

Notizen zur Hamburger Rotkreuzgeschichte

Newsletter des DRK Landesverbandes Hamburg e. V.

*„Das Wasser ist ein freundliches Element für den,
der damit bekannt ist und es zu behandeln weiß.“*

Johann Wolfgang von Goethe (1749 - 1832) deutscher Dichter

Liebe Rotkreuzfreundinnen und -freunde,
liebe an Hamburgs Rotkreuzgeschichte Interessierte,

heutzutage steht der Name „Wasserwacht“ für die Verbindung des Roten Kreuzes mit dem nassen Element. Bei der Wiederbelebung der Wasserrettung im Hamburger Roten Kreuz, Anfang der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts, war schon fast in Vergessenheit geraten, dass vor dem 2. Weltkrieg die Arbeit am und auf dem Wasser für das Hamburger Rote Kreuz eine wichtige Rolle gespielt hatte. Auch damals gehörten schon Schwimmen, Badeaufsicht und Rettung aus dem Wasser zu den Aufgaben. In besonderem Maße - entsprechend dem Rotkreuz-Schwerpunkt einer Mitwirkung im militärischen Sanitätsdienst - war es jedoch vor gut 100 Jahren darum gegangen, sich für einen Einsatz auf Lazarettschiffen vorzubereiten oder Transportmittel herzustellen und zu nutzen, mit deren Hilfe ein schonender Transport von Verwundeten auf dem Wasser ermöglicht werden sollte.

Es ist erfreulich zu sehen, dass die Hamburger Rotkreuz-Wasserwachten inzwischen wieder bei vielen Veranstaltungen in Hamburg, vorrangig an Alster und Elbe, den Wasserrettungsdienst stellen, die Wasserwachten von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern bei Einsätzen an der Küste unterstützen, auf schwierige Hochwasserlagen und Katastropheneinsätze vorbereitet sind und sich aktiv an der Schwimmausbildung beteiligen. Ihr



Dr. Volkmar Schön

Konventionsbeauftragter
des DRK Landesverbandes
Hamburg e. V.

Themenübersicht

Vorwort	Seite 1
Einsatzgebiet Wasser	Seite 1
Badekultur in Hamburg	Seite 6
Anbringen von Tragen in Schiffskörpern für den Wassertransport - Eine Empfehlung der Hamburger Kolonne vom Rothen Kreuz	Seite 8
Lazarettschiff Helgoland	Seite 10
Johan Carl Martin Willhöft	Seite 10
Seenotrettungsmuseum Fehrmann	Seite 11
Die DRK-Wasserwacht	Seite 11
Literaturtipp	Seite 12
Impressum	Seite 12

Einsatzgebiet Wasser

Die Lage Hamburgs am Wasser musste zwangsläufig dazu führen, dass das nasse Element schon früh eine Rolle in der Arbeit der Hamburger Rotkreuzorganisationen spielte. Zunächst - offenbar aufgrund von Erfahrungen aus dem deutsch-französischen Krieg 1870/1871- ging es um schonende Beförderungsmöglichkeiten von Verwundeten. Hier wurde - sofern möglich - eine Beförderung auf dem Wasser für schonender als die Landbeförderung gehalten. Dabei konnten die Rotkreuzeinheiten jedoch nicht auf bewährte Technik zurückgreifen, sondern entwickelten mit technischem Geschick und Improvisationsvermögen eigens für den Transport auf dem Wasser geeignete Hilfsmittel. Improvisations- und Wasser- bzw. Hafenumübungen standen daher regelmäßig auf dem



Signalisieren per Winkflaggen

Übungsprogramm. Insbesondere die Arbeit der Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben.

Der Hamburger Verband der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger bildete seine Mitglieder schon früh für den Einsatz auf Lazarettschiffen aus. Über viele Jahre gehörten bei ihr wie auch bei der Hamburger Kolonne Übungen in Zusammenarbeit mit dem Lazarettschiff „Hansa“ aber auch mit anderen zu Lazarettschiffen umfunktionierten Dampfern vor Hamburg oder Cuxhaven zum Standardrepertoire.

Ab Mitte der 20er Jahre widmeten sich die Hamburger Kolonne und die Kolonne Hamburg-Ost vermehrt auch dem

(Fortsetzung auf Seite 2)

Rettungsschwimmen, indem sie eigene Mitglieder zu Rettungsschwimmern ausbildeten oder Kooperationen mit Schwimmvereinen wie dem Sanitätsschwimmverein „Hamburg“ eingingen.

Zudem hatten diese Schwimmangebote noch andere Effekte: „... alle Kameraden [hatten] die Möglichkeit, am Kolonnenleben teilzunehmen, wenn sie die wiederaufgenommenen wöchentlichen Schwimm- und Badeabende in der Badeanstalt Batholomäusstr. besuchten. Um deren Zustandekommen hat sich besonders Kamerad Lütke verdient gemacht, während Kamerad Pistoll sich um die Ausbildung der Nichtschwimmer bemühte“, heißt es im Bericht der Freiwilligen Sanitätskolonne vom Roten Kreuz Hamburg-Ost für das Jahr 1925.

Herrichtung von und Beförderung mit Schuten

„Im Jahre 1892 begann die [Hamburger] Colonne ... mit Construirung von Vorrichtungen zum Unterbringen von Tragen in Wasserfahrzeugen und Uebung an und in denselben, und zwar auf dem Terrain des Herrn Cordts zu Grevenhof auf Steinwärder, resp. auf dem davorliegenden Canal. Die am 19. Juni 1892 auf Grevenhof stattfindende Schlußprüfung, zu welcher die Gäste mittelst des Dampfers „Zollenführer III“ - von dessen Topp die entfaltete weiße Fahne mit rothem Kreuz zum ersten Mal im Hamburger Hafen wehte - befördert wurden, nahm einen die Erwartungen der Theilnehmer im vollen Maße befriedigenden Verlauf.“ (Jubiläumsbericht 1899)

Und in den „Hamburger Nachrichten“ Nr. 145 des folgenden Tages ist zu lesen: „Seit dem deutsch-französischen Kriege haben die betreffenden Militärbehörden ihr Augenmerk auf den Wasserweg zum Transport von Verwundeten im Kriege gerichtet. Dieser Transport, welcher auf Kähnen ausgeführt wird, bietet dem Verletzten größere Ruhe als der Transport in Eisenbahnwaggons. Die Dampfschiffe, auf welchen bekanntlich eine ständige



Jahr

Bewegung sich fühlbar macht, sind zu solchen Transporten allerdings auch nicht geeignet. Im Falle eines Krieges dürften also die großen Flußkähne eine Rolle spielen. Die gestrige Uebung...bewies die Nützlichkeit dieser Einrichtung in vollstem Maße.“

„In dem Jahre 1894 wurden die Wasser-Uebungen im größeren Maße betrieben, auch mit den nach eigener Construction hergerichteten offenen und verdeckten Wasserfahrzeugen Schlepversuche mittelst Schlepddampfern unternommen.“ (Jubiläumsbericht 1899)

Der Ideenreichtum der Hamburger Rotkreuzorganisation erregte auch bald die Aufmerksamkeit in Berlin. In einem Schreiben an den Vorstand der



Übung des Schutenverbands des Roten Kreuzes

Hamburger Colonne des Rothen Kreuzes von Dr. Körting, Oberstabs- und Regimentsarzt, vom 18. Februar 1895 heißt es : „...Die Herren der Medicinal-Abtheilung [des Königlich Preußischen Kriegsministeriums] welche jetzt den Wassertransport in jeder Weise zu fördern suchen, haben - eine Reihe von weiteren Fragen an die Sache geknüpft, zu deren Beantwortung der kommende Sommer praktische Gelegenheit geben wird. Es handelt sich um:

1. Schutz der oben außen Verladenen vor dem Herabfallen bei bewegter Wasseroberfläche,
2. Schutz vor Sonne und Regen,
3. Zusammenkoppelung mehrerer Schuten zu einem fahrenden Lazareth; Raumberechnung, Unterkunft des Personals, Erschütterungen durch die Schraube des Schleppers, Fahrversuche im fließenden Wasser.

