

1911-2011 FEUERWACHE-III

Festschrift

100 Jahre Feuer- und Rettungswache 3





Landeshauptstadt Düsseldorf

Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Feuerwehr, Rettungsdienst
und Bevölkerungsschutz

Verantwortlich
Peter Albers

Redaktion
Heinz Engels, Volker Paulat

Textliche Mitarbeit
Hans-Dieter Uhing, Margot Dippe

Gestaltung
Robert Steinchen

Bildmaterial
Feuerwehr Düsseldorf, Stadtarchiv Düsseldorf,
Jürgen Truckenmüller, Benedikt Jerusalem, fotolia

Herstellung
Stadtbetrieb Zentrale Dienste

VII/11-1.0
www.duesseldorf.de

Nachdruck und Vervielfältigung
einzelner Teile wie des kompletten Werkes,
analog wie digital, nur mit schriftlicher
Zustimmung des Herausgebers.
© Landeshauptstadt Düsseldorf



Inhalt

Das Wichtigste in Kürze

3 Kleine Wachgeschichte

1872 – Gründung der Berufsfeuerwehr

4–7 Ein Großbrand befeuert die Entscheidung

Bauplanung · Organisation · Fuhrpark · Gebäude

8–21 Die Feuerwache Münsterstraße im Wandel der Zeit

Notarztsystem · HLF-Konzept · Höhenrettung

22–25 Gestiegene Anforderungen – kreative Lösungen

Großeinsätze von 1911 bis 2011

26–33 100 Jahre Retten, Löschen, Bergen und Schützen

Führung und Verantwortung

34 Die Branddirektion und ihre Standorte

Immer im Einsatz

35 Die Mannschaft





Das Wichtigste in Kürze

Kleine Wachgeschichte

Nach Hannover, Berlin und Hamburg erfolgt zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch in Düsseldorf schrittweise die Modernisierung der Feuerwehr mit motorisierten Fahrzeugen. Die ab 1906 geplante, neue Feuerwache 3 im Stadtteil Pempelfort soll dieser Entwicklung Rechnung tragen.

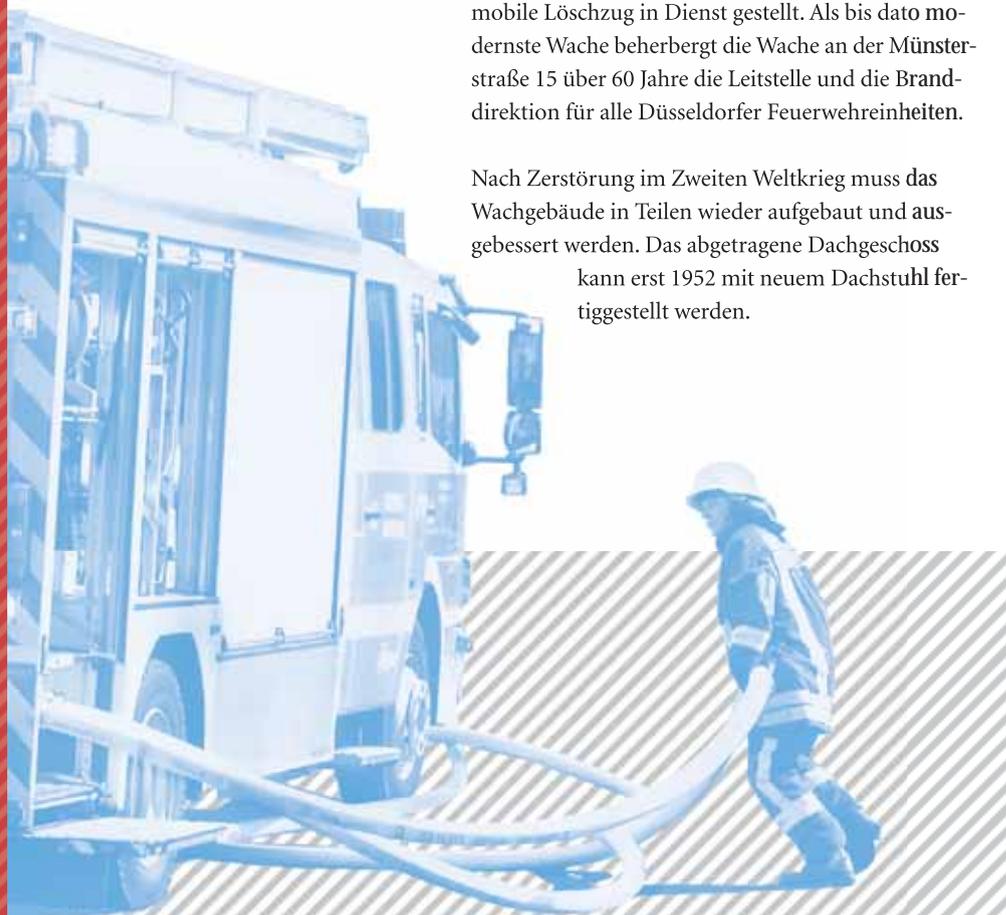
Somit wird mit der Inbetriebnahme der Feuerwache 3 am 1. Oktober 1911 gleichzeitig der erste elektromobile Löschzug in Dienst gestellt. Als bis dato modernste Wache beherbergt die Wache an der Münsterstraße 15 über 60 Jahre die Leitstelle und die Branddirektion für alle Düsseldorfer Feuerwehreinheiten.

Nach Zerstörung im Zweiten Weltkrieg muss das Wachgebäude in Teilen wieder aufgebaut und ausgebaut werden. Das abgetragene Dachgeschoss kann erst 1952 mit neuem Dachstuhl fertiggestellt werden.

Bis zur Fertigstellung der Feuer- und Rettungswache 5 am Flughafen 2010 ist die Wache 3 zusammen mit den Freiwilligen Feuerwehren Kaiserswerth, Wittlaer, Angermund und Kalkum für den gesamten Düsseldorfer Norden zuständig. Auf Grund des großen Wachgebietes ist sie daher die Feuerwache mit den meisten Einsätzen (2010: 2.256 im Feuerwehr- und 11.275 im Rettungsdienst).

Über 100 Jahre hat die Feuerwache Münsterstraße ihr Äußeres nahezu unverändert beibehalten. Eine umfassende Renovierung findet im Jahr 2000 statt. Heute ist die Wache in Derendorf eine moderne Zugwache mit einer Mindeststärke von 18 Kollegen im Einsatzdienst. Ein Zugführer und 14 Kollegen besetzen den Löschzug und drei weitere sind im Rettungsdienst eingebunden.

Die Feuer- und Rettungswache 3 an der Münsterstraße 15 feiert am 16. Juli 2011 ihr 100-jähriges Bestehen mit einem Tag der offenen Tür.





Der Schlossbrand 1872, zeitgenössische Zeichnung



Die Schlossruine 1876

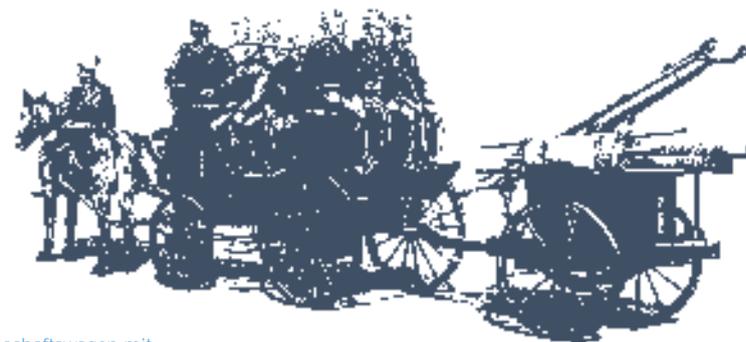
1872 – Gründung der Berufsfeuerwehr Ein Großbrand befeuert die Entscheidung

Die erste deutsche Berufsfeuerwehr verrichtet seit 1851 in Berlin ihren Dienst. Den Anstoß zur Gründung einer hauptberuflichen Wehr in Düsseldorf, 21 Jahre später, liefert eine aufsehenerregende Katastrophe...



Zum Entsetzen der Düsseldorfer Bürger brennt am 20. März 1872 das Schloss am Burgplatz lichterloh. Ein scharf wehender Wind schürt das Feuer noch zusätzlich an und die Brandleute – damals Männer aus anderen Berufen, die in Notfällen erst umständlich zusammengerufen werden mussten – brauchen ungefähr eine Stunde bis sie am Schloss zum Löscheinsatz eintreffen. Zu dem Zeitpunkt hatte sich das Feuer schon durch das Gebäude und auch durch die darin befindliche Akademie „gefressen“. Das kurfürstliche Schloss als Zeichen der herrschaftlichen Vergangenheit Düsseldorfs ist bei aller Anstrengung nicht mehr zu retten und wird zu einer Brandruine, die in den Folgejahren bis auf einen Turm abgetragen wird.

Das schlimme Ausmaß der Brandnacht entfacht bei den Bürgern und innerhalb der Stadtverwaltung heftige Diskussionen: Waren die technischen Mängel der Brandbekämpfung Schuld oder lag ein Versagen seitens der Feuerwehrleute vor? Nach Ansicht der Bürger haben sich die Feuerwehrleute bei der Brandbekämpfung nichts zu Schulden kommen lassen und bis zum Umfallen gekämpft. Das Versagen liegt zum einen an der Organisation und technischen Ausstattung des Brandschutzes in Düsseldorf mit seiner in der Zeit der beginnenden Industrialisierung nicht mehr zeitgemäßen Pflichtfeuerwehr sowie zum anderen an unsinnigen Entscheidungen der Einsatzleitung mit Oberbürgermeister Ludwig Hammers an der Spitze. Aufgrund des großen öffentlichen Drucks und wohl auch auf Druck der königlichen Regierung beschließt die Düsseldorfer Stadtverordnetenversammlung gegen großen Widerstand mit knapper



Mannschaftswagen mit angehängter Abprotzspritze, um 1870

Mehrheit am 14. Mai 1872 die Gründung einer ständigen Berufsfeuerwehr nach dem Vorbild bereits bestehender Wehren in anderen deutschen Städten.

Zum ersten hauptamtlichen Brandmeister soll der Schornsteinfegermeister Adam Baum ernannt werden. Baum reist nach Berlin, wo er vom 1. Juli bis zum 30. September 1872 für seine Aufgabe ausgebildet wird. Berlin unterhält seit 1851 eine Berufsfeuerwehr und kann daher von allen Berufsfeuerwehren im Deutschen Reich die meiste Erfahrung in großstädtischer Brandbekämpfung vorweisen.

Am 1. Oktober 1872 wird Baum offiziell zum Brandmeister bestellt und nimmt mit zwölf Mann seinen Dienst auf. Untergebracht sind die Männer zunächst in einem Anbau des Rathauses, der aber auf Dauer für eine ständig besetzte Feuerwache nicht geeignet ist. So kauft die Stadt im Juni 1873 an der Akademiestraße einen Teil des früheren Landgerichtsgebäudes. Das Haus wird danach für die Zwecke einer Feuerwache umgebaut; Aufenthaltsräume werden geschaffen sowie Remisen, Stallungen und Werkstätten errichtet. Am 23. Februar 1874 kann der erste provisorische Dienst mit vier Feuerwehrmännern aufge-



Adam Baum
Brandmeister von 1872 bis 1906



Brand des Aachener Rathauses, zeitgenössische Zeichnung

Exkurs 1883

In einer ersten großen Bewährungsprobe – wenn auch auf fremdem Terrain – zeigt die noch junge Düsseldorfer Berufsfeuerwehr im Jahr 1883 ihre Leistungsfähigkeit.

Am 29. Juni werden die Düsseldorfer wie auch zahlreiche andere Feuerwehren aus der Umgebung zur Unterstützung telegrafisch nach Aachen gerufen, da das dortige historische Rathaus in Flammen steht. Kurz entschlossen lässt Brandmeister Baum im Bahnhof einen Sonderzug zusammenkoppeln und verlädt Mannschaft sowie Gerätschaften zum Einsatzort Aachen.

