 34 bzw. 31 Jahre alt – für regelmäßig überholte und ständig gut instand gehaltene Hafenfahrzeuge kein ungewöhnlich hohes Alter. Verglichen zum Beispiel mit den drei großen Löschbooten in Nordrhein-Westfalen – Köln, Düsseldorf und Duisburg – aus den 1960er-Jahren sind sie geradezu "jung". Doch haben sich sowohl das Aufgabenspektrum als auch Schiffbautechnik und Löschtaktik während der drei Jahrzehnte weiter entwickelt. Daher ist die Erneuerung der Hamburger Feuerlöschboote nunmehr in die Wege geleitet. Nach einer europaweiten Ausschreibung erhielt 2016 die Schiffswerft Fr. Fassmer GmbH & Co KG in Berne an der Unterweser in den Zuschlag zum Bau eines 40 Meter langen Feuerlöschbootes. Diese renommierte Werft hat zwar bisher noch keine Löschboote gebaut, ist aber durch den Bau von Seenotrettungskreuzern (SRK) für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) – von 2003 bis heute acht SRK - eine der erfahrendsten im Bau dieser Schiffsklasse. Die Motorisierung soll durch zwei Motoren mit zusammen 447 kW erfolgen. Die gesamte Pumpenleistung soll um die 100.000 l/min liegen. Zur Brandbekämpfung werden drei Wasserwerfer und drei kombinierte Schaum-/Wasserwerfer dienen. Die Wasserwerfer sollen Wurfweiten bis zu 180 Meter erzielen können. Mit der Ablieferung wird nach heutigem Kenntnisstand für Mitte/Ende 2018 gerechnet.

In Planung befinden sich außerdem zwei kleinere Mehrzweckboote.

Wie unentbehrlich leistungsfähige Feuerlöschboote sind, hat sich erst kürzlich deutlich gezeigt, als am 1. September 2016 auf dem Containerschiff "CCNI Arauco" ein Brand ausbrach. Zwei Löschboote bekämpften den Brand bis zum 6. 9., zur Unterstützung wurde das Mehrzweckschiff "Neuwerk" aus Cuxhaven gerufen.

Quellennachweis und Schrifttum

Jahresberichte der Feuerwehr Hamburg

O. Sander: Die Feuerlöschverhältnisse im Hamburger Hafen. Z. Feuerschutz 1927, S. 343

J. Westphal: Das neue Motorlöschboot der Feuerwehr Harburg-Wilhelmsburg.

Z. Feuerschutz 1928, S. 213

Der Feuerschutz im Hamburger Hafen. Hamburger Fremdenblatt, Ausgabe 31. Juli 1929

Pressemitteilung F 3 vom 15. August 1965: Feuerlöschboot-Neubau Branddirektor Dr.-Ing. Sander"

Anonym: Modernstes Feuerlöschboot mit Metz-Löschbrücke in Hamburg. Z. Brandschutz Nr. 8/1966

M. Gihl: Unfallhilfsdienst im Hamburger Hafen – ein neues Unfallboot im Hamburger Hafen. brandschutz/Deutsche Feuerwehr-Zeitung Nr. 2/1969

M. Gihl: "Branddirektor Klpping" – ein neues Feuerlöschboot mit Telebühne für die Feuerwehr Hamburg. brandschutz/Deutsche Feuerwehr-Zeitung Nr. 9/1976

M. Gihl, H. Braun: Feuerwehr im Hafen – Die Geschichte der Hamburger Feuerlöschboote. Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1991

M. Gihl: "Branddirektor Klpping" und "Branddirektor Rosenbaum". Z. HANSA Nr. 19/1977
Elbaufwärts bis nach Dresden: Die "Walter Hävernick" auf Tour. Löschblatt Ausgabe 17, Herbst 2004