All diese Dinge werden Ihren thätigen und tüchtigen Mitgliedern erwünschte Gelegenheit geben, auch fürder ihren praktischen Eifer an den Tag zu legen.“ (Jubiläumsbericht 1899)

Der Sommer kam, und die Gelegenheit ebenso am 21. Juli 1895: „Der aus einem Dampfer, einer in Gegenwart der Gäste als schwimmendes Lazareth hergerichteten und mit 24 Verwundeten beladenen Schute, sowie zwei von Gästen und Begleitmannschaften benutzten Schuten á 70 Tons gebildete Schlepzug wurde aus dem engen Reiherstieg, die scharfen Curven ohne jegliche Störung nehmend, in die freie Elbe geführt und bewegte sich dann auf dem Strom, viele in voller Fahrt befindliche Dampfer passierend, bis zu den Elbbrücken, jenseits derselben in großem Bogen schwenkend und dann zurückfahrend. Die ganze, fast drei Stunden währende Uebung fand bei strömendem Regen statt, jedoch bewährte sich die Lazareth-Schute Dank ihres aus Persennigen hergestellten Schutzdaches als absolut wasserdicht. Die Uebung verlief zur Zufriedenheit der Gäste.“ (Jubiläumsbericht 1899)

(Fortsetzung auf Seite 3)

Eine entsprechende Bestätigung erhielt die Kolonne auch seitens der Medicinal-Abtheilung des Kriegsministeriums durch den General-Stabsarzt der Armee und Chef des Sanitäts-Corps mit einem Schreiben vom 12. August: „Gleichzeitig spreche ich dem Vorstande für die gefällige Übersendung der Photographischen Abbildungen, sowie der Druckschrift, betreffend verbesserte Construction von Tragestangen bzw. Vorrichtungen für den Verwundeten-Transport auf dem Wasserwege meinen ergebensten Dank aus.“

Nach Ansicht der „Hamburger Nachrichten“ Nr. 170 vom 22. Juli 1895 wurde eine Übung des Transports von Verwundeten auf dem Wasserweg in diesem Umfang gar zum ersten Mal in ganz Deutschland ausgeführt.

Wesentliche technische Beiträge für diese Übung leistete das Mitglied der Hamburger Kolonne Willhöft. Seine Entwicklung wurde anschließend in das Unterrichtsbuch für Sanitätskolonnen und in die Heeres-Krankenträger-Ordnung aufgenommen.

In den folgenden Jahren werden Übungen mit zu Lazarettschiffen hergerichteten Schuten jährlich in verschiedenen Teilen des Hafengebietes wie Waltershof, Wilhelmsburg oder Petersenkai durchgeführt. Häufiger wird dabei auch die Übernahme von bzw. die Übergabe an Dampfer wie den Reichspostdampfer „Tabora“ der Woermann-Linie u.a. geübt.

Am 8. Februar 1912 erreichte erneut ein Auftrag des Reichsmarineamtes in Berlin die Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz: Die Übung fand am 12. Mai 1912 statt: „4 Ärzte, 24 Führer und 152 Mannschaften traten in Tätigkeit; außerdem spielten 12 Unteroffiziere und 108 Mann des Regiments Hamburg die Rollen der Verwundeten. Die Hamburg-Amerika-Linie hatte ihren Hochsee-Leichter Rhein, die Herren Lütjens und Reimers einen Schlepper und zwei Kastenschuten und Herr R. Gaede einen Schlepper für die Übung zur Verfügung gestellt.“

Es sollte erprobt werden, wie Verwundete, die auf Leichtern elbauwärts eingetroffen sind, am schmerzlosesten und schnellsten in ein Lazarett gebracht werden könnten, das in den Auswandererhallen auf der Veddel



Übung des Schutenverbands des Roten Kreuzes

eingrichtet wird.

Die erste Abteilung ... beförderte 40 Verwundete in einem Schlepper auf dem Wasserwege, die zweite ... in einer Kastenschute zur Landungsbrücke und von dort zu Fuß, die dritte ... auf einer Schute an den O'Swaldkai, von dort in 6 Güterwagen bis in die Nähe der Auswandererhallen und zuletzt zu Fuß in das Lazarett, ... Alle drei Wege erwiesen sich als wohl benutzbar, wenn auch auf dem ersten die Verwundeten am schonendsten befördert werden können.“ (Kolonnenbericht 1912)

Ähnliche Übungen fanden auch noch während des 1. Weltkriegs, allerdings wohl nur noch zwei Mal statt, so am 9. Juli 1916, immerhin mit einer Beteiligung von rund 200 Mann. Auch hier wurden wiederum neue Ideen erprobt: „...In die eine Schute von 80 Tons wurde das von unserem Mitgliede Willhöft erfundene Zelt mühelos eingebaut und mit Segeltuch überdeckt. Es besteht aus zusammenlegbaren Holzgestellen, bietet für 16 Krankentragen Platz und gestattet bis zum Einlegen der letzten Trage einen bequemen Verkehr. Hinten in der Schute blieb noch Platz zum Hineinheben und Raum genug zum Aufstellen von 2 Willhöftschen Keilsystemen für im ganzen 4 Tragen, die gegen den starken Regen mit Persennigen notdürftig aber ausreichend geschützt wurden. In die andere etwas kleinere Schute wurde unser Schutenbehelfssystem eingebaut, das für 24 Tragen Platz bot.“ (Kolonnenbericht 1916)

Im 1. Weltkrieg trat an die Stelle von Übungen nunmehr mehrfach der Ernstfall. Bereits kurz nach Kriegsausbruch, am 27. August 1914 traf im

Hansahafen der Dampfer „Portia“ aus Wilhelmshaven mit 29 schwer- und 52 leichtkranken Matrosen und Seesoldaten ein, die seitens der Kolonne in Schuten zum Marinelazarett befördert wurden. Am 5. Dezember desselben Jahres brachte der Dampfer „Kehrwieder“ 90 Verwundete. Für das Jahr 1915 beschränkte sich der Wassertransport auf vier Fahrten, am 20. und 28. April, am 18. Mai und am 3. Juni. Bei

diesen wurden von Hahnöfersand insgesamt 655 kranke Russen mit Schuten abgeholt und in das Marinelazarett auf der Veddel bzw. nach Güstrow verbracht. Die Jahresberichte 1916 und 1917 der Hamburger Kolonne verzeichnen keine Wassertransporte.

Nach dem Krieg wird diese Art der Übungen oder gar Einsätze erst wieder im Kolonnenbericht von 1930 erwähnt. Demnach stand in jenem Jahr am 22. Juni das Herrichten einer Schute zum Krankentransportschiff im Hafen unter Beteiligung von 70 Mann auf dem Übungsprogramm.

Auch die Mitglieder des Hamburger Verbandes der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger beschränkten sich bei ihren Wasserübungen nicht auf solche mit dem Lazarettschiff „Hansa“. So fand am 30. November 1913 eine Übung statt, der die Idee zugrunde lag, „daß zwischen Moorfleth und Billwärder an der Bille ein größeres Gefecht stattgefunden hatte ... und die über die Bille führenden Brücken vom Feinde zerstört waren und jede Verbindung unterbrochen war. ... Nachdem die Verwundeten mit vieler Mühe und Überwindung mannigfaltiger Hindernisse nach dem ersten Etappenplatz an der Bille - dem in liebenswürdiger Weise von der Firma Hell & Stahmer, chemische Fabrik, Billwärder, zur Verfügung gestellten Fabrikgelände - geschafft waren, wurden sie mittels Handkrahns in die für diesen Zweck von der Improvisationsabteilung in zweckentsprechender Weise eingerichtete gedeckte Schute gebracht. Von den Mannschaften wurde das schwimmende Lazarett nun die Bille hinauf nach dem inzwischen

(Fortsetzung auf Seite 4)

eingerrichteten Hauptverbandsplatz gefahren. Dieser Platz und die Schuten waren in entgegenkommender Weise von Herrn J.P.W. Lütgens, Stadtdeich, für diese Übung zur Verfügung gestellt worden.