Bei der gemeinsamen Brandbekämpfung erweist es sich als ungemein hilfreich, dass die von der Düsseldorfer Feuerwehr mitgeführten Geräte wie auch die Verbindungsstücke für Standrohre, Strahlrohre und Schläuche mit denen der Aachener Feuerwehr kompatibel sind. In den Vorzeiten von DIN-Normen war dies keine Selbstverständlichkeit.



Standrohr, um 1880



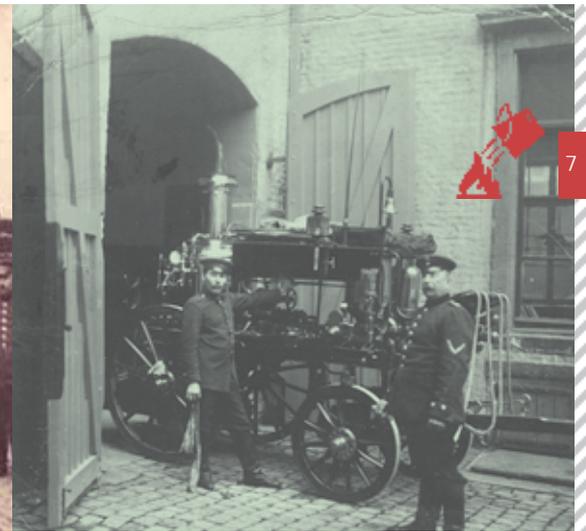
Schweißarbeiten im Innenhof der Feuerwache Akademiestraße

nommen werden. Der vollständige Dienstbetrieb mit 15 Feuerwehrmännern kann am 1. Juli 1874 gemeldet werden. Schnell stellt sich heraus, dass die beengten Raumverhältnisse des Gebäudes für den Zweck einer Feuerwache nicht geeignet sind. Es fehlen Möglichkeiten für Übungen, weil der dazugehörige Innenhof zu klein ist und noch anderweitig genutzt wird. Die Anordnung der Remisen ist auch nicht optimal, da die enge Torausfahrt vom Hof nicht ohne Rangieren zu erreichen ist.

Neben den Einsätzen versehen die hauptberuflichen Feuerwehrmänner in den Werkstätten auf der Wache gemeinnützige Arbeit. Sie bringen der Stadt im Jahr 1876 mit ihrer Arbeit einen Beitrag von 6.153 Mark ein und decken damit 13 Prozent der Gesamtkosten des Feuerwehr-Etats.



Pferdebespannter Löschzug der Feuerwache Akademiestraße



Die erste Düsseldorfer Dampfspritze

Die Oberleitung der Pflichtfeuerwehr steht dem Bürgermeister oder seinem gesetzlichen Vertreter zu. Für die besondere Leitung der Pflichtfeuerwehr ist, sofern der Bürgermeister sie nicht selbst übernimmt, ein besonderer Leiter von der Stadtversammlung [...] zu wählen, der *Brandmeister* heißt. [...]

Paragraf 6 der Polizeiverordnung für die Rheinprovinz von 1906

Nach dem Waschen werden die Stiefel geputzt, Litewka (Anm.: *Uniformjacke*) und Hose ausgebürstet.

Aus der *Hausordnung* der Feuerwache 3, Datum nicht vermerkt

Durch die Ansiedlung von großen Industrien wächst Düsseldorf rasant. Lag seine Einwohnerzahl um 1872 noch unter 80.000, übersteigt sie schon zehn Jahre später, 1882, mit 100.000 Einwohnern die Grenze zur Großstadt. Dabei zeichnet es sich ab, dass mit weiterem Bevölkerungswachstum gerechnet werden muss. Und wo mehr Menschen wohnen, steigt naturgemäß das Risiko von Brandfällen.

Ab 1880 werden erstmals Feuerwehrleute zu Brand-sicherheitswachen in den Düsseldorfer Theatern, dem Opernhaus und anderen Versammlungsstätten eingeteilt. Schließlich wird in fast allen Gebäuden – und privaten Haushalten – noch mit Holz- oder Kohlenöfen geheizt und gekocht. Auch die Produktion zahlreicher Handwerksbetriebe in der Stadt sowie die sich ausbreitende Industrie tragen zur Risikosteigerung eines Großbrandes bei. So wird neben der Altstadt-Feuerwache an der Akademiestraße eine zweite Feuerwache als dringend notwendig erachtet. Deren Errichtung an der Hüttenstraße wird im Jahr 1889 veranlasst und der Bau 1898 fertiggestellt.

Bereits zwei Jahre zuvor wird zum Schutz des nördlichen Stadtteils an der Ecke Nord- und Venloer Straße 1896 eine provisorische Feuerwache für ein Fahrzeug

mit entsprechender Besetzung errichtet. Hintergrund für die Entscheidung ist eine schnellere Erreichbarkeit der dort ansässigen Großbetriebe (z.B. Brauerei Schlösser, Güterbahnhof, Baumwollspinnerei) im Einsatzfall. Diese einfache Wache – eine Fahrzeugremise mit einem Anbau für Pferde und Besatzung – besteht bis 1911, bevor sie mit der Inbetriebnahme der neu erbauten Feuerwache Münsterstraße mit den Abteilungen I bis VI der Reservefeuerwehren geschlossen wird. Die dort im Dienst stehende Drehleiter wird an der Akademiestraße stationiert, sodass schließlich alle drei Wachen über einen kompletten Löschzug verfügen.

Neben den Feuerwachen Akademiestraße und Hüttenstraße ist die am 1. Oktober 1911 in Betrieb genommene Feuerwache Münsterstraße nun die dritte Wache in Düsseldorf. Diese Reihenfolge hat sich übrigens bis heute im Namen »Feuer- und Rettungswache 3« (FRW 3) erhalten.

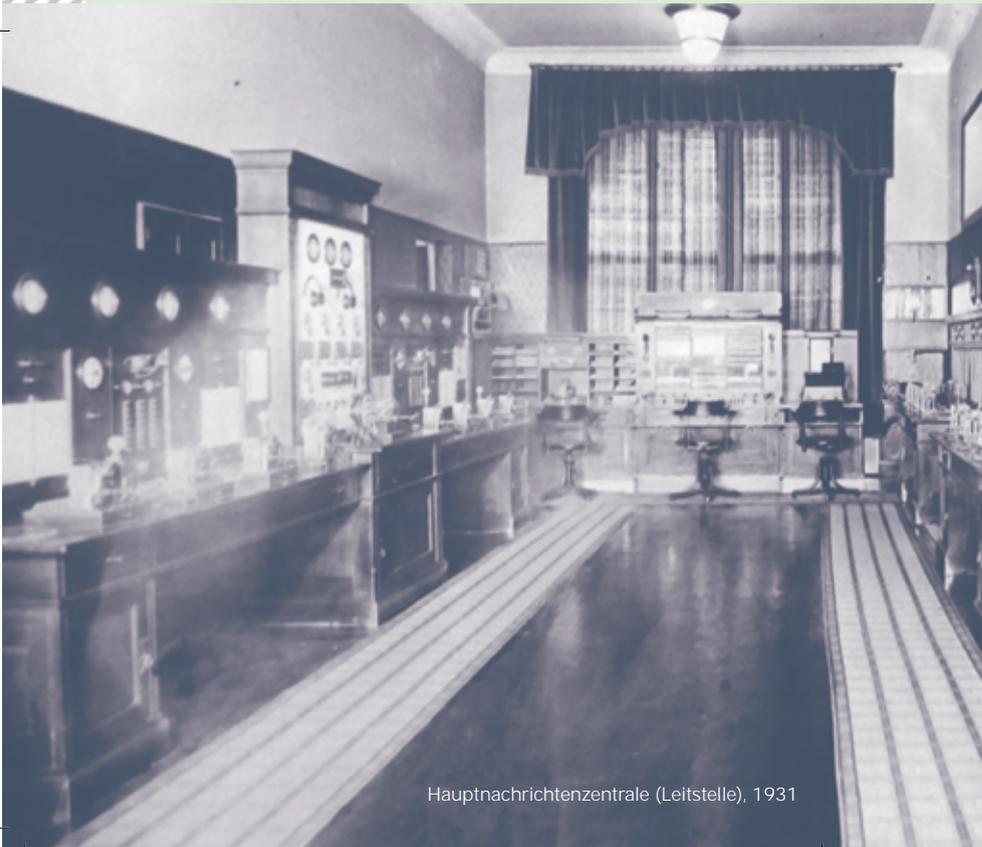
Mit ihren nun drei Feuerwehrwachen sieht sich die Stadt Düsseldorf mit rund 360.000 Einwohnern im Jahr 1911 gut aufgestellt. Als bis dato letzte in Dienst gestellte Wache entspricht ihre Ausstattung dem neuesten Stand der Technik.

Bauplanung · Organisation · Fuhrpark · Gebäude

Die Feuerwache Münsterstraße im Wandel der Zeit

Nachdem die „Gründerzeit“ der Berufsfeuerwehr erfolgreich verlief und sie maßgeblich zur Verbesserung des Brandschutzes in Düsseldorf beigetragen hatte, vollzieht sich ihr weiterer Ausbau gleichermaßen rasant wie die allgemeine Stadtentwicklung. Der technische Fortschritt macht auch vor dem Feuerwehralltag nicht halt und stellt neue Anforderungen an die technische und bauliche Infrastruktur.

Leitstelle 1971 und 1954 (darunter)



Hauptnachrichtenzentrale (Leitstelle), 1931

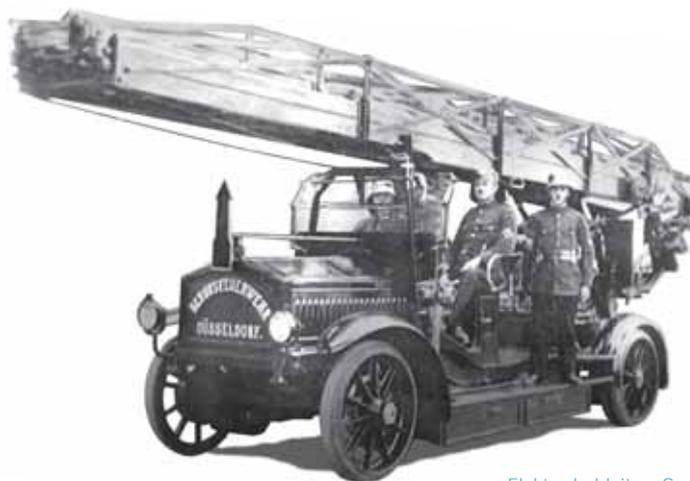


Der feuerwehrtechnische Fortschritt zeigt sich unter anderem in der flächendeckenden Verfügbarkeit von neuartigen Feuer-telegraphenanlagen zur Brandmeldung im Stadtgebiet und in der zunehmenden Motorisierung des Fuhrparks für ein schnelleres Ausrücken. Aber auch das Ausbildungswesen für angehende Feuerwehrleute und deren Dienstzeiten werden neu geregelt.

Bauplanung

Auf den Tag genau fünf Jahre vor Inbetriebnahme einer neuen Feuerwache an der Münsterstraße übernimmt Ludwig Schlunk am 1. Oktober 1906 als Branddirektor die Leitung der Berufsfeuerwehr Düsseldorf. Ihm fällt die Aufgabe zu, die schon eingeleiteten Planungen für den Bau dieser und weiterer neuzeitlicher Feuerwachen voranzutreiben und ihre Organisation maßgeblich zu optimieren. Inspirieren lässt sich der diplomierte Ingenieur von Berufsfeuerwehren im In- und Ausland, mit denen er Verbindung aufnimmt und deren Baupläne er mit seinen eigenen Vorstellungen abgleicht.

Auch setzt sich der Düsseldorfer Branddirektor mit Dienstzeitregelungen auseinander. Schlunk möchte die Dienstzeit von bisher an drei Tagen durchgehendem Dienst und anschließend einem freien Tag verkürzen auf 48 Stunden Dienst, denen dann 24 Stunden Freizeit folgen. Diese Regelung tritt schließlich für die Düsseldorfer Dienstpläne zum 1. Januar 1907 in Kraft. Düsseldorf zog zu diesem Zeitpunkt lediglich nach, denn einige deutsche Feuerwehren hatten bereits diese Arbeitszeitverkürzung eingeführt.



