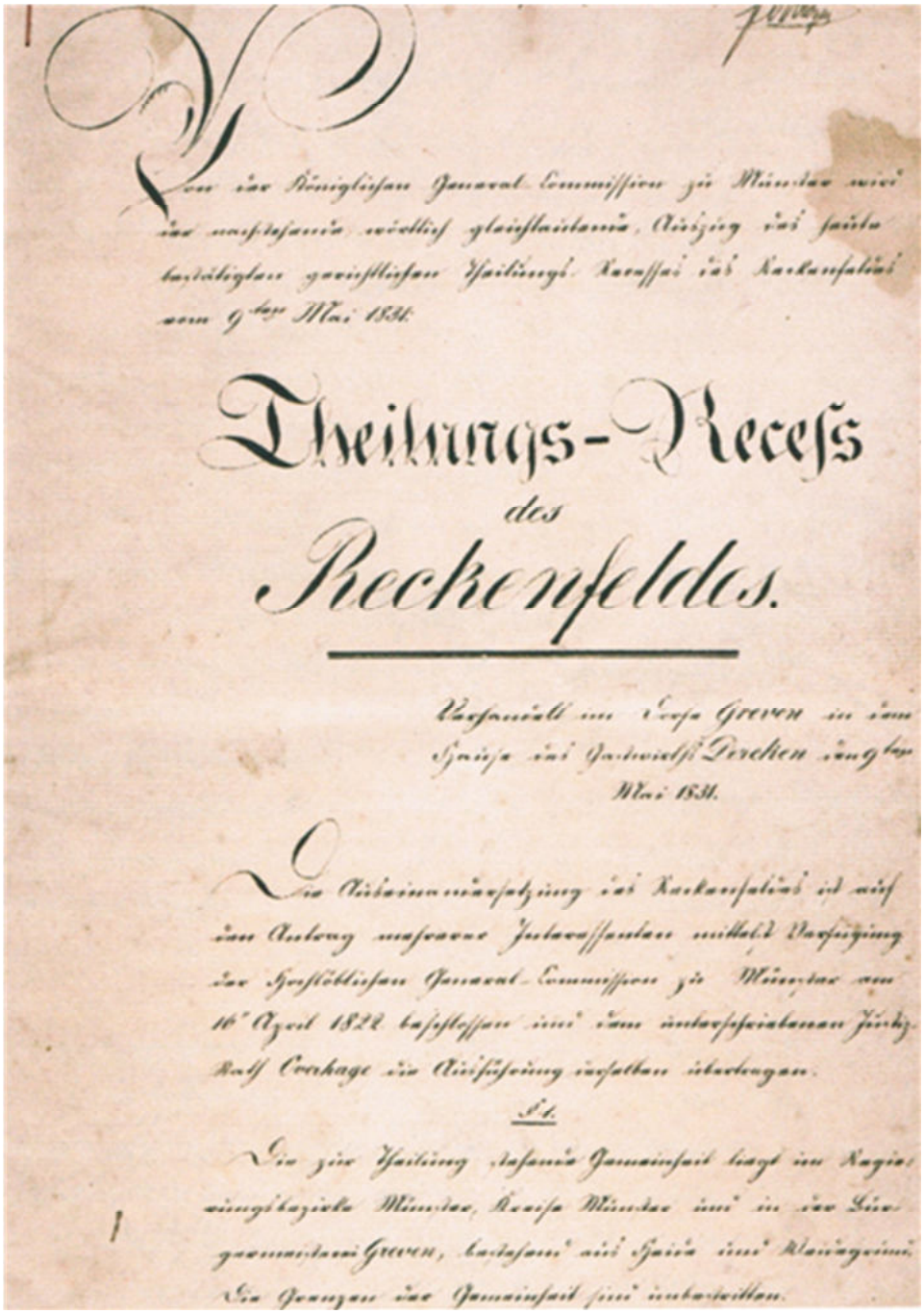
1 Frühgeschichte und Erster Weltkrieg (I)

1.1 Frühgeschichte

Vielleicht 100 Millionen Jahre lang - bis etwa vor 30 Millionen Jahren - wurde unsere Heimat überflutet vom sogenannten Kreidemeer, das vermutlich vom Norden her kam. Zeitweise reichte es bis zum Sauerland; zeitweise lag das Reckenfeld in der Küstenlinie. Es war ein warmes Meer mit viel Getier. Der Baumberger Kalksandstein bildete sich zu dieser Zeit. Er hat uns auch die versteinerten Abdrücke der damaligen Meeresbewohner überliefert.

Wenige Tiefenmeter der oberen Krustenschale des Bodens unserer Heimat sind geworden und gewachsen in den letzten Jahr-Millionen der Entwicklung der Erde, deren Leben insgesamt auf etwa fünf Milliarden Jahre geschätzt wird. In dieser Periode der letzten Jahr-Millionen gab es mehrere Eiszeiten, deren Ursachen und Ausmaße noch nicht eindeutig bekannt sind. Gewaltige Eisgletscher bedeckten nicht nur Skandinavien und das Eismeer - sie reichten bis an die deutschen Mittelgebirge heran.

Beim Auftauen in wärmeren Zeitperioden hinterließen sie hier nicht nur große Kieselsteine (Findlinge), sondern auch die langen hohen Kiesrücken in Hollingen, eine Fortsetzung des Münsterländer Kiessandrückens, der bereits südlich von Münster beginnt. Kiesartiger grobkörniger Sand findet sich dort, aber auch an anderen Stellen in dieser Gegend gibt es Sand - bis zum feinen Sand.



Theilungs-Recess
des
Reckenfeldes.

Theilungsrezeß von 1831
Quelle: Schulze Eilfing

Von letzterem feinkörnigem Sand zu unterscheiden ist eine Grobsand-Ablagerung unter der allgemeinen Sandebene (Münstersches Heidesandgebiet) in einem Taltrog, der in undurchlässigen Mergel eingeschnitten ist. Dieser Trog verläuft in der Senne beginnend, von Südosten nach Nordwesten. Im diesem Gebiet beträgt die Dicke dieses Grobsandes in der Mitte des Troges ungefähr 10 Meter.

Eine gute Beschreibung über die hiesigen landschaftlichen Gegebenheiten geben Prinz und Pottmeyer. Deshalb werden Auszüge aus Veröffentlichungen wiedergegeben.

1.1.1 Gemarkung Reckenfeld (I)

Reckenfeld hat einen Vorläufer in dem Hof Reckenvelde (im Kirchspiel Emsdetten), der **1395** erstmalig genannt wird. Mit Recken (= Helden) hat der Name kaum etwas zu tun, eher schon mit „recke“ = Reihe, länglicher Waldstreifen, hier also = ausgedehnter, weit gereckter Waldstreifen. Das passt auf die große Heide vorzüglich.

Als die Besiedlung des Landes immer größere Fortschritte machte, die Zahl der Höfe zunahm und die Nachbarschaften mit ihrer sich immer weiter ausdehnenden Nutzung des unbebauten Landes auf die Interessen anderer Nachbarschaften jenseits des Wald- und Ödlandes stießen, ergab sich gar bald die Notwendigkeit, die eigenen Nutzungsansprüche gegen die der anderen Siedler abzugrenzen. So kam es zur Bildung der Markgenossenschaften in denen sich je nach der Größe der „gemeinen Mark“ auch „Gemeinheit“, wie man jetzt Wald- und Ödland nannte, mehrere Nachbarschaften zusammenschlossen. Fremde wurden zur Nutzung dieser Marken, die naturgemäß von ganz unterschiedlicher Größe waren, nicht zugelassen. Neben großen, meilenweiten Marken wie beispielsweise das Reckenfeld und die Kroner Heide gab es viele kleinere „Gemeinheiten“, an denen immer nur wenige Nachbarschaften bzw. Bauerschaften „interessiert“ waren. Die großen Marken lagen meist am Rande der Siedlungsgemeinschaften, es waren alte Grenzmarken, die in Vorzeiten als breiter Saum das Siedlungsland umschlossen. Auch sie wurden zunächst von beiden Seiten in vollem Umfange genutzt und erst später unter den angrenzenden Siedlungen aufgeteilt. Beispielsweise beanspruchten noch 1547 die Hembergener Bauern das Nutzungsrecht im ganzen Reckenfeld und nicht nur (wie später) innerhalb der linearen Grenzen des Kirchspiels und Gogerichts Greven. Diese linearen Grenzen von Stein zu Stein, von Kreuzkuhle zu Kreuzkuhle, von Malbaum zu Malbaum sind erst im Laufe des Mittelalters entstanden, als sich immer mehr das Bedürfnis nach klarer Absetzung von Kirchspielen und Gerichten als Grundlagen der staatlichen Organisation entwickelte.

Das Reckenfeld, dessen Größe bei der Teilung mit 4.019 Morgen ermittelt wurde, war von jeher für die umliegenden Bauernschaften ein wertvolles Heide- und Weideland gewesen. Um die Berechtigung zur Nutzung desselben hatte es schon im 16. Jahrhundert große Streitigkeiten zwischen der Bauerschaft Hembergen und dem Schulten Lintel und seinen Genossen, dem Schulten Depenhof und Rolink, kurz der ganzen Bauernschaft Nordwalde gegeben, da Letztere Teile des Reckenfeldes, z. B. das Lintels Brook und das Rohlingsvenn, für sich allein beanspruchten, wogegen die Hembergener im Jahre 1547 geltend machten, daß auch sie diese Teile des Reckenfeldes mit zu nutzen berechtigt seien. Was im 19. Jahrhundert zur Teilung kam, erfasste nur den im Kirchspiel Greven liegenden Teil des Reckenfeldes. Im Rezeß (s*iehe vorherige Seite und Anhang Nr. 10)* vom 9. Mai 1831 wurden nach Abzug von 190 Morgen Land für Wege usw. und nach Verkauf von 424 Morgen an Wiedemann (Bäcker in Münster) und Sandfort der Rest unter nicht weniger als 120 Interessenten aus den drei Kirchspielen Greven, Emsdetten und Saerbeck verteilt.

Etwa 70-75% der Gesamtfläche der beiden Kirchspiele Greven und Gimbte dürften um 1760 noch aus Wald, Heide und Ödland bestanden haben. Eine Vorstellung von der Ausdehnung der alten Marken kann uns heute nur noch die Urkatasterkarte von 1828 vermitteln. Auf ihr sind die großen, zusammenhängenden Heideflächen gut zu erkennen, von denen heute nur noch geringe Reste vorhanden sind, während das meiste zu Gemischt- oder Nadelholzwäldern aufgeforstet worden ist, soweit es nicht zu Kulturland gerodet wurde. Auch vorher schon waren im Laufe vieler Jahrhunderte immer wieder Grundstücke am Rande oder auch mitten in der Mark von einzelnen Bauern gerodet worden. Wollte ein Bauer einen solchen Zuschlag, d. h. ein Grundstück, das er für sich mit Zäunen und Hecken zuschlagen durfte, in der gemeinen Mark erwerben, um es allein zu nutzen und vor dem Zutritt des fremden Viehes zu bewahren, so musste er hierzu die Zustimmung aller Beerbten der Mark gewinnen, die meist in der Form einer Erbpacht erteilt wurde, für die an die Bauerschaftskasse eine gewisse Summe entrichtet werden musste.

Das Verkaufen von Zuschlägen aus der Mark war für die Bauerschaft ein beliebtes Mittel, zu Gelde zu kommen, um fällige Kontributionen *(Anm.: Zwangserhebung von Geldbeträgen)* und Steuern oder sonstige Sonderausgaben davon zu bestreiten. Hatte man schon während des Dreißigjährigen Krieges *(Anm.: 1618 – 1648)* und sonst gelegentlich zu diesem Mittel gegriffen, drückende Schuldenlasten abzutragen, so geschah dies nach dem Siebenjährigen *(Anm.: 1756 – 1763)* Krieg in ganz großem Ausmaße. Zur Tilgung der während dieses Krieges gemachten Schulden wurden für viele tausend Taler Land aus den gemeinen Marken an die verschiedenen Interessenten verkauft. Es kam auch vor, dass sich die Bauern gegen von der Obrigkeit ausgetane Zuschläge zur Wehr setzten. Der Reckenfelderbäumer bezog von den Herberner und Hembergener Bauern eine Tracht Prügel, weil er einen Zuschlag im Reckenfeld bekommen hatte. Er schalt sie deswegen für „Fälscher“ (= falsch!), da sie ihm doch versprochen hätten, den Zuschlag zu bewilligen.

(Quelle: Prinz) (Anm.: Weitere Rezesse siehe Anhang Nr. 04)

Gemarkung Reckenfeld (II)

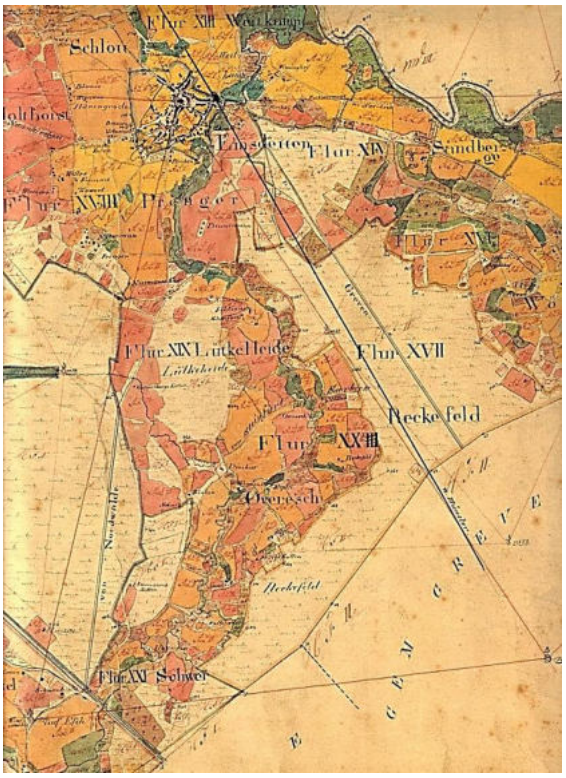
Aufgeschrieben von Heinrich Pottmeyer (Anm.: Archivar Heinrich Pottmeyer wurde auf einem Bauernhof am 18. Mai 1862 geboren. Er wurde 68 Jahre alt. Seine Wiege stand im Austumer Reckenfeld, kurz vor dem jetzigen Bahnhof Reckenfeld, wo sein Vater Bahnwärter war.)

Reckenfeld! Der Name klingt romantisch, doch hat er mit den Recken, von deren kühnen Streiten das Nibelungenlied berichtet, unmittelbar nichts zu schaffen. Wohl aber wird die Heide - denn eine solche ist das ganze Reckenfeld ursprünglich - gleich ihnen so benannt sein um ihre beträchtliche Ausdehnung in der Länge, in der sie sich zwischen den Kirchdörfern Emsdetten und Greven hinzieht und reckt. Die Bahn Münster-Rheine führt beinahe eine ganze Wegestunde hindurch, und der neue Haltepunkt Hembergen, der mitten darin liegt, wäre viel besser nach ihr benannt worden als nach dem ¾ Stunden davon an der Emse gelegenen Dörfchen, das nichts mit ihm gemein hat.

Heinrich Pottmeyer
Quelle: Heimatbund Emsdetten

Gegenwärtig bietet sich dem, der mit der Eisenbahn durch das Reckenfeld fährt, im großen Ganzen ein wechselvoller Anblick von Acker, Wiese und Wald. Das war zu meiner Kinderzeit ganz anders (1867-1876): Damals war das Reckenfeld eine stille, einsame Heide, die so gut wie gar keine Kultur aufzuweisen hatte. Nur vereinzelt oder gruppenweise kamen Zwergkiefern und Wacholdersträucher darin auf, birkenbestandene Wallhecken grenzten die Anteile der verschiedenen Besitzer ab. Sandwege (siehe A*nhang Nr. 10*) mit tiefeingesunkenen" Wagenspuren zogen sich hindurch und schlängelnde Fußpfade, umsäumt von Ginstergesträuch, dessen Blüten im Sommer goldig in die trübgetönte Landschaft leuchteten. Im Winter fegte der kalte Nordost ungehindert darüber und an hellen frostigen Tagen hörte man bei günstigem Winde von Stunden weit die Glocken der umliegenden Kirchdörfer, ja sogar die von Rheine. Sie waren in dieser weltfremden Einsamkeit wie Boten aus der weiten Welt, die nur selten solche dorthin sandte. Kein Wunder, daß wir ihren Klängen gerne lauschten, ebenso wie wir den Kranichen im Frühjahr und Herbst, wenn sie mit ihrem eintönigen „kru! kru!“ durch die tiefblaue Luft über das einsame Heidegefilde zogen, sinnend nachstarrten, bis sie unseren Blicken entschwanden.

War es am Tage still und öde dort, so wurde es abends, wenn die Dunkelheit ihren schwarzen Mantel darüber gebreitet hatte, unheimlich in dem weiten Heideraume. Und das hatte noch seine besonderen Gründe. Dort, wo die Lichter der Kotten und Bauernhäuser blinkten, am Rande des Reckenfeldes, saßen die Leute am Herdfeuer und erzählten sich allerlei gruselige Sachen. Irgendwo in der Heide - den Fleck wusste freilich niemand - lag der Heidenkönig mit seinem goldenen Stabe (Zepter) begraben.



Die Gemarkung Reckenfeld reichte bis an Emsdetten...
Quelle: Geobasisdaten Kreis Steinfurt ST/01/2016

Genau bekannt war aber die Stelle, wo die Grenze der Gemeinde Greven herlief. Und gerade jenseits derselben, an der Sipelhaar, bei dem Dikpool fand sich der „Heidenkirchhof“, aus dem man von Zeit zu Zeit „steenene Pöttkes“, Urnen mit Menschenasche und Knochenresten aufgrub. Aber davor grauste uns noch nicht so sehr als vor dem Mann ohne Kopf, der dort sein Unwesen trieb, und den Kerlen, die mit glühenden Schaufeln („glainige Schofeln“) den Boden aufwühlten. Diese Unholde, von denen wir im Dämmerlicht der Sommerabende, wenn die Fledermäuse durch die Luft flirrten, bei flimmerndem Mondeslicht oder an stürmischen Herbstabenden, wenn

… und dann auch noch bis an Nordwalde heran
Quelle: Geobasisdaten Kreis Steinfurt ST/01/2016

der Nordwest das Haus umtoste, beim flackernden Feuer hatten erzählen hören, jagten uns das Grauen auf den Leib, daß wir uns abends tief ins Bett verkrochen und nicht hervorzuschauen wagten. Am nächsten Morgen freilich, wenn alles wieder im hellen Tageslichte feste Formen angenommen hatte, war unsere Angst schnell verflogen und wir tummelten uns munter an den Plätzen umher, vor denen es uns nachts so sehr gegraut hatte.

Wie wir sehen, kehrt die Sage vom begrabenen Heidenkönig und seinem Goldschatze auch im Reckenfeld wieder, wenn man ihn auch hier nicht wie in der Hohen Ward unter dem Namen Goldemar kennt. Die anderen Spukgestalten sind dieselben, die fast regelmäßig dort auftauchen, wo von Grenzsteinversetzungen gemunkelt wird. Der Mann ohne Kopf hat seinen Ursprung in der altgermanischen Rechtspflege, nach der demjenigen, der sich dieses Kapitalverbrechens schuldig machte, der Kopf abgepflügt wurde. „Wer einen Grenzstein versetzt“, heißt es in Grimms Rechtsaltertümern, „dem soll der Hals mit dem Pflug abgefahren werden, indem man ihn in die Erde gräbt bis an den Kopf.“ Auch „de Kääls met de glainigen Schofeln“, die an vielen Stellen des nördlichen Westfalens auftreten, sind Grenzfrevler, doch können wir ihren Ursprung nicht näher andeuten. Nun ist die Grenze des Kirchspiels Greven hier wirklich um ein beträchtliches Stück gegen das Kirchspiel Emsdetten vorgerückt worden, und zwar noch in einem der letzten Jahrhunderte. Wo sie gegenwärtig nur wenig südlich von der ursprünglichen Hovesaat des Erbes Reckenfeld

(Ksp. Emsdetten, Bschft. Hollingen) verläuft, folgte sie um die Mitte des 17. Jahrhunderts noch einer Linie, die dort, wo die Eisenbahn sie schneidet, etwa 2 Kilometer weiter nach Greven zu liegt. Dies geht klar hervor aus dem Schnadzug (Grenzbesichtigung), im Oktober 1653 von den Bevollmächtigten des münsterschen Domkapitels gehalten, rings um den Bezirk des letzterem unterstehenden Gogerichts Meest, das die Kirchspiele Greven, Nordwalde, Altenberge und Nienberge umfasste. Nach dem davon übergebliebenen Berichte zogen die obengenannten Herren von dem Hof zu Lintelen (Schulzenhof Lintel) „vort längs der Heggen über die Linteler und Reckenfelder Heide vor Schwerings Kotten (Wesselschweer) her auf eine dove Landtwehr im gemelten Reckenfeldt und selbige Landwehr entlangs schradt durch das Reckenvelt auf den Michaelis Kotten.“ Diese „dove Landtwehr“ (wohl ein Wall ohne Holzbestand) zieht sich jetzt noch als Fuhrweg im Vergleich zu den anderen Wegen diagonal (schradt) von dem bezeichneten Punkte bis zur Wirtschaft Micheel.

In der Nähe der Letztgenannten fand sich auch der Reckenfelder Baum - ein benachbarter Hof erhielt von ihm den Namen Reckenfelderbäumer - ein Schlagbaum, der im 17. Jahrhundert bei Kirchspielsfuhren der Emsdettener Bauern stets als Kirchspielgrenze galt. Ein dreieckiger Zipfel des Reckenfeldes, der sicher mehr als tausend Morgen umfasst, ist hier demnach von der Gemeinde Emsdetten abgetrennt und zur Gemeinde Greven gefügt worden. Wann und bei welcher Gelegenheit dies geschehen ist, konnte ich bisher nicht in Erfahrung bringen; nach Aussagen alter Leute soll dieser Teil der Emsdettener Mark „für ein Ei und einen Appel“ (d.h. für eine ganz geringfügige Gegenleistung) an die Grevener Bauerschaft Herbern verkauft worden sein.

Wie sich die Sache auch zugetragen haben mag, der richtige Sachverhalt scheint rasch in Vergessenheit geraten zu sein, doch lebten dunkle Erinnerungen an den früheren Zustand fort. So erhob der Schulzenhof Lintel bei der Teilung des Grevener Anteils (1824-1826) Ansprüche als Mitberechtigter, da er Hudegerechtsame in demselben besäße. Tatsächlich bewies auch der damalige Schulze Friedrich Lintel durch Zeugenaussagen, daß zu seines Vaters Zeiten die Schafe regelmäßig einmal im Jahr bis Reckenfelderbäumer oder Micheels getrieben worden waren, ohne daß Einspruch von selten der Grevener Bauern erfolgt sei, und wenn es ihm misslang, seine Ansprüche durchzusetzen, so war es nur darum, daß er für die Ausübung der Gerechtsame während des Zeitraums von 1800 bis 1809 den Beweis nicht beibringen konnte.

Bemerkenswert ist hierbei, daß die Schafe stets von Lintels Hof bis zum Reckenfelder Baum getrieben wurden, also an der ehemaligen Grenzscheidung der Kirchspiele Emsdetten und Greven entlang. Das zeigt, daß die Erinnerung an diese und an die früher in dem abgetretenen Teile ausgeübte Hude noch dunkel fortlebte, ohne daß man sich über den richtigen Sachverhalt Rechenschaft zu geben wusste. Merkwürdigerweise wurde dieser auch mit keinem Wort in dem Prozess erwähnt. Daß sich dabei im Volke Sagen über Grenzsteinversetzungen ausbildeten und die Spuke dann pflichtschuldigst ihr Erscheinen machten, versteht sich in Westfalen von selbst.

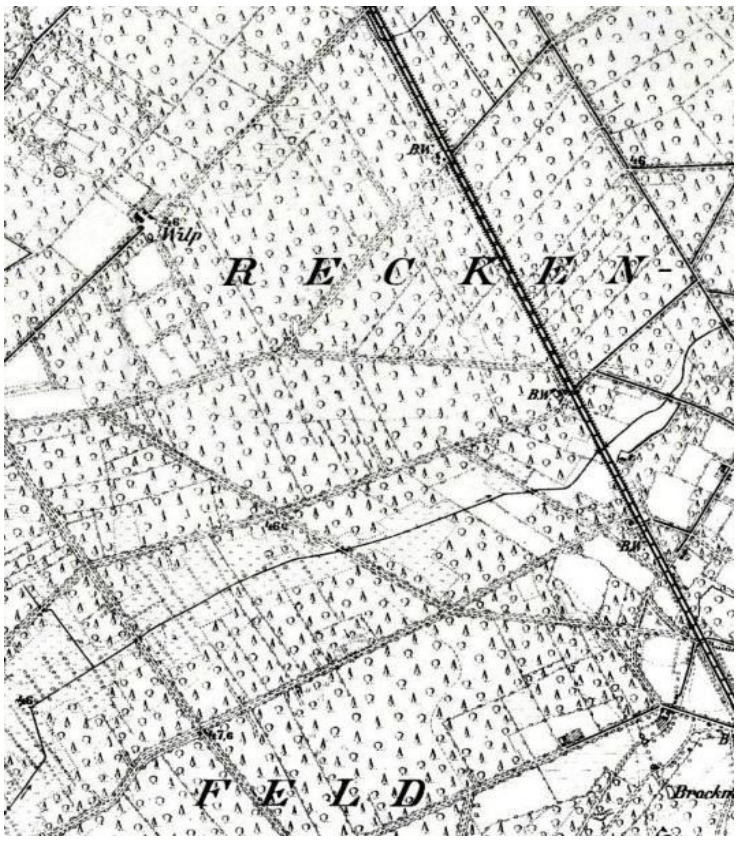
Ein anderer unheimlicher Ort im Reckenfeld war ehedem der Galgenhügel („dat Galligenhüewelten“), eine alte Richtstätte, die etwa einen Kilometer nordöstlich vom „Heidenkirchhof“ liegt. Wie ich in meiner Jugend hörte, soll der „olle Beßvar“ (Bestevader), Großvater von einem der Bauernhöfe am Rande des Reckenfeldes nach eigener Aussage als Knabe mit anderen seines Alters, wenn sie dort die Schafe hüteten, zuweilen mit Steinen nach den Gehenkten geworfen haben. Das müsste, so gut ich nachrechnen kann, um 1790-1795 gewesen sein; demnach wäre dort um die Zeit noch gerichtet worden. Wie ich in dem Artikel „Die Schwartzen und die Schrägen“ mitteilte, wurden die Überreste des Johann Heinrich Löw genannt Schwartze, der einer der Rädelsführer dieser berüchtigten Räuberbande war, am 15. Dezember 1754 auf dem Galgenhügel aufs Radt, geflochten und sein Kopf darüber auf eine Stange gesteckt, nachdem seine Hinrichtung durch das Schwert am Tage vorher zu Münster vor dem Neutor stattgefunden hatte und seine Leiche auf einem Schlitten zum Reckenfeld gebracht worden war. Der Grund, warum gerade diese Stätte für die Nachexekution Schwartzes ausersehen wurde war, daß er in der Nacht vom 2. auf den 3. Februar 1752 zusammen mit seinen Spießgesellen einen Raubanfall auf den Hof Konert in der Bauerschaft Austum ausgeführt hatte und ihm nur dieses Verbrechen im Hochstift Münster nachgewiesen werden konnte.

Das Reckenfeld hatte jedoch wohl schon seit unvordenklichen Zeiten als Richtstätte für die Gemeinde Emsdetten (und auch wohl Greven) gedient. Auf einer Karte der Bauerschaften Hollingen und Ahlintel vom Ende des 16. Jahrhunderts, die sich bei den Akten des Prozesses über die Zugehörigkeit der Bauerschaft Ahlintel zur Grafschaft Steinfurt befindet, ist die Richtstätte ziemlich richtig eingezeichnet. Auch geht aus den Akten dieses Prozesses hervor, daß zwei herrenlose Landsknechte Leonhard von Cassel und Hensgen Steinhauß von Koesfeld, die in Ahlintel auf dem Hofe Westert „Landzwingerei“ (Raub) ausgeübt hatten und in Lütke Spanings (Lüttken Spalinges) d.i. Wilkens Leibzuchthause von den Ahlinteler Bauern gefangen worden waren, 1577 im Reckenfeld hingerichtet wurden. Endlich wurde 1596 Hensgen Reiners, einer der Mordgesellen, die bei Emsdetten die Frau des Kolons Recker umgebracht hatten, auf dem Gebiete des Gogerichts Meest eingefangen, nach Schöneflieth gebracht „und bei denen Reckenfelder bauren auf ein rhatt hingerichtet.“ Mit Letzteren können nur die Bauern der Grevener Bauerschaft Herbern gemeint sein, und demnach hätte das Reckenfeld ebenfalls als Richtstätte für die Gemeinde Greven gedient.

Zu jener Zeit war das Reckenfeld noch eine „Gemeinheit“, die als Schaftrift diente und infolgedessen öde und baumlos bleiben musste. Nur 2 Verkehrswege zogen sich hindurch, der Münstersche Postdamm von Norden nach Süden und der Steinfurt-Ibbenbürener Postdamm von Westen nach Osten. Ersterer führte noch bei Zeiten meines Großvaters stellenweise im Ksp. Emsdetten den Namen „Hiälweg“ (Hellweg) und kennzeichnet sich dadurch als eine uralte Landstraße. Römische Legionen und germanische Kriegerscharen mögen schon auf ihm einher gezogen sein, die Heere des Frankenkönigs Karl und Rosse, beritten vom Heerbanne des Sachsenherzogs Wittekind seinen Staub empor gewirbelt haben. Bemerkenswert ist immerhin, daß die Bauerschaft Herbern (Ksp. Greven), die das Reckenfeld südlich begrenzt und gegenwärtig einen beträchtlichen Teil desselben umschließt, im 9. oder 10. Jahrhundert Heribeddium hieß, was sehr wahrscheinlich Heerlager bedeutet.

Um diese Zeit oder etwas früher zog der Christenglaube ein in die Bauernhöfe, die inmitten ihrer Eichenwipfel das Reckenfeld rings umkränzten, die Turmspitzen christlicher Gotteshäuser begannen an seinem Rande emporzuragen. Und um die Kirchen siedelten sich nach und nach Leute in Dörfern an, Wechsel und Wandel gab es allenthalbes im Lande, doch das Reckenfeld blieb die öde Heide, wo die Schafe weideten und die Hirten, auf ihre „Schute“ gestützt, träumend in die Weite blicken. Nur zu Kriegszeiten herrschte hier ab und zu wieder buntes, wechselvolles Leben: im 16. und 17. Jahrhundert, als die Holländer, die Spanier, die Landsknechte des tollen Christian von Braunschweig oder die Söldner des kaiserlichen Feldherrn Tilly von West nach Ost oder von Süd nach Nord über eine der beiden Landstraßen dahinzogen. Dann flammte es zuweilen rot auf am Rande der Heide; die wilden Kriegsscharen ließen das eine oder andere Gehöft in Flammen aufgehen, die Bewohner flohen, und im gutsherrlichen Heberegister fand sich im nächsten und oft noch für viele folgende Jahre anstatt des Korneinganges der kurze, aber vielsagende Vermerk „wüst“ eingetragen. Doch kehrten ruhigere Zeiten wieder, und alles ging wiederum seinen altgewohnten Gang. Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurde das Reckenfeld durch den Max-Klemens-Kanal, der sich längs seines westlichen Randes zog, dem Weltverkehr einigermaßen näher gerückt, ohne daß dies auf sein Geschick weiteren Einfluss ausgeübt hätte.

Tief eingreifende Veränderungen brachten dem Reckenfelde erst die Markenteilung und der Bau der Strecke Münster-Emden der damaligen Westfälischen Eisenbahn (1854-1855) *(Anm.: Die Eisenbahnstrecke wurde 1856 in Betrieb genommen).* Die Teilung des Grevener Anteils hatte bereits 1831 stattgefunden, während der dem Ksp. Emsdetten seit der Abtrennung des oben erwähnten Dreiecks verbliebene Anteil offenbar erst nach dem Bau der Eisenbahn zur Verteilung an die Mitberechtigten gelangt ist, die die Eisenbahn hier überall als Grenzscheide für verschiedene Besitzteile diente. Als eine andere Grenzscheide benutzte man hier außer den Wegen auch noch eine alte Landwehr, die von der Südostspitze von Möllers Esch (Esch des Kolonas Möller, Bauerschaft Hollingen) in gerader Richtung auf den Hof Blomert (Dorfbauerschaft) zuläuft und vermutlich dieselbe ist, die 1533 als de „Landwer by Blomenberches Huis“ vermeldet wird.



Lage des Anwesens der Familien Wilp/Leihsing im nördlichen Teil des Reckenfeldes (1897)
Quelle: Geobasis NRW

Die gründlichste Umwandlung hat wohl der nördlichste Zipfel des Reckenfeldes, von Natur aus sein dürrster und unfruchtbarster Teil, erfahren. Dort ist nach dem Aufschwunge Emsdettens als Fabrik- und Industrieort ein dicht bevölkerter Vorort emporgeblüht, schmucke Wohnungen, umgeben von wohlgepflegten Gärten, sind an die Stelle der eingeebneten dünenartigen Sandhügel getreten, und nur noch die volkstümliche Bezeichnung „de Biärge“ erinnert an die ursprüngliche Bodenbeschaffenheit *(siehe Anhang Nr. 12 und Anhang Nr. 76)*. Aber auch in anderen Teilen des Reckenfeldes, wo dieses sich dem Dorfe Emsdetten nähert, südlich vom Münsterkamp, sind in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege die Wohnungen wie Pilze aus der Erde geschossen. Der Grevener Anteil dagegen, der zum Teil vorzüglichen Boden besitzt, wurde lange Zeit hauptsächlich zur Holzkultur benutzt, doch hat man auch dort, insbesondere seit der Zeit des Munitionsdepots, allenthalben angefangen zu roden, und in absehbarer Zeit wird das ganze Reckenfeld in Kulturland umgewandelt sein. Dann aber steht sein Name in Gefahr, der Vergessenheit anheimzufallen. Das ließe sich am leichtesten dadurch vermeiden, wenn der Haltepunkt zwischen Emsdetten und Greven seinen einzig richtigen Namen erhielte, nämlich: Reckenfeld.
(Quelle: Heimatbund Emsdetten (Heimatblatt von 1922))

Gemarkung Reckenfeld (III)
Ansiedeln

Zeitzeuge (Auszug aus Dokument): *„Jeder Bauer hatte damals (1880er Jahre) Schafe. Auch wir hatten im Winter 10 Stück. Im Jahr 1898 habe ich die Schafe abgeschafft, weil von da an Dünger herankam, und wir schon im Kleinen angefangen hatten zu kultivieren.*
Der Schaftstall war immer abseits der Hauptgebäude, deshalb, weil das Blöken zu laut war. Schafherden im Reckenfeld hielten die Heide kurz, das muss so sein,

Das Anwesen der Familien Wilp/Leihsing im nördlichen Teil des Reckenfeldes im Jahr 1921
Quelle: Heinrich Leihsing

denn sonst wächst sie aus und geht kaputt."

Zeitzeuge: *„Am 4. Juli 1862 hatte Bernhard Wilhelm Horstmann von den Erben des verstorbenen Florenz Wiedemann aus Münster das Wiedemannsche Landgut im Reckenfeld (Gemarkung Reckenfeld) gekauft.*
Die Größe ist offiziell nicht bekannt, wurde aber auf 80 Hektar (ha) geschätzt.
Bernhard Wilhelm Horstmann hatte sein gesamtes Vermögen an seinen Schwiegersohn Hermann Wilp übertragen. Hermann Wilp übertrug am 16. Januar 1899 sein Anwesen auf Hubert Wilp.
Nach dem Tod von Hubert Wilp heiratete dessen Ehefrau Heinrich Leihsing (Vater des Zeitzeugen).
Dieses Anwesen lag auf Markengrund der Bauerschaft Herbern! Deshalb war die postalische Bezeichnung Herbern 31."

In der Personenstandsliste von 1824 bis 1885 der Bauerschaft Herbern *(siehe Anhang Nr. 01)* ist erstmals der Besitzer eingetragen: Herbern 31: Horstmann (ohne Vornamen), geb. 12.4.1799, gest. Juni 1869. Die Familien Wilp-Leihsing hatten insgesamt 11 Kinder: Ludwig Leihsing wurde 1914 geboren, Heinz Leihsing 1920.

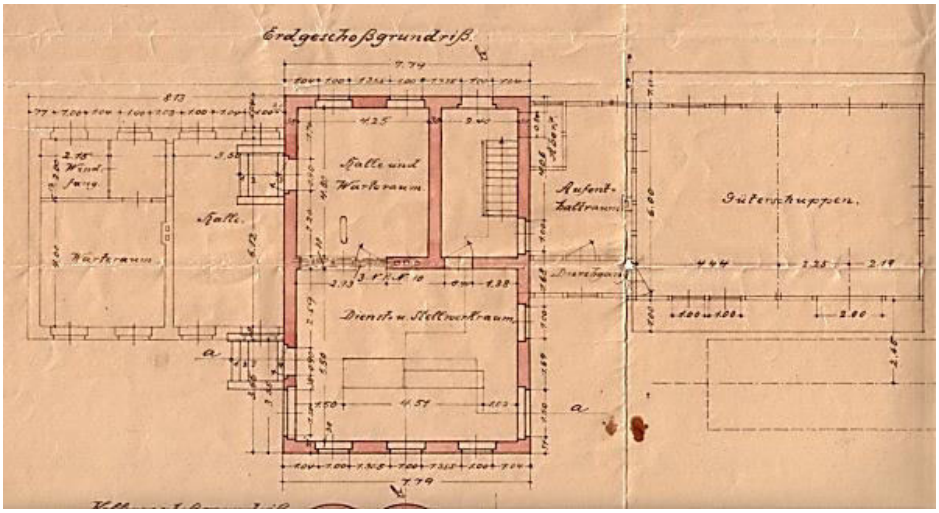
Zeitzeuge: *„Wie das Foto von 1921 zeigt: So ist mir der Hof aus den 20-er Jahren des letzten Jahrhunderts in Erinnerung. Ich war damals ein zartes Kerlchen, aß wenig, und meine Mutter zog mit mir von einem Arzt zum andern, von einem Homöopathen - Dr. Schnütgher, Münster - Heilpraktiker „Ruenbuer" (Bauer Ruhe) in Rheine - zum andern.*
Schließlich wurde ich zum Hof von Onkel Heinrich und Tante Agnes nach Reckenfeld geschickt. Dort sollte ich bei frischer Luft, mit Bauernbrot und frischer Milch aufgepäppelt werden. So ging ich denn auch, wenn Melkzeit war, mit einer großen Tasse in den Kuhstall, wo man mir die Milch direkt in die Tasse hineinmolk. Sie schäumte mächtig, und ich trank sie mit Behagen in mich hinein. - heute wäre das die größte Sünde! Es hätte auch wirklich mein Tod sein können: Rohe Milch, warm aus dem Euter von Kühen, die ja TBC hätten haben können. Nun ja, ich lebe noch, habe sehr raue Zeiten hinter mir und bin z.Z. einigermaßen gesund im dreiundneunzigsten Lebensjahr!
[...] dass mein Onkel - Bruder meiner Mutter - Heinrich Leißing hieß. Er stammte, ebenso wie meine Mutter, von dem Bauernhof Leißing-Brüggemann in Greven, Bauerschaft Westerode (an der Grenze zu Altenberge und Nordwalde). Mein Vetter Heinrich Leißing in Emsdetten, den Sie ja besucht haben, schreibt sich auch „Leißing". Er sagte mir aber, dass sein Halbbruder Ludwig, der ja zuletzt auf dem Hof war, im Grevener Einwohner- oder Geburtsregister mit ‚Leihsing' registriert gewesen sei - wohl der einzige von den vielen Leißingskindern!"

(Anm.: Heinrich und Agnes eröffneten 1929 eine Kaffeewirtschaft mit einer Spielanlage für ‚Kind und Kegel': Schaukeln, Rundlauf und Karussell waren vorhanden. Kutschfahrten wurden für die Sommergäste aus dem Ruhrpott angeboten. Die einzige direkte Verbindung von Reckenfeld nach Emsdetten ging als Fußpfad über den Hof von Leihsing, vorbei am Hof Nordhoff, und da war eine kleine Holzbrücke über den Mühlenbach, die sogenannte „Donnerbrücke".)

Haltepunkt Hembergen

1894, zwischen den Wärterbuden 151 und 152, wird die Blockstelle Hembergen angelegt, zur Kreuzung der verspäteten Güter- und Personenzüge. Aus der Blockstelle Hembergen wurde am 15. September 1917 der Haltepunkt Hembergen.

Die vermehrten Zugfahrten, besonders im Güterverkehr (im Jahre 1895 verkehrten werktäglich 22 Güterzüge zwischen Hamm und Emden) machten es zum Beispiel im Jahre 1894 auf dieser Strecke erforderlich, einen Betriebsbahnhof - in zeitgenössischen Unterlagen Blockstelle genannt - in der Höhe des heutigen Bahnhofs Reckenfeld einzurichten. Dieser Betriebsbahnhof diente dazu, die Möglichkeit zu schaffen, auf der eingleisigen Strecke mit anderen Zügen zu kreuzen oder langsamere zu überholen. Der Betriebsbahnhof wurde 1907 wieder aufgegeben, nachdem die Strecke ein zweites Gleis erhalten hatte *(Vorstehender Text von Hans-Jörg Siepert).*



Plan für das spätere Reckenfelder Bahnhofsgebäude. Diese Zeichnung trägt das Jahr 1917
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 2241

Nach einem Zeitungsausschnitt vom 9. September 1917 der Münsterschen Zeitung wird die Haltestelle Hembergen eröffnet: Folgender Text steht dort geschrieben: *„Greven, 8. September. Neue Haltestelle. Am 15. September ds. Js. wird der rechts der Bahnstrecke Rheine-Münster zwischen den Stationen Emsdetten und Greven neu errichtete Haltepunkt Hembergen für den Personenverkehr eröffnet werden."*

Zur Blockstelle Hembergen gehörte zusätzlich ein kleines Haus, in dem eine Wohnung dem Bahnbediensteten zur Verfügung stand. Aus der „Haltestelle" Hembergen wurde am 15. Juni 1918 durch Neubau eines Empfangsgebäudes der Bahnhof Hembergen. Der gesamte Bahnverkehr für den Zu- und Abgang an Güterwagen für das Nahkampfmitteldepot wurde zunächst über die Blockstelle, später über den Bahnhof Hembergen, abgewickelt.
Eisenbahn-Fahrplan vom November 1917:

In Hembergen halten folgende Züge, die von Münster kommen:
7.37 Uhr
11.40 Uhr (Triebwagen, werktags)
18.48 Uhr (werktags)

In Hembergen halten folgende Züge, die von Rheine kommen:
7.25 Uhr
14.12 Uhr
20.10 Uhr (werktags)

Die Optanten waren am 27. und 28. August 1925 die erste größere Gruppe ziviler Bahnreisenden, die im Bahnhof Hembergen ankam.
Mit der fortschreitenden Entwicklung des neuen Ortes wurde auch der Bahnhof mit seinen Verbindungen nach Emsdetten/Rheine und nach Greven/Münster von den Menschen genutzt.

Die Reichsbahndirektion Münster teilte am 26.2.1928 dem Regierungspräsidenten mit:

- Am Bahnhof Hembergen halten täglich 20 Personenzüge in der Zeit von 5.02 Uhr bis kurz vor Mitternacht
- Die Anzahl der verkauften Fahrkarten in Hembergen betrugen
  - 1925: 18.576 Stück
  - 1926: Keine Angaben
  - 1927: 32.018 Stück
  - für 1928 ist eine Steigerung zu erwarten.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

1.1.2 Landwehren in der Gemarkung Reckenfeld

Innerhalb der gemeinen Mark Reckenfeld waren vor Jahrhunderten gleich mehrere Landwehren. Von zweien soll hier die Rede sein:

- Die eine Landwehr zog sich von Nordost nach Südwest, und würde sie noch bestehen, würde sie wahrscheinlich den nördlichen Teil des Blocks A in Reckenfeld streifen
- Und die zweite - eine doppelte Landwehr - ist heute noch (2014) östlich der K 53 - gegenüber dem Wohngebiet im Block D - in einem zusammenhängenden Teil von mehreren hundert Metern in sehr gutem Zustand erhalten. Diese doppelte Landwehr genießt heute den Status eines Bodendenkmals.

Einweihung des Bahnhofs Hembergen im Jahr 1918
Quelle: Heimatverein Greven

Welche Bedeutung hatten Landwehren?

Landwehren waren mittelalterliche Grenzsicherungen. Sie bestanden zumeist aus Erdwällen mit einem darauf verlaufenden undurchdringlichen Gehölzstreifen aus untereinander verflochtenen Hainbuchen und Dornen; häufig durch zusätzliche Gräben vor bzw. hinter den Erdwällen verstärkt. Teilweise oder zeitweise waren diese Gräben, sofern sie in ebenem Gelände lagen, mit Wasser gefüllt. Die Landwehren gehören heute zu den topographischen Bezeichnungen, die an historische Erdwerke erinnern, die einst ländliche Herrschaftsbereiche sicherten.

Ein Doppelwall in seiner Ausdehnung war 18-20 Meter einschließlich Außengräben breit. Der Doppelwall ist die vorherrschende Form der Landwehren in Westfalen und in anderen deutschen Landen. Die Hecke stand nur auf den Wällen, nicht auch in den Gräben, denn diese mussten bezeugtermaßen alle paar Jahre ausgeräumt werden. Der Landwehrbau war eine wirksame Maßnahme, die Bevölkerung gegen Übergriffe von Nachbarn und Feinden in Fehden und Kriegen zu schützen. Die Landwehren waren somit ein Mittel, den Auswirkungen mittelalterlicher Kriegsführung vorzubeugen. Sie behinderten dazu Räuberbanden am Betreten des geschützten Gebietes und erschwerten deren Rückzug nach erfolgten Beutezügen. Den größten Teil der Urkunden und Akten bilden Schnadgangsprotokolle *(siehe Anhang Nr. 06)* und Grenzverhandlungen, meist aus dem 16.-18. Jahrhundert.

Wichtiger als diese sind die landesherrlichen Verordnungen, am allerwichtigsten die Erlasse des Fürstbischofs Ludwig vom Jahre 1321. In einer Urkunde (sie gilt für Gievenbeck, Roxel, Albachten und Mecklenbeck etc.) ordnet Bischof Ludwig an, dass die Bewohner, damit sie die Landwehren wirksam gegen alle Eindringlinge verteidigen können, bewaffnet sein sollen und dass ihnen Vorteile eingeräumt werden. So sollten sie nicht nur die Verteidigung der Landwehren gewährleisten, sondern den Kirchspielvölkern sollte auch die Errichtung und dauernde Instandhaltung obliegen! Die Aufsicht bei diesen Landwehren führte der Kirchspielvogt; Zwischeninstanz zur Regierung war der Gograf.

Überfälle

In der Zeit zwischen 1272 und 1275 häuften sich die urkundlichen Nachrichten über Angriffe des Grafen von Tecklenburg auf den Grevener Markt und auf das Grevener Kirchspiel. Diese Angriffe waren so häufig und auch mit blutigen Fehden ausgetragen worden, dass man annehmen muss, dass der Graf von Tecklenburg keine Gelegenheit ausließ, wenn in Greven der Markt *(siehe Anhang Nr. 02)* stattfand, auf dem Vieh, das in großen Herden von Friesland hierher getrieben worden war, und viele begehrte Waren angeboten wurden, den Markt und das Dorf zu überfallen *(Anm.: Tecklenburg liegt nordöstlich von Greven und der Ems, deshalb dürften die hiesigen Landwehren im Reckenfeld kaum einen Schutz gegen den Grafen geboten haben).*

Allerdings machte eine nördlich bzw. nordwestlich von Greven zu bauende Landwehr dann Sinn, als der Graf von Tecklenburg sich ein Jagdschloss in Hembergen anlegte. Wenn dann von Hembergen aus Beutezüge in Richtung Greven stattfanden, mussten die Reiterscharen und Fußtrupps das Reckenfeld streifen bzw. die Landstraße von Münster nach Rheine in Anspruch nehmen. Dass dann auf Geheiß des Bischofs von Münster (mehrere) Landwehren gebaut wurden, auch noch zusammentrafen und unmittelbar bis an Hembergen heranreichten, ist nachvollziehbar und macht Sinn.

Radtstaken

Was sind Radtstaken?

Prinz: Seit Jahrhunderten wurden im Reckenveld auf dem „Galgenhügel“ Hinrichtungen durchgeführt. Am 15. Dezember 1754 wurden dort die Überreste eines berüchtig-

ten Räuberhauptmannes „auf ein Radt geflochten und sein Kopf darüber auf eine Stange gesteckt, nachdem seine Hinrichtung durch das Schwert in Münster vor dem Neutor stattgefunden hatte und seine Leiche auf einem Schlitten zum Reckenveld gebracht worden war.“ In der Karte von 1597 sind „Radtstaken“ eingezeichnet, wie diese oben beschriebene Form der Zurschaustellung der Hingerichteten hieß.

Heinrich Pottmeyer aus Emsdetten in einer Heimatskizze aus dem Jahr 1922, erzählt: „Bei einer dieser Zeichnungen [...] wird es sich um die alte Richtstätte handeln, von der schon in alten Gerichtsprotokollen aus dem 16. Jahrhundert berichtet wird und zwar von einem Knecht, der bei Emsdetten eine Frau umgebracht hatte und am 14. Februar 1596 vor das Gogericht auf der Meestheide gestellt und „uffm Reckenfelt enthaubdet und uff ein Radt gelacht“ wurde.

Ausführung und Zustand der Landwehren

Die Wehrseite wurde mit einer steileren Böschung des Walls ausgeführt. Ein unüberwindbares Hindernis auch für einen in voller Rüstung herannahenden Ritter. Auch konnten die Landwehren den Geschossen der Armbrüste und auch denen der frühen Feuerwaffen widerstehen. Der Wall selbst war etwa zwei Meter hoch und auf dem stand dann das Gebück. Das wiederum war noch einmal 4-6 m hoch, so dass die Landwehr eine regelrechte Barriere war; sie war eben für den mittelalterlichen Menschen schier unüberwindbar.

Größeres Knüppelholz wurde zur Befestigung der Wege und Straßen verwendet, während Holz zur Unterhaltung der Herdstelle auf den Höfen verwendet wurde. Natürlich ist im Laufe der Jahrhunderte viel Erdreich von den Wällen abgetragen worden und die Gräben haben sich durch Laub und Erde gefüllt. Die Natur hat in den letzten Jahrhunderten, seitdem es Feuerwaffen gibt und die Landwehren überflüssig wurden, freien Lauf gehabt.

Lückenloses, wabenartiges Netz hiesiger Landwehren

Das Münsterland war zwar nicht komplett von Landwehren durchzogen, wohl aber der größte Teil des Oberstifts, wahrscheinlich das ganze Oberstift. Das Reckenfeld / Kirchspiel Greven lag im Amt Wolbeck des ehemaligen Stifts / Fürstbistums Münster und gehörte zum Oberstift.

Neben den Kirchspiellandwehren gab es aber auch noch Bauerschaftslandwehren, die das Kulturland der Bauerschaften umgaben und an besonders offenen Stellen gegen das Überlaufen durch Wild und Vieh schützen sollten. Auch von diesen Landwehren haben sich im Gelände und als Flurnamen noch manche Reste erhalten.

Wenn alle diese, meist auf den Kirchspielgrenzen verlaufenden Landwehren überhaupt einen Sinn haben sollten, dann müssen die Lücken des Netzes früher geschlossen gewesen sein, geschlossen entweder durch Landwehren oder durch andere Naturhindernisse. In hiesiger Umgebung war die Ems für die von Osten kommenden feindlichen Geschwader ein kaum überwindbares Hindernis, besonders zu Frühjahrs- und Herbstzeiten.

Durchlässe in der Landwehr

Gesicherte Durchlässe durch eine Landwehr gab es nur auf Durchgangsstraßen, an denen analog zu den Toren in einer Stadtmauer Waren- und Personenkontrollen stattfanden. Daneben dienten Landwehren auch als wirksame Zollgrenzen. Eine dieser Durchgangsstraßen in der Gemarkung Reckenfeld war die Rheinesche Landstraße - auch Munsterstrate genannt - an der ein Bäumer, der Reckenfelderbäumer, seinen Dienst verrichtete, in dem er einen Schlagbaum betätigte und die ankommenden und abgehenden Personen kontrollierte. Wenden wir uns einer weiteren besonderen Aufgabe zu, die dem Reckenfelderbäumer übertragen sein könnte: dem Kassieren des Wegzolls.

Auch diese Aufgabe liegt angesichts der Kirchspielgrenze und des gesicherten Schlagbaums durchaus nahe, aber wir haben hierzu keine konkreten Hinweise gefunden. Wir haben sie weder im Buch Greven von Joseph Prinz noch in den Unterlagen des städtischen Archivs finden können. Binnenzölle waren angesichts der vielen Länder in Deutschland an der Tagesordnung. Es handelte sich dabei um ein Regalrecht der Landesherren und es war eine beliebte Einnahme. Erst etwa ab 1830 wurden auf Initiative von Preußen die Binnenzölle abgeschafft und durch Außenzölle ersetzt. Einen Wegzoll hätte der Reckenfelderbäumer natürlich nicht für sich kassieren dürfen: Das Erheben von Wegzöllen war das Recht des Landesherrn, hier also des Fürstbischofs von Münster.

Radtstaken im Reckenfeld (Ausschnitt einer Karte aus dem Jahr 1597)
Quelle: Landesarchiv NRW – Abteilung Westfalen, Karten A, Nr. 20019

Über Landwehren, Nachbarschaften und Schnadgänge

Die vielen Landwehren, die man früher gerne bis in die graue Vorzeit, zumindest bis in die Römerzeit zurückverlegte, gehören dagegen meist erst dem hohen oder späten Mittelalter an, aus dem wir noch verschiedene urkundliche Nachrichten über solche Grenzsperren kennen. Auch das Kirchspiel Greven war auf weite Strecken durch eine solche, aus doppeltem Wall und Graben bestehende Landwehr geschützt. Die lebende Hecke auf diesen Wällen, die alljährlich neu geknickt und gepflegt werden musste, gestattete dem Wandersmann und vor allem dem Reiter den Durchgang nur an den offenen Durchlässen im Zuge der Landstraßen, die aber noch besonders durch einen Schlagbaum geschlossen waren und von einem eigens dazu bestellten „Bäumer“ bewacht wurden. Im Reckenfeld ist diese alte Kirchspiellandwehr noch auf weiten Strecken erhalten, aber auch an anderen Stellen noch kenntlich oder aus Flurnamen bekannt. Neben der Kirchspiellandwehr gab es aber auch noch Bauerschaftslandwehren, die das Kulturland der Bauerschaften umgaben und an besonders offenen Stellen gegen das Überlaufen durch Wild und Vieh schützen sollten. Auch von diesen Landwehren haben sich im Gelände und als Flurnamen noch manche Reste erhalten. Als Zeugen für die Früh- und Vorgeschichte unserer Heimat haben die Landwehren im allgemeinen auszuscheiden, es sei denn, dass es im Einzelfall gelingt, ihr Alter durch sichere Bodenfunde für diese Zeit festzulegen.

Über den Umfang der so entstandenen beiden Bezirke liegen genaue Grenzbeschreibungen aus dem 16. und 17. Jahrhundert vor. In der Grenzbeschreibung des Gogerichts tor Meest von 1653 heißt es: „[...] Am folgenden Mittwochen den achten Octobris seint die Hern nach beschehenem Aufbruch nach den Hörsten (Haus Hörsten) gefahren, und ist der Umbzug selbigen Tags continuirt uber und durch die Floet und daran schießende Heide vor Kibbenbrochs, Blankken und Krülers Höfen (Kippenbrock, Blank, Kruler) her, die Ah entlangs nach den Hof zu Lintelen (Lintel), alwoh vor der Bruggen zur linken Seiten des Wegs eine Telge gezeichnet und ein wenig weiter in einem Eichbaum am Egk des Kamps zwey Creutzeichen gehowen worden. Vort langs der Heggen uber die Linteler und Reckenfelder Heide, vor gs Kotten (Schwer) her auf ein dove Landtwehr in gemeltem Reckenfeldt und selbige Landtwehr entlangs schradt (= quer) durch das Reckenfelt auf den Michaelis Kotten (Micheel) und furters uber die Mueste in und durch Overmans (Overmann, Bsch. Hembergen) Wießken nach dem Hasekenhoff (Sch. Haschhoff ebd.); daselbsten uber die alte Haußstette, worauf jetzo ein Schnadstein gesetzt worden; von dannen auff ein Bäum- oder Lindeken am Rövekamp, so gezeichnet, vort uber gemelten Kamp auff eine Landtwehr, so man verfolgt biß auf einen Fueßpatt, vort selbigen Fueßpatt hinunter neben Schulten Othmerings Hoff (Sch. Autmaring) jenseits des Dycks her in Hilmers (Hilmer, Hembergen) Garten und auß demselben durch Hilmers Kuhle umb dessen Hauß, Hoff und beede Gärten und also wider hinunter biß auf die Embs, alwoh folgenden Tags ein Schnadtpost gesetzt worden, weisend durch die Embse.“

Am deutlichsten erkennbar werden alte Zusammenhänge in Nachbarschaft und Bauerschaft in den alten Gemeinschaftsackerfluren, den „Eschen“, in jenen Ackerfluren also, die von den ersten Siedlern gemeinsam unter den Pflug genommen worden sind.