Nachdem die Verwundeten ausgebootet und nach dem Hauptverbandsplatz getragen worden waren, wurden sie verpflegt, die Notverbände gewechselt und teilweise erneuert.“ (Jahresbericht des Verbandes Hamburg der Genossenschaft 1913/1914)

Improvisation und Floßbau

Nicht nur Schuten wurden zur Beförderung von Verletzten verwendet, die Kolonnenmitglieder lernten auch, im Notfall Flöße für den Transport herzustellen. So verzeichnet der Jahresbericht der Hamburger Kolonne für den 17. August 1913 eine entsprechende Übung in Wilhelmsburg:

„Aus 3 auf dem Wasser liegenden Booten wurde mit Hilfe der am Übungsort lagernden Bretter ein Floß hergestellt, eine verdeckte Schute und ein Blockwagen wurden zur Aufnahme von Verwundeten hergerichtet und das Verbandszelt aufgeschlagen. Nachdem dann die Verwundeten in der Schute und auf dem Wagen untergebracht waren, wurde mit dem Floß eine Überfahrt an das andere Ufer versucht; dann wurden die Verwundeten in das Zelt getragen.“

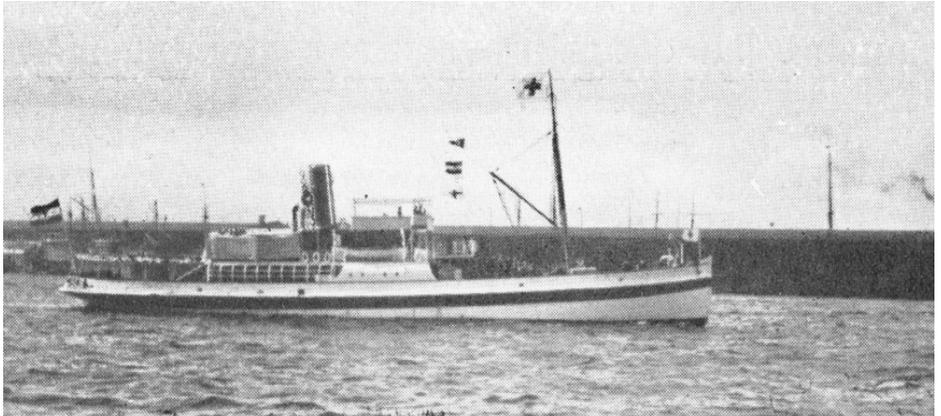


Floßübung

Vergleichbare Übungen fanden jedoch nicht nur an der Elbe statt. Im Jahresbericht der Hamburger Kolonne von 1905 ist vermerkt, dass am 4. Juni gemeinsam mit der Wandsbecker Sanitätskolonne eine Übung auf dem Gelände der Helbringschen Fabrik in Wandsbek stattfand, zu deren Inhalten

auch der Bau eines Floßes und Transport von Verwundeten über die Wandse gehörte.

Auf Lazarettschiffen



Lazarettschiff Hansa

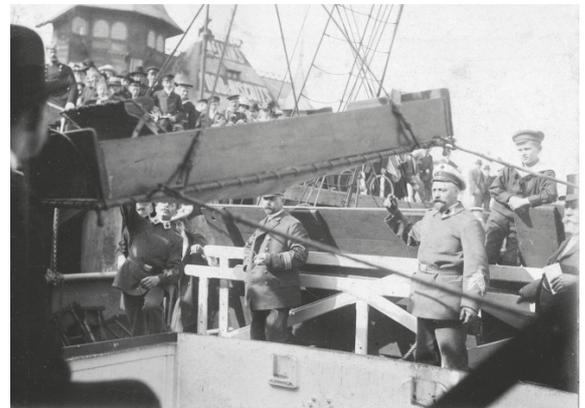
1899 begann eine intensive Zusammenarbeit der Genossenschaft freiwilliger Krankenträger mit dem Lazarettschiff „Hansa“ der Hamburg-Amerika-Linie. „Die „Hansa“ hat eine Länge von 47,85m, eine Breite von 9,92m, eine Seitenhöhe von 4,83m, einen Brutto-Rauminhalt von 528 Reg.-Tons. Das vordere Haupt- und Raumdeck ist für Lazarettzwecke eingerichtet und enthält 27 feste und 27 Schwingkojen. Letztere sind zwischen zwei eisernen Stützen in der Längsrichtung des Schiffes aufgehängt, so daß sie beim Schlingern des

Dampfers stets waagrecht verbleiben. Die neueren Kojen (System Kaumann) sind so

eingerichtet, daß sie am Lande als Feldbetten und Tragen verwendet werden können. Zwei bequeme Treppen von je 1,10m Breite bilden den Zugang in das Lazarett. Die Verwundeten werden in den Schwingekojen durch die großen Ladeluken mittels Ladebaum und Dampfwinde nach beiden Räumen hinabgelassen. Im oberen Lazarett ist ein durch breite Flügeltüren zugängliches Operationszimmer abgeteilt und mit allen erforderlichen Einrichtungen versehen. Vor dem Lazarett befinden sich die Apotheke und ein Raum für Vorräte, hinter dem Lazarett Wohn- und Schlafräum für das Pflegepersonal. Auf dem Brückendeck liegen hin-

ter dem Kapitänszimmer eine geräumige Kammer für zwei Ärzte sowie die erforderlichen Nebenräume. Das Lazarett im Vorderraum dient zur Aufnahme von Verwundeten und Kranken ohne

Ansteckungsgefahr; für Infektionskranke können auf dem Bootsdeck besondere Baracken aufgebaut werden.“ (Jubiläumsbericht der Genossenschaft 1911)



Schwingkoje

1899 trat auch der Leiter der „Hansa“, Kapitän G. Kaumann, der Genossenschaft bei. Er ermöglichte dem Verband, „den an ihn sowohl bei den großen Übungen auf der Elbe als auch bei den Seeübungen mit der Kaiserlichen Marine gestellten Anforderungen jederzeit gerecht zu werden. ...“ (Jahresbericht des Hamburger Verbandes der Genossenschaft 1909)

Im Jahr 1907 kam erstmals die neu entwickelte, zusammenklappbare Lazarett-schwingekoje, die gleichzeitig als Trage und Feldbett Verwendung finden konnte, zum Einsatz. Zwischen Twielenfleth und Stade waren Verwundete aufzusuchen und in das von der

(Fortsetzung auf Seite 5)

Genossenschaft eingerichtete Lazarett bei der Twielenflether Mühle zu transportieren. Von hier aus wurden sie mittels Trage oder Schwingekoje auf die an der Brücke liegende „Hansa“ verbracht, auf dem Schiff verpflegt und nach Hamburg gefahren.

„Am 21. Juni [1909] hatte der Verband die hohe Ehre, Sr. Majestät dem Deutschen Kaiser in Cuxhaven eine Rettungsübung der „Hansa“ vorzuführen. ... Der Plan der Übung war der, eine größere Anzahl von Schiffbrüchigen eines sinkenden Schiffes möglichst schnell an Bord der „Hansa“ zu bringen. Zu diesem Zwecke wurden von dem Schwimmklub „Poseidon“ zu Uhlenhorst eine Anzahl Mitglieder in liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellt. Der Kaiser hatte sich die Übung von seiner Pinasse aus angesehen und sprach in lobenden Worten seine Anerkennung über das Geschehene aus.“

Eine weitere, zweitägige Übung im selben Jahr fand im September in der Ostsee statt.