Elektrodrehleiter »System Lloyd«, 1911, stationiert auf der Feuerwache 3

Schlunk fällt in seiner neuen Funktion die Aufgabe zu, das Meldewesen technisch zu verbessern. Dies wird umso nötiger, da die Bevölkerungszahl weiter sprunghaft ansteigt – allein in fünf Jahren, von 1900 bis 1905, um 40.000 Einwohner. 1908 kommt es durch Eingemeindungen östlicher, südlicher und westlicher Stadtteile und der damit verbundenen Verdoppelung der Fläche des Stadtgebietes und des Bevölkerungswachstums um 63.000 Menschen zu zusätzlichen Lücken im Brandschutz. Für weitere zu errichtende Feuerwachen sichert sich die Stadt deshalb weitblickend schon kurze Zeit später die erforderlichen Grundstücke in den Stadtteilen.

Um den Schutz der wachsenden Bevölkerung sicherzustellen, wird 1906 mit der Planung einer modernen, zeitgemäßen dritten Feuerwache an der Münsterstraße begonnen. Das Hochbauamt favorisiert zunächst den Bau einer Nebenwache mit Pferdebetrieb. Auch Branddirektor Schlunk spricht sich primär für den Pferdebetrieb aus. Diese Ansichten finden aber nicht die Zustimmung der zuständigen Kommission. Das Hochbauamt wird nachfolgend beauftragt, eine Hauptwache für den Automobilbetrieb zu konzipieren. Als Kosten für Grunderwerb, Bau und Ausstat-



Dipl.-Ing. Ludwig Schlunk, Branddirektor von 1906 bis 1913

»Ich bitte davon Kenntnis nehmen und in üblicher Weise den übrigen Dienststellen bekannt geben zu wollen, dass die Büroräume der Branddirektion vom 5. September ab sich in dem neuen Gebäude an der Münsterstrasse 15 befinden werden.«
Mitteilung von Schlunk vom 1.9.1911



Elektromobiler Löschzug der Feuerwache 3

Exkurs 1906

In der Planungsphase für die neue dritte Feuerwache schildert Branddirektor Ludwig Schlunk am 1. November 1906 dem städtischen Beigeordneten Max August Greve seine Anmerkungen zum Bauvorhaben. Der diplomierte Ingenieur nimmt Einfluss auf die architektonischen und infrastrukturellen Planungen, um den Notwendigkeiten des neuzeitlichen Tagesbetriebs einer Wache besser nachkommen zu können. Nachfolgend in Auszügen die Abschrift im Originalwortlaut.

»Für die neue Feuerwache Münsterstraße Derendorf sind zwei neue Projekte für Automobil- und Pferdebetrieb ausgearbeitet. Ich bemerke hierzu folgendes: Es ist nicht ratsam für die Fahrzeuge der Feuerwehr in Zukunft ausschließlich Automobilbetrieb einzuführen und dementsprechend Feuerwachen zu bauen. Wenn auch dem Automobilbetrieb zweifellos die Zukunft gehört, wird die Feuerwehr doch einen gemischten Betrieb mit Pferde- und Motorfahrzeugen aufrecht erhalten müssen, da die Pferde für außergewöhnliche Dienstleistungen, für den Arbeitsdienst und zur Einstellung von Reservefahrzeugen niemals ganz entbehrt werden können. Jedes Fahrzeug, ob dasselbe für Pferdezug oder Automobil eingerichtet ist, muss zeitweise außer Dienst gestellt werden können, um es in Stand zu setzen und Missetände zu beseitigen. Naturgemäß nehmen solche regelmäßig vorzunehmenden Revisionen und Reparaturen bei Automobilfahrzeugen mehr Zeit in Anspruch als bei Fahrzeugen für Pferdezug; um so mehr ist erforderlich, für eine geeignete Reserve zu sorgen. Überhaupt empfiehlt es sich, zunächst nur die Angriffsfahrzeuge automobil einzurichten, damit diese allen Anderen voraus in aller kürzester Zeit ausrücken, an Brandstelle erscheinen und unverzüglich mit der Bekämpfung des Feuers beginnen können. [...]

Um die projektierte Schalltafel mit den dazu gehörigen 6 Morseapparaten aufstellen zu können, würde im Telegraphenzimmer zweckmäßig das dem Treppenhaus zunächst gelegene Fenster zu beseitigen sein. Der für Fahrer gedachte Raum neben benanntem Treppenhaus ist als Dienstzimmer des Wachvorstehers einzurichten und der Fahrer-

Tagesraum nach dem 1. Obergeschoss über die Einfahrt des Mannschaftswagens und die Pferdebox Nr. 6 zu verlegen.

Die Wohnung für den Wachvorsteher im ersten Obergeschoss muss um ein Zimmer etwa in der Weise vergrößert werden, dass die Küche als Zimmer, die Waschanlage der Mannschaften als Korridor eingerichtet wird, welcher wiederum zur Küche und zu einem Badezimmer führt. Letzteres fehlt in dem vorliegenden Projekt ganz, kann aber, mit Rücksicht auf den Dienstbetrieb, der den Wachvorsteher dauernd an der Wache hält, und mit Rücksicht auf die körperliche Säuberung nach dem Feuer nicht entbehrt werden.

Auch für die Mannschaften, die zwei Tage und zwei Nächte hintereinander in ihren Kleidern bleiben müssen, ist eine Badeeinrichtung erforderlich, ferner eine Küche, in der die Unverheirateten ihr Essen kochen, die Verheirateten das gebrachte Essen wärmen können. Diese neu zu schaffenden Räume würden an Stelle der vorgesehenen Terrasse gut untergebracht sein. Die nach vorn liegenden Mannschaftsräume würden dann allerdings nur Fenster nach der Straße hin behalten; dieselben aber würden hinreichend Licht und Luft einlassen. Die Gleitstangen müssen möglichst in den Ecken der Zimmer an der Frontwand angebracht werden, damit durch Benutzung derselben die Pferde beim Alarm nicht erschreckt und zurückgejagt werden. Von dem über dem Stall befindlichen Fahrertagesraum ist ebenfalls eine Gleitstange zum Stall an der Rückwand des Gebäudes anzubringen. Die Feldweibelwohnung und die Werkstätten im 2. Obergeschoss sind ausreichend. [...]

Die Fensterachsen des Steigerturms aber müssen weiter auseinander liegen, um ein regelrechtes Exerzitium zu ermöglichen. Ich empfehle den Schlauchtrockenturm in seiner Breitseite zum Steigen nutzbar zu machen, um so möglichst drei Fensterachsen zu erhalten. In anliegenden Skizzen sind die Änderungen und Erweiterungen des Wachgebäudes in oben geschilderter Weise eingezeichnet.«



Übung am Schlauchturm
der Wache 3, um 1920



Löschübung im Innenhof der Wache 3, um 1920

Hierbei noch ein kurzes letztes Wort an Euch Ihr Mannschaften: Der Beruf des Feuerwehrmannes ist schwer und gefahrenvoll, er bringt aber auch manche Stunde der Ruhe und Erholung und Ihr alle werdet wissen, dass nur derjenige im Feuerwehrdienst seine Pflicht tun kann, der mit voller Hingabe bei der Sache ist.

Aus der Rede des Beigeordneten Greve zur feierlichen Eröffnung am 14.12.1911

Organisation

Mit ihrer Inbetriebnahme 1911 übernimmt die Leitstelle auf der Feuerwache 3 fortan die Koordination für alle anderen Wachen auf Düsseldorfer Stadtgebiet. So ist es nur selbstverständlich, dass auch die Branddirektion ab diesem Zeitpunkt an der Münsterstraße 15 ihre Büros hat – und der amtierende Branddirektor bis 1957 auch dort eine Privatwohnung bezieht.

In der Zeit des Ersten Weltkriegs und auch danach ist der Brandschutz aus personellen und finanziellen Gründen nur mit Mühe aufrechtzuerhalten. Die Dienstzeit wird kurz nach Ausbruch des Krieges wieder von 48 auf 72 Stunden erhöht. Nach dem Ersten Weltkrieg gilt in Deutschland als allgemeine Arbeitszeit die 48-Stunden-Woche – auch mit Auswirkungen auf die Feuerwehr. Am 1. Januar 1919 wird der 24-stündige Wechseldienst bei der Berufsfeuerwehr Düsseldorf eingeführt und eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von 84 Stunden festgelegt – immerhin eine Reduzierung von 36 Stunden.

Infolge der hohen Reparationszahlungen an die Siegermächte und – nach Ende der »Goldenen 1920er-Jahre« – mit der darauf folgenden Weltwirtschaftskrise vollzieht sich der weitere Ausbau der Feuerwehr nur sehr schleppend. Erst ab 1934 kann mit der Modernisierung des Fuhrparks und der Wachen in größerem Umfang begonnen werden. Das Feuermelder-netz im Stadtgebiet wird weiter ausgebaut und die

tung werden zusammen 900.000 Mark veranschlagt. Pläne und Kosten werden am 27. April 1907 von den Stadtverordneten und Oberbürgermeister Dr. Adalbert Roehler genehmigt. Der Bau der Feuerwache 3 im Stadtteil Pempelfort kann beginnen.

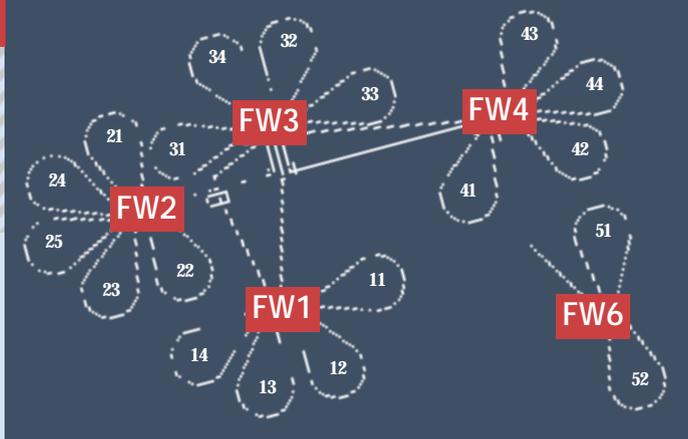
In der Folgezeit bringt Branddirektor Schlunk die Ausstattung der Feuerwachen mit elektrischem Licht auf den Weg, um die dauernde Gasbeleuchtung der Remisen, Stallungen, Treppenhäuser und Schlafräume zu sparen. Zum einen sollen so die Alarmbereiche heller werden und zum anderen soll den Mannschaften die Annehmlichkeit geschaffen werden, im Dunkeln zu schlafen.

Den langfristigen Erfolg seiner Arbeit erlebt Branddirektor Schlunk leider nicht mehr: Er stirbt am 24. März 1913 nach langer Krankheit im Alter von nur 38 Jahren.



Brand-
bekämpfung,
1929





Exkurs 1910

Als größter Erfolg der vielen Einwirkungen von Schlunk auf das Düsseldorfer Feuerwehrwesen gilt der Aufbau einer modernen Feuermeldeanlage, deren Finanzierung bereits 1907 beschlossen wurde. Die Anlage stellt einen Meilenstein zur verbesserten Kommunikation der Wachen untereinander dar.

1911 besitzt jede Düsseldorfer Feuerwache nun zwei bis fünf Schleifenlinien, die ringförmig die Feuermelder ihres Wachgebietes aufnehmen und die Alarmierungsmöglichkeiten der Feuerwehr durch die Bürger wesentlich verbessern. Die Alarme gehen in den Telegrafenzentralen der Wachen (dem Vorläufer heutiger Leitstellen) ein, und es ist sofort ersichtlich, in welchem Stadtgebiet der Alarm ausgelöst wurde. Ein wichtiger Zeitgewinn bei der Einsatzplanung.

