



HAMBURGER FEUERWEHR- HISTORIKER E. V.

Die „Ära Branddirektor Westphalen“ 1893 bis 1916

„Westphalensweg 1“ lautet bekanntlich die offizielle Adresse des Feuerwehramts Hamburg.

Mit dieser Straßenbezeichnung wird an einen bedeutenden Hamburger Branddirektor, an Adolph Libert-Westphalen, erinnert. Er war der Nachfolger von Friedrich- Wilhelm Kipping, dem legendären Gründungschef der Berufsfeuerwehr Hamburg, der 1892 bei einem Einsatz ums Leben kam.

Aber wer war Adolph- Libert Westphalen, welche Verdienste erwarb er sich um das Hamburger und das Deutsche Feuerlöschwesen?



Branddirektor Adolph- Libert Westphalen

Adolph- Libert Westphalen stammte aus einer kinderreichen alteingesessenen Hamburger Familie. Nach einer Lehre zum Zimmermann und Teilnahme als Freiwilliger im Krieg 1870/71, studierte er an der TH Stuttgart Architektur. 1885 trat er in die Dienste der Baubehörde Hamburg als Baupolizeiinspektor ein. Damit waren seine ersten Kontakte zur Feuerwehr hergestellt.

Nach einer Feuerwehrausbildung mit 41 Jahren in Berlin und Breslau, bewarb er sich nach Kipping's Tod um die Stelle des Leiters der Feuerwehr. Am 14. April 1893 wurde er zum Branddirektor ernannt.

Seine erste große Aufgabe war die Reorganisation der Feuerwehr. Die Einwohnerzahl Hamburgs war im Jahre 1894 auf 665.000 gestiegen, aber eine Vermehrung der Wachen (acht sind vorhanden) und eine Personalaufstockung hatte es nicht gegeben. Die Wachreviere waren zu groß, da man die Leistung der Feuerwehrpferde berücksichtigen musste. Die Anfahrtzeit bis nach Eppendorf dauerte 20 Minuten, bis Bergedorf sogar eine Stunde und 15 Minuten.

Den Vorschlägen Westphalens folgte der Senat nur teilweise. Am 15. Mai 1898 konnte die Feuerwache 10 in der Bachstraße (Barmbek) bezogen werden und drei Monate später die Feuerwache 9 in der Quickbornstraße (Eimsbüttel). Die beiden Wachgebäude wurden nach neuzeitlichen Erkenntnissen angelegt. Bisher waren die Pferde und Fahrzeuge in den Feuerwachen getrennt untergebracht. Bei Alarm mussten die Pferde auf dem Hof „gedreht“ werden, um sie rückwärts zum Anschnüren an ihre Fahrzeuge zu führen. Bei den beiden neuen Wachen waren erstmals die Pferdeboxen in der Wagenremise eingerichtet. Bei Alarm traten die Pferde selbständig an ihre Plätze neben der Deichsel und brauchten nur noch angeschirrt werden. Die Wachen 9 und 10 waren die ersten in Hamburg, in die Rutschstangen eingebaut wurden.

1905 folgte die neue Feuerwache 8 am Kuhwärder Hafen in Steinwärder. Und am 17. Februar 1909 konnte endlich die zum Dauerprovisorium gewordene Feuerwache 2 in ihr neues Domizil in der Admiralitätsstraße umziehen. Sie war die erste Feuerwache, die von vornherein für den Automobilbetrieb gebaut wurde, da inzwischen die Automobilisierung der Feuerwehr Hamburg begonnen hat.

1913 wurde eine weitere Wache in Betrieb genommen: die Feuerwache 7 zum Schutz des „neuen Petroleumhafens“ am Tankweg und schließlich konnte noch 1914 die Feuerwache 11 in der Alsterkrugchaussee eröffnet werden. Damit war es Branddirektor Westphalen gelungen, innerhalb von 16 Jahren sechs Feuerwachen bauen zu lassen.



HAMBURGER FEUERWEHR- HISTORIKER E. V.

Ein weiteres Anliegen war Westphalen die Verbesserung der Ausrüstung. Er führte abstellbare Strahlrohre ein, um Wasserschäden bei Wohnungsbränden zu verringern, und er führte Schläuche mit gleichen Kupplungshälften anstelle Schraubkupplungen ein. Alles für uns heute Selbstverständlichkeiten! Er verbesserte die Dampffeuerspritzen, die sämtlich aus England importiert werden mussten, da es noch keine deutschen gab.

1898 kaufte er bei der Maschinenfabrik Busch in Bautzen, die er zum Bau eigener Dampfspritzen angeregt hatte, zwei Dampfspritzen (Wasserlieferung 1000 l/min) erstmals aus deutscher Fertigung. Atemschutz war völliges technisches Neuland. Westphalen beschaffte die von dem Altonaer Brandmeister König erfundenen „Rauchhelme“ (Frischlufthelme) sowie Sauerstoffbeatmungsapparate, System "Giersberg- Dräger".

Als studierter Architekt und ehemaliger Baupolizeiinspektor lagen ihm bauliche Brandschutzmaßnahmen besonders am Herzen. Er kann als Vater des „Vorbeugenden Brandschutzes“ angesehen werden. Die Feuerwehr wurde nun regelmäßig zur gutachterlichen Stellungnahme bei wichtigen Bauvorhaben herangezogen. Die von ihm eingeführten „Westphalentürme“ in der Speicherstadt, als sichere Flucht- und Angriffswege, sind die Vorläufer unserer Sicherheitstreppe.

Viele Anregungen zur Verbesserung der Technik und Taktik holte er sich bei einer Amerika-Studienreise im Jahre 1904, die ihn nach New York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Boston, Pittsburgh und Chicago führte.

Einer seiner größten Einsätze war der Brand des „Michels“ am 3. Juli 1906. Sieben Löschzüge mit 273 Mann und 11 Dampfspritzen setzte Westphalen ein, 47 Rohre wurden vorgenommen.

Westphalen erkannte früh, dass die Führungskräfte mehr technische Kenntnisse besitzen müssen. Er forderte ab 1910 für die Hamburger Feuerwehr, dass Bewerber für „Feuerwehroffiziersstellen“ (noch waren es keine Beamte!) das Abschlußexamen einer Technischen Hochschule besitzen müssten. Westphalen eröffnete damit den Diplom-Ingenieuren eine neue Laufbahn im öffentlichen Dienst und begründete das Berufsbild des Feuerwehr- Ingenieurs.

In Westphalens Zeit fiel auch die Automobilisierung der Feuerwehr – doch das ist ein eigenes Kapitel.

Branddirektor Westphalen starb am 3. Januar 1916 im Feldlazarett an den Folgen einer schweren Verwundung, die er im Kriegseinsatz in Serbien erlitten hatte.