„Am 13. September morgens dampfte die „Hansa“, von der Hamburg-Amerika-Linie vollständig als Lazarett-schiff eingerichtet und von 16 Mitgliedern des Verbandes Hamburg besetzt, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Kiel, wo das Schiff am 13. September um 11 Uhr abends eintraf. ... Am Nachmittage des 14. September begann die Übung. Zuerst wurde der neue Rettungsapparat vorgeführt. Zehn schwimm-sichere Leute von S.M.S. „Mecklenburg“ hielten sich an einem treibenden Floß fest und wurden vermittelst des Rettungsapparates der „Hansa“ an Bord gehievt. Die Vorführung ging glatt und sicher von statten. Hierauf dampften „Mecklenburg“ und „Hansa“ in See. Gegen 4 Uhr nachmittags erhielt „Hansa“ Befehl, längs-seit zu kommen und Verwundete an Bord zu nehmen. Die Verwundeten wurden in den Lazareträumen, die Infektionskranken in den Isolierbaracken des Schiffes untergebracht. Die übernommenen 24 Verwundeten wurden an Bord der „Hansa“ verpflegt und alsdann wieder auf die „Mecklenburg“ zurückgegeben.

Bei Einbruch der Dunkelheit wurden die Übungen wiederholt. ... Die Schwingkojen (System Kaumann) wurden von den Ärzten als vorzügliche Transportmittel, speziell für Lazarett-schiffe, bezeichnet. Abends um 11 Uhr waren die Übungen beendet.“ (Jahresbericht des Hamburger Verbandes der Genossenschaft 1909)

Bei dem Rettungsapparat handelte es sich um einen von Kapitän G. Kaumann entwickelten Apparat, mit dem bis zu 30 Personen gleichzeitig aus dem Wasser gerettet werden konnten. Kriegsschiffe führten während der Schlacht keine Rettungsboote mit sich. Im Falle eines Treffers mussten Lazarett-schiffe die Unglücksstelle schnellstmöglich ansteuern. Auf dem Netz am unteren Ende der Vorrichtung fanden verletzte und erschöpfte Matrosen Platz.

Kaumann war auch der Erfinder der Schwingkoje, mit der man Verwundete ohne Umbettung an Land überführen konnte.

Während die Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger eine intensive Zusammenarbeit insbesondere mit dem Lazarett-schiff „Hansa“ pflegte, war die Hamburger Kolonne seltener in derartige Aktivitäten eingebunden.



Besatzung des Lazarett-schiffs Hansa

Der Kolonnenbericht für das Jahr 1906 verzeichnet so z.B. unter der Rubrik Übungen: „Am 6. Mai eine Hafens-übung am Petersenquai an Bord des Woermann-Dampfers „Lucie Woermann“, wobei besonders das Hantieren mit Tragen in den engen Schiffsgängen und das Unterbringen der Verwundeten in den Kojen geübt wurde.“

Schwimmen und Rettungsschwimmen

Da eine der Haupttätigkeiten der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger im Zusammenhang mit dem Lazarett-schiff „Hansa“ und damit mit Aktivitäten am Wasser stand, war es schon früh ein Anliegen der Führung, dass Mitglieder zumindest in der Lage waren zu schwimmen. Daher wurde eine Anzahl von Mitgliedern ab 1910 durch den Sanitäts-Schwimmverein Eimsbüttel von 1895 im Schwimmen unterrichtet.

In der Hamburger Kolonne ging man 1925 einen Schritt weiter: „In den letzten Monaten des Jahres wurden noch einige Kameraden im Rettungsschwimmen ausgebildet.“ (Jahresbericht der Kolonne 1925)

Im Jubiläumsbericht der Kolonne von 1934 ist vermerkt, dass 1925 mit der Ausbildung der Kolonnenmitglieder im Rettungsschwimmen ein neuer Ausbildungszweig eingeführt wurde. Man hoffe, dass recht viele diese Kunst erlernen, um Ertrinkende retten zu können. In dem Mitgliederverzeichnis aus jenem Jahr sind unter der Leitung eines Gruppenführers insgesamt acht Kolonnenmitglieder als Rettungsschwimmer aufgeführt, darunter Heinrich Buck, der nach dem 2. Weltkrieg Vorsitzender des Kreisverbandes Hamburg-West (heute Eimsbüttel) wurde.

Die Kolonne Hamburg-Ost ist hinsichtlich des Rettungsschwimmens einen anderen Weg gegangen. Nach dem Bericht des Hamburger Landesvereins vom Roten Kreuz über das Jahr 1927 schloss sich in diesem Jahr der Sanitäts-Schwimmverein Hamburg von 1889 der Kolonne an. Damit verfügte diese über eine eigene Rettungsschwimmer-Staffel, die die Hamburger Besucher des Stadtparkbades betreute. ■



Badekultur in Hamburg

Ab dem 18. Jahrhundert entwickelte sich auch in Hamburg eine ausgeprägte Badekultur, vor allem an Alster und Elbe.

An der Alster

Ein Vorreiter der Flussbadeanstalten in ganz Deutschland war das von Johannes August Arens entworfene Badeschiff auf der Hamburger Binnenalster, mit dem auch die Geschichte der Badeanstalten in Hamburg begann. 1792 konnten Hamburger Bürger Aktien im Wert von 20 Mark für das Badeschiff zeichnen, das ein Jahr später in Form eines Hauses auf einem Floß eröffnet und nahe dem Jungfernstieg verankert wurde. Zum Badeschiff ließ man sich mit einem Boot übersetzen. Das Badeschiff war 80 Fuß lang und 40 Fuß breit, in der Mitte befand sich ein Gang, von dem zu beiden Seiten je sechs Kammern abgingen, in denen die Badenden sich an- und auszogen. Von den Kammern führte dann eine Treppe in die Badekästen, die aus Latten gebaut im Wasser hingen und durch die das Wasser mittels seitlich angebrachter Löcher strömte. Die Gäste nahmen also eher eine Art Naturbad als dass sie schwimmen konnten. Das Badefloß war täglich von 5 - 22 Uhr geöffnet und bis 1810 in Betrieb. Danach wurde es durch ein Badeschiff abgelöst.



Hamburg, Bootshaus „Nemania“ - Alsterlust - Lombard-Brücke

1888 entstand etwas weiter östlich auf Anregung der Patriotischen Gesellschaft die, vom Architekten Georg Thielen entworfene, Badeanstalt Alsterlust in Verbindung mit einem Lokal auf 900 Pfählen. Sie verfügte über je ein Schwimmbassin für Herren und

Damen und existierte bis 1940. Der Zugang war über einen vom Lombardswall ausgehenden Steg oder mittels Dampfboot möglich.

Eine weitere Badeanstalt entstand auf der Außenalster gegenüber dem Mundsburger Damm, die spätere Badeanstalt Schwanenwik. Und letztendlich gab es noch seit 1859 die private Lony'sche Badeanstalt nahe der Fernsicht zwischen Winterhude und Harvestehude.

An der Elbe

An Norder- und Süderelbe befanden sich seit dem 18. Jahrhundert an zahlreichen Stellen Flussbadeanstalten und freie Badeplätze.