Außerdem leitet jeweils ein Morseapparat auf den einzelnen Wachen die Feuermeldung automatisch zur Telegrafenzentrale der Hauptfeuerwache an der Münsterstraße weiter. Somit ist die Branddirektion ständig über Vorkommnisse im Stadtgebiet auf dem Laufenden. Sollte eine zuständige Wache im Einsatz sein, wird nun automatisch und ohne Zeitverlust von der Zentrale an der Münsterstraße der Löschzug der Feuerwache 3 an Stelle des eigentlich zuständigen Zuges alarmiert.

Schleifensystem der Telegrafenanlage von 1910 bis 1929



Besetzung der Feuerwache 3, 1927

Nachrichtenzentrale an der Münsterstraße wird modernisiert. Dort laufen jetzt 868 öffentliche und private Feuermelder auf 24 Übertragungslinien aus dem gesamten Stadtgebiet ein.

Aus der kommunalen Organisation der Feuerwehr wird nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten nach und nach eine zentral vom Staat gelenkte und mit zusätzlichen Polizeiaufgaben versehene Organisation.

Die verheerenden Luftangriffe auf Düsseldorf während des Zweiten Weltkrieges und die damit verbundenen Belastungen bringen neben der Bevölkerung auch die Besetzungen der Feuerwachen an ihre Grenzen. Zu den kräftezehrenden normalen Aufgaben erhalten die Feuerwehrmänner ab der Mitte des Krieges noch eine weitere hinzu. Da die erforderlichen Arbeiter fehlen, müssen die reifen Feldfrüchte geerntet werden und die sowieso schon angespannte Personalsituation wird dadurch noch verschärft. Als am 17. April 1945 die amerikanischen Truppen in Düsseldorf einmarschieren, endet für die Stadt und auch für die Feuerwehr ein düsteres Kapitel ihrer Geschichte.

Am 1. Januar 1947 geht die Feuerwehr als selbstständiges Amt wieder in die zivile Verwaltung der Stadt über. Der Feuerwehrdienst wird vom Polizeidienst getrennt, für ihn wird eine eigene Dienstgrad-Hierarchie und – über die Landesgesetzgebung – eine selbstbestimmte Verwaltungsstruktur eingeführt.

Feuermelder von 1920





Taucherstaffel, 1980

Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg planen und verwalten die jeweiligen bestellten Branddirektoren unter Einbindung politischer Gremien das Feuerwehrwesen der Landeshauptstadt. Dazu zählen beispielsweise der Aufbau des Brandschutzes durch den Bau weiterer Wachen in den 1960er-Jahren, die Indienststellung eines großen Feuerlöschbootes an der Hafenwache im Jahr 1963 und die ausführenden Kontrollen des vorbeugenden Brandschutzes, verankert im *Landesgesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung bei öffentlichen Notständen* vom 25. März 1958, in dem die Vornahme der Brandschau zur Pflichtaufgabe der Gemeinde wird.

Die 1970er-Jahre sind gekennzeichnet durch Umstrukturierungen und Neuaufbau. Die gestiegene Zahl der Feuerwehrbeamten und auch die veränderten Anforderungen an eine zeitgemäße Feuerwehr erzwingen tiefgreifende Veränderungen. So zieht im Februar 1974 die Branddirektion und die Leitstelle der Feuerwache 3 in einen Neubau an der Pionierstraße rückwärtig zur Feuerwache 1. Ein weiterer Umzug geschieht 2002 in den Innenhof der Hüttenstraße. Für die Wache an der Münsterstraße bringt dies eine enorme Verbesserung der räumlichen Möglichkeiten.

Ab dem Sommer 1975 wird in Düsseldorf eine Taucherstaffel aufgebaut, die an der Feuerwache 3 stationiert wird. Motorisiert ist sie mit einem umgebauten Kastenwagen und mit einem zusätzlich angeschafften Schlauchboot mit Außenbordmotor. Im Zuge von Einsparungen wird 1981 die personelle Stärke der Wache 3 von einer Zugwache auf eine Gruppenwache reduziert; die Taucherstaffel zieht zur Feuerwache 1 um.

Großen Veränderungsdruck erzeugt die kommunale Neugliederung 1975. Das Stadtgebiet dehnt sich dadurch nach Süden und Norden aus. Seit seiner Eröffnung im Jahr 1927 gehört auch der Flughafen zum Ausrückebereich der Feuerwache 3, der bislang nördlichsten Berufswache. Ihre Einheiten benötigen jedoch im Alarmfall rund 20 Minuten Anfahrtszeit zu den entferntesten Stadtteilen. Die gesetzlichen Verpflichtungen bei den Hilfsfristen lassen sich nur mit Hilfe der Löschgruppen der Freiwilligen Feuerwehr einhalten, die dadurch stark gefordert werden. Erst der Bau der neuen Feuerwache 5 an der Flughafenstraße schließt 2010 die bis dahin bestehende Lücke im Brandschutz für die nördlichen Stadtgebiete und verkleinert den Ausrückebereich der Wache 3. Infolgedessen verringern sich auch die Einsatzzahlen.

Durch die Verkleinerung des Ausrückebereichs der Feuerwache 3 ab 2010 verringert sich die Anzahl der Brand- und Notarzteinätze:

1.007 Brandeinsätze (1.291)
 3.242 Notarzteinätze (3.357).
 Zahlen von 2009 in Klammern.



Lage der Wachen 1 bis 8 sowie die des Feuerlöschbootes (FLB) und der Wache »Umweltschutz und Technische Dienste« (FWU) im Stadtgebiet



Motorspritze, 1915



Übung mit Motorspritze um 1920

Der Löschzug rückt aus, um 1925



Fuhrpark

Sind noch in den ersten zwei Dekaden des 20. Jahrhunderts viele Pferde als Zugtiere der Dampfspritzen und Leiterwagen im Einsatz, so ist doch für einige vorausschauende Zeitgenossen klar, dass ihre „Dienstzeit“ bald auslaufen wird. Die immer verlässlicher werdende Motortechnik erweist sich Schritt für Schritt den Pferdestärken überlegen, da die motorgetriebenen Fahrzeuge schneller am Einsatzort sind und auf dem Weg dorthin mehr Ausrüstung transportieren können.

In der Frühphase der Motorisierung von Fahrzeugen liegen in puncto Leistung Elektro- (Batterie-)antrieb und Verbrennungsmotor gleichauf. In der Zuverlässigkeit hat der Elektromotor damals aber klare Vorteile. 1906 entscheiden sich die Verantwortlichen erstmals, ein batteriebetriebenes Löschfahrzeug für die Hafenvache zu beschaffen. Für die Wache 3 an der Münsterstraße wird 1911 ein kompletter Automobilzug »System Lloyd« in Dienst gestellt. Er besteht aus einem Angriffsfahrzeug mit Elektroturbinenspritze, einer elektromechanischen Leiter als Rettungsfahrzeug, einer Elektrodampfspritze als Löschfahrzeug für den Dauerbetrieb und einem Benzin-Kleinwagen als Vorfahrwagen.

Damit ist die Wache Münsterstraße die erste Wache auf Düsseldorfer Stadtgebiet mit ausschließlich motorisierten Löschfahrzeugen, die bei Alarm für mitt-



Angebot zur Beschaffung eines Dienstwagens der Marke »Adler« für Branddirektor Schlunk, 1911

Dienstwagen von Oberbranddirektor Ralf Stockmar, 1966



Um für die Feuerwache Münsterstrasse eine Werkstatt für Automobile sachgemäss einrichten zu können, ist es notwendig, einen Oberfeuermann und einen Mann im Bau von Motoren, Akkumulatoren und in der Montage derselben besonders auszubilden.

Mitteilung von Schlunk vom 11.5.1911



Löschzug, 1954



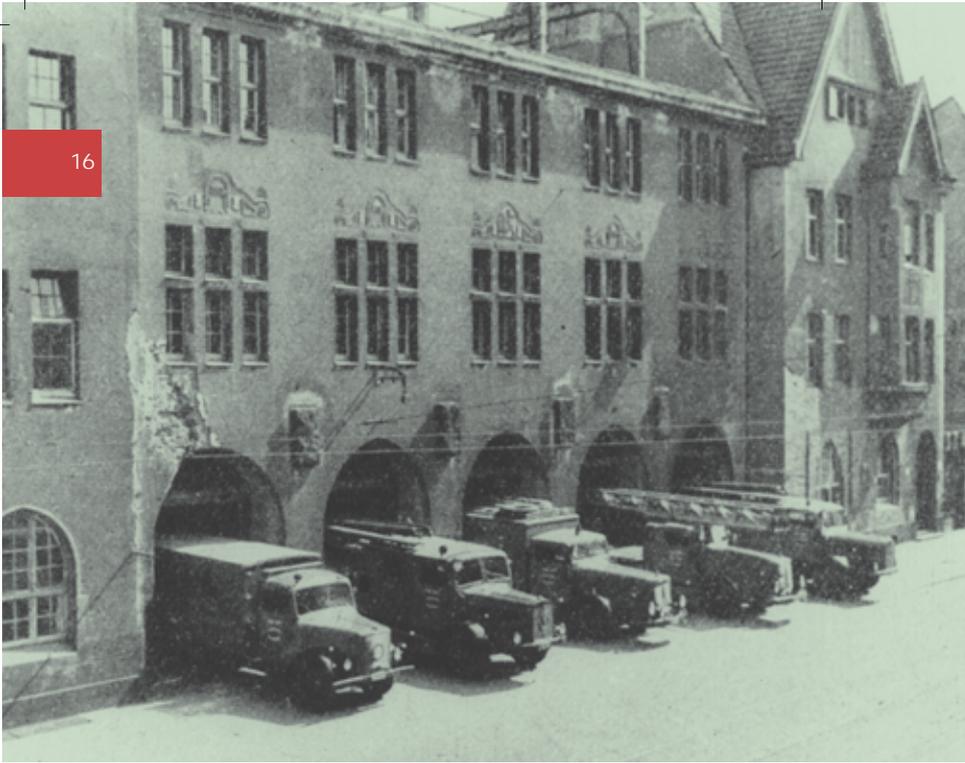
15



lere Brände ohne die bisher nötige Unterstützung einer anderen Wache mit eigenem Lösch- und Rettungsgerät ausrücken kann.

Im Juni 1914 wird das erste, gebrauchte Großfahrzeug mit Verbrennungsmotor als Arbeits- und Mannschaftswagen beschafft und an der Feuerwache 3 in Dienst gestellt (Motorleistung 40 PS, Geschwindigkeit 90 km/h), gefolgt von einer ersten Benzin-Motorspritze (Motorleistung 45 PS, Wasserlieferung 1.200 Liter pro Minute) im März 1915. Von 1915 bis 1916 können schließlich drei Motorspritzten in Dienst genommen werden. Eine im Jahr 1916 bestellte Zwei-Motoren-Drehleiter kann aufgrund von Fabrikationsschwierigkeiten und Materialbewirtschaftung wegen des Ersten Weltkriegs erst 1922 geliefert werden. Eine weitere schnelle Umstellung verhindern die hohen Reparationszahlungen nach dem Ersten Weltkrieg und die später folgende Weltwirtschaftskrise. Die letzten von Elektromotoren angetriebenen Fahrzeuge werden 1936 von kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen abgelöst.

Ab 1935 wird der gesamte Fahrzeugpark der Feuerwehr Düsseldorf modernisiert. Nach der nationalsozialistischen Machtergreifung wird die Feuerwehr ab 1933 schnell „militarisiert“ und in der Folgezeit auch von einer rein kommunalen Einrichtung in eine zentral vom Staat gelenkte Organisation umgewandelt. Bis dahin gibt es in Deutschland zahlreiche verschiedene Kupplungssysteme und Hydranten sowie viele



Löschzug 1954. Am Gebäude noch sichtbare Kriegsschäden

Neuer Fuhrpark, um 1960, vor efeuberankter Hof-Fassade



Löschzug, 1971

unterschiedliche Durchmesser von Schläuchen, die nicht miteinander kombinierbar waren. Für die nationalsozialistischen Machthaber spielen die Feuerwehren im Vorgriff auf den Kriegsfall schon früh eine wesentliche Rolle. Um die vorgesehenen Aufgaben erfüllen zu können, muss gewährleistet sein, dass die einzelnen unterschiedlichen Systeme überall eingesetzt werden können. Diese Überlegungen führen zur Normung von Feuerwehrfahrzeugen und Geräten mit Bezeichnungen, die zum Teil noch heute Bestand haben.

