

Löschzug bei der Hamburger Feuerwehr um 1898

Löschzug der Feuerwache Quickbornstraße

Am 1. August 1898 wurde die neue Feuerwache IX in Eimsbüttel, Quickbornstraße 34 – 36, in Betrieb genommen und war zu dieser Zeit für weitere Wachneubauten richtungsweisend.

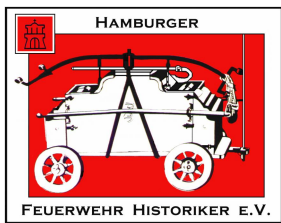
Ausgestattet war sie mit einem Löschzug, bestehend aus einer Gasspritze, einem Leiterwagen, einem Mannschaftswagen sowie einer Dampf-Feuerspritze.

Die Gasspritze

Die Gasspritze wurde von der Londoner Firma Shand-Mason & Co. gebaut und im Jahre 1894 als Einsatzfahrzeug für den ersten Löschangriff eingesetzt. Der Druckkessel hatte 750 l Wasserinhalt und war auf 20 atü geprüft. Später wurde der Kesselinhalt auf 500 l Fassungsvermögen verringert. Das Wasser wurde mittels 2 CO²-Flaschen mit je 10 kg Inhalt herausgepresst. Zu ihr gehörten sechs Mann Besatzung. Ausgerüstet

war sie mit einer zusammenklappbaren Hakenleiter, einer tragbaren Schlauchkapsel und mit wasserführenden Armaturen aus Messing. Die Stahlrohre konnten abgesperrt werden, so dass der Rohrführer den Wasserverbrauch regulieren konnte. Mit voller Beladung wog sie 3.600 kg. Die Gasspritze wurde durch die Dampf-spritze abgelöst.





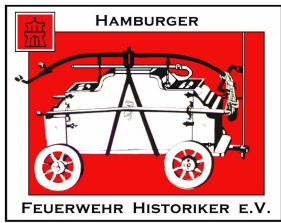
HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Der Leiterwagen

Der Leiterwagen wurde von der Ulmer Firma Magirus geliefert und war mit zwei Mann besetzt. Die mechanische Leiter hatte eine Steighöhe von 22 Metern. Die Gurtung des dreiteiligen hölzernen Leitersatzes bestand schon aus Bandeseisen. Mit Hilfe von Winden musste die Leiter per Hand aufgerichtet und ausgezogen werden.

Die zweiachsige Ausführung war aber schon ein großer Fortschritt in Bezug auf die erste einachsige Anhängerleiter. Wie alle Alarmfahrzeuge wurde der Leiterwagen von zwei Pferden gezogen. Der Beifahrer gab mit der Glocke die Alarmsignale.



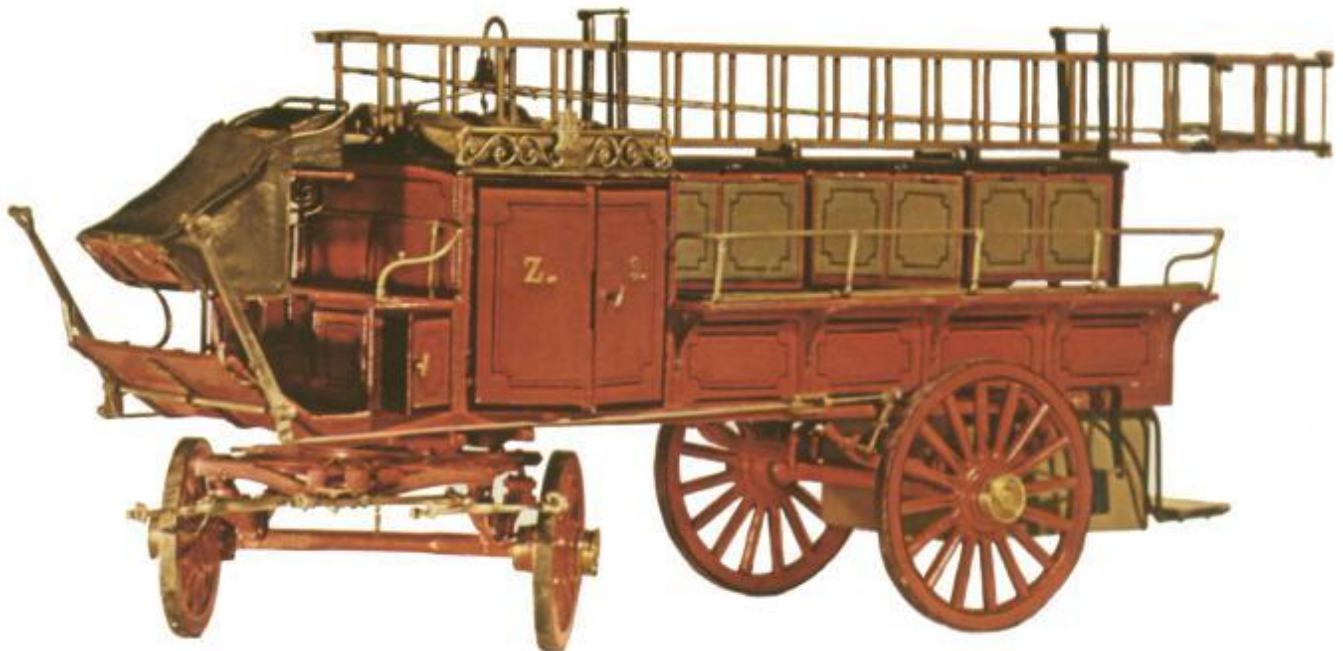


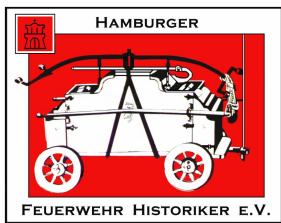
HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Der Mannschaftswagen

In einer Hamburger Wagenbauanstalt wurde der Mannschaftswagen gebaut. Zu ihm gehörten elf Mann Besatzung, je vier davon saßen auf zwei Längsbänken mit dem Rücken nach außen. Durch den ungeschützten Sitz waren die Feuerwehrleute Wind und Wetter ausgesetzt. Das war besonders in der kalten Jahreszeit sehr unan-

genehm, da sie sich auch nach langen Einsätzen nicht in den Fahrzeugen aufwärmen konnten. Auf dem Mannschaftswagen waren die meisten Geräte untergebracht. Auch eine zweiteilige Schiebleiter mit elf Meter Ausziehlänge gehörte dazu.





HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Die Dampffeuerspritze

Ebenfalls wie die Gasspritze stammte die Dampfspritze aus dem Londoner Haus Shand-Mason & Co. Pro Minute konnte sie 1000 Liter Wasser bei zehn atü Druck liefern. Sieben Mann bildeten die Besatzung. Der Maschinist stand hinter dem Kessel. Auf der Wache wurde die Dampfspritze durch Vorheizen mit Petroleum- oder

Gasbrennern ständig unter geringem Druck gehalten und während der Fahrt und an der Brandstelle auf den nötigen Betriebsdruck aufgeheizt. Angehängt wurde eine einachsige Schlauchkarre. Zur Beladung gehörten Saugschläuche mit Schraubgewinde und 88 Millimeter Durchmesser.