M. Gihl, H. Braun, H. Köhler: 50 Jahre Löschboot "Feuerwehr IV", 25 Jahre Museums-Löschboot - ein Hamburger Löschboot wird 75 Jahre alt. brandschutz/Deutsche Feuerwehr-Zeitung Nr. 1/2005

INFORMATION Nr. 4/1979: Indienststellung des neuen Löschbootes "Branddirektor Westphalen"

INFORMATION Nr. 5/1985: Indienststellung des kombinierten Lösch- und Ambulanzbootes "Oberspritzenmeister Repsold"

INFORMATION Nr. 5/1994: Übungsschiff der Landesfeuerweherschule

INFORMATION Nr. 4/1995: Indienststellung eines neuen Kleinbootes an der Feuer- und Rettungswache Finkenwerder (F 35)

INFORMATION Nr. 11/2015: Mehrzweckboot F 35

Anhang

Tabelle 1

Die Feuerlöschboote 1913 bis 1964

Name	Baujahr	Bauwerft	Verbleib
"Feuerwehr I" ab 1938: "Feuerschutzpolizei 1" ab 1945: "Löschboot I"	1913	Hinrichsen & Co, Hamburg	April 1949 bei Überführung in die UdSSR in der Nordsee gesunken
"Feuerwehr II"	1913	Daimler-Motoren- Gesellschaft, Berlin	1933 nach Motorexpllosion aufgegeben
"Feuerwehr III" ab 1938: "Feuerschutzpolizei 3" ab 1945: "Löschboot III"	1927	August Pahl, Hamburg- Finkenwerder	April 1949 bei Überführung in die UdSSR in der Nordsee gesunken
"Feuerwehr IV" ab 1938: "Feuerschutzpolizei 4" ab 1945: "Löschboot IV" ab 1965: "Oberbaurat Schmidt"	1930	August Pahl, Hamburg- Finkenwerder	1981 ausgemustert, seitdem als Museumschiff erhalten
"Feuerwehr V" ab 1938: "Feuerschutzpolizei 5"	1937	August Pahl, Hamburg- Finkenwerder	bei Luftangriff am 11.3.1945 zerstört, nach Hebung abgewrackt

"Löschboot V" ab 1965: "Baurat Besser"	1948	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	1969 ausgemustert, von Privatmann ersteigert
"Feuerwehr VI" ab 1938: "Feuerschutzpolizei 6" ab 1945: "Löschboot VI" ab 1965: Branddirektor Kipping"	1937	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	1975 ausgemustert, 1975 von Jade Dienst, Wilhelmshaven, ersteigert
"Feuerschutzpolizei 7" 1944 von der Marine übernommen	1941	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	bei Luftangriff am 25.10.1944 schwer beschädigt, Maschine und Löschanlage für Neubau verwendet
"Feuerschutzpolizei 7" ab 1945: "Löschboot VII" ab 1965: "Branddirektor Westphalen"	1945	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	1979 ausgemustert. von Privatfirma ersteigert, als "Perly" nach Nigeria verkauft
"Löschboot VIII" 1946 ex "Edith" von der Marine übernommen ab 1965: "Branddirektor Rosenbaum"	1943	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	1977 ausgemustert. von Privatfirma ersteigert, als "Lancy" nach Nigeria verkauft
"Löschboot IX" 1948 von Marine übernommen, ab 1965: "Oberspritzenmeister Repsold"	1941	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	1985 ausgemustert, seit 1986 in Privatbesitz, als Freizeitschiff "Repsold" weiter in Fahrt
"Löschboot X" 1948 von der Marine übernommen, ab 1965: "Branddirektor Krüger"	1943	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	1983 ausgemustert, 1983 von Privatfirma ersteigert, 1987 abgewrackt

Tabelle 2

Das Feuerlöschboot der BF Harburg

Name	Baujahr	Bauwerft	Verbleib
"Feuerwehr Harburg-Wilhelmsburg" 1937 als "Feuerwehr II" von BF Hamburg übernommen ab 1937: "Feuerschutzpolizei 2" ab 1945: "Löschboot II" ab 1965: "Branddirektor Westphal"	1928	August Pahl, Hamburg-Finkenwerder	1977 ausgemustert, 1977 von Privatfirma ersteigert, als "Onyx" nach Lagos verkauft