Im Zweiten Weltkrieg werden neben den Fahrzeugbesetzungen auch die Fahrzeuge sehr stark beansprucht. Im März 1945 wird Düsseldorf zur Frontstadt erklärt und NSDAP-Parteigänger und Oberpräsident des Regierungsbezirkes, Josef Terboven, ordnet an, von den noch verbliebenen 171 Feuerwehrfahrzeugen im Stadtgebiet 95 in den westfälischen Raum zu befördern, um sie vor der Zerstörung zu bewahren.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs beginnt die Umstellung der Feuerwehr auf den friedensmäßigen Dienst. Durch Bombenangriffe sind insgesamt 67 der in der Stadt verbliebenen Feuerwehrfahrzeuge zerstört. Unter Schwierigkeiten gelingt es, nach Rückholung eines Teiles der Fahrzeuge – trotz der maroden technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge, der fehlenden Ersatzteile und des fehlenden Personals – für die Stadtbevölkerung einen ausreichenden Feuerschutz sicherzustellen. Erst Mitte der 1950er-Jahre können



Drehleiterfahrzeug »Magirus KL20«, 1935

neue Löschfahrzeuge beschafft werden, die in den Folgejahren zwar durch modernere Generationen ersetzt werden, sich aber von der Technik und den Geräten nicht gravierend unterscheiden.

1975 werden zwei *Löschgruppenfahrzeuge* (LF24) für die Wachen 1 und 3 beschafft, in den Folgejahren dann für alle Wachen. Dieser Fahrzeugtyp wird ab 1994 und ab 2008 schrittweise durch den Nachfolgetyp, das *Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug* (HLF), ersetzt bzw. modernisiert. Eine ähnliche Entwicklung vollzieht sich im Laufe der Jahrzehnte bei den Drehleitern.

Ebenfalls in die 1970er-Jahre fällt der Aufbau eines bundesweiten Notarztsystems. Am 1. Juni 1973 werden hierzu in Düsseldorf an den Feuerwachen Hüttenstraße und Münsterstraße jeweils ein Notarzt-einsatzfahrzeug und ein Rettungswagen stationiert. Diese beiden Fahrzeuge rücken im Verband aus, und wenn an einer Einsatzstelle der Notarzt nicht erforderlich ist, kann er einrücken, und der Transport ins Krankenhaus erfolgt mit dem Rettungswagen.

Als unmittelbare Folge des Flughafenbrandes im Jahr 1996, der wohl folgenschwersten Katastrophe der Nachkriegszeit auf Düsseldorfer Stadtgebiet, wird die Feuerwehr Düsseldorf personell und materiell aufgestockt. Die Feuerwache 3 wird 1997 wieder zur Zugwache und besetzt ein Löschgruppenfahrzeug (LF 24), eine Drehleiter, ein Trockentanklöschfahrzeug, das später durch ein weiteres Löschgruppenfahrzeug (LF 16) ersetzt wird, ein Kleinsatzfahrzeug, einen Notarztwagen und einen Rettungswagen.

Löschzug, 2011



Arzt-Pkw (später NEF) und
Rettungstransportwagen (RTW),
1972





Fahrzeughalle (Remise), 1911

Gebäude

Aufgrund der vielen Initiativen von Branddirektor Schlunk gilt die Feuerwache 3 bei ihrer Indienststellung im Jahr 1911 als zukunftsweisend. Sie ist ausgerichtet zur Unterbringung der Löschzugbesatzung direkt über den Fahrzeugremisen, der Branddirektion und der Telegrafenzentrale. In der Remise ist Platz für fünf Automobile. In einem seitlichen Anbau an der Moltkestraße stehen zwei Automobilkrankenwagen.

Tages- und Schlafräume der Mannschaft sind mit der Remise durch sechs Gleitstangen verbunden. An diesen Gleitstangen rutscht die Mannschaft bei Alarm hinab in die Fahrzeughalle zu den Einsatzfahrzeugen. Ein weiterer bautechnischer Vorteil: Automatik-Tore an der Remise. Sie verkürzen und erleichtern die Ausrückzeit beträchtlich.

Im Zweiten Weltkrieg nehmen die Luftangriffe auf Düsseldorf verheerende Ausmaße an. Auch die Innenstadtfeuerwachen bleiben bei den alliierten Bombenangriffen nicht verschont. Im Jahr 1944 wird die Feuerwache 3 zwei Mal von Fliegerbomben getroffen, die Gebäudeteile und wichtige Einrichtungen zerstören. Zunächst werden bei einem Angriff Dachstuhl und Kleiderkammer im dritten Obergeschoss ein Raub der Flammen. Ein halbes Jahr später führt ein Bombentreffer zur völligen Zerstörung der Nachrichtenzentrale und einer Dienstwohnung. Im März

und April 1945 erhalten das Hauptgebäude, das Übungsgebäude und der Hofanbau der Wache 3 durch Artilleriebeschuss noch mehrere Volltreffer. Der Grund des gezielten Beschusses liegt in dem über dem Dach des Schlauchturmes errichteten Beobachterturm, von dem aus das Artilleriefeuer der Wehrmacht gelenkt wird.

Unmittelbar nach Kriegsende wird mit dem Wiederaufbau der Feuerwache 3 begonnen. Erdgeschoss und zwei Obergeschosse stehen für den Wachbetrieb und die Arbeit der Branddirektion zur Verfügung. Der Dachstuhl ist zerstört und das Dachgeschoss ist unbrauchbar. Daher wird die Wache behelfsmäßig mit einem Flachdach abgedichtet. Durch einen frü-



Ansicht Moltkestraße mit den zwei Ausfahrten für Krankenwagen, 1911



Alarm, 1954

Rückwärtige Ansicht Moltkestraße
mit Schlauchturm, 1911



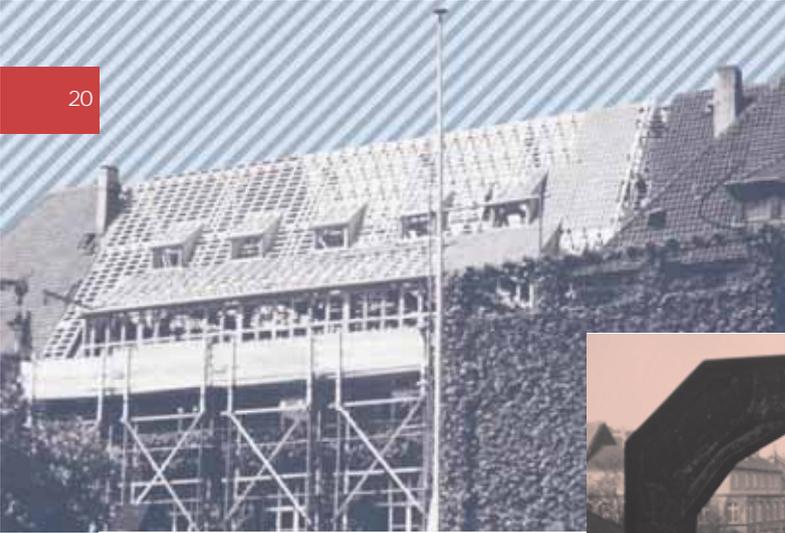
Kriegsschäden im Innenhof, 1944



Schäden nach dem Bombenangriff am 2. November 1944

hen Wintereinbruch kommt es vor allen Dingen darauf an, die Wachen für den anstehenden ersten Nachkriegswinter witterungsfest zu machen. Diese an den Feuerwehrrachen und an anderen Verwaltungsgebäuden der Stadt in aufopfernden, bis zur Erschöpfung vorangetriebenen Arbeiten erhalten von den Stadtoberen die Bezeichnung »Winterschlacht 45/46«. Im Frühling 1946 versehen schließlich wieder 180 uniformierte Beamte auf fünf Wachen ihren Dienst.

Im Jahr 1947 ist die Fahrzeughalle der Feuerwache 3 Ort einer kleinen Feierstunde anlässlich des 75-jährigen Gründungsjubiläums der Berufsfeuerwehr Düsseldorf. Den Umständen entsprechend fällt die Jubiläumsfeier schlicht aus: Eine Sonderration Zigaretten und die Anordnung von Sonntagsdienst – was bedeutet, dass alle an diesem Festtag vom normalen Arbeitsdienst befreit sind – ist alles, was den Feuerwehrleuten geboten werden kann.



Exkurs 1951

»Die Branddirektion wünscht den Wiederaufbau [des Dachstuhls] in gleicher Form wie vor der Zerstörung, jedoch den Einbau der langen Fensterfront nach beiderseitigen Richtungen, Straßen- und Hoffront. Vorgesehen ist im Dachgeschoss die Unterbringung von weiteren Büroräumen [...] und im oberen Teil eine Bekleidungskammer. Als 1. Bauabschnitt ist von hier vorgesehen, die Wiederherstellung der Dachhaut, Ausbesserung und Ergänzung der bereits vorh. eisernen Dachbinder. [...] Mit diesen Arbeiten kann von hier aus sofort begonnen werden.«

Mit diesem Auszug aus einem mehrseitigen Schreiben des Hochbauamtes vom 14. Dezember 1951 steht dem Neu- und Ausbau des Dachstuhls der Feuerwache 3 von städtischer Seite nichts mehr im Wege. Eine Kostenermittlung hat zuvor einen Finanzmittelbedarf von 77.300 Mark ermittelt. Die Ausschreibungen für die einzelnen Gewerke laufen an.

Die Arbeiten werden am 29. Februar 1952 aufgenommen und bereits im Juli desselben Jahres beendet. Nach den letzten Installationen erhält die Wache 3 sieben Jahre nach den verheerenden Kriegsschäden endlich den dringend benötigten Raum im Dachgeschoss für zusätzliche Büros und eine Rüstkammer.



Die eisernen Dachbinder

LINOLEUM
WILHELM VON HOEGEN
 DÜSSELDORF
 BILKER ALLEE 44
 Telefon 18478

RECHNUNG

Auftrag: Umbauarbeiten Feuerwache, Münsterstraße 15

Pos.	III. Obergeschoss		
1.	21000 m ² Dachhaut	2,00	420,00
2.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
3.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
4.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
5.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
6.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
7.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
8.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
9.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
10.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
11.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
12.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
13.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
14.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
15.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
16.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
17.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
18.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
19.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
20.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
21.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
22.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
23.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
24.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
25.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
26.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
27.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
28.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
29.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
30.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
31.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
32.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
33.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
34.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
35.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
36.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
37.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
38.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
39.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
40.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
41.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
42.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
43.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
44.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
45.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
46.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
47.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
48.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
49.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00
50.	12000 m ² Dachstuhl	1,50	180,00

Die Rechnungen sind nicht eingestrichelt

Eine von vielen Rechnungen über ausgeführte Arbeiten im Rahmen des Dachgeschossausbaus, 1951

Bis 1952 erschöpft sich die Nutzung des Wachgebäudes an der Münsterstraße 15 nur auf die drei unteren Geschosse des Gebäudetraktes. Ein neuer ausgebauter Dachstuhl wird erst 1952 komplett fertiggestellt, sodass die Kleiderkammer im Juli ihre angestammten Räume unterm Dach wieder beziehen kann.

Das Raumangebot einer zu Beginn der Motorisierung am Anfang den 20. Jahrhunderts geplanten und gebauten Feuerwache erweist sich 50 Jahre später als alles andere als komfortabel. Dazu trägt auch der Platzbedarf durch die Unterbringung der Branddirektion und der Leitstelle bei. Beides entspannt sich erst Mitte der 1970er-Jahre durch den Umzug beider Einheiten zur Pionier- beziehungsweise später zur Hüttenstraße. Dennoch, der Auf- und Ausbau anderer Wachen in Bezug auf Raum und Ausstattung erhält lange Zeit Priorität.



