

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender  
**Herausgeber:** Pro Juventute  
**Band:** 26 (1933)  
**Heft:** [1]: Schülerinnen  
  
**Rubrik:** Feuerlöschboot

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

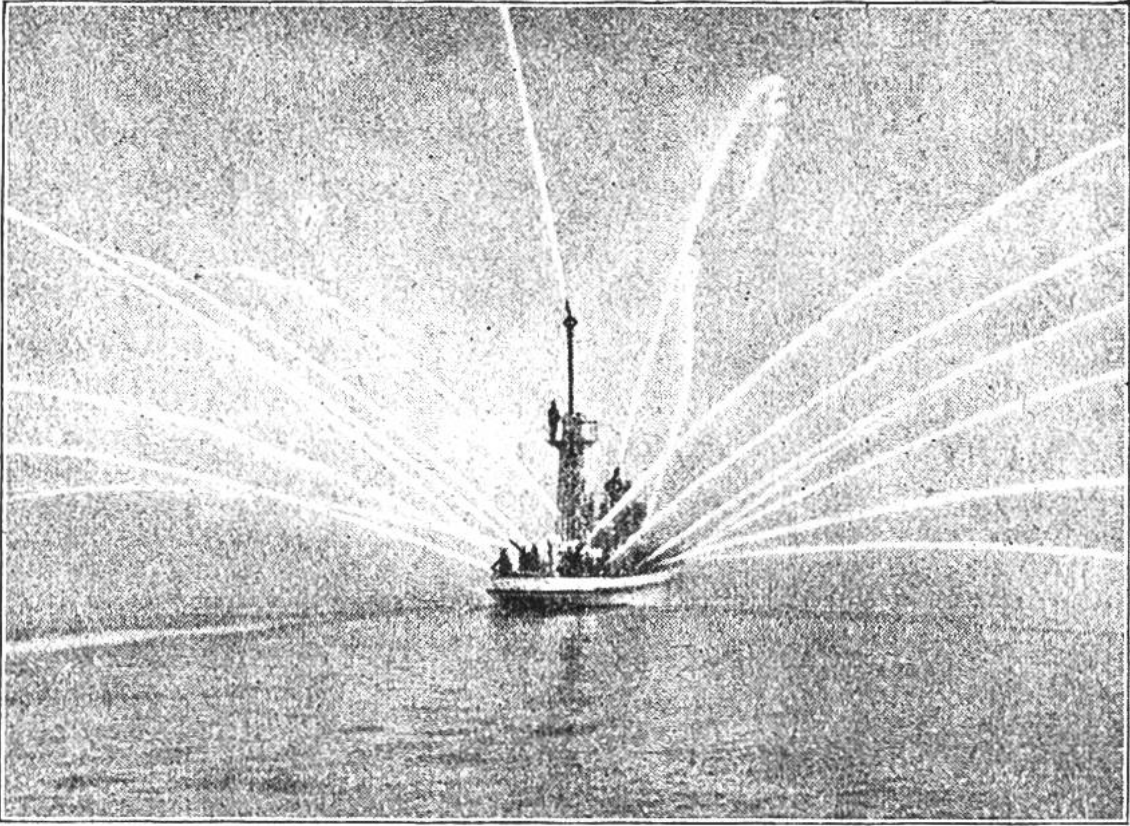
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Grösstes Feuerlöschboot im Hafen von New York. Es spritzt aus 29 Rohren 48 000 l Wasser in der Minute.