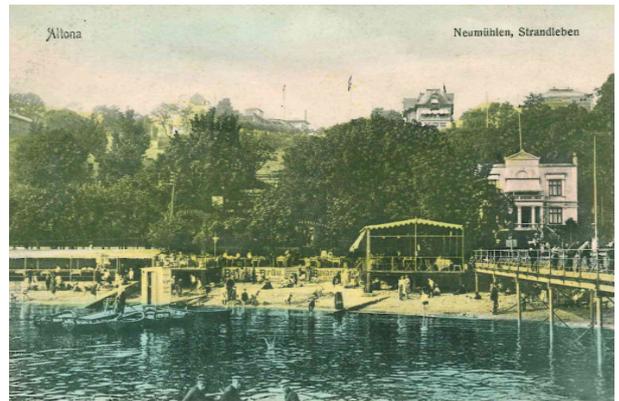
Vor Altona und weiteren preußischen Orten am Nordufer der Elbe

1877 wurde das Baden am offenen Strand zwischen Blankenese und Oevelgönne aus Gründen der Schamhaftigkeit polizeilich verboten, zu viele Beschwerden über badende Gesellen, Lehrlinge aber auch Fabrikarbeiter aus Ottensen waren bei der Kirchspielvogtei eingegangen.

Von Oevelgönne bis zur westlichen Stadtgrenze wurde der Aufenthalt am Strand im Badeanzug erst 1925 durch Polizeiverordnung gestattet. Von da an sorgten jedoch auch städtische Strandwächter für Ordnung und Sauberkeit, es gab Trinkwasserzapfstellen, der Altonaer Schwimmverein stellte abends und an Wochenenden eine Schwimmaufsicht und man konnte sogar einen Strandkorb nehmen.

Dennoch - Baden war auch schon früher möglich. Als sich Oevelgönne im 19. Jahrhundert immer mehr zu einem

Ferienort für die Hamburger entwickelte, blieb es nicht bei der schönen Aussicht aufs Wasser. 1827 hatten Dr. Salomon Ludwig Steinheim und



der Kaufmann Carl-Theodor Arneemann zwischen Altona und Neumühlen eine Flussbadeanstalt gegründet. Siebzig Jahre später stellte dessen Besitzer, Wientapper, bei der Stadt den Antrag, an den Landungsbrücken von Neumühlen neue Duckdalben einschlagen zu lassen, um die Badeanstalt wieder in Betrieb zu nehmen. Die Stadt war zwar von der Wasserqualität der Elbe an dieser Stelle nicht überzeugt, stellte aber dennoch 7.500 Mark für die Erneuerung der Dalben zur Verfügung.

1889 eröffnete Adolph C. Th. Sievert in Oevelgönne 38 die Wirtschaft „Zum Bäcker“. Von da an konnte man unterhalb der Wirtschaft zunächst die Kinder mit hochgekrempelten Hosenbeinen im Wasser sehen, an heißen Tagen frönten jedoch auch die Erwachsenen dem Badevergnügen - allerdings immer in züchtiger Badekleidung mit Hose, Hemd und Leibchen.

Ab 1892 kamen die von Nord- und Ostsee bekannten Badekarren auch hier zunehmend in Mode, auch wenn es bereits ältere Darstellungen mit Badekarren vor Blankenese von 1840 gibt. Sie waren einfach die Krönung der Züchtigkeit. In Neumühlen betreten die Badenden den Karren über einen Steg, beides auf Rädern stehend. So konnte der Karren bei Ebbe genauso wie bei Flut in die richtige Wassertiefe

(Fortsetzung auf Seite 7)

gebracht werden. Im Karren gab es einen kleinen Holzverschlag, um sich umzuziehen. Von diesem aus gelangte man über eine Strickleiter ins Wasser. Damit jedoch alles schön unbeobachtet blieb, war über die Wasserfläche vom Karren aus ein Verdeck gespannt, das bis auf die Wasseroberfläche reichte. Meist war es nur ein kurzes Badevergnügen, da die Karren halbstundenweise vermietet wurden. Aber das entsprach auch ganz dem ärztlichen Rat: „Drei- bis viermal kurz hintereinander eintauchen und dann an die Rückreise denken, da sonst die angenehme Glut, die man beim Aussteigen empfinden muss, in Schauer übergeht.“

Badekarren waren an der Elbe unterhalb vom Mühlenberg über eine Treppe vom Hirschpark zum Strand auch noch in den dreißiger Jahren zu sehen, sie erinnerten jedoch eher an Toilettenwagen.



Weiter elbabwärts gab es bei Teufelsbrück zwar keine öffentliche Badeanstalt, aber sowohl der große Strand am Anleger als auch die Mohle, an deren Ende sich eine Treppe befand, luden doch zum Baden ein.

Auch vor Nienstedten gab es einen Strand, der in den ersten Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts noch wesentlich breiter war als heute und den damals noch nicht Steine befestigten. Die Hamburger suchten diesen Strand, von der S-Bahn Kl. Flottbek aus, zu Fuß gehend auf. Die hölzerne Treppe beim Hotel Jacob hinunter erreichte man einen kleinen hölzernen Badewagen samt Badewärter. Die Badekabinen waren auf Pfählen errichtet.

1888-1901 hatte Johannes A. Breckwoldt etwa 80 m stromauf der Landungsbrücke von Blankenese ein Badeschiff liegen. Es handelte sich um

ein umgebautes 150 m langes Fährschiff aus Lauenburg, das je zehn Badeabteilungen für Männer und Frauen aufwies, die durch Bretterwände getrennt waren. Verstellbare Klappen in den Wänden sorgten für den gewünschten Wasserdurchfluss. Diese Art des Badens erfreute sich jedoch nur eingeschränkter Beliebtheit, führte die Abtrennung der Badenden in kleinen Kabinen doch zu einem sehr einsamen Vergnügen. Zudem war das notwendige Verholen des Schiffes im Winter recht kostspielig.

Lukrativer war da schon der Bootsverkehr, den Breckwoldt zur „Blankeneser Badedüne“, Schweinesand, hin betrieb. Ab 1927 wurde hier wohl unter Nutzung eines Badebootes zum An- und Auskleiden das Badevergnügen organisiert. Schon die An- und Abfahrt und der Ausblick auf Blankenese hatten einen eigenen Wert. Die Gäste reisten meist mit Picknickkorb an und versorgten sich selbst.

Zwischen Blankenese und Nienstedten gelegen bestand seit 1912 eine Gemeindebadeanstalt unterhalb Baur-Park mit Bademeister-Betreuung, die bis Anfang des 2. Weltkriegs in Betrieb war. Eine 23 m lange Laufbrücke führte vom Kirchenfußsteig zum, auf eisernen Füßen stehenden, Umkleidegebäude. Bojen

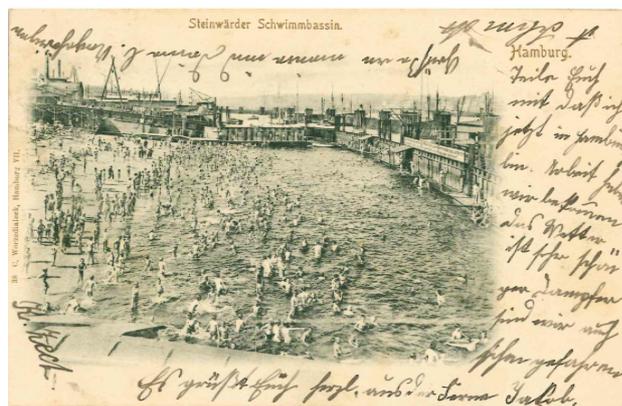
markierten den Nichtschwimmerbereich und für den Notfall lag ein Rettungsboot bereit. Der Eintritt kostete 20 Pfennige für Erwachsene und 10 für Kinder.

Am weitesten stromab gelegen - bezogen auf die heutige Stadtgrenze Hamburgs - lag der Sandstrand vor dem Steilufer von Wittenbergen. Nachdem Rissen 1883 an den Verkehr der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft mit Verbindung nach Hamburg angeschlossen war, nahm die Zahl der Ausflügler stetig zu. In den 20er Jahren verzeichnete das Freibad Wittenbergen an sonnigen Sonn- und Feiertagen bis zu 5.000 Tagesgäste.

1923 wurde ein 35 ha großes Strand- und Wiesengelände eingezäunt und das Baden außerhalb der Umzäunung verboten. Aber man konnte nicht nur Baden, es war eine Art frühes Erlebnisbad. Ein Musikpavillon, ein Spielcasino, eine Schießbude, ein Kettenkarussell und Verkaufsstände mit Erfrischungen sorgten für Unterhaltung. Der Eintritt kostete an Werktagen 20, an Sonntagen 30-50 Pf. Es gab sogar die Möglichkeit, in Mietzelten zu übernachten.

Auf der Südseite der Norder-Elbe

Im Jahr 1834 eröffnete der Werftbesitzer A. H. Johns eine schwimmende Badeanstalt für Männer und Knaben zunächst auf dem Kleinen Grasbrook, 1849 wurde sie auf den Großen Grasbrook verlegt. Zu dieser Zeit war sie die einzige Elbbadeanstalt innerhalb der damaligen Stadtgrenzen Hamburgs. Der Zugang führte quer über das Gelände der Werft, vorbei an Krähen, der Kesselschmiede und dem großen Dock. Bis 1887 wurde sie bei Hafenerweiterungen mehrfach verlegt, bis sie sich am Veddeler Ufer befand. Gleich daneben entstand auf eisernen Pontons schwimmend eine Badeanstalt für Frauen und Mädchen. Zwischen den beiden Badeanstalten lag der Fähranleger, von dem aus die Besucher für 2 Pf. für Hin- und Rückfahrt mit dem nördlichen Elbufer verbunden waren. Der Eintritt in die Badeanstalt war kostenlos. Der Sanitäts-Schwimmverein veranstaltete in der Badeanstalt auf der Veddel Schwimmfeste mit Wettbewerben. 1913 musste der Standort wegen einer nochmaligen Hafenerweiterung endgültig aufgegeben werden. Viele badeten danach, aber auch schon zu Zeiten des Betriebs außerhalb der Anstalt in Sichtweite der Eisenbahnbrücke.



(Fortsetzung auf Seite 8)

Am Steinwärder Ufer, schräg gegenüber den heutigen Landungsbrücken, lag seit 1864 eine weitere hamburgische, 1875 erweiterte öffentliche Badeanstalt für Männer und Knaben, das Wilhelminenbad. Bretterwände trennten hier ein Stück vom Strand ab. Umkleidekabinen und sanitäre Räume aus Holz auf Pontons bildeten auf dem Wasser ein rechteckiges Becken. Vor Sog und Schwell vorbeifahrender Schiffe schützte eine in den Fluss hineingesetzte Schwellschutzmauer. Es gab mehrere Einmetersprungbretter sowie Drei- und Fünfmetertürme. Im Jahre 1889, mit dem seit drei Jahrhunderten heißesten Mai, kamen allein in dieses Bad 320.000 Badegäste.

Vom Mai bis Oktober war am westlichen Ufer der Köhlbrandmündung bis in die 30er Jahre des letzten Jahrhunderts der Kinderspiel- und Badeplatz Köhlbrand geöffnet. Von St. Pauli aus war er in wenigen Minuten mit dem Fährdampfer zu erreichen, Kinder zahlten für die Überfahrt 10 Pf. Der Strand war 800 m lang und hatte eine rund 40.000 Quadratmeter große Sandfläche. Der Platz war in einen öffentlichen und in einen geschlossenen Platz der Ferienkolonie Köhlbrand für Kinder so genannter unbemittelter Kreise geteilt. Die Elbe war mit einem Holzzaun abgesperrt, gebadet wurde bei Flut, wenn das Wasser den Holzzaun überspülte. Dieser gab dann aber immer noch eine Begrenzung ab. Die Was-

seraufsicht lag bei geschulten Kräften der Polizeibehörde. Kleinere Kinder badeten bei niedrigem Wasserstand in den Prielen, die sich bei Flut gefüllt hatten. An heißen Tagen wurden bis zu 15.000 Gäste gezählt.

Auf der Elbe entstand vor dem Fährkanal 1865 die Peel'sche Damenbadeanstalt. 1889 wurde sie vom Fährkanal zum Grevendamm geschleppt, weil an der alten Stelle ein Schwimmdock errichtet werden sollte. Am neuen Standort wurde die Badeanstalt nicht nur vergrößert sondern jetzt auch von Land aus zugänglich gemacht und 1891 wiedereröffnet.



Stromauf folgten weitere Bäder wie das Freibad in Overwärder.

Hallenbäder

Die älteste deutsche Warmbadeanstalt entstand 1855 - wiederum von der Patriotischen Gesellschaft angeregt

und von W. Lindley entworfen - ebenfalls in Hamburg am Schweinemarkt nahe dem heutigen Hamburger Hauptbahnhof. Dort gab es 65 Badewannen - 49 für Männer und 16 für Frauen - Dampfbäder und Sauna, aber kein Schwimmbad. Im Mittelpunkt stand die Hygiene und nicht die Bewegung. Das erklärt auch, warum es 56 Stände zum Wäschewaschen gab. Über ein Schwimmbad hingegen verfügte die zweite Einrichtung dieser Art, die 1881 am Schaarmarkt fertiggestellt wurde.

In Altona entstand 1880/1881 das erste Hallenbad in der Bürger-, heute Thedestraße, das sogenannte Thedebad. Es war als öffentliche Badeanstalt für die überwiegend ärmere Bevölkerung in der Altstadt gedacht. Es ist das älteste, heute noch bestehende Gebäude eines Bades in Hamburg, auch wenn es inzwischen für Büros und Ateliers genutzt wird. 1912 gab es in Hamburg bereits 8 Warmbadeanstalten mit zusammen 11 Schwimmhallen, 458 Wannenzellen und 157 Brausezellen.

1898 wurde in Hamburg das Schulschwimmen, ab 1918 als pflichtmäßiges Unterrichtsfach, eingeführt.

(Die Angaben in diesem Artikel sind zu sehr großen Teilen dem Buch von Hella Kemper „Elbschwimmer. Die Rückkehr eines ebensolchen zweiten Gestells hat man die Vorrichtung zum Auflegen von 4 Tragen, zwei unten und zwei oben und wird hierdurch der Raum eines Schiffskörpers weitgehendst ausgenutzt.

Streiflichter aus der Rotkreuzgeschichte

Anbringung von Tragen in Schiffskörpern für den Wassertransport - eine Empfehlung der Hamburger Kolonne vom Rothen Kreuz

„Unsere seit dem Jahre 1892 konstruierten einfachen Vorrichtungen zum Verladen von Tragen in Schiffskörpern lassen sich in jedem Wasserfahrzeuge, sowohl in den verdeckten Elbfähren, in offenen Schuten wie auch in Schiffen mit seefestem Deck ohne jegliche Schwierigkeit sicher anbringen.

An den Längsseiten des Fahrzeugs wird, um eine gleiche Fläche herzustellen, in der Höhe des anzubringenden Gestells (s. Nachstehende Abbildung A) ein Brett oder Latte befestigt

(angenagelt oder angebunden) und an dieser Latte eine Art Leiter mit zwei Sprossen schräg gegen gestellt und mit Nägeln oder Strick befestigt (Fig.1). Dieser Leiter gegenüber wird ein anderes Gestell, gebildet aus 2 Latten in Form eines Sägebocks (Fig.2) aufgestellt und über diese beiden Theile unten und oben je ein Querholz (Fig.3 und 4) mit zwei Knacken (Fig.3a a) gelegt, durch welche - um diese beiden Böcke zusammen zu halten - an beiden Enden ein genügend langer Holzblock gesteckt oder wiederum ein Strick befestigt wird.

Die Verbindung der Holztheile (Fig.1 und 2) kann durch starke Nägel oder noch besser, durch kurze Schraubenbolzen hergestellt werden. Nach Anbringung eines ebensolchen zweiten Gestells hat man die Vorrichtung zum Auflegen von 4 Tragen, zwei unten und zwei oben und wird hierdurch der Raum eines Schiffskörpers weitgehendst ausgenutzt.

Die von uns konstruierten Gestelle haben folgende Maße:

(Fortsetzung auf Seite 9)

Figur 1: Länge 1,14, Querlatte oben und unten 0,20, innerer Abstand der Längshölzer 0,08 m.

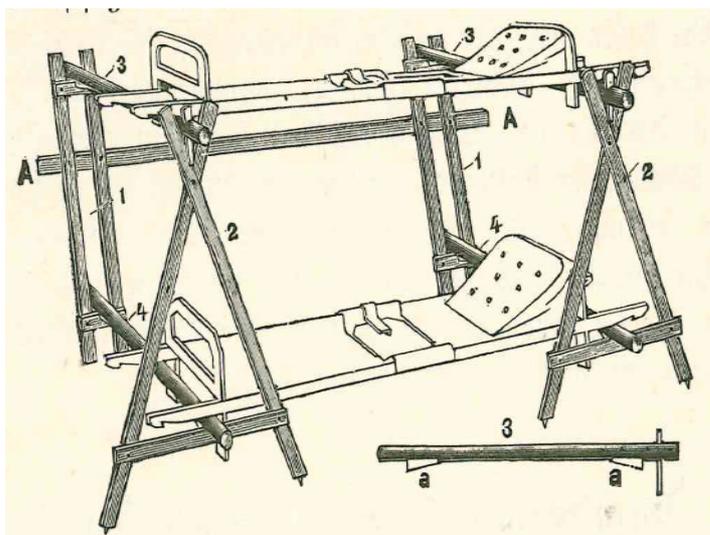
Figur 2: Länge der Schräghölzer 1,20, des Querholzes 0,76 m.

Figur 3: Länge 1,50 m; diese Querhölzer liegen oben 1,00 unten 0,20 m hoch, jedoch richten sich die Maße der anzufertigenden Gestelle ja stets nach der Breite der zur Verwendung kommenden Tragen.

Unsere Tragen haben eine Breite von 0,61 m bei einer Länge von 2,55 m.

Bei Anbringung der Gestelle ist genügender Raum, sowohl seitwärts wie an den Enden der Vorrichtung, zu belassen, damit Aerzte und Pfleger an alle Tragen herankönnen.

Von den uns hierorts zur Verfügung stehenden offenen Fahrzeugen eignen sich für unsere Zwecke am Besten Schuten mittlerer Größe von 75.000 Pfund Tragfähigkeit mit einem Tiefgang von 0,44 m im leeren und 1,00 m im voll beladenen Zustande. Diese Schuten haben eine äußere Länge von 20,30, bei einer Breite von 4,35 m. Zum Verladen ist in denselben eine



flache Bodenfläche von 10,35 m Länge vorhanden und können demnach an beiden Längsseiten je 3 Gestelle, im Ganzen also 6 Gestelle mit 24 Tragen, angebracht werden. Es verbleibt sodann noch an beiden Enden reichlicher Raum zur Aufnahme des Begleitpersonals und des Gepäcks.

Die Anbringung eines Schutzdaches durch Segel oder Persennigen gegen Regen oder Sonne läßt sich an diesen Schuten leicht bewerkstelligen.

diese Vorrichtung den ungetheilten Beifall der maßgebenden Personen gefunden.

Wir erlauben uns deshalb den p.t. Colonnen auch diese Vorrichtung für die Uebungen wie auch für den Ernstfall angelegentlichst als einfach und praktisch zu empfehlen.“

(Jubiläumsbericht der Hamburger Kolonne 1899) ■



Der besondere Tipp Museumshafen Oevelgönne

Am nördlichen Ufer der Norderelbe, am Schiffsanleger Neumühlen/Oevelgönne der HADAG-Fährlinie 62, liegt der in Trägerschaft eines - 1976 gegründeten - privaten Vereins befindliche Museumshafen Oevelgönne. Es handelt sich dabei nicht um ein klassisches Museum sondern um einen Liegeplatz für Museums- und Traditionsschiffe und historische Boote.

Die einzelnen Schiffe können nur zeitweise besichtigt und auf Gästefahrten erlebt werden. Aufgrund von Fahrten in andere Häfen, Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen sind nicht alle Schiffe jederzeit an ihrem Liegeplatz anzutreffen.

Die Bandbreite der Schiffe und Boote reicht von verschiedenen Ewern, Kuttern, Schleppern und Barkassen über ein Fährschiff, Schwimmkräne, Festmacherboote und einen Eisbrecher bis hin zu Polizeiboot, Feuerschiff Elbe 3 und Zollboot. Aktivitäten und Gruppenführungen können über www.museumshafen-oevelgoenne.de eingesehen werden, hier finden sich auch Verlinkungen zur Mehrzahl der einzelnen Boote und Schiffe. Der Museumshafen ist auch mit der Buslinie 112 vom Bahnhof Altona aus erreichbar. ■

Orte der Rotkreuzbewegung

Lazarettsschiff Helgoland

Nach dem 2. Weltkrieg betrieb das Deutsche Rote Kreuz erstmals ein eigenes Lazarettsschiff, die „Helgoland“.

1963 ließ die Reederei HADAG in Hamburg bei der Werft Howaldtswerke Hamburg AG das 91,5 m lange Schiff als Seebäderschiff bauen, das bis 1965 auf der Linie Cuxhaven-Helgoland als zusätzliches Schiff neben der „Wappen von Hamburg“ eingesetzt und 1966 von der „Alten Liebe“ abgelöst wurde.

Am 10. August 1966 stach die „Helgoland“ mit Zielhafen Saigon in See, nachdem zuvor ein Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Vietnam abgeschlossen worden war. Das Schiff verfügte über 150 Betten zur stationären Versorgung, drei Operationssäle und die vier Fachabteilungen Chirurgie, Innere Medizin, Gynäkologie und Radiologie.



Die Helgoland im Einsatz im Hafen von Saigon

Personell bestückt war es mit 8 Ärzten, 4 medizinisch-technischen Assistenten, 4 Verwaltungskräften und 18 Krankenschwestern bzw. -pflegern sowie einer 30-köpfigen nautischen Besatzung inklusive Köchen.

Die „Helgoland“ war vom 3. Oktober 1966 bis zum 12. September 1967 im Hafen von Saigon eingesetzt und lag anschließend bis zum 31. Dezember 1971 vor Da Nang. Insgesamt wurden rund 11.000 stationäre und rund 200.000 ambulante Behandlungen durchgeführt. Am Ende der Mission wurde die gesamte medizini-

sche Ausstattung an drei vietnamesische Krankenhäuser, einer lokalen Leprastation und das neu errichtete Malteser-Krankenhaus übergeben.

Nach diverser Zwischenbesitz wurde das Schiff 2006 an die Reederei Galatours in Guayaquil/Ecuador verkauft. ■



Die Hamburger Rotkreuz-Schwester Else Böhnke auf der Helgoland



Rotes Kreuz - menschlich gesehen

Johann Carl Martin Willhöft

Carl Willhöft wurde am 8. März 1851 in Hamburg geboren. Er war von Beruf Tischlermeister. Noch im Gründungsjahr trat er 1884 in die Hamburger Kolonne vom Roten Kreuz als aktives Mitglied ein und gehörte lange Zeit zur Mannschaft des 2. Zuges. 1908 und 1909 wurde er zum Gruppenführer und zwei Jahre später zum stellvertretenden Zugführer seines Zuges befördert.

Kurze Zeit später übertrug man ihm in dieser Funktion, jedoch aus dem 2. Zug ausgegliedert, die Verantwortung für die Improvisationsarbeiten der Kolonne. Willhöft hatte nämlich wiederholt technische Neuerungen, z.B. im Zusammenhang mit dem Zeltbau oder



Karl Willhöft

dem Aufstellen von Schutenverbänden, entwickelt, von denen einige sogar in das Unterrichtsbuch für Sanitätskolonnen und die Heeres-Krankenträger-Ordnung Eingang fanden.

In den Jahren nach dem 1. Weltkrieg wurde er, weiterhin als Leiter der Improvisationsarbeiten, zum Zugführer befördert. 1926 ernannte ihn die Kolonne zu ihrem Ehrenmitglied, als das er zumindest noch das 50jährige Jubiläum der Hamburger Kolonne 1934 erlebte. ■

(Rotkreuz-) Museen stellen sich vor

Das Seenotrettungsmuseum Fehmarn



Im Oktober 2014 öffnete in Fehmarn ein Museum seine Pforten, das sich mit einem Spezialgebiet der Rettung von Menschen, der aus Seenot, befasst. Diese Aufgabe wurde fast durchgehend von Organisationen außerhalb des Roten Kreuzes, insbesondere der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, wahrgenommen - nur für wenige Jahre nach dem 2. Weltkrieg oblag diese in der damaligen DDR auch dem Roten Kreuz.

Kristallisationspunkt des Museum ist der ehemalige Seenotrettungskreuzer

Arwed Emminghaus, dessen letzte Reise in einem kleinen, zum Museum gehörigen Kino noch einmal miterlebt werden kann.

Die Ausstellung „Abenteuer Seenot“ vermittelt anhand von Objekten aus den letzten 150 Jahren Einblicke in diese besondere Form des Wasserrettungsdienstes. Ferner gibt es im Museum eine spezielle Kinder-ecke.

Das Museum ist vom 1. Mai bis 30. Okto-

ber und in den Weihnachtsferien jeden Tag ab 10:00 Uhr durchgehend geöffnet.

Es ist im Süden Fehmarns in Burgstaaken 89 zu Hause. www.seenotrettungsmuseum-fehmarn.de. ■



Seenotrettungskreuzer "Arwed Emminghaus" vor dem Museumsgebäude

Die DRK-Wasserwacht

Erstmals während des Donau-Hochwassers am 7. Februar 1883 wurden Rotkreuzhelfer in der Wasserrettung eingesetzt. Aber bereits für das Jahr 1874 wird berichtet, dass die Sanitätskolonne Regensburg zwei Wasserrettungstrupps aufstellte, um angesichts der Überschwemmungen und Eisstaus an Donau, Regen, Naab und Laaber Hilfe und Rettung bringen zu können. Auch aus Elbing, damals noch West-, später Ost-Preußen, ist

überliefert, dass in den frühen 1880er Jahren der Freiwillige Krankenträgerzug der Kriegervereine in Stadt- und Landkreis Elbing eine Wasser-Patrouille aufgestellt und ausgebildet hat, die 1888 beim Hochwasser der Nogat auch zum Einsatz kam. 1887 begannen die Bemühungen des Sanitätsvereins Kiel, sich auch präventiv um die Frage zu kümmern, wie Menschen vor dem Ertrinken bewahrt werden können, eine breit angelegte

Schwimmausbildung existierte damals nämlich noch nicht.

In den folgenden Jahren entstanden an Binnengewässern und an der Küste so genannte Sanitäts- und Wasserwehrrkolonnen. Ab August 1891 wurden bei Regensburg Sanitätsschiffe zur Absicherung auf der Donau eingesetzt und 1896 entstanden die ersten Wasserrettungsstationen an großen Voralpenseen in Deutschland, 1908 auch am Wannensee in Berlin mit einem so genannten Weherschauturm für die Badeaufsicht. 1906 wurde erstmals auf einer Tagung der deutschen Rotkreuzvereine als auch auf einem internationalen Kongress des Roten Kreuzes für das Rettungswesen in Frankfurt a.M. der Wasserrettungsdienst als „möglichst überall durchzuführende, echte Rot-Kreuz-Aufgabe“ bezeichnet. 1923 erließ das Deutsche Rote Kreuz eine umfassende Dienstordnung für die Wasserwacht. Seitdem gilt der Rettungsring mit dem Roten Kreuz in der Mitte als Symbol für die Wasserwacht des Roten Kreuzes. ■



DRK-Wasserwacht Hamburg Eimsbüttel auf der Elbe



Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Wasserrettungsdienst Berlin ist 2002 die Publikation „100 Jahre organisierte Wasserrettung in Berlin“ in der Kupfergraben Verlagsgesellschaft mbH in Berlin im Umfang von 368 Seiten erschienen. Autoren sind Michael Oswald, Dr. Jochen Rusche, Hans H. Speidel und Jürgen Weigel. Das Buch behandelt einerseits die Geschichte des Schwimmens und Rettens, speziell in Berlin, an sich, andererseits die der verschiedenen Berliner Wasserrettungsorganisationen, darunter die der Wasserwacht Berlin aber auch in einem eigenen Kapitel die des Wasserrettungsdienstes des DRK der DDR. Ergänzt wird die Abhandlung um Episoden aus dem Einsatzgeschehen und zwei Kapitel über Entstehungsgeschichte, Größe und Tiefe der Berliner Seen. Das Buch ist zumindest antiquarisch problemlos erhältlich.



Anlässlich von 125 Jahren Wasserrettung in Deutschland ist 2008 die von Roland Ebermann verfasste und mit einzelnen Beiträgen ergänzte, vom Deutschen Roten Kreuz herausgegebene, 36-seitige Broschüre „Chronik. Wasserrettung im Roten Kreuz 1883-2008“ erschienen. Sie schildert die Geschichte der DRK-Wasserwacht von den Anfängen bis heute, auch im Verhältnis u.a. zu DLRG und ASB und mit einem Blick auf den Wasserrettungsdienst des DRK der DDR. Mit historischen Fotos angereichert gibt sie einen guten Ein- und Überblick zur Geschichte dieser Rotkreuzgemeinschaft. ■



Deutscher Roter Rettungsring

WIR BRAUCHEN DICH, UM UNSERE GEWÄSSER
SICHERER MACHEN ZU KÖNNEN.

Impressum

Herausgeber.: DRK Landesverband Hamburg e.V. Behrmannplatz 3, 22529 Hamburg

Redaktion/V. i. S. d. P.: Dr. Volkmar Schön

Gestaltung: Marie-Luise Manow

Fotos: StHH 111-1 Senat CI VII Lit Rf Nr. 64 Rechenschaftsbericht des Central-Comités der dt. Vereine vom Rothen Kreuz 1880 (S. 1); Ludwig Kimmle: *Das Deutsche Rote Kreuz*, 1910 (S. 1); Archiv DRK Landesverband Hamburg (S. 2); Staatsarchiv Hamburg 720-1_256-09=03_262 (S. 2); Staatsarchiv Hamburg 720-1_256-09=03_096 (S. 3); Archiv DRK Landesverband Hamburg (S. 4-5); www.poseidon-hamburg.de (S. 4); Staatsarchiv Hamburg (S. 5); Dr. Schön, privat (S. 6-8); www.museumshafen-oevelgoenne.de (S. 9); Wikipedia, CC BY 2.0 (S. 10); Archiv DRK Landesverband Hamburg (S. 10); www.seenotrettungsmuseum-fehmarn.de. (S. 11); Wasserrettungsdienst Berlin (S. 12); DRK (S. 12).

Genderhinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei diesem Newsletter auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Abbestellung: per Mail an Rotkreuzgeschichte@lv-hamburg.drk.de