Fassade mit Haupteingang Münsterstraße, 1981

Für den Wiederaufbau des ausgebrannten Teiles der Feuerwache Münsterstrasse stehen unter der Haushaltsstelle 712/5 950 77.300,- DM zur Verfügung.

Aus einem Schreiben des Hochbauamtes, Abteilung Instandsetzung, vom 14.12.1951

Im Jahre 2000 erfolgt schließlich ein umfangreicher Umbau der Sozial- und Mannschaftsschlafräume und des gesamten Rettungstraktes. Dabei werden die Sozialräume den veränderten Anforderungen angepasst und modernisiert. Die bestehenden großen Ruheräume mit bis zu zehn Betten werden in kleinere Räume mit Platz für zwei Betten aufgeteilt.



Innenansicht der Schlafräume, 2011 und 1954





Präsentation neuer Einsatzfahrzeuge, 2008



Krankenwagenflotte, 1972

Übung der Höhenretter, 2004



Notarztsystem · HLF-Konzept · Höhenrettung Gestiegene Anforderungen – Kreative Lösungen

Von der Feuerwache 3 – als langjährige Hauptwache und Sitz der Branddirektion – gehen insbesondere in den letzten 30 Jahren viele Innovationen aus, die sich zum Teil deutschlandweit bei Berufsfeuerwehren etabliert haben.



Das Notarztsystem

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts liegt in Düsseldorf die Zuständigkeit des Rettungsdienstes und Krankentransports, der ab 1973 in Zusammenarbeit mit den Hilfsdiensten ausgeführt wird, bei der städtischen Feuerwehr – mit Ausnahme einer zweijährigen Unterbrechung während des Zweiten Weltkriegs.

1902 veranlasst die Stadtverwaltung den Kauf von drei Krankenwagen für Pferdebespannung von einem Fuhrunternehmer, die fortan den Transport der Kranken im Stadtgebiet bewerkstelligen. Diese Krankentransportwagen werden an der damaligen Hauptfeuerwache Hüttenstraße stationiert. Da aber ein Transport von verletzten oder kranken Patienten im Pferdewagen und gegebenenfalls noch über Kopfsteinpflaster kaum als bequem angesehen werden kann, wird ab 1910 die Motorisierung des gesamten Fuhrparks konsequent verfolgt – zuerst mit Elektro-, später mit Verbrennungsmotor.

Viele Jahrzehnte bleibt es vordringliche Aufgabe eines Krankentransportfahrzeugs, den Verunfallten schnell in ein Krankenhaus zu befördern, um ihn erst dort zu behandeln. Steigende Unfallzahlen durch dichteren Straßenverkehr und viele neu gewonnene Erkenntnisse in der Erstversorgung von Notfallpatienten in den 1960er-Jahren erhöhen den Druck auf bundesweit einheitliche Regelungen für den Rettungsdienst und das Krankentransportwesen. Denn wie die Aufgabe der Krankenerstversorgung wahrgenommen wird, ist bis dato deutschlandweit nicht einheitlich geregelt: Jede Kommune verfolgt ihre eigenen Kon-

zepte im Hilfs- und Rettungsdienst. So kommt es Anfang der 1970er-Jahre zu einer behördlichen Reorganisation des Rettungswesens in Deutschland und infolgedessen zu vielen Weiterentwicklungen in der Fahrzeug- und Gerätetechnik.

In Düsseldorf startet das neue Notarztsystem zum 1. Juni 1973, wozu unmittelbar zwei *Rettungstransportwagen* (RTW) mit Sonderausstattung beschafft werden. Als Fahrer und Transportführer werden zwei Feuerwehrmänner mit der zusätzlichen Qualifikation »Rettungsassistent« eingesetzt. Ein im 24-Stunden-Dienst tätiger Arzt, der auf der Wache Dienst tut, vervollständigt den *Notarztwagen* (NAW). Die beiden Fahrzeuge werden auf den Feuerwachen 1 und 3 stationiert.

Die heutige Organisation sieht es vor, dass sechs Ärzte im sogenannten NEF-Rendezvous-System auf verschiedenen Wachen ihren Dienst versehen. Im Notfall werden sie mit einem eigenen *Notarzteinsatzfahrzeug* (NEF) zum Unfallort gefahren, wo sie sich mit einem RTW der Hilfsorganisationen treffen und den Patienten adäquat versorgen. Entweder begleitet der Notarzt im RTW den Patienten ins Krankenhaus oder er steht mit dem NEF sofort für einen neuen Einsatz zur Verfügung.

Krankenwagen und Krankentransport, um 1925



Krankenwagen, 1962



Notarztteam, 2010

HLF, neueste Generation, 2011



Das HLF-Konzept

Die Anforderungen bei technischen Hilfeleistungen, denen sich die Feuerwehr stellen muss, steigen stetig. Dazu tragen gestiegene Verkehrsunfallzahlen, komplizierte Fahrzeugtechnik bei der Bergung und der erhöhte Güterverkehr auf Straße und Schiene bei. Spätestens Ende der 1960er-Jahre wird ersichtlich, dass aus diesen Gründen ein gänzlich geändertes Einsatzkonzept mit neuer Fahrzeugausrüstung notwendig wird, um dauerhaft den Herausforderungen einer Großstadtfeuerwehr begegnen zu können.

In Düsseldorf wird 1975 schließlich das Konzept *Hilfeleistungslöschfahrzeug (HLF)* entwickelt und umgesetzt. Mit diesem völlig neuen Fahrzeugtyp – bis heute kontinuierlich technisch weiterentwickelt – kann nun den gestiegenen und neuen Gefahrenlagen besser begegnet werden.

In die Konzeption der neuesten HLF-Generation der Feuerwache 3, die 2010 angeschafft wird, fließen die Erfahrungen, die man in Düsseldorf in mehr als 30 Jahren mit diesem Fahrzeugtyp gemacht hat. So verfügt das aktuelle HLF über eine breitere Mannschaftskabine, die es zwei Trupps auf der Fahrt zur Einsatzstelle ermöglicht, sich schnell und sicher mit Atemschutzgeräten auszurüsten.

In puncto Ausrüstung transportiert das Fahrzeug die notwendigen Gerätschaften für einen umfangreichen Löschangriff und 1.600 Liter Löschwasser sowie 120 Liter Schaummittel in separaten Tanks. Zusätzlich ermöglicht die Beladung auch die Durchführung von technischen Hilfeleistungen, um zum Beispiel bei Verkehrsunfällen Menschen schnell und schonend aus ihrer Zwangslage befreien zu können. Auch nachts ermöglicht eine mitgeführte Flutlichtanlage ein sicheres Arbeiten an den Einsatzstellen.

Die schnelle Weiterentwicklung bei Kraftfahrzeug- und Feuerwehrtechnik sowie die höhere Belastung im Einsatz hat ihren Preis: Der Zyklus der Ersatz- oder Neubeschaffungen verringert sich zusehends. Dies stellt hohe Herausforderungen an die Kommunen, ihre Feuerwehr zukunftssicher auszustatten.



Rüstkraftwagen aus den Jahren 1991, 1966 und 1936





Abseilübung vom ARAG-Hochhaus, 2004



Höhenretterfahrzeug, 2011

Die Höhenrettung

Die Rettung aus Höhen und Tiefen gehört seit jeher zu den Aufgaben der Feuerwehren. Inzwischen haben sich bei vielen Feuerwehren Höhenrettungsgruppen etabliert, die diese anspruchsvolle Aufgabe, die weit über die flächendeckend sicherzustellende Absturz-sicherung der Einsatzkräfte hinausgeht, wahrnehmen. Dabei gelten für die Ausführung einer Höhenrettung keine bundeseinheitlichen Regelungen gemäß *Feuerwehrdienstvorschrift (FwDV)*. Lediglich die Absturz-sicherung ist in der FwDV niedergelegt.

Seit offizieller Indienststellung der Düsseldorfer Höhenrettungsgruppe am 31. August 2001 ist die Zahl der Anforderungen (und damit der Einsätze) konstant gestiegen. Die direkte Alarmierung erfolgt derzeit nur bei der Einsatzbeschreibung »Person droht zu springen« und »Person auf Rheinbrücke« sowie in Fällen, in denen die Leitstelle bereits aus dem Meldebild auf eine Einsatznotwendigkeit eines Höhenrettertrupps schließen kann.

Täglich stehen fünf Höhenretter zur Verfügung, die in Springerfunktion aus dem Löschzug der Feuer- und Rettungswache 3 heraus ein multifunktionales Rettungsfahrzeug besetzen. Für jeden der mittlerweile 40 ausgebildeten Höhenretter steht zusätzlich eine besondere persönliche Ausrüstung zur Verfügung. Sie umfasst einen wetterfesten strapazierfähigen Overall,



Training im umgebauten Schlauchturm

Spezialhandschuhe, einen leichten Helm, eine Sitz-Brustgurt-Kombination mit Falldämpfer, schwere steigeisenfeste Bergschuhe sowie mehrere Schlingen und Karabiner.

Als Ausbilder fungieren aktive Höhenretter und zusätzlich ausgebildete Multiplikatoren. Geübt und trainiert wird im beziehungsweise unter dem alten Schlauchturm. Das Bauwerk wird zur Schlauchwä-sche nicht mehr benötigt, da diese extern vergeben ist. Jetzt beherbergt es eine vielseitige Übungsanlage mit rund 200 Quadratmeter großer Kletterfläche. Hier werden witterungsunabhängig viele seiltechnische Manöver und verschiedene Klettertechniken geübt. Ergänzt wird das Trainingsangebot durch eine Boulder-Anlage im Turmkeller. Dort ist auf rund 150 Quadratmetern eine Kletterfläche in Absprung-höhe entstanden, auf der ohne Seilsicherung schwere Kletterbewegungen geschult sowie Kondition und Kraftausdauer effizient trainiert werden.

Als Belohnung für das ehrgeizige Training der Höhenretter gilt der bei bundesweiten Wettkämpfen bislang drei Mal errungene Titel »Deutscher Meister«.



Großeinsätze von 1911 bis 2011

100 Jahre Retten, Löschen, Bergen und Schützen

Zu den spektakulärsten Einsätzen der letzten hundert Jahre, zu denen die Feuerwache 3 ausrückte, gehören Luftschiff- und Flugzeugabstürze, aber auch Explosionen und großflächige Lagerbrände.

Hat sich die Technik bei Fahrzeugen und zur Brandbekämpfung über die Jahrzehnte auch geändert, der bedingungslose Einsatz der Feuerwehrleute, um Schaden von Menschen abzuwenden, ist immer gleich geblieben.





Unter Beteiligung von Personal und Material der Feuer- und Rettungswache 3 wurden in hundert Jahren viele Einsätze gefahren. Oft kann die Zugwache an der Münsterstraße allein helfen, aber zu einigen Großeinsätzen muss von anderen Düsseldorfer Wachen und auch aus dem Umland Verstärkung angefordert werden. Nachfolgend eine kleine Chronik spektakulärer Einsätze ...

1911

Da die Feuerwache 3 erst seit Oktober 1911 ihren Betrieb aufgenommen hat, sind in der Stadtchronik wie auch in den Feuerwehraufzeichnungen für das Restjahr keine Einsätze größerer Art bekannt.

29. Juni 1912

Das Luftschiff »Schwaben«, neben der Luftschiffhalle an der Golzheimer Heide verankert, wird in den frühen Nachmittagsstunden von einer starken Windböe erfasst. Sie hebt das Heck empor und zerrt mit aller Kraft an den Haltetauen. Diese halten zwar, doch an zwei Stellen werden im Rumpf des Luftschiffes Streben und Längsträger geknickt und teilweise gebrochen. Ein Reibungsfunke lässt das brennbare Gas im Inneren des Zeppelins explodieren, was eine riesige Feuersäule nach sich zieht. Zum Zeitpunkt des Unglücks halten sich in den Gondeln unter dem Zeppelin elf Menschen auf, die sich mit zum Teil schweren Verbrennungen retten können. Nach der Rettung und dem Abtransport der insgesamt 14 Verletzten lassen die Feuerwehrleute der Wache 3 das Wrack kontrolliert ausbrennen. Ein Haufen aus verbogenem und geschmolzenem Aluminium bleibt übrig.