## **FEUERLÖSCHBOOT.**

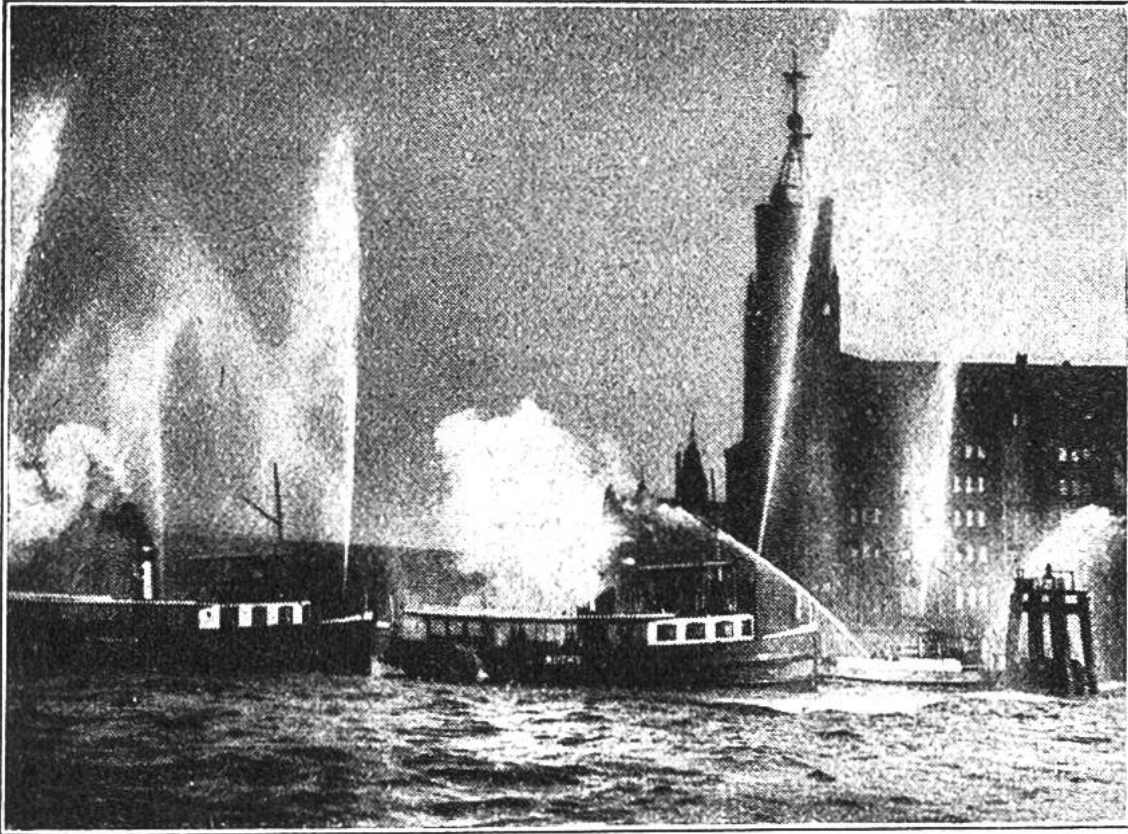
Was in den Städten die Feuerwehrautomobile mit den starken Motorspritzen, das sind in den grossen Häfen die Feuerlöschboote. Die Schätze, die dem Meer anvertraut werden, die Schiffe von den äusserst kostspieligen, schwimmenden Palästen bis zu den einfachen Fischerbarken und Frachtdampfern, samt den Menschen und den Warenladungen an Bord, sind ja nicht weniger von Feuersgefahr bedroht als die Bauten zu Lande. Im Hafen von New York ist ein Feuerlöschboot stationiert, das mit den neuesten Vorrichtungen zur Bekämpfung von Bränden versehen ist. Aus 29 Rohren sendet es 48 000 Liter Wasser in der Minute. (Zum Vergleich sei angemerkt, dass die stärksten Motorfeuerspritzen 3000 Liter in der Minute abgeben.) Ausserdem hat es eine vollständige Radioeinrichtung an Bord, durch welche das Boot alarmiert werden kann. Das Schiff

dient nicht bloss der Bekämpfung von Hafenbränden. Seine Hülfe wird, soweit die Druckkraft reicht, auch für Feuer am Lande in Anspruch genommen. Dabei braucht nur eine der vielen Feuermeldestationen in den Strassen in Betrieb gesetzt zu werden.

Schiffsbrände sind heute glücklicherweise verhältnismässig selten. Immerhin ist die unheimliche Naturgewalt des Feuers oft stärker als alle Abwehrmassnahmen und Vorsichtsmassregeln der Menschen. Es kann etwa ein Dampfkessel explodieren. Da ist es dann leicht möglich, dass das Feuer rasend um sich greift, brennbare Ladungen ansteckt oder gar zu den Kohlenvorräten züngelt. Schiffe mit Ölfeuerung sind noch besonders der Brandgefahr ausgesetzt; denn brennendes Öl ist mit Wasser nicht zu löschen, und sind erst einmal die Öltanks in Brand, dann hilft allein noch rascheste Flucht in die Rettungsboote vor Verderben und Tod. Glücklicherweise jedoch gibt es nun ein zuverlässiges Mittel, die Ölbrände zu ersticken, und zwar in Gestalt eines kohlenensäurehaltigen Schaums. Dieser Schaum breitet sich auf der brennenden Flüssigkeit aus und entzieht dadurch dem Feuer seine notwendige Nahrung, den Sauerstoff der Luft.

Namentlich die grossen Passagierdampfer sind mit allen Sicherheitsvorrichtungen gegen Feuer ausgestattet. Da gibt es besondere Feuermelde-Apparate, die selbsttätig den leisesten Brand augenblicklich anzeigen. Es führen von den Räumen des Schiffes, wo selten ein Matrose hingelangt, Rohre hinauf zur Kommandobrücke und münden hier in einen Glaskasten. Zeigt sich hinter dem Glas das geringste Räuchlein, dann wird allsogleich Kohlenensäure in die Rohre geleitet, welche das Feuer im Keim niederschlägt. Andere Meldeapparate setzen, wenn die Feuerhitze sie berührt, automatisch Alarmglocken in Bewegung.

Ausserdem gibt es in manchen Schiffsräumen eine Art



Übung der Hamburger Feuerwehr mit Löschbooten.

selbsttätig einsetzender Brausen oder Berieselungsanlagen in den Decken. Ein Zapfen aus leicht schmelzendem Metall verschliesst für gewöhnlich die Zuleitung. Entwickelt sich aber Feuer in den betreffenden Räumen, dann bringt die Hitze den Metallzapfen zum Schmelzen, und das Wasser ergiesst sich aus den Brausen. Als letztes Hilfsmittel bleibt dem Seemann in Feuersnot schliesslich die Möglichkeit, zu fluten, was soviel bedeutet, als brennende Schiffsteile unter Wasser zu setzen. Zuerst bei jedem Brandfall werden radiotelegraphisch andere Schiffe zu Hilfe gerufen und die Rettungsboote in Bereitschaft gesetzt.

Aber auch die an Land üblichen Mittel zur Feuerbekämpfung sind an Bord vorhanden. Dazu ist ständig eine Feuerwache auf dem Posten. Beim Bau des Schiffes wird der Gefahr besonders noch durch feuerfeste Wände begegnet, welche die Ausbreitung eines Brandes vollständig verhindern.