Die Spitzschaufel war neben der Hacke ein typisches Werkzeug, welches für den Plaggenstich auf Wald- und Heideflächen verwendet wurde
Quelle: Horst Firtzlaff

Die gemeine Mark umfasste alles Land, Wald und Heide, die nicht unter dem Pfluge lagen oder als Wiesen und Weiden genutzt wurden. Ursprünglich hatte der Reichtum des zur Verfügung stehenden Raumes es gestattet, dass jeder sich in der Mark, im herrenlosen Wald bzw. in der Heide nahm, was ihm gutdünkte. Der zunehmende Raubbau durch die immer zahlreicher werdende Bevölkerung zwang aber noch im Laufe des Mittelalters dazu, die Mark unter Kontrolle zu nehmen. Wir sind darauf in anderem Zusammenhang bereits eingegangen. Das wichtigste war naturgemäß die Feststellung der Grenzen jeder Mark, um alle nichtberechtigten Nutznießer fernzuhalten. Um diesen Markengang, wie es später hieß, rankte sich ein Brauchtum, dessen Sinn im Einzelnen dunkel und unverständlich geworden ist, einstmals aber gewiss von tiefer Bedeutung und Symbolik gewesen sein wird. Die Grenz- oder Schnadbegehungen reichen sicherlich bis tief ins Mittelalter zurück.

Schon 1547 wurde der Schnadzug um das Reckenfeld in „althergebrachter“ Form gehalten. Die Grevener Mark wurde alle 6 Jahre umzogen, ebenso die Herberner, die Hembergener Mark dagegen alle 9 Jahre zweimal, doch kam es auch vor, dass in Kriegszeiten der Zug ausfiel, wie beispielsweise in Greven, wo während des Siebenjährigen Krieges der 1760 ausgefallene Umzug erst nach drei Jahren (1763) nachgeholt werden konnte. War der Sinn des festlichen Grenzbeganges der, den Umfang der Mark für alle Zeiten festzuhalten, so wurden bei der gleichen Gelegenheit auch von den Köttern, die ja nicht eigentlich zum Kreis der vollberechtigten Markgenossen gehörten, eine kleine Abgabe erhoben als Entgelt für die ihnen gestattete Nutzung der Mark zu Weide und Plaggenstich.

Plaggenhieb, Pflügen und Schlimmeres

Die Spitzschaufel war neben der Hacke ein typisches Werkzeug, welches für den Plaggenhieb auf Wald- und Heideflächen verwendet wurde. Auch auf den ehemaligen

Heideflächen im Reckenfeld wurde bis 1916 Plaggenwirtschaft betrieben. Die Krautschicht mit der oberen Wurzelzone wurde freigestochen und als viereckige Plaggen abgehoben. Das Material als Streu in den Ställen wurde dort zu hochwertigem Dünger für die Anbauflächen verwendet. Stroh als Streu war oft zu wertvoll, da nach Einführung des Klees die Sommerstallhaltung des Viehs oft praktiziert wurde und darum mehr Streu erforderlich war. Allgemein üblich war es in den Bauerschaften, dass jeder seinen Plaggenhaufen hatte. Die Plaggen, die aus Heide und Tannennadeln bestanden, wurden als Streu für das Vieh gebraucht, weil man nicht genug Stroh hatte. In Emsdetten lagen die Plaggenhaufen meistens vor den Häusern, der Straße zu. Dort befand sich auch eine Vertiefung, die sogenannte Mistkuhle.

Zum Pflügen sind zwei Pferde und ein Mann erforderlich. Gleich nach der Ernte wird das Land einmal gestrichen und geeggt, Das Land wird mit Stallmist, so mit Heideplaggen vermischet, gedungen, welche wegen Entfernung der Heide mühsam herbei zu schaffen sind außerdem ordentliche Kosten verursachen (Ein Scheffelsaat Landes erfordert ein Fuder Stallmist und fünf Fuder Plaggen zum Düngen, ein Fuder Plaggen kostet mit Einschluss des Stechens neun Groschen. Auf der Scheffelsaat Landes, welches 62 ½ (nach preußischer Rechnung 72) Ruthen.

Mehr ist über die vielen und großen Heiden, die den weitaus größten Teil der beiden Kirchspiele ausmachten, überliefert. Wie es in einem Bericht heißt, war der Boden in ihnen durchweg schlecht und dürre, daher zum Ackerbau nicht tauglich. Benutzt wurden sie von alters her zur Plaggenmahd und als Schaftrift, doch trieb man gelegentlich auch Pferde und Rinder in die Heide. Jeder alte Hof war in der gemeinen Mark mit einem vollen Anteil berechtigt. Von seinem Recht am Wald war schon die Rede, die Heide nutzte er im Wesentlichen als Viehtrift, aber auch, um Plaggen zur Düngung in ihr zu mähen, vor allem aber, um Zuschläge zur Ausweitung seines Ackerlandes darin zu machen *(Anm.: Erläuterungen zur Original Schaufel für den Plaggenstich von Horst Firtzlaff, Reckenfeld).*

Auch von den Bauern benachbarter Bauerschaften, die aus irgendeinem Grund Nutzungsrechte in der Mark erworben hatten, wurde eine solche Abgabe in Form von Hühnern und Eiern, auch Schinken oder Geld, erhoben. Aus dem gemeinsamen Verzehr dieser Naturalabgaben entstanden im Laufe der Zeit große Festlichkeiten und Schmausereien. Aus der Bauerschaft Herbern wissen wir, dass hier um die Mitte des 17. Jahrhunderts zwischen den Altbeerbten und den vier Köttern Hökenkamp *(Anm.: Heute Schwering)*, Timmerkotten (= Afhüppe), Micheel und Wullenkötter (= Röhring) ein großer Streit um diese Abgaben entstand.

[...] Weit schlimmer als Prügelei und Gezänk, als Diebstahl und Dummejungenstreiche der Dorfjugend waren Mord und Totschlag. Im Jahre 1596 hatte ein gewisser Kort von Herford, wohl ein reisiger Knecht und Soldat, des Reckers Frau in (Ems-) Detten „in irer selbst Hause vermordet, derwegen er im Gogericht gefencklich angehalten und am 14. Februarii vor Recht gestalt und uffm Reckenfelt enthaubdet und uff ein Radt gelacht“. Aber nicht immer gelang es, des Mörders habhaft zu werden. Von Christian Ebbichmann, der auf Grevener Markt im Jahre 1600 den Heinrich Helmans von Emsdetten in der Wirtschaft des Dietrich Recke jämmerlich ermordet hatte, heißt es im Gerichtsprotokoll: „ist aber alsovort nach begangener Thadt aus dem Gogericht entwichen“. Der Hingerichtete wurde stets unter dem Galgen verscharrt.

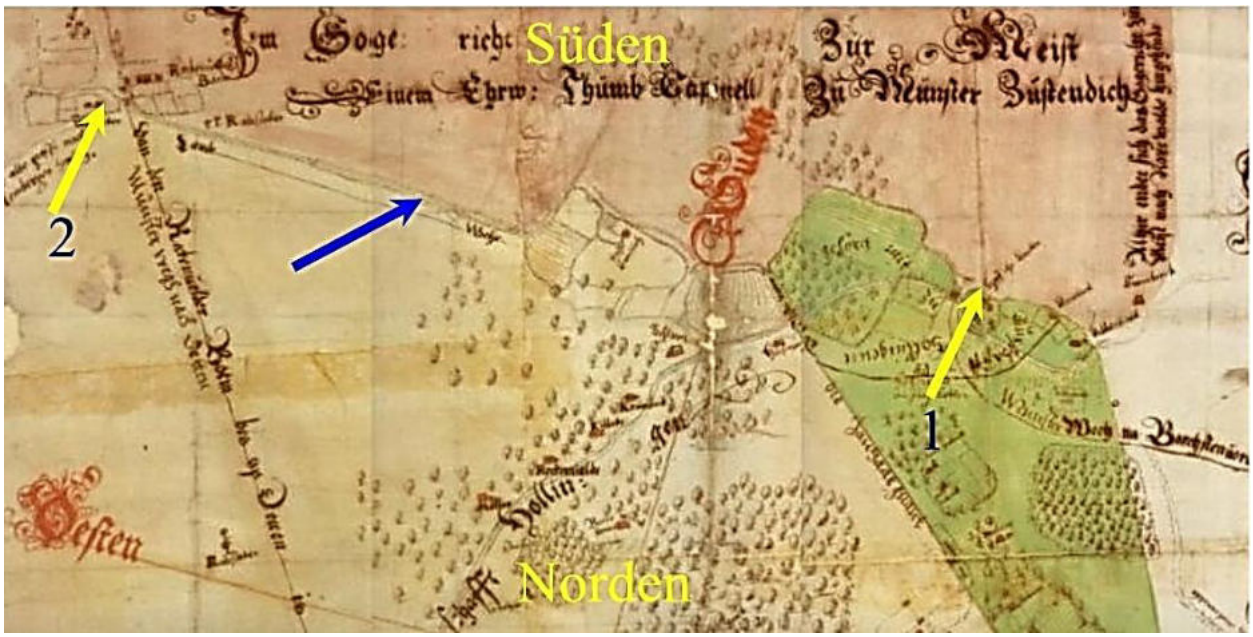
Aus welcher Zeit stammen die Landwehren im Münsterland?

1274 ist das früheste Jahr, für welches die Existenz einer Landwehr im westfälischen Raum belegt ist. Massenhaft aber wuchsen die Landwehren etwa zwischen 1250 und 1500 aus dem Boden. Es war eben die Zeit des gesteigerten Raub- und Fehdewesens, zugleich die Zeit des Aufkommens der Städte und des aufblühenden Fernhandels, in der das Bedürfnis nach solchen Schutzvorrichtungen, wie es die Landwehren sind, mehr und mehr geltend machte.

Aber nicht auf einmal konnte solch ein Unternehmen durchgeführt werden. Bei jedem Teilstück des Werkes waren ja Verhandlungen mit den Eingesessenen, großen und kleinen Leuten, zu führen. Widerstände zu überwinden, Entschädigungen für den Grund und Boden aufzubringen, den Kirchspielvölkern irgendwelche Belohnungen zu gewähren. Also, nur allmählich konnte das große Werk ausgeführt werden. Aber es ist ausgeführt worden: Ludwigs Nachfolger haben sein Werk mit zäher Konsequenz fortgesetzt; das System muss sich also wohl bewährt haben im Sinne der Landfriedens-Sicherung. Jeder Trupp von Übeltätern stieß hier ja, wenn er eine Landwehr durchbrochen hatte, nach einigen Kilometern auf eine zweite und evtl. dritte, wo das inzwischen durch den „Glockenschlag“ alarmierte, bewaffnete Kirchspielvolk zum „Empfang“ der Herren bereit stand, besonders auch bei deren Rückmarsch, um ihnen die Beute an Vieh und Fahrnis *(Anm.: Bewegliche Sachen)* wieder abzunehmen und ihnen das Wiederkommen zu verleiden.

Wer ließ die Landwehren bauen?

Der Bau der Landwehren wurde vom Landesherrn, hier dem Fürstbischof, befohlen. Unterhalten werden musste die Landwehr von den jeweiligen Einwohnern des umgrenzten Territoriums. Die Errichtung einer Landwehr war ein Gemeinschaftsprojekt, dabei wurden alle Kräfte mobilisiert und in den Dienst dieser Gemeinschaftsaufgabe gestellt.



Die Landwehr auf der Karte von 1597
2: Michaeles Kotten (in Nähe des Reckenfelder Schlagbaums); 1.: Lintel; dunkler Pfeil und ohne Ziffer: die quer verlaufende Landwehr
Quelle: Landesarchiv NRW – Abteilung Westfalen, Karten A, Nr. 20019

Auflagen zur Pflege der Landwehren

Prinz: - aus Gerichtsakten von 1578: Wer von den Nutzern, Begünstigten (Bauern u.a.) der Landwehr die auf dem Wall befindlichen Dornen, die Hainbuche bzw. das Gestrüpp nicht „in Schuss“ und die Gräben nicht sauber hielt oder das Holz abschlug und es sogar noch verkaufte, musste mit einer erheblichen Strafe in Höhe von 20 Goldgulden rechnen und diese an den Gografen zahlen! Wer weitere Durchlässe (Löcher) in die Landwehr schlug, erhielt ebenfalls eine empfindliche Strafe. [...]

5. Item whe (wer) auch ihre rechte Konninckwege, Kerckwege, Mollen- und Lieckwege, Marchet (Markt)wege, Voitschemme (Fußsteg), Averstighe nicht machen, sondern verfallen laßen, auch darbei ungwontliche Graven graven, die Erde uf ihre Kempe oft Landdt foerden und dungenden ihr Landt darmit, darduch de Wege zerschlagen und verdorben werden, das (man) nicht woll ohne Gefaher darhin kann faeren, riden oft henkkommen.

6. Item so uf de Kerspelshagen oft Landtwere kein truwe Upsicht geschege, als dieselben zu rechter Zeit zu haegen, uf zu graven und in guider Veßtniße (Dichtigkeit!) zu halten, dieselben nicht verheuret off außgedaen werten, nach (nachher!) das Holt darvan verkauft und versoppen; dan das Holt sall men zeit(-ig) houwen, beiander en wahren und nicht versupen, da nha Raede desselbig in die Wege leggen und verbrueken. Nota: Dan ist der Brock 20 Goldgulden.

7. So auch die Schlagboeme in den Landtweren mit ihren Beschlosse und sunst in esse (= gutem Zustand) nicht verwart worden, also, wan solchs die Noit erfurderte, men dieselben nicht konte uf und zu schluten.

8. Dar auch jemandts in den Landtweren Schluißgettere, Vorgettere, Drivelwege (Viehtreibweg) oft sunst jenige Holler (= Löcher) darin machte, eß wehre dan geschehen mit Dade und Vorwetten der Uberigkeit. Nota: Der Brock darauf ist 50 Goldgulden.

Die Landwehr, die auf der Karte von 1597 existiert, und einen Teil des nördlichen Reckenfeldes abgrenzte, erstreckte sich von Lintel bis zum Reckenfelder Boom, nahe der heutigen Gastwirtschaft Hubertushof - dem ehemaligen Kötter *(siehe Abbildung).* Micheel - an der Rheinischen Landstraße - auch Munsterstrate genannt. Diese Landwehr traf vermutlich im Westen auf die nach Borghorst und im Osten auf die bis an Hembergen heranreichende Landwehr. 1950 schilderte Prinz in seinem Buch „Greven an der Ems“ über die von Lintel kommenden Landwehr aus Unterlagen, die einige Jahrzehnte später Aussagen über den Zustand der Landwehr machte: Da war inzwischen aus der intakten Landwehr - siehe Karte von 1597 - ein ‚dove' Landwehr geworden:

„Vort langs der Heggen uber die Linteler und Reckenfelder Heide, vor Schwerings Kotten (Schwer) her auf ein dove Landtwehr in gemeltem Reckenfeldt und selbige Landtwehr entlangs schradt (= quer) durch das Reckenfelt auf den Michaelis Kotten (Micheel) und furters uber die Mueste in und durch Overmans (Overmann, Bsch. Hembergen) Wießken nach dem Hasekenhoff (Sch. Haschhoff); daselbsten uber die alte Haußstette, worauf jetzo ein Schnadstein gesetzt worden; von dannen auff ein Bäum- oder Lindeken am Rövekamp, so gezeichnet, vort uber gemelten Kamp auff eine Landtwehr, so man verfolgt biß auf einen Fueßpatt, vort selbigen Fueßpatt hinunter neben Schulten Othmerings Hoff (Sch. Autmaring) jenseits des Dycks her in Hilmers (Hilmer, Hembergen) Garten und auß demselben durch Hilmers Kuhle umb dessen Hauß, Hoff und beede Gärten und also wider hinunter biß auf die Embs, alwoh

folgenden Tags ein Schnadtpost gesetzt worden, weisend durch die Embse.“

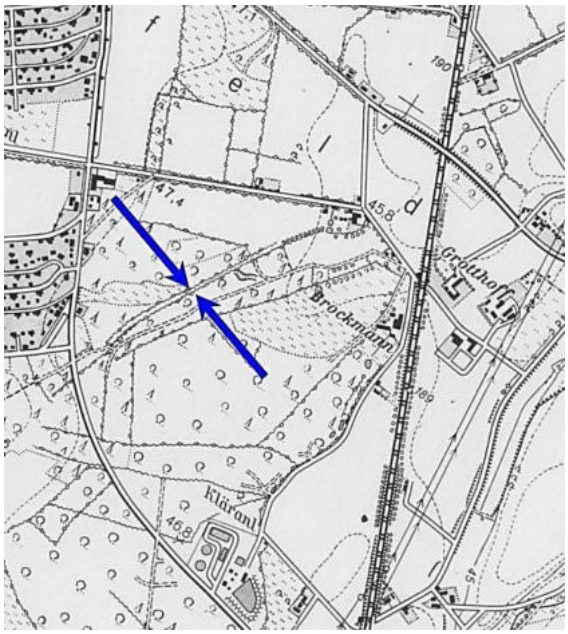
Die beiden Wälle der doppelten Landwehr. In der Mitte der damals trocken gehaltene Graben. Rechts und links der beiden Wälle befinden sich auch heute erkennbar, zwei weitere Gräben. Auf dem Foto ist das nicht zu erkennen.
Foto: Manfred Rech

Die Landwehr auf Schulze Grotthoffs Grund und Boden

Diese Landwehr - aus Westerode kommend bzw. hinführend -, könnte die von Lintel kommende Landwehr beim Reckenfelder Boom (später Reckenfelderbäumer genannt) geschnitten haben.
Anton Schulze Grotthoff zu seiner Landwehr im Jahre 2007: *„Mein Vater Anton Schulze Grotthoff hatte die Landwehr gekauft, damit sind wir Eigentümer dieser historischen Einrichtung. Zu einem späteren Zeitpunkt hatte mein Vater Kiefern gepflanzt, die zum Teil schon wieder abgeholzt worden sind.“* *„Früher“, so Grotthoff weiter „mussten die Bauern, die einen direkten Nutzen einer solchen Landwehr hatten, sich verpflichten, die Hainbuchen und das Dornengestrüpp zu verflechten. Hainbuchen waren wegen ihrer Biegsamkeit am besten geeignet.“*

Und Grotthoff weiter:

„Die doppelte Landwehr hatte einen tiefen und breiten Mittelgraben und zwei Wälle und noch zwei Außengräben. Die gesamte Landwehr fällt nach Berkenheide ab. Einer der Außengräben war als Vorfluter angelegt. Vom Innengraben sind kleinere Einschnitte zum Vorfluter noch erkennbar, damit das Wasser dort hinfließen und weggeführt werden konnte. Der zweite Außengraben war nicht so tief angelegt. Das Wasser wurde erst durch die Landwehr führende Wege in den Vorfluter geleitet. Der mittlere Graben war trocken - also begehbar - vielleicht für Wachleute?“



Der Verlauf der „Grotthoffschen“ Landwehr
Quelle: Geobasis NRW

Sein Vater hatte ihm erzählt, dass die Grundstückseigentümer für eine Bewachung an den Wegen, die die Landwehr durchschnitten, selbst sorgen mussten. Über die Wege gelangten die Eigentümer (wer das auch immer war) zu den eigenen anderen Ländereien. Je weniger Durchlässe eine solche Landwehr hatte, umso besser und umso leichter konnte sie bewacht und verteidigt werden. Der Bäumer im Reckenfeld war dagegen eine „öffentliche“ Bewachung, weil auch an der Rheinischen Landstraße gelegen! Die doppelte Landwehr verläuft SSW-NNO und hat auf dem Teilstück östlich der K 53 in Richtung Berkenheide (Wittlerdamm) eine Länge von 880 Meter, ist ca. 20 Meter breit und hat eine Höhe von 0,80 Meter. Der andere Teil - K 53 Richtung Beckermann - ist 380 m lang, Breite ca. 20 m und hat eine Höhe von 0,50 m. Weite Teile sind bereits verlandet. Die Landwehr in Grotthoffs Busch im Zusammenführen mit anderen von Borghorst kommend bis Hembergen reichend, war eine Territoriallandwehr, sicherte nicht nur Greven ab, sondern auch die Bauerschaften Herbern, Hembergen, Westerode, Fuestrup, Bockholt, Guntrup und Maestrup.

Auf dieser kolorierten Karte aus dem Jahre 1597 - in der Größe von 59x68cm – (hier ein Ausschnitt) sind die Landwehr und der Standort des Bäumers gut abzulesen. Danach war die Rheinesche Landstraße mit einem doppelten Schlagbaum abgesichert. Die Landwehr zog sich von Hembergen kommend bis weit ins Reckenfeld auch als Abgrenzung gegen die Emsdettener Bauern hin.
Quelle: Landesarchiv NRW – Abteilung Westfalen, Karten A, Nr. 20019

Ende der Landwehren im Münsterland

„Um 1785, in der viele Kirchspiellandwehren bereits verfallen waren [...]“, steht in einem Protokoll.
Während des Frankreich-Krieges gegen Preußen rückten im Oktober 1806 erstmals Truppen Napoleons in Greven ein. Sind französische oder deutsche Truppen durch die doppelte Landwehr in Grotthoffs-Busch marschiert?

1.1.3 Der Schlagbaum in der Gemarkung Reckenfeld. Und was daraus wurde: Der Reckenfelderbäumer

Mindestens zwei Landwehren durchzogen die Gemarkung Reckenfeld. Beide, sowie eine weitere von Hembergen kommende Landwehr, trafen sich an der Rheineschen Landstraße, die wiederum durch ihre Nord-Süd-Richtung den östlichen vom westlichen Teil des Reckenfeldes durchtrennte. Diese „Bruchstelle“ im Sicherungssystem musste wegen anhaltender Überfälle auf die Bauerschaften ständig kontrolliert werden: Es wurden Schlagbäume an dieser Straße aufgestellt und bewacht. Um eine immer währende Kontrolle haben zu können, musste das „Rund-um-die-Uhr“ geschehen, was nach sich zog, dass die Person bzw. die Personen vor Ort ein „Wachlokal“, noch besser, mit einer Wohnung bzw. einem Kotten ausgestattet werden mussten, um eine Grundlage für den Lebensunterhalt zu haben.

So prägte sich für diese Arbeit, dem Bedienen eines Schlagbaumes. Schlagbaum ist eine bauliche Einrichtung zum Versperren eines Weges. Er besteht üblicherweise aus einer auf Pfosten gelagerten beweglichen Querstange. Neben diesen Teilen können auch noch eine Abhängung (Unterkriechschutz) oder ein Scherengitter (Übersteigschutz) angebracht sein. Der Schrankenarm kann entweder als massive Stange oder als Knickarm (beengte Verhältnisse) ausgeführt sein, auch der Name für diese Person/Personen ein: Der Bäumer oder Schlüter (von Schließen) oder Hüter (von Behüten) ein. Im Falle des Bäumers in der Gemarkung Reckenfeld entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte bzw. Jahrhunderte der Name Reckenfelderbäumer. Wobei die Schreibweise des Namens zu damaliger Zeit für dieses „öffentliche Amt“ auch Variationen hervorbrachte, wie Reckenvelder Boem, Bomer, Bömer, Böhmer, Bäumer.

Der Name Reckenfelderbäumer hat sich aus der Zeit der Landwehren bis heute gehalten. In Deutschland gibt es viele Familien mit dem Namen und auch mit ein und derselben Schreibweise: Reckenfelderbäumer.

Alle Familien mit diesem Namen haben denselben Ursprung. In einer von Herrn Reckenfelderbäumer herausgegebenen „Familiengeschichte“ aus dem Jahr 2007 werden in diesem Kapitel im Folgenden Auszüge veröffentlicht *(Anm.: Die Genehmigung dazu wurde von Herrn Reckenfelderbäumer gegeben, jedoch wird auf seinen Wunsch hin, sein Vorname nicht genannt).*

Erste urkundliche Erwähnung

Die erste urkundliche Erwähnung des Namens Bomer - sozusagen der Vorläufer von Reckenfelderbäumer - ist auf das Jahr **1498** datiert. Der Name ist in der Willkommensschatzung für Bischof Konrad von Rietberg (Registrum es part actronis anno 1498), dem Fürsten des Fürstbistums Münster, unter Greven enthalten.

Alle Bauern hatten von ihren Höfen die Schatzung als normale Grundsteuer an den Fürsten zu entrichten. In der oben erwähnten Schatzung waren die Namen der Haushaltsvorstände sowie die Schatzungspflichtigen der Familien genannt. Das Jahr 1498 ist wahrscheinlich nicht mit dem Beginn des Familiennamens Reckenfelderbäumer gleichzusetzen. Bis zum 14. Jahrhundert wurden die Menschen in den Bauernschaften fast ausschließlich nach ihrem Vornamen identifiziert. Familiennamen waren als Unterscheidung erst erforderlich, als die Siedlungen größer und weiträumiger wurden. Dabei bildeten sich Nachnamen aus Berufen, Aussehen, Wohnsitz usw. Für den Bomer galt als Unterscheidungsmerkmal die Betätigung des Schlagbaums.

Reckenfelderbäumer, nachgewiesen im Urkataster aus dem Jahre 1828

Mit der neuen preußischen Vermessung im Jahre 1828 wurde in Greven zum ersten Mal der gesamte Grund und Boden exakt vermessen. Sie bildete in erster Linie die Grundlage für eine korrekte Festsetzung der Grundsteuer. Sie ist in der weiteren Darstellung die Quelle, um die Besitzverhältnisse der Reckenfelderbäumer in jener Zeit darstellen zu können. Mit dem Urkataster kann die exakte Lage des Hauses Reckenfelderbäumer in Herbern bestimmt werden. Zwar steht im Urkataster der Name Bäumer, aber in dem Begleitbuch wird der Name Johann Hermann Reckenfelderbäumer genannt. Das ist der Name, der auch im Einwohnerverzeichnis Herbern für diese Zeit erscheint. Ebenfalls stimmen die Parzellenbezeichnungen zwischen Zeichnung und Text überein. Bäumer in der Zeichnung gilt mit Sicherheit als Abkürzung. Der Hof bestand aus dem großen Wohn/Stallgebäude, zwei freistehenden Anbauten und einem Anbau am Haus. Nach 1828 hat Reckenfelderbäumer noch auf einem der entfernteren Grundstücke ein Gebäude errichtet (alte Gebäude wurden schwarz, neue Gebäude rot eingezeichnet).

Die nächsten Nachbarn waren der Brinksitzer Timmerkotten - 100 Meter westlich entfernt - und der damalige Kötter Micheel, heute eine Gastwirtschaft an der ausgebauten Straße nach Emsdetten, 130 Meter nördlich entfernt. Der abzweigende Weg ins Reckenfeld *(Anm.: Die Reckenfelder Straße)*, interessant wegen der Bedienung des Schlagbaumes in früheren Zeiten, ist auf den ersten 50 Metern bis Timmerkotten aufgegeben und danach an Hand der vielen einzelnen sehr schmalen Grundstücke erkennbar. Die Karten des Urkatasters wurden noch viele Jahrzehnte fortentwickelt. So ist auf dem vorliegenden Ausschnitt im Südwesten der Karte die im Jahre 1856 eröffnete Eisenbahnlinie Münster - Greven - Rheine mit einem Zipfel zu erkennen. Reckenfelderbäumer hatte in Herbern das Haus Nr. 17 zum Eigentum. So steht es in der Fortschreibung und auch in der noch älteren Einwohnerliste Herbern.

Sowohl aus dem Begleitbuch mit der Bezeichnung der einzelnen Grundstücke als auch aus der Fortschreibung kann man erkennen, dass er den größten Teil seiner Grundstücke zwar in unmittelbarer Nähe, aber im Reckenfeld hatte. (siehe Bezeichnung der Flurstücke im Urkataster) Hier wird der Satz aus Prinz bei der Aufführung des Bauernhofes Reckenfelderbäumer bestätigt: *„Sein Land hatte er aus der gemeinen Mark."*

Der Wächter des Reckenfelds

Der Reckenfelderbäumer ist also für seine aus damaliger Sicht doch sehr wichtigen Tätigkeit als Wächter mit einem Kotten und entsprechendem Land aus der gemeinen Mark des Reckenfeldes ausgestattet worden. Bei der entsprechenden Schatzung des Jahres 1535 wird der Kotten des Johann Boemer mit den Worten „an den Reckenfelder Bomen up der Lantfert", also „am Reckenfelder Baum an der Landwehr" lokalisiert. An Hand einer Karte des Urkatasters und einer Karte aus dem Jahre 1841 ist die Lage des Hauses an der Rheineschen Landstraße mit seinen es umgebenden Ländereien gut zu erkennen. Zur Größe und zum Umfang des Anwesens der Reckenfelderbäumer kann mit Zuverlässigkeit etwas gesagt werden, nachdem im Jahre 1831 eine moderne Geländemessung möglich war. Wenn man den Text von Joseph Prinz als Grundlage zur Einordnung nimmt, war für die Tätigkeit am Schlagbaum zunächst ein Kotten eingerichtet worden. So zeigt es auch die Schatzung von 1535 auf. Bomer wird darin als Kötter bezeichnet. Eine Tagelöhnertätigkeit auf fremden Höfen kam wegen der ständigen Anwesenheitspflicht am Schlagbaum für den Reckenfelderbäumer wohl nicht in Frage.

Wenn man von der ersten Klassifizierung als Kötter den weiten Bogen zur Zeit der Messung im Urkataster spannt, so kann man eine eindeutige Vergrößerung des Anwesens und eine Verbesserung der Klassifizierung im Laufe der Zeit feststellen. In der Beschreibung von Joseph Prinz über Reckenfelderbäumer kommen die Begriffe Halberbe und Brinksitzer nebeneinander vor. 1589 wird er als Halberbe bezeichnet und im 17. Jahrhundert taucht in den Einwohnerlisten von Herbern wiederholt der Begriff Pferdekötter auf. Berücksichtigt werden muss jedoch, dass die Bewertung der Begriffe im Laufe der Jahrhunderte schwankt, ihre Abgrenzung ist oftmals ungenau. Manchmal werden die Begriffe auch nebeneinander benutzt. Das kann auch beim Reckenfelderbäumer so gewesen sein. Im Urkataster von 1831 wird die Größe des Anwesens mit 35 Morgen und 164 Ruten berechnet.

Der Reckenfelderbäumer in der Allmende Reckenfeld

Bis zum Beginn des Mittelalters wurden die landwirtschaftlichen Flächen von allen Mitgliedern einer Gemeinschaft (Dorf) gemeinsam bewirtschaftet. Mit der Vergrößerung der Gemeinschaften ging man jedoch auf eine Einzelbewirtschaftung über. Was in der Gemeinschaftsbewirtschaftung blieb, war die Allmende. In anderen Regionen wurden sie Feld oder „Gemeinheit" benannt. In früheren Jahrhunderten hatten alle Bauerndörfer neben ihren Ackerflächen große genossenschaftlich genutzte Flächen entweder als Marken oder als „Gemeinheiten". Eine sogenannte Gemeinheit wurde als Düngerunterlage für die Heugewinnung genutzt. Pferde, Rindvieh und Schafe konnten dort zu gewissen Jahreszeiten weiden. Neben den Wiesen und Heideflächen bestanden sie vielfach auch aus Wald (Eichen und Buchen), Sumpf, Grasflächen, Gestrüpp, Unterholz. Für den Anbau von Getreide konnte man sie zur damaligen Zeit überhaupt nicht oder nur äußerst eingeschränkt nutzten.

Auch das Reckenfeld war eine Allmende. An dieser großen Fläche partizipierten die Bauernschaften Herben, Hembergen, Emsdetten, Nordwalde; hier interessiert der Teil, den die Herberner Bauern nutzten. Die Berechtigung zur Nutzung war eingeschränkt. Die Höfe der ersten Besiedelungsepoche - Vollerben - beanspruchten für sich eine uneingeschränkte Nutzung. Die Bauern der zweiten Besiedlungsepoche - Halberben - hatten nur ein eingeschränktes = halbes Nutzungsrecht. Beide Gruppen achteten argwöhnisch darauf, dass weitere Gruppen überhaupt eine Nutzung gestattet wurde oder nur gegen Bezahlung. *(siehe Anhang Nr. 03).*

Wie argwöhnisch man auf die Einhalt seiner Rechte pochte, hat der Reckenfelderbäumer 1618/19 sozusagen direkt am eigenen Leibe erfahren. Die Herberner Bauern verprügelten den Reckenfelderbäumer, weil er einen „Zuschlag" durch den Landesherrn für die eigene Nutzung bekommen hatte. Der schalt sie deshalb „Fälscher", weil sie ihm vorher versprochen hatten, diesen Zuschlag zu bewilligen.

Der Vorfall zeigt die ganze Vielschichtigkeit in der Bedeutung einer Allmende. Im Grundsatz war der Landesherr

der Grundherr, die Genossenschaft der Berechtigten verwaltet sie, aber jede Partei und jeder Einzelne nutzte sie für die unterschiedlichsten Zwecke: Sie diente neben den oben aufgeführten Möglichkeiten für die Landwirtschaft auch als Zahlungsmittel für Arbeiten oder Leistungen, als Bau oder Heizungsmaterial. Im Laufe der Jahrhunderte wurden dann mehr Einschränkungen ausgesprochen, weil doch der Einzelne, wo und wann immer er konnte, für sich rücksichtslos Raubbau betrieb.

Im 19. Jahrhundert wurden die genossenschaftlich betriebenen Flächen durch den Staat Preußen per Gesetz aufgehoben und in Privatbesitz umgewandelt. Für den Reckenfelderbäumer war das Reckenfeld von überragender Bedeutung: Er hatte seine Felder und Äcker aus dem Reckenfeld bekommen, er hatte die Aufgabe als Wächter darauf zu achten, dass niemand unberechtigt Vieh ins Reckenfeld trieb, er stieg zum Halberben auf und hatte damit eine, wenn auch eingeschränkte Berechtigung an der wirtschaftlichen Nutzung des Reckenfeldes teilzunehmen. Er erhielt Ländereien aus dem Reckenfeld bei der Privatisierung im 19. Jahrhundert und er fand sein Auskommen bei der staatlichen Eisenbahn, als diese zwischen 1855/1856 durchs Reckenfeld gebaut wurde.

Die übrigen Berufe / Aufgaben des Reckenfelderbäumer im Laufe der Jahrhunderte

Der Reckenfelderbäumer war zugleich Gastwirt mit Übernachtungsmöglichkeiten, Kassierer von Wegzoll, er betrieb eine Pferdewechselstation und sorgte für den Transport von Menschen und Gütern.

Natürlich waren die Reckenfelderbäumer im Laufe ihrer Geschichte in erster Linie Bauern. Über ihre Tätigkeiten als Wächter an der Landwehr und Wächter für eine berechtigte Benutzung der Allmende wurde vorstehend berichtet. Die oben angeführten Aufgaben sind teils einwandfrei nachzuweisen, teils sind sie lediglich in Zeitungsartikeln erwähnt, ohne dass ein konkreter Hintergrund gefunden wurde. Kötter, auch Pferdekötter, führten ihren Landwirtschaftsbetrieb oft nur als Nebenerwerb und waren gezwungen, ihren Lebensunterhalt durch die Übernahme zusätzlicher Leistungen aufzubessern. Am deutlichsten tritt das beim Reckenfelderbäumer durch die Gastwirtschaft hervor. Der Gastwirt ist an mehreren Stellen in der Literatur nachgewiesen.

Prinz: „[...] 500 Meter weiter bog sie (Rheinesche Landstraße) von der 1897 gebauten Kreischaussee ab und lief vor den Höfen Rickermann, Schulze Grotthoff und Grabbe her zum Reckenfelderbäumer, der den Schlagbaum am Ausgang der Bauerschaft zu wahren hatte. Von hier aus führte dann der sogenannte 'Emsdettener Damm' quer durchs Reckenfeld nach Emsdetten hin. Der Reckenfelderbäumer und auch Micheel führten beide - sicherlich um einem fühlbaren Bedürfnis der durstigen Wanderer abzuhelfen - seit mindestens dem 17. Jahrhundert Wirtschaften."

Reckenfelderbäumer hatte zum Zeichen einer rechtmäßigen Konzessionierung ein Schild als Aushang, das ein rotes Herz zeigte. Damit führte der Reckenfelderbäumer eine von 6 Kneipen im Kirchspiel Greven und 6 Kneipen in Greven Dorf. Namen: „Taube", „Engel", „Schwarzes Pferd", „Rotes Herz" und „Verkehrte Welt". Im Heimatkalender des Münsterlandes von 1940 ist erwähnt, dass die örtlichen Behörden im Jahre 1765 aus sicherheitspolitischen Gründen die Namen ihrer Gastwirtschaften an die Regierung einsenden mussten, damit der Geheime Rat die „Bestimmungen zur Erleichterung der Freudenaufsicht" durchführen konnte. Mit der Führung einer Gastwirtschaft steht die Anbietung von Übernachtungsmöglichkeiten in engem Zusammenhang. Es könnte sich dabei weniger um Gästezimmer gehandelt haben, sondern vielmehr ein Strohlager für einfache Leute. Immerhin gab es auf der Rheineschen Landstraße täglich eine Reihe von Transporten aller Art von und nach Friesland bzw. Holland; und irgendwo musste man selbst und ggf. das Vieh/Pferde rasten und übernachten.

Kassierte der Reckenfelderbäumer Wegzoll?

Eine besondere Aufgabe, die dem Reckenfelderbäumer übertragen worden sein könnte, ist das Kassieren des Wegzolls. Auch diese Aufgabe liegt angesichts der Kirchspielgrenze und des gesicherten Schlagbaums durchaus nahe, aber es wurden hierzu keine konkreten Hinweise gefunden; weder im Prinz noch in den Unterlagen des städtischen Archivs in Greven. Binnenzölle waren angesichts der vielen Länder in Deutschland an der Tagesordnung. Es handelte sich dabei um ein Recht der Landesherren und es war eine beliebte Einnahme. Erst etwa ab 1830 wurden auf Initiative von Preußen die Binnenzölle abgeschafft und durch Außenzölle ersetzt.

Einen Wegzoll hätte der Reckenfelderbäumer natürlich nicht für sich kassieren dürfen: Erheben von Wegzöllen war ja das Recht des Landesherrn, hier also des Fürstbischofs von Münster. Eine Anordnung müsste daher im Staatsarchiv in Münster zu finden sein. Fragen bleiben: Wer musste wie viel bezahlen? Wie wurde abgerechnet? Mit wem wurde abgerechnet? Wie wurde das Geld gesichert? Wie ist es nach Münster gebracht worden? Umfangreich war das Transportwesen innerhalb der Bauernschaft, an dem der Reckenfelderbäumer beteiligt war: Krankentransporte, Militärtransporte, Holztransporte, Transporte im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahn; immer wieder taucht im Aufschreibebuch der Bauernschaft in Zusammenhang mit Transporten der Name Bäumer oder Bömer oder ähnliche auf. Die Erledigung dieser zusätzlichen Aufgaben neben der eigenen Landwirtschaft bietet sich umso mehr für ihn an, weil er ja auch für die Postkutschen und Briefreiter Pferde vorhalten muss. Bei so häufiger Abwesenheit über Tage vom Hofe und der Wirtschaft, muss er auch über Hilfspersonal (Knecht, Wirtschafter) verfügt haben.

Auch das noch!

„Im Dorf Greven wurde beispielsweise 1659/60 Ferdinand Veltmann in Strafe genommen, weil er an drei Tagen hintereinander 120, 180 und 170 Gäste auf der Hochzeit gehabt hatte. War dies auch ein reicher Krämer im Dorfe, so ließen sich doch die Bauern, ja selbst die kleinen Kötter nicht lumpen und luden je nach Vermögen ihre ganze Nachbarschaft ein. So Wrede im Dorf an zwei Tagen je 70 Personen ... so der Reckenfelderbäumer 54 und 40 Hochzeitsgäste, denen er 4 Tonnen Bier vorsetzte. (Nach Prinz: 1 Tonne =114,5 Liter Bier)" „Das war nach Meinung des Fürstbischofs übertriebener Luxus für einen Bauern und der örtliche Gograf sprach dafür eine Strafe in Taler gerechnet aus. Vordergründig zeigte der Landesherr Sorge um das Wohlergehen seiner Untertanen, in Wirklichkeit fürchtete er, dass der Bauer auf Grund seiner Schulden, die er für so ein Fest aufnahm, nicht mehr in der Lage sein

könnte seine Zwangsabgaben zu entrichten. Luxus und Prasserei war nur für den Adel genehmigt, der kleine Mann sollte nur arbeiten."

Vertrag mit dem Herzog

Der Pferdekötter Johann Heinrich Reckenfelderbäumer erhält als Besitzer des zum Herzoge von Looz im gutsherrlichen Verbunde stehenden Reckenfelderbäumer Kottens, gelegen im Kirchspiel Greven Bauernschaft Herbern:

Aus der allgemeinen Plaggenmaad:	102 Taler	27 Silbergroschen	9 Pfennige
Aus der allgemeinen Weidemaad:	56 Taler	22 Silbergroschen	2 Pfennige
Zusammen:	159 Taler	19 Silbergroschen	11 Pfennige

Anschließend werden im Vertrag in acht Ansätzen die einzelnen Landstücke der Größe und dem Preise nach beschrieben und aufgelistet. Die Gesamtfläche beträgt 24 Morgen und 156 Ruthen. So erfreulich die Vergrößerung des Besitzes war, die zusätzliche finanzielle Belastung musste aufgefangen werden.

Das Aufschreibebuch

Bevor mit der Berichterstattung über die Veränderungen im 19. Jahrhundert fortgefahren wird, werden folgend die Ereignisse aus dem Aufschreibebuch Herbern, die den Reckenfelderbäumer betreffen, aufgeschrieben. Sie zeitlich und fortlaufend ins Jahrhundert einzuordnen, macht keinen Sinn. Die Vielfältigkeit der Aufgaben, die der Reckenfelderbäumer (und andere) zu erledigen hat, die Anzahl der genossenschaftlichen Geldbewegungen entwickeln ihren Reiz und ihre Überraschung erst dann, wenn man sie im Zusammenhang aufgeschrieben liest.

(Anm.: Übernommen wird die Schreibweise aus dem Transsriptum, der Reckenfelderbäumer wird fast ausschließlich Bäumer oder Böhmer genannt)

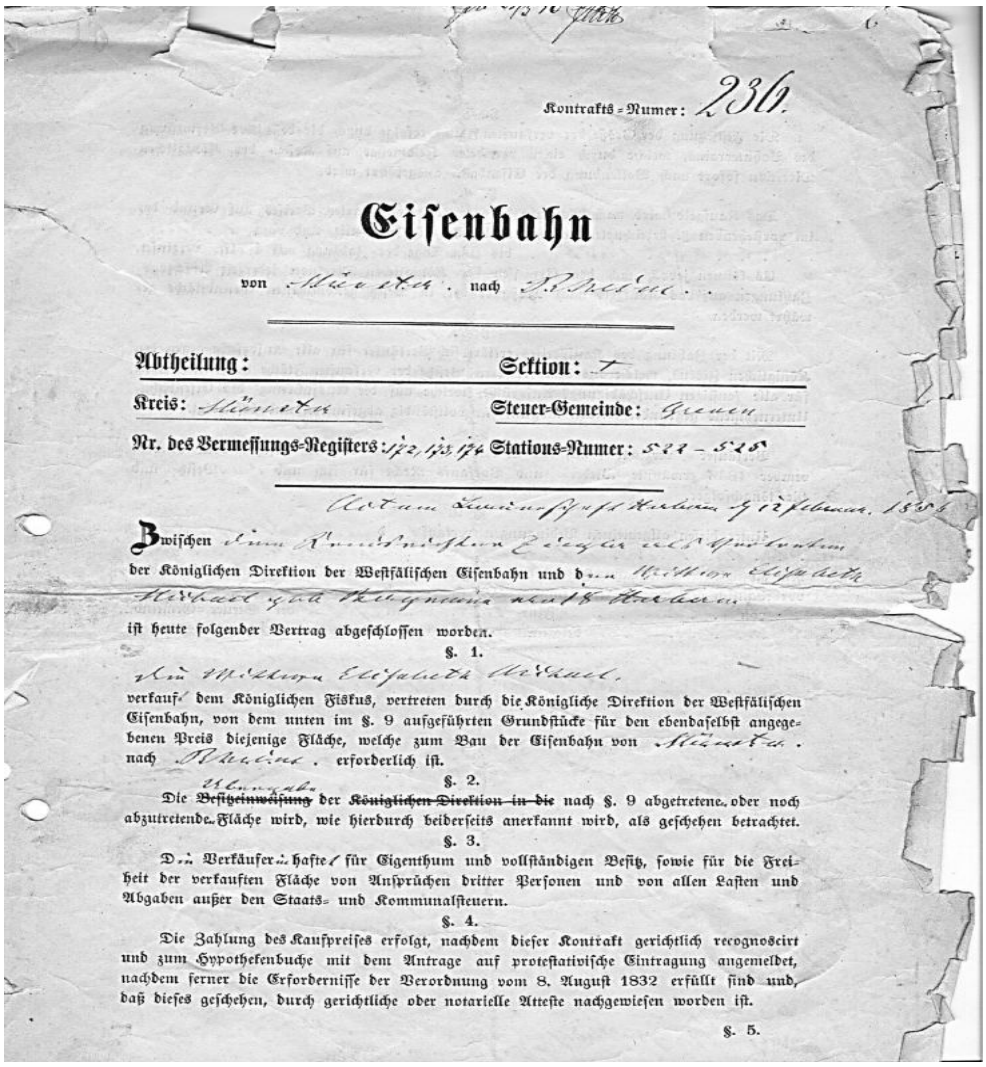
2.3.1793	Grotthoff und Böhmer mit 4 Ferde die Campane weggebracht. Den 3. dieses hat das grosse und dass nere und dass lütke span haber gehollet von Neukirche
4.3.1793	Bohmer und sein werkötter krancke gefahren mit 2 ferde von hier nach steinfurt
19.3.1793	Habe ich und Böhmer und Timmerkötter brot gehollet von Warendorf vor die Preisen
18.4.1793	Alle 3 span Stroh nach Warendorf ich und Böhmer dazu gespant
27.6.1793	Lütke Grothof und Böhmer zusammen ein span von warendorf nach Münster futterasi gefahren.
1798	Backsteine von Münster für Schule geholt.
1802	Holß verkaufet auf die lanwer bei -bömer für 20 rt, 8ß, 2d
22.8.1809	An Reckenfelderbäumer 7rt,23ß für gendarmen ordonans
23.9.1811	Gebert, Timmerkötter, Beumer, Michgelhl, Horßmann und Hökenkamp ein fueder stroh nach Reinel
1811	An Bäumer für Brandewein, welche da getrunken
3.2.1812	Beumer krancke nach Münster
20.4.1813	Beumer und Michgel mit 2 Pferde Münster
4.5.1813	Beumer, Michgel, Hökenkamp für Kriegszwecke 4 Pferde nach warendorf
5.3.1816	An Bäumer 21rt ,18gg,r 2d für die landwehrordonantzen von 1814
10.10.1819	An notarius Schepers 4rt und 8ggr für einen Zeugen, welche das Reckenfeld mit durchgereeset
1834 / 1837	Für Grotthoff 10sgr für die rechte auf die beiden Schween an ReckenfelderbäumerFür den Grund in der Mersch 88 RT, 19sbgr, 10 dt in der Bauernschaft unter alle getheilt mit den Vorräten aus der Bauerschaftskasse
11.2.1838	An Reckenfelderbäumer von holßverkauf auf der landwer an brandwein ausbezahlt 28 ½ sgr
1839	Allgemeine Grundsteuer aus der Kasse von dem Holzverkauf auf der Landwehr
7.5.1844 / 1859	Von Reckenfelderbeumer für dass holß auf den Sanderrupperdon erhalten 5rt.Von der Eisenbahn für die Landwehr erhalten 120 Rt und 4 Rt, 10sgr, 1sgr, 10 deut
1861	Beumer das Holz auf der Landwehr bezahl 6rt, 29sg
1862	Bäumer das Holz ausbezahlt für beide Nro mit 6rt, 1sgr
1862	Eisenbahnentschädigung ausbezahlt 14rt, 6 sg
1863	Für Steuer ausbezahlt am 1. Steuertag für ganze Jahr Nr 4 Bäumer 3 Rt, 25 +
20.11.1897	Holz verkauft an Schüsen auf der Landwehr Nr 3 B. Bäumer 9 Mark
	Gez. Grotthoff — Gez. Rickermann

Erläuterungen: großes Gespann: 6 Pferde, manchmal vier - nere (mittleres) Gespann: 4 Pferde, manchmal sechs - lüttke (kleines) Gespann: 2 -3 Pferde, manchmal vier - Rt =Taler, sg=Silbergroschen, d=Pfennige, ß=Schilling.

Größere Veränderungen technischer Art kündigen sich an

Die folgenden Jahre sind gekennzeichnet durch rasche Veränderungen im Wirtschaftsleben der Menschen und speziell für Reckenfelderbäumer. Die wichtigste Veränderung trat durch den Bau der staatlichen Eisenbahn ein. Sie hat unmittelbare Auswirkungen auf das Leben der Reckenfelderbäumer. Die Postkutschen haben ausgedient und Gütertransporte werden mit der Eisenbahn schneller, sicherer und in viel größeren Mengen transportiert. Für den Reckenfelderbäumer entfällt die Pferdewechselstation, als Folge sinkt der Umsatz in der Gastwirtschaft rasant und Übernachtungen finden kaum noch statt. 1834 beschließen Preußen und eine Reihe von anderen deutschen Ländern die Aufhebung der Binnenzölle und Einführung von Außenzöllen. Das Kassieren von Wegzöllen entfällt. Die Überwachungsaufgaben in Zusammenhang mit der Landwehr waren schon im 18. Jahrhundert weggefallen. Die Überwachungsaufgaben bei der Allmende Reckenfeld waren

mit der Privatisierung der Flächen im Jahre 1831 zu Ende gegangen.



Kontrakts-Numer: 236.

Eisenbahn

von Münster nach Rheine

Abtheilung: Sektion: 7

Kreis: Münster Steuer-Gemeinde: Greven

Nr. des Vermessungs-Registers: 122, 123, 124 Stations-Nummer: 528 – 525

Zwischen einem Anwohner Eingesessenen mit Grundeigenthum der Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn und dem Wittwen Elisabeth Micheel geb. Kleingemann wegen Abtretung

ist heute folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§. 1.

Die Wittwe Elisabeth Micheel

verkauft dem Königlichen Fiskus, vertreten durch die Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn, von dem unten im §. 9 aufgeführten Grundstücke für den ebendaselbst angegebenen Preis diejenige Fläche, welche zum Bau der Eisenbahn von Münster nach Rheine erforderlich ist.

§. 2.

Die ~~Besitzeinweisung~~ Übergabe der ~~Königlichen Direktion in die~~ nach §. 9 abgetretene oder noch abzutretende Fläche wird, wie hierdurch beiderseits anerkannt wird, als geschehen betrachtet.

§. 3.

Der Verkäufer haftet für Eigenthum und vollständigen Besitz, sowie für die Freiheit der verkauften Fläche von Ansprüchen dritter Personen und von allen Lasten und Abgaben außer den Staats- und Kommunalsteuern.

§. 4.

Die Zahlung des Kaufpreises erfolgt, nachdem dieser Kontrakt gerichtlich recognoscirt und zum Hypothekenbuche mit dem Antrage auf protestativische Eintragung angemeldet, nachdem ferner die Erfordernisse der Verordnung vom 8. August 1832 erfüllt sind und, daß dieses geschehen, durch gerichtliche oder notarielle Atteste nachgewiesen worden ist.

§. 5.

Verhandlungen über den Verkauf der Ländereien führten Beauftragte der Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn mit den Eigentümern (hier: Micheel). Diese fanden im März 1856 statt *Quelle: Micheel, Nachf.)*

Jetzt blieben ihm als Nebenerwerb nur noch die Gastwirtschaft und die mit einem stark verminderten Umsatz. Auch in der Landwirtschaft verändern sich die Produktionsweisen. Die eintausend Jahre gültige Dreifelderwirtschaft wird durch die Fruchtfolgewirtschaft abgelöst. Die jährliche Brache ist nicht mehr notwendig, die Anbauflächen vergrößern sich und es kann günstiger produziert werden, wenn man zusammenhängende Landflächen hat. Als Folge der größeren Anbaufläche ist man in der Lage z. B. Rüben für das Vieh anzubauen. Die Viehherden werden größer, weil genügend Futter im Winter vorhanden ist. Vereinzelt beginnt man schon Mitte des Jahrhunderts mit Viehmast. Der Pflug wird verbessert, erste Sä- und Dreschmaschinen erscheinen auf dem Markt. Die Bevölkerungszahlen steigen infolge der Industrialisierung und man hat einen größeren Absatz für seine Produkte.

1840 erkennt Justus Liebig die wachstumsfördernde Wirkung des Stickstoffs und in der Folge werden Asche, Kalk und Mergel als Dünger eingesetzt. Der Wettbewerbsgedanke unter den vorher genossenschaftlich denkenden und handelnden Bauern greift um sich, man muss günstig und kostengünstig produzieren können. Wie die folgenden Fakten zeigen werden, hat der Reckenfelderbäumer diese Veränderungen nicht überstanden. Es soll aber auch nicht ausgeschlossen werden, dass - allgemein ausgesprochen - Veränderungen im persönlichen Bereich schon in dieser Zeit und in der nächsten Generation Grund für die Aufgabe der Landwirtschaft gewesen sein können. Wenn man die unterschiedlichen Schreibweisen richtig deuten, sind also 1907 Flächen in der Größe von gut vier Hektar am Kamp verkauft worden, als der Reckenfelderbäumer nach Greven gezogen ist. Entscheidend ist der Kopf des Vordruckes mit den Angaben zur Person. Auch hier überrascht es, dass der Reckenfelderbäumer, mal Bäumer oder Bömer heißt. Sie lässt allerdings keinen Rückschluss darauf zu, zu welchem Zeitpunkt Bernhard Heinrich Eigentümer geworden ist.

Wann exakt die Hofübergabe geregelt worden ist, konnte nicht festgestellt werden. Im Jahr 1867 heiratet Heinrich Bernhard das erste Mal. Es wird weiter vermutet, dass in diesem Jahr die Ländereien aufgeteilt bzw. verkauft worden sind, um alle Kinder erbrechtlich versorgen zu können. Im gleichen Jahr 1867 werden nach vorliegenden Unterlagen des Katasteramtes erste wichtige Flächen des Altbestandes, die rund um die Hofstelle lagen, an den Nachbarn Bösenberg verkauft. Galten die Mittel zur Finanzierung der Abfindung? Landwirtschaft konnte vernünftigerweise da schon nicht mehr von der alten Hofstelle betrieben werden. Aber Haus und Gastwirtschaft gehörten noch zu Heinrich Bernhard Reckenfelderbäumer.

Im Jahre 1886 baut die Familie ein eigenes Haus an der Bahnlinie. Es ist ein einfaches Langhaus mit Fachwerk, vorne Ställe, hinten Wohnteil mit sogenannter Upkammer. Für das Fachwerk wurden teilweise die Balken vom zerstörten Haus an der Rheineschen Straße hierhin transportiert. Nach der Errichtung des Hauses konnte die bisherige Hausnummer Herbern 17 von der alten Stelle verwendet werden. Die Familie benötigte zum Zugang drei Wegeberechtigungen von den Nachbarn, die

sie anstandslos bekam. Nach einem Artikel aus „Neue Emsdettener und Grevener Zeitung“ vom 8.3.1931, ist der Reckenfelderbäumer abgebrannt. Nach dem Brandkataster des Stadtarchivs Greven konnte im gesamten 19. Jahrhundert allerdings keine Beschreibung über einen Brand gefunden.

Zeitzeuge: *„Das Fachwerkhaus des Reckenfelderbäumer von der ehemaligen Hofstelle an Gerdemanns-Weg wurde abgetragen und ist an anderer Stelle neu aufgebaut worden.“*

Das hätte er wahrscheinlich nicht gekonnt, wenn die Balken verkohlt gewesen wären. Es ist andererseits ein eindeutiges Indiz dafür, dass das Gebäude nicht mehr genutzt wurde. Reste der Fundamente von dem Haus/Hof des Reckenfelderbäumer an der Rheineschen Landstraße hat Hermann Wieskötter (Jg. 1938) als Junge noch gesehen. Was wiederum für einen Brand spricht: Jener Artikel von 1931 ist nur 45 Jahre nach dem möglichen Geschehen geschrieben worden. Damals gab es noch genügend Zeitzeugen, bei denen man die genaue Ursache erfragen konnte.

Zeitzeuge H.W.: *„Auf diesem Anwesen wohne ich heute noch. Das Fachwerkhaus wurde abgebrochen und ein Steinhaus gebaut, welches auch heute noch steht.“*

Ein anderer Zeitzeuge kennt auch noch das Fachwerkhaus, weil sein Vater und er hier geholfen haben. Der Vater ist im Krieg geblieben, und seine Frau musste alleine fertig werden. Es gibt drei Dokumente - bestehend aus mehreren Seiten -, die bestätigen, dass der Reckenfelderbäumer auch wirklich umgezogen ist, denn er hat sich Wegerechte bei drei Grundstücken eintragen lassen.

1.1.4 Staatseisenbahn Münster-Rheine

Mit dem Vertrag vom 3. März 1846 vereinbarten die Regierungen der Königreiche Preußen und Hannover, als Lückenschluss eine Eisenbahnlinie zwischen Münster und Rheine zu bauen.

Die Transporte auf dieser Bahn sollten die traditionellen Häfen Bremen und Hamburg sowie die niederländische Rheinmündung umgehen und die Position Emdens als See- und Einfuhrhafen stärken. Daraufhin schlossen Preußen und Hannover einen Staatsvertrag über den Bau der Bahn von Emden über Rheine nach Münster mit Anschluss an die Münster-Hamm-Bahn.