Überreste der »Schwaben«, 1912

8. Oktober 1914

Die Luftwaffe steht im Ersten Weltkrieg zwar noch in ihren Anfängen, doch ist Düsseldorf eine der wenigen Städte in Deutschland, die schon von Luftangriffen heimgesucht werden. Zweimal wird der Luftschiffstützpunkt an der Golzheimer Heide von einem einzelnen englischen Flugzeug angegriffen. Der erste Angriff richtet kaum Schaden an, aber am 8. Oktober wird bei einem Bombenabwurf die Luftschiffhalle mit dem darin befindlichen Zeppelin trotz des schnellen Einsatzes der Feuerwache 3 ein Raub der Flammen.



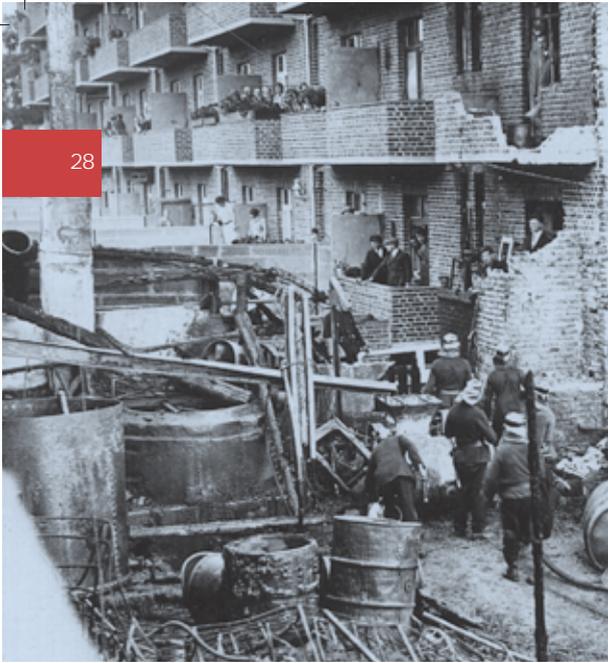
Zerstörte Zeppelinhalle, 1914

12. März 1920

Das Überkochen eines Teerkessels in einer Waggonwerkstatt der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik löst einen Großbrand aus. Weil in der 120 mal 60 Meter großen Halle keine Brandwände vorhanden sind, dehnt sich das Feuer bei starkem Wind schnell auf den gesamten Raum aus. Mit Hilfe von 22 Strahlrohren gelingt es, das Feuer in einer anderen Halle an einer Brandwand zu halten. Ein Arbeiter wird bei dem Brand getötet.



Brand Rheinmetall, 1920



Brand Rostschutzfarbenfabrik, 1928

27. Juli 1928

Um 18.24 Uhr geht ein Lager mit brennbaren Flüssigkeiten der Rostschutzfarbenfabrik »Vineta« in Bilk in Flammen auf und greift auf benachbarte Fabrikationsanlagen und Wohnhäuser über. Zwei Arbeiter erleiden schwere Brandverletzungen und sterben am nächsten Tag im Krankenhaus. Ein Kessel mit Rostschutzfarbe war übergekocht und hatte sich an dem Kesselfeuer entzündet. Rasend schnell breitet sich der Brand auf das Lager für brennbare Flüssigkeiten aus. Benzinfässer fliegen haushoch in die Luft. Mit der Wache 3 sind noch zwei Löschzüge im Einsatz, die den Brand umfassend bekämpfen und eine Katastrophe verhindern können.

10. Januar 1936

Gegen 13 Uhr entlädt sich ein schweres Wintergewitter über der Stadt. Dahinein rast, begleitet von starkem Hagelschlag, von Neuss her kommend eine Windhose. Mit unvorstellbarer Kraft zieht sie über Heerdt, die Altstadt bis hin zur Schadowstraße. Auf einer Länge von zwölf Kilometern und einer Breite von



Kriegsschäden, 1945

rund 100 Metern hinterlässt sie eine Spur der Verwüstung und hält 200 Feuerwehrleute im Einsatz.

Im September des gleichen Jahres lässt ein weiterer schwerer Sturm die Spitze der Bilker Kirche abknicken und in ein Wohnhaus stürzen.

1939 bis 1945

Kurz nach Beginn des Westfeldzuges im Zweiten Weltkrieg fliegt die alliierte Luftwaffe Angriffe auf die Stadt, die sich bis zum Kriegsende verstärken. In den Jahren 1943 und 1944 erreicht die Zerstörung unvorstellbare Ausmaße. Ganze Stadtteile gehen in Flammen auf, da Düsseldorf in erster Linie mit Brandbomben angegriffen wird. Die Folgen der Angriffe übersteigen die Möglichkeiten der städtischen Wehr bei Weitem, sodass benachbarte Feuerlöschkräfte zur Unterstützung angefordert werden müssen.

25. April 1946

Aus ungeklärter Ursache entzündet sich rund ein Jahr nach Kriegsende in einer Lagerhalle im Düsseldorfer Hafen Munition und löst eine gewaltige Detonation aus. Den Einsatzkräften bietet sich ein Bild des Grauens, als sie vor Ort eintreffen: Gebäude und Umgebung haben sich in eine kriegsähnliche Trümmerwüste verwandelt. 40 Menschen werden getötet, zahlreiche verletzt. Weite Bereiche des zertrümmerten Lagerhauses geraten in Brand. Das Feuer kann verhältnismäßig schnell gelöscht werden, doch die Bergungsarbeiten ziehen sich über Stunden hin.



Sturmschäden, September 1936



Flugzeugabsturz, 1957

Verwüstete Tankstelle, 1957





Brand bei »Jagenberg«, 1960



5. Oktober 1957

An der Kettwiger Straße explodiert ein Behälter mit Leuchtgas hinter einer Großtankstelle, bei dem 29 Menschen verletzt werden. Von der Wucht der Explosionen entstehen an rund 500 Wohnungen Glasschäden und im nahe gelegenen Elektrizitätswerk reißen an der Umspannanlage und den Hochspannungsleitungen Isolatoren und Drähte.

3. November 1957

Auf dem Weg nach New York stürzt ein viermotoriges Verkehrsflugzeug des Typs DC 4 in das Gebäude des Finanzamtes an der Roßstraße. Kurz nach seinem Start hat das Flugzeug für die Flugreise noch volle Tanks. Die beim Absturz zum Glück nur auslaufenden 12.000 Liter Flugbenzin verursachen eine zusätzliche Gefahr, da ein Teil des Treibstoffes in die Kanalisation abfließt. Die Dämpfe in der Abwasserleitung entzünden sich dennoch und schleudern die Kanaldeckel wie Bierdeckel durch die Luft. Beim Absturz sterben neun Menschen, sieben weitere werden verletzt.

15. Dezember 1957

Die Lagerhalle einer Papp- und Papierfabrik im Stadtteil Heerdt brennt lichterloh. Der Feuerschein ist schon beim Überqueren der Rheinbrücke zu sehen. Noch bis Heiligabend, neun Tage nach dem Brandausbruch, verbleibt eine ständige Brandwache am Einsatzort, um immer wieder aufflammende Brände zu löschen.



Brand Papierlager, 1957

11. April 1960

Auf dem Gelände des Unternehmens »Jagenberg« brennen der Maschensaal und Fertigprodukte in dem darunter liegenden Keller. Das Feuer greift durch Deckendurchbrüche auf den Lagerkeller über. Die Dämpfe der dort rund 24 Tonnen durch das Feuer geschmolzenen Paraffin-Mengen sorgen für ständige Rückzündungen. Bei der Bekämpfung finden drei Berufsfeuerwehrleute den Tod.

15. August 1969

Drei Tote und 46 Verletzte fordert ein Zugunglück im Hochsommer. Um 22.10 Uhr fährt ein Eilzug aus Amsterdam über den Hauptbahnhof weiter in Richtung Köln. In der Nähe des Bahnhofes Reisholz wechselt der Eilzug auf das Schnellzuggleis. An dieser Wei-





Zugunglück in Reisholz, 1969

che fährt eine S-Bahn aus der Gegenrichtung dem Eilzug in die Flanke. Dessen Postwaggon am Ende des Zuges kippt um und wird aufs Gegengleis geschleudert. Zu diesem Zeitpunkt nähert sich mit hoher Geschwindigkeit ein Postexpress aus Richtung Köln. Dessen Lok trifft auf den liegenden Postwaggon und entgleist. Die Waggons des Postzuges rasen ungebremst weiter, entgleisen und stellen sich quer. Die technische Hilfeleistung der Feuerwehr und der Rettungsdienst sind stundenlang im Einsatz.

19. Oktober 1970

Intensiver Qualm dringt aus der Decke der 4.800 Quadratmeter großen Europa-Bowlingbahn an der Stockumer Kirchstraße. Vor Ort wird Alarmstufe 4 ausgesprochen, denn durch den brennenden Isolierstoff der Leichtbauhalle entwickeln sich Gase, die sekundenschnell explodieren können. Und tatsächlich beult sich die Außenhaut des Daches zu einer riesigen Blase auf; es folgen zwei laute Detonationen und die Flammen schießen haushoch aus dem geborstenen Dach empor. Glühende herabstürzende Teile der Decke im Inneren verletzen zwei Feuerwehrleute, die den Rückzug antreten müssen. Die weiteren Löscharbeiten von außen dauern bis tief in die Nacht.

3. November 1979

Ein Kurzschluss um 2 Uhr in einer Dachwohnung an der Charlottenstraße ist Auslöser für einen Großbrand. Bis zum Eintreffen der Feuerwehr löscht ein



Brand Europa-Bowling, 1970

Bewohner aus dem Nachbarhaus geistesgegenwärtig mit einem Wasserschlauch das lichterloh brennende Dach. Mehrere Bewohner muss die Feuerwehr per Drehleiter vom Dach des Nachbarhauses retten.

22. Februar 1985

Eine schwere Gasexplosion mit tragischen Versuchen der Selbstrettung ereignet sich in einem Wohnhaus an der Johannstraße. Auslöser ist eine undichte Propangasflasche. Ein junges Ehepaar hält sich mit der zweijährigen Tochter in der brennenden Wohnung auf. Sie werfen das Kind einem Passanten unverletzt in die ausgebreiteten Arme und springen hinterher, wobei sie sich schwere Verletzungen zuziehen. Zwei junge Frauen aus der Wohnung darüber springen in ihrer Panik aus dem Fenster und werden mit Knochenbrüchen und schweren Verbrennungen in ein Krankenhaus eingeliefert.

6. April 1986

Erneuter Großbrand im Lager der Heerdter Papierfabrik. Die sieben Löschzüge der Berufsfeuerwehr – darunter auch der der Wache 3 – können auch hier



Brand Charlottenstraße, 1979





Lagerhallenbrand im Hafen, 1990

nicht verhindern, dass von der Lagerhalle nur ein Haufen aus verbogenen Stahlträgern und Blechen übrig bleibt. Wie 1957 kann ein Übergreifen der Flammen auf andere Gebäude verhindert werden.

28. Juni 1988

In der Weiherstraße spielen vier Kinder mit Silvesterknallern und werfen diese in einen Kellerlichtschacht, wo sie im Keller gelagertes Papier und Holz entzünden. Der Brand lässt eine Gasleitung undicht werden, was zu einer Explosion führt. Bei dem Einsatz werden zwölf Feuerwehrmänner verletzt, zwei davon durch eine einstürzende Kellerdecke.