Tabelle 3
Die Feuerlöschboote seit 1965

Typ, Name	Baujahr Bau-Nr.	Bauwerft	Verbleib
Löschboot "Branddirektor Dr.-Ing. Sander"	1965 Nr. 437	Schiffswerft Ernst Menzer, HH-Bergedorf	1986 ausgemustert, von Privatfirma ersteigert, nach Rotterdam überführt
Löschboot "Branddirektor Kipping"	1975 Nr. 457	Schiffswerft Ernst Menzer, HH-Bergedorf	2006 ausgemustert 2008 an russischen Besitzer verkauft
Löschboot "Branddirektor Rosenbaum"	1976 Nr. 459	Schiffswerft Ernst Menzer, HH-Bergedorf	am 22.9.1994 ausgemustert, im Mai 1995 verkauft an Vereinigte Arabische Emirate (VAE)
Löschboot "Branddirektor Westphalen"	1979 Nr. 463	Schiffswerft Ernst Menzer, HH-Bergedorf	am 12.1.1994 ausgemustert im Mai 1995 verkauft an Vereinigte Arabische Emirate (VAE)
"Oberbaurat Schmidt"	1980 Nr. 468	Schiffswerft Ernst Menzer, HH-Bergedorf	in Dienst
Löschboot "Branddirektor Krüger"	1982 Nr. 475	Schiffswerft Ernst Menzer, HH-Bergedorf	in Dienst
Lösch-Ambulanzboot "Oberspritzenmeister Repsold"	1985 Nr. 237	Schiffswerft Heinrich Grube, HH-Oortkaten	in Dienst

Tabelle 4
Schiffstechnische Daten der Löschboote seit 1965

Name	Länge/Breite	Verdrängung	Hauptmaschine(n)	Leistung	Antrieb
"Branddirektor Dr.-Ing. Sander"	27,05 m/ 5,60 m	147,5 m ³	2 Maybach- Mercedes-Benz 6 Zylinder	2x 312 kW (425 PS)	2 Escher-Wyss- Verstellpropeller
"Branddirektor Kipping"	31,59 m/ 6,39 m	168,04 m ³	2 MWM V16 Zyl.	2x360 kW (490 PS)	2 Schaffran- Verstellpropeller
"Branddirektor Rosenbaum"	31,63 m/ 6,40 m	151,50 m ³	2 MWM V16 Zyl.	2x360 kW (490 PS)	2 Schaffran- Verstellpropeller
"Branddirektor Westphalen"	23,36 m/ 5,60 m	101,00 m ³	1 MTU V8 Zyl.	550 kW (750 PS)	1 Schaffran- Verstellpropeller
"Oberbaurat Schmidt"	23,38 m/ 5,60 m	106,50 m ³	1 MTU V8 Zyl.	550 kW (750 PS)	1 Schaffran- Verstellpropeller
"Branddirektor Krüger"	23,38 m/ 5,60 m	103,50 m ³	1 MTU V8 Zyl.	550 kW (750 PS)	1 Schaffran- Verstellpropeller
"Oberspritzen- meister Repsold"	28,58 m/ 5,64 m	127,00 m ³	1 MTU V8 Zyl.	550 kW (750 PS)	1 Schaffran- Verstellpropeller, Querstrahlruder