Die Bauabteilung der Westfälischen Eisenbahn stellte das Gleis zwischen Münster und Rheine Ende Mai 1856 fertig. Am 23. Juni 1856 fand die Eröffnung der Verbindung nach Rheine als eingleisige Hauptbahn mit einer Festfahrt von Osnabrück/Münster über Rheine nach Emden statt [...] Bereits bei der ersten Planung sicherte sich die Westfälische Eisenbahn die Grundfläche für das zweite Streckengleis. Die Eisenbahnstrecke wurde von 1900 bis Mai 1907 zweigleisig ausgebaut und 1907 freigegeben.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

1.1.5 Max-Klemens-Kanal

Der Bau des Kanals ist vor allem den wirtschaftlichen Interessen münsterscher und niederländischer Kaufleute zu verdanken. Ihr wiederholt vorgetragenes Anliegen fand schließlich Gehör beim jugendlichen Kurfürsten von Köln und Fürstbischof von Münster, Paderborn, Osnabrück und Hildesheim, Clemens August von Wittelsbach (1701-1761). Eine erste Konferenz über den Kanalbau fand bereits am 28. August 1723 unter dem Vorsitz des Kurfürsten statt. Für die Planungs- und Bauarbeiten wurde der friesische Wasserbaumeister Georg Michael Meetsma gewonnen. Dessen Planung sah einen Kanal von 40 Fuß Breite (12 m) und 3 Fuß Tiefe 0,90 m) vor. Der Kanal sollte von der münsterschen Aa bis nach Rheine führen. Im weiteren Verlauf war die Anbindung an die schiffbare Vechte bis zur Zuidersee geplant. Der bestehende Höhenunterschied von 34,9 Fuß (11,6 m) sollte durch die Anlage von zwei steinernen Schleusen ausgeglichen werden. Auf diese Weise hoffte man, die von Münster kommenden Schiffe auf die Wasserhöhe der Vechte absenken zu können. Nach

der ursprünglichen Planung sollte der Kanal zur Zuidersee reichen. Er stellte damit eine ernst zu nehmende Bedrohung des Emshandels dar, soweit es den Schiffshandel über Greven betraf.

Der münstersche Architekt und Oberst Lambert Friedrich Corfey (1668-1733), der spätere Barockbaumeister Johann Conrad Schlaun (1695-1773) und der Oberlandingenieur Gottfried Laurenz Pictorius (1663-1729) sprachen sich in einem Gutachten gegen das Kanalprojekt aus. Sie führten u. a. die unzureichende Wasserzufuhr der münsterschen Aa an. Trotz dieser Einwände und trotz der zeitweise stockenden Verhandlungen mit Zwolle, Overijssel und Bentheim hielt der Fürstbischof an seinen ehrgeizigen Plänen fest. Am 6. Mai 1724 beschloss die große Kanalbaukommission unter Vorsitz des 23 Jahre jungen Kurfürsten, mit dem Bau des Kanals unverzüglich zu beginnen. Corfey legte dem Kurfürsten bei den Feierlichkeiten einen Entwurf auf den ersten Spatenstich vor, die genehmigt wurde.

Ausgabe von Medaillen bei Baubeginn

Zum Anlass dieses denkwürdigen Ereignisses wurden dann ab dem 31. August an die damals anwesenden Ehrengäste je nach Stand goldene und silberne Medaillen verteilt. Abschläge dieser Medaille sind in gleicher Größe in Kupfer und auch in Zinn bekannt geworden. Die Medaille zeigt auf der Vorderseite das Brustbild des Fürstbischofs mit nach rechts gewandtem Kopf. Er trägt einen Hermelinmantel und ein Kreuz auf der Brust.

Auf der Rückseite ist eine stehende Minerva, die Schutzgöttin des Handels, mit Spaten (erster Spatenstich), Füllhorn, Warenballen (Sinnbild für den zu erwartenden Profit) und Merkurstab (Götterbote, besonders von den Kaufleuten verehrt) abgebildet. Diese Attribute stehen für das wirtschaftliche Blühen und Gedeihen. In der Nähe der heutigen Kanalstraße in Münster wurde ein kleiner Hafen angelegt. An einem bescheidenen Hafen- bzw. Wendebecken gab es einen Hebekran, Lagerschuppen und auch ein Verwaltungsgebäude. Erste Probleme gab es, als sich die Baukosten erheblich über dem prognostizierten Stand einpendelten. Die münsterschen Landstände weigerten sich, weitere Gelder zu bewilligen, da Zweifel an der Rentabilität des Kanalprojektes aufkamen. Doch trotz dieser Schwierigkeiten und trotz zahlreicher technischer Fehler des Konstrukteurs Meetsma gingen die Bauarbeiten relativ gut voran.

Einsätze von Arbeitern

Ende 1724 arbeiteten zeitweise bis zu 1.500 Mann am Kanal; sie wurden von den vier Regimentern von Landsberg, von Mengersen, von Wiedenbrück und von Sparr gestellt. 1725 waren noch immer bis zu 800 Mann im Einsatz. Das fehlende Teilstück zwischen dem Neubrückentor und Kinderhaus wurde im Sommer 1725 ausgegraben. Ende des Jahres veranschlagte Meetsma die Baukosten für sein Kanalprojekt auf stolze 120.000 Reichstaler. Das erste Teilstück wurde schon im Dezember 1725 für eine Probefahrt freigegeben. Das Schiff mit dem Kurfürsten und seinem Bruder Johann Theodor, Herzog von Bayern, Bischof von Regensburg (1719-1763) geriet jedoch mangels ausreichender Wassertiefe nach kurzer Fahrt auf Grund. Nur unter Mühen konnte das Schiff, das pikanterweise von Meetsma persönlich gesteuert wurde, wieder freigeschleppt werden. Dieses Missgeschick konnte den Weiterbau des Kanals aber nicht beeinträchtigen.

Bau der steinernen Schleuse

Im Oktober 1726 begann der Bau der steinernen Schleuse am sogen. Blumberg bei Greven Nach einer Bauzeit von 20 Monaten wurde der Bau im Juni 1728 vollendet und vom Fürstbischof am 12. Oktober eingeweiht. Bei diesem Anlass gab der Kurfürst den Auftrag, die Schleuse durch vier allegorische Figuren zu schmücken. Die Figuren sollten die Aa, kleinere Bäche, die Vechte und die Ems darstellen. Obwohl Clemens August vom Entwurf Corfeys sehr angetan war und beim nächsten Besuch der Schleuse sogar die Standorte der Figuren festlegte, wurden diese wohl aus Geldmangel, nie ausgeführt.

Die Grundsteinlegung am 29. Oktober 1726 wurde vom Domscholaster Ferdinand Benedikt von Galen in Gegenwart mehrerer hoher Herren und Damen mit einer silbernen Maurerkelle vorgenommen. Der Grevener Pfarrer von St. Martinus, Johann Georg Meinartz, segnete den Grundstein. Ihm assistierten die Patres Gerhardt S.J. und Strunck S.J. Bei der Grundsteinlegung hatte man einen goldenen halben Maxdor des Clemens August als Bischof von Paderborn niedergelegt. Als die Reste der Schleuse ab 1853 für den Bau der Sendenhorster Kirche abgebrochen wurden, fand man 1856 die Goldmünze. Sie befindet sich heute in der Münzsammlung des Westfälischen Landesmuseums in Münster.

Eröffnung des unfertigen Kanals

Im Dezember 1729 wurde der Teilkanal bei einem starken Hochwasser sehr schwer beschädigt, was Anfang 1731 zur Entlassung des Baumeisters Meetsma führte. Den ganzen Sommer 1730 über musste der Kanal repariert werden. Nachfolger Meetsmas wurde sein Neffe oder Cousin Gerben Meetsma. Auf den Weiterbau des Kanals wurde indes zunächst verzichtet. Er erreichte nun einen Punkt westlich des Emsdettener Venns. Bis dorthin war der Kanal etwa 30 km lang. Nach der Errichtung von Speditionshäusern und einem Ladekran wurde der Endpunkt zu Ehren des Landesherren Clemenshafen genannt. Mitte Mai 1731 eröffnete der Fürstbischof den unfertigen Kanal mit einer feierlichen Schifffahrt. Bis zu diesem Zeitpunkt waren für den Bau etwa 101.440 Reichstaler bewilligt bzw. ausgegeben worden. Auf dem Kanal konnte nicht gesegelt werden. Die Treckschuten wurden durch Pferde getreidelt, d.h., gezogen. Dazu wurde ein sogenannter Leinpfad auf dem westlichen Kanaldamm angelegt. Dieser Pfad durfte nur von den Zugpferden und ihrem Führer, dem Landgänger, benutzt werden. Die umliegenden Bauern durften den Leinpfad nicht nutzen. Es war auch strengstens untersagt, Vieh im

So muss man sich das am Max-Klemens-Kanal vorstellen. Pferde ziehen (treideln) die Kähne. Noch heute führt der Weg entlang des MKK
Quelle: Heimatbund Emsdetten

Kanalbereich weiden zulassen. Gleichfalls war es verboten, den Kanal als Viehtränke zu nutzen. Nach zwei Jahren nahezu reibungslosem Transportverkehr entstanden zunehmend ernste Schwierigkeiten durch die zunehmende Versandung und durch Dammbrüche, die u.a. 1736/37 und 1739 erfolgten. Besonders zwischen Münster und Greven, in der Sprakeler Heide, war der Damm z.T. sehr instabil. Daraufhin baute man ab September 1739, da die Landstände nicht das erforderliche Geld bewilligten, aus Sparsamkeitsgründen eine dritte - hölzerne - Schleuse („Höltene Sluse“) zwischen Münster und Greven ein. Das Bauwerk hatte den Zweck, den Wasserdruck im Kanal zu mindern. Die Abmessungen der Schleuse richteten sich nun nach den größten Treckschuten auf dem Kanal. Diese waren etwa 18m lang und 3 m breit. War ausreichend Fracht vorhanden, gingen morgens drei, später fünf Treckschuten von Clemenshafen in Richtung Münster. Dort kamen sie gegen Mittag an. Zwischen 1746 und 1755 wurden pro Jahr zwischen 5.500 und 7.300 Schiffspfund auf dem Kanal transportiert.

1751 gab es erste preußische Versuche, dem Kurfürsten eine gemeinsame Kanalverbindung von Münster bis nach Emden anzubieten. Seit 1753 war auch Friedrich II. offiziell über den geplanten preußisch-münsterischen Kanalbau unterrichtet. Von seinem Minister von Podewils kam jedoch der begründete Einwand, das durch einen solchen Kanal der eigene Handel gestört und die Akzise und Zoll tragenden Städte wohl ruiniert würden. Außerdem sei der Kurfürst immer in argen Geldnöten. Letzteres Argument gab beim sparsamen Preußenkönig wohl den Ausschlag - das Gemeinschaftsprojekt wurde fallengelassen. Im Verlauf des Siebenjährigen Krieges (1756-1763) konnte die Leistungsfähigkeit des münsterschen Kanals bewiesen werden, als Münster zunächst durch die Franzosen, dann durch die Engländer belagert wurde. In den Jahren 1759 und 1761/62 wurden die Magazine der Stadt Münster aufgefüllt, der Transport führte jeweils über den Kanal.

Zerstörung eines Teils des Kanals

Der Kanal wurde durch den langen Krieg arg in Mitleidenschaft gezogen. Das Schüttwerk bei Münster-Kinderhaus wurde 1759 zerstört, die Kanalschleusen liefen leer, die bei Clemenshafen liegenden Schiffe wurden verbrannt und alle Brücken über den Kanal zerstört. Die schwersten Schäden wurden immer wieder ausgebessert, doch im Jahre 1762 ging nichts mehr - der Verkehr brach endgültig zusammen. Am 6. Februar 1761 verstarb Fürstbischof Clemens August, sein Nachfolger wurde der Kölner Erzbischof Maximilian Friedrich Graf von Königsegg-Rothenfels (1742-1784). In den Jahren 1763 und 1764 ruhte der Verkehr auf dem beschädigten Kanal. Nach hartnäckiger Intervention der münsterschen Kaufleute beim neuen Landesherren wurden ab 1765 wieder Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Ab 1766 pachtete der Postkommissar Duesberg den Postbetrieb auf dem Kanal für jährlich 420 Reichstaler. Er stellte die Bedingung, dass der Kanal nun bis zum Düsterbach nahe Steinfurt ausgebaut werde. Zwischen 1767 und 1768 wurde der Kanal um sechs Kilometer bis zum Wettringen-Neuenkirchener Weg verlängert. Der neue Endpunkt wurde mit einem Speditionshaus ausgestattet und zu Ehren des neuen Landesherrn nun genannt. Der Kanal war nun 36,4 Kilometer lang. Es gab 15 und weitere Übergänge bei den drei Schleusen.

Reingewinn wird erzielt

Im Jahre 1784 verstarb Fürstbischof Maximilian Friedrich. Sein Nachfolger wurde Maximilian Franz, Erzherzog von Österreich (1784-1801). Eine zweite Blüte erlebte der Kanal in den Jahren ab 1794, als durch die Blockade der niederländischen Häfen durch die englische Flotte viele Handelswaren über den Kanal und ab Rheine weiter über die Ems in die Niederlande transportiert wurden. 1790 ging die Kanalpacht an den Tuchhändler Storp. 1801 erzielte dieser bei mehr als 12.100 Schiffspfund Transportaufkommen eine Einnahme von 5.627 Taler bzw. einen Reingewinn von 2.805 Talern. Am 3. August 1802 wurde die Residenzstadt Münster von preußischen Soldaten unter General Blücher besetzt und anschließend durch den Reichsdeputationshauptschluss vom 25. Februar 1803 zum preußischen Eigentum erklärt. Die ganze Kanalstrecke kam, zum großen Glück für das an einer Belebung der Emsschifffahrt sehr interessierte Dorf Greven, an drei Landesherren. Es waren dieses der preußische König, der Herzog von Looz-Corswaren und der Herzog von Salm-Horstmar. Für sie waren die Unterhaltungskosten für den Kanal mehr als nur ein willkommener Grund, das Interesse an diesem Projekt schnell zu verlieren.

Hinzu kamen dauernde technische Schwierigkeiten, die sich besonders auf die starke Versandung, die oft defekten Schleusen und die sehr unzureichende Wasserzuführung durch die münstersche Aa konzentrierten. Das bereits fertiggestellte Teilstück von Münster bis Maxhafen bei Neuenkirchen wurde im Laufe der Zeit immer mehr vernachlässigt. Im Jahre 1815 war die Steinerne Schleuse bei Greven nicht mehr nutzbar, wenige Jahre später gar der ganze Kanal unbrauchbar. Im gleichen Jahr kam das Bistum Münster durch die Wiener Bundesakte vom 9. Juni endgültig an das Königreich Preußen. Noch 1814 hatte die provisorische preußische Verwaltung den Kanal ausräumen und vertiefen lassen. Ende 1814 wurde auch die Steinerne Schleuse ausgebessert. Doch Ende April 1815 entstand ein so großes Leck, dass kein Schiff mehr die Schleuse nutzen konnte.

Nach einiger zeitlicher Verzögerung wurde die Schleuse nicht etwa repariert, sondern durch einen Querdamm im Bereich des oberen Tores für immer unbrauchbar gemacht. Ein Kran musste nun für die auf die jeweils obere und untere Kanalstrecke verteilten Schuten das Umladen übernehmen. Diese Prozedur war sehr zeitaufwendig und unbequem. Ab 1815 sah die preußische Regierung von weiteren Baumaßnahmen am Kanal ab, nur dringend nötige Reparaturen für die Aufrechterhaltung der Schifffahrt wurden noch durchgeführt. Die Regierung favorisierte nun die Emsschifffahrt und einen geplanten Lippe-Ems-Kanal. Planungen aus den Jahren 1816/1818, die eine Verbindung des Kanals ab Mesum mit der Ems vorsahen, wurden nicht mehr realisiert.

Die Emsschifffahrt wird favorisiert

Der Zustand des Kanals verschlechterte sich nun von Jahr zu Jahr weiter. 1824 musste dieser dringend ausgebessert und teilweise sogar umgebaut werden. Weitere Sparmaßnahmen führten schließlich zum Ende der Kanalschifffahrt. Selbst der Oberpräsident von Vincke konnte die preußische Regierung im fernen Berlin nicht mehr zu einem Kurswechsel in der Kanalpolitik bewegen. Die Bauern nahmen mit ihren Wagen und Karren nun keinerlei Rücksicht mehr auf die Dammkrone. Vieh wurde einfach durch

das Kanalbett getrieben. Im Jahre 1833 war der ganze Kanal eine einzige Viehtränke geworden. Nach mehreren großen Dammbrüchen im Dezember 1837 lief die ganze untere Wasserhaltung aus. Der Kanal konnte nur notdürftig repariert und gefüllt werden. So kam der ohnehin geringe Verkehr ganz zum Stillstand. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts nahm die Diskussion über Sinn und Zweck sowie die weitere Nutzung des Kanals auch in der umliegenden Kaufmannschaft immer mehr zu. Der bekannte Grevener Kaufmann, Kommerzienrat J.C. Biederlack (1773-1854), nahm im Jahre 1839 gegen die münsterschen Verteidiger des Kanalprojektes im ‚Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe', Nr. 129 vom 21. Oktober 1839, wie folgt Stellung:

„Wenn nun nach der ausgesprochenen Ansicht derjenige, welcher für die Erhaltung des Max-Clemens-Kanals sich erklärt, für die Schiffbarmachung der Ems, und infolgedessen auch für den Ausbau der Chaussee nach Greven nicht sein kann, so folgt daraus, dass es nach seiner Ansicht für die Stadt Münster nützlicher sei, 8000 Zentner Kaffee um l - 1/2 Sgr. pro Zentner, also 80000 Scheffel Steinkohlen um 2 Sgr. pro Scheffel niedriger zu kaufen, und überdies noch den Nutzen einer wohlfeileren Fracht von Ostfriesland aufzugeben. So wenig es nun im Interesse der Stadt Münster begründet sein kann, die Ems dem Kanal zum Opfer zu bringen, so ist es im allgemeinen noch weniger zu wünschen, dass eine nicht bloß von Münster nach Maxhafen, sondern auch von da zur Ems durch Heiden und unbewohnte Gegenden führende Straße erhalten, und dagegen der von der Natur zur Handelsstraße angewiesene Strom und drei an demselben liegende gewerbereiche Örter Rheine, Emsdetten und Greven ihrem Schicksal überlassen, und dass so viele Produkte, welche über die Ems ausgeführt werden können, jetzt als Brennmaterial verbraucht werden."

Die bereits angesprochenen technischen Probleme waren letztendlich nur ein weiterer Grund für die Stilllegung des Kanals. Die Ems hatte gewonnen, wenn auch nur für kurze Zeit, denn am 21. Juni 1856 wurde die Eisenbahnstrecke von Münster über Greven nach Rheine eingeweiht.

Schließung und damit Ende des Kanals

Im Jahre 1840 wurde der Max-Clemens-Kanal offiziell geschlossen. Im Amtsblatt Nr. l der Königlichen Regierung zu Münster erschien am 4. Januar 1840 unter der Nummer 1/10 die folgende Bekanntmachung des zuständigen Königlichen Provinzial-Steuer-Directors: „Da mit Allerhöchster Genehmigung vom 4. Juni d. J. der Max-Clemens-Kanal aufgegeben werden soll, so wird das handeltreibende Publikum hierdurch benachrichtigt, dass vom 10. Februar k. J. ab Warenversendungen auf demselben nicht mehr stattfinden werden. Münster, den 29. December 1839." Das preußische Kabinett verkündete schließlich durch Kabinettsorder vom 23. Juni 1840 die Aufhebung des Kanals. Im Oktober 1840 bestimmte der Finanzminister den Verkauf des beweglichen Inventars.

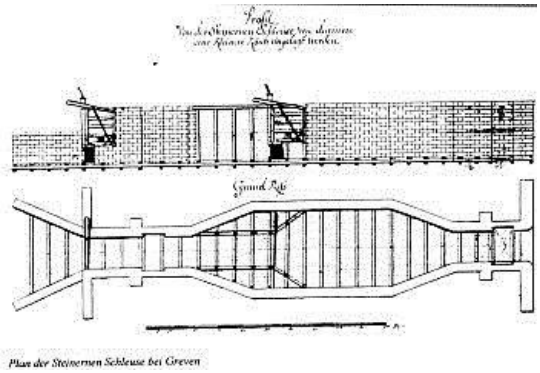
Der Kanal wurde seit 1733 auch für den Post- und Personentransport genutzt. Von Münster ging das Postschiff bis Clemenshafen, später bis Maxhafen. Dort wurden Passagiere und Postgüter wieder vom Postwagen übernommen und über Rheine, Ochtrup, Gronau und Enschede nach Zwolle gebracht. Dann kamen die Passagiere aufs Schiff und gelangten so über die Zuidersee nach Amsterdam. Das Postschiff fuhr dienstags und freitags ab Münster und kam montags und donnerstags wieder zurück. Wenn der Kanal im Winter zugefroren war, ging der Postwagen direkt ab Münster. Im Jahre 1812 ordnete die nun zuständige französische Postverwaltung die Aufhebung des Postschiffverkehrs auf dem Kanal an, die Fahrende Post Münster - Zwolle ging von nun an über Land. Als 1813 wieder die Preußen zuständig waren, wurde der Postschiffverkehr auf dem Kanal nicht wieder eingerichtet. Das letzte Postschiff befuhr den Kanal im Jahre 1812, nachdem noch 1809/10, unter der Generalpostdirektion des Großherzogtums Berg, ein neues Schiff gebaut worden war.

Im April 1853 wurden die beiden Schleusen und die Gebäude in Maxhafen versteigert. Die Postschiffe wurden abgewrackt, einige wenige Treckschuten in Greven auf die Ems gebracht. Die Schleusen lieferten wertvolles Baumaterial für die umliegenden Gemeinden. So wurde z.B. das Material der Steinernen Schluse (nahe Greven) für den Bau der Sendenhorster Pfarrkirche verwendet. Heute ist der Max-Clemens-Kanal noch immer in weitem Verlauf in seiner alten Streckenführung erkennbar. Die erste künstliche Wasserstraße in Westfalen-Lippe ist seit dem Jahre 1989 als Bodendenkmal eingetragen. Der später gebräuchliche Name „Max-Clemens-Kanal", benannt nach den beiden Fürstbischöfen, wird 1816 erstmals genannt. Vorher ist einfach vom „Canal zwischen Münster und Schwoll", vom „Münsterschen Kanal" oder von der „Land-Canal-Anstalt zwischen Münster und Maxhafen" oder einfach nur vom „Kanal" die Rede.

Von Grund auf mit erheblichen Konstruktionsfehlern belastet, konnte das unvollendete Bauwerk nie seiner geplanten Bestimmung übergeben werden. Der Kanal ist ein Beispiel für das unvollendete Projekt eines ehrgeizigen Landesherren, ein Projekt, das nach nicht enden wollenden Problemen als stets undichtes „Talergrab" schließlich kein Interesse mehr fand. Entsprechend technisch ausgerüstet und nach Plan mit Anschluss an das holländische Kanalnetz bzw. an die Unter-Ems beendet, hätte der Kanal sicherlich eine große Zukunft gehabt.

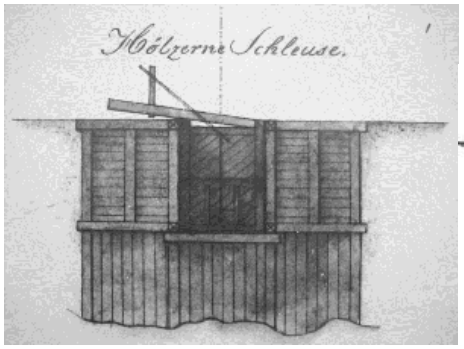
Die Einschätzung des Kanals in der Forschung ist geteilt, wobei die Mehrheit das Projekt verwirft und als weitestgehend unnütz darstellt. Wie dem auch sei, 1840 war Schluss. 16 Jahre später wurde die Eisenbahn Münster-Rheine eröffnet, einer solchen Konkurrenz wäre der kleine Kanal niemals gewachsen gewesen. Diese Erfahrung machte dann auch Zwolle, und die hatten schließlich eine Tradition von über 800 Jahren aufzuweisen. *(Quelle:* Heinrich Knüfermann)

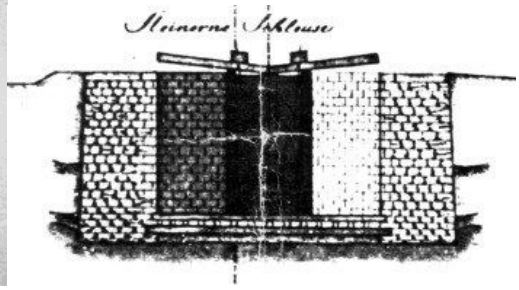
Max-Klemens-Kanal in Höhe Reckenfelds, 1989
Foto: Manfred Rech



Die Schleusenkammer
Quelle: Heimatmuseum Kinderhaus

Standort: An der Straße von Greven nach Nordwalde
Quelle: Heimatmuseum Kinderhaus





Konstruktion zweier der 15 Brücken auf der 40 Kilometer langen Strecke.
Links aus Holz, rechts aus Stein. Noch heute spricht man im Volksmund von der „Hölzernen bzw. Steinernen Schluse“
Quelle: Heimatmuseum Kinderhaus

Verfasser folgenden Textes ist der 1894 in Münster verstorbene Geschichtsforscher Domkapitular Adolf Tibus:

„[...] Der Kanal hatte fünf sogenannte Abschalungen *(siehe Anhang Nr. 05). (Anm.: Auch Überfälle genannt)*, über welche Wasser, wenn es über die bestimmte Höhe stieg, herausfallen konnte. Die erste befand sich 500 Ruten von Münster, die zweite an der sogenannten Krillake im Reckenfeld, die dritte bei Schulze Lintel, die vierte an der hohen Brücke (Wirtschaft Walters), die fünfte vor Maxhafen. [...]“

Einer der Überfälle kennen wir auch heute noch: Der durch Reckenfeld sich ziehende Walgenbach [...]

(Quelle: Volker Innemann)

An dieser Stelle in Maxhafen war die Endstation des Kanals
Foto: Manfred Rech

Gastwirtschaft „Pannen-Libbet“

Pannen-Libbet hat mit dem Kanal etwas zu tun: „Im Bereich der hohen Brücke, sie überwand die Straßenverbindung von Emsdetten nach Borghorst, befand sich eine Verladestelle. Eines Tages wurden dort Dachziegel, damals auf platt ‚Pannen', ausgeladen. Elisabeth Walters, die Wirtin, war von der Bedachung ‚Pannen' sehr beeindruckt und wollte, dass ihr Haus sofort mit ‚Pannen' eingedeckt wurde. Es soll das erste Haus mit ‚Pannen' gewesen sein. So wird in Emsdetten berichtet.“

(Quelle: Rudolf Kattenbeck vom Heimatbund Emsdetten).

Walgenbach

Anlegen des Walgenbaches

Der Walgenbach wurde im Zuge der Erbauung des Max-Klemens-Kanals als Abzugsgraben mit einem ‚Überfall' bis zur Ems um 1730 angelegt.

Der Verlauf des Walgenbachs hat sich bis heute kaum verändert. Nur die Anbindung an den ehemaligen Max-Klemens-Kanal ist nicht mehr vorhanden.

Der Name Walgenbach' hat sich im Verlauf der Jahrhunderte gewandelt: Wargenbeke, Wargenbach, um nur zwei zu nennen.

Woher stammt der Name?

Hiermit wird der Versuch unternommen, den Namen des heutigen Walgenbaches, der als Vorfluter seine Aufgaben einer Hauptentwässerung des heutigen Ortes Reckenfeld übernommen hat, zu erklären:

Seit seiner „Geburt“, etwa um 1730, als der Max-Klemens-Kanal in dieser Region ausgehoben und später in Betrieb genommen wurde, hatte Kanal-Baumeister Meetsma geplant, fünf Abschalungen auf der Gesamtlänge von ca. 40 Kilometern mit je einem Überfall in den Kanal einzubauen. Diese Abschalungen führten zu Abzugsgräben. Das sich aus dem Kanal ergießende Wasser musste auch abgeführt werden. Dieser hiesige Graben, der durch die Kailacke der Gemarkung Reckenfeld angelegt wurde, wurde mit der Ems bei Hembergen verbunden.

Jedes Kind muss nun mal einen Namen haben, so auch dieser Abzugsgraben. Gleich mehrere Namen wurden im Verlauf der letzten drei Jahrhunderte überliefert: Wargenbeke, Wargenbecke, Walgenbeke, Wargenbach, Walgenbach. Auch die Schreibweise war unterschiedlich: Zum Beispiel: Wargen-Beke.

Weshalb wurden diese Namen vergeben? Hier eine mögliche Erklärung:

Fangen wir beim zweiten Teil des Namens an: Nach den Gebrüdern Grimm (um 1864): *„Bach; Minden 2, 1. 3, 32 beke, in Schürens teutonista beeke“* Demnach wird Beke über mehrere Jahrhunderte mit Bach gleichgesetzt. So weit so gut.

Dann der erste Teil des Namens: Wargen. Nochmals die Gebrüder Grimm: *„WARG, m. übelthäter, unhold, ungeheuer, das got. -wargs in launawargs 'undankbarer', anord. vargr 'wolf, friedloser verbrecher“.*

Das „Gegenstück“ dazu ist die Beschreibung vom Heimatforscher Heinrich Pottmeyer: Er schrieb Anfang des vorvergangenen Jahrhunderts über „Das Reckenfeld“, also über das Gebiet, durch das der Abzugsgraben des Max-Klemens-Kanals verlief:

„Diese Unholde, von denen wir im Dämmerlicht der Sommerabende, wenn die Fledermäuse durch die Luft flirrten, bei flimmerndem Mondlicht oder an stürmischen Herbstabenden, wenn der Nordwest das Haus umtoste, beim flackernden Feuer hatten erzählen hören, jagten uns das Grauen auf den Leib, dass wir uns abends tief ins Bett verkrochen und nicht hervorzuschauen wagten. Am nächsten Morgen freilich, wenn alles wieder im hellen Tageslichte feste Formen angenommen hatte, war unsere Angst schnell verflogen und wir tummelten uns munter an den Plätzen umher, vor denen es uns nachts so sehr gegraut hatte.“

Eine Verbindung zwischen beiden oben aufgeführten Feststellungen ist durchaus zu konstatieren. Dennoch die Frage: Bildete sich aus dem „Warge“ „Wargen“? Möglich wäre das, nach Rücksprache mit einem Namensforscher. Aus Wargen könnte sich auch Walgen gebildet haben. Auch das ist zu belegen: *Walge bedeutete nach Grimm: welle, zu walgen 2“.*

Ist also der heutige Walgenbach ein ehemaliger „Unholdsbach“ bzw. ein „Wellenbach“ gewesen? Nachgereicht von Werner Strumann, Münster: Nach dem niederländischen Wörterbuch bedeutet „walgen“ = Ekel. Het doet mij walgen = es ekelt mich an.

19. Jahrhundert: Walgenbachverbreiterung

In den Beständen des Stadtarchivs Greven sind mehrere Dokumente vorhanden, die schon um 1890 seitens des Amtes Greven sowie der Bezirksregierung in Münster den Willen bekunden, eine Verbreiterung des Walgenbaches in Augenschein zu nehmen, damit die „Gemarkung Reckenfeld“ vom Oberflächenwasser befreit wird. Denn links und rechts des Walgenbaches – ab dem Max-Klemens-Kanal besonders -, gab es ein „Feuchtgebiet“, die Kailacke *(Anm.: siehe obige Beschreibung).*

Der Walgenbach muss (schon wieder) ausgekoffert werden (1959)
Quelle: Wilbers

Der RP verfasst 1889 einen Aufruf, dass sich alle 42 Anlieger zu einer Ortsbesichtigung einfinden sollen, um die

Dieses Teilstück (östlich der Eisenbahn) ist bereits fertig (1959)
Quelle: Wilbers

Maßnahmen erläutern zu können.

Doch nicht alle Anlieger, denen die Ländereien seit 1831 gehören, waren mit den vorgestellten Maßnahmen der Behörden zur Verbreiterung des Abzugsgrabens, einverstanden.

Aus einem Schreiben des Colon Wilhelm Heitmann vom 13. Juni 1892 geht hervor, dass er und sein „Nachbar“ Essmann gegen eine Verbreiterung des Walgenbaches (auf Flur 274) von zurzeit 2¼ Meter bis 2½ Breite- auf 3½ Meter Breite, sind. Als eine der Begründungen gab Heitmann an, dass er mit dem Aushub nicht weiß, wohin damit. Als Ausgleich bietet ihm Amtmann Zumloh daraufhin an, dass er Mitglied in der noch einzurichtenden Kommission werden kann.

Was ist das, die Kailacke - auch Kailache /Keilache/Kai-Lache/Kailack?

(Anm.: Über den Zeitraum mehrerer Jahrzehnte gab es unterschiedliche Bezeichnungen und unterschiedliche Schreibweisen für dieses Feuchtgebiet in der Gemarkung Reckenfeld)

- Kai [...] Flussufer, das durch Aus- und Aufbau aus Holz befestigt und gesichert ist künstlich [...]
- Lache [...] Nieder- und Mitteldeutschland heißt Lache gern eine sumpfige Wiese, oder ein niedrig gelegener, der Überschwemmung häufig ausgesetzter Landstrich, eine geringe, lang hin sich ziehende Feldvertiefung, in der einmal Wasser stand [...] und es erscheint das Wort auch nicht unhäufig in Flurnamen [...]

Diesen Begriff „Kailack“, „Kailacke“ kennen einige (ältere) Landwirte auch heute noch. Ein Zeitzeuge: *„Opa, hat oft gesagt: 'Kurm, wi` mürt in die Kailack!'“*

Nach der Beschreibung aus dem Rezeß vom 9. Mai 1831, Urkunde über die Aufteilung des Reckenfeldes auf die Landwirte, lag die Kailacke zwischen den Wegen

- Nr. 34 (Westlicher Teil des Reckenfelds) - vom Emsdettener Damm nordseits der Kailache bis Steinfurter Weg -, Fortsetzung des vom Emsdettener Damm kommenden Weges nordseits der Kailache bis an den Canaldamm und den Wegen
- Nr. 39 Holtwüstenweg (Westlicher Teil des Reckenfelds) - der sogenannte Fahlkamps Weg von Jerverskötters Kamp bis zum Steinfurter Wege. Der sogenannte Holtwüstenweg bis in Hanhoffs Weg und
- Nr. 40 (Westlicher Teil des Reckenfelds) Fortsetzung des Holtwüstenweges bis an Wülckers Antheil Nr. 270.

Heutige Bezeichnung der Wege:

- Nr. 34: Weg (Gartenbetrieb Schwarz) an der B 481, Bahnhofstraße und in etwa die Steinfurter Straße einschließlich des Weges ab Ecke Wiesenstraße bis zum Max-Klemens-Kanal – Richtung Hundeplatz
- Nr. 39 und 40: Weg Zur Jägerklause, Jägerweg, Moorweg und der Feldweg, der sich an den Moorweg anschließt und noch vor dem ehemaligen Max-Klemens-Kanal endet. Quasi: links und rechts des Walgenbaches

Eine weitere Version des Namens Kailacke kommt von Paul Baumann, Greven. Er schreibt: Das Wort ist zusammengesetzt aus den 2 Wörtern „Kai“ und „Lake“. Das Wort „Kai“ ist in der Mehrzahl das plattdeutsche Wort für „Kühe“. „Lake“ steht für Lache, ein kleines Binnengewässer. In dieses (Feucht)Gebiet wurden möglicherweise die Kühe getrieben, was auch aus dem Hinweis hervor geht: „Kuëm, wi müët in de Kailack.“ (*„Das ist übrigens die bessere Schreibweise“*, so Paul Baumann).

Straßenverbindung von Greven nach Hembergen

Ende des 19. Jahrhunderts entstand eine Chaussee zwischen Greven und Hembergen, die noch in Teilen vorhanden ist und täglich befahren wird. Näheres *(siehe Anhang Nr. 13)*.

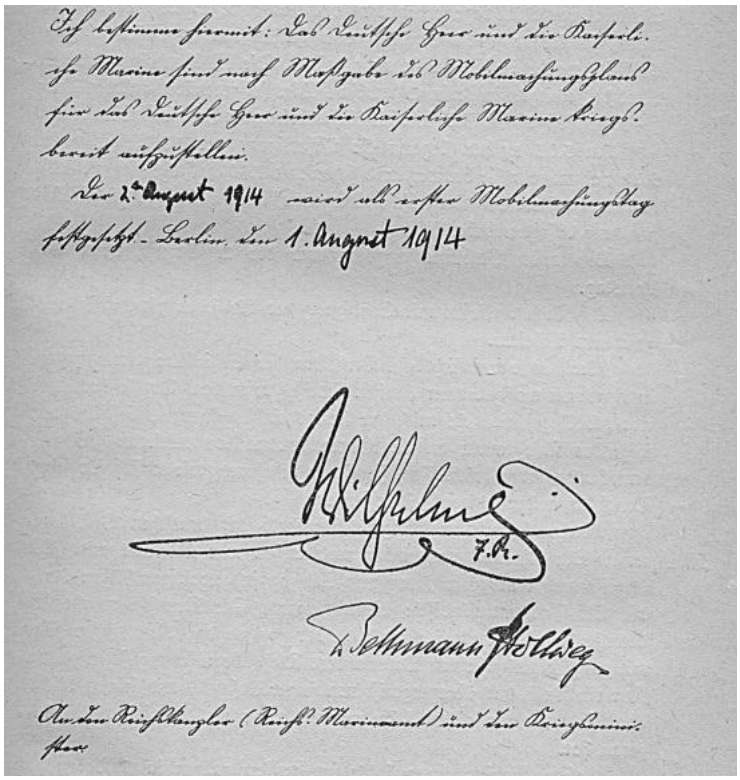
1.2 Erster Weltkrieg (I) (Die ersten drei Jahre von 1914 bis 1916)

Am 28. Juni 1914 erschießt der serbische Terrorist Gavrilo Princip den Österreichischen Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand und seine Frau bei einem Besuch in Sarajevo. In der deutschen Regierung (Kaiser, Reichskanzler Bethmann-Hollweg, hohe Beamte und Militärs) sieht man darin eine gute Gelegenheit für einen militärischen Showdown der Verhältnisse. Deshalb drängt man Österreich dazu, aggressiv und schnell zu reagieren. Diese Aktivität verbirgt man hinter einem Schleier vorgetäuschter Ferienstimmung, um sich selbst als überraschtes Opfer hinstellen zu können. Erstens will man Englands öffentliche Meinung dahingehend beeinflussen, dass es nicht gegen Deutschland in den Krieg eintritt, und die deutschen Sozialdemokraten sollen glauben, Deutschland müsse sich verteidigen, damit sie für die Kriegskredite stimmen.

So überreicht Österreich den Serben am 23. Juli ein Ultimatum, das so gehalten ist, dass sie es ablehnen müssen. Dann erst erfahren die deutschen Stellen vom österreichischen Zeitplan: Man will die Antwort der Serben abwarten, dann die diplomatischen Beziehungen abbrechen, dann mobilisieren, das 14 Tage dauert, und dann erst den Krieg erklären. Das aber hätte die Möglichkeit eröffnet, dass andere Mächte durch ihre Vermittlung die Krise entschärft hätten. Deshalb drängt die deutsche Seite die Österreicher zur sofortigen Kriegserklärung. Sie erfolgt am 28. Juli, auf den Tag einen Monat nach dem Attentat. Damit sind die Würfel gefallen, denn nun hat die Automatik der Bündnisabsprachen und der Mobilmachungspläne eingesetzt, und die Militärs übernehmen das Kommando.

Deutschland erklärt Russland den Krieg

Nachdem die russische Regierung nicht auf das deutsche Ultimatum vom 31. Juli 1914 geantwortet hat, erklärt das Deutsche Reich am 1. August Russland den Krieg. Die russische Generalmobilmachung spitzt die Situation so weit zu, dass die deutsche Regierung am 31. Juli den Zustand drohender Kriegsgefahr ausruft. Russlands Entente-Partner, Frankreich und England, verhalten sich zunächst abwartend. Über die englische Regierung versucht Reichskanzler von Bethmann-Hollweg die russische Regierung zur Einstellung der Mobilmachung zu bewegen, weil für ihn andernfalls aufgrund der Bündnisverpflichtungen ein Krieg Deutschlands mit Russland unausweichlich schien. In einem Ultimatum wird Russland aufgefordert, binnen 12 Stunden die Mobilmachung einzustellen. Auch Frankreich erhält ein Ultimatum, in dem die französische Regierung aufgefordert wird, innerhalb von 18 Stunden zu erklären, ob sie sich in einem russisch-deutschen Krieg neutral verhalten werde. Weil beide Ultimaten nicht beantwortet werden, ordnete die deutsche Regierung am 1. August 1914 die allgemeine Mobilmachung an und erklärte Russland den Krieg.


Ich bestimme hiermit: Das Deutsche Heer und die Kaiserliche Marine sind nach Maßgabe des Mobilmachungsplans für das Deutsche Heer und die Kaiserliche Marine kriegsbereit aufzustellen.
Der 2. August 1914 wird als erster Mobilmachungstag festgesetzt. Berlin, den 1. August 1914
Wilhelm I.R.
v. Bethmann Hollweg
An den Reichskanzler (Reichsmarineamt) und den Kriegsminister.

Die Kabinettsorder über die Anordnung der Mobilmachung. Ausfüllung der Daten durch den Kaiser Wilhelm II. (I.R. Imperator Rex)
(Anm.: zu der Abbildung Mobilmachung: Der Kriegsminister Generalleutnant von Falkenhayn übergibt den Mobilmachungsbefehl an den Chef der Armeeabteilung von Wrisberg mit den Worten: „Seine Majestät der Kaiser hat die Mobilmachung für das deutsche Heer befohlen. Ich übergebe hiermit den Mobilmachungsbefehl dem Chef der Armeeabteilung. ‚Gott schütze das deutsche Heer')
Quelle: Poll

Verlauf des Krieges

Das Kriegsgeschehen lässt sich in vier Hauptphasen gliedern: Nach einer relativ kurzen Zeit des Bewegungskrieges im Herbst 1914 bringt die Jahreswende 1914/1915 im Westen den Übergang zu einer lang andauernden Phase des Stellungskrieges (1915-1917), die von Materialschlachten, Erschöpfungsstrategien und der Suche nach neuen Bundesgenossen geprägt ist. Im Osten erstarrt die Front erst im Herbst 1915.

Nach Schätzung stehen dem Reiche beim Kriegsbeginn insgesamt etwa 12 Millionen Wehrpflichtige, d.h. Männer vom vollendeten 17. bis zum vollendeten 45. Lebensjahr zur Verfügung. Auf Preußen mögen davon etwa 9 Millionen kommen. Diese 9 Millionen Männer sind aber nicht alle tauglich. Nimmt man an, dass im Durchschnitt 70% den militärischen Anforderungen entsprechen, so kann in Preußen mit einem Bestand von 6,3 Millionen verwendbaren Männern gerechnet werden. Der 1. Mobilmachungstag (2. August 1914) trifft die Angehörigen der Jahrgänge 1893 und 1892, bei den Truppen mit 3jähriger Dienstzeit auch noch die des Jahrgangs 1891, im aktiven Dienst. Die Aushebung des Jahrgangs 1894 ist noch im Gange. *(siehe Anhang Nr. 11)*

Mit dem Scheitern des deutschen Angriffs an der Yser und vor Ypern (September bis November 1914) erstarrt der Bewegungskrieg schließlich zum Stellungskrieg. Von der Nordseeküste bis zu den Alpen entsteht eine geschlossene Front, an der sich die feindlichen Heere in schwer überwindbaren Befestigungen eingraben.

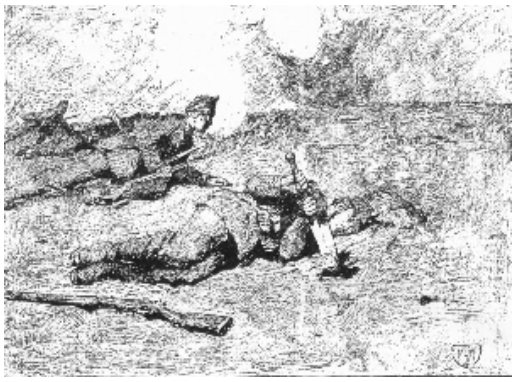
Wie sieht es an der Front aus?

Im Laufe des Krieges zeigte sich bald, dass die Feldkanonen- und Feldhaubitzenbatterien allein nicht alle Aufgaben, die der Krieg der leichten Artillerie stellte, lösen können [...] Von Wichtigkeit ist ferner die Aufstellung der Nahkampfbatterien und der Infanteriegeschützbatterien. Im Januar 1917 werden 50 Nahkampfbatterien aufgestellt. Sie sollen eine Ergänzung der übrigen Tankabwehrmittel bilden und sind in der Hauptsache nur für die Tank- und Sturmabwehr bei den im Frühjahr 1917 zu erwartenden feindlichen Angriffen an der Westfront bestimmt.

Wechsel in der Obersten Heeresleitung

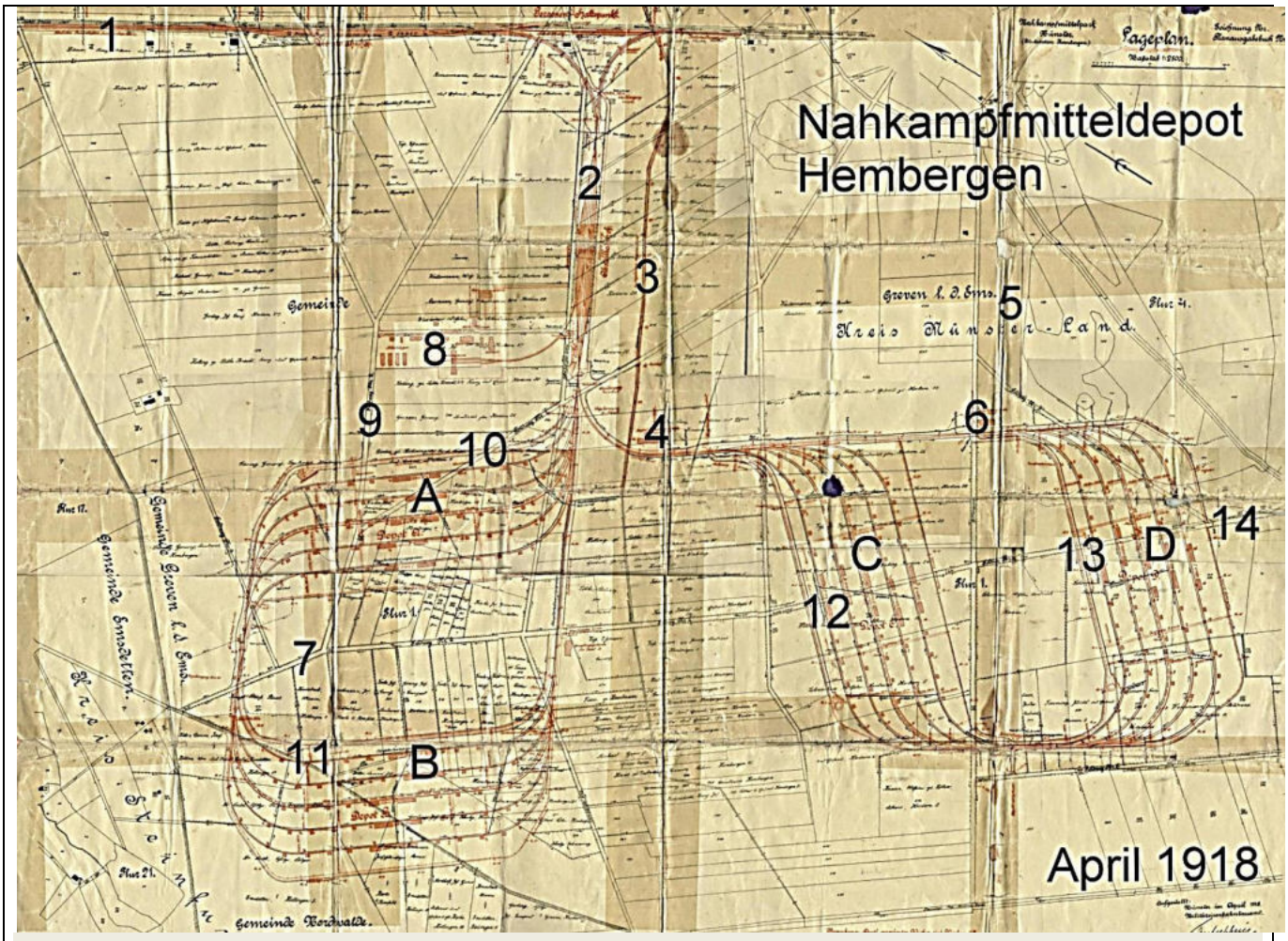
Eine grundlegende institutionelle Umstrukturierung kündigte im Herbst 1916 einen neuen Kurs an. Zuerst ernannten Hindenburg *(siehe Anhang Nr. 07)* und Ludendorff *(siehe Anhang Nr. 08)* den Offizier Hermann von Stein, auf dessen Treue sie vertrauen konnten, zum neuen Kriegsminister. Dann bewegten sie den Kaiser endlich dazu, in den Angelegenheiten wirtschaftlicher Mobilisierung dem Kriegsminister eine Kommandovollmacht über die stellvertretenden kommandierenden Generäle zu erteilen. Schließlich hoben sie das Oberste Kriegsamt aus der Taufe, das die ganze Unternehmung beaufsichtigen sollte *(siehe Anhang Nr. 09)*.

Am 29. August 1916 übernehmen Generalfeldmarschall Paul von Hindenburg und General Erich Ludendorff die Oberste Heeresleitung (OHL), nachdem der bisherige Chef des Generalstabes Erich von Falkenhayn wegen des Scheiterns der deutschen Offensive vor Verdun von seinem Posten abgelöst worden war. Hindenburg und Ludendorff haben sich bisher an der Ostfront in vielen Schlachten bewährt und werden deswegen mit der Gesamtführung des deutschen Kriegswesens betraut. Zur Steigerung der deutschen Kriegsproduktion wird von der OHL das ‚Hindenburg-Programm' beschlossen, mit dem die OHL die Politik des Deutschen Reiches mitzubestimmen beginnt. Nach Auffassung von Ludendorff hat die militärische Führung in der Außen- und Innenpolitik das entscheidende Wort zu sprechen. In ihrer Stellung ist die OHL nur noch vom Kaiser abhängig, weil sie weder vom Reichstag noch von der deutschen Regierung kontrolliert werden kann, und übte in der Folgezeit über das Deutsche Reich eine Art Militärdiktatur aus. Zu dieser Zeit - Ende 1916 - wurde im Kriegsministerium das Nahkampfmitteldepot Hembergen geplant *(siehe nächste Grafik)*.



Erster Weltkrieg (Front im Westen)

Erich von Falkenhayn
Quelle: Wikipedia



Der Lageplan des Nahkampfmitteldepots Hembergen (Aufgestellt vom Militär-Neubauamt in Münster im April 1918):

1 Eisenbahnstrecke der preuß. Staatsbahn Rheine <> Münster – Damals wie heute: Strecke Rheine < > Münster
2 Abstellbahnhof mit neun Gleisen – heute: Wohngebiet zwischen Bahnhofstraße (li) und Grüner Grund (re)
3 Walgenbach - Damals wie Heute
4 Verwaltungsgebäude für die Einzeldepots A+C – heute: Restaurant Deutsches Haus
5 Kanalstraße / Wittlerdamm – Damals wie Heute
6 Verwaltungsgebäude für das Einzeldepot D – heute: Grundschule Erich Kästner
7 Feldweg von Hollingen nach Greven – heute: Marienfriedstraße, Elbestraße, Sandweg, Kuckucksweg
8 Verwaltungsbezirk – heute: Wohngebiet an der Industriestraße
9 Feldweg zur Eisenbahnstrecke – heute: Eichendorffweg
10 Weg zu den 2 Wasserbehältern im Einzeldepot A – heute: Emsdettener Landstraße
11 Weg zu den 2 Wasserbehältern im Einzeldepot B – heute: Wiesenstraße
12 Eine von 5 Trassen zu den Schuppen im Einzeldepot C – heute: Emsstraße
13 Weg zu den 2 Wasserbehältern im Einzeldepot D – heute: Adlerstraße
14 Postenweg zur Bewachung des Einzeldepots D – heute: Kuckucksweg
A-B-C-D Die Einzeldepots A, B, C und D – heute: Blöcke A, B, C und D.

Quelle: Stadtarchiv Greven

Bildmontage von Manfred Rech
Quelle: Grundkarte von Geobasis NRW

Hindenburg-Programm

Chef des Generalstabes des Feldheeres Großen Hauptquartier (Gr.H.Qu.), den 31.8.1916 Nr. 33 825.

An den Herrn Kriegsminister. Die Offensiven unserer Gegner zeigen, dass sie mit jedem Mal erhebliche Fortschritte sowohl in der Anlage wie in der Durchführung machen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass künftige Offensiven noch stärkere Proben an unsere Widerstandskraft stellen werden, da unseren Gegnern nicht nur 1. ein fast unerschöpfliches Menschenmaterial, sondern 2. auch die Industrie fast der gesamten übrigen Staaten zur Verfügung steht.

Zu 1: Dem feindlichen Menschenmaterial gegenüber sind unsere Menschenvorräte beschränkt. Dieser schlimmste Übelstand ist nur dadurch einigermaßen auszugleichen, dass mit der Zeit alle kriegsverwendungsfähigen Leute an die Front gehen. Ihre Stellen müssen in der Etappe und in der Heimat durch garnisondienstfähige Leute - deren Zahl möglichst einzuschränken ist - ersetzt werden.

Zu 2: Auch bei rücksichtsloser Durchführung der Grundsätze zu 1 werden wir an Zahl unseren Gegnern mehr und mehr unterlegen sein. Umso mehr ist es nötig, dass unsere Industrie diesen Mangel ausgleicht. Die Menschen - ebenso die Pferde - müssen mehr und mehr durch die Maschinen ersetzt werden. Dies wird umso schwieriger, als auch der Feind diesen Grundsatz erkannt hat. Der von mir (*General von Falkenhayn) schon früher ausgesprochene Gedanke, dass es eine Schraube ohne Ende ist, bei der es nur darauf ankommt, wer die Schraube rechtzeitig am weitesten andrehen kann, trifft heute in noch höherem Grade zu. Für seine Durchführung ist in erster Linie die Arbeiterfrage ausschlaggebend. Es wird nötig sein, die Zahl der Arbeiter durch Kriegsbeschädigte, Kriegsgefangene, Frauen und Minderjährige zu erhöhen.

Staatliche Lehrkurse zur Ausbildung dieser Kräfte sind unumgänglich und in größtem Umfange nötig. Wenn es unter diesem Umständen nötig ist, einige tausend hochqualifizierter Facharbeiter aus der Front für längere oder kürzere Zeit herauszuziehen, bin ich bereit, den damit verbundenen Nachteil in Kauf zu nehmen. Alle anderen Industriezweige müssen gegen die Kriegsindustrie zurücktreten. Gegebenenfalls müssen wir wie in England zu Zwangsmaßregeln schreiten. So befürworte ich jetzt, die Sonntagsarbeit einzuführen. Eine entsprechende Belehrung des Volkes über den Ernst der Lage und die für jeden daraus erwachsene Pflichten dürfte gleichzeitig angezeigt sein und seine Wirkung nicht verfehlen. Außerdem bleibt anzustreben, mehr und mehr den Arbeiter durch zweckmäßig konstruierte Maschinen zu entlasten und zu höherer Arbeitsleistung zu befähigen. Die Steigerung der Fertigung muss sich auf alle Zweige der Kriegsindustrie erstrecken. Besonders nötig sind folgende Gegenstände:

1.	Munition aller Arten
2.	Geschütze, Feldartillerie, schwere Steil- und mittleres Flachfeuer
3.	Maschinengewehre
4.	Minenwerfer
5.	Flugzeuge
6.	Handwerkzeug und Baustoffe für den Stellungsbau

Um bestimmte Anhaltspunkte zu geben, bitte ich, bis zum Frühjahr eine Verdoppelung der jetzigen Munitionsfertigung zu erreichen. Die Fertigung der Geschütze muss dagegen beträchtlich höher - rund das Dreifache - gesteigert werden, denn in den letzten Monaten hat der Abgang an Gerät bei der Feldartillerie die Neufertigung erheblich (mehrerer hundert Rohre), bei der Fußartillerie in geringerem Maße, überschritten. Da bei der hohen Schusszahl der größere Teil der Geschütze durch eigenes Feuer verloren geht, würde mithin bei nur doppelter Steigerung der Fertigung ein Zunehmen an Geräten in der Front nicht oder nur langsam eintreten. Bei den Minenwerfern wird die Fertigung mindestens zu verdoppeln sein, Maschinengewehre sind zu verdreifachen. Die bisherigen hervorragenden Leistungen des Kriegsministeriums werden voll gewürdigt. Es ist mir auch bekannt, dass auf allen Gebieten große Steigerungen beschleunigt eintreten und die oben angegebenen Zahlen möglichst bald erreicht werden.

Ich schlage vor, dass vor allem die Hauptvertreter der in Betracht kommenden Industriezweige zu einer Besprechung eingeladen werden, wo ihnen der Ernst der Lage entwickelt und sie aufgefordert werden, umgehend bestimmte Vorschläge für die Steigerung der Fertigung und die dazu nötigen Maßnahmen zu machen. Ich bitte, mir von der Besprechung rechtzeitig Kenntnis zu geben, damit ich einen Vertreter entsenden kann. Ich muss zum Schluss nochmals darauf hinweisen, dass nur unbedingtes Ausnutzen aller unserer Kräfte und vor allem unserer hochentwickelten Industrie im Dienste des Krieges uns zu einem endlichen Siege verhelfen kann und dass jede unerlassene Ausnutzung einer Möglichkeit die schwerste Belastung bildet. Ich bitte den Herrn Kriegsminister, mich mit allen dort zu Gebote stehenden Mitteln in der Durchführung meiner Forderungen zu unterstützen. Finanzielle und andere Bedenken können jetzt nicht mehr mitsprechen.

(Anm.: Nach dieser Anmerkung des Verfassers heißt das, dass Falkenhayn das Schreiben bereits verfasst hatte, Ludendorff es vervollständigt und Hindenburg unterschrieben hat).

Das Hindenburg Programm war der Auslöser, dass mehrere Nahkampfmitteldepots gebaut werden sollten (2 im Westen: Kelsterbach und Hembergen, 1 im Osten: Bentschen).

Das Hindenburg-Programm zeigte Wirkung: Bereits Ende 1916 waren die Planungen im Kriegsministerium in Berlin gediehen: drei große Nahkampfmitteldepots wie geplant (zwei im Westen, eins im Osten) bauen zu lassen. In diesen drei Depots sollte der Bedarf an Nahkampfmitteln für 1½ Monate eingelagert werden können. 80.000 Quadratmeter Lagerfläche (das entspricht etwa einer Größe von 16 Fußballfeldern) wurden dafür vorgesehen. Alle drei Depots wurden so konzipiert, dass sie zu Kriegs- und Friedenszeiten Bestand haben sollten.