Januar bis Februar 1990

Das Jahr 1990 beginnt stürmisch: Fünf schwere Stürme fegen über Düsseldorf hinweg, decken Dächer ab, drücken Schaufensterscheiben ein, knicken Bäume ab und lassen Gerüste und Plakatwände umstürzen. Sturmschäden und Gefahrenabwehr sorgen für pausenlosen Einsatz aller verfügbaren Kräfte der Feuerwehr. Sogar der Rosenmontagszug wird wegen massiver Windeinwirkung abgesagt.

2. bis 5. Februar 1990

Unterbrochen werden diese Einsätze durch einen Großbrand im Düsseldorfer Hafen: Aus der Lagerhalle einer Spedition schlagen Flammen meterhoch aus dem Dach und beschäftigen 80 Feuerwehrleute. Erschwert wird das Löschen der gelagerten und nun-

mehr brennenden großen Papierrollen durch das Aufziehen eines erneuten Sturms mit Windgeschwindigkeiten von 120 Stundenkilometern. Er facht das Feuer immer wieder an, das erst nach 84 Stunden als verlässlich gelöscht gilt.

Dezember 1993 / Januar 1995

Jeweils zur Jahreswende steigt 1993 und 1995 das Wasser des Rheins bei Düsseldorf. Man spricht von Jahrhunderthochwassern. Im Zusammenspiel mit dem THW und weiteren Hilfsdiensten werden Unmengen an Sandsäcken gefüllt und zur Flutabwehr an gefährdeten Orten gestapelt.

11. April 1996

Mit der Alarmierung »... unklare Feuermeldung Flughafen, Ankunftsebene« beginnt an diesem Tag um 15.58 Uhr ein Einsatz, der die Feuerwehr Düsseldorf an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit bringt und nur mit Hilfe von umliegenden Feuerwehren und Hilfsorganisationen bewältigt wird. Brennbare Gase und Dämpfe nach einem Schwelbrand in der Zwischendecke, ausgelöst durch Schweißarbeiten, hatten sich entzündet und fast schlagartig große Teile des Abfertigungsterminals verrauchte. Rund 2.000 Menschen verlassen daraufhin panikartig das Gebäude. Bei der wohl folgenschwersten Brandkatastrophe der Nachkriegszeit in Düsseldorf kommen 17 Menschen ums Leben, 72 weitere werden zum Teil schwer, mehrere Hundert Menschen leicht verletzt.



Jahrhunderthochwasser, 1993/1995



Brandexplosion Johannstraße, 1985

Krankenzug,
Baujahr 1970





Flughafenbrand, 1996



Brand Reetdach, 2004

Dadurch wird den vier Feuerwehrleuten, die sich zu diesem Zeitpunkt im Dachgeschoss zur Brandbekämpfung aufhalten, der Fluchtweg abgeschnitten. Sie werden mit Hilfe einer Drehleiter aus ihrer Zwangslage befreit.

14. November 2002

Meterhoch schlagen die Flammen aus drei Fenstern im 1. Obergeschoss einer Wohnung in Golzheim. Vor dem Haus hatte sich ein junges Geschwisterpaar bereits vor den Flammen gerettet. Sie wollten vor dem Eintreffen ihrer Mutter mit dem Kochen beginnen und hatten dafür einen Topf mit Öl erhitzt und dann anschließend weitergespielt. Der wahrgenommene Brandgeruch ließ sie schließlich ängstlich vors Haus rennen, was sie vor weiterem Schaden bewahrte.

24. Januar 2004

Bei einer wegen Umbau leerstehenden reetgedeckten Villa an der Bockumer Straße herrscht Feueralarm. Beim Eintreffen der Einsatzkräfte der Wache 3 und der Freiwilligen Feuerwehr Wittlaer hat sich mittlerweile das Reetdach lichterloh entzündet. Um das Dach löschen zu können, wird es komplett abgetragen. Mit großen Wassermengen von maximal 2.000 Litern pro Minute wird der Brand bekämpft. Die direkte Lage am Rhein erschwert allerdings den Löschangriff von der rückwärtigen Seite, denn von dort kann das Grundstück nur über eine steile Böschung vom Rheinuferweg aus erreicht werden.

Advent 1996

In einem Juwelierladen in der Innenstadt brennt ein Adventsgesteck nach der Geschäftszeit. Der Besitzer des Ladens lässt sich nicht ermitteln. Ein gewaltsames Eindringen in das einbruchssichere Gebäude ist zu zeitaufwändig, wenn nicht sogar unmöglich. Die Brandbekämpfung bei minimalem Sachschaden geschieht mittels eines Drucksprühgeräts durch ein 13 Millimeter großes gebohrtes Loch im Türrahmen.

5. Januar 2001

Während die Eltern mit ihren beiden Kindern im ersten Obergeschoss schlafen, bricht im Erdgeschoss eines Einfamilienhauses in Lohausen um kurz vor 4 Uhr morgens ein Brand aus. Als die ersten Kräfte der Wache Münsterstraße eintreffen, schlagen bereits Flammen aus dem Dach. Die Mutter steht mit ihren beiden kleinen Söhnen am Dachfenster, der Vater hat sich bereits selbst retten können. Die Kinder werden sofort mit Hilfe einer Drehleiter und die Mutter mit Hilfe einer Fluchthaube in Sicherheit gebracht. Unmittelbar nach der Rettungsaktion ereignet sich im Erdgeschoss eine Rauchgasdurchzündung.



Lagebesprechung nach dem Brand an der Aachener Straße, 2009



Brand St. Peter, 2007



Brand an der Heinrich-Ehrhardt-Straße, 2011

5. Februar 2006

Ein defekter Heizlüfter verursacht in einer Werkstatt einen Schaden in Höhe von 5 Millionen Euro. 50 Luxuskarossen, darunter einige der Marken *Rolls-Royce*, *Ferrari* und *Jaguar*, werden bei dem Brand größtenteils total zerstört. Aus den umliegenden Wohnungen müssen 30 Personen evakuiert werden.

Januar 2007

Für 881 Sturmmeldungen bei der Feuerwache 3 sorgt das Sturmtief Kyrill. Insgesamt werden an 565 Einsatzstellen rund 800 entwurzelte Bäume geräumt, die zum Teil Auslöser für zehn schwere Verkehrsunfälle waren. 202 Mal kommen Drehleitern und Hebebühnen zum Einsatz, bei denen zum Beispiel lose Dach- und Fassadenelemente entfernt werden.

20. Juni 2007

Schweißarbeiten auf dem Dach des Kirchenschiffes der Kirche St. Peter am Kirchplatz verursachen einen Großbrand, bei dem am Ende 100 Feuerwehrmänner im Einsatz sind. Es kommt zu einem Sachschaden in Millionenhöhe.

1. Januar 2008

Eine Halle mit 300 Tonnen Papierballen einer Papierfabrik in Bilk gerät in Brand. Um die festen Papierballen zu löschen, kommt 5.000 Kubikmeter Schaum zum Einsatz, der aus 4.000 Litern Schaummittel erzeugt wird.

11. Juli 2009

Durch Brandstiftung brennt der Dachstuhl eines Hauses in der Aachener Straße. 17 Menschen werden unter anderem per Drehleiter aus dem Haus gerettet. Im Zuge des Einsatzes wird deren Bedienungselektronik beim Kontakt mit der Straßenbahnoberleitung stark beschädigt.

17. Juli 2010

Auf der Schadowstraße brennt ein Schuhhaus völlig aus. Von der gleichzeitig stattfindenden Kirmes auf der Oberkasseler Rheinseite aus ist die Rauchwolke über der Innenstadt deutlich zu sehen.

23. Dezember 2010

Herzprobleme des Fahrers führen zu einem Schulbusunfall, bei dem das Fahrzeug gegen einen Baum an der Rotterdamer Straße prallt. Dabei werden 25 Menschen verletzt, darunter 19 Kinder.

3. Mai 2011

In einem leerstehenden Bürogebäude (ehemaliges Straßenverkehrsamt) an der Heinrich-Ehrhardt-Straße kommt es am frühen Abend zu einem massiven Brand im oberen Stock und in der Flachdachkonstruktion. Nach dem Eintreffen der städtischen Wehr sind schließlich über 100 Einsatzkräfte an der Brandbekämpfung beteiligt. Die Heinrich-Ehrhardt-Straße wurde in Höhe der Brandstelle voll gesperrt und der Verkehr entsprechend umgeleitet.



Sturmschäden, 2007



Busunfall, 2010





1906–1913

Dipl.-Ing. Ludwig Schlunk

Branddirektor an der Wache 3



1913–1934

Dipl.-Ing. Bruno Petersen

Branddirektor an der Wache 3



1934–1945

Dipl.-Ing. Philibert Riede

Branddirektor an der Wache 3



1945–1966

Ralf Stockmar

Oberbranddirektor an der Wache 3

Führung und Verantwortung

Die Branddirektion und ihre Standorte



1966–1971

Dipl.-Ing. Horst Rother

Oberbranddirektor an der Wache 3



1971–1990

Dipl.-Chem. Dr. rer. nat. Werner Graf

Branddirektor an der Wache 3
(ab 1974 an der Wache 1)



1990–2006

Dipl.-Ing. Armin Harbort

Branddirektor an der Wache 1



seit 2006

Dipl.-Phys. Peter Albers

Branddirektor an der Wache 1



80 Mann, ein starke Truppe.
Immer im Einsatz für die
Menschen in unserer Stadt.

Immer im Einsatz Die Mannschaft

Auf der Feuerwache 3 versehen insgesamt 80 Mitarbeiter ihren Dienst, die in zwei Wachabteilungen aufgeteilt sind.

Neben der typischen Feuerwehrausbildung sind alle Kollegen auch im Rettungsdienst qualifiziert und führen die Berufsbezeichnung »Rettungsassistent«. Die Hälfte der Feuerwehrleute sind zudem zusätzlich ausgebildete Höhenretter.

Täglich sind 18 Feuerwehrleute und ein Notarzt im Dienst: Der *Einsatzleitwagen* (ELW) wird mit einem Zugführer und einem Fahrer mit Gruppenführerqualifikation besetzt. Das erste *Löschfahrzeug* (LF) ist mit einem Gruppenführer, einem Maschinisten, einem Angriffstrupp und einem Schlauchtrupp (ein Trupp



besteht aus zwei Mann), das zweite *Löschfahrzeug* ist mit fünf Feuerwehrmännern besetzt.

Auf der *Drehleiter* (DL) sind täglich ein Fahrzeugführer mit Gruppenführerqualifikation und ein Drehleitermaschinist im Einsatz. Aus dieser Besatzung „springen“ im Alarmfall fünf Mann auf den Höhenretter-Gerätewagen und fahren als Höhenrettungsgruppe zum Einsatzort.

Im Rettungsdienst sind täglich drei Mitarbeiter im Dienst: Zwei Rettungsassistenten auf dem *Rettungstransportwagen* (RTW) und einer auf dem *Notarzt-Einsatzfahrzeug* (NEF).

James Krüss (1926–1997)

Das Feuer

Hörst du, wie die Flammen flüstern,
Knicken, knacken, krachen, knistern,
Wie das Feuer rauscht und saust,
Brodelt, brutzelt, brennt und braust?

Siehst du, wie die Flammen lecken,
Züngeln und die Zunge blecken,
Wie das Feuer tanzt und zuckt,
Trockne Hölzer schlingt und schluckt?

Riechst du, wie die Flammen rauchen,
Brenzlig, brutzlig, brandig schmauchen,
Wie das Feuer, rot und schwarz,
Duftet, schmeckt nach Pech und Harz?

Fühlst du, wie die Flammen schwärmen,
Glut aushauchen, wohlrig wärmen,
Wie das Feuer, flackrig-wild,
Dich in warme Wellen hüllt?

Hörst du, wie es leiser knackt?
Siehst du, wie es matter flackt?
Riechst du, wie der Rauch verzieht?
Fühlst du, wie die Wärme flieht?

Kleiner wird der Feuersbraus:
Ein letztes Knistern,
Ein feines Flüstern,
Ein schwaches Züngeln,
Ein dünnes Ringeln –
Aus.