Tabelle 5
Löschtechnische Ausstattung der Löschboote seit 1965

Name	Feuerlösch- pumpe(n)	Schaummittel- tanks	Wasser- /Schaumwerfer	Sonstige Ausstattung
"Branddirektor Dr.-Ing. Sander"	2x 12.000 l/min bei 5 bar	ca. 10.000 Liter	1 Vorschiß 1 auf Ruderhaus	Löschbrücke 8,16 m
"Branddirektor Kipping"	2x 5000 l/min bei 12 bar	ca. 15.500 Liter	1 Vorschiß 1 auf Ruderhaus	Löschbrücke, max. 22 m
"Branddirektor Rosenbaum"	2x 6000 l/min bei 12 bar	ca. 15.000 Liter	1 Vordeck	Löschbrücke, max. 22 m
"Branddirektor Westphalen"	12.000 l/min bei 12 bar	ca. 10.000 Liter	auf Teleskopmast, max. 9,70 m Höhe	Ruderhaus absenkbar

"Oberbaurat Schmidt"	12.000 l/min bei 12 bar	ca. 10.000 Liter	auf Teleskopmast, max. 9,70 m Höhe	Ruderhaus absenkbar
"Branddirektor Krüger"	12.000 l/min bei 12 bar	ca. 10.000 Liter	auf Teleskopmast, max. 9,70 m Höhe	Ruderhaus absenkbar
"Oberspritzenmeister Repsold"	12.000 l/min bei 12 bar	ca. 10.000 Liter	auf Teleskopmast, max. 9,70 m Höhe	Ruderhaus absenkbar

Tabelle 6

Anzahl der Feuerlöschboote 1913 bis heute

Zeitraum	Anzahl FLB
1913 - 1926	2
1927 - 1928	3
1929 - 1936	4
1937	5
1938 - 1942	6
1943 - 1944	7
1945 - 1964	8
1965 - 1968	9
1969 - 1985	7
1986 - 1993	6
1994 - 2005	4
seit 2006	3

Tabelle 7

Ambulanzboote

Bezeichnung	In Dienst	Bauwerft	Motorisierung
"Unfalldienst" ab ?? "Unfallboot"	1929 - 1969	August Pahl	Jastram 6-Zylinder-Benzinmotor, 120 PS
"Unfallboot" ab 1971 "Ambulanzboot 34"	1968 - 1984	Ernst Menzer	Daimler-Benz 6-Zylinder-Dieselmotor, 300 PS
Krankenboot ab 1971 "Ambulanzboot 35"	1958 - 1977	G.C. Jensen	Daimler-Benz 6-Zylinder-Dieselmotor, 300 PS

Tabelle 8

Kleinboote

Anzahl	Modell	In Dienst	Antrieb	stationiert
1	Boston Whaler	1962	Evinrude 18 PS	Fw 1
10	Ali Craft	1965	Johnson 9,5 PS Evinrude 18 PS	FF
1	Josef Reich	1997	Steyr 236 PS	FF Neuwerk

Tabelle 9

Mehrzweckboote

Anzahl	Modell	In Dienst	Antrieb	stationiert
1	Paul Dicke, Alufleet 555	1973	Volvo Penta 170 PS	F 35
10	Hühnke Trimaran TX 440 A	1976	Außenborder *)	FF
1	Hühnke Trimaran TX 440 A	1976	Yamaha 40 PS	F 35

1	Hühnke Trimaran TX 440 S	1980	Honda 50 PS	F 22
4	Hühnke Trimaran TX 440 A	1980	Außenborder *)	FF
1	FBM Marine Task Force	1994	2 Mercury je 67 kW	F 35
1	Feltz Typ 1	1998	Honda 25 PS	Prototyp
1	Feltz Typ 2	1998	Honda 75 PS	Prototyp
15	Feltz Typ 1	2000	Honda 75 PS	FF
2	Feltz Typ 1	2000	Honda 75 PS	BF
1	Feltz Typ 1	2004	Honda 75 PS	BF
1	Feltz Typ 1	2010	Honda 75 PS	FF
10	Feltz Typ 2	2002	Honda 25 PS	FF
1	Feltz Typ 2	2010	Honda 25 PS	FF

*) darunter Außenbordmotoren von Honda (50 PS), Yamaha (40 PS) und Mercury (50 PS)

———— +++++ ————