2 Planung und Bau eines Nahkampfmitteldepots sowie Erster Weltkrieg (II)

Daran hatte sicherlich die Militärverwaltung im Jahr 1916 in Berlin nicht gedacht, dass aus dem geplanten Nahkampfmitteldepot, das in der Gemarkung „Reckenfeld“ gebaut werden soll, gleichzeitig auch der Grundstein für

eine Besiedlung gelegt wird, die dann zu einem späteren Zeitpunkt den Ortsnamen Reckenfeld erhielt.

2.1 Planung

Dieser Teil der Dokumentation – auch wenn das nicht üblich ist – beginnt mit einer unwahren Geschichte, also einer Geschichte, die nicht belegt ist, sich aber dennoch so oder ähnlich hier vor Ort abgespielt haben könnte.

Eine unwahre Geschichte

Vorbemerkung

Nach Akten des Bundesarchivs in Berlin und den darauf enthaltenen Aktennotizen und Aktenzeichen aus dem Jahr 1916 ist anzunehmen, dass das Kriegsministerium in Berlin und andere behördliche und militärische Einrichtungen die Planungen für die „Zwischenlagerung von Nahkampfmitteln“ bereits ab Mitte 1916 (eventuell auch schon früher) in Gang gesetzt hatten.

Der eigentliche „Startschuss“ zum Bau von drei großen Nahkampfmitteldepots erfolgte einige Monate später, nämlich mit dem Erlass vom 2. November 1916 durch General von Wrisberg.

Es ist deshalb logisch, dass in den Monaten vor dem 2. November bereits Inspektionen vor Ort, dort wo das Depot gebaut werden sollte, stattgefunden haben müssen, um Detailplanungen über Struktur und Lage des jeweiligen Projektes erstellen zu können. Weil die nachfolgende Geschichte von mir als eine der möglichen Varianten erdacht worden ist, sich aber in ähnlicher Weise zugetragen haben könnte, habe ich dieses Kapitel wie folgt genannt: „Eine unwahre Geschichte“.

Erste Besichtigung des Geländes in der Gemarkung Reckenfeld zwischen Greven und Emsdetten

Am 29. August 1916 wird Generalfeldmarschall von Hindenburg zum Chef des Generalstabes des Feldheeres, Generalleutnant Ludendorff zum Ersten Generalquartiermeister ernannt. Diese neue ‚Oberste Heeresleitung (OHL) für alle Kräfte der Verbündeten' fasst die gesamte Rüstungsindustrie durch das ‚Hindenburg-Programm' zusammen. Gleichzeitig wird das ganze Wirtschaftsleben der Kriegsführung untergeordnet! Einige Tage später, am 11. September 1916, herrscht im Kriegsministerium in Berlin hektische Betriebsamkeit. Die Forderungen der Obersten Heeresleitung haben zu vielfältigen Aktivitäten im Kriegsministerium geführt.

Im Raum 12 der Abteilung 6 des Kriegsdepartements sind mehrere Offiziere und Beamte zu einer Besprechung zusammengekommen. Thema: Das Hindenburg-Programm vom 29. August 1916 und dessen Auswirkungen. Einziger Tagesordnungspunkt: Bau von weiteren Nahkampfmittelparks. Anwesende: Oberstleutnant Härms, Chef der Abteilung 6 und Leiter der Besprechung, Major Hilbring, Hauptmann Krähe, Oberleutnant Lutter und Leutnant Niehmer von der Abteilung 6, Major Vierhoff, Hauptmann Sander, Stabsfeldwebel Krische und Hauptfeldwebel Kringel vertreten die Abteilung 4 des Unterkunfts-Departements, Oberbaurat Liebig, Oberleutnant Bramke und Baurat Ostendorf vom Ingenieur-Komitee sowie Oberbaurat Fleischer von der Königlichen General-Inspektion des Ingenieur- und Pionierkorps.

Oberstleutnant Härms beginnt seine Ausführungen mit den Worten: „Meine Herren, Generalmajor von Wrisberg *(Anm.: Direktor des Allgemeinen Departements)*, hat mich gestern Abend wissen lassen, dass der Herr Kriegsminister von Stein entschieden hat, für die Westfront zwei Nahkampfmittelparks und für die Ostfront einen weiteren Park umgehend bauen zu lassen. Federführend für die Planung der Nahkampfmittelparks ist zunächst die Abteilung 6, zu einem späteren Zeitpunkt wird das Ingenieur-Komitee die Arbeiten übernehmen und als Aufsichtsbehörde eingesetzt. Wir haben die Entscheidung des Kriegsministers schon früher erwartet und deshalb bereits mehrere Besprechungen abgehalten. Meine Abteilung, verantwortlich für diese Art von Projekten, hat erste Bau-Entwürfe für einen Park, der auch für die anderen gültig sein wird, ausgearbeitet. Auch in Frage kommendes Gelände wurde in die engere Wahl gezogen. Ihre Aufgabe wird es jetzt sein, sich mit diesen Themen intensiver auseinander zu setzen, und einige der hier Anwesenden werden sich unverzüglich vor Ort von den Gegebenheiten zu überzeugen haben. Leutnant Niehmer, Sie haben die Bau-Entwürfe vorliegen, stellen Sie diese vor.“

Mehrere Entwürfe werden auf den Tischen ausgebreitet und Niehmer zu den Anwesenden: „Wir müssen ganz sicher sein, ob die Örtlichkeiten exakt mit unseren Karten übereinstimmen, damit wir korrekt planen und später ohne besonderes Risiko und Zeitverzögerung die Arbeiten angehen können.“ Härms ergreift erneut das Wort: „Wir haben nicht viel Zeit, meine Herren, wir müssen schnellstens handeln. Zur Lagerung von Nahkampfmitteln wurde ein Gelände an der Staatsbahn zwischen Münster und Rheine - bei Emsdetten - vorgesehen. Das Gelände hat kaum Höhenunterschiede aufzuweisen, unklar sind u.a. die Bodenverhältnisse und der Baumbestand. Unser Eindruck nach Karte ist, dass das dortige Gelände für unser Vorhaben sehr gut geeignet erscheint. Das Gelände für den anderen Park im Westen wird wahrscheinlich an der Eisenbahnstrecke bei Frankfurt/Main liegen. Für den Osten haben wir den Standort an der Eisenbahnstrecke Frankfurt/Oder - Posen geplant.

Ich habe heute Morgen folgendes angeordnet: Hauptmann Krähe (Vermessungsingenieur) aus Abteilung 6 und Oberbaurat Liebig (Diplom-Ingenieur) vom Ingenieur-Komitee fahren morgen früh nach Münster. Die stellvertretende Intendantur hat zugesagt, je eine Person vom Militär-Eisenbahnbauamt und vom Militär-Neubauamt in Münster für die Standortanalyse bereitzustellen. Die Königliche Eisenbahndirektion Münster hat ebenfalls eine Person in Aussicht gestellt. Oberleutnant Bramke und Leutnant Niehmer fahren übermorgen nach Frankfurt/Main. Zusagen der zuständigen Ämter für weitere Personen sind telefonisch - wie in Münster - gemacht worden. Hauptmann Krähe, Sie fahren nach Rückkehr von Münster anschließend mit einem ihrer Unteroffiziere nach Stentsch. Die Fahrbefehle sind bereits ausgestellt. Sie haben jeweils einen Tag für die Besichtigung, und jeweils zwei Tage für die Hin- und Rückfahrt nach Münster bzw. Frankfurt/Main. Ich erwarte direkt nach der Besichtigung einen telefonischen bzw. telegrafischen Bericht. Der schriftliche Bericht hat jeweils einen Tag nach Ihrer Ankunft in Berlin bei mir vorzuliegen. Denken Sie daran, dass Sie ihre Reise in Zivil antreten und dass alles der strengsten Geheimhaltung unterliegt. General Wrisberg legt großen Wert auf eine aussagekräftige Berichterstattung. Halten wir uns daran.“ Mit „Meine Herren, ich danke Ihnen“, verlässt Oberstleutnant Härms als erster den Tagungsraum.

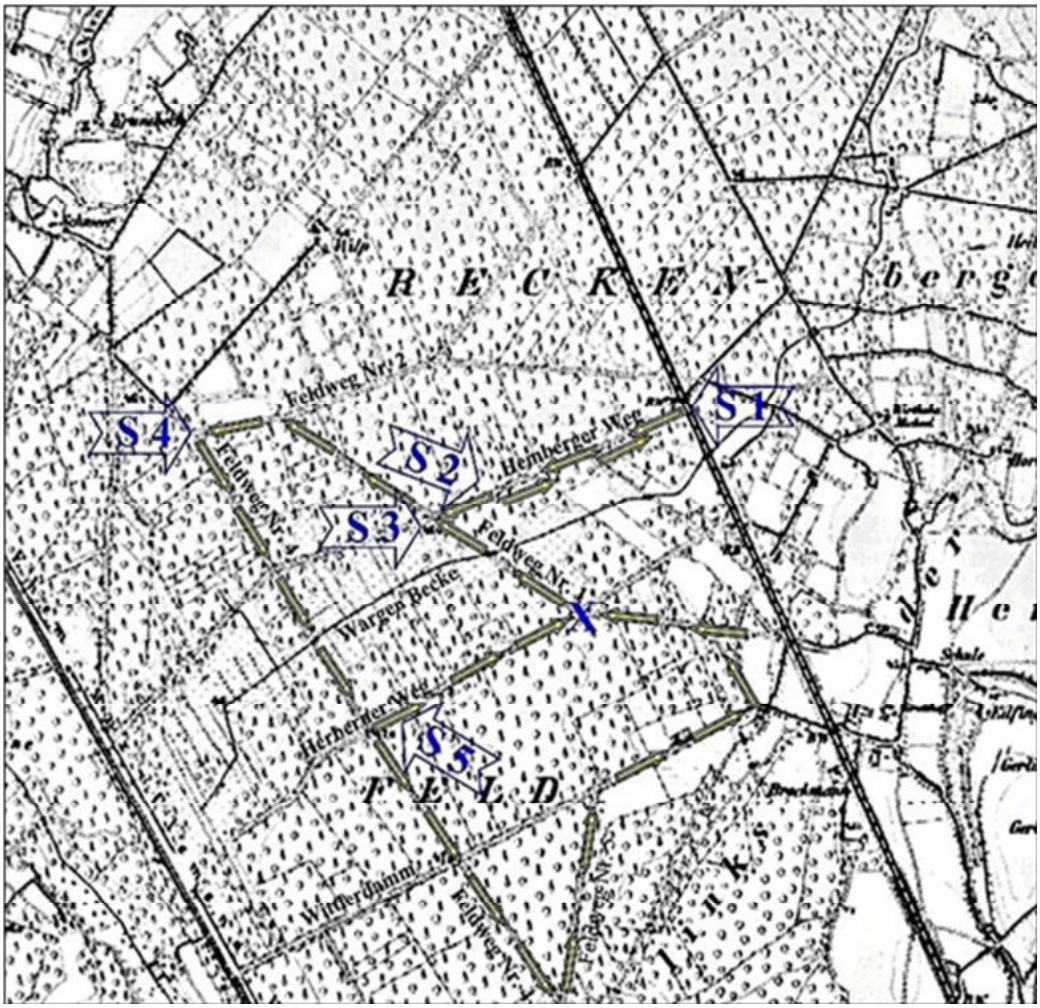
Am nächsten Morgen stehen um 6.00 Uhr die beauftragten Männer des Kriegsministeriums auf dem Berliner Hauptbahnhof. Vereinbart haben die beiden inzwischen mit dem Zugschaffner, dass sie in der 1. Klasse ein abschließbares Abteil erhalten. Die Zeit für die Zugfahrt wollen sie nutzen, um weitere Einzelheiten für morgen festzulegen.

Am späten Abend kommen sie in Münster an. Sie werden bereits von einem Kurier erwartet und von ihm in die Kaserne gefahren. Dort erfahren sie vom diensthabenden Offizier die Namen der vier Personen, die sie morgen begleiten werden: Bau-Ingenieur Averbeck von der Königlichen Eisenbahndirektion Münster, Baurat Helmer und der technische Zeichner Feldwebel Assmann beide vom Militär-Eisenbahnbauamt Münster sowie Baurat Renger vom Militär-Neubauamt. Abfahrt vom Bahnhof Münster in Richtung Rheine ist um 6.54 Uhr, der Halt an der ‚Blockstelle Hembergen', dort wo sie aussteigen müssen, ist zugesagt. Ankunft dort 7.33 Uhr. Für Fahrräder sei gesorgt. Hauptmann Krähe verabschiedet sich für ein Treffen mit dem Leiter des Militär-Eisenbahnbauamtes, um ihm die geheimen Bau-Entwürfe übergeben zu können.

Am nächsten Morgen läuft der Zug aus Hamm auf dem Bahnsteig 1 in Münster pünktlich ein. Seine Weiterfahrt nach Rheine wird mit geringer Verspätung aufgenommen. Im Zugabteil sind die sechs Herren unter sich und Hauptmann Krähe ergreift das Wort: „Generalmajor Wrisberg lässt ausrichten, dass für die weitere Erstellung der Entwürfe das Militär-Eisenbahnbauamt Münster zuständig ist, und dass die überarbeiteten der von mir mitgebrachten Entwürfe aufgrund unserer heutigen Besichtigung bis zum 1. Oktober beim General vorzuliegen haben. Dazu gehören auch die Kostenaufstellungen sowohl für die Gleisanlagen als auch für die Schuppen, Hochbauten und für sonstige Anlagen. Ich werde deshalb kurz umreißen, welche Vorstellungen zum Bau eines großen Nahkampfmitteldepots im Kriegsministerium entwickelt wurden: Kartenmaterial habe ich ebenfalls mitgebracht und ich bitte Feldwebel Assmann, unsere heutigen Ergebnisse und Vorschläge in Kopie zu erstellen. Wie ich sehe, haben Sie die Zeichenutensilien mitgenommen. Eine Karte ist für das Kriegsministerium, die andere für das Militär-Eisenbahnbauamt. Vorgesehen sind für den Park:

- Ein mehrgleisiger Übernahmebahnhof mit direktem Anschluss an die Staatsbahn
- Ein mehrgleisiger Verschiebebahnhof innerhalb des Depots
- Eine eingleisige Anschlussstrecke zwischen Übernahmebahnhof und Verschiebebahnhof
- Vollbahnnetz auch innerhalb der Gruppen (Einzeldepots)
- Verwaltung- und Wirtschaftsgebäude, Lokomotivschuppen, Feuerwache, Abortanlagen, Wachgebäude, Transformatoren (eine Kaserne ist nicht vorgesehen)
- 3-5 Gruppen mit Lagerschuppen (zwischen den Gruppen ist ein Abstand von 300-500m einzuhalten)
- Jede Gruppe besteht aus etwa 50 Schuppen. Abstand von Schuppen zu Schuppen 50-100m. Schuppen sind unterschiedlich aufzustellen
- Umzäunung der Anlage
- Sicherungswege
- Die einzelnen Gruppen müssen mit einer festen Fahrstrecke zu erreichen sein
- Fliegerdeckung ist in Bedacht zu nehmen (Baumbestand nutzen)
- Baracken für Wohnungen, Baubüro, Gefangenenbaracken."

Nach dem Halt in Greven kommt der Zugschaffner zum Abteil und macht die Männer darauf aufmerksam: „Beim nächsten Halt sind Sie in Hembergen!" Es ist kurz nach 8.00 Uhr. Der Zug hält und die sechs geheimen Beauftragten steigen nunmehr an der Blockstelle Hembergen mitsamt den Fahrrädern aus. Oberbaurat Liebig hat bereits die Landkarte in der Hand, und an Hand der Karte gehen sie auf dem dort befindlichen Weg in westlicher Richtung bis zum Wärterhäuschen. In der Karte hat der Weg auch einen Namen: Hembergener Weg *(Anm.: Heutige Bahnhofstraße)*. Der Bahnwärter ist erstaunt, dass hier in dieser einsamen Landschaft, wo sonst nur hin und wieder Bauern entlang fahren und die Tiere sich Gute Nacht sagen, ein Personenzug hält, und auch noch Männer aussteigen. *(S1 - auf der Karte)*.



Bildmontage von Manfred Rech
Quelle: Grundkarte von Geobasis NRW

Hauptmann Krähe gibt sich als einer von mehreren Käufern für Ländereien aus, um erst keinen Verdacht einer geheimen Mission aufkommen zu lassen und fragt den Bahnbediensteten nach der Beschaffenheit des vor ihnen liegenden Geländes. „Im Sommer ist es sehr schön hier, es herrscht eine friedliche Stille, obwohl Krieg ist. Aber, wenn es hier mehrere Tage geregnet hat, sind die Wiesen, Felder und Wege voll mit Wasser. Da haben die Bauern ihre Probleme nach Nordwalde oder Greven zu kommen.“ Als hätte er schon lange darauf gewartet, das einmal los zu werden, fügt er noch rasch hinzu, als sich einige der Fremden schon von ihm abgewendet haben: „Aber vor einigen Jahren war hier richtig was los! Diese Bahnlinie wurde zu einer zweigleisigen Strecke ausgebaut.“ Krähe nickt mit dem Kopf, als wolle er damit dieses bestätigen, will noch wissen, ob der Bahnwärter in dem hinter ihm stehenden Haus auch wohnt. Stolz antwortet er: „Ja, und einen Hühnerstall habe ich mir selbst angebaut. Ein Schwein halten wir uns auch.“ „Sagen Sie mir noch, wie heißt die nächste Bahnstation“, fragt Krähe den freundlichen Bahnwärter, „Emsdetten“, ist seine Antwort. „Danke! - Gibt es ein Stationsschild mit der Aufschrift Hembergen?“ „Nein, so was haben wir hier nicht“, sagt lächelnd der Bahnbedienstete.

Liebig hat sich bereits von den anderen abgesondert und ist ein Stück an den Gleisen der Staatsbahn sowohl in nördlicher Richtung als auch ein Stück Weges nach Süden entlang gegangen. Die anderen fünf folgen mit einigem Abstand und als auch sie sich das Gelände an der Bahn angesehen haben, verkündet Liebig seinen Eindruck: „Der Übernahmebahnhof passt hier hervorragend hin, die Sträucher sind kaum ein Hindernis und das Wasser auf den Äckern und Wiesen in der Nähe der Gleise werden wir durch zusätzliche Gräben wegführen müssen. Vom Zug aus habe ich eben den größeren Abzugsgraben ‚Wargen Becke' *(Anm.: Heutiger Walgenbach)*, wie er auf der Karte bezeichnet wird, gesehen. Das passt alles zusammen.“ „Allein für den Unterbau der Gleise werden enorme Mengen Füllung und Schotter benötigt. Das fängt schon hier beim Übernahmebahnhof und dem Anschlussgleis an“, ergänzt Helmer. Von weitem sehen sie von Osten ein Pferdefuhrwerk ankommen. Sie warten und fragen den Bauern, ob er ihnen über dieses Gelände, das mit dem Namen Reckenfeld in den Karten gekennzeichnet ist, Auskunft geben könnte. Der Bauer erzählt von dem hiesigen Gelände, seinen Vor- und Nachteilen, und dass es viele Wege gibt, die das Gelände durchschneiden. Er bietet ihnen an, sie mitnehmen zu wollen, aber die Herren aus Berlin und Münster winken dankend ab.

Die Karte wird von Niehmer aufgeklappt und die Beauftragten können hineinschauen. In Richtung Westen - links und rechts des Hembergener Weges - ist es bewaldet und da die Männer nicht erkennen können, wie weit dieser Wald sich nach Westen noch ausdehnt, steigen sie auf ihre Räder. Nach ca. 200 Metern halten sie jedoch wieder an, der Wald ist zu Ende und vor ihnen liegt eine größere nicht bewirtschaftete Heide- und Grasfläche. Eine erste Diskussion über den Standort schließt sich nach Einsichtnahme an: Bau-Ingenieur Averbeck fasst zusammen „Das ist hier ein hervorragender Standort für einen Verschiebebahnhof südlich als auch nördlich dieses Weges. Nach Westen ist nur eine leichte Geländeanhebung auszumachen, das hat aber kaum Auswirkungen auf die Verlegung der Gleise. An Erdarbeiten ist nicht so viel zu bewegen. Feldwebel Assmann, zeichnen Sie den Verschiebebahnhof grob und auch den Übernahmebahnhof an der Staatsbahn (nördlich der Blockstelle) ein, sowie ein Verbindungsgleis zum Verschiebebahnhof. Aber nur grobe Skizzierung. Den rückwärtig liegenden

Holzbestand tragen Sie in der Größe 200 Meter von Ost nach West, in Nord-Süd-Richtung von ca. 500-600 Meter ein. Das wäre es erst einmal."

Baurat Helmer wirft noch ein: „Dieses Gelände eignet sich auch gleichzeitig noch für den Bau eines größeren Gefangenlagers". Oberbaurat Liebig: „Noch wissen wir nicht wo die Einzeldepots platziert werden können. Die Gefangenen sollen die Schuppen miterstellen. Kurze Wege bis zur Baustelle sind deshalb angebracht. Herr Renger, Sie werden zum Bau der etwa 200 Schuppen und der Hochbauten eine Menge Arbeiter anwerben müssen. Sie sollten deshalb mit der Gefangenen-Inspektion in Münster unverzüglich Kontakt aufnehmen." Renger: „Ob Kriegsgefangene das geeignete Personal für eine zu bauende Militäranlage sind, bezweifle ich. Auch deshalb schon, weil es sich hierbei um ein doch zügig zu erledigendes Projekt handelt. Und ich weiß, wie Gefangene arbeiten. Oder verstehe ich diesen Auftrag falsch?"

Die Männer fahren weiter auf dem Hembergener Weg. Nach etwa 300 Metern breitet sich vor ihnen erneut eine Holzung aus, zwar nicht so dicht an Wuchs wie eben, aber: „Für die Gleise des Verschiebebahnhofes müssten alle Stämme gefällt und die Stumpen entfernt werden. Das wird eine größere Aktion", erläutert Hauptmann Krähe die Situation und wendet sich an die anderen und meint weiter: „Es sollen doch mehrere größere Bauten erstellt werden: Lokomotivschuppen, Verwaltungsgebäude, Wohlfahrtsgebäude und noch einige andere Häuser. Das Gelände, was hier nördlich vom Hembergener Weg liegt *(S2 - auf der Karte)*, wäre meiner Meinung dafür geeignet und läge auch zentral. Zumal auch eine gute Zuwegung durch Feldweg Nr. 2 gegeben ist. Wir sollten unsere Räder stehen lassen und zu Fuß dort hingehen und uns die Beschaffenheit des Bodens ansehen." Gesagt, getan. Nach einer Stunde sind sie wieder bei ihren Rädern und Averbeck zeichnet mehrere Hochbauten und einen zusätzlichen Weg ein. „Wir nennen diesen Trakt mit den Hochbauten ‚Verwaltungsbezirk'", legt Liebig sich fest.

Der nächste Halt ist an der Kreuzung *(S3 - auf der Karte)* des Feldweges Nr. 1 mit dem Hembergener Weg. Standortanalyse wird betrieben: „Wir haben von der Blockstelle auf dem direkten Weg bis hierhin etwa einen Kilometer zurückgelegt, wir sollten nun den Weg nach Nordwesten nehmen. Mir scheint, da viel Wald zu sehen ist, dass diese Gegend für eine Gruppe von Schuppen geeignet sein könnte." Sie schieben ihre Räder bis zur nächsten Wegquerung mit dem Feldweg Nr. 2 und biegen nach links ab. Immer noch viele Kiefern mit einigen Birken am Rand des Weges. Nach 100 Metern *(S4 - auf der Karte)* biegen sie erneut nach links ab und Assmann zeichnet hier eine Gruppe mit 5 Schienensträngen ein. „Hervorragender Platz für die Schuppen, und nass ist es auch nicht, weil sehr waldig", bemerkt Averbeck, und weiter: „Ich schlage vor, Sie zeichnen bis fast an den Max-Klemens-Kanal heranreichend, ein weiteres Einzeldepot ein. Platz ist genug vorhanden." Die anderen stimmen zu. Es geht auf dem Feldweg Nr. 4 nur noch zu Fuß weiter, tiefe Furchen machen ein Fahren unmöglich. „Da wir nun schon zwei Einzeldepots haben, sollten wir uns hier nicht mehr aufhalten."

Sie überqueren den Hembergener Weg, danach die Wargen Becke, gehen aber auf dem Weg weiter und an der nächsten Kreuzung mit dem Herberner Weg *(Anm.: Heutiger Moorweg)* sagt Liebig: „Die Zeit ist fortgeschritten, deshalb sollten wir uns aufteilen: zwei biegen hier links ab, *(S5 - auf der Karte)* zwei gehen noch bis zur übernächsten Feldwegkreuzung mit dem Feldweg Nr. 5, und wir treffen uns an dieser Stelle (X)", schlägt Krähe vor und zeigt auf die Karte. Die Gruppe teilt sich auf. Nach geraumer Zeit sind sie an dem vereinbarten Punkt X. Liebig und der Feldwebel (die den weiteren Weg haben) geben bereitwillig Auskunft. „Das Gelände, das wir gesichtet haben, ist für zwei oder drei weitere Einzeldepots bestens geeignet. Viel Wald, was der Sicherheit der Schuppen und somit der Munition entgegenkommt. Ich schlage vor, Herr Assmann zeichnet zunächst nur zwei Gruppen hier ein, selbst wenn Platz für insgesamt drei vorhanden ist." Assmann wird aktiv. Seine Zeichnung ist zwar etwas oberflächlicher geworden, weil die Zeit drängt, aber es ist in beiden Karten gut zu erkennen, zu welchen Vorschlägen sie heute gekommen sind. Den Rest des Weges bis zur Blockstelle Hembergen können sie teilweise mit Rädern zurücklegen.

Bis zur Ankunft des Zuges, der sie mit nach Münster nehmen soll, haben sie noch gut eine halbe Stunde Zeit, und sie resümieren gemeinsam: „Das hiesige Gelände mit dem Namen Reckenfeld ist für ein Nahkampfmitteldepot mit 4 - 5 Gruppen und einem Verwaltungsbezirk hervorragend geeignet.

Vorteile:

- Ebenes Gelände mit viel Baumbestand zur Fliegerdeckung der gesamten Depotanlage
- Keine Straßenanbindungen zu Städten und Dörfern in der Umgebung
- Die Nähe zu den Güterverkehrsknotenpunkten Rheine und Osnabrück mit Verbindung nach Belgien und Frankreich ist gegeben

Nachteile:

- Zu Regenzeiten - besonders im Frühjahr - muss von besonders viel Oberflächenwasser ausgegangen werden, was zu erheblichen Investitionen führen wird. Bodenproben sollten durchgeführt werden, um sicher zu gehen, ob das Ganze in Frage kommende Gelände davon betroffen ist

Empfehlungen:

- Grabensystem zur Entwässerung der Gleise ist in Betracht zu ziehen (Mehrarbeit und zusätzliche Kosten)
- Vorhandene Wege sollten als Zufahrtswege zu den Gruppen genutzt und zu Fahrstraßen ausgebaut werden (Kosten- und Zeitersparnis). Das Anlegen von Lösch- und Postenwegen ist zweckmäßig
- Der Übernahmebahnhof sollte mindestens aus drei Gleisen bestehen, für einen 11-gleisigen Verschiebebahnhof wäre Platz vorhanden

- Ausreichender Platz ist für fünf Gruppen zu je fünf bzw. sechs Gleisen verfügbar, einschließlich eines Sicherheitsabstandes von Gruppe zu Gruppe von etwa 400m. Abstand von Schuppen zu Schuppen zwischen 50m und 60m ist machbar. Die von uns in der Karte eingezeichnete Lage der vier Gruppen ist wegen des Baumbestandes besonders gut geeignet. Begrünung aller Schuppen wird empfohlen
- Wegen der zu erwartenden Bodennässe wird empfohlen, den Schuppenboden höher zu legen
- Die Wargen Becke ist der größte Entwässerungsgraben des Reckenfelds; er sollte tiefer gelegt und verbreitert werden. Antrag an Königliches Meliorationsbauamtes Münster ist zu stellen
- Für ein evtl. zu bauendes Gefangenenlager schlagen wir den nördlichen Teil des Verwaltungsbezirks vor
- Für alle Gruppen, den Verwaltungsbezirk und Abstellbahnhof werden gesonderte Umzäunungen vorgeschlagen
- Die Gleisanlage wird nach dem Gesetz für Privatanschlussbahnen einzustufen sein!“

Waldschneisen, die sich Landwirte angelegt hatten, um besser an ihre Ländereien kommen zu können
Foto: Manfred Rech

Die Gemarkung „Das Reckenfeld“ wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufgeforstet
Foto: Manfred Rech

Das eben Besprochene wird Hauptmann Krähe seinem Vorgesetzten Oberstleutnant Härms auch so mitteilen, versichert er den Anwesenden. Krähe bemerkt, er werde noch heute mit dem Nachtzug nach Berlin zurückreisen, so kann er sich die oft vergeblichen Telefonversuche von Münster nach Berlin ersparen und die mündliche Berichterstattung morgen Mittag direkt vornehmen. Der Zug ist inzwischen wie zugesagt pünktlich eingetroffen und die Rückreise von der Blockstelle Hembergen nach Münster kann beginnen. Krähe weist im Zug noch einmal daraufhin, dass der Termin für die Überarbeitung der Entwürfe unbedingt einzuhalten ist. Dem Leiter des Militär-Eisenbahnbauamtes habe Krähe, so versichert er, die Bedingungen und den Termin bereits gestern Abend mitgeteilt. Die Zusicherung des Termins habe Krähe, wie erwartet, auch vom Amtsleiter erhalten.

Der Erlass vom 2. November 1916

Auftrag zum Bau eines Nahkampfmitteldepots

Am 2. November 1916 wurde der Auftrag zum Bau eines Nahkampfmitteldepots durch den preußischen Kriegsminister von Stein erteilt *(Anm.: Der Name „Nahkampfmitteldepot Hembergen“ kam zu einem späteren Zeitpunkt)*.

Der Plan sah vor, entlang der Bahnstrecke Münster-Rheine ein Depot zu erstellen. Allerdings war zu beachten, dass es den Max-Klemens-Kanal als westliche Grenze gab. Das Depot wurde für Kriegs- als auch für Friedenszeiten geplant.

Für die Aufrechterhaltung der Betriebsabläufe im Nahkampfmitteldepot Hembergen sollten über eintausend Menschen Arbeit finden und fast alle von außerhalb täglich ihre Arbeitsstelle aufsuchen. Deshalb erhielten die drei Verwaltungsgebäude für die Einzeldepots A/C, B und D je eine Kantine und Aufenthaltsräume jeweils für Männer und Frauen.

Für die Versorgung der Menschen im Verwaltungsbezirk (links und rechts der heutigen Industriestraße) wurde eine eigene Kantine mit entsprechenden Räumen im Wohlfahrtsgebäude vorgesehen. Wohnungen für die Bediensteten sollte es nur in diesem Bezirk für 6-8 Familien (u.a. Wachtpersonal) geben.

Weitere Einzelheiten aus dem sieben-seitigen Erlass

- Es wird der Auftrag an die Königliche General-Inspektion des Ingenieur- und Pionierkorps und der Festungen, Berlin erteilt [...] die Erd- und Gleisarbeiten für die Anlage je eines Übernahmebahnhofs an der Strecke Münster-Rheine, bei Emsdetten, sowie an der Strecke Frankfurt/Oder-Posen, bei Stentsch, zu bauen.
- Die landespolizeiliche Genehmigung ist zu beantragen, aber nicht abzuwarten, sondern es ist umgehend mit dem Bau zu beginnen! Zur Beschleunigung der Arbeiten dürfen sogleich in beschränkter Verdingung oder freihändig, besonders auch an solche Bauunternehmer, die durch Einstellen von Arbeiten der Eisenbahndirektionen
- frei werden und Ersatzansprüche diese geltend machen.
- Drei bis vier Gruppen von Lagerschuppen bauen! Anordnung richtet sich nach dem Gelände und den verwaltungstechnischen Rücksichten. Die einzelnen Gruppen müssen 300m bis 500m Abstand voneinander haben. In jeder Gruppe müssen alle Arten von Munition lagern können.
- Eine oder zwei sind als Hauptausgabedepots, die andern als Reservedepots gedacht.

Kriegsministerium. G e h e i m ! Berlin,den 2. 11. 16.

Nr. 1731.16.g.A.6.

Nr.36 180/16.IV v.4.10.16,
Nr.35 721/16.IV v.5.10.16,
Nr.36 885/16.IVb v. 8.10.16,
Nr.30 928/16.IV v.29.8.16,
Nr.24 938.16.IV/VII v.18.7.16.

Es wird der Auftrag zum Bau je eines Nahkampfmitteldepots bei Stentsch und bei Münster erteilt.

Obere Aufsichtsbehörde ist das Allgemeine Kriegs-Departement, vorgesetzte Kommandobehörde und Aufsichtsbehörde das Ingenieur-Komitee, für das bauamtliche der Intendantur- und Baurat und Lokalbehörde die Nahkampfmittelverwaltung. Ergänzung der Beilage 1 der M.B. bleibt vorbehalten.

Die Nahkampfmittelverwaltung ist von der Kgl.General-Inspektion möglichst bald einzusetzen, da sie die Kassengeschäfte usw. zu führen hat.

Der Erlass vom 2. November 1916 zum Bau eines Nahkampfmitteldepots bei Münster, aus dem der Ort Reckenfeld entstand
Quelle: BArch, R 2201/775/1 (Transkription)

Ernst Konrad von Wrisberg
Quelle: Viser, Jon; (Denver, USA)

- Das Nahkampfmitteldepot ist für eine halbe Monatsrate Vorrat zu erbauen [...]
- Die Gleisanlagen sind für Normalspur der preußischen Staatsbahn mit alten Schienen herzustellen
- Der Bau muss erheblich billiger werden als bisher vorgesehen und wie im Oktober 1916 geplant! Die entstehenden Kosten sollen den Betrag von 2 Millionen Mark möglichst nicht überschreiten *(Anm.: Daraus wurden allerdings mehr als 11 Millionen Mark)*
- Der Übernahmebahnhof ist sofort zu beginnen. Er ist auf das Notwendigste zu beschränken. Die Entwürfe sind baldmöglichst vorzulegen. Die Arbeiten sind zu beginnen, sobald die Eisenbahndirektion einverstanden ist, ohne auf die Genehmigung zu warten!
- Der Verschiebebahnhof soll über drei Gleise nicht hinausgehen *(Anm.: Es wurden neun Gleise mit entsprechenden Weichen im Verschiebebahnhof – auch Abstellbahnhof genannt – gelegt*)
- Die Einzeldepots (A, B, C und D) müssen mit einer festen Fahrstraße zu erreichen sein *(Anm.: Heute sind das in Reckenfeld die Grevener Landstraße und die Steinfurter Straße)*
- Blitzableiter sind zu installieren
- Für die Trinkwasserversorgung ist in jedem Einzeldepot ein Brunnen vorzusehen
- Feuerlöscheinrichtungen: Es sind an den Schuppen Wasserfässer mit Eimern, Sandkästen mit Schaufeln und Feuermelde-Einrichtungen vorzusehen. Von einer großen Wasserleitungsanlage für Feuerlöschzwecke ist zunächst Abstand zu nehmen, denn bei größeren Bränden ist erfahrungsgemäß ein Löschen wegen der Explosionsgefahr unmöglich. *(Anm.: Eine große Feuerlöschanlage wurde dennoch mit 10 Wasserbehältern, Hydranten und Wasserleitungen gebaut)*
- Rangierlokomotiven: Es sind für jedes Einzeldepot zwei Benzol-Lokomotiven vorzusehen. *(Anm.: Es kamen statt Benzollokomotiven Dampf-Lokomotiven zum Einsatz, aber insgesamt nur zwei)*
- Verwaltungsgebäude: Es ist ein Gebäude vorzusehen. Eine Wohnung für die Offiziere ist nicht vorzusehen. *(Anm.: Aus einem wurden jedoch drei Gebäude und es kamen noch weitere Bauten hinzu)*
- Ein Schuppen für die Lokomotiven ist vorzusehen und auch ein Wachlokal
- Ein Pferdestall ist einzuplanen
- Fahrradschuppen sind vorzusehen
- Eine Kaserne ist nicht einzuplanen! Wenn die Unterbringung bis ca. 250 Mann einzuplanen ist, so sind diese in feldmäßigen Holzbaracken unterzubringen. Im Übrigen werden die Arbeiter außerhalb wohnen und zur Arbeitsstätte mit dem Fahrrad hinfahren müssen.

Es muss folgende Munitionsmenge gelagert werden können:

Anzahl/Menge	Art der Munition *(siehe Anhang Nr. 61)*
2.000.000	Stielhandgranaten *(siehe Anhang Nr. 38+49)*
1.580.000	mittlere Wurfminen
1.500.000	Wurfgranaten
1.000.000	Eierhandgranaten
750.000	leichte Wurfminen
510.000	Luftminen
10.000	Luftminen 10
25.000	schwere, kurze Wurfminen
15.000	leicht - schwere Wurfminen
einschließlich Zünder, Treibladungen, Zündschrauben und sonstiges Zubehör. Im Auftrag (Wrisberg)	

Verantwortliche Personen

Generalleutnant Dr. Hermann von Stein
Quelle: Buch Wrisberg 1922

Auf Drängen von Hindenburg und Ludendorff wurde Generalleutnant Wild von Hohenhorn durch Generalleutnant Dr. Hermann von Stein als Kriegsminister am 29. Oktober 1916 abgelöst. Von Stein blieb bis zum 9. Oktober 1918 in diesem Amt. Dieser Kriegsminister ging auf die Forderungen Hindenburgs und Ludendorffs in ihrem ‚Hindenburg-Programm' vom 31. August 1916 ein, und setzte das um, was u.a. gefordert wurde: Die Steigerung der Fertigung von Munition aller Art! Aus dieser unabdingbaren Forderung wurde die Planung und Realisierung von drei weiteren Nahkampfmitteldepots vorangetrieben, die in zwei Erlassen mündete. Ernst Konrad von Wrisberg (1863-1927), Generalmajor, war zu dieser Zeit Direktor des Allgemeinen Kriegsdepartements, das zuständig war für die Versorgung des Heeres mit Waffen, Munition und Geräte aller Art. Wrisberg unterstand u.a. die Abteilung A6 für Ingenieur- und Pionierwesen, verantwortlich für militärische Bauobjekte.

Wrisberg unterzeichnete am 2. November 1916 die Erlasse für den Bau von drei großen Nahkampfmitteldepots.

Ernst Konrad von Wrisberg: Als Generalmajor und Leiter des Allgemeinen Kriegsdepartements im Kriegsministerium unterschrieb er die Erlasse zum Bau von drei großen Nahkampfmitteldepots. Die Organisationsstrukturen der Reichs- und Landeszentralbehörden *(siehe Anhang Nr. 45)*.

Zeitzeuge: *„Bereits ab dem Frühjahr 1917 hatten wir (Hof Leihsing) einen Telefonanschluss, und zwar deshalb, weil bei uns der Architekt für den Depotbau sein Büro hatte. Er muss dort auch gewohnt haben. Der Mann hieß Kaiser, und kam aus Hanau am Main. Er hatte eine Tochter, mit Vornamen Lina, die 'mal' bei uns war. Meine Halb-Schwester (Jahrgang 1903) war die Freundin der Tochter von Kaiser. Die Telefonnummer war 400."*

(Anm.: a) Der Standort „Hof Leihsing" für das Baubüro ist gut nachzuvollziehen, denn weit und breit gab es kein Gebäude, wo der zuständige Architekt/Ingenieur hätte wohnen können. Außerdem war der Hof von der Bahnstation Hembergen sehr gut zu erreichen. b) Nach den Unterlagen im Grevener Stadtarchiv war Wilhelm Kaiser (geb. am 14.8.1862) vom 1. März 1917 bis zum 22. Juli 1920 unter der Adresse - Herbern 31 - im Amt Greven gemeldet. Kaiser zog es zu seiner Familie nach Hanau zurück. Die Berufsbezeichnung wurde mit 'Bautechniker' angegeben).

Zuständige Militär- / Zivilbehörden und Dienststellen

Oberste Militärbehörde für die Planung und Realisierung des Depots war das preußische Kriegsministerium in Berlin mit der Abteilung 6 im Allgemeinen Kriegsdepartement. Es folgten die General-Inspektion des Ingenieur- und Pionierkorps und der Festungen, das Ingenieur-Komitee, das Waffen- und Munitions-Beschaffungs-Amt (Wumba), *(siehe Anhang Nr. 32)* das Kriegsamt, der Minister der öffentlichen Arbeiten - alle in Berlin -, die Intendantur des stellvertretenden Generalkommandos, VII. Armee Korps, in Münster *(siehe Anhang Nr. 29+34+44).* Der Intendantur untergeordnet waren die ausführenden Militärbehörden: das Militär-Eisenbahnbauamt und das Militär-Neubauamt, in Münster. Beide Bauämter hatten während der Bauzeit ihre Planungsbüros im Depot aufgestellt. Zivile Behörden bzw. Dienststellen waren u.a.: der Regierungspräsident, der Landrat, das Amt Greven und die Eisenbahndirektion in Münster.

Das für alle drei Nahkampfmitteldepots zuständige Kriegsministerium benötigte zur Verwirklichung der geplanten Militär-Anlagen auch die Mithilfe und Zustimmung anderer Ministerien. Deshalb sandte das Kriegsministerium einen Brief unter – GEHEIM – an den Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin, und bat um Unterstützung beim Bau eines Gleisanschlusses an die Staatsbahn Münster-Rheine. Das Schreiben ist datiert auf den 2. November 1916.

(Anm.: Noch im Monat November 1916 wurde – wie gewünscht und gefordert - mit den Gleisbauarbeiten westlich der Staatsbahn Münster-Rheine begonnen).

Depotverwaltung

Das Depot war so konzipiert, dass ausreichend Personal in Kriegs- und Friedenszeiten zur Verfügung stehen würde, um die Ein- und Auslagerung von Munition, den Eisenbahnbetrieb und um vieles andere mehr in organisatorischer als in arbeitstechnischer Hinsicht bewältigen zu können. Deshalb mussten Verwaltungseinheiten gebildet und dafür entsprechende Bauten erstellt werden, in denen Offiziere und Beamte sowie Hilfspersonal ihren Dienst verrichtet hätten. Das Kriegsministerium hatte am 2. November 1916 weiter entschieden: „Zunächst sind als Personal für die Nahkampfmittelverwaltung vorzusehen. 1 Hauptmann (kriegsbeschädigt); 1 Festungsbau-Offizier; 2 Unteroffiziere, Schreiber (garnisonsdienstfähig oder kriegsbeschädigt); 3 Gemeine Burschen, Ordonnanz - (garnisonsdienstfähig). Die Nahkampfmittelverwaltung hat u.a. die Kassengeschäfte zu führen."

Gründe für den Bau von drei großen Nahkampfmitteldepots

Den letzten Ausschlag, weitere Lagerstätten für Munition in der Heimat schaffen zu müssen, gibt - wie bereits beschrieben - das Hindenburg-Programm durch die Aufforderung, mehr Munition als bisher produzieren zu lassen. Das Kriegsministerium wurde daraufhin aktiv und traf in nur zweimonatiger Vorbereitungszeit die Entscheidung zum Bau von weiteren drei Nahkampfmitteldepots unter Angabe des entsprechenden Geländes. Das Kriegsministerium schreibt am 10. Juni 1919 unter dem Aktenzeichen 259.3.19.D.III.4 an das Reichfinanzministerium, Berlin. Das Schreiben ist eine Antwort auf das Schreiben des Reichsschatzamtes vom 7. Januar 1919. Obwohl das Schreiben nach Beendigung des Krieges verfasst wurde, gibt es Hinweise über die Gründe für den Bau der drei Nahkampfmitteldepots:

„Die Notwendigkeit des Baues von großen Nahkampfmitteldepots ergab sich im Laufe des Krieges aus der steigenden Bedeutung der Nahkampfwaffen. Für diese und ihre Munition verfügte die Heeresverwaltung vor Kriegsausbruch über keinerlei Unterbringungsmöglichkeiten. Zunächst wurden hierfür unbenutzte Räumlichkeiten in Festungen in Anspruch genommen. Diese reichten aber bald nicht mehr aus, auch war der Verkehr zu und von diesen fortifikatorischen Räumen, der fehlenden Gleisanschlüsse, der gebotenen Einschränkung des Lastverkehrs und des Leutemangels wegen derart erschwert, dass eine gesicherte Versorgung des Feldheeres nicht mehr gewährleistet werden konnte. Dazu kam, dass die fertigenden Firmen auf Abnahme fertiggestellter Munition drängten, um die eigenen Betriebe nicht zu gefährden und dass von ihnen bereits hohe monatlich zahlbare Entschädigungen für Lagerung der Munition gefordert wurden [...]

Die Einrichtungen von Lagerstätten für Pioniermunition war im Frühjahr 1916 derart dringend geworden, dass der Bau von drei Nahkampfmitteldepots - 1 im Osten, 2 im Westen - angeordnet wurde, von denen jedes imstande sein sollte, einen halben Monatsbedarf des Feldheeres aufzunehmen. Der Dringlichkeit wegen war geplant, diese Bauten beschleunigt durchzuführen. Die Entwicklung der Nahkampfwaffen und die für sie zugleich fehlenden Lagerungsmöglichkeiten ließen bei dem damaligen Stande des Krieges die Voraussetzung zu, dass die zu schaffenden Depots auch im Frieden beibehalten werden mussten. Von diesem Gesichtspunkt aus wurde auf Einhaltung aller Sicherheitsvorschriften und auf eine bei aller Sparsamkeit solide Ausführung Wert gelegt. Bei der Abgelegenheit musste für das Aufsichts- und Betriebspersonal, wie Betriebsleiter, Lokomotivführer, Schalttafelwärter, Feuerwehrleiter usw., die in unmittelbarer Nähe wohnen müssen, gesorgt werden.

Weshalb erhielt das hiesige Depot den Namen „Nahkampfmitteldepot Hembergen"?

Darüber waren sich 1917 alle Planungsstellen der Militärverwaltung in Berlin einig: Das neu zu bauende Depot

musste einen Namen haben, den alle Stellen auch so nennen würden, damit keine Verwechselungen auftraten. Denn zur selben Zeit wurden noch zwei weitere Depots gebaut (Bentschen und Kelsterbach), und es waren noch andere (kleinere) Nahkampfmitteldepots *(Anm.: Gladbach-Heimbach, Halbe i. Mark, Köln-Delbrück, Düsseldorf-Reisholz u.a.)* vorhanden, die ausgebaut werden mussten. Zunächst herrschte Uneinigkeit über den Namen des neuen Projektes:

- Im November 1916 schrieb das Kriegsministerium noch von einem Nahkampfmitteldepot bei Emsdetten bzw. von einem Nahkampfmitteldepot bei Münster
- das Militär-Eisenbahnbauamt nannte das Depot 1917 Nahkampfmittelpark Münster bzw. Nahkampfmitteldepot Münster
- Munitionsdepot
- das Amt Greven vergab gleich mehrere Namen: Depot Herbern und Baustelle Herbern *(Anm.: Herbern und nicht Hembergen, wohl, weil das Depot in der Bauerschaft Herbern und nicht in Hembergen lag)*. bis schließlich die Militärverwaltung in Berlin entschied, für das Depot den Namen „Nahkampfmitteldepot Hembergen“ zu vergeben.

Nahkampfmitteldepot deshalb, weil hier nur für den Nahkampf bestimmte Mittel (Munition) gelagert werden sollten.

Die Erklärung für die Vergabe des Namens Hembergen könnte wie folgt lauten: Als die Verkehrsbelange in Verbindung mit der Staatsbahn Münster - Rheine für das Depot in Angriff genommen wurden, wurde im Juni 1917 geplant, auch die Blockstation Hembergen, die in der Bauerschaft Herbern lag, zu einer Eisenbahnhaltestelle umzubauen. Wahrscheinlich mit Rücksicht auf die Bezeichnung dieser Blockstation wurde das Depot und die später angelegte Eisenbahnhaltestelle „Hembergen“ genannt. Geprüft wurde, ob es schon für ein anderes Projekt den Namen Hembergen gab. Das war nicht der Fall, und deshalb konnte es bei diesem Namen zu keinerlei Schwierigkeiten kommen.

Und so entstand der Name für das Depot, ohne dass bei der Namensvergabe auf die „Gemarkung Reckenfeld“, in dem das Depot gebaut wurde, Bezug genommen wurde. Einzig Amtmann Hueske bei einer amtlichen Bekanntgabe im Januar 1918 als er vom ‚Nahkampfmitteldepot im Reckenfeld' schrieb.

Und weiter der Grevener Amtmann Hueske am 15. März 1919: „Der Name Hembergen ist vermutlich der Blockstation Hembergen entnommen, die gleichfalls als unrichtig bezeichnet werden muss, da diese Blockstation ebenfalls in der Bauerschaft Herbern liegt.“

Nach Ende des Ersten Weltkrieges wurden wegen der geänderten Nutzung dem Nahkampfmitteldepot Hembergen noch folgende Namen verpasst:

- Ehemaliges Nahkampfmitteldepot Hembergen
- Neben-Artilleriedepot Hembergen, Zweigstelle des Artilleriedepots Münster
- Neben-Artilleriedepot Münster
- Munitionslager Hembergen
- Sprengstofflager Hembergen
- Konzessioniertes Sprengstofflager Sprengstofflager/Lager Hembergen
- Zerlegebetrieb/Munitionszerlegestelle Hembergen
- Sammellager für Munition/Explosionsstoffe Hembergen.

Nahkampfmitteldepot Bentschen (Osten)

Bentschen war einst eine Eisenbahnstadt, durch die die wichtige Europastrecke Berlin-Warschau-Moskau führte. Des Weiteren war sie eine Grenzstadt zwischen Polen und Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg. Die Stadt heißt heute Zbaszyn und liegt am Fuße der Obra in Polen. Alle Erlasse und der gesamte Schriftverkehr des Kriegsministeriums in Berlin für die drei großen Nahkampfmitteldepots sind aus der Akte mit der Nummer Nr. 1731.16.g.A.6 geschrieben worden. So heißt es u.a. in einem der Erlasse: „[...] ein Nahkampfmitteldepot größeren Umfangs bei Bentschen, nahe Bahnhof Stentsch zu bauen.“ (*Anm.: Auch den Ort Stentsch - heute Szczaniec - gibt es noch).* Das V. Armeekorps Posen hatte bereits 1914 heftige Kämpfe zu bestreiten. Das Nahkampfmitteldepot Bentschen wurde zur Bauzeit als auch nach dem Ersten Weltkrieg des Öfteren mit dem Nahkampfmitteldepot Hembergen in Zusammenhang gebracht. Das betraf die Planung und Realisierung in den Jahren 1916 bis 1918 als auch die Abwicklung der militärischen Anlage nach Kriegsende.

Dieses Depot sollte dieselbe Menge an Einzeldepots (A-D) als auch dieselbe Anzahl Schuppen (208) erhalten, wie das Depot Hembergen. Doch es kam anders. Die Lage im Osten verlangte im Jahre 1918 eine andere Strategie bei der Aufnahme von Nahkampfmitteln als im Westen. Das Depot erhielt ein zusätzliches Einzeldepot und zwar das mit der Bezeichnung „E“. Das Nahkampfmitteldepot Bentschen hatte zur Versorgung der deutschen Ost-Armeen mit Munition eine strategisch günstige Lage. Es lag an der Eisenbahnlinie Berlin - Frankfurt a.d.O. - Posen - Warschau, verbunden mit der Eisenbahnlinie durch den Süden Polens Richtung Bulgarien und Rumänien. Am 23. Juni 1919 heißt es u.a.: „[...] Nahkampfmitteldepot Bentschen ist infolge der politischen Lage teilweise geräumt.“ Oktober 1921, beim Wirtschaftsgebäude wird erwähnt: „Größere Entwertung durch Diebstähle aus dem unfertigen Gebäude.“ Und: „Das Betriebsgebäude wurde 1917 gebaut, die anderen Gebäude 1917/1918.“ April 1921: „Die Schuppen der Behelfsanlage sind zum großen Teil schon abgebrochen“.

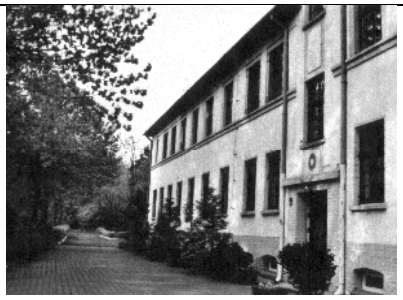
Ein großer Teil der Materialien und große Mengen Munition aller Art liegen im Freien vor den Baracken umher und bieten besonders der polnischen Bevölkerung Gelegenheit zu allerhand Unfug und Diebstählen. Die Absicht der Polen auf diese Anlage und die dort liegenden Vorräte steht außer Frage. Januar 1922: Mit dem Abbruch des Nahkampfmitteldepots wird begonnen. März/April 1922: Die Umzäunungen der Einzeldepots werden entfernt. Ende Juni 1922: Der Abbruch der Anlagen ist mit geringen Ausnahmen durchgeführt. Anfang Juli 1922: Es werden nur noch einzelne Teile der bereits zerlegten Munitionsschuppen abgefahren. Etwa Mitte Juli 1922: Die letzten Gleise mit Ausnahme des Zuführgleises nach dem ehemaligen Verschiebebahnhof werden aufgenommen. Etwa Mai 1923: Die Gleisanlagen nach dem Verschiebebahnhof werden aufgenommen, weil die Reichsbahnverwaltung diese Gleisanlagen zum Abtransport der beim Abbruch des ehemaligen Betriebsgebäudes gewonnenen Baustoffe dringend gebrauchte.

Es wurde lange vermutet, dass Reste des ehemaligen deutschen Depots für Nahkampfmittel im heutigen Polen noch vorhanden sind, nun liegt das Ergebnis vor (2008): Mit großem Engagement eines Deutschen (Manfred Helmig) und einer Polin (Maria Zaleska) ist es gelungen, Klar-

heit in diese Angelegenheit zu bringen. Eine polnische Website (mit deutscher Übersetzung) wurde installiert und gab Aufschluss über den heutigen Stand der ehemaligen deutschen Militäranlage. *(Anm.: Diese Website ins inzwischen gelöscht worden. Was geblieben ist, sind Grafiken aus der polnischen Website).*

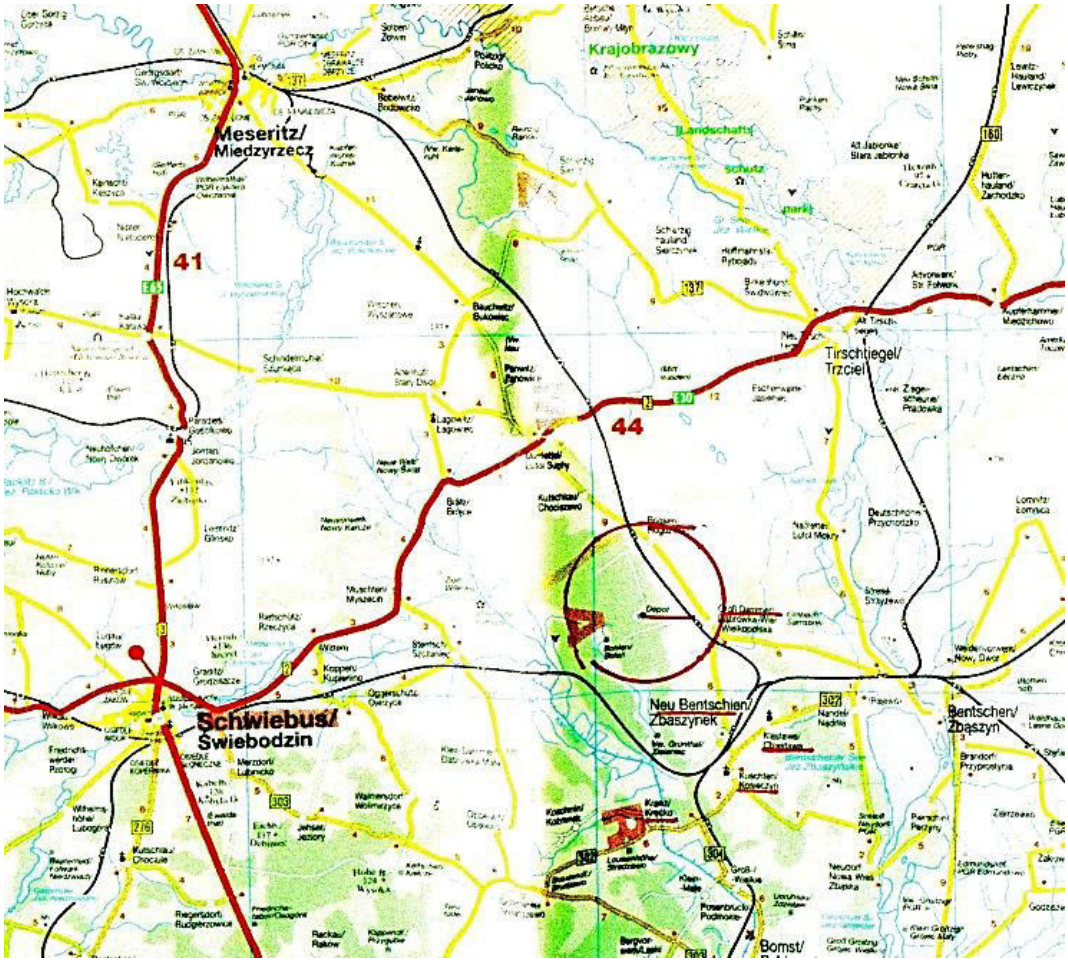
Einige Fakten in chronologischer Reihenfolge:

- Die Baukosten für das gesamte Nahkampfmitteldepot sollen 10 Millionen Mark betragen haben, wurde 1919 festgestellt
- Am 6.4.1919 - heißt es: „Aus der mir von dem Herrn Reichsschatzminister übermittelten Abschrift eines Berichts über das Nahkampfmitteldepot Bentschen ersehe ich, dass dort mit einem Kostenaufwande von bisher 10 Millionen Mark eine Anlage geschaffen ist, die jetzt - soeben vollendet - für militärische Zwecke nicht mehr Verwendung finden kann. [...]" *(Anm.: Danach wurde auch nach Beendigung des Ersten Weltkrieges an dem Depot weiter gebaut).*
- Jedes Depot hatte 6 Gleise und jeweils einen innenliegenden Fahrweg mit Wendeschleife
- Am 23. Juni 1919 heißt es u.a.: „Nahkampfmitteldepot Bentschen ist infolge der politischen Lage teilweise geräumt“
- April 1921: Die Schuppen der Behelfsanlage sind zum großen Teil schon abgebrochen
- Ein großer Teil der Materialien und große Mengen Munition aller Art liegen im Freien vor den Baracken umher und bieten besonders der polnischen Bevölkerung Gelegenheit zu allerhand Unfug. Die Absicht der Polen auf diese Anlage und die dort liegenden Vorräte steht außer Frage.



Ein Verwaltungsgebäude des ehemaligen Depots
(Das Foto stammt etwa aus dem Jahr 2008)
Quelle: Manfred Helmig

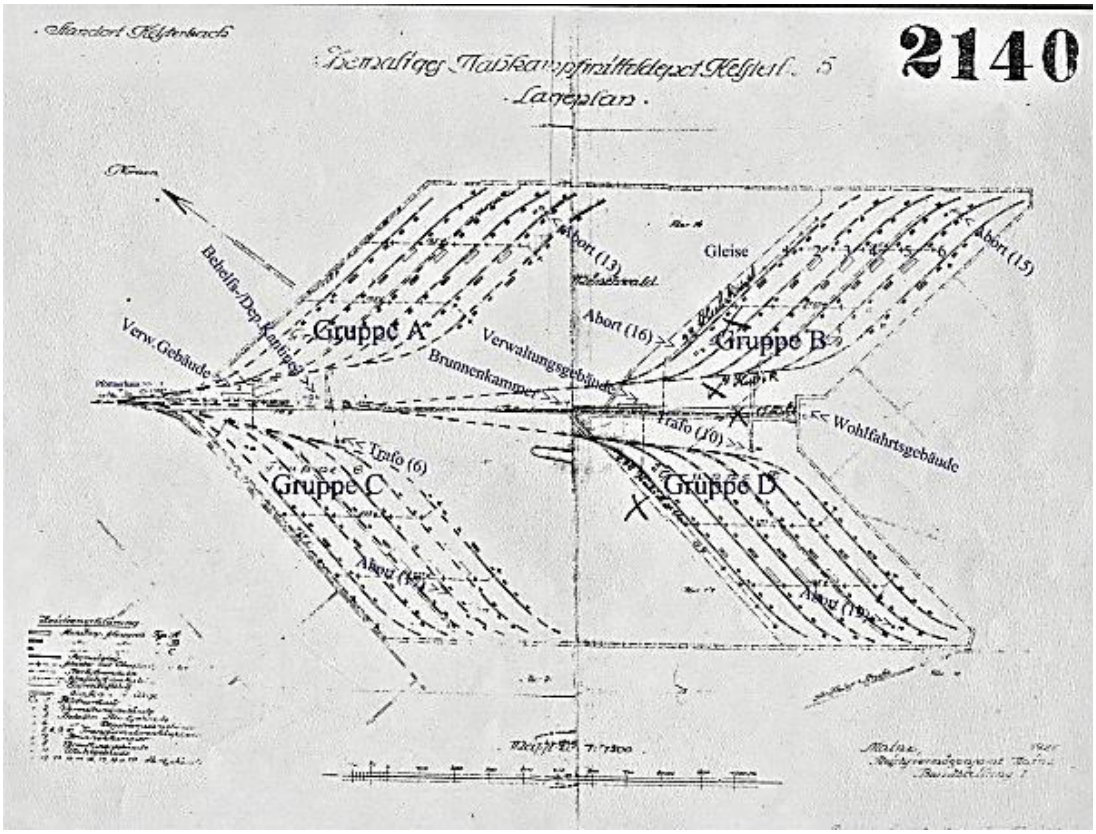
Ein 50-Meter-Schuppen des damaligen Depots Bentschen. Ähnlichkeiten zum Depot Hembergen sind unverkennbar
Quelle: Manfred Helmig



Eine Straßenkarte aus Polen - die Stelle der früheren Militäranlage wird hier mit „Depot“ bezeichnet und befindet sich in dem gezeichneten Kreis
Quelle: Manfred Helmig

- Januar 1922: Mit dem Abbruch des Nahkampfmitteldepots wird begonnen
- März/April 1922: Die Umzäunungen der Depots werden entfernt
- Ende Juni 1922: Der Abbruch der Anlagen ist mit geringen Ausnahmen durchgeführt
- Anfang Juli 1922: Es werden nur noch einzelne Teile der bereits zerlegten Munitionsschuppen abgefahren.
- Etwa Mitte Juli 1922: Die letzten Gleise mit Ausnahme des Zuführgleises nach dem ehemaligen Verschiebebahnhof werden aufgenommen
- Etwa Mai 1923: Die Gleisanlagen nach dem Verschiebebahnhof werden aufgenommen, weil die Reichsbahnverwaltung diese Gleisanlagen zum Abtransport des beim Abbruch der ehemaligen Betriebsgebäudes gewonnenen Baustoffe dringend gebrauchte.
- Das Landesfinanzamt Brandenburg in Berlin am 16.1.1923 an den Reichschatzminister: „Dass durch die vollständige Zerstörung des Depots - Sprengung der Betonschuppen, Aufnahme der Kabel- und Gleisanlagen usw. außergewöhnliche Schäden, mit denen die Besitzer bei der s.Zt. Rücknahme der Grundstücke ohne Entschädigung nicht rechnen konnten, entstanden sind, entspricht den Tatsachen. [...] Nur 10 Betonbauten wurden in Bentschen gesprengt, wodurch erheblicher Schaden entstand und die Wiederanpflanzung von Wald unmöglich gemacht wurde.

Bei einem Verkauf sollte für das Depot Bentschen einschl. der behelfsmäßigen Gruppe 18.150.000 - (ausschließlich Grunderwerb) erzielt werden.



Das Depot mit seinen vier Einzeldepots A-D, dem Abstellbahnhof, seinen Verwaltungsgebäuden und sonstigen Einrichtungen. Dieses Depot ist fast baugleich mit dem Nahkampfmittedepot Hembergen
Quelle: BArch, R2 / 8159

Erbaut wurde das Munitionslager um das Jahr 1917, als die Firma Brand zu Rendsburg zwei schmalspurige Baubahnen verlegte, von denen eine vom Bahnhof Kelsterbach und eine vom Schiffverladeplatz am Main zur Baustelle des Lagers führte. Das benötigte Baumaterial wurde nämlich sowohl per Staatsbahn als auch per Schiff nach Kelsterbach transportiert und dann mittels Feldbahn zur Baustelle gefahren.

Diese Feldbahnen dienten neben dem Rohstofftransport auch der Abfuhr von auf dem Baugelände gefälltem Holz. Während der Bauarbeiten ergaben sich zwei größere Änderungen im Mönchwald. Erstens musste ein Teilstück der Okrifteler Straße außerhalb des Lagergeländes verlegt werden und zweitens musste die Waldbahn Sprendlingen-Klaraberg in ihrer Streckenführung geändert werden, da diese teilweise das Baugelände durchschnitt. Im Jahre 1918 verlegte man ein regelspuriges Anschlussgleis, welches das Munitionslager im Wald und die Reichsbahnstrecke Frankfurt-Mainz verband; die Gleislage entsprach der heutigen Güterstrecke Bundesbahn-Umspannwerk RWE. Zwischen dem heutigen Bahnübergang der Südlichen Ringstraße und der Waldgrenze befand sich damals der umfangreiche, sechsgleisige „Werksbahnhof“ des Depots, auf welchem Munitionszüge zusammengestellt wurden.

Den Vorschub der Reichsbahngüterwagen von der Übergabestelle am Bahnhof Kelsterbach bis zum Werksbahnhof und vom Werkbahnhof zu den Munitionslagerstätten im Wald besorgten Dampflokomotiven, welche in der Lokomotivhalle in der Waldstraße stationiert waren. Zum Schutz vor Waldbränden waren die Loks mit speziellen Funkenfängern an den Schornsteinen ausgestattet. Das Munitionslager war in vier Abteilungen [Gruppen] aufgeteilt, welche durch umfangreiche Gleisanlagen mit dem Werksbahnhof verbunden waren. Die Zubringergleise zu den einzelnen Gruppen liefen alle an der heute noch existierenden Straßen- und Gleisbrücke über den Grenzweg zusammen. Dort lässt sich noch an Ausbuchtungen im Beton erkennen, wo drei weitere Eisenbahnbrücken den Grenzweg überspannten. Dadurch, dass alle Gleise an einer zentralen Stelle zusammentrafen, konnten abgefertigte Züge mit Munition einfacher den Gruppen A-B-C-D zugewiesen werden.

Die Abteilungen waren räumlich voneinander getrennt, damit sich ein möglicher Brand nicht auf das ganze Areal ausdehnen konnte. In diesen Abteilungen befanden sich die Munitionsschuppen zur Unterbringung von Minen, Giftgasgranaten, Artilleriegeschossen und Handgranaten. Insgesamt existierten 208 Schuppen, davon waren 16 als große Munitionsschuppen, 24 als mittlere, und 168 als kleine Schuppen angelegt, welche aus einem Zementboden, leichten Tuffsteinwänden und einer schweren Eisenbetondecke bestanden. Neben diesen gab es noch Wachbunker, welche an der Vorderseite mit einer großen Schießscharte versehen waren. Je zwei Depotgruppen hatten ein eigenes großes Verwaltungsgebäude. Das Verwaltungsgebäude für die Depotgruppen A und C ist heute noch vorhanden, es befindet sich gegenüber dem Umspannwerk und dient heute als Zentrale der Rheinisch Westfälischen Elektrizitätswerke.

Nach dem von den Deutschen verlorenen Ersten Weltkrieg wurde im Friedensvertrag von Versailles *(siehe Anhang Nr. 35)* festgelegt, dass alle deutschen Munitionsbestände gesprengt werden mussten. Unter Aufsicht der fran-

zösischen Besetzungsmacht nahm die „Munitions-Zerlegung GmbH Kelsterbach“ als Zweigstelle der Berlin-Burger Eisenwerke in Burg bei Magdeburg den Betrieb auf. Dieser bestand darin, die immensen Munitionsbestände zu vernichten, welche sich noch in den Munitionsschuppen befanden und die nach und nach per Ausschmelzung (Ausdüsen) unschädlich gemacht wurden. Beim Ausschmelzen von Granaten in der Zerlegungswerkstätte wurden von diesen zunächst die Zünder entfernt und gesprengt, dann erhitzte man in großen Wasserkesseln die Granaten mit der Öffnung nach unten, bis der Sprengstoff Pigrin vollständig herausgelöst war. Das Gemisch aus Wasser und Pigrin leitete man durch Rohrleitungen in tiefe Erdgruben, welche anschließend zugeschüttet wurden; an die Folgen dieses gedankenlosen Vergrabens von hochgiftiger Sprengmasse dachte damals noch keiner. Die leeren Hüllen der Granaten wurden auf dem Wasser- und Schienenweg abtransportiert und an Hochöfen zum Einschmelzen verkauft.

Mitte der zwanziger Jahre war die kommerzielle Zerlegung von Geschossen durch die oben genannte Firma zu Ende, denn es kam zu einem Rechtsstreit zwischen der Zerlegungsfirma und dem Staat, weil auf dem Sprengplatz und der näheren Umgebung größere Flurschäden durch unsachgemäße Sprengarbeiten verursacht wurden.

Im Jahre 1925 mussten dann nach Anweisung des Reichsvermögensamtes Mainz sämtliche Munitionsschuppen gesprengt werden. Leider geschah dies unbeachtet der Tatsache, dass größtenteils noch Munition darin aufgestapelt war. So kam es entweder zu ungewollten Explosionen oder die Munition wurde unter den Trümmern begraben und stellte über viele Jahre hinweg eine tödliche Gefahr dar. Man braucht nicht viele Worte über die Gefährlichkeit dieses Geländes zu verlieren, wenn man sich eine Aufstellung aus dem Jahre 1926 ansieht in der alle scharfen Geschossteile aufgeführt sind, welche beim Absuchen des für eine Überlandleitung bestimmten Geländestreifens im Depot gefunden wurden. Insgesamt waren es 372 Minen, Handgranaten, Leuchtraketen, Gewehrpatronen, Zünder und Granaten.

Im Jahre 1926 erwarb die Gemeinde Kelsterbach die leerstehenden Depotverwaltungsgebäude in der Waldstraße, um dort insgesamt 71 Wohnungen einzurichten und damit die derzeit große Wohnungsnot zu lindem. Damals wurde auch fast die gesamte Gleisanlage abgebaut, lediglich das Hauptgleis Bahnhof-Mönchwald wurde als Anschlussgleis von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft zum Bau einer Großtransformatorenstation aufgekauft.

2.2 Bau des Depots

Weshalb wurde das Nahkampfmitteldepot in der Gemarkung Reckenfeld gebaut?

Die günstige verkehrstechnische Anbindung zur Westfront durch die Hauptstrecke der Staatsbahn Münster-Rheine war mitentscheidend. Die Gemarkung Reckenfeld konnte zudem den vielen weiteren Anforderungen, die ein solches Objekt erforderte, gerecht werden. Das Reckenfeld war ein großflächiges Gelände in einem unbewohnten Gebiet und ohne topographische Unebenheiten und mit großem Waldbestand. Damit waren ideale Voraussetzungen gegeben.

Hier lag das XVIII Armeekorps, das u.a. für den Bau des Nahkampfmitteldepots Kelsterbach verantwortlich zeichnete
Quelle: Lexikon

Inanspruchnahme des Geländes

Die Gemarkung Reckenfeld, welche für den Bau des Nahkampfmitteldepots ausgesucht wurde, war Eigentum der Landwirte aus umliegenden Gemeinden. Das Kriegsministerium hatte in dem Erlass vom 2. November 1916 der General-Inspektion in Berlin den Auftrag erteilt, aufgrund des Kriegsleistungsgesetzes das Gelände sofort in Anspruch zu nehmen. Der Regierungspräsident in Münster hatte Amtmann Hueske am 30. Dezember 1916 als Vertreter der Gemeinde für die Verhandlungen mit den Eigentümern bestimmt. Einige Tage zuvor begannen bereits die ersten Grundstücksverhandlungen *(siehe Anhang Nr. 16)* und ab Januar 1917 lud Amtmann Hueske nacheinander weitere Besitzer der Grundstücke ein, und setzte die Termine für die Abschätzungsverhandlungen fest.

Das Amt Greven sandte dann ab dem Monat Februar des gleichen Jahres an andere Ämter Vordrucke, in denen die Grundstücke für die Inanspruchnahme des zu bauenden Nahkampfmitteldepots einzutragen waren: „Auf Ersuchen der Garnisonverwaltung Münster übersende ich anliegende Nachweisung (Fragebogen) mit der Bitte, die Spalten 3,4 und 5 auszufüllen und innerhalb von 14 Tagen der Garnisonverwaltung Münster einzureichen. Etwaige Forderungen können in Spalte 'Bemerkungen' oder auf einem besonderen Bogen geltend gemacht bzw. näher begründet werden. Die aufgeführten Grundstücke sollen ganz bzw. teilweise für das in der Gemeinde Greven *(siehe Anhang Nr. 46)* links der Ems zu errichtende Nahkampfmitteldepot in Anspruch genommen werden. Die Größen werden später durch das zuständige Katasteramt genau angegeben. Die geforderten Preise bitte ich pro a anzugeben."

Auszug aus dem Protokoll zwischen Amtmann Hueske und dem Eigentümer Landwirt Wilhelm Wieskötter: „Greven, den 25. Januar 1917. Anwesende: Amtmann Hueske als Kommissar der Landesregierung, Leutnant Gollers und Garnisons-Inspektor Hansmann als Mitglieder des Militärs, Gutsbesitzer August Peperhove und Hubert Uhlenbrock als Sachverständige. Für das in der Gemeinde Greven links der Ems zu errichtende Nahkampfmitteldepot sollen auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes verschiedene Grundstücke in Anspruch genommen werden und zwar zu deren Abschätzung auf heute Termin angesetzt. Nach Begehung und genauer Besichtigung des Grundstückes wurde der durch die Inanspruchnahme desselben entstehende Schaden wie folgt geschätzt: Parzelle Flur 1 Nr. 216, minderwertiger Fichtenaufschlag etwa 18jähriger Bestand, Holz und entgangenen Zuwachs [...] Die Herren Vertreter der Militärbehörde erklärten sich mit dem Gutachten einverstanden [...] Der Besitzer - mit der Abschätzung bekannt gemacht - erklärt: Ich erkenne dieselbe an [...]" Was blieb dem Eigentümer auch anderes übrig, als zuzustimmen.

Auszug aus einem Dokument vom 9. Dezember 1919, welches der Präsident des Landesfinanzamtes, Dr. Schmedding, unterzeichnete: „[...] sind zunächst die Rechtsverhältnisse des Grundbesitzes klarzustellen: Die Geländeflächen sind auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes, Beginn im November 1916, seitens des Militärfiskus (Wumba) von den Vorbesitzern, Landwirten der Gemeinden Emsdetten und Nordwalde, in Anspruch genommen worden. Nach Abschätzung der Grundstücke seitens der bestimmungsgemäß eingesetzten Entschädigungskommission, meistens aber durch freiwillige Kaufverhandlungen wurden die Kaufpreise vereinbart und sind diese bis zur Hälfte der Beträge an die Eigentümer ausgezahlt worden. Eine notarielle oder gerichtliche Beurkundung (§ 313 BGB) zur Übertragung des Eigentums an den Militärfiskus ist bisher jedoch nicht erfolgt. Ein Eigentumserwerb der Geländeflächen ist aber im Interesse der wirtschaftlichen Verwertung des Depotbesitzes für den Reichsfiskus unbedingt notwendig. [...] Der Mehrwert der Grundstücksflächen in Folge der Wege- Meliorationsverbesserungen, der Errichtung der Bauten und Eisenbahnanlagen pp. beträgt entsprechend den Gestehungskosten rund 8.500.000,-- Mark *(Anm.: Diese Summe ist nicht korrekt!)*. Ein Betrag, der von den Vorbesitzern nicht aufgebracht werden kann, so dass eine Rückgabe des Geländes an diese in dem jetzigen Bebauungszustand nicht in Frage kommt."

Noch ein Versuch, mehr Geld zu bekommen, erneut mit juristischer Hilfe. Die Rechtsanwälte Reineke und Brebaum schrieben am 11. Mai 1920 an den Regierungspräsidenten: „Namens Kraft und Vollmacht von 61 Landwirten der Gemeinde Greven und Nordwalde tragen wir folgendes vor: Im Frühjahr 1917 sind zwecks Anlage des Nahkampfmitteldepots rund 640 Morgen 160 ha, 53 ar, 01 qm vom Militärfiskus in Anspruch genommen worden. Die Eigentümer dieser Grundstücke haben in Versammlungen vom 11. und 19. März 1920 durch Namensunterschriften uns beauftragt, ihre Interessen zu vertreten. Das Reichsvermögensamt beabsichtigt die genannten Grundtücke nunmehr zu kaufen und steht deshalb in Verhandlungen mit uns. Der Erwerbspreis soll jedoch nur den kahlen Boden umfassen und erst vom 1. Januar 1921 verzinst werden. Die aufstehenden Holzbestände, Einfriedungen, Viehhüten und die den Eigentümern für das Wirtschaftsjahr 1917 entstandene Nutzung sollen dagegen nach dem Kriegsleistungsgesetz ersetzt werden. Hierüber haben Verhandlungen stattgefunden. Damals ist im Großen und Ganzen Einigung erzielt worden. Es wurden damals insgesamt gefordert: 148.551,51 Mark, bewilligt: 140.774,91 Mark (Kriegspreis) oder 96.680,09 Mark (Friedenspreis) vereinbart worden. Mit dem Kriegspreis sind fast alle Besitzer einverstanden."

Im Jahre 1925 ein letzter Versuch, die Ländereien wieder zurückzubekommen. Das Amt Greven (Hueske) schrieb am 8. März 1925 an das Reichsfinanzministerium: „[...] fühlen sich die ehemaligen Besitzer etwa 50-60 kleinere, mittlere und größere Landwirte, die seiner Zeit auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes das erforderliche Gelände für das Nahkampfmitteldepot Hembergen haben hergeben müssen, insofern benachteiligt, als sie seiner Zeit über die Verwendung des Grund und Bodens nicht gehört sind und derselbe ihnen zum Ankauf nicht wieder angeboten ist, zumal der Kaufpreis 100.000 Goldmark für das Depot mit dem gesamten Areal, Gebäuden, Schuppen, Eisenbahnschienen etc. nach allgemeiner Ansicht ein sehr niedriger gewesen ist *(siehe Anhang Nr. 33)*.

Da dem Vernehmen nach mit der Entwaffnungskommission des Feindbundes über die anderweitige Verwendung der verschiedenen Depots Verhandlungen geführt werden und dem Vernehmen nach die völlige Beseitigung der Anlagen verlangt wird, glauben die Interessenten, dass der seiner Zeit abgeschlossene Kaufvertrag rückgängig zu machen ist und ihnen der Grund und Boden wieder übereignet werden kann. Sie glauben hierauf umso mehr Anspruch zu haben, da sie den vereinbarten Kaufpreis pp. in entwertetem Gelde erhalten haben und derselbe später infolge der Inflation zu einem Nichts zusammengeschmolzen ist [...] Sie verlangen daher in eine schleunige Prüfung einzutreten ob ihnen nicht das Gelände, wenn nicht ganz so

doch wenigstens teilweise wieder übereignet werden kann. Im Auftrag der Interessenten: gez. Howest-Engberding, gez. Dr. Lintel, gez. Leihsing Wilp, gez. Heitmann, gez. Gerling, gez. Hansmann, gez. Holling Eilfing. (Unterschrift: Hueske)“ (Handschriftlicher Vermerk des RFM: das ist doch Ihre Sache!)

Obwohl die Vereinigung der Deutschen Bauernvereine e.V., Berlin und Engberding als Abgeordneter des Reichstages, dem Amt Greven Schützenhilfe leisteten, änderte sich nicht viel an dem eingeleiteten Verfahren der Enteignung der Eigentümer. Denn das war eine Enteignung, wenn man zum einen die Vorgehensweise des Militärs und zum anderen die Entschädigungssummen zur Inflationszeit zu Grunde legt.

Vermessen des Geländes

In Zusammenarbeit mit dem Militär-Neubauamt in Münster unternahmen Ingenieure und Arbeiter des Militär-Eisenbahnbauamtes in Münster umfangreiche Arbeiten, die Voraussetzung für den Bau des Munitionsdepots waren: Das Vermessen des Geländes und die Aufnahme von Lageplänen sowie die Erstellung des Entwässerungssystems. Für die Aufnahme von Lageplänen war das Vorhandensein von Geländeplänen, die außer dem Grundriss des Geländes die Höhenverhältnisse wiedergeben, die Voraussetzungen für das weitere Vorgehen.

Zur Vermessung des Reckenfeldes kamen hierbei die tachymetrischen *(Anm.: Schnelle Aufnahme durch einen Theodolit (Winkelmessgerät))*. Messmethoden zur Anwendung, mit denen die Tiefbauingenieure die Pläne fertigen. Grundlage dieser Arbeit vor Ort war die Polygonkarte aus dem Jahr 1828. Da die Gemarkung Reckenfeld ein Gebiet mit größerer Ausdehnung war, wurde zur Vermessung desselben auch die Methode der Triangulation zu Hilfe genommen *(Anm.: Festlegung eines Netzes von trigonometrischen Punkten. Trigonometrie: Dreiecksmessung).*

Einige Daten aus der Höhenvermessung des Geländes (Werte über NN) auf dem das Depot gebaut werden soll:

- Ausziehgleis von Norden zum Abstellbahnhof – abfallend nach Süden: 46,50m – 46,00m
- Bahnstrecke Münster-Rheine - Gelände nach Süden abfallend bis Walgenbach (heute Rickermann): 46,25m – 45,75m
- Gelände nach Osten (heute hinter der Feuerwache): 46,75m – 46,50m
- Zwischen Abstellbahnhof und Walgenbach – durchgehend: 45,75m
- Depotmitte – Gabelung der Gleise nach C+D und A+B (heute Ortsmitte): 46,25m – 46,00m
- Kreuzung (heute Emsdettener Landstraße mit Eichendorffweg): 46,25m
- Gelände (heute um das Deutsche Haus): 45,75m *(Anm.: Deshalb musste vor dem Bau dieses Hauses das Gelände aufgefüllt werde)*
- Ende des Depots D (heute Kuckucksweg): 45,00m
- Verwaltungsbezirk – Gefangenenlager (heute nördlicher Teil der Industriestraße):46,50m
- Zwischen den Depots A und B (heute Marienfriedstraße): 46,75m

Insgesamt ein ebenes Gelände, wird bei der Vermessung festgestellt und damit sehr gut geeignet, ein solches Zwischenlager für Nahkampfmunition bauen zu können.

Anlegen eines Entwässerungssystems - heute: Gräben in Reckenfeld

Für eine solch kompakte Gleisanlage, wie die, die für das Depot geplant und gelegt wurde, war ein Entwässerungssystem unentbehrlich. Und da das Reckenfeld als ein sehr nasses Gelände bekannt war, wurden insgesamt 33 Kilometer Gräben ausgehoben. Hinzu kamen noch die Gräben, die die Landwirte bereits vorher für die Entwässerung ihrer Ländereien angelegt hatten. So durchzogen den für den Depotbau in Anspruch genommenen Bereich mehr als 40 Kilometer Gräben. Wegen des geringen Gefälles gab es allerdings Probleme mit der Ableitung des Oberflächenwassers.

Verwendung nach dem Depotbau: Die Gräben wuchsen im Verlauf der folgenden Jahre immer mehr zu, was das Wasserproblem in Reckenfeld noch erhöhte. Ein Teil der Hauseigentümer hob auf ihrem Gelände weitere (Quer)-Gräben aus, um wenigstens hier Abhilfe zu schaffen. Der Erfolg dieser Maßnahmen hielt sich jedoch in Grenzen.

Zeitzeuge: *„Ich weiß von meinem Vater, dass er in den Jahren 1923/24 zu Fuß von Mesum nach Reckenfeld gelaufen ist, um dort zu arbeiten. Mein Bruder ist der Meinung, dass mein Vater dort an den großen Entwässerungsgräben gearbeitet hat. Dieses scheint mir auch plausibel, weil ein Verwandter unserer Familie, eine Fa. Winter, einen Betrieb für Entwässerung führte. Er hatte sehr viel Loren und Schienen. Die Zeit 1923/24 muss richtig sein, weil die Kattenbecks alle Weber waren und die Textilbetriebe wegen der Inflation teilweise still standen.“*

Beschaffung von Geräten und Materialien

Mit der Mobilmachung ab dem 2. August 1914 stellte die Königliche Eisenbahndirektion Münster sofort den gesamten öffentlichen Zugverkehr ein. Die Kompetenzen der Direktion gingen auf die Linienkommandantur B in Münster über, die vorerst ausschließlich den Truppen- und Materialtransport organisierte. *(Anm.: Es gab noch weitere Linienkommandanturen: A in Hannover, C in Kassel, H in Köln, Q in Elberfeld [...]).* Ab dem 13. August 1914 konnten im beschränkten Umfang Verkehrserleichterungen für den öffentlichen Personenverkehr freigegeben werden.

Dennoch war der Militär- und Güterverkehr unantastbar. Zu den Empfängern von Gütern zählte - allerdings zu einem späteren Zeitpunkt - auch das Nahkampfmitteldepot Hembergen. Die Beschaffung der Materialien erfolgte unter verschiedenen Gesichtspunkten: Zum einen waren Materialien für die Erstellung, zum anderen für den Betrieb des Depots zu beschaffen. Die Heranschaffung von Geräten und Materialien für das Depot kann in mehrere Gruppen aufgegliedert werden Schienen für Normalspur-Gleisanlagen, Schmalspur-Feldbahngleise sowie Feldbahngeräte für den kurzfristigen Einsatz Schwellen, Kleinmaterial und Schotter für beide Gleisarten, Eisen, Baustoffe (Steine, Kies, Sand, Kalk, Zement, Ziegel, Holzteile etc.) für die Schuppen, Hochbauten und sonstigen Einrichtungen *(Anm.: Für Beschaffungen aller Art wurde als zusätzliche Behörde das Pionierbeschaffungsamt, das dem Ingenieur-Komitee unterstand, errichtet),* Arbeitsgeräte (Schaufeln, Schiebkarren etc.), Zugmaschinen und Pferde sowie Sonstiges, wie Rohre, Schlacke, Draht, Kabel etc.

Zunächst musste das Depot gebaut werden, und da hatte die Normalspur-Gleisanlage des Übernahmebahnhofs, der sich direkt an die Staatsbahn Münster - Rheine anschließen sollte, oberste Priorität. Der Erlass vom 2. November 1916 lautete: „[...] Der Übernahmebahnhof ist sofort zu beginnen. Er ist auf das Notwendigste zu beschränken. Der Entwurf dazu ist baldigst vorzulegen und der Bau sogleich zu beginnen, ohne die Genehmigung des Entwurfes abzuwarten. [...]“ Verhandlungen zwischen der Militärverwaltung und der Königlichen Eisenbahndirektion begannen daraufhin noch im November 1916, und die Beschaffung der drei Gleise für den Übernahmebahnhof schien bereits zu diesem Zeitpunkt gesichert.

Die Beschaffung der Gleise für die Anschlussstrecke vom Übernahmebahnhof zum Depot und die der Planierungsmaterialien und Gleisanlagen für die vier Einzeldepots folgten danach. Die kompletten Gleisanlagen auf einmal zu beschaffen - geplant wurde eine Gesamtlänge von ca. 35 Kilometer - war mit einigen Schwierigkeiten unterschiedlichster Art verknüpft. Neu gefertigtes Material war für die Zwecke der Kriegsführung reserviert, wobei sich allein diese Anforderungen an Material ins Ungeahnte steigerten. Für den Depotbau war deshalb Altmaterial zu verwenden.

Dass es im weiteren Verlauf des Depotbaus des Öfteren zum Ausfall - im besseren Fall nur um Verschiebungen von Materiallieferungen aller Art kam -, war aufgrund der angespannten Wirtschaftslage nicht verwunderlich. Das änderte sich während des gesamten Krieges nicht mehr, im Gegenteil, das Jahr 1918 wurde noch schlimmer. Der Generalsstab als einer von vielen, stellte Forderungen, denen sich alle anderen unterzuordnen hatten. So musste auch die zuständige Militärverwaltung, die für den Bau verantwortlich zeichnete, darunter leiden: Es standen eben nicht alle Materialien in ausreichender Menge zur Verfügung. Beispiele dafür: Im August 1918 stellte der Reichskanzler fest: „Es ist mit einer kaum zu beseitigenden Ziegelnot zu rechnen. Von den rund 18.000 Ziegeleien, die vor dem Krieg in Deutschland arbeiteten, mussten zeitweise 17.600 wegen Kohlenmangels stillgelegt werden. Gegenwärtig beträgt die Zahl der in Betrieb befindlichen Ziegeleien etwa 1.200.“

Und für den Depotbau wurden jedoch Ziegel benötigt, wollte man doch bei den Hochbauten ein ‚Dach über dem Kopf' haben. Im März 1918 forderte der Chef des Generalstabes des Feldheeres das Kriegsamt auf, „[...] mehr Lokomotiven zu beschaffen. Der Lokomotiven-Mangel ist jedenfalls viel schwerwiegender als der Wagenmangel. Ferner müssen mehr Schienen geliefert werden. Diese Maßregeln müssen schleunigst einsetzen. Trotz der allgemeinen ungünstigen Lage der gesamten Kriegswirtschaft müssen auch noch andere Dinge vorrangig behandelt werden. [...]“ Im Depot wurden ebenfalls Lokomotiven benötigt, und Schienen für die Fortsetzung zur Herstellung der Gleisanlagen in den Einzeldepots waren dringend erforderlich, wollte man den Betrieb des Depots in Kürze in Angriff nehmen.

In Bezug auf die Versorgung mit Ziegelsteinen und Kalk war der Depotbau einigermaßen davongekommen, denn für den Bau der Schuppen, Hochbauten und sonstigen Gebäude war Material ausreichend vorhanden, bevor der Chef des Generalstabes des Feldheeres dem Reichskanzler am 6.9.1918 mitteilte: „[...] das Daniederliegen der Bautätigkeit während des Krieges und die Hindernisse, die sich der Beschaffung der nötigen Baustoffe, - besonders Ziegelsteine und Kalk - noch immer entgegenstellen.“ Wahrscheinlich aus Mangel an Materialien konnte der Bau des Depots nicht gänzlich fertiggestellt werden.

Waldrodung / Flächenaufteilung

Für den Bau der Gleisanlagen und Wege waren umfangreiche Vorarbeiten zu leisten, denn ein Großteil des Geländes bestand aus Wald, besonders im Bereich des Abstellbahnhofes. Insgesamt zogen sich die Arbeiten für diesen Streckenabschnitt über mehrere Monate hin. Die zu bebauenden Flächen im gesamten Depot sahen wie folgt aus:

Holzung	44,68%
Heide, Heide + Holz	13,91%
Wiesen	14,17%
Weiden	18,00%
Ackerland	7,60%
Sonstiges	1,64%

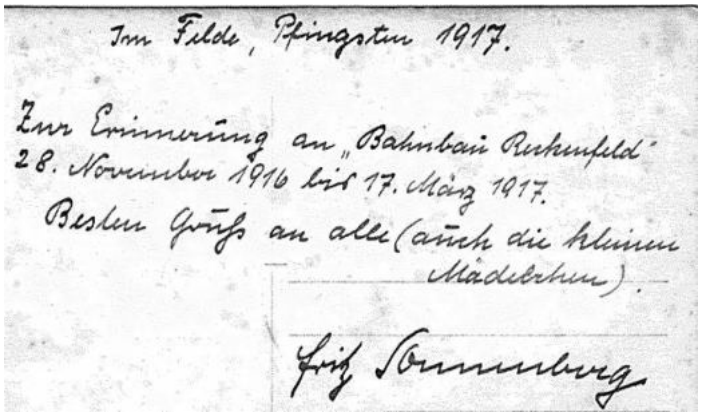
(Anm. zum o.a. Zahlenwerk: 1. In anderen Unterlagen wurden anderslautende Werte gefunden. 2. In den 1,64% könnten u.a. die „Interessentenwege“ enthalten sein. Das waren die Wege, die 1831 beim Rezeß mitverhandelt worden sind. 1951 wurden die Interessengemeinschaften aufgelöst. 3. Für die Instandsetzung der Interessentenwege veranschlagte das Amt Greven für das Jahr 1918 100 Mark).

Wie sich im Oktober 1919 die Lage darstellt, schrieb der Lagerkommandant Palm vom Neben-Artilleriedepot: „[...] lagern mehrere Wagenladungen Brennholz und Baumstumpen, welche zum Heizen der Zentralheizung gebraucht werden könnten.“ *(Anm.: Das bedeutet doch, dass beim Bau der Gleise als auch der Schuppen eine große Anzahl Bäume gefällt werden musste, deren Baumstumpen abseits aufgestapelt und liegen gelassen wurden? Zeit für das Wegfahren war wohl zur Bauzeit wenig vorhanden).*

Aushub und Auffüllung für die Gleis- und Wegeanlagen

In einer Aufstellung vom 27. Januar 1919 heißt es u.a.: „Es wurden 180.000 Kubikmeter für Bahn- und Wegeanlagen ausgehoben.“ *(Anm.: Um diese Menge heute transportieren zu können, müssten 10 Sattelschlepper fast 1.000 Mal fahren).* Es stellten sich die Fragen: Woher kam der Aushub bzw. wo wurden die Mengen abgetragen? Wo wurde diese Menge aufgefüllt? Eine lange Anfahrt des Aushubs mit der Staatseisenbahn kann ausgeschlossen werden. Die Militäreisenbahn hatte andere Materialien zu transportieren als Erde und Sand. Munition musste befördert werden, und das in riesigen Mengen! Deshalb ist anzunehmen, dass das Umland in Anspruch genommen und abgetragen wurde, und die Erde mit Schiebkarren - bei kurzen Entfernungen -, und mit Feldbahnloren - bei weiteren Strecken -, zu den Baustellen transportiert wurde. Die abgetragenen Flächen sind zum Teil heute noch zu erkennen. Und zwar wurde der Boden dort abgetragen, wo er ‚in der Nähe' benötigt wurde. Es steht auch fest, dass nicht eine Fläche (z.B. 400m Breite, 800m Länge und 0,55m Tiefe, das wären dann 180.000 cbm), sondern mehrere kleine Flächen zum Abtragen genutzt wurden.

Die Auffüllungen sind im Bereich der Ortsmitte, weiterhin an der Grevener Landstraße/Kanalstraße/Wittlerdamm bzw. an der Steinfurter Straße besonders gut zu erkennen *(siehe Anhang Nr. 51).*


Im Felde, Pfingsten 1917.

Zur Erinnerung an „Bahnbau Reckenfeld“
28. November 1916 bis 17. März 1917.
Besten Gruß an alle (auch die kleinen Mädelchen).

Fritz Sommerburg

(Feldpost)Karte aus dem Jahr 1917 - *Quelle: Gillhaus, Herbern*

(Anm.: In den hiesigen Zeitungen kam es zu folgender Berichterstattung über den Fund dieser Karte aus dem Jahr 1917: Manfred Rech staunte nicht schlecht als der geschichtsinteressierte Hermann Honermann aus Herbern am 31. Juli 2009 an seiner Haustür schellte und dem verdutzten Türöffner eine Postkarte aus dem Jahr 1917 vor die Nase hielt und meinte: "Diese Karte habe ich beim Nachbarn Gillhaus gefunden. Das ist doch was für Ihre Reckenfelder Geschichte!" Zu sehen war ein Foto auf der Vorderseite, das einen Soldaten zeigt und auf der Rückseite dieser Text: „Zur Erinnerung an ‚Bahnbau Reckenfeld' 28. November 1916 bis März 1917".

Rech brauchte nicht lange zu überlegen, für ihn sind die Zusammenhänge wie folgt: Mit dem „Bahnbau Reckenfeld“ ist der Bau des Anschlussgleises und der Bau des Übernahmebahnhofs an die Staatsbahn Münster-Rheine für das noch zu bauende Nahkampfmitteldepot Hembergen (aus dem der heutige Ort Reckenfeld entstand) gemeint. Und bei diesen ersten Arbeiten für das Depot war der Kartenschreiber eingesetzt, wahrscheinlich als Vermessungsingenieur. Er wohnte während dieses Zeitraums nicht in einer nahegelegenen Baracke (diese standen am heutigen Feldweg zum Brief-/Paketzentrum), wie viele andere Arbeitskollegen von ihm, er hatte es geschafft, in der Bauerschaft Herbern „in Logis“ wohnen zu können. Und da gab es sicherlich auch was auf den Teller, was den anderen Arbeitern weniger vergönnt war. Dass er mit dem damaligen „Zuhause“ zufrieden war, zeigt, dass er aus dem Felde (Frankreich oder Belgien) gern an diese Zeit zurückgedacht hat, und einen Gruß nach Herbern schickte)

2.2.1 Gleisbau

Bau des Übergabebahnhofs (Normalspur-Gleisanlagen)

Mit den Vorbereitungen des Übergabebahnhofs (auch Übernahmebahnhof genannt) und dem provisorischen Gleisanschluss an die Staatsbahn Münster-Rheine wurde bereits Ende November 1916 begonnen. Der Gleisanschluss war deshalb besonders eilig, weil ankommende Materialzüge nicht auf den Staatsbahngleisen für längere Zeit stehen bleiben durften. Trotz eisiger Kälte und schlechter Versorgung *(siehe Anhang Nr. 37)* mit Lebensmitteln mussten die Arbeiter und Kriegsgefangenen ihre harte Arbeit verrichten *(Anm.: In der Haager Landkriegsordnung von 1907 heißt es u.a.: Die Arbeiten (der Kriegsgefangenen) dürfen nicht übermäßig sein und in keiner Beziehung zu den Kriegsunternehmungen stehen. [...] Hierbei geht das Kriegsministerium von der Erwägung aus, „dass einer Verwendung von Gefangenen der Landkriegsordnung nicht entgegenstehe, genau übersetzt, nur eine Heranziehung zu Arbeiten, die mit den kriegerischen Handlungen in unmittelbarem Zusammenhang stehen, verboten sind.“ Für den Bau des Depots bedeutete dieses, dass das Vorbereiten und Legen von Gleisanlagen sowie der Transport von Materialien für den Bau von Schuppen und Gebäuden sowie das Anlegen der Wege selbst keine Verstöße nach den Haager Konventionen darstellen konnte)..*

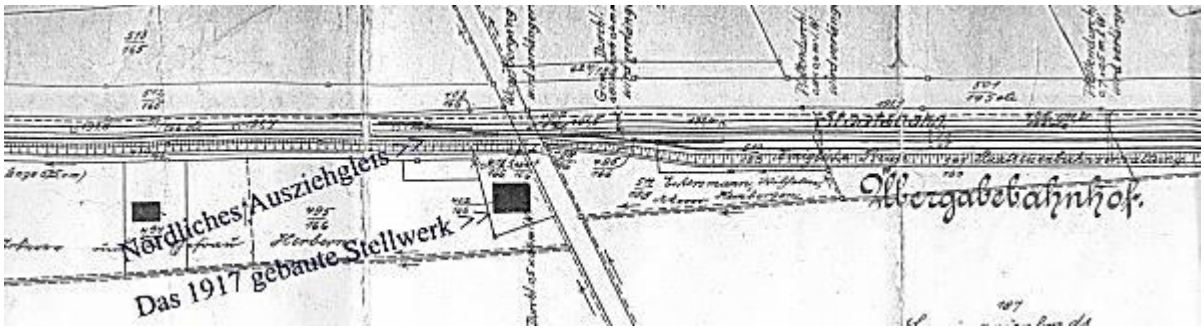
Einzelheiten zu einem Übergabebahnhof

Die Gleisanlagen bestanden aus drei Gleisen, nebst Weichen: „Die Grundform eines Übergabebahnhofes besteht aus drei Gleisen, wovon eines für ankommende Wagen, eines für abgehende Wagen und das kürzeste für das Umsetzen der Maschine bestimmt ist. Dieser Anschluss wird als ‚auf freier Strecke' bezeichnet. Sichergestellt werden muss hierbei, dass nicht Züge aus dem Privatanschluss ohne Genehmigung in die Staatsbahn einbiegen können", so die amtliche Festlegung. Der Übernahmebahnhof für das Nahkampfmitteldepot Hembergen bestand deshalb aus drei Gleisen; ein nördliches Ausziehgleis schloss sich Richtung Emsdetten an. Die oben erwähnte Absicherung erfolgte zunächst durch Kontrollen und schriftliche Freigaben des Personals, später wurde dies durch eine manuell zu bedienende Gleissperre erreicht. Gesamtlänge der drei Gleise im Übernahmebahnhof: 2.723 Meter, davon war das Ausziehgleis allein 575,6 Meter lang.

Verwendung nach dem Bau: / Heutige Verwendung: Der Übergabebahnhof diente während der Bauphase des Depots u.a. als Puffer bei der Anlieferung von Baumaterialien und Munition, und auch nach Ende des Ersten Weltkrieges bei der Anlieferung von Sprengstoffen. Ebenfalls bei der Abfuhr von Materialien. Nach dem Abzug des Militärs übernahm letztlich die Eisenhandelsgesellschaft die Anlage und nutzte die Gleise des Übergabebahnhofs zur Verschrottung von mehreren hundert alter und ausgemusterter Dampfloks und Güterwagen der damaligen Deutschen Reichsbahn, die nach dem Ende des Ersten Weltkrieges nun überzählig waren. Nach dem Ende des Verwertungsgeschäftes im Jahre 1924, wurden die Gleise nach und nach abgebaut und auch als Stahlschrott verkauft.

Heute sind von dem Übergabebahnhof nur noch ein Teil der Trasse des nördlichen Ausziehgleises in Richtung Emsdetten und der daneben angelegte Graben zu sehen (Foto). Wann die komplette Gleisanlage jedoch abgebaut worden ist, ist nicht belegt. Möglicherweise hat bis in die 1950er Jahre das bis zum Bahnhofgebäude liegende Gleis aus der Depotzeit dort noch gelegen. Als zum Ende der 1950er Jahre größere Arbeiten an den Gleisanlagen vor und im Reckenfelder Bahnhof gemacht wurden, wird wahrscheinlich dieses Gleis durch ein anderes ersetzt worden sein. Zu diesen Arbeiten gehörte u.a. auch das Anlegen eines Behelfsbahnsteiges für die in Richtung Greven/Münster abfahrenden Personenzüge. Dieser Behelfsbahnsteig ist zwar von Sträuchern überwuchert, jedoch in Teilen noch erkennbar.

Ende des nördlichen Ausziehgleises
An dieser Stelle endete das Ausziehgleis des Übergabebahnhofs als Stumpfgleis. Rechts der Graben - auch aus der Depotzeit -, der noch gut zu erkennen ist.
Ausgehend vom Weg Zur Freilichtbühne über die Robert-Bosch-Str. immer geradeaus bis zu Bahnstrecke. Angekommen!
Foto: Manfred Rech



An der Staatsbahn Münster-Rheine lag der dreigleisige Übergabebahnhof
Quelle: Stadtarchiv Greven

Der Behelfsbahnsteig in den 1950er Jahren
Quelle: Heimatverein Greven

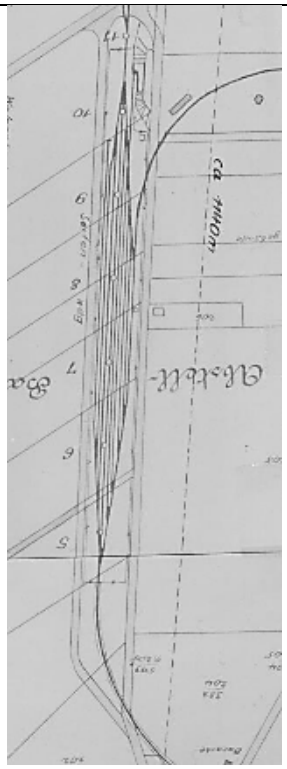
Nicht wiederzuerkennen: Der Behelfsbahnsteig - von Pflanzen umgeben -, im Jahre 2005
Foto: Manfred Rech

Bau des Verbindungsgleises zwischen Übernahme- und Abstellbahnhof

Mit den Arbeiten für das Verbindungsgleis wurde im April 1917 begonnen und nach einer relativ kurzen Bauzeit für die Anlieferung von Materialien für den Bau des Abstellbahnhofes in Anspruch genommen. Das Verbindungsgleis hatte eine Länge von 454 Meter und verband den Übernahmebahnhof und den Abstellbahnhof.
Das Verbindungsgleis war die Nahtstelle zur Staatsbahn und hatte auch nach 1919 größere Bedeutung. Zum Beispiel bei dem Transport der hochbrisanten Sprengstoffe. Den Verlauf des Verbindungsgleises kann man, wie auf der Luftbildaufnahme ersichtlich, noch heute gut erkennen. Trasse (Bogen) des ehemaligen Verbindungsgleises
Foto: Manfred Rech

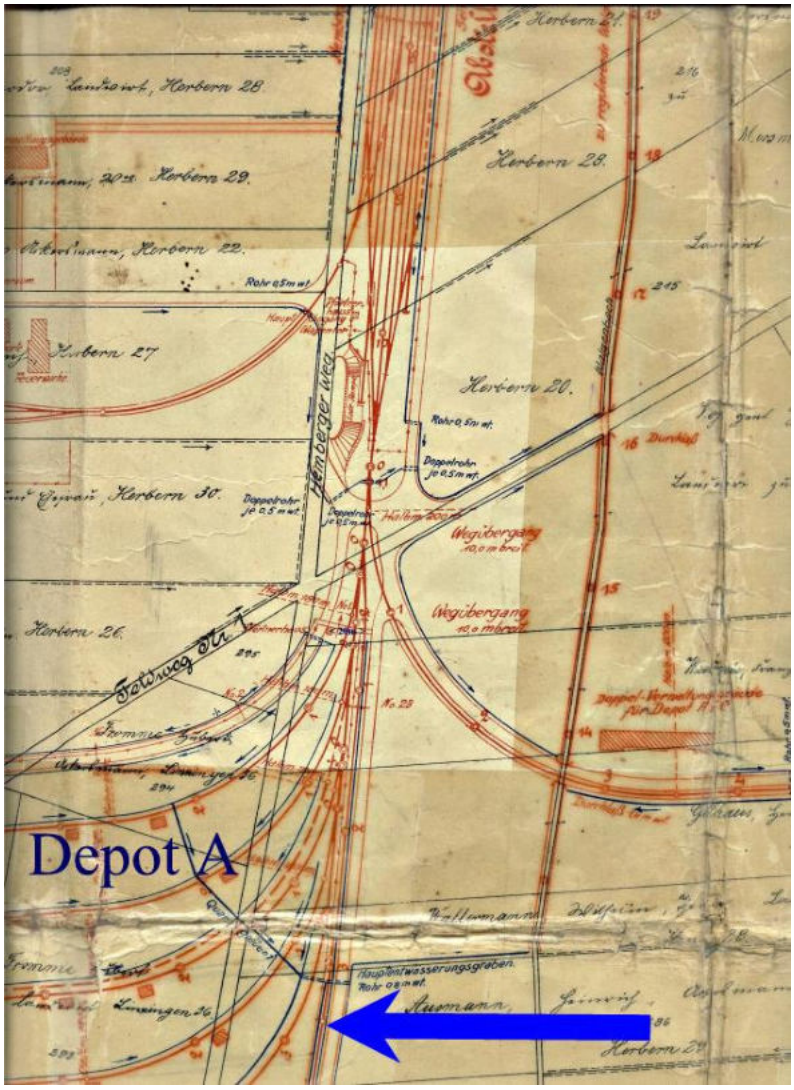
Drei Gleise im Bahnhof Reckenfeld
Das Gleis - links auf dem Bild - ist zwar nicht mehr aus der Depotzeit - wie eine Besichtigung vor Ort im Sommer 2005 ergab -, aber an diesem Platz lag das Gleis 1 des Übernahmebahnhofs aus dem Jahr 1917.
Möglicherweise sind bei den Arbeiten Ende der 1950er Jahre alte - aus der Depotzeit gelegte Gleise - abgebaut und durch neue ersetzt worden
Quelle: Heimatverein Greven

Betrieblicher Mittelpunkt der Gleisanlagen war der Abstellbahnhof. Hier kamen die Züge mit Baumaterialien (1917/1918), mit Nahkampfmitteln (1918) und mit Sprengstoffen (1920-1922) an. Die Güterwagen wurden mit ein bzw. zwei Dampfloks auf die Depots verteilt. Nach dem Abzug des Militärs übernahm letztlich die Eisenhandelsgesellschaft die Anlage und nutzte auch die Gleise des Abstellbahnhofs zur Verschrottung von alten und ausgemusterter Dampfloks und Güterwagen der damaligen Deutschen Reichsbahn, die nach dem Ende des Ersten Weltkrieges nun überzählig waren. Nach dem Ende des Verwertungsgeschäftes im Jahre 1924, wurden die Gleise nach und nach abgebaut und auch als Stahlschrott verkauft. [Siepert]
Zu Beginn der 30er Jahre des v.Jh. entstanden an der nördlichen Seite des etwa 70 Meter breiten Streifens die ersten Wohnhäuser. Heute stehen hier die Häuser des Wohngebietes Grüner Grund zwischen Bahnhofstraße und der Straße Grüner Grund.
Oben: Neungleisiger Abstellbahnhof (heutiges Wohngebiet Grüner Grund zwischen Bahnhofstraße und Grüner Grund)
Foto: Manfred Rech



Bestandsaufnahme von 1920. Die DAG erstellte über das ehemalige Nahkampfmitteldepot Hembergen mehrere Abbildungen, dies ist eine davon. Rechts vom neungleisigen Abstellbahnhof der Hembergener Weg und links vom Abstellbahnhof der Seitenweg. Weiterhin sind zu erkennen: Die Umwehrung (mit * gekennzeichnet) um der komplette Abstellbahnhof, die Laderampe im oberen Bildteil. Von links kommend der heutige Kirchweg; oberhalb des Gleises zum Lokschuppen eine Baracke, darunter der Weg zum Verwaltungsbezirk - heute: Industriestraße - und etwas weiter unten ein Wasserbehälter (ein kleineres Karo). Die "11" am Gleisende des Abstellbahnhofs ist die Meterangabe = 1.100 Meter ab der Abzweigung von der Staatsbahn
Quelle: Stadtarchiv Greven

Trasse und Weg zu den Einzeldepots A und B - heute: Steinfurter Straße



Der Pfeil zeigt auf das Zuführungsgleis und den Seitenweg zum Depot B, die heutige Steinfurter Straße. Ausschnitt aus dem Plan von 1918
Quelle: Stadtarchiv Greven

Bauzustand 1919: Das Zuführungsgleis von der Depotmitte bis zum Depot A (Schuppen A 47) hatte eine Länge von 1.211,55 Meter. Das Zuführungsgleis von der Depotmitte bis zum Beginn des Blocks B war 936,20 Meter lang. Der Seitenweg führte direkt linksseitig an den Zuführungsgleisen entlang, hatte eine Länge von 900m, war 3,00m breit, mit einer Packlage (Schotter und Splitt) befestigt, Entwässerungsgräben beiderseits waren vorhanden. „Echte 'Bimmelbahn-Romantik' aus heutiger Sicht, gab es auf den Gleisen, die entlang der jetzigen Steinfurter Straße verlegt waren, zu sehen. Wie bei vielen anderen damaligen Kleinbahnen üblich, waren die Gleise direkt am Straßenrand verlegt, auf denen die T3-Dampflok mit ihren Güterwagen und der brisanten Fracht entlang schnaufte.“ [*Siepert*]

Verwendung nach dem Depotbau: Die Gleise zum Depot A wurden für den Transport von Nahkampfmitteln und Sprengstoffen benutzt. Wie oft mögen wohl die Rangierloks über diese Gleise gefahren sein?
Dazu ein Vermerk aus dem Jahr 1923: Der Erhaltungszustand für die Schienen und Stahlschwellen wird mit 60% eingeführt, die kiefernen Holzschwellen sind teilweise fast verbraucht. Der Erhaltungszustand wird daher mit 33,3 % geschätzt, der mit Erde geschüttete Bahnkörper und die Bestückung, Beschotterung, Bekieselung usw. sind mittelgut erhalten. Der Erhaltungszustand konnte mit 60% angerechnet werden.

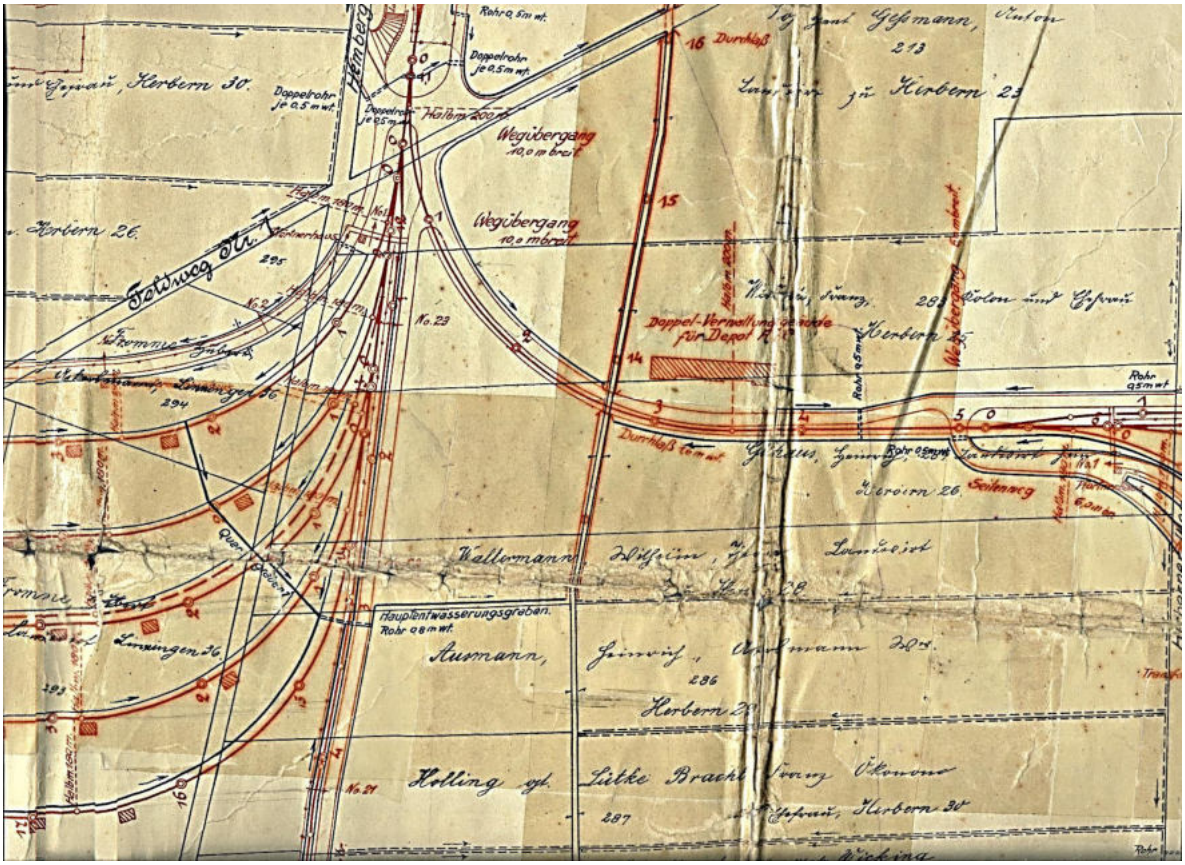
Heutige Verwendung: Heute sind die Gleis-Trassen und der Seitenweg miteinander zur Steinfurter Straße verschmolzen.
(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Gleis-Trasse und Weg zu den Einzeldepots C und D - heute: Grevener Landstraße

Bauzustand 1919: Das Zuführungsgleis von der Depotmitte bis zum Depot C hatte eine Länge von 1.658,10 Meter. Das Zuführungsgleis westlich des Herberner Weges (heutiger Moorweg) bis zum Depot D (Prellbock, westlich vom Gleis I) war 1.120,70 Meter lang. Der Seitenweg führte direkt linksseitig am Zuführungsgleis entlang und war bis zum Verwaltungsgebäude D 1.200m lang, 3,00m breit, mit Packlage (Schotter und Splitt) befestigt - Entwässerungsgraben beiderseits. Vom Verwaltungsgebäude D bis zur Südgrenze des Einzeldepots D noch einmal 750m lang und weiterhin 3,00m breit, jedoch mit Hochofenschlacke und Asche befestigt - Entwässerungsgraben beiderseits. „Echte 'Bimmelbahn-Romantik' aus heutiger Sicht, gab es auf den Gleisen, die entlang der jetzigen Grevener Landstraße verlegt waren, zu sehen. Wie bei vielen anderen damaligen Kleinbahnen üblich, waren die Gleise direkt am Straßenrand verlegt, auf denen die T3-Dampflok mit ihren Güterwagen und der brisanten Fracht entlang schnaufte"

Verwendung nach dem Depotbau: Die Gleise wurden für den Transport von Nahkampfmitteln und Sprengstoffen benutzt. Wie oft mögen wohl die Rangierloks auch wohl hier über diese Gleise gefahren sein?
Dazu ein Vermerk aus dem Jahr 1923: Der Erhaltungszustand auch für die Schienen, Eisenschwellen und den Bahnkörper wird mit 60% angesetzt. Die kiefernen Holzschwellen waren stark morsch, teilweise fast verbraucht. Der Erhaltungszustand wird daher mit 33,3 % geschätzt, der mit Erde geschüttete Bahnkörper und die Bestückung, Beschotterung, Bekieselung usw. sind mittelgut erhalten. Der Erhaltungszustand konnte mit 60% angerechnet werden.
Heutige Verwendung: Heute ist die Gleis-Trasse und der Seitenweg miteinander zur Grevener Landstraße verschmolzen.

Die Grevener Landstraße im Jahre 1989 in Richtung Grundschule: Gut zu erkennen, der Bogen in der Straße – an der Stelle befindet sich heute (2010) der Kreisel - , der entstanden ist, als die Gleis-Trasse zum Depot D von den übrigen Gleis-Trassen zum Depot C abging
Foto: Manfred Rech



Ausschnitt aus dem Plan von 1918
Dieser Plan zeigt den Verlauf des Gleises zu den Depots C und D sowie den Seitenweg, die heutige Grevener Landstraße. An dieser Verbindung lag auch das Doppelverwaltungsgebäude für die Einzeldepots A+C
Quelle: Stadtarchiv Greven

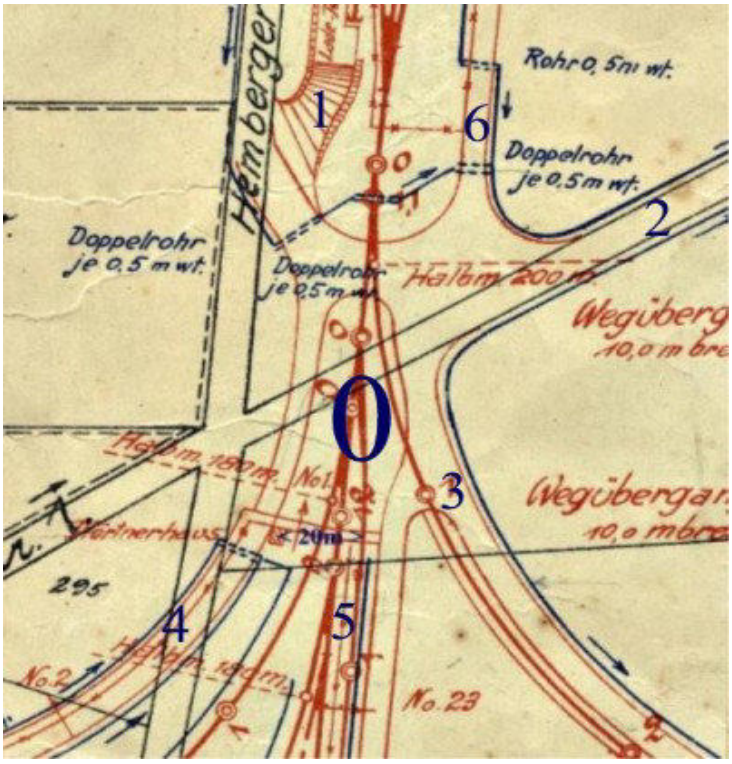
Depotmitte - heute: Ortsmitte (Kirchplatz)

Bauzustand 1919: Die Depotmitte war zentraler Mittelpunkt der Gleisanlagen *(Anm.: Nicht geographischer Mittelpunkt des gesamten Depots).*

damalige Mitte des Depots bestand aus dem auslaufenden Gleis des Abstellbahnhofs, dem Gleisbeginn zu den Einzeldepots A und B, dem Gleisbeginn zu den Einzeldepots C und D und in einigem Abstand stehende Pförtnerhäuschen für das Einzeldepot A. Vom Abzweig zum Verwaltungsbezirk – heute: Industriestraße - bis zur Gabelung zu den Einzeldepots A + B und C + D betrug die Wegstrecke des Hembergener Weges 170m, war 3,00m breit und bestand aus einer Packlage, mit Schotter und Splitt befestigt. Entwässerungsgraben beiderseits.

Außer ein paar Bäumen und Sträuchern, war sonst weiter nichts vorhanden. Verwendung nach dem Bau: Siepert: „Wenn Güterwagen umrangiert werden mussten, war auf dem heutigen Kirchplatz eine Menge los: der dort gelegene große Bahnübergang erforderte zum Beispiel den ständigen Einsatz des Lokomotiv-Läutewerks, um die damaligen Straßenverkehrsteilnehmer (Bau- und Gefangenentrupps etc.) vor den Zugfahrten zu warnen.“

Über mehrere Jahre wurden Güterwagen über diesen zentralen Punkt in die vier Einzeldepots weitergeleitet, egal ob mit Baumaterialien, Nahkampfmitteln oder Sprengstoff. Erst Jahre später, als die Gleise längst abmontiert und die Trassen zu Wegen ausgebaut waren, siedelten sich einige Familien in der Ortsmitte an. Das erste Haus in der ehemaligen Depotmitte (inzwischen die Dorfmitte) baute 1927/1928 die Familie Imm: die ‚Villa Imm‘.



Plan von 1918 mit der Depotmitte. Erläuterungen:

- 0 = Damals: Depotmitte / heute: Kirchplatz
- 1 = Damals: Rampe am Abstellbahnhof / heute: Wohnhäuser
- 2 = Damals: Feldweg / heute: Kirchweg
- 3 = Damals: Gleis und Weg zu den Einzeldepots C und D / heute: Noch Kirchplatz bzw. Teil der Grevener Landstraße
- 4 = Damals: Weg zu den Wasserbehältern im Einzeldepot A / heute: Standort Haus Schulz/Maurer und Gedenkstätte bzw. Teil des Schulgebäudes
- 5 = Damals: Gleis zu den Einzeldepots A und B / heute: Noch Kirchplatz
- 6 = Damals: Ende des Seitenweges am Abstellbahnhof / heute: Ende/Anfang Straße Grüner Grund

Quelle: Stadtarchiv Greven

Bauzustand 1919: Über die angelegte Rampe zum Be- und Entladen von Maschinen, Geräten und Tieren ist nicht viel bekannt. Um folgende Ausführung könnte es sich gehandelt haben: Erdschüttung (das ist ganz sicher, weil Foto vorhanden), die lagenweise gut gestampft war. Der Abschluss der Ladebühnen erfolgte - gegen die Gleisseite sowie an der Vorfahrtseite der Fuhrwerke - entweder durch Futtermauern oder durch Bohlwände. Als Abdeckung derselben wurden harte Werksteine oder mit Winkeleisen besäumte, getränkte Holzschwellen aus Eichenholz, auch Schienen, benutzt.

Verwendung nach dem Depotbau: Für die Anlieferung und Verladung von Tieren, Geräten und größeren Teilen wird die Rampe wohl genutzt worden sein. Zu Zeiten, als der Abtransport der Schienen und Schwellen stattgefunden hat, könnte die Rampe auch zum Einsatz gekommen sein. Ob auch die ersten Siedler noch die Rampe nutzen konnten, ist nicht bekannt. Heutige Verwendung: Auf dem ehemaligen Standort befindet sich ein Teil der Häuser an der Bahnhofstraße/Grüner Grund.

Abstellbahnhof - heute: Wohngebiet Grüner Grund / Bahnhofstraße (Südseite)

Das Wohngebiet Grüner Grund aus der Vogelperspektive: Der mittlere Teil dieser Aufnahme - zwischen der heutigen Bahnhofstraße (rechts) und der Straße Grüner Grund (links) - lag der damalige Abstellbahnhof mit seinen neun Gleisen. Hier wurden die Waggons von ein bzw. zwei Rangierlokomotiven bewegt. Entweder waren sie mit Baumaterialien oder mit Nahkampfmitteln *(siehe auch Anhang Nr. 62)* beladen. Auch brisanter Sprengstoff wurde in großen Mengen angeliefert und rangiert. Auf diesem Teil der Gesamt-Gleisanlage wurden außerdem zu Beginn der 20er Jahre auch Lokomotiven mit Schneidbrennern in Einzelteile zerlegt. Bauzustand Ende 1917:

Die Arbeiten für den Abstellbahnhof waren bereits Ende 1917 nach mehrmonatiger Dauer abgeschlossen. Der Abstellbahnhof bestand aus neun Gleisen und vielen Weichen und hatte eine Gesamt-Gleislänge von 4.111,93 Meter. Hier lagen 7.200 Eisen- und Holzschwellen. Der Abstellbahnhof hatte die größte Ansammlung von Schienen der gesamten Gleisanlage im Depot. Verwendung nach dem Depotbau:

Betrieblicher Mittelpunkt der Gleisanlagen war der Abstellbahnhof. Hier kamen die Züge mit Baumaterialien (1917/1918), mit Nahkampfmitteln (1918) und mit Sprengstoffen (1920-1922) an.
Die Güterwagen wurden mit ein bzw. zwei Dampfloks auf die Einzeldepots verteilt.

Anordnung: links Hembergener Weg, Gleisanlage, Seitenweg
Quelle: Stadtarchiv Greven

Wohngebiet Grüner Grund/Bahnhofstraße
Foto: Manfred Rech

Drosselweg aus den 1930er Jahren
Quelle: Günther Sperling

Fasanenweg im Block D, 1993
Foto: Manfred Rech

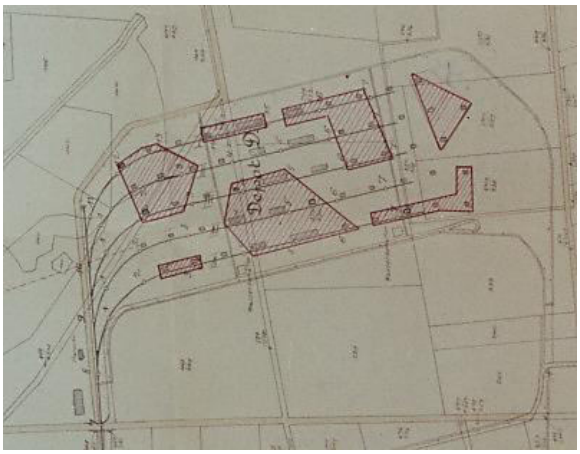
Gleisanlagen in den vier Einzeldepots zu je fünf Gleisen (sind als Straßen fast alle noch vorhanden)

Die mittig gelegenen Straßen: Schiller-, Kiefern-, Falken- und Rheinstraße sind deshalb breiter angelegt, weil die Militärplaner hier je ein Parallelgleis legen wollten. Dazu kam es jedoch nicht mehr.

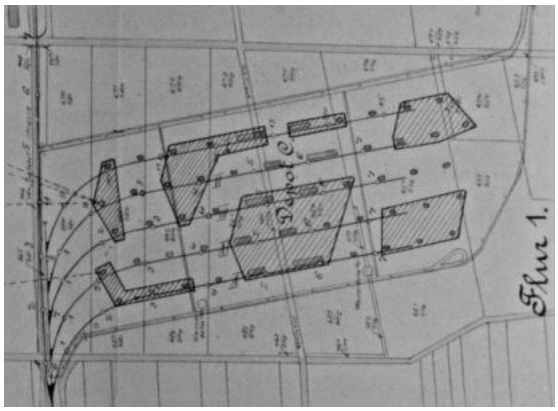
Im Depot B lagen statt der fünf Gleise nur zwei Gleise. Die Gleise in den vier Einzeldepots wurden mit einem Krümmungs-Halbmesser von 180 Metern angelegt, sie sind heute noch als Straßenbiegung besonders an dem Drosselweg *(siehe oben)* und an der Lippestraße gut zu erkennen. Die Sperlingsgasse *(siehe unten)* im Block D hat an einigen Stellen noch die Originalbreite der damaligen Gleis-Trasse.

Insgesamt wurden innerhalb des Depots 22,6 Kilometer Gleise verlegt *(siehe Anhang Nr. 55)*, bis Materialmangel diese Arbeiten stoppte. Das größtenteils sehr nasse Gelände musste für die Gleis- und Wegeanlagen angehoben werden. Allein dafür wurden 180.000 Kubikmeter Erde und Sand bewegt *(Anm.: Um diese Menge heute transportieren zu können, müssten 10 Sattelschlepper eines Transportunternehmens fast 1.000 Mal fahren).* Das an das Schienengelände angrenzende Gebiet bot ausreichend Gelegenheit, solche enormen Mengen mit kleineren Feldbahnsystemen und Schubkarren abzutragen. Noch heute sind Spuren der Auffüllung und der Entnahme gut zu erkennen, besonders im Bereich der Grevener Landstraße.

Sperlingsgasse im Jahr 2010
Foto: Manfred Rech



Plan der DAG aus dem Jahr 1920 für das Einzeldepot D
Quelle: Stadtarchiv Greven - Signatur-Nr. 1519



Der Plan der DAG aus dem Jahr 1920 für das Einzeldepot C
Quelle: Stadtarchiv Greven - Signatur-Nr. 1519

Bauzustand 1919: Während der Bauzeit entstanden in jedem Depot fünf Trassen und je ein Spritzen- und Postenweg sowie die beiden Querwege.
In diesem Kapitel werden jedoch nur die fünf Trassen in den Einzeldepots beschrieben.
Nicht auf jeder Trasse lagen die Gleise. Und nicht jede Trasse war in ihrer Länge mit Schienen belegt. Im Einzelnen:
Depot A Block A: Auf allen fünf Trassen lagen die Gleise bis zu den Schuppen 8, 19, 28, 39 und 48
Depot B Block B: Auf nur zwei Trassen lagen die Gleise bis zu den Schuppen 8 und 28
Depot C Block C: Auf allen fünf Trassen lagen die Gleise bis zu den Schuppen 8/9, 28/29, 48/49, 69, 89
Depot D Block D: Auf allen fünf Trassen lagen die Gleise bis zu den Schuppen 8/9, 19, 28/29, 38/39, 49.
Aus den Trassen zu den Schuppen in den Einzeldepots wurden nach der Besiedlung die Wege/Straßen zu den Häusern:

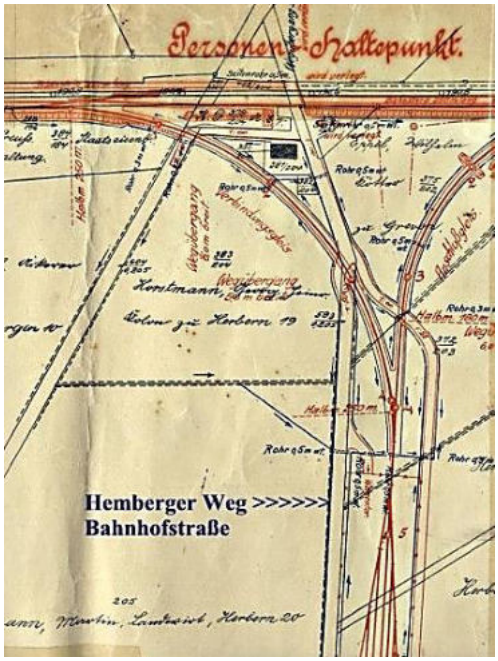
Depot A	Block A	Depot B	Block B
Trasse I	Hermann-Löns-Straße	Trasse I	Buchenweg
Trasse II	Goethestraße	Trasse II	Birkenweg
Trasse III	Schillerstraße	Trasse III	Kiefernstraße
Trasse IV	Straße nicht mehr vorhanden	Trasse IV	Rosenweg
Trasse V	Straße nicht mehr vorhanden	Trasse V	Blumenweg
Depot C	Block C	Depot D	Block D
Trasse I	Lennestraße	Trasse I	Fasanenweg
Trasse II	Lippestraße	Trasse II	Taubenstraße
Trasse III	Rheinstraße	Trasse III	Falkenstraße
Trasse IV	Weserstraße	Trasse IV	Drosselweg
Trasse V	Emsstraße	Trasse V	Sperlingsgasse

Verwendung der Gleis-Trassen nach dem Depotbau - Bestandsaufnahme im Jahr 1923

Der Erhaltungszustand für die Schienen, Eisenschwellen und für den Bahnkörper wurde mit 60% angesetzt. Die kiefernen Holzschwellen waren stark morsch, teilweise fast verbraucht. Der Erhaltungszustand wurde daher mit 33,3 % geschätzt. Der mit Erde geschüttete Bahnkörper und die Bestückung, Beschotterung, Bekieselung usw. waren mittelgut erhalten. Die Eisenhandelsgesellschaft montierte die Gleise ab und verhökert diese zu guten Preisen. Die Schwellen wurden teilweise mitverkauft oder wurden aufgestapelt bzw. in den angrenzenden Gräben entsorgt. Es sah wüst aus, zu dieser Zeit. Ein Teil des Schotters verkaufte die EHG an das Amt Greven, größere Mengen holten sich die Landwirte und den Rest verwendeten die Siedler für eigene Zwecke als brauchbaren Untergrund.
Heutige Verwendung: Heute sind die damaligen Trassen, die oft in miserablem Zustand waren, weil der Schotter als Grundlage entfernt wurde, ausgebaut, und die Straßen haben nur an einigen Stellen kleinere Schäden.
(Fortsetzung erfolgt im Band II)

2.2.2 Wegebau

Die alten Wegenetze trugen vielfach die Namen „Stiege“, „Damm“ oder „Landstraße“. Dabei ist die Bezeichnung „Straße“ sehr irreführend, denn alle sogenannten „Straßen“ waren meist lediglich Landwege ohne festen Untergrund. Diese Landwege hatten eine Breite von etwa 15 Fuß, so dass immer ausreichend Platz für zwei Wagenspuren vorhanden war. Die Fahrzeuge benutzten immer die gerade beste Spur.



Der Hembergener Weg, eine der wichtigsten damaligen Verbindungen der umliegenden Bauerschaften. Heute wird sie als Bahnhofstraße befahren
Quelle: Stadtarchiv Greven

Der Rest vom ehemaligen Hembergener Weg ist noch heute gut zu erkennen: nordöstlich der Eli-Marcus-Siedlung gelegen. Jahrhundertelang diente dieser Weg den umliegenden Landwirten aus Herbern, Hembergen, Nordwalde als Verbindung zu ihren Ländereien als auch zu den Nachbarorten und ggf. zu den Mühlen im Umkreis
Foto: Manfred Rech

Eine Wegmarkierung oder Beschilderung im heutigen Sinne gab es natürlich nicht, die alten Fuhrleute verließen sich ganz auf ihre auf langjährigen Erfahrungen beruhenden Ortskenntnisse.

Überhaupt war die Pflege und Instandhaltung der allgemeinen Landstraßen und öffentlichen Wege noch bis weit in die Neuzeit hinein ein trauriges Kapitel. Die Bauern bzw. Bauerschaften, denen die Unterhaltungspflicht im Bereich ihrer Bauerschaft zufiel, taten nur das allernötigste, so dass die Klagen kein Ende nahmen. Erst der chausseemäßige Ausbau der alten Landstraßen, wobei sie zum ersten Mal eine steinerne Packlage erhielten - vorher hatte man immer nur wieder Sand und Knüppel in die Schlaglöcher geworfen, die natürlich beim nächsten Regenguss wieder ausgeschwemmt wurden -, änderte sich das Bild völlig. Doch soll nicht verschwiegen werden, dass mit den nüchternen spiegelglatten Chausseen vieles von der alten Romantik der münsterschen Landstraßen verlorengegangen ist.

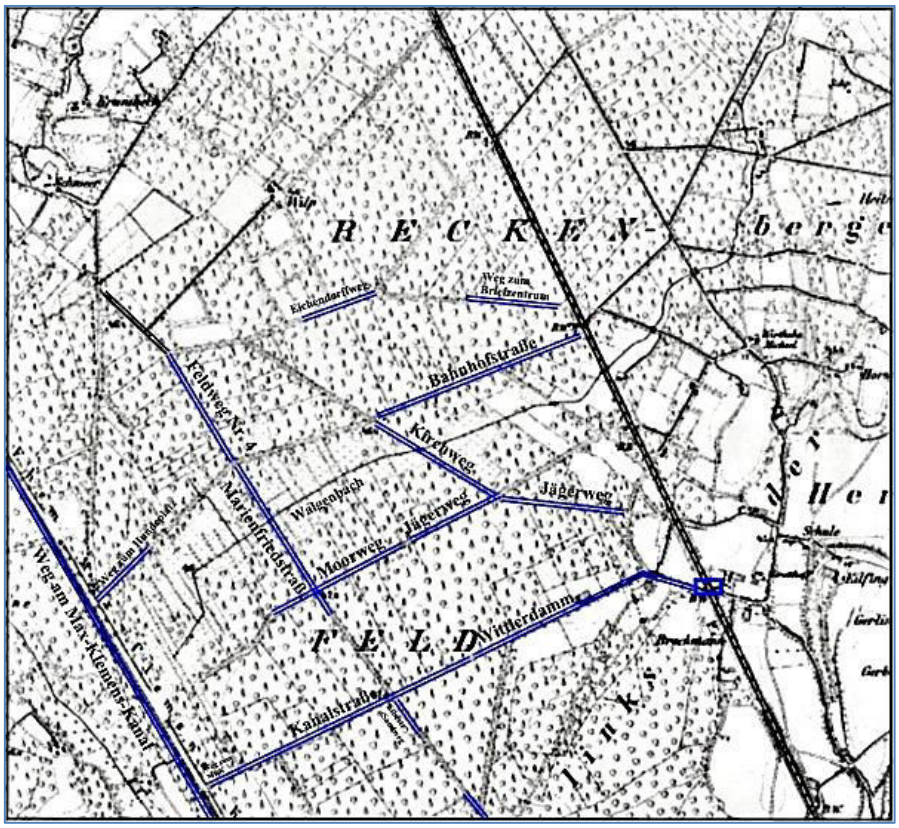
Neue Wege entlang der Eisenbahnschienen im Depot wurden in einem Arbeitsgang bei der Erstellung der Gleisanlagen mitgebaut *(Anm.: Dazu gehören unter anderem die Grevener Landstraße, die Steinfurter Straße und der Grüne Grund).* Insgesamt kamen 21 Kilometer neue Wege beim Depotbau zustande. Vorhandene Wege wurden gekappt, und einige verlegt, um sie für andere Zwecke zu nutzen. Wege, z.B. aus dem 19. Jahrhundert, die heute noch durch Reckenfeld verlaufen, sind u.a. der Hembergener Weg *(Anm.: Wurde fälschlicher Weise auch als Hemberger Weg* bezeichnet.): Die heutige Bahnhofstraße.

Wege aus dem 19. Jahrhundert - heute: Straßen und Wege in und um Reckenfeld

Bauzustand 1919: Im Kataster aus dem Jahr 1842 ziehen einige Wege durch die Gemarkung Reckenfeld. Sie entstanden, weil die Landwirte aus den umliegenden Dörfern zu ihren Ländereien kommen mussten. Verwendung nach dem Depotbau: Einige dieser alten Wege wurden von den Militärs beim Bau des Depots genutzt, einige auch gekappt und stillgelegt.

Heutige Verwendung: Heute befahren bzw. begehen die Reckenfelder diese Wege aus längst vergangenen Zeiten. Um welche es sich hierbei handelt, geht aus den Fotografien und Texten hervor. Zur besseren Übersicht hier ein Ausschnitt „alter“ Wege mit den heutigen Bezeichnungen.

Zu beachten ist, dass zum Beispiel die Grevener Landstraße, die Steinfurter Straße und die Industriestraße zu diesem Zeitpunkt noch nicht existieren.



Plan aus dem Jahr 1897 – Texte von Manfred Rech
Quelle: Geobasis NRW

Hembergener Weg - heute: Unter anderem die Bahnhofstraße

Der Hembergener Weg - vor dem Depotbau - seit -zig Jahrzehnten von den Landwirten befahren, wurde beim Bau des Depots als zweiter Seitenweg am Abstellbahnhof genutzt. Er erhielt eine feste Fahrbahndecke.

Der ehemalige Hembergener Weg zwischen Marienfriedstraße und dem Bolzplatz im Block B im Jahr 2000.
Der Untergrund dieses Teils des Feldes muss noch Material vom damaligen Weg haben; auch ist noch eine Vertiefung (ehemaliger Graben entlang des Weges) zu erkennen
Foto: Manfred Rech

Verwendung nach dem Depotbau: Die Landwirte nutzten auch weiterhin diesen Weg, um zu ihren Ländereien und zu anderen Stellen (Mühlen usw.) zu gelangen. Sie mussten allerdings durch das neugebaute Depot Umwege in Kauf nehmen. Diesen Weg - vom Bahnhof bis zum jeweiligen Schuppen, dem neuen Zuhause - beschritten bzw. befuhren alle ankommenden Siedler. Heutige Verwendung: Der größte Teil des damaligen Weges ist noch vorhanden: Ab der heutigen B 481 ist es der kaum genutzte Weg - vorbei an Luhns - bis zur Eisenbahnstrecke Münster-Rheine. Die heutige Bahnhofstraße verläuft bis zum Kirchplatz, dann verliert sich der Weg. Er taucht erst wieder hinter der Eli-Marcus-Siedlung auf und es sind noch Spuren auf dem Feld vom Feldweg hinter Scharpenberg bis zur Wiesenstraße zu erkennen. Als letzter noch erhaltener Teil ist er dann als Weg ab der Wiesenstraße bis zum Max-Klemens-Kanal vorhanden. *(Fortsetzung erfolgt im Band II).*

Mit einer solchen Walze wurden die Aufschüttungen der Wege zu und in den Depots verdichtet.

Im Einsatz befindliche Straßenwalze zu Beginn des 20. Jahrhunderts
Quelle: Peter Rollwage

Herberner Weg – heute: der Moorweg/Jägerweg

Es handelt sich hierbei um eine „West-Ost-Verbindung“ die zwischen dem Hembergener Weg (heutige Bahnhofstraße) und der Kanalstraße/dem Wittlerdamm liegt und bereits im Urkataster auf dem Jahr 1842 erwähnt wird.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Wittlerdamm - heute heißt dieser noch genauso - in Verlängerung als Kanalstraße -

Beide Wege sind ebenfalls im Urkataster erwähnt und stellen eine Verbindung vom Max-Klemens-Kanal bis zur Straße Greven nach Hembergen dar.

Der Wittlerdamm kreuzte vor dem Bauernhof Schulze-Grotthoff die Eisenbahn. Arnold Fleuth verrichtete dort in den 1950er Jahren den Dienst an den Schranken.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

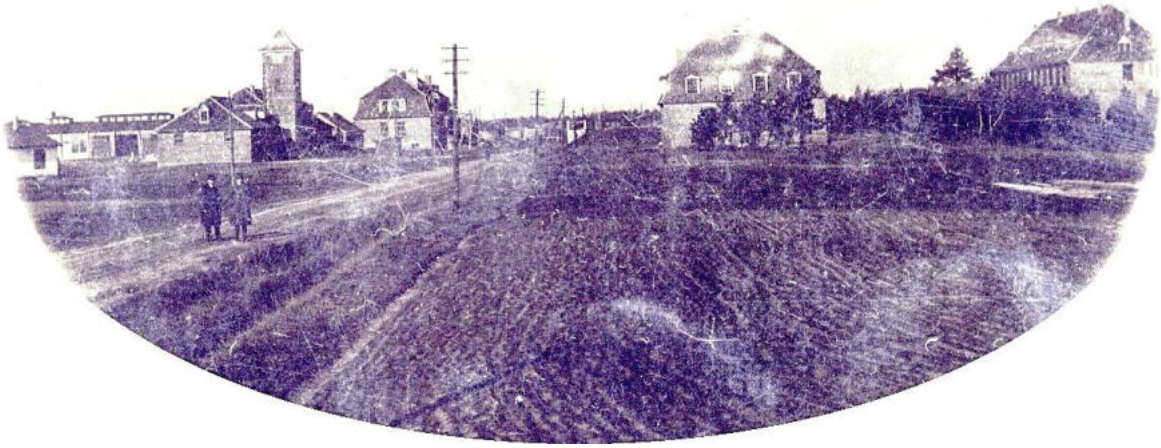
Weg zum Verwaltungsbezirk - heute: Industriestraße

Bauzustand 1919: Angelegt wurde der Weg zu einem relativ frühen Zeitpunkt, da auch an diesem Weg das Kriegsgefangenenlager angebunden wurde. Der Weg hatte eine Länge von 500 Meter, war 8,00 Meter breit, mit Packlage (Schotter und Splitt) befestigt. Entwässerungsgraben beiderseits.

Verwendung nach dem Depotbau: Der Weg im Verwaltungsbezirk könnte sicherlich viel erzählen. Da das nicht geht, hier ein paar Daten:

- Viele deutsche Arbeitskräfte und Kriegsgefangene haben ihn 1917 gebaut
- Hunderte von Arbeitskolonnen haben ihn während und nach dem Depotbau betreten
- Fuhrwerke mit teils hochbrisanter Fracht haben ihn befahren
- Mannschaften des RAD haben auf ihm herumgetrampelt
- Arbeiter/innen sind mit dem Fahrrad, zu Fuß und auch mit dem Auto auf ihm zur Arbeit gefahren
- Und die Kirchgänger dürfen nicht fehlen.

Heutige Verwendung: Die heutige Industriestraße hat ihre Bedeutung als Zufahrt nie verloren. Heute wohnen inzwischen links und rechts viele Menschen. Neuere kleinere Wohneinheiten sind entstanden. Zu Fuß als auch mit dem Fahrrad sind die ansässigen Firmen im hinteren Teil bis zum Eichendorffweg zu erreichen.



Der Weg zum Verwaltungsbezirk - heute: die Industriestraße mit allen im Ersten Weltkrieg erstellten Gebäuden: Links (soeben noch sichtbar) die Kläranlage, es folgen die Feuerwache mit dem Schlauchturm, direkt dahinter: das Wasch- und Abortgebäude, links davon: der Lokomotivschuppen*, rechts davon: das Wohlfahrtsgebäude*. Ganz im Hintergrund (links): Reste des Gefangenenlagers. Auf der rechten Seite ein Erdhügel*. Darunter verbirgt sich der Wasserbehälter. Das große Haus ist das Wach- und Reviergebäude*. Und ganz rechts außen: Das Hauptverwaltungsgebäude* des Depots.
Die mit (*) gekennzeichneten Bauten stehen heute (2010) noch dort. Entlang des Weges: Deutlich zu erkennen, die beidseitig verlaufenden Gräben.
Quelle: Heimatverein Greven

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Postenwege um die vier Einzeldepots - heute: Wege um die Blöcke

Bauzustand 1919: Für jedes der Einzeldepots A, B, C und D wurde ein Weg als Sicherheitsmaßnahme für die Wachmannschaften (Posten) rund um das Depot angelegt. Dieser Postenweg wurde mit dem Weg, an dem die Wasserbehälter standen, zu einem Spritzenweg zusammengelegt. Auf diesem breiteren Weg konnten im Bedarfsfall die Feuerwehrwagen eingesetzt werden.

- Einzeldepot A: 2.600m, neben der Umwehrung beiderseits Aufschüttung des Kontrollweges bis 6,00m Breite i/m 0,50m hoch, teilweise mit Schlacke befestigt
- Einzeldepot B: 2.700m, neben der Umwehrung beiderseits Aufschüttung des Postenweges bis 6,00m Breite i/m 0,50m hoch, teilweise mit Schlacke befestigt
- Einzeldepot C: 2.550m, neben der Umwehrung beiderseits Aufschüttung des Postenweges bis 6,00m Breite i/m 0,50m hoch, teilweise mit Schlacke befestigt
- Einzeldepot D: 2.850m, neben der Umwehrung beiderseits Aufschüttung des Postenweges bis 6,00m Breite i/m 0,50m hoch, teilweise mit Schlacke befestigt.

Postenweg im Einzeldepot C, nach dem Plan von 1918. Südlich des Einzeldepots C verlief der Postenweg. Heute sind dort Gärten der Besitzer angelegt bzw. Häuser entstanden an der Lennestraße
Quelle: Stadtarchiv Greven

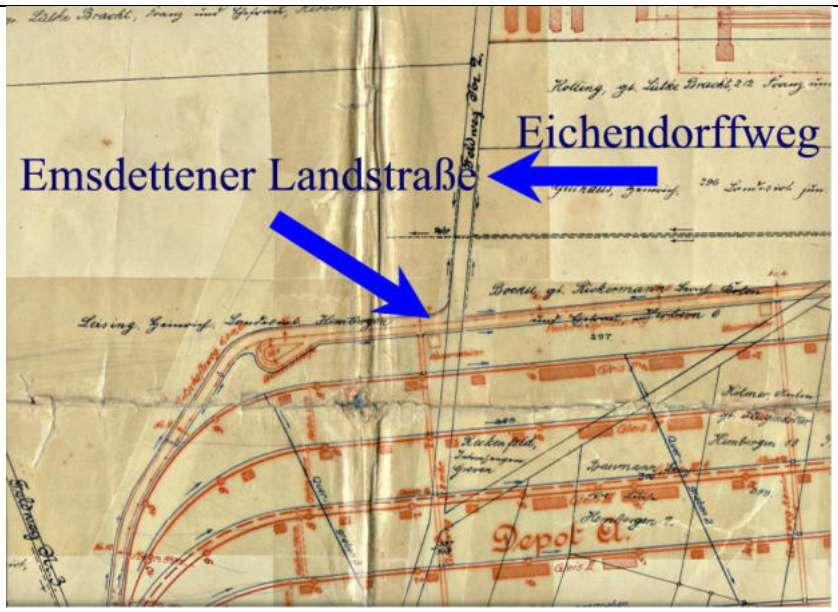
Ein Teil der Postenwege konnte zugleich von den Landwirten als Wirtschaftsweg genutzt werden, denn sie mussten auch weiterhin zu ihren Ländereien gelangen können, die durch den Wegfall einiger alter Wege sonst nicht zugänglich gewesen wären. Verwendung nach dem Depotbau: Aufgrund der brisanten Materialien in den Schuppen, sowohl die Munition als auch die Sprengstoffe nach Ende des Ersten Weltkrieges, lassen vermuten, dass die Bewachung des gesamten Depots durch Begehung der Postenwege stattgefunden hat. Im Verlauf der ersten Jahre nach der Besiedlung wurden zunächst auch diese jeweils am Rand der Blocks liegenden Wege als Zuwegung genutzt, aber dann an einigen anderen Stellen für den „Eigenbedarf“ in Anspruch genommen. Das trifft zum Teil sowohl für den Block A, als auch für den Block B zu. Im Block C verschwanden beide Wege im Laufe der 1930er Jahre. Heutige Verwendung: Folgende Postenwege sind noch ganz bzw. zum Teil vorhanden: Block A: westlicher Teil des Wibbeltweges, Block B: südlicher Teil des Eichenweges, Block C: keine mehr vorhanden. Block D: der Kuckucksweg.

Kuckucksweg im Block D, 1989
Foto: Manfred Rech

Eichenweg im Block B, 2000
Foto: Manfred Rech

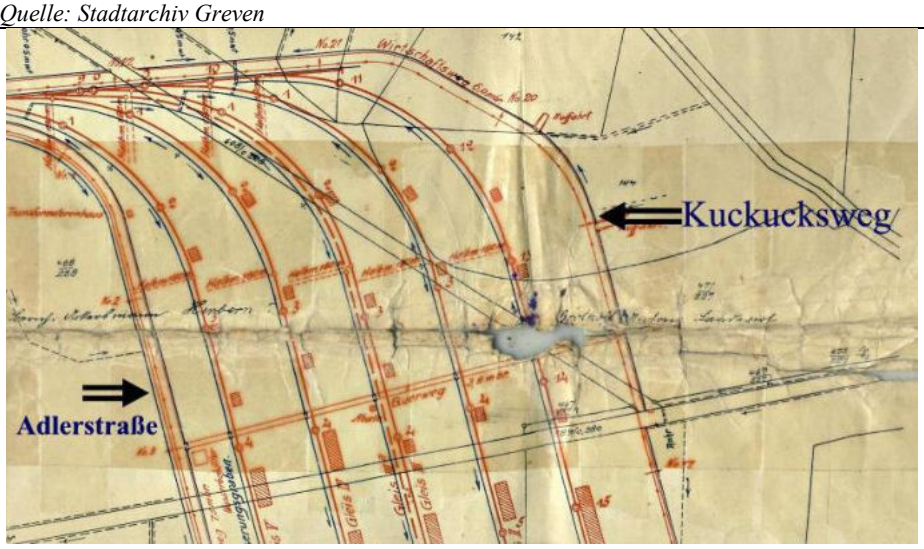
2000: Nicht viel zu erkennen: Am südlichsten Teil vom Block C befand er sich, dieser Postenweg. Heute stehen hier Häuser
Foto: Manfred Rech

Wibbeltweg im Block A, 1989
Foto: Manfred Rech



Posten- und Spritzenweg - heute: Emsdettener Landstraße. Hier schlugen die Militärs gleich zwei Fliegen mit einer Klappe: Nutzung des Weges durch das Wachpersonal und als Fahrweg für die Motorspritze der Depot-Feuerwehr
Quelle: Stadtarchiv Greven

Im Block B die Wiesenstraße und der Eichenweg
Quelle: Stadtarchiv Greven



Im Block D die Adlerstraße und der Kuckucksweg
Quelle: Stadtarchiv Greven

Posten- und Spritzenwege in den vier Einzeldepots - heute: Emsdettener Landstraße, Wiesenstraße und Adlerstraße

Jedes Einzeldepot hatte einen Posten- und Spritzenweg, der zu den beiden Wasserbehältern führte, um sich dann mit dem Postenweg oder Wirtschaftsweg rund um das jeweilige Einzeldepot zu vereinen. Spritzenweg deshalb, weil hier die Motorspritze (Löschfahrzeug) entlang fahren sollte. Posten- und Spritzenwege rund um die einzelnen Depots sollten für die Bewachung der gesamten Anlage als auch für mögliche Einsatzfälle zur Verfügung stehen. Diese Wege sind heute noch fast alle vorhanden.
Im Block A ist es die Emsdettener Landstraße und der von Nord nach Süd verlaufende Teil des Wibbeltweges.

Im Block C sind keine dieser Wege mehr vorhanden. Die heutige Verbindung - aus Greven kommend - von Reckenfeld zu seinem Nachbarort Emsdetten, bestand zu Zeiten des Depots noch nicht. Im Depot diente der Weg als Posten- und Spritzenweg, deshalb, weil an diesem Weg die beiden Wasserbehälter für das Depot A lagen. Bauzustand 1919: An den vier Spritzenwegen in den Einzeldepots standen je zwei Wasserbehälter. Die Wege sollten eine zügige Zufahrt zu allen Teilen des jeweiligen Einzeldepots bei Explosionen und Bränden ermöglichen.

Sämtliche der vier Wege in den Einzeldepots waren 800 Meter lang und mit grober und feiner Kesselasche befestigt, etwa 15cm stark in 3,00 Meter Breite.

Verwendung nach dem Depotbau: Die Wege wurden direkt nach dem Bau als Zufahrtswege genutzt, denn hier lagen keine Gleise und so konnten zum Beispiel von Pferden gezogene Karren mit Materialien transportiert werden. Im Block C haben die Siedler diesen Weg frühzeitig als Teil ihres Grundstückes umfunktioniert. Damit war eine Zuwegung zu den Häusern gesperrt. Heutige Verwendung: Diese Wege wurden im Verlauf der Jahre zu befestigten Straßen ausgebaut.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

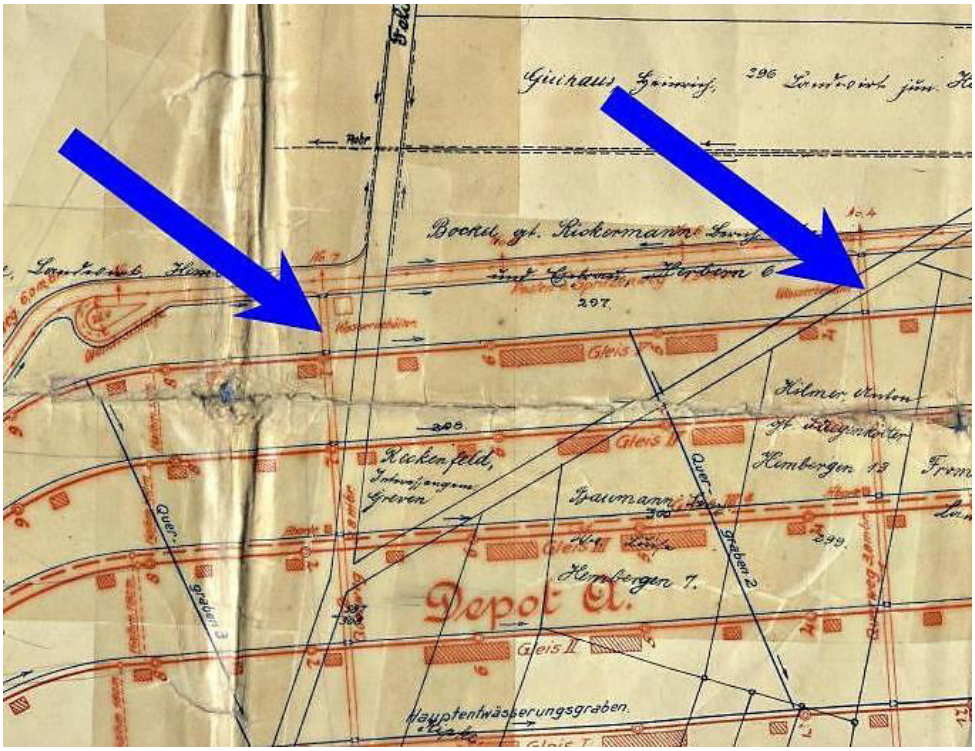
Querwege in den Einzeldepots A-D - heute: Querwege in den Blöcken

Bauzustand 1919: Die Querwege in den Einzeldepots dienten einzig und allein zum schnelleren Erreichen der Explosions- und Brandherde. In jedem Depot wurden davon gleich zwei angelegt. Folgende Querwege wurden gebaut

- Einzeldepot A 680m Querwege (2x340m) mit Packlage aus Hochofenschlacke und grober und feiner Beschotterung 20cm stark in 3,00m Breite
- Einzeldepot B 650m Querwege (2x325m) mit Packlage aus Hochofenschlacke und grober und feiner Beschotterung 20cm stark in 3,00m Breite
- Einzeldepot C 680m Querwege (2x340m) mit Packlage aus Hochofenschlacke und grober und feiner Beschotterung 20cm stark in 3,00m Breite
- Einzeldepot D 650m Querwege (2x325m) mit Packlage aus Hochofenschlacke und grober und feiner Beschotterung 20cm stark in 3,00m Breite.

Verwendung nach dem Depotbau: Die Querwege hatten während des Betriebes im Depot nur nachrangige Bedeutung. Erst als die Siedler hier eintrafen bzw. wohnten, waren die Querverbindungen zu den einzelnen Straßen eine willkommene Abkürzung. Heutige Verwendung: Alle Querwege dienen heute als Fahrstraßen zum Erreichen der gewünschten Ziele.

- Einzeldepot A: Theodor-Storm-Weg und Wibbeltweg
- Einzeldepot B: Ginsterweg und Pappelweg
- Einzeldepot C: Ruhrstraße und Steverweg



Die beiden Querwege nach dem Plan von 1918 im Depot A
Quelle: Stadtarchiv Greven

- Einzeldepot D: Elsterweg und Schwalbenweg.

Seitenweg am Abstellbahnhof

heute: Straße Grüner Grund (bis 1970 Grüner Weg). Bauzustand 1917: Bauausführung: „Von der Blockstelle Hembergen bis Abzweig zum Verwaltungsbezirk 830 Meter Länge. 8,00 Meter breit mit Packlage, Schotter und Splitt befestigt - Entwässerungsgraben beiderseits", so die offizielle Baubeschreibung nach Durchführung im Jahr 1917.

Verwendung nach dem Bau: Dieser zweite Weg am Abstellbahnhof (der andere ist der Hembergener Weg) hatte jahrzehntelang nur eine nachrangige Bedeutung, da hier die Besiedlung erst ab Januar 1970 begann.

Heutige Verwendung: Der Grüne Grund als Straße ist Hauptverkehrsader für die an der Südseite des ehemaligen Abstellbahnhofs wohnenden Menschen, und im Besonderen der zwischen Straße Grüner Grund und dem Walgenbach wohnenden Anlieger: Grüner Winkel, Grüner Ring, Am Walgenbach, Zum Wiesengrund und Am Schienenweg.

Sonstige Wege

Bauzustand 1919: Schon vor dem Bau des Depots gab es viele Wege, die sich durch die Gemarkung Reckenfeld zogen. Die für die Landwirte wichtigeren Wege sind im Kapitel „Wege aus dem 19. Jahrhundert“ beschrieben. An dieser Stelle sollen andere Wege genannt werden. Zum Beispiel die, die direkt über den Walgenbach führten. Diese Wege wurden bei den Depotarbeiten gleich mitgemacht. Andere Wege blieben so, wie sie auch vorher waren. Verwendung nach dem Bau: Diese Wege hatten auch nach dem Bau des Depots nur eine untergeordnete Bedeutung.

Heutige Verwendung: Heute werden auch diese Wege von den Bewohnern genutzt: Bei Spaziergängen, bei Radfahrten oder auch als Schleichwege mit dem Auto.

Diesen Weg bezahlte der Landwirt Schulze Grotthoff im Jahr 1918
Foto: Manfred Rech

Fußweg entlang der Eisenbahnstrecke Münster – Rheine - Wie kam es zu dem Fußweg?

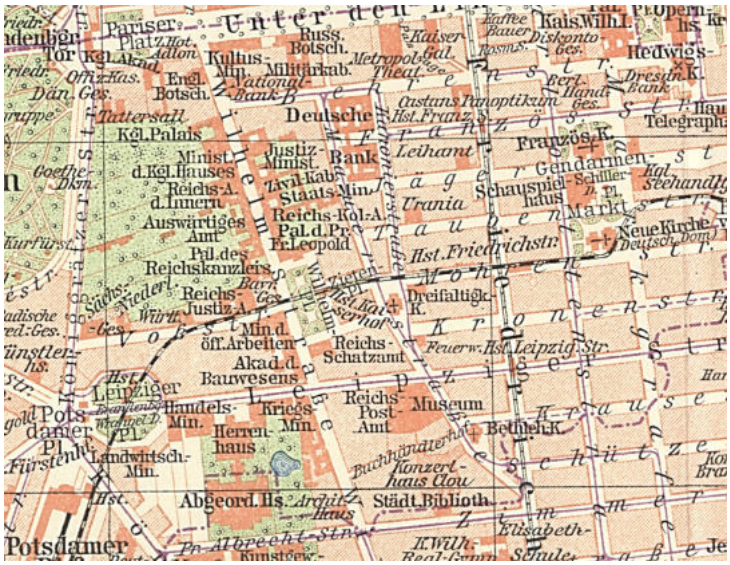
1918 beantragte Landwirt Schulze-Grotthoff beim Amt Greven den Bau eines Fußweges von Herbern zum Bahnhof Hembergen. Und wie auch heute noch erkennbar, ist dieser Weg gebaut worden.

Am 2. Januar 1918 teilte die Königliche Eisenbahndirektion Münster dem Amt Greven mit, dass der Gutsbesitzer Schulze-Grotthoff in Herbern namens der dortigen Bauerschaft die Herstellung eines Fußweges nach dem neuen Haltepunkt Hembergen von km 190,920 bis zum Wege bei km 189,675 beantragt hat, weil der Haltepunkt nur auf Umwegen von der Bauerschaft Herbern aus zu erreichen sei. Die Eisenbahndirektion zu dem Antrag: „Gegen die Anlage dieses Fußweges bestehen keine Bedenken, der kann jedoch nur von km 189,740 bis 189,758 und von km 189,925 bis 190,526 auf dem Bahngelände angelegt werden. Im Übrigen muss Privatgelände benutzt werden. Wir sind bereit, den Weg und die beiden in km 187,74 und 190,34 anzulegenden Fußgängerbrücken auf Kosten des Antragstellers anzulegen und zu erhalten. Schulze-Grotthoff und seine Hintermänner werden voraussichtlich bereit sein, für diese Kosten der Gemeinde aufzukommen.“

Am 21. Februar 1918 fuhr Anton Schulze-Grotthoff nach Greven und gab dort zu Protokoll: „Ich verpflichte mich der Gemeinde Greven l.d.E. gegenüber, die Kosten, welche die Anlage und Unterhaltung des projektierten Fußweges entlang der Eisenbahn Greven-Emsdetten von km 190,620 bis zum Wege bei km 189,675 verursacht, der Gemeinde Greven l.d.E. zu erstatten. Ebenso verpflichte ich mich zur Erstattung der Anerkennungsgebühr und sonstigen Unkosten. Ferner werde ich der Gemeinde Greven im Bedarfsfalle die nötigen Arbeitskräfte und Fuhrwerke - letztere kostenlos -, zur Verfügung stellen.

Vorzeitige Abnahme und Bericht der landespolizeilichen Prüfung des Gleisanschlusses und der verschiedenen Gleis- und Wegeanlagen im Nahkampfmitteldepot Hembergen

Das Kriegsministerium in Berlin hatte es sehr eilig: Die Bauarbeiten an den Gleisanlagen waren an einigen Stellen noch im vollen Gange, dennoch: die Depotanlage musste für den Gütertransport freigegeben werden! Denn: obwohl



Das Kriegsministerium und andere Ministerin in Berlin
Quelle: Atlas

nur etwa 18 Kilometer statt der geplanten 29 Kilometer Gleise in den vier Einzeldepots lagen, die Baustoffe für den Schuppen- und Häuserbau mussten transportiert werden.

Noch an Silvester des Jahres 1917 stellte das Militär-Eisenbahnbauamt über die Königliche Eisenbahndirektion beim Regierungspräsident in Münster den „Antrag auf landespolizeiliche Prüfung des Entwurfes für die Gleisanlagen des Nahkampfmitteldepots Hembergen“, und weiter: „Die Heeresverwaltung beabsichtigt, links der Eisenbahnstrecke Münster-Rheine bei der Blockstelle Hembergen ein Nahkampfmitteldepot zu errichten. [...] Das stellvertretende

Generalkommando des VII. Armeekorps legt *(siehe Anhang Nr. 36),* um Spionage zu verhindern, Wert darauf, dass der Entwurf nicht in der breiten Öffentlichkeit bekannt wird. Teutschbein.“

Das Projekt schien doch eine geheime Sache zu sein, denn auch das stellvertretende Generalkommando VII. Armeekorps teilte dem Regierungspräsidenten am 21. Januar 1918 mit, „[...] dass sie Wert darauf legen, dass aufgrund von Spionagegefahr von der vorgesehenen Auslegung der Pläne in diesem Fall ausnahmsweise abgesehen wird.“

Am 28. Januar 1918 teilte der Regierungspräsident den Termin für die Abnahme der Gleisanlagen des Nahkampfmitteldepots dem Militär-Eisenbahnbauamt mit: „Zur landespolizeilichen Prüfung des Entwurfes betreffend die Feststellung eines an dem Haltepunkt Hembergen in das Reckenfeld abzweigenden Gleisanschluss sowie die Anlagen von Anfuhr-, Abfuhr- und Aufstellungsgleisen daselbst habe ich auf Freitag, den 8. Februar 1918, festgelegt.“ Gleiches Schreiben ging an die Königliche Intendantur, Münster und an Amtmann Hueske in Greven.

Amtmann Hueske bat die Gemeindevorsteher beizuwohnen und den Termin öffentlich und ortsüblich bekannt zu machen, setzte die Landräte der Kreise Münster und Burgsteinfurt sowie den Amtmann in Nordwalde, das Königliche Meliorationsbauamt, Münster, und die Königliche Eisenbahndirektion Münster von dem Termin in Kenntnis.

„An der Kirche bekannt gegeben, Greven den 3. Februar 1918“, antwortete Hauptwachtmeister Göcke dem Amt Greven. Der Termin am 8. Februar 1918 findet statt.

Der ausführliche Bericht der landespolizeilichen Prüfung des Entwurfes des Gleisanschlusses des Nahkampfmitteldepots Hembergen bei dem Haltepunkt Hembergen (Bahn-Kilometer 190,62 der Strecke Münster - Rheine und der verschiedenen Gleisanlagen auf dem Depot) in Auszügen.

Anwesende

Landespolizeiliche Behörde (RP in Münster)	Regierungs- und Geheimer Baurat Jaspers
Königliche Eisenbahndirektion in Münster (KED)	Geheimer Baurat Storck
	Geheimer Regierungsrat Hövener
Stellvertretende Intendantur des VII. A.K.	Ingenieur und Baurat Gödtke von Adlersberg
Meliorations-Bauamt, Münster	Baurat Herrmann
Eisenbahn-Betriebsamt, Rheine	Regierungs-Baumeister Wyszynski
Garnisonsverwaltung, Münster	Garnisons-Verwaltungsinspektor Hansmann
Amt Greven	Amtmann Hueske
	Gemeindevorsteher l.d.E. Howest-Engberding
Amt Nordwalde	1. Amtsdirektor Wulff
	Gemeindevorsteher Flothmann
Militär-Eisenbahn-Bauamt	Landesinspektor Teutschbein.

(Anm.: Das Militär-Neubauamt Münster war nicht vertreten, denn seine Arbeiten erfolgten im Anschluss an die Freigabe der Gleisanlagen)

Viele Beteiligte, darunter die Grundbesitzer Schulze-Grotthoff, Brockmann, Berkenheide, Mersmann und der Kreisboniteur Hammann aus Münster waren anwesend. Verhandelt wurde in Hembergen im Baubüro der Heeresverwaltung am 8. Februar 1918. Das Ergebnis der Prüfung in Auszügen:

Im Allgemeinen:

- Die Regulierung des Walgenbaches ist bereits zur Durchführung gelangt, ferner ein großer Teil der Gleise und der Entwässerungsanlagen, so dass die Beteiligten schon bei dem Hochwasser im vorigen Monat die Wirkung der letzteren beurteilen konnten.

Im Besonderen:

- An der Einmündung des Feldweges 4 in den Hembergener Weg ist zwecks Ermöglichung einer bequemen Einfahrt eine Abflachung der scharfen Weg-Ecke nach Osten zu, vorzunehmen
- Der Krümmungshalbmesser des Weges ist wegen Verkehrs von Langholzfuhren auf 25,0m zu vergrößern
- Landwirt Mersmann will für seine Parzelle 556/307 *(Anm.: An der südöstlichen Ecke des Einzeldepots D)* eine Auffahrt. Der Vertreter des Militär-Eisenbahn-Bauamtes sagt die Herstellung zu *(Anm.: Im Plan vom April 1918 sind zwei Auffahrten eingezeichnet. Es handelt sich um das Gelände südlich vom Depot D)*
- Landwirt Schulze-Grotthoff aus Herbern beantragt die Herstellung von zwei Auffahrten zu seinen Parzellen 142 und 144. Der Vertreter des Militär-Eisenbahn-Bauamtes sagt die Herstellung zu
- Landwirte Grotthoff, Brockmann und Berkenheide befürchten, dass durch die Anlage des Depots, im Besonderen durch die Herstellung der vielen Gräben den an ihren Grundstücken (Parzellen 137 und 101a) vorbeifließenden Gräben das Wasser schneller als bisher zugeführt wird und dadurch ihre Grundstücke (namentlich das Hausgrundstück von Berkenheide und Brockmanns Kotten) in Zukunft unter Überschwemmungen zu leiden haben werde. Seitens des Vertreters des Militär-Eisenbahnbauamtes wird Prüfung zugesagt
- Gemeindevorsteher Howest-Engberding *(Anm.: Howest-Engberding ist seit 1894 als Gemeindevorsteher Greven l.d.E. tätig)* bemerkt, dass bei dem Hochwasser im vorigen Monat ein großer Teil der zwischen der Chaussee Hembergen - Emsdetten und der sogenannte „Mühlenweg“ (Feldweg) gelegenen Grundstücke überschwemmt gewesen seien wie nie zuvor. Er führt dies auf den raschen Zufluss des Wassers in Folge der Regulierung des Walgenbaches zurück. Landesinspektor Teutschbein erwiderte darauf, dass bei dem letzten Hochwasser sämtliche im Ems-Tal gelegenen niedrigeren Grundstücke durch die Regulierung des Walgenbaches überschwemmt worden seien. Baurat Hermann führt aus, dass schon im Jahr 1912 + 1913 Klagen gegen die Regulierung des Walgenbaches geführt worden seien. Dennoch wird der Antrag geprüft.

Unterschriften des Berichtes: Jaspers, Hövener, Storck, Teutschbein, Herrmann Gödtke von Adlersberg.

Die Genehmigungsurkunde für den Bau und Betrieb des Anschlussgleises des Depots wurde niemals ausgestellt. Dennoch wurde das Depot schon bald in Betrieb genommen. Viele Gründe von Seiten des RP als auch von der Militärverwaltung wurden angeführt, die keinen endgültigen schriftlichen Abschluss zulassen. Einige Gründe sind zu nennen:

- Am 13. Mai 1918 teilte der RP der stellv. Intendantur mit, dass die endgültige Feststellung des Planes noch nicht erfolgen kann, weil die Entwässerungsverhältnisse noch nicht genügend geklärt sind bzw. die Einigung der Einspruchsverfahren mit dem Militär-Eisenbahn-Bauamt und dem Meliorations-Bauamt noch ausstehen
- Am 20. Juli 1918 bittet das Militär-Eisenbahn-Bauamt den RP um weitere Verlängerung bis 1. September 1918
- Das Militär-Eisenbahnbauamt teilte am 20. November 1918 dem Königlichen Meliorations-Bauamt mit: Inzwischen sind die Durchlässe Station 13+90 und 25+53 *(Anm.: Es folgten noch weitere Durchlässe, aber die liegen östlich der Bahn)*
- Erneut wurden Fristverlängerungen beantragt: Der letzte Antrag um Verlängerung an den RP wurde für den 1. Dezember 1918 gestellt.

(Anm.: Doch zu diesem Zeitpunkt war der Krieg bereits zu Ende).

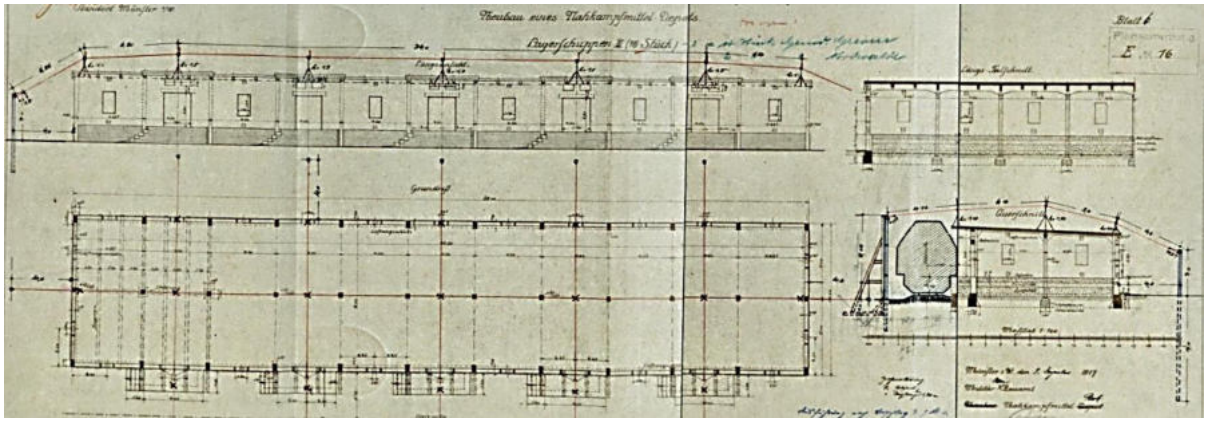
2.2.3 Bau der Schuppen

Wegen der enormen Explosionsgefahr wurde zwischen den einzelnen Schuppen ein Abstand von 50 Meter eingehalten, und das gesamte Depot in vier Einheiten untergliedert, die wiederum etwa 450 Meter auseinander lagen. In den vier Einzeldepots A, B, C
und D – heute: Blöcke A, B, C und D - entstanden insgesamt 208 Schuppen. Es gab drei Schuppentypen: 168 Stück Typ A mit 70 Quadratmeter Lagerfläche, 24 Stück Typ B mit 300 Quadratmeter Lagerfläche und 16 Stück Typ C mit 500 Quadratmeter Lagerfläche.

Schuppen Typ A. Die Breite des Schuppens betrug zehn Meter, die Rampe war vier Meter breit. Vor solch einem Schuppen konnte aus einem Munitions-Güterwaggon Munition ein- und ausgeladen werden - hier: Schuppen C 41
Quelle: Eckhardt

Schuppen Typ B. Vor solch einem Schuppen konnten drei Güterwaggons gleichzeitig be- und entladen werden - hier: Schuppen A 26
Quelle: Gerd Strotmann

Schuppen Typ C. Der größte aller Schuppen war der Typ C mit einer Breite von 50 Metern. Hier konnten gleichzeitig fünf Waggons be- bzw. entladen werden. Hier: Schuppen-Nummer 86 im Block C
Quelle: Gerd Strotmann



Die „D-Züge“, wie die Reckenfelder Siedler die 50-Meter langen Schuppen bezeichneten, als Entwurf im Dezember 1917. Nach kleineren Korrekturen, wurden 16 – so wie hier auf der Zeichnung - davon im Depot gebaut
Quelle: Stadtarchiv Greven

Schuppen Typ A (70qm) - Bauzustand 1919 - heute: Wohnhäuser

Während der Bauzeit entstanden 168 Schuppen vom Typ A mit jeweils 70qm Lagerfläche. Verwendung nach dem Depotbau: Zunächst lagerte in fast allen Schuppen in den Einzeldepots A, C und D Munition. Zwei Jahre später waren es dann hochbrisante Sprengstoffe. Und ab 1925/1926 wurden aus den Schuppen die ersten Wohnhäuser gebaut. Heutige Verwendung: Heute sind etwa 80 Prozent der damaligen Schuppen noch als solche zu erkennen.

Schuppen Typ B (300qm) Bauzustand 1919 - heute: Wohnhäuser

Während der Bauzeit entstanden 24 Schuppen vom Typ B mit jeweils 300qm Lagerfläche. Verwendung nach dem Depotbau: Zunächst lagerte in fast allen Schuppen in den Einzeldepots A, C und D Munition. Zwei Jahre später waren es dann hochexplosive Sprengstoffe *(siehe Anhang Nr. 47 und Anhang Nr. 64)*. 1925/1926 wurden aus einigen dieser Schuppen Wohnhäuser gebaut. Und das setzte sich dann fort, je nachdem, wie die neuen Eigentümer das dafür nötige Geld hatten und Baumaterialien besorgen konnten. Heutige Verwendung: Nicht alle mittleren Schuppen wurden komplett zu Wohnhäusern aus- und umgebaut. Ein Teil der 24 Bauten ist jedoch noch als 30-Meter-Schuppen zu erkennen.

Schuppen Typ C (500qm) Bauzustand 1919 - heute: Wohnhäuser

Während der Bauzeit entstanden 16 Schuppen vom Typ C mit jeweils 500qm Lagerfläche. Verwendung nach dem Depotbau: Zunächst lagerte in fast allen Schuppen in den

Einzeldepots A, C und D Munition. Zwei Jahre später waren es dann hochexplosive Sprengstoffe. 1925/1926 wurden aus den Schuppen die ersten Wohnhäuser gebaut. Und das setzte sich dann fort, je nachdem, wie die neuen Eigentümer das dafür nötige Geld hatten und Baumaterial besorgen konnten. Heutige Verwendung: Nur wenige dieser Schuppen vom Typ C wurden in ihrer Länge von 50 Meter komplett als Häuser umgebaut. Mehrere Schuppen wurden abgerissen oder nur zum Teil als Wohnhäuser aus- und umgebaut.

Rampe der Schuppen - heute: Unterschiedliche Gestaltung der Hauseingänge

Bauzustand 1919: Alle Schuppentypen - egal ob vom Typ A, Typ B oder Typ C hatten zum Be- und Entladen eine Rampe. Verwendung nach dem Depotbau: Die Rampen wurden sowohl beim Be- und Entladen von Materialien während des Ersten Weltkrieges und auch danach genutzt, sei es für Munition als auch für Sprengstoffe. Von den Eigentümern wurden die Rampen hauptsächlich genutzt, um in das Haus zu gelangen. Zunächst sah alles ziemlich einheitlich aus, erst in späteren Jahren konnte man die unterschiedliche Bauweise in Augenschein nehmen.

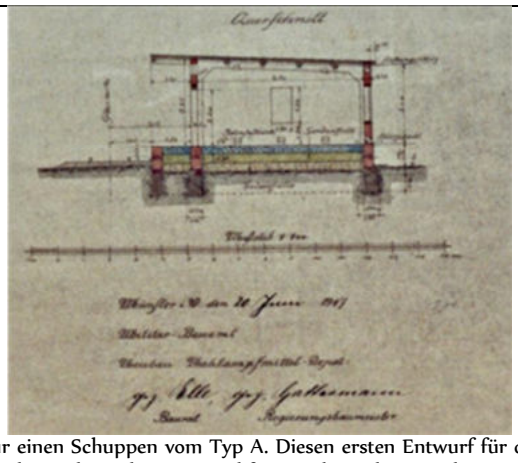
Bauausführungen

Die Schuppen hatten eine einheitliche Bauausführung: Einräumiger, eingeschossiger Schuppen, davor Rampe mit Treppe(n). Betongrundmauern, Schlackensteinrohbausockel darüber Eisenbetonpfeiler und Betondachbinder. Füllmauerwerk beiderseits geputztes Schwemmsteinmauerwerk. Eisenbimsbetondach mit einfacher Ruberoid-Deckung über die Rampe vorgezogen. Klinkervollschichtfußboden mit Betonunterlage und Sandfüllung, 1,10m über Gelände. Rampe und Treppe aus Beton mit Zementestrich. Fensteröffnungen mit Lukenläden aus Holz mit Blechbeschlag, Schutzfenster mit Maschendrahtbespannung und losen Einsatzfenstern mit Verglasung. Eingangstor aus Holz mit Blechbeschlag, verstellbare Eisenjalousie über dem Tor. Kleine Entlüftungsklappen aus Eisen. Blitzableiter und elektrische Brennstellen gehörten mit zur Ausstattung!

Die Schuppen in den Einzeldepots A, B und D hatten diesen Bauzustand, sogar die Beschriftung mit der Schuppen-Nummer war vorhanden. Nur im Depot C sah das anders aus. Als Beispiel soll der 30m-Schuppen C 6 dienen, da heißt es: „Bauausführung wie beschrieben, jedoch nicht verputzt, es fehlt an den Wänden ein 15cm breiter Streifen. Rampe nur vor den Eingängen mit rauem Bretterfußboden, provisorische Rampentreppen aus Holz.“

Jeder Schuppen vom Typ A konnte 30 Tonnen Munition aufnehmen.

(siehe Anhang Nr. 57 + Anhang Nr. 58 + Anhang Nr. 59)



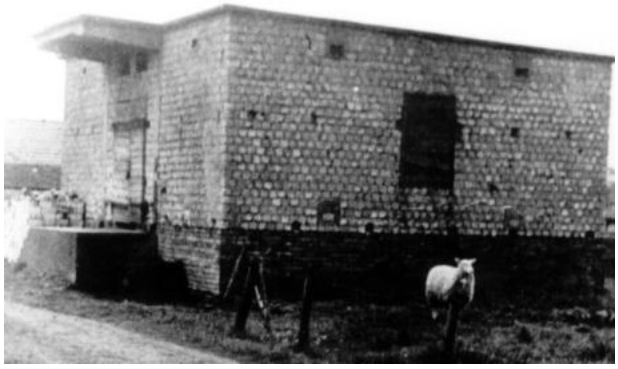
Plan für einen Schuppen vom Typ A. Diesen ersten Entwurf für die noch zu bauenden Schuppen modifizierte das Militär-Neubauamt in Münster im Juni 1917
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 2182

Der vorletzte Schuppen in der ersten Reihe im Block D (D 9). Die Schwellen, die noch gelegt werden sollten, liegen bereit. Der Schotter für die noch zu legenden Gleise ist bereits verteilt.
Sämtliche Schuppen in den Depots A, B und D hatten - wie auch dieser Schuppen - eine Nummerierung
Quelle: Alfred Riese

(Anm.: Die Munitionsschuppen wurden nach den Plänen (siehe obige Zeichnung aus dem Jahr 1917) ab Frühjahr / Sommer 1918 gebaut. Ein Teil der männlichen Bediensteten der Militärverwaltung holte nach dem Ende des Ersten Weltkrieges (11/1918) – ab Mai 1919 - Frauen und Kinder nach. Sie blieben, bis die Arbeiten beendet waren. Da in fast allen Schuppen zu dieser Zeit entweder Munition oder Sprengstoffe lagerten, richteten sich die Familien in den größeren Gebäuden (Verwaltungsgebäude, Wohlfahrtsgebäude etc.) wohnlich ein.

Erst die nachfolgenden Siedler – ab 1923 – konnten über Verträge mit der Eisenhandelsgesellschaft Ost (EHG) Schuppen käuflich erwerben. Zu den ersten Familien, die einen solchen Kaufvertrag unterzeichneten, gehörten u.a.: Börger (1923), Geitz (1923?), Melchers (2/1924), Schulte (1924?), Dabbelt (8/1925), Borgschulze, Fengler, Walter, Buschkühl, Tennie, Pröbsting, Brüning und Schnieder).

Originalschuppen A 46
Quelle: Georg Gauselmann



Originalschuppen C 3
Quelle: Günther Sperling

Originalschuppen Typ B
Der Schuppen B 14 aus dem einige Zeit später ein großes Wohnhaus wurde, und in dem u.a. die erste Postagentur untergebracht war
Quelle: Sandbaumhüter

Originalschuppen Typ A im Block D
Quelle: Günther Sperling

Um das Jahr 1927/1928 wurde im Block D diese Aufnahme gemacht, mit mehreren Originalschuppen vom Typ B und C
Quelle: Günther Sperling

Eine kleinere Auswahl von Häusern, die aus ehemaligen Schuppen entstanden:

Die Familie Daeumer im Block A hat es geschafft: Aus einem Schuppen haben sie sich ein Wohnhaus gebaut
Quelle: Daeumer

Dieses für damalige Verhältnisse schöne Haus stand im Block D. Man bedenke: Das Haus ist auf einem Schuppen aufgebaut worden
Quelle: Alfred Riese

Das erste Haus (Nr. 1) in der Lennestraße im Block C. Die helle Fassade macht sich gut im grauen Einerlei
Quelle: Fengler / Laurenz

Diese Familie nutzte Schuppen und Weg
Quelle: N. N.

Die Familie Baehr im Block D nutzt einen Schuppen v. Typ A
Quelle: Günther Sperling

Familie Hock baute sich diesen Schuppen vom Typ A im Block C auf und an
Quelle: Emilie van Raalte

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

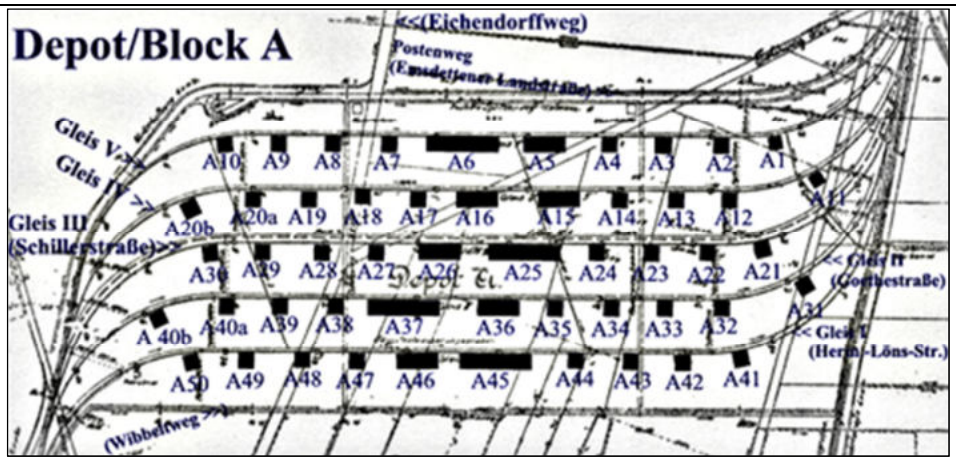
Einzeldepots A, B, C und D

Heute: Blöcke A, B, C und D. Bauzustand 1919: Der Zustand der einzelnen Depots nach Abschluss der Arbeiten hatte folgenden Stand: Der Bau der jeweils 52 Schuppen in den Depots A, B und D war bis auf kleinere bauliche Maßnahmen so gut wie abgeschlossen. Im Depot C waren die Arbeiten an den 52 Gebäuden noch nicht beendet.

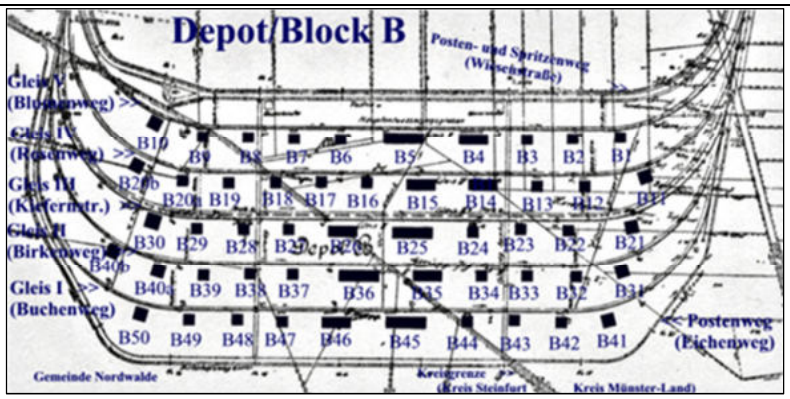
Die Gleise zu den Schuppen lagen in den Depots A, C und D bis etwa zum zweiten Querweg, und im Depot B lagen nur zwei Gleise, statt der geplanten fünf Gleise.

Verwendung nach dem Bau: In den Depots A, C und D lagen während des Ersten Weltkrieges größere Mengen Munition, und zu einem späteren Zeitpunkt auch hochexplosive Sprengstoffe.

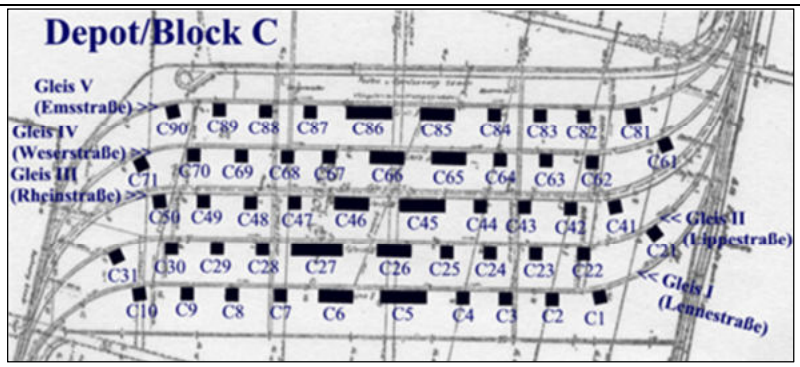
Heutige Verwendung: Aus den Einzeldepots A-D entstanden im Verlauf der Jahre ab 1925 Wohngebiete, sogenannte Blöcke A-D und aus den Schuppen bauten sich die Siedler Wohnhäuser!



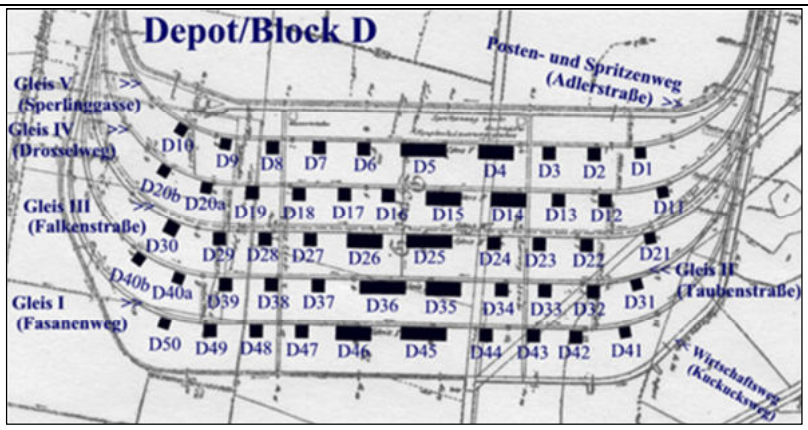
Plan der EHG – alle ergänzt von Manfred Rech
Quelle: Manfred Rech



Plan der EHG



Plan der EHG



Plan der EHG

2.2.4 Bau der Hochbauten und sonstige Einrichtungen

(Anm.: Das Landesfinanzamt verfasste folgendes Schreiben am 16. März 1923 an das Reichsschatzministerium: „Der Regierungspräsident hat am 7.3.1923 die Verwendung des ehemaligen Nahkampfmitteldepot Hembergen zur Unterbringung ausgewiesener Beamte des besetzten und des Einbruchsgebietes angekündigt. Die Unterbringung ausgewiesener Beamte kommt in Betracht für den

- *Rest des Doppelverwaltungsgebäudes A/C (das Gebäude ist teilweise belegt; vollständig ausgebaut).*
- *Die beiden Verwaltungsgebäude B und D (beide sind im Innern noch nicht fertig ausgebaut).*
- *Im Verwaltungsbezirk: Das Hauptverwaltungsgebäude (das Gebäude ist innen noch nicht vollkommen fertig).*
- *Die Hauptwache (das Gebäude ist innen noch nicht vollkommen fertig).*
- *Die Feuerwehr der Rest des Wohlfahrtsgebäude (das Gebäude ist innen noch nicht vollkommen fertig; Teile des Gebäudes sind z.Z. belegt).*
- *Bevor die Belegung der genannten Gebäude mit Beamtenfamilien angeordnet wird, müsste zunächst der jetzt fehlende Innenausbau fertiggestellt werden…“)*

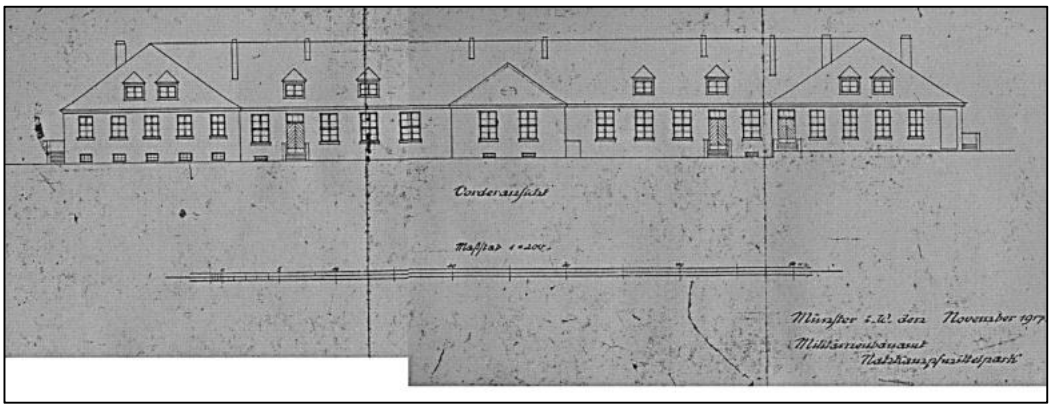
Während in den anderen beiden Nahkampfmitteldepots (Bentschen und Kelsterbach) die Anzahl der Hochbauten (Verwaltungsgebäude etc.) eng bemessen wurde, fand dies im Depot Hembergen eine großzügigere Berücksichtigung. Gebaut wurden:

Bauzustand 1918: Das Gebäude war vollständig ausgebaut und wurde ab August 1918 genutzt.
Während der ersten Phase der Bauarbeiten diente eine Baracke in Nähe des noch zu bauenden Doppelverwaltungsgebäudes als Kantine. Später, etwa ab August 1918, nachdem das Gebäude fertiggestellt war, wurde die Kantine in das fertige Gebäude verlegt. Die Kantine wurde auch vom Militär genutzt.

Dass ausgerechnet das größere der insgesamt drei Verwaltungsgebäude für die Einzeldepots an dieser Stelle gebaut wurde, hatte u.a. den Grund, dass ganz in der Nähe - nämlich nur zwanzig Meter davon entfernt -, sich der Walgenbach befand. Da fiel es den Militärs nicht schwer, die Küchen- und Kantinenabfälle in den nahen Graben ableiten zu lassen. Nach Fertigstellung sollten zeitweise 283 Personen in dem Gebäude für die Versorgung und Verpflegung aufgenommen werden können. Nach Ende der Bauarbeiten ergab sich folgendes Bild:

- 6.186,86cbm umbauter Raum
- 997,88qm Baufläche
- Betongrundmauern, Ziegelmauerwerksockel gefugt, aufgehende Wände geputzt, Keller, Erd- und Dachgeschoß, Kellerfußboden: Klinkerflachschicht. Kellerdecke: Ebene Ziegeldecke mit Eiseneinlage zwischen I-Trägern. Erdgeschoßdecke: Balkendecke mit Deckenputz, Fußbodenbelag teils Holz, teils Kunststeinplatten. Bodenräume: Holzfußboden, abgewalmtes Satteldach mit S-Ziegeln gedeckt.

Doppelverwaltungsgebäude für die Einzeldepots A + C – heute: Restaurant Deutsches Haus



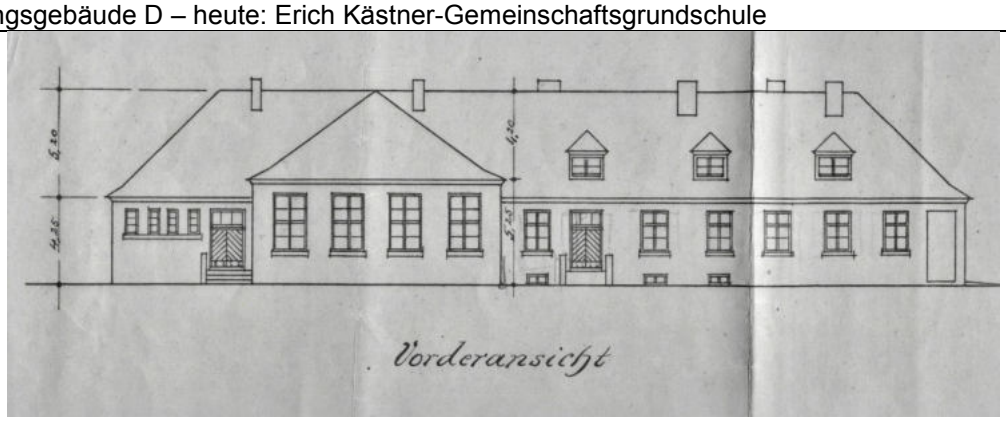
Das Doppelverwaltungsgebäude für die beiden Einzeldepots A und C. Plan vom November 1917
Quelle: Michael Hillmann

Verwendung nach dem Depotbau:

- Das Doppelverwaltungsgebäude wurde im Dezember 1919 vom Neben-Artilleriedepot Hembergen - in dem sich die Geschäftszimmer befanden - benutzt. Die Familie des Depotleiters zog im Mai 1919 in das Haus ein. Ab April 1920 wird die Familie Karl Thüül in diesem Gebäude als darin wohnend, geführt. Auch der Kaufmann Christian Geitz wird ab dem 1.11.1923 im Haus „Grevener Weg 1-2 + 4-6“ als darin wohnend geführt *(siehe Anhang Nr. 79) (Anm.: Es könnte sich hierbei sowohl um dieses Doppelverwaltungsgebäude als auch um das Verwaltungsgebäude für das Einzeldepot D handeln)*
- Die DAG hatte 1923 ein Geschäftszimmer eingerichtet und die EHG hatte ebenfalls hier ihr Domizil gefunden
- Ab dem 21.03.1924 betreibt Wilhelm Imm als Pächter hier eine Schankwirtschaft (Kantine) [...] (Kantine: 1 Theke, 1 langer Tisch, 1 lange Bank, 1 Ofen, 1 Spülwanne, 20 Biergläser, 12 Likörgläser. Wohlfahrtsraum: 2 Schränke mit 40 Fächern, 4 lange Tische, 8 lange Bänke, 1 Theke, 1 Ofen für Essen aufwärmen, 4 Kleiderrechen)
- Im Jahr 1927 pachtete Christian Geitz das unter dem Namen Kantine geführte Haus und benannte es in Reckenfelder Hof um.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Verwaltungsgebäude D – heute: Erich Kästner-Gemeinschaftsgrundschule



Das Verwaltungsgebäude für das Einzeldepot D aus dem Jahr 1917. Dieses Gebäude war baugleich mit dem Verwaltungsgebäude für das Einzeldepot B.
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 597

Das Verwaltungsgebäude für das Einzeldepot D wird 1926/27 zu einer (Volks)Schule umgebaut.
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 597

Bauzustand 1919: Das Gebäude ist baugleich mit dem Verwaltungsgebäude für das Depot B.
Nach Einstellung der Bauarbeiten 1918/1919 hatte das Gebäude folgenden Stand:

- 4.481,96 cbm umbauten Raum
- 658,20 qm Baufläche
- Gebäude mit 2 Vorsprüngen, Betongrundmauern, Ziegelmauerwerksockel gefugt, aufgehende Wände geputzt, Kellerfußboden: Klinker, Flach-Estrich Kellerdecke ebene Ziegeldecke mit Eiseneinlage zwischen I-Trägern, Keller-, Erd- und Dachgeschoß, Fußbodenbelag teils Holzfußboden, teils Kunststeinplatten Erdgeschoßdecke: Balkenlage mit Deckenputz
- Es fehlten u.a.: Lichtanlage, Be- und Entwässerung, Fußboden in den Wohlfahrträumen.
- Die Herstellungskosten für den Bau betrugen zu Kriegszeiten 175.000 Mark.

Verwendung nach dem Depotbau: Das Amt Greven musste notgedrungen - weil keine geeigneten Räume für eine Volksschule in Reckenfeld zur Verfügung standen -, von der EHG als Eigentümerin das Gebäude kaufen. Kaufpreis: 40.000,-- Mark. Das war 1926.
Das Gebäude, weil jahrelang wenig genutzt, war inzwischen äußerlich in keinem guten Zustand. Dennoch war der Kaufpreis zu niedrig. Wie viel Schüler und Schülerinnen mögen wohl in diesem Gebäude als damalige Volksschule unterrichtet worden sein?
Heutige Verwendung: Heute hat sich der Komplex um dieses Schulgebäude stark verändert, es werden jedoch weiterhin Kinder unterrichtet. Name der Schule: Erich Kästner-Gemeinschaftsgrundschule.
(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Verwaltungsgebäude für Einzeldepot B

Bauzustand 1919: Das Verwaltungsgebäude für das Depot B und das Verwaltungsgebäude für das Depot D waren baugleich, Das Verwaltungsgebäude für das Depot B verfügte über: 1 Aufenthaltsraum für Männer, 1 Aufenthaltsraum für Frauen, 1 Kantine, 1 Raum für die Aufsicht, Aborte, 2 Sanitätsräume, 1 Raum für die Wache, Vorhalle, 1 Geschäftszimmer, 1 Arbeitsstube, 1 Offizierszimmer, 1 Waschraum für Frauen, 1 Waschraum für Männer, 1 Küche, 1 Raum für die Essensausgabe, Flure. Es sollten 185 Personen in dem Gebäude für die Verwaltung des Einzeldepots B von hier aus versorgt werden können; eine Wohnung war nicht vorhanden.

Nach Einstellung der Bauarbeiten 1918/1919 hatte das Gebäude folgenden Stand:

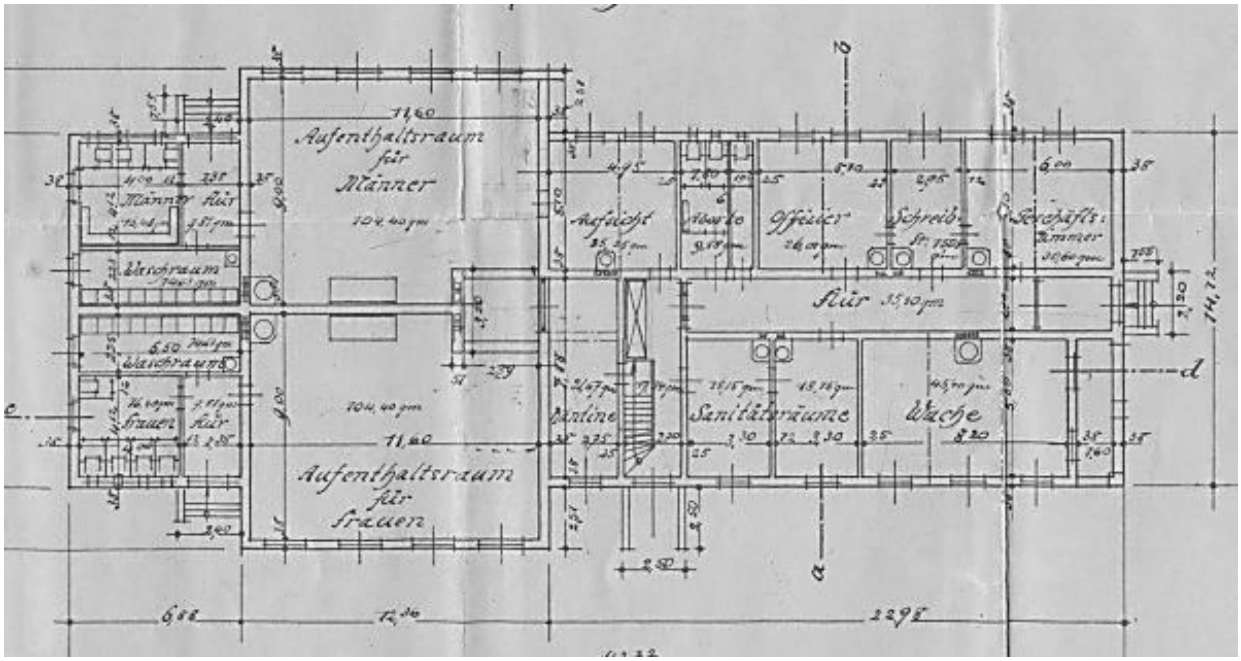
- 4.481,96 cbm umbauten Raum
- 658,20 qm Baufläche
- Gebäude mit 2 Vorsprüngen, Betongrundmauern, Ziegelmauerwerksockel gefugt, aufgehende Wände geputzt, Kellerfußboden: Klinker, Flach-Estrich Kellerdecke ebene Ziegeldecke mit Eiseneinlage zwischen I-Trägern, Keller-, Erd- und Dachgeschoß, Fußbodenbelag teils Holzfußboden, teils Kunststeinplatten Erdgeschoßdecke: Balkenlage mit Deckenputz.
- Es fehlten u.a.: Lichtanlage, Be- und Entwässerung, Fußboden in den Wohlfahrträumen. Gekostet hat das Gebäude 178.000,-- Mark, als Lebensdauer wurden 100-200 Jahre, da massiver Ziegelsteinbau, angesetzt.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Verwendung nach dem Bau:

- Während der Anwesenheit der EHG als Eigentümerin machte deren Direktor Ernst Ludwig Wilde einen komfortablen Sitz der Gesellschaft daraus: 'Villa Wilde', wurde nun das Gebäude genannt
- Hier wurde über die Besiedlung des ehemaligen Munitionsdepots beraten, Pläne entworfen und Verträge mit den einzelnen Käufern geschlossen
- Nach dem Konkurs der EHG wurde 1934 die Siedlungsgesellschaft Münster-Land m.b.H. neue Eigentümerin
- Unter dem Nationalsozialismus bürgerte sich der Name 'Gauschule' ein. Als Kinderheim wurde es auch genutzt
- In der Zeit des DP-Lagers nach dem Zweiten Weltkrieg dienten die Räume des Hauses einem polnischen Hospital, bis es dann nach Beendigung der Evakuierung einer anderen Zweckbestimmung zugeführt werden konnte: Zunächst im Pachtverhältnis zwischen Kirchengemeinde und politischer Gemeinde, danach im Eigenbesitz der katholischen Pfarrgemeinde - als Marien-Schwesternstation im Oktober 1956.

Heutige Verwendung: Das Altenheim Haus Marienfried hat seit dem 1. Januar 2005 einen neuen Träger: Die Christliche Krankenhaus-Trägergesellschaft (CKT). Im September 2006 wurde das Gebäude aus der Depotzeit abgerissen.



Das Verwaltungsgebäude für das Einzeldepot B aus dem Jahr 1917. Dieses Gebäude war baugleich mit dem Verwaltungsgebäude für das Einzeldepot D.

Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 597

Transformatorenhäuschen

Bauzustand 1919: Die Bauausführung nach dem Ende der Arbeiten:

- 108,70cbm umbauter Raum
- Ausführung: Kalkbetongrundmauern, aufgehendes Ziegelmauerwerk 1 Stein stark, abgewalmtes Satteldach mit S-Ziegeln gedeckt
- Jedes Transformatorenhaus hatte 4.500,-- Mark gekostet und hat eine Lebensdauer von 100 - 200 Jahren, „da massiver Ziegelsteinbau“, schreiben die Militärs im Jahr 1919.

Je ein Transformatorenhäuschen stand in den Einzeldepots A, C und D.

Im Depot B wurde kein Transformatorenhäuschen mehr gebaut.

Verwendung nach dem Depotbau: Die drei Gebäude wurden unterschiedlich in Anspruch genommen. Sie wurden sämtlich von Bewohnern genutzt. Ein ehemaliges Trafohäuschen wird noch heute als Wohnhaus genutzt

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Baracken

Für die Bauarbeiten im Depot wurden viele Baracken aufgestellt. Sie boten Schutz und Wärme. Gelegentlich dienten sie auch den Arbeitern als Schlafmöglichkeit.

Verwendung nach dem Depotbau: Einige - wahrscheinlich die gut erhaltenen - wurden nach dem Ersten Weltkrieg an Firmen verkauft. Andere wurden nach dem Ende der Bauarbeiten zum Teil als Wohnbaracken für die Hinzugezogenen genutzt.

Baracken, wie sie im Ersten Weltkrieg zur Anwendung kamen
Quelle: LWL

Am 1. Juli 1917 holte der im Depot arbeitende Felix Kippen seine Familie nach. In welcher der im Verwaltungsbezirk aufgestellten Baracken die Familie nun wohnte, ist nicht bekannt. Auch zwei Personen mit Namen Riebe (Wilhelm) wohnten seit dem 17. April 1920 (wahrscheinlich) in einer Baracke, und die Familie Wilhelm Imm wohnte seit dem 8. Februar 1921 am „Emsdettener Weg“ – der heutigen Industriestraße -; in welchem Gebäude ist jedoch nicht überliefert. *(Anm.: Über den weiteren Zuzug von Familien sowie über die ersten Geburten wird in einem der nachfolgenden Kapitel berichtet) (siehe auch Anhang Nr. 79).*

Wasserbehälter

Es wurden insgesamt zehn Wasserbehälter gebaut. Die Wasserbehälter waren Teil des umfangreichen Löschsystems. Heute stehen zum Teil Häuser auf ehemaligen Wasserbehältern.

Bauausführung: 12,99mBx12,37mTx,3,00mH mit Brunnenstube 2,26mBx2,26mTx2,00mH. Eingeschossiger Behälter aus Beton, Fußboden mit Estrich, Wände und Gewölbe mit Zement geputzt, Brunnenstube Ziegelmauerwerk geputzt, Tür mit Blendrahmen aus Holz. Das ganze Gebäude ist mit Ausnahme der Flächen am Eingang der Brunnenstube mit einem Erdwall umgeben und 50-70cm fest bedeckt.

Damit standen zu Löschzwecken 2.000cbm Wasser zur Verfügung.

Bauzustand 1919: Zu dem komplexen Löschsystem gehörten Wasserbehälter, Brunnen, Verbindungsleitungen und Hydranten. Insgesamt wurden für Löscharbeiten zehn Wasserbehälter gebaut.

Verwendung nach dem Depotbau: Einige Siedler haben sich auf den starken Fundamenten und breiten Mauern Häuser errichtet, weitere Wasserbehälter wurden als Gerätebunker oder als Kartoffelkeller benutzt, andere blieben einfach so stehen und vergammelten. Nach dem Zweiten Weltkrieg sprengten die Engländer die restlichen Wasserbehälter.

Die Wasserbehälter und deren Nutzung bzw. Verbleib im Einzelnen:

Block-A: 1. WB Tonnengewölbe gesprengt + Haus darauf gebaut - 2. WB: Tonnengewölbe gesprengt, nichts mehr da

Block-B: 1. WB: Tonnengewölbe abgetragen + Haus darauf gebaut - 2. WB: Haus darauf gebaut

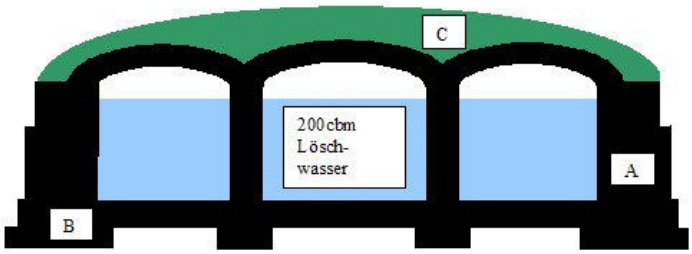
Block-C: 1. WB: Tonnengewölbe gesprengt + Haus darauf gebaut - 2. WB: Haus darauf gebaut

Block-D: 1. WB: Tonnengewölbe gesprengt - nichts mehr da - 2. WB: Tonnengewölbe gesprengt, nichts mehr da

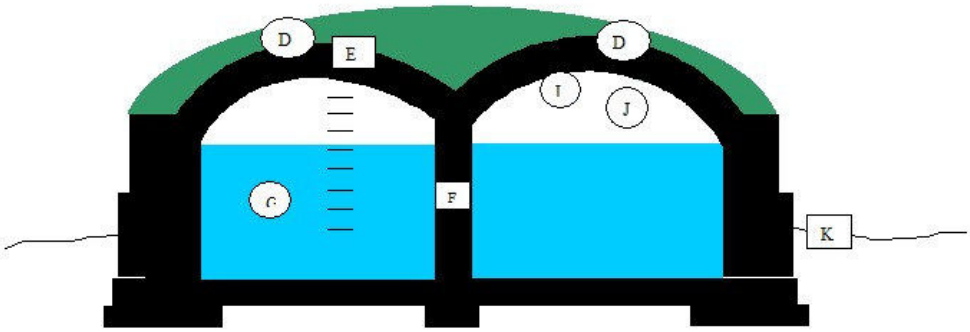
Industriestraße: WB: Haus darauf gebaut – Bahnhofstraße: WB: Haus darauf gebaut.

Wasserbehälter (Zeichnung ohne Brunnenstube)

Seitenansicht



Vorderansicht



Erläuterungen:

- A Mauerwerk (bis zu 140cm dick)
- B Fundamente
- C Tonnengewölbe mit Erdauffüllung
- D Auslaßrohr für die Versorgung der Hydranten
- E Einstiegsluke (80x80cm) und Steigeisen
- F Stützen
- G Auslaßrohr (Verbindung zum 2. Wasserbehälter in dem jeweiligen Depot)
- I Überlaufrohr
- J Einlaßrohr von der Brunnenstube
- K Höhe des Erdbereichs (variabel)

[Grafik: Manfred Rech]

Wasserbehälter
Quelle: Zeichnung Manfred Rech
(Fortsetzung erfolgt im Band II)

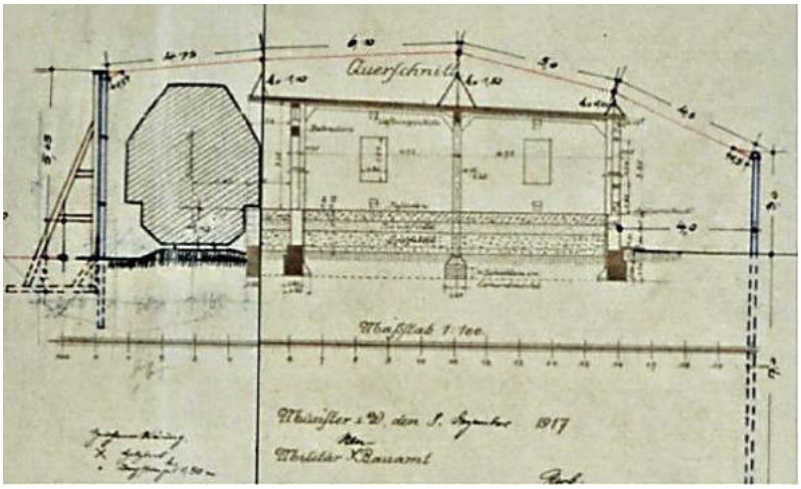
Blitzableiter

Jeder Schuppen hatte eine Blitzableiteranlage wie in nachstehender Zeichnung aus dem Jahr 1917 zu ersehen ist. So sahen die Blitzableiter aus: Sie bestanden aus einer Auffangstange, Luftleitung und Erdleitung. Alle Teile mussten aus gut leitendem Metall sein (verzinktem Eisen, Kupfer).

Bauzustand 1919: An allen Schuppen und an einigen Hochbauten waren wertvolle Blitzableiteranlagen installiert. Geht man von damaligen Gegebenheiten aus, so wurden kostenintensive Metalle dafür benötigt und auch wohl installiert.

Verwendung nach dem Depotbau: Die Eisenhandelsgesellschaft (EHG) - als Eigentümerin des Depots - wird das erkannt und die Anlagen abmontiert und verkauft haben.

Die Siedler, die zu Beginn und Mitte der 1920er Jahre hier eintrafen, werden wohl von den Blitzableiteranlagen nichts mehr gesehen haben. Diese Feststellung wird dadurch untermauert, dass in keinem der gefundenen Schriftstücke jemals von vorhandenen Blitzschutzeinrichtungen nach 1923 berichtet wurde.

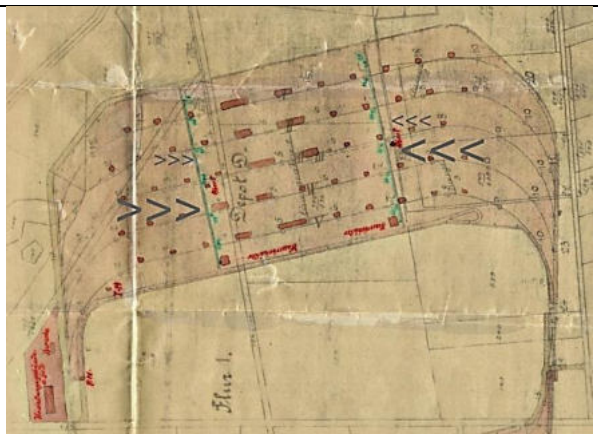


Blitzableiter, wie sie auf allen Schuppen angebracht waren
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 2182

Hydranten

Die Hydranten an den beiden Querwegen in den vier Einzeldepots gehörten ebenfalls zum Löschsystem.
Diese Aufnahme (unten) aus dem Jahr um 1928 zeigt auf der rechten Bildseite noch einen Oberflow-Hydranten. Beim Bau des Depots wurden jeweils an den Querwegen in den Einzeldepots solche Hydranten aufgestellt *(siehe Anhang Nr. 48)*.

Ein weiteres: Die Wege, die an den Schuppen entlangführten - wie hier auf dem Foto - waren nicht die allerbesten. Das ist auch nicht verwunderlich: Denn bis vor kurzem lagen hier noch Schotter, Schwellen und Gleise.
Bezüglich der Hydranten: Die Eisenhandelsgesellschaft Ost (EHG) *(siehe Anhang Nr. 41)* teilte am 26.11.1927 der Gemeinde Greven mit, dass sie bereit ist, Hydranten zum Preise von 1 RM pro kg zu verkaufen. Amtmann Hueske beauftragte daraufhin einen Herrn Jansen, sich vor Ort die Hydranten anzusehen, und das Gewicht eines solchen festzustellen. Es sollten zwei Hydranten angeschafft werden. Der Preis sei viel zu hoch, ist seine Antwort. Ein halbes Jahr später kaufte das Amt Greven von der EHG zwei Hydranten zu je 65 RM. Ein Hydrant wurde sogleich eingebaut, den anderen erhielt August Pröbsting in Verwahr.



An diesen beiden Querwegen im Depot D standen Hydranten
Quelle: Stadtarchiv Greven

Es handelt sich hierbei um den heutigen Drosselweg, der sich hier mit dem Elsterweg kreuzt. Am rechten Rand ist ein Hydrant zu erkennen
Quelle: Heimatverein Greven

Aborte

Eine Besichtigung in Sachen „Ableitung von Fäkal- und Wirtschaftsabwässern“ fand am 12. November 1917 vor Ort statt, um aufgetretene Probleme zu besprechen und Lösungsvorschläge machen zu können: Von der Königlichen Regierung waren der Landrat Graf von Westphalen und die Herren Japers, Wangemann und Krummacher anwesend, das Militär-Neubauamt entsandte Herrn Gattermann.

Nach Einstellung der Bauarbeiten gab es in den vier Einzeldepots A-D fünf Aborte zuzüglich der Aborte am Abstellbahnhof und am Bahnhof. Im Areal des Gefangenenlagers war eine größere Abortanlage installiert. Ein Teil der Aborte ist von den Siedlern umgebaut und als Unterstellmöglichkeiten für Gartengeräte etc. genutzt worden.

Ein Herr Wellmann beantragte 1927 im Block D aus einem Abort einen „Laden“ (Haus) bauen zu dürfen. Das traf auch noch für einen anderen Abort in D zu: Aus dem Abort wurde ein Wohnhaus!

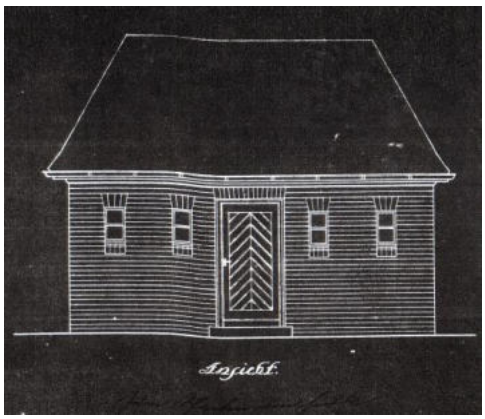
Zeitzeuge: *„Da waren dicke Mauern im Keller (Gruben) und ich fragte meine Oma, was das sei, weil ich nämlich Kohlen auf einer Rutsche in den Keller bugsieren musste. Die Antwort meiner Großmutter: ‚Das war ein ehemaliges Klo für die Depotarbeiter.‘“* Es handelt sich hierbei um die Familie Göbel, die im Jahre 1929 das Grundstück mit dem Abort von der EHG kaufte. Diese bisher einzige gefundene Aufnahme (rechts) stammt aus dem Jahr 1936. Der Abort stand im Einzeldepot B auf der gegenüberliegenden Seite des Schuppens B 14.

Zeitzeuge: *„Der Polizist Herold hielt nach seiner Pensionierung (1955) in diesem Häuschen Schweine! Wir Kinder haben ihn oft im Garten gesehen, wenn er auf einer Bank saß und sich 'eine qualmte“.*

Von den Aborten sind heute keine mehr vorhanden. Die Standorte waren

- Im Einzeldepot A auf dem Gelände der Schuppen 14 und 17/18 (2)
- Im Einzeldepot B auf dem Gelände des Schuppens 14 (1)
- Im Einzeldepot D auf dem Gelände der Schuppen 14 und 18 (2)
- Im Einzeldepot C stand kein Abort (0)
- Am Abstellbahnhof war der Standort gegenüber vom Wasserbehälter (heute: Bahnhofstraße 21) (1)
- Der Standort am Bahnhof war etwa dort, wo heute die Schießanlage der Schützenbruderschaft auf dem Gelände von Rickermann steht (1).
- Die Abortanlage für die Gefangenen hat auf dem Gelände der heutigen Firma Fricke & Co. KG gestanden.

Wiedergefunden: Vor einem Haus an der Bahnhofstraße die Fäkaliengruben des ehemaligen Abstellbahnhofs
Foto: Manfred Rech



Der Entwurf des Abortgebäudes am Bahnhof
Quelle: Stadtarchiv Greven

So sahen die Aborte in den Einzeldepots aus (hier in B)
Quelle: Wildemann

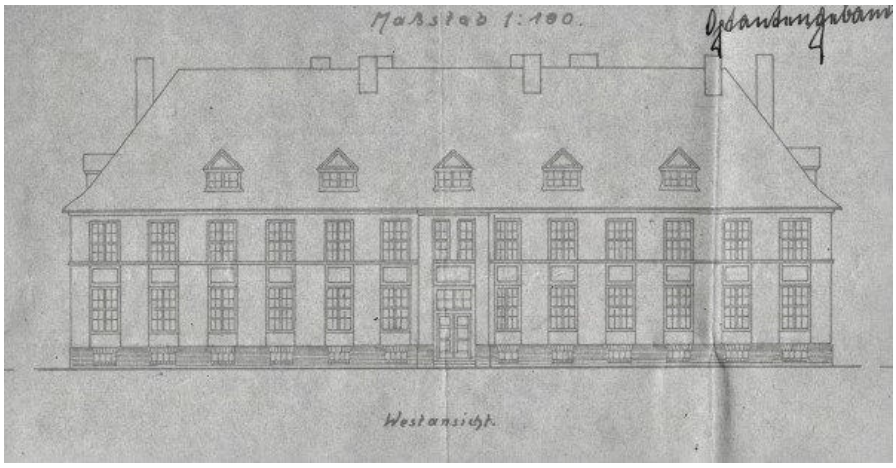
Einlass zu der Kammer der Klärgrube am Abstellbahnhof
Foto: Manfred Rech

Hauptverwaltungsgebäude – heute: Wohnhaus Patten, Industriestraße 30

Dieses Gebäude sollte die zentrale Verwaltungsstelle in Kriegs- und Friedenszeiten im Depot werden. Heute ist es ein Mehrfamilienhaus. Bauzustand 1919: Nach Abschluss der Arbeiten ergab sich folgender Stand:

- 5.464,84 cbm umbauten Raum·
- 570 qm Baufläche·
- Keller-, Erd- und Obergeschoß: Betongrundmauern, darüber Ziegelrohbau innen geputzt
- Keller- und Erdgeschoßdecke: Eisenbeton, über I. Obergeschoß Holzbalkendecke geputzt
- Kellergeschoßfußboden: Ziegelflachschicht
- In den übrigen Geschossen teils Holzfußboden, teils Plattenbelag, Türen mit Futter und Bekleidung.·
- Es fehlten u.a.: Elektrische Lichtanlagen, Be- und Entwässerung im Gebäude (Trinkwasserleitungen), Isolierung der Heizrohre im Keller und Dachboden, Verglasung.

Verwendung nach dem Depotbau:



Der Plan von 1918. Gegenüber der tatsächlichen Bauweise unterscheidet sich dieser Entwurf davon nur unwesentlich
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 597

Zwischen dem Neben-Artilleriedepot Hembergen, dem Militär-Neubauamt und der Abwicklungsstelle der 3. Ad. Dir. Cassel entwickelte sich ein reger Schriftverkehr um zwei nicht fertiggestellt Gebäude des ehemaligen Nahkampfmitteldepots Hembergen. Es ging um Aufhebungsverträge mit den Firmen, die die Arbeiten in den Gebäuden verrichteten. Hier Auszüge aus einem Schreiben vom 6.10.1919: 'Aufhebung der Verträge' (Das Neubauamt wollte die Verträge für die Isolierung der Heizungsrohre aufheben lassen und weiter mit Kohlen die beiden Bauten heizen). Leutnant Palm vom Neben-Artilleriedepot dazu: „Das Neben-Artilleriedepot schlägt vor, die Zentralheizungen im Betriebsgebäude und im Hauptverwaltungsgebäude ganz fertig stellen zu lassen. Die Ofenheizung wird im Grunde genommen auch viel Kohlen erfordern. Koks ist erstens billiger und auch zweitens leichter zu bekommen. Für den kommenden Winter lagern beim Depot noch 25 Tonnen Koks sowie mehrere Wagenladungen Brennholz und Baumstumpen, welche zum Heizen der Zentralheizung gebraucht werden könnten.“

Die Angelegenheit wurde vom Abwicklungsamt in Berlin dem Reichsschatzministerium am 8.11.1919 zur Entscheidung vorgelegt, mit dem Ersuchen, so zu entscheiden, wie es das Neubauamt vorgeschlagen hat. 1925 wurden darin die Optantenfamilien untergebracht.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Wohlfahrtsgebäude - heute: Industriestraße Nr. 49/51

Heutige Verwendung: Heute ist in dem Gebäude an der Industriestraße Nr. 51 der Grevener Kindertreff e.V.

Bauzustand 1919: Nach Einstellung der Bauarbeiten 1918/1919 hatte das Gebäude folgenden Stand:

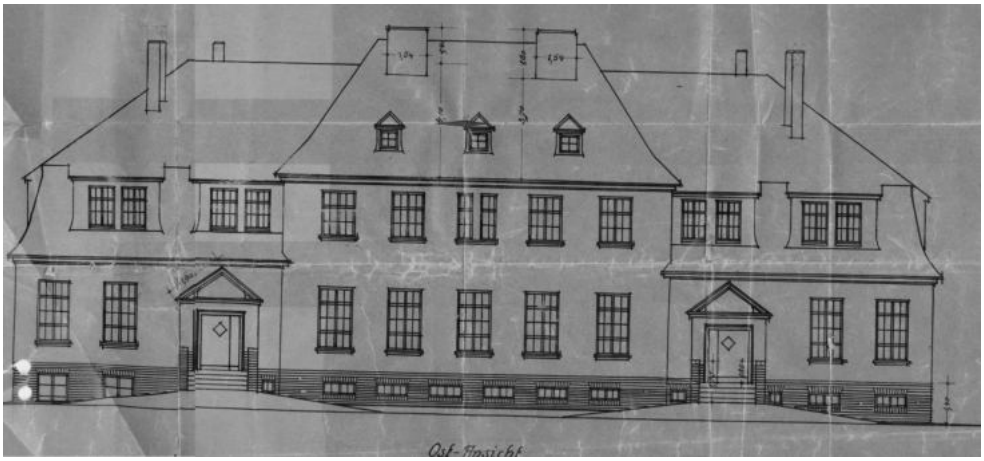
- 4.452,31 cbm umbauten Raum
- 460 qm Baufläche
- Gebäude: Vorbau, zwei Windfänge, Keller-, Erd- und Obergeschoß, Kellergeschoßfußboden: Ziegelflachschicht, Betongrundmauern, darüber Ziegelrohbau innen geputzt, Keller- und Erdgeschoßdecke: Eisenbeton, Holzkonstruktion mit S-Ziegeln gedeckt, über I. Obergeschoß Holzbalkendecke geputzt, abgewalmtes Satteldach
- Es fehlten: Plattenfußboden im Erdgeschoß, ausgenommen ein Wohlfahrtsraum, elektrische Lichtanlage, Be- und Entwässerung.

Das Wohlfahrtsgebäude hatte 175.000,-- Mark gekostet, die Lebensdauer wurde mit 100-200 Jahren, da massiver Ziegelsteinbau, angesetzt.

Verwendung nach dem Bau:

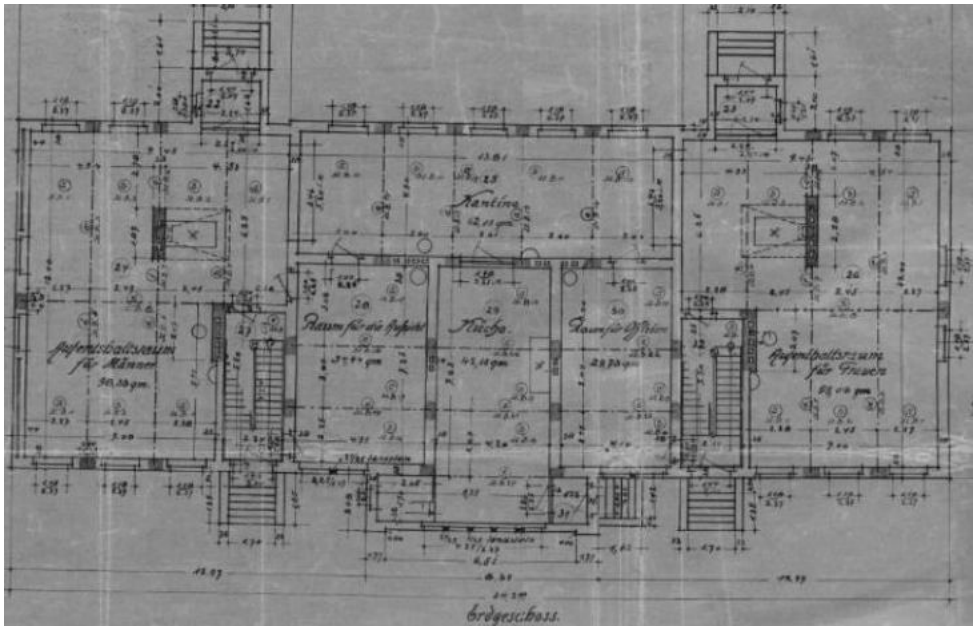
- Mit Stand vom 16.3.23 wohnte ein Angestellter der DAG in dem Gebäude und es wurden 20 Arbeiter und Angestellte der EHG für etwa drei Monate untergebracht
- Im Laufe des Jahres 1928 waren ansässige Firmen damit beschäftigt, einen Betsaal für die evangelischen Bewohner Reckenfelds zu bauen. Die Skizzen und Entwürfe sind von dem Kirchenmaler Bernd in Dortmund gemacht. Mitgewirkt hat Kirchen- und Oberbaurat Borchers aus Münster. Die malerisch-künstlerische Ausführung stammt von Kirchenmalermeister Brockmann. Reckenfelder Handwerker brachten ihre Arbeit ein: Maler- und Anstreichermeister Sander. Maurerarbeiten, wozu auch Altar, Taufstein

- und Kanzel gehören, wurden durch Bauunternehmer Merchel ausgeführt. Ausbesserung der alt gekauften Bänke sind von Schreinermeister Hoock, die elektrische Lichtanlage von Elektroingenieur Wartenroth, jun. durchgeführt worden. Am 23.12.1928 fand die Einweihung statt.



Die Ansicht von der Ostseite des Wohlfahrtsgebäudes (Zeichnung aus dem Jahr 1917)
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 597

- Im Obergeschoß wurden Wohnungen für den Pfarrer- und Küsterfamilien hergerichtet. Es wohnten dort nacheinander: Pfarrer Kallweit und Esch, Küster Knels und Rech, jeweils mit ihren Familien. Die Gemeindeschwester hatte ebenfalls eine Wohnung (Zeitraum für die Nutzung durch die evangelische Kirchengemeinde von 1928-1962)
- Um 1930 hat Frau Fischer einen Lebensmittelladen in den späteren Jugendräumen betrieben



Erdgeschoß des Wohlfahrtsgebäudes. Der Plan aus dem Jahr 1917 sah vor, dass Einrichtungen gebaut werden sollten, um die im Verwaltungsbezirk tätigen Arbeiter/innen versorgen zu können. Küche, Kantine, Aufenthaltsräume für Männer sowie für Frauen, sanitäre Anlagen entstanden
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 597

- In den 1950er Jahren hatte Pfarrer Esch mehrere Räume für die evangelische Jugend herrichten lassen
- Nach 1962 gibt es mehrere (nicht bekannte) Eigentümer.

Unter anderem:

- 1975 ist die Firma „Dekan, KG“ (Anschrift Liesel Riemer), Industriestraße 49/51, vorher Industriestraße 17/19, Eigentümerin des Gebäudekomplexes.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Kläranlage

Im Verwaltungsbezirk befand sich ein Gefangenenlager. Hier lebte die größte Anzahl von Personen. Eine Versorgung mit sanitären Anlagen war deshalb unerlässlich. Nach Einstellung der Bauarbeiten hatte das Gebäude folgenden Stand:

- 216,19cbm umbauter Raum
- Gebäude: Einräumiger Schuppen über einem Emscherbrunnen und einer Sprengleranlage,

Bauweise: Emscherbrunnen auch Emscherbecken oder Imhoff-Tank genannt, stellt ein zweistöckiges Becken dar, in dessen oberen Teil der Absetzvorgang erfolgt. Der Schlamm sinkt durch Schlitze in den darunter liegenden, nicht durchflossenen Faulraum, wo er ungestört ausfaulen kann. Das sich dabei abtrennende Schlammwasser wird ständig im Austausch gegen den neu absinkenden Schlamm ins Absetzbecken zurück verdrängt.

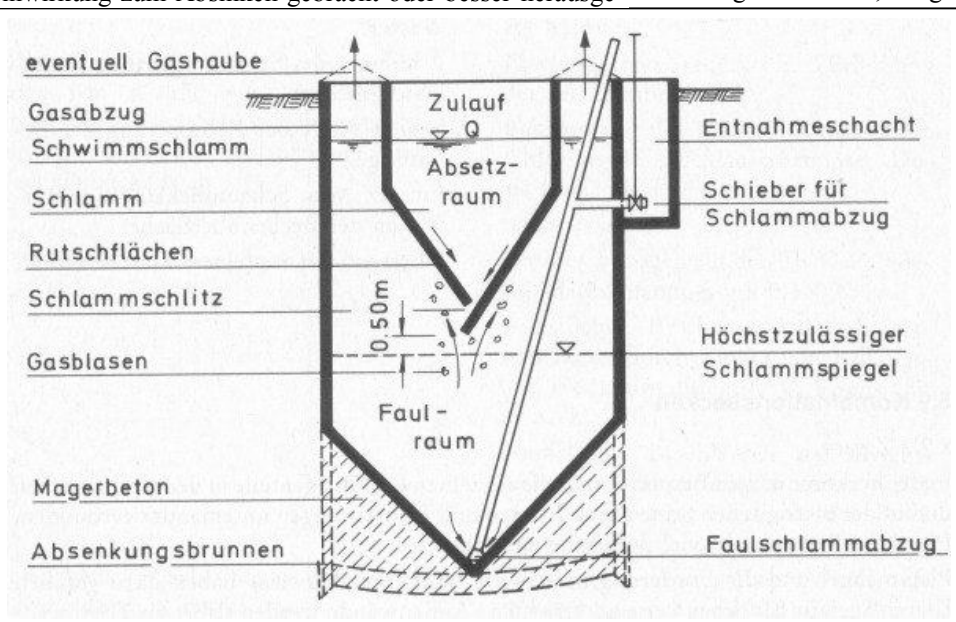
Betrieb: Naturgemäß erfährt die jeweilige Zulaufseite eine größere Beaufschlagung mit absetzbaren Stoffen. Um eine gleichmäßige Belastung des gestreckten oder in mehrere Kammern aufgeteilten Faulraumes zu erzielen, ändert man die Beschickungsrichtung des Absetzraumes. Dazu müssen die erforderlichen Rinnen und auswechselbaren Ablaufschwellen vorhanden sein. Noch besser ist das Umwälzen des Faulrauminhalts mit eigens hierfür installierten Pumpen. Die Schwimmdecke, die sich bei Überlastung, bei zu niedrigen Temperaturen und bei zu großer Oberfläche des Faulraums bildet, muss regelmäßig zerstört werden. Andernfalls drückt sie sich durch die Schlammschlitze und schwimmt im Absetzraum auf. Sie wird durch mechanische Einwirkung zum Absinken gebracht oder besser herausgenommen und am besten mit dem Rechengut zusammen beseitigt.

Auch der Faulschlamm darf die Höhe der Schlitze nicht erreichen und ist daher rechtzeitig abzulassen. Andererseits darf nicht zu viel Faulschlamm abgelassen werden, um das Verbleiben einer ausreichenden Menge an Impfschlamm zu gewährleisten. Als Regel gilt, dass mindestens ein Drittel Faulschlamm im Faulraum verbleiben muss. Daher ist die Kenntnis der vorhandenen Faulschlammhöhe von großer Wichtigkeit. Sie lässt sich messen, indem man den Saugschlauch einer Handpumpe langsam herunterführt und beobachtet, wann der austretende Schlamm schwarz wird. Es gibt auch spezielle Geräte zur Feststellung der Schlammspiegelhöhe.

Das entstehende Faulgas hat einen Heizwert von 6000-7000 kcal/m3, entsprechend 25000-30000 kJ/m3. Dieser liegt höher als beim selbständigen Faulbehälter, weil das Kohlendioxid vom darüber hinwegfließenden Abwasser gelöst wird und somit der Methangehalt des Gases höher ist. Das Gas sammelt sich an den schrägen Deckenwänden und wird zu den meist seitlich angeordneten Gasschächten geleitet, wo es entweder aufgefangen und einer Verwertung zugeführt oder in die Luft entlassen wird.

Ältere, inzwischen überlastete Emscherbrunnen lassen sich durch das Nachschalten eines zweiten Faulraumes, der in einfacher Bauweise, auch als Erdbecken, hergestellt werden kann, wirkungsvoll erweitern. Dieser als zweite Stufe arbeitende Nachfaulraum nimmt dann den halbausgefaulten Schlamm und möglichst viel Schwimmschlamm auf. Auch ist ein Beheizen der zweiten Stufe möglich.

Betongrundmauern, Ziegelsteinsockel, darüber ausgemauertes Holzfachwerk.



Emscherbrunnen
Quelle: Horst Firtzlaff

Verwendung nach dem Depotbau: Die Mitteilung: „Der Anschluss der Kläranlage (mechanisch und biologisch) zum Walgenbach ist fertig.“ Das war am 12. Dezember 1919. Wilhelm und Maria Krüger hatten das Häuschen von Martin Behrendt aus Marl-Hüls gekauft und ab etwa 1940 bewohnt. Ein kleiner Weg führte von der Industriestraße vorbei an Blumen und Sträuchern zum Häuschen. Das Gebäude ist wahrscheinlich Mitte der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts abgerissen worden.

Heutige Verwendung: Auf dem ehemaligen Standort befindet sich ein Teil der Siedlung „Scharpenbergweg“.

Wach- und Reviergebäude - heute: Mehrfamilienhaus, Industriestraße 20

Nach dem Ende der Bauarbeiten wurde folgender Bauzustand notiert:

- 207qm Baufläche
- 1.613,07cbm umbauter Raum
- Mansardengeschoß: 2 Wohnungen und Dachboden, Betongrundmauern darüber Ziegelrohbau innen geputzt, Keller-, Erd- und Dachgeschoß, abgewalmtes Satteldach, Holzkonstruktion mit S-Ziegeln gedeckt, Etagentreppen, Holzfußboden im halben Erdgeschoß und ganzen Obergeschoß, Geschoßtreppen.
- Es fehlten u.a. Anstrich, elektrische Lichtanlage, Be- und Entwässerung.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

So sah das Gebäude 1958 als Wohnhaus aus
Quelle: Wüstnienhaus

Stall - heute: Industriestraße 55

Bauzustand 1919: Pferde waren zum einen für den Transport von Materialien beim Bau des Depots als auch für den Transport bei dem späteren Betrieb im Depot unerlässlich. Deshalb war der Bau eines Pferdestalls zweckmäßig. Insgesamt war die Unterbringung von sechzehn Pferden eingeplant. Räume für die bei den Pferden schlafenden Fuhrmänner waren ebenfalls obligatorisch. In der Remise war Platz für drei Pferdegespanne. Nach Fertigstellung des Stalles ergab sich folgendes Bild:

- 194qm Baufläche
- 848,48cbm umbauter Raum
- Betongrundmauern, darüber Ziegelrohbau innen teils gefugt, teils glatt geputzt, Erd- und Dachgeschoß, Walmdach mit S-Ziegeln gedeckt. Erdgeschoßfußboden: Beton auf Estrich bzw. Holzfußbodendecke aus Eisenbeton, Dachgeschoß, Holzfußboden, Wagenremise, Pferde- und Kleinviehstall mit Nebenräumen im Erdgeschoß, Fußböden über den Stallräumen.
- Es fehlten u.a. die Verglasung und das elektrische Licht.

Verwendung nach dem Depotbau: Auch nach Fertigstellung des Depots wurden ebenfalls (dieselben?) Pferde eingesetzt. Neben-Artilleriedepot Hembergen am 1.7.1919 an 3. Artilleriedepot-Direktion, Kassel: „Das Neben-Artilleriedepot hat zum Heranfahren von Munition und sonstigen Fahrten ein Gespann zu zwei Pferden. Die Fütterung versehen bisher zwei Arbeiter (Kutscher), die sich alle 24 Stunden ablösen. Beide Kutscher schlafen bei den Pferden, auch sonntags und an den Feiertagen. Es werden für die Fütterung an die Kutscher täglich 43,92 Mark gezahlt. Kutscher Felix K. aus Emsdetten erklärt sich bereit, für die Bezahlung von acht Stunden zu je 1,83 Mark Stundenlohn den Dienst bei den Pferden zu versehen. Allerdings unter der Bedingung, dass ihm auf dem Depotgelände eine Wohnung in einer Baracke zugewiesen wird. Es handelt sich hierbei um eine Wohlfahrtsbaracke, die vom Militär-Neubauamt nicht mehr benötigt wird.“ Zu Zeiten der EHG waren auf jeden Fall Pferde hier untergebracht.

Zeitzeuge Günther Sperling: *„Die EHG hatte Pferde gehabt. Es ist anzunehmen, dass diese Pferde übernommen worden sind […] die Pferdewagen hatte die EHG blau angestrichen.“*

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Betriebsgebäude mit Lokomotivschuppen und Trafo - heute: Industriestraße 53 - Firma Primaflor

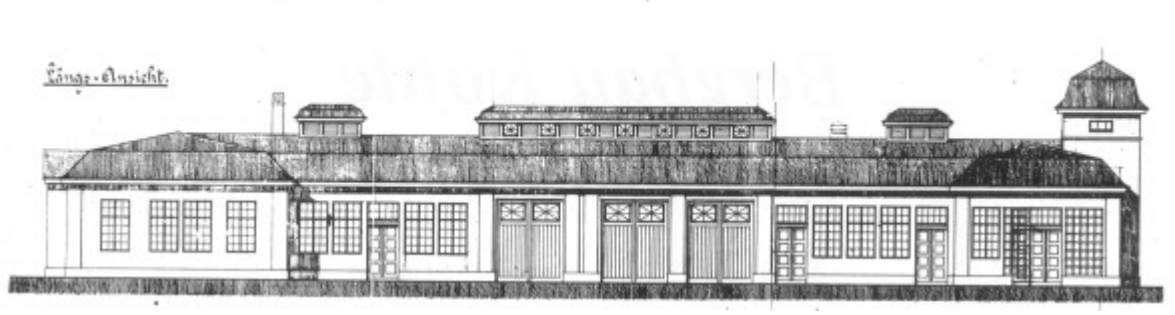
Bauzustand 1919: In dem Betriebsgebäude waren gleich mehrere Funktionsbereiche untergebracht: Zum einen diente das Gebäude als Lokomotivschuppen für die Rangierloks im Depot und zum anderen war hier ein Bauteil für die Unterbringung des Trafos eingeplant. Ein Depot-Werkstattbereich war hier ebenfalls integriert, außerdem sind wahrscheinlich auch hier die Hufe der Depotpferde beschlagen worden. Das Gebäude wurde nicht ganz fertiggestellt. Einzelheiten des Gebäudes:

- 805qm Baufläche = 5.433,61cbm umbauter Raum
- Betongrundmauern, darüber Ziegelmauerwerk mit Eisenbetonpfeilern, Teils unterkellert und teils mit Dachgeschoß, Dachkonstruktion aus Eisenbeton mit Bimsbetondach bzw. Holzdach mit Ruberoidabdeckung, Decken und Wände geputzt, Kellerfußboden: Beton mit Estrich, Erdgeschoß desgleichen teils Plattenbelag teils Ziegelvollschichtpflaster, Türen und Fenster teils Holz, teils Eisen, Einrichtung: Reparaturgruben
- Es fehlten u.a.: Be- und Entwässerung, elektrische Lichtanlage, Montage der Heizkessel.

Verwendung nach dem Depotbau: Zwischen dem Neben-Artilleriedepot Hembergen, dem Militär-Neubauamt und der Abwicklungsstelle der 3. Ad. Dir. Cassel entwickelte sich ein reger Schriftverkehr um zwei nicht fertiggestellte Gebäude des ehemaligen Nahkampfmitteldepots Hembergen. Es ging um Aufhebungsverträge mit den Firmen, die die Arbeiten in den Gebäuden verrichteten. Hier Auszüge aus einem Schreiben vom 6.10.1919: 'Aufhebung der Verträge' (Das Neubauamt wollte die Verträge für die Isolierung der Heizungsrohre aufheben lassen und weiter mit Kohlen die beiden Bauten heizen).

Leutnant Palm vom Neben-Artilleriedepot dazu: „Das Neben-Artilleriedepot schlägt vor, die Zentralheizungen im Betriebsgebäude und im Hauptverwaltungsgebäude ganz fertigstellen zu lassen. Die Ofenheizung wird im Grunde genommen auch viel Kohlen erfordern. Koks ist erstens billiger und auch zweitens leichter zu bekommen. Für den kommenden Winter lagern beim Depot noch 25 Tonnen Koks sowie mehrere Wagenladungen Brennholz und Baumstumpen, welche zum Heizen der Zentralheizung gebraucht werden könnten." Die Angelegenheit wurde vom Abwicklungsamt in Berlin dem Reichsschatzministerium am 8.11.1919 zur Entscheidung vorgelegt, mit dem Ersuchen, so zu entscheiden, wie es das Neubauamt vorgeschlagen hat. Die Abwicklungsstelle der 3. Artilleriedepot-Inspektion in Cassel übernimmt aus der 'Kostenüberschlagssumme' im November 1919 die Kosten für die Arbeiten einer wasserdichten Kellerabdichtung in Höhe von 5.434 Mark.

- Am 3.5.1920 ging das Reichsschatzministerium davon aus, dass als Verwertung des Betriebsgebäudes im Verwaltungsbezirk die Einrichtung eines Holzbearbeitungsbetriebes in Frage kommt
- Die Firma Ernst Stolte 'Produkte: Polsterwolle, Reißerei und Jute-Reinigung' in Emsdetten schreibt am 22.3.1927 an das Amt Greven: „[...] in dem Maschinenschuppen der EHG am 26.3.1927 einen Zweigbetrieb in meinem Abfallhandel zu eröffnen. Maschinen werden in dem linken Gebäudeteil bis einschließlich der drei großen Gruben aufgestellt.



Betriebsgebäude mit Lokomotivschuppen und Transformatorhaus (rechts) – Plan aus dem Jahr 1917
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 2182

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Wasch- und Abortgebäude - heute: Einfamilienhaus, Industriestraße 43

Bauzustand 1919: Nach dem Abschluss der Arbeiten hier die Baudaten:

- 118qm Baufläche
- 419,15cbm umbauter Raum
- Betongrundmauern, darüber Ziegelrohbau innen geputzt, eingeschossig, etwa zur Hälfte unterkellert, Keller-, Erd- und Obergeschoß.
- Es fehlten u.a.: Aborttrichter.

Verwendung nach dem Depotbau: Erste Mieter unter der EHG waren Bellina und Schmitz. Zu einem späteren Zeitpunkt haben Borkenhagen im linken Teil des Gebäudes gewohnt, rechts Holtkamp. Richau sind von der Wohnung in der ehemaligen Feuerwache in die Wohnung von Borkenhagen gezogen - weil gekauft -, und Borkenhagen sind in die Wohnung von Richau gezogen.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Feuerwache

Bauzustand 1918: Die Lagerung von Munition, Zündern, Sprengstoffen und noch viele andere dieser hochbrisanten Materialien in einem Depot, verlangten eine Feuerwache. Gebaut wurden deshalb:

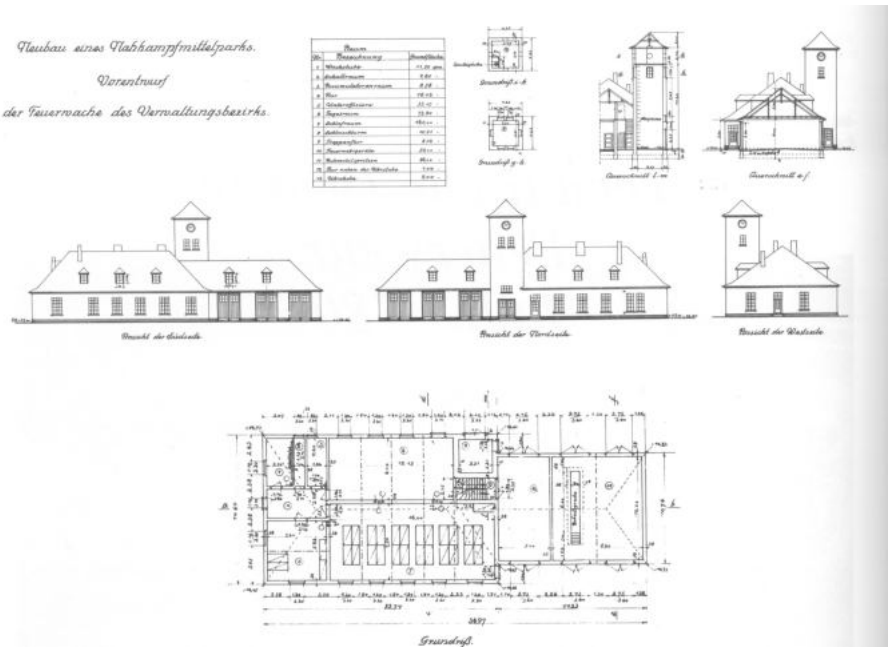
- 1 Halle für die Feuerwehrgeräte mit großem Tor
- 1 Halle für die Automobilspritze mit großem Tor
- 1 Halle mit einer Arbeitsgrube
- 1 Raum zum Schlauchturm
- 1 Unteroffiziersraum
- 2 Schlafräume
- 1 Wachstube
- 1 Tagesraum
- Sonstige Räume und Flure. Der Eingang zu diesen Räumen war von der Westseite.

Einige andere Daten:

- 485qm Baufläche
- 2.336,82cbm umbauter Raum
- Betongrundmauern, darüber Ziegelrohbau innen geputzt, eingeschossig, abgewalmtes Satteldach, Holzkonstruktion mit S-Ziegeln gedeckt, Blitzableiter, elektrische Brennstellen
- 13 Meter hoher Schlauch- und Uhrturm
- Be- und Entwässerung waren nicht vorgesehen und auch nicht vorhanden.

Seit November 1918 war das Gebäude in Benutzung.

Verwendung nach dem Depotbau: Von 1926 bis 1936 war hier die katholische Notkirche untergebracht. 1926 findet der erste Gottesdienst der St. Franziskusgemeinde statt.



Plan aus dem Jahr 1918: die Südansicht der Feuerwache
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 2182

Diese bisher noch nicht veröffentlichte Aufnahme zeigt neben der ehemaligen Feuerwache auch das ehemalige Wasch- und Abort- sowie das Wohlfahrtsgebäude.
Vor dem Gebäude stehen viele Fahrräder: Kirchgänger der Reckenfelder Katholiken
Quelle: Aus dem 16-mm-Film über den Bau der Franziskuskirche

Trinkwasserversorgung

Bauzustand 1919: „[...] Für die Trinkwasserversorgung ist in jedem Depot A-D ein Brunnen vorzusehen“, so die Militärplaner 1916. Alle Standorte und wann sie gebaut wurden, ist jedoch nicht bekannt. Am Verwaltungsgebäude in D wurde ein gemauerter Brunnen gebaut. Im Verwaltungsbezirk gab es mehrere Brunnen und eine Trinkwasserleitung mit einem Durchmesser von 80mm und einer Länge von ca. 200m.

Verwendung nach dem Depotbau: Noch in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts waren einige der Brunnen und auch ein Teil der Leitungen im ehemaligen Wohlfahrtsgebäude vorhanden. Sie sind dann durch neuere ersetzt worden.

Die Wasserqualität war äußerst mies zu dieser Zeit. Aus dem Brunnen am ehemaligen Verwaltungsgebäude D - der späteren evangelischen Volksschule - holten sich in den 1940er Jahren des vorigen Jahrhunderts. zeitweise die Bewohner im Block D das gute Trinkwasser. Der Brunnen wurde zu einem späteren Zeitpunkt zugeschüttet.

Pförtnerhäuschen in den Einzeldepots

Bauzustand 1919: Es gab für jedes Depot (A-D) je ein Pförtnerhäuschen, es stand jeweils in unmittelbarer Nähe des Einfahrtstores zu dem Depot. Nach Abschluss der Arbeiten sahen die Häuschen wie folgt aus:

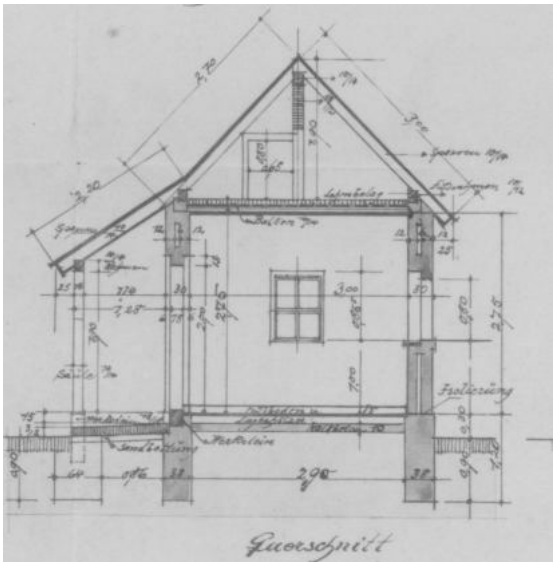
- 63,76cbm umbauter Raum
- 4,88qm Baufläche

Häuschen mit Vordach - Zementschlackensteinmauerwerk, aufgehend 1 Stein stark, beiderseits geputzt, Holzfußboden auf Lagerhölzer.

Verwendung nach dem Depotbau: Die Pförtnerhäuschen werden beim Betrieb besetzt gewesen sein, zumal Weichenstellungen vorgenommen werden mussten, um die Waggons entsprechend zustellen zu können. In den Jahren als die Firmen Hoppecke und Dynamit-Actien-Gesellschaft im Depot das Sagen hatten, waren die Pförtnerhäuschen durch eigene Bedienstete besetzt. Von den Pförtnerhäuschen ist nur wenig bekannt.

Heutige Standorte wären gewesen:

- Block A: In Höhe des Wohnhauses (Klemann), früher Textilwaren Geitz
- Block B: In Höhe des Hauses Marienfried, aber auf der gegenüberliegenden Seite, also hinter dem Haus der Familie Scharpenberg
- Block C: In Höhe des Mehrfamilienhauses von Heimsath/Schwering, Ecke Grevener Landstraße/Emsstraße
- Block D: Auf dem Grundstück von Otte, Grevener Landstraße 100.



Pförtnerhaus
An den Eingängen zu den vier Einzeldepots standen jeweils die Pförtnerhäuschen. Keines davon existiert mehr
Quelle: Stadtarchiv Greven – Signatur-Nr. 2182

Waage

Bauzustand 1919: Eine Waage gehörte zur Standardausstattung einer solchen Gleisanlage, deshalb wurde sie in dem Depotplan vom April 1918 des Militäreisenbahnbauamtes eingezeichnet und auch gebaut.

Verwendung nach dem Depotbau: Inwieweit die Waage auch nach dem Bau des Depots genutzt wurde, ist nicht bekannt. Denkbar ist, dass sie dennoch genutzt wurde, da die EHG jede Menge Materialien ab Hembergen transportiert hat. Heutige Verwendung: Heute steht hier ein Wohnhaus an der Bahnhofstraße.

Umwehrung

Die Einzeldepots A, B, C, D, der Abstellbahnhof sowie das Kriegsgefangenenlager waren mit einer Umwehrung (Zaun) aus Maschendraht gesichert. Zusätzlich waren über dem Drahtgeflecht drei Stacheldrahtzüge.

Alle zwei Meter stand ein 2,85m-hoher Eisenbetonpfosten der am oberen Ende nach innen abgebogen war. Es war Vorsorge getroffen, dass ein Durchkriechen ausgeschlossen war.

Original-Eisenbetonpfosten aus der Depotzeit
Foto: Manfred Rech

Jedes Depot hatte eine Einfahrt mit einem vier-Meter-breiten Tor, in dessen Nähe ein Pförtnerhaus stand.

Für Fluchtmöglichkeiten bei Bränden und Explosionen wurden in die Umwehrung weitere 92 ein-Meter-breite Tore eingelassen. Innerhalb der Umwehrung befand sich ein Feuerschutzstreifen von 5,0 m Breite, außerhalb des Zaunes lief ein Fußgängerweg für Posten. Von den Schuppen war die Umzäunung 50 m entfernt. Die Umwehrung hatte insgesamt eine Länge von 13 Kilometern.

Bauzustand 1919: Als eines der letzten Baumaßnahmen bei der Erstellung des Nahkampfmitteldepots Hembergen war die Erstellung der Umwehrung. Die einzelnen Depots

und andere Einrichtungen waren mit dieser Umwehrung umgeben. Da kamen einige Kilometer zusammen: Folgende Längen wurden für die Einzeldepots gebaut: Depot A 2.600m, Depot B 2.700m, Depot C 2.550m, Depot D 2.850m. Als Beispiel: die Umwehrung für das Depot B hat 79.000,-- Mark gekostet, 100 Jahre für Betonpfosten und Schwellen und 2 Jahre für Maschendraht, da unverzinkt, wurden als Lebensdauer angegeben.

Verwendung nach dem Depotbau: Recht nützlich erschien den ersten Siedlern dieser Zaun: Sie grenzten damit ihre eigenen Grundstücke ein. Den wohl längsten Zaun hatte sich Wilhelm Imm genommen, als er sein 3 ha großes Grundstück an der Industriestraße/Bahnhofstraße damit umgab. Im Depot B standen noch bis in 50er Jahre des v.Jh. längere Teilstücke, wenn auch verfallen, aber sie waren vorhanden. Noch im Jahr 2004 standen einige Betonpfosten als Grundstückseinfassung im Block B.

Drei Zeitzeugen: *„Ich weiß noch gut, dass der Block B Ende 1927 noch eingezäunt war (Ob komplett, ist nicht gewiss). Der Zaun bestand aus etwa 2-3 Meter hohen Zement(Beton)-pfählen, die oberhalb rund gebogen waren, und aus einem Maschendraht. Bis in die 1960er Jahre war um das Gelände "Imm" an der Bahnhofstraße/Industriestraße noch dieser Zaun zu sehen."*

"Ich kann mich sehr gut daran erinnern, dass um die Blocks noch ein Großteil des Zauns aus etwa 3-Meter hohen Betonpfählen mit Maschendraht vorhanden war. Jeder Block hatte seine „eigene" Umzäunung. Der Zaun wurde auch gerne von Siedlern genutzt. Damit konnten sie eigene Umzäunungen erstellen und der Maschendraht war immer zu gebrauchen. Die Kinder und auch ich sind öfters über den Zaun geklettert. Das war Ende der 1920er Jahre."

„Nachbar W. hatte von den 2-3 Meterhohen Betonpfählen und dem Maschendraht sich einen Zaun um das eigene Grundstück gebaut. W. nahm nur die Pfähle, nicht das Fundament mit, weil wahrscheinlich alles zu schwer war. Ein Teil des Fundamentes für den Zaun um das Depot war 2,50 lang, 50 cm breit und war 80 cm tief im Erdboden eingesetzt. Ich habe viele Teile davon geholt, alle getragen und kleingehackt und als Untergrund für den Weg und Hof genutzt. Eisen war in dem Fundament nicht verarbeitet."

Aus: Reckenfelder Mitteilungen: [...] die hohen Zementpfosten mit der Gitterumzäunung, wie sie jetzt nur noch an einzelnen Stellen in dem Depot B sind, standen 1928 längs der einen Seite an der Hauptstraße zum Bahnhof.

(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Löschsystem

Auch daran hatten die Soldaten und Beamten in der Ingenieur- und Pionier-Abteilung des Kriegsministeriums in Berlin 1916 gedacht: sie ließen ein mehrgliederiges Löschsystem installieren.

Es wurden für Löschzwecke insgesamt zehn Wasserbehälter mit je 200cbm Wasserinhalt gebaut. Jeweils zwei dieser Wasserbehälter waren durch ein Rohrleitungsnetz miteinander verbunden, damit im Brandfall die doppelte Menge an Wasser zur Verfügung stand. In der Leitungsmitte befand sich ein Schieber, mit dem die Löschwassermenge reguliert werden konnte.

Jeder Wasserbehälter wurde von einem Brunnen mit Brunnenstube *(siehe Anhang Nr. 20)* gespeist.

An den beiden Querwegen in den vier Einzeldepots - (Beispiel: Im Block C heißen die Querwege Ruhrweg und Steverweg) - war ein beidseitiges Schlauchsystem mit Hydranten aufgestellt. Dadurch konnte unter Einsatz einer Motorspritze jeder der 208 Schuppen schnell und sicher erreicht werden.

Einzelheiten der Bauausführungen: Die Wasserleitungseinrichtungen im Depot A: „In jeder Brunnenstube bei den beiden Wasserbehältern ein abgesenkter Brunnen mit Saugrohr für eine Motorspritze und Saugrohr für eine Handpumpe, Abzapfhahn und zugehörige Rohrleitungen, einer Verbindungsleitung zwischen den beiden Wasserbehältern und zu den je fünf Überflurhydranten an den Querwegen. 2 abgesenkte Kesselbrunnen, 2 Handpumpen, 280m Verbindungsleitung mit 125mm Durchmesser."

Bauausführung der Wasserleitungseinrichtung im Depo B: „In jeder Brunnenstube bei den beiden Wasserbehältern ein abgesenkter Kesselbrunnen mit Saugrohr für eine Motorspritze und Saugrohr für eine Handpumpe. Handpumpe, Abzapfhahn und zugehörige Rohrleitungen, einer Verbindungsleitung zwischen den beiden Wasserbehältern und je fünf Überflurhydranten an den Querwegen. 2 abgesenkte Kesselbrunnen, 2 Handpumpen, 280m Verbindungsleitung mit 125mm Durchmesser."

Oberleitung Stromkabel
Foto: Manfred Rech

Bauausführung der Wasserleitungseinrichtung im Depot C: „In jeder Brunnenstube bei den beiden Wasserbehältern ein abgesenkter Brunnen mit Saugrohr für eine Motorspritze und Saugrohr für eine Handpumpe. Handpumpe, Abzapfhahn und zugehörige Rohrleitungen, einer Verbindungsleitung zwischen den beiden Wasserbehältern und zu je fünf Überflurhydranten an den Querwegen. 2 abgesenkte Kesselbrunnen, 2 Handpumpen mit Leitungen, Armaturen und Rohrleitungen für Motorspritze, 280m Verbindungsleitung mit 125mm Durchmesser, Muffenrohre."

Bauausführung der Wasserleitungseinrichtung im Depot D: „In jeder Brunnenstube bei den Wasserbehältern ein abgesenkter Brunnen mit Saugrohr für eine Motorspritze und Saugrohr für eine Handpumpe. Handpumpe, Abzapfhahn und zugehörige Rohrleitungen, eine Verbindungsleitung zwischen den beiden Wasserbehältern und je fünf Überflurhydranten an den Querwegen, 2 abgesenkte Kesselbrunnen, 2 Handpumpen mit Leitungen, Armaturen und Rohrleitungen für die Motorspritze, 280m Verbindungsleitung mit 125mm Durchmesser, Muffenrohre."
„Die Wasserbehälter im Verwaltungsbezirk und am Abstellbahnhof waren mit einer 400 Meter langen Rohrleitung miteinander verbunden." Sämtliche Verbindungsleitungen lagen in ausgehobenen Gräben.

Fahrdienstleitergebäude

Bauzustand 1919: Nach Einstellung der Bauarbeiten hatte das Gebäude folgenden Stand:

- 233,56cbm umbauter Raum
- 60qm Baufläche
- Gebäude mit Vordach - Betongrundmauern, aufgehendes Ziegelmauerwerk, Sockel gefugt, Bodenraum Holzfußboden, Putz-Satteldach mit S-Ziegeln gedeckt, ohne Rinne, Holzbalkendecke geputzt teils Zementfußboden mit Estrich, teils Holzfußboden
- Es fehlte nichts, das Gebäude wurde seit dem Frühjahr 1918 benutzt.

Verwendung nach dem Depotbau: Ab dem Frühjahr 1918 waren Militär-Eisenbahner untergebracht, die den Betrieb im Depot regelten. Im November 1919 befand sich in dem Gebäude die Wache für das Depotgelände und die Fernsprechzentrale des Neben-Artilleriedepots. Im März 1923 hatte das Amt Greven einen Arbeiter untergebracht. Folgende Familien haben in dem Gebäude gewohnt: Klaas und Borkenhagen.
(Fortsetzung erfolgt im Band II)

Elektrische Anlagen

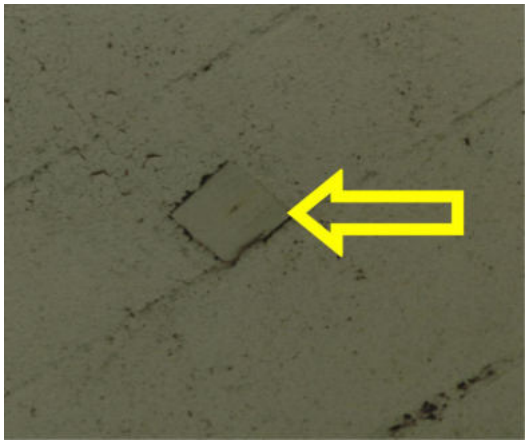
Zu den kostenintensivsten Investitionen für den Bau des Depots gehörten zweifelsfrei die elektrischen Anlagen. Im Endausbau sollten sämtliche Schuppen und alle Hochbauten sowie sonstige Einrichtungen an das Stromnetz angeschlossen werden. Wahrscheinlich wurde auch geplant, Lampen an den Postenwegen rund um die vier Einzeldepots und am Abstellbahnhof aufzustellen, damit eine bessere Bewachung des hochbrisanten Objektes gewährleistet werden konnte. Wie weit die elektrischen Anlagen bis zur Einstellung der Arbeiten im Depot durchgeführt wurden, wird hier eingehend behandelt *(siehe Anhang Nr. 53)*.

Kosten Elektro

„Im Militärhaushaltsetat wurden 1917 für Elektroarbeiten im Depot 713.406,50 Mark budgetiert. Die Arbeiten für die Installation wurden 1918 vor Fertigstellung eingestellt. Die Abrechnung der eingestellten Arbeiten ist (1919) noch nicht durchgeführt."
Bauzustand 1919: Die elektrischen Anlagen im Nahkampfmitteldepot waren sehr kostenintensiv, da zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen aufgrund der Einlagerung von Munition zu berücksichtigen waren. Die Schuppen hatten keinen Strom, jedoch die Zuleitungen als auch die Brennstellen in den Schuppen waren größtenteils vorhanden.
Als Zuleitungen im gesamten Depot dienten sowohl Freileitungen als auch Erdkabel. das Abdecken war Vorschrift gegen mechanische Beschädigungen. Transformatoren waren ebenfalls vorhanden, aber nicht alle in Betrieb. *(siehe Anhang Nr. 49)*
Eine 10.000-Volt-Freileitung brachte den Strom von Emsdetten in das Depot.

Elektroleitung in einem ehemaligen Schuppen
Quelle: Horst Firtzlaff

Verwendung nach dem Depotbau: Nicht viel anders als bei den Blitzschutzanlagen wird die EHG auch mit den elektrischen Anlagen vorgegangen sein: Die wertvollen Erdkabel und Freileitungen, die explosionsgeschützten Kabel und Anschlüsse in den Schuppen sind verschachert worden, denn als vermehrt Siedler hier ankamen, war von Stromanschlüssen an und in den Schuppen kaum noch etwas vorhanden.

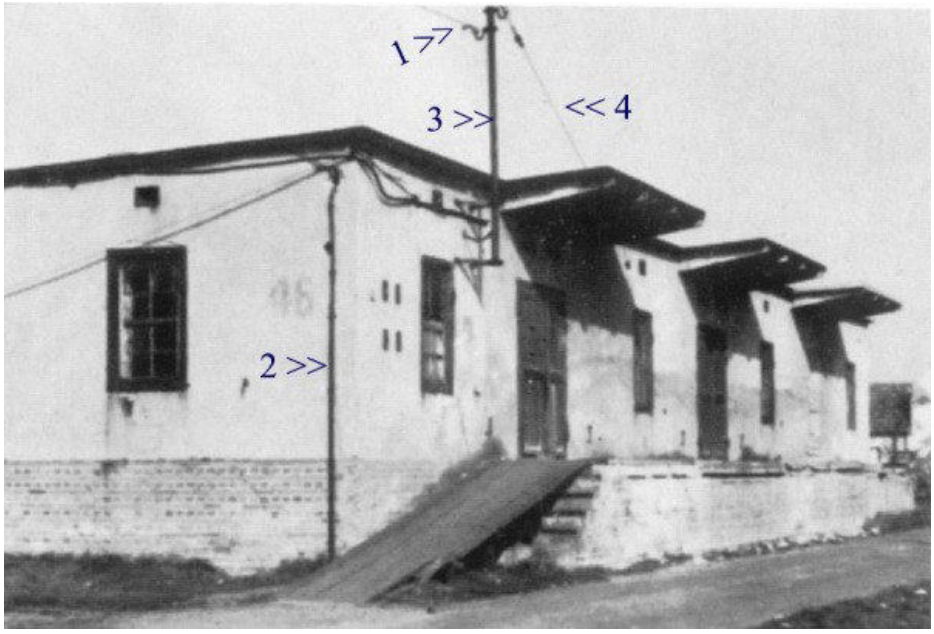


Brennstelle (außen). An der gekennzeichneten Stelle unter dem Dachvorsprung war die Brennstelle für die Birne und den Blechschirm angebracht
Foto: Manfred Rech

Heutige Verwendung: Wie bereits oben erwähnt, war schon Mitte der 1920er Jahre so gut wie nichts mehr von den elektrischen Anlagen wiederzufinden, geschweige denn, heute! Dennoch: Horst Firtzlaff wurde in einem verfallenen Schuppen fündig: Firtzlaff schreibt: „Installationsteile von der E-Anlage aus einem Schuppen: Rohre und Dosen aus Flussstahl, getränktes Papier als Auskleidung, Klemmring mit selbstsichernden Klemmen. NCA AL 1,5mm *(Anm.: NCA 1,5mm^2 AL: Genormte gummiisolierte Aderleitung 1,5mm^2 Aluminium).*

Standort des provisorischen Trafos

Die Planer sahen vor, dass auf dem Grundstück Flur 1 Parzelle 210 (Wieskötter) der Trafo aufgestellt wird. Von diesem Standort wich man jedoch ab, und platziert ihn gegenüber auf dem Gelände des Gefangenenarbeitslagers. Ein Grund für die Verlegung könnte gewesen sein, dass dieser Bereich durch eine Umwehrung zusätzlich gesichert werden musste. Nach den Unterlagen für die Inanspruchnahmeverhandlungen mit Wieskötter war der Trafo am 17. Mai 1917 noch nicht aufgestellt. Andere Quellen besagen, dass der Transformator im Betriebsgebäude erst nach 1923 aufgestellt und angeschlossen wurde. Das bedeutet, dass während der gesamten Dauer des Depotbaus alle Baustellen und Einrichtungen den Strom vom provisorischen Transformator - auf dem Gelände des Gefangenenlagers stehend -, erhielten.

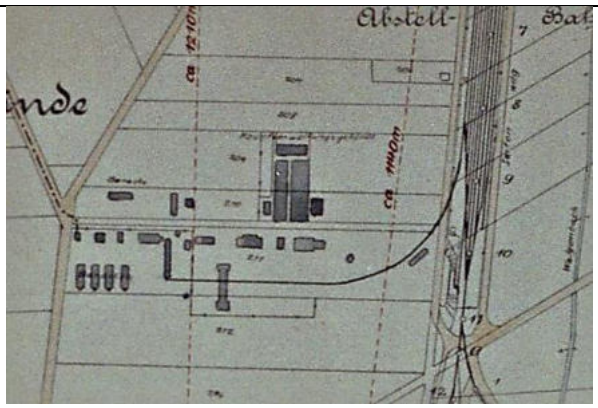


Schuppen A 46. Es handelte sich um einen Schuppen im Block A.

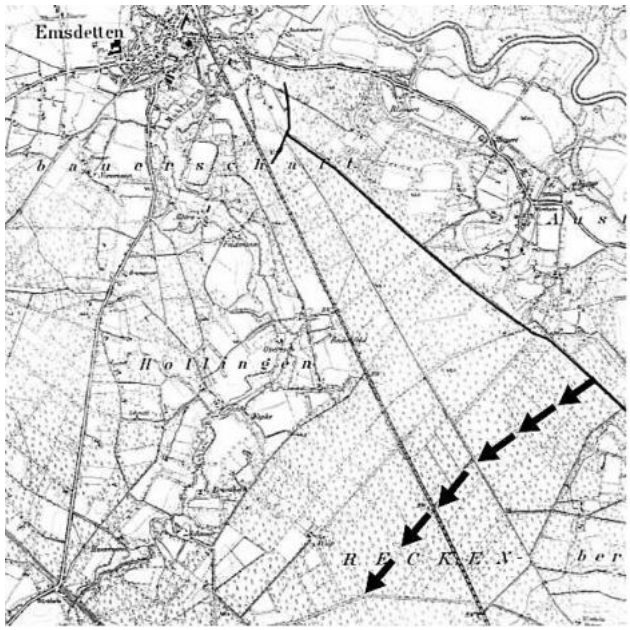
- 2 = Das ist das ankommende Original-Erdkabel aus der Depotzeit (Das abgehende Erdkabel zum nächsten Schuppen fehlt, das Loch in der Wand ist noch vorhanden)
- 1 = Die Starkstrom-Freileitung wurde Ende der 20er Jahre angebracht
- 3 = ebenso das Bockgestänge und
- 4 = der Anker (Halterung)

Quelle: Georg Gauselmann

Das ist der Feldweg mit der am Rand verlaufenden Hochspannungs-Freileitung.
Das ist der ehemalige Feldweg Nr. 2. Rechts geht die heutige Industriestraße ab. Das Foto ist aus dem Jahr 1986
Foto: Manfred Rech



Links auf dem Bild in gestrichelter Form die Leitung zum prov. Trafo im Gefangenenlagerareal
Quelle: Stadtarchiv Greven - Signatur-Nr. 1519



Die Trasse der Hochspannungsleitung, wie sie 1913 von Emsdetten nach Greven geplant und 1917 mit einem Anschluss für das neu zu bauende Nahkampfmitteldepot angelegt wurde. Die Pfeile zeigen den Abzweig und die Trasse der Hochspannungsleitung zum Nahkampfmitteldepot
Quelle: Geobasis NRW (Ausschnitt), Montage: Manfred Rech)

Für den Bau und Betrieb eines Depots solchen Ausmaßes war Energie als Hoch- und Niederspannung *(Anm.: Hochspannung = Elektrische Spannung über 1.000 Volt -1kV- erforderte besondere Maßnahmen hinsichtlich der Isolation und des Schutzes gegen Berührung unerlässlich).* Deshalb wurde bereits für die Bauphase ein behelfsmäßiger Transformator in einer Baracke im Verwaltungsbezirk aufgestellt, von dem die Baustellen, soweit diese Strom benötigten, mit Niederspannung durch Freileitungen versorgt werden konnten. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde dieser Trafo im Betriebsgebäude installiert und versorgte von dort das Depot mit elektrischer Energie. Diesbezüglich teilte das Waffen und Munitions-Beschaffungsamt (Wumba) in Berlin am 22. Januar 1917 dem Militär-Neubauamt in Münster mit, „[...] für die Lieferung von elektrischer Energie während des Baues stellt E.W. Westfalen einen behelfsmäßigen Trafo gegen Berechnung einer Leihgebühr auf.“

Freileitung und Erdkabel

Zu Beginn des Jahres 1917 begannen die ersten Aktivitäten durch das Waffen und Munitions-Beschaffungsamt in Berlin, das mit Schreiben vom 22. Januar 1917 dem Militär-Neubauamt in Münster mitteilt: „[...] der Vertrag mit dem Elektrizitätswerk Westfalen (E.W.W.) AG über Stromlieferung liegt z.Z. bei der Firma zur Unterschrift. Nachdem er vollzogen sein wird, wird der stellvertretenden Intendantur VII. Armeekorps eine Ausfertigung des Vertrages zugesandt.“ Der Vertrag besagte folgendes: „Das Elektrische Werk Westfalen ist verpflichtet, auf seine Kosten die Hochspannung bis zu der Haupttransformatorenstation zu legen, deren örtliche Lage von der Neubauleitung anzugeben ist. Die Transformatorenstation selbst wird von hier aus beschafft werden.“ *(Anm.: Die Zeche Baldur lieferte Energie u.a. für die Kreise [...] und für einen Teil des Kreises Münster. [...] Außerdem lieferten die Zechen Hermann und Westfalen Energie, die jedoch ihre Lieferungen eingeschränkt hatten).*Schon nach wenigen Tagen, nachdem der Vertrag unterschrieben war, teilte das Elektrizitätswerk Westfalen AG, Bochum, der Garnisonsverwaltung in Münster den Termin für die Installation der Starkstromleitung mit, es nannte noch einmal seine Bedingungen: „Wir nehmen Bezug auf die mehrfachen Besprechungen wegen der Gefangenen, welche uns für den Neubau der Strecke zur Verfügung gestellt werden. Wir bitten sie damit zu rechnen, dass wir die Gefangenen in der Zeit vom 7.-12. Februar 1917 zur Verfügung haben müssen.“

Im April 1917 wurde vom Bezirksamt Münster - eine Unterstelle des Elektrizitätswerkes Westfalen AG, Bochum -, der Militärverwaltung mitgeteilt, dass die 10.000-Volt-Freileitung *(Anm.: Sie wurde als Freileitung an Holzmasten bis zum Verwaltungsbezirk installiert)* für das Depot in Arbeit ist, und: „[...] die Leitungslinie der Hochspannungsleitung zu der Transformatorenstation ist auf dem Weg auf der einen Seite ein 2,5 Meter breiter Streifen vom Holzbestand frei zu halten. Die Abholzung haben wir durch die zur Verfügung gestellten Gefangenen in Angriff genommen." Nur, wo hatte die Hochspannungsleitung die zum Depot führte, ihren Anfang. Woher kam die Hochspannung? Aus Emsdetten oder aus Greven?

Lange Zeit blieb die eindeutige Antwort auf diese Frage aus. In anderen Veröffentlichungen über das Depot wurde sogar u.a. von einer 100.000-Volt-Leitung berichtet, und die aus Rheine gekommen sein soll. Doch das ist falsch, und Hinweise auf Quellen wurden nicht genannt.

Deshalb war eine gründlichere Recherche im Stadtarchiv Greven angebracht, die zu folgenden Ergebnissen führte

- Ende des vorvergangenen Jahrhunderts wurde in Greven die ‚Grevener Elektrizitätsgesellschaft' (*Anm.: Das Grevener Elektrizitätswerk ging am 1. April 1913 in das Eigentum der Gemeinde Greven über)* gegründet und eine ‚Centralstation' errichtet. In der Centralstation arbeitete eine Dampfmaschine, die den Strom mittels Dynamo erzeugte. Von dort wurde der Strom in das Beleuchtungsnetz geleitet oder es wurden Batterien aufgeladen. Die Station war bis 1918 in Betrieb.
- Im August 1912 wurde dem Amt Greven von dem E.W.W. in Bochum ein Energielieferungs-Vertrag vorgelegt. Darin hieß es im §2, Abs. 2: „Mit dem Bau dieser Hochspannungsanlagen soll erst nach Beendigung des gegenwärtigen Krieges (*Anm.: Erster Weltkrieg)* begonnen werden." Damit war entschieden, dass es vorerst zu keiner Unterschrift unter diesen Vertrag kommen würde.
- Im Februar 1913 unternahm das E.W.W. in Bochum den Versuch, direkt mit der Firma Gebrüder Schründer AG einen Vertrag betreffs Lieferung elektrischer Energie abzuschließen. Das Amt Greven fragte nach, ob das stimmt. Das Amt wollte u.a. wissen, ob beim Bau der Hochspannungsleitung von Emsdetten nach Greven die Nutzung der Gemeindestraßen in Betracht kam.
- Im Oktober 1913 legte das E.W.W. zwei Revers zur Unterschrift vor, die dem Elektrizitätswerk u.a. das Ausästen und die Fortnahme von Bäumen entlang der geplanten Trasse erlaubten. Das Amt Greven teilte daraufhin dem E.W.W. mit, dass es sich hierbei nicht um Gemeinde-, sondern um Interessentenwege handelte.
- Am 12. Dezember 1913 teilte der Bezirksausschuss in Greven dem E.W.W. mit, dass „[...] zu dem beabsichtigten Bau einer Hochspannungsleitung im Überschwemmungsgebiet der Ems zwischen Emsdetten und Greven unter Bedingungen die Genehmigung erteilt wird [...]"
- Zum Abschluss beider Verträge von 1912 und 1913 kam es jedoch nicht. Und damit konnte die Hochspannungsleitung für das zu bauende Depot nicht aus Greven kommen.
- Die Kaiserliche Oberpostdirektion Münster schrieb dem Amt Greven am 14. November 1916: „Gegen die Herstellung der von der Elektrizitäts-Genossenschaft Greven eGmbH. in der Bauerschaft Herbern *(Anm.: Das Gelände für das Nahkampfmitteldepot Hembergen liegt in der Bauerschaft Herbern)* bei Greven geplanten elektrischen Starkstromanlage sind Bedenken diesseits nicht zu erheben."

Der entscheidende Hinweis kam aber aus dem Stadtarchiv Rheine

- Am 22. März 1912 wurde zwischen dem Kreis Steinfurt und dem E.W.W. ein Hauptvertrag über Stromlieferungen geschlossen. Eine 50-kV-Überlandleitung wurde von Bochum über Metelen nach Rheine gelegt. Die Stadt Rheine schloss am 1. Juli 1912 mit dem E.W.W. einen Energie-Lieferungsvertrag ab, dem sich u.a. die Gemeinde Emsdetten anschloss. Damit waren die Voraussetzungen geschaffen, 1917 eine 10-kV-Leitung für das zu bauende Nahkampfmitteldepot Hembergen an ein bestehendes Stromnetz anzuschließen. Eine Zeichnung gibt den Verlauf der beiden Strecken wider.

Wie der Starkstrom im Depot weitergeleitet wurde und abzurechnen war, teilte das Wumba ebenfalls mit: „Die Verlegung der Hochspannungsleitungen von der Haupt-Trafostation zu den einzelnen Unterstationen in den Gruppen geht auf Kosten der Heeresverwaltung. Die Beschaffung dieser Zuleitungen geschieht ebenfalls von hier. [...]

Nach Errichtung des Depots zahlt die Heeresverwaltung einen Strompreis von 10 Pf. für die KW/h. Da bei dem behelfsmäßig aufzustellenden Trafo ein Hochspannungszähler noch nicht eingebaut werden kann *(Anm.: Durch fehlenden Meßwandler)*, ist zu empfehlen, den für die Neubauleitung selbst gebrauchten Strom mit einem von E.W. Westfalen aufzustellenden Niederspannungszähler zu messen und für den auf diese Weise festzustellenden Strombedarf einen etwas höheren Preis zu erzielen. An einer anderen Stelle ist dasselbe Verfahren eingeleitet. Die Heeresverwaltung zahlt dort für den durch Niederspannungszähler gemessenen Strom während der Bauzeit 12 Pf." *(Anm.: 1917 begann ein intensiver Ausbau des Hochspannungsnetzes im Münsterland).*

Von dem Trafo im Verwaltungsbezirk wurde der Starkstrom mit Erdkabeln den drei Trafos in den Einzeldepots A, C und D zugeführt *(Anm.: Noch während der Bauphase erhielt Landwirt Leihsing einen Stromanschluss für seinen Betrieb vom Transformator des Depots. Das Militär-Neubauamt schloss mit Leihsing einen Vertrag ab).*

Zeitzeuge: *„Anlässlich der Hochzeit meiner Mutter im Mai 1919, da hätte sie alle Lampen im Haus und anderswo angemacht, weil sie nun Strom hatten!"*

Leihsing brauchten den Strom u.a. für die Säge, Mühle usw. Das Kabel zum Depot B wurde nicht mehr verlegt.

Es könnte sein, dass die Erdkabel, so wie in der Zeichnung „Freileitungen und Erdkabel im Depot" aufgeführt, so! gelegt worden sind. *(siehe vorstehende Zeichnung)*

Der Verlauf der Erdkabel zu den Schuppen: Die Erdkabel lagen an der Rückseite der Schuppen einