

HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

Die Feuerwache Petroleumhafen

Am 6. August 1913, wurde eigens zum Schutz des „Neuen Petroleumhafens“ die Feuerwache VII am Tankweg in Betrieb genommen. Es war die fünfte Feuerwache, die während der Amtszeit von Branddirektor Adolph Libert Westphalen (1893 bis 1916) in Dienst ging, und die zehnte im Stadtgebiet insgesamt. Im Gegensatz zum alten Petroleumhafen auf dem Grasbrook fanden hier lediglich Umschlag und Lagerung von Mineralölprodukten statt, also keine Verarbeitung. 1913 standen hier mehr als 50 Lagertanks mit einer Gesamtkapazität von 100.000 Kubikmetern. Grund genug, dort die Feuerwache VII in Betrieb zu nehmen. Das Wachgebäude war ein zweistöckiger Backsteinbau und besaß drei Fahrzeugstellplätze. Unmittelbar neben der Wache befand sich eine Pontonanlage als Liegeplatz für ein Feuerlöschboot.

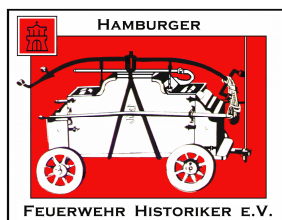
Die neue Feuerwache war als sogenannte Nebenwache angelegt, besaß also keine Zugstärke. Anfangs betrug die Personalstärke insgesamt nur elf Mann, und zwar ein Brandmeister-Assistent, ein Oberfeuerwehrmann, zwei Maschinisten und sieben Feuerwehrmänner. Doch bereits im nächsten Jahr wurde die Wachbesatzung auf 23 Mann aufgestockt.



Die Fahrzeugausstattung war zunächst auf das Nötigste beschränkt, nämlich auf ein Spritzenfahrzeug und ein Fahrzeug mit „Schaumlöscheinrichtung“ sowie zwei Fahrräder. Bei dem „Spritzenfahrzeug“ (so im Jahresbericht 1913 genannt) handelte es sich um eine Motorspritze mit batterieelektrischem Antrieb, deren Pumpenleistung 2.000 l/min betrug. Als fortschrittlich war das Schaumlöschfahrzeug zu bezeichnen, das in der feuerwehreigenen Werkstatt entstanden war. Auf ein vorhandenes Fahrgestell mit benzinelektrischem Antrieb, hatte

sie eine Schaumlöschanlage zur Erzeugung von chemischem Schaum (das Luftschaumverfahren lag noch in weiter Ferne!) montiert. Dieses Schaumlöschfahrzeug galt als das erste seiner Art in Deutschland. Erwähnenswert ist die Stationierung einer gespannten Dampfspritze im Jahre 1914. Dabei ist anzumerken, dass die Feuerwehr Hamburg ja erst 1925 voll motorisiert war und die letzten Pferde abgeschafft hatte.

Der neuen Löschbootstation wurde eines der beiden 1913 erbauten Löschboote zugewiesen. Die Wache Petroleumhafen übernahm die „Feuerwehr II“ („Feuerwehr I“ war an der Feuerwache Steinwärder stationiert). Bemerkenswert ist, dass dieses Löschboot nicht bei einer Hamburger Werft, sondern bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Berlin-Marienfelde, also bei einem Automobilhersteller, vom Stapel gelaufen war. Der Grund lag in der Forderung der Feuerwehr, einen Daimler-Benzinmotor als Schiffsantrieb zu verwenden, „weil die Maschinisten mit diesem Motor bereits bei ihren Straßenfahrzeugen vertraut“ seien. Der Vierzylinder-Benzinmotor hatte eine Leistung von 60 PS, die gerade für eine Geschwindigkeit von ca. 16 Stundenkilometern ausreichten. Das Löschboot „Feuerwehr II“ blieb bis 1933 im Dienst. In diesem Jahr wurde es infolge einer Motorexpllosion so stark beschädigt, dass sich eine Reparatur nicht mehr lohnte. Als Ersatz kamen verschiedene Löschboote zum Einsatz, überwiegend die „Feuerwehr III“ (Baujahr 1927).



HAMBURGER FEUERWEHR-HISTORIKER E. V.

1926 wechselte man das erste provisorische Schaumlöschfahrzeug gegen ein moderneres Fahrzeug aus und nahm auch einen stählernen Teleskop-Schaummast für die Tankbrandbekämpfung in Betrieb. Der nach Angaben der Feuerwehr gebaute Teleskopmast konnte bis auf 15 Meter Höhe ausgezogen werden. Mit dieser Ausstattung spezialisierte sich die Wache auf Tankbrände.



Außer einem Löschboot wurden am Ponton seit 1928 sogenannte Ölschlängel vorgehalten. Diese 12 Meter langen zylinderförmigen Schwimmkörper (mit Laufsteg und Geländer) dienten zur Abriegelung des Petroleumhafens gegen die Elbe im Falle des Auslaufens von Mineralölprodukten. Es war Aufgabe der Wache VII, diese Ölschlängel mithilfe des Löschbootes auszubringen. Bis 1934 erhöhte sich die Zahl der Schlängel von 40 auf 60. 1962 trat an die Stelle der Ölschlängel eine Pressluftsperrre.

Obwohl die Feuerwache VII im Zentrum des von zahlreichen Luftangriffen betroffenen Hafens lag, überstand sie den Zweiten Weltkrieg glücklicherweise ohne größere Schäden. Diesen Vorzug machte sich der britische Army Fire Service zunutze und beschlagnahmte die Wache 1945 für seinen Fire Service. Nach Rückgabe der Wache im Oktober 1946 wurde sie personell ausgebaut. Am Ponton lag jetzt das „Löschboot X“ (Baujahr 1943).

Im Laufe der Zeit wechselte die Wachbezeichnung infolge Organisationsänderungen viermal: Aus Wache 7 wurde am 1. Oktober 1946 Wache 14, am 1. Oktober 1965 Wache 83, am 1. September 1969 Wache 16 und schließlich am 1. Januar 1976 Wache 36.

In der Nachkriegszeit wurde die Feuerwache neben einem modernen Tanklöschfahrzeug mit einem der neuen Schaumtankfahrzeuge und einem Unfallwagen ausgestattet.



Die Mannschaft der Wache „P-Hafen“, wie sie im Feuerwehrjargon kurz hieß, wurde wegen des imposanten Blicks auf die Elbe zuweilen von Kollegen anderer Wachen beneidet. Das Wort vom „Schloss am Meer“ machte die Runde. Andererseits war auf dieser Wache „nicht soviel los“, was die Häufigkeit des Ausrückens betraf. Da blieb während der Bereitschaftszeit noch Zeit für ein persönliches Hobby: So mancher Feuerwehrmann nutzte sein Angelzeug zum Angeln in der Elbe. Wenn aber die Alarmglocken ertönten, dann kam es meist „ganz dick“: Mineralöltankbrände, Kesselwagenunfälle und Schiffsbrände forderten die ganze Einsatzkraft und Erfahrung. Beispielsweise bei der Explosion des

Tankmotorschiffes „Marianne“ am 21. Mai 1955 im Petroleumhafen. Bei der Bekämpfung des Folgebrandes kam ein Feuerwehrmann ums Leben.

Nach 62 Jahren, am 15. März 1976, gab die Feuerwehr die Feuerwache Petroleumhafen samt ihrer Löschbootstation auf. Das vorwiegend von der Mineralölindustrie belegte Gebiet gehörte nun zum Ausrückebereich der Feuerwache Finkenwerder. Die auf drei Wachsichten verteilten 57 Feuerwehrbeamten wurden überwiegend an die Wache Finkenwerder versetzt. Das Wachgebäude fiel der Abrissbirne zum Opfer. Ab 1981 war die neu eingerichtete Feuerwache Süderelbe für den Petroleumhafen zuständig.

Manfred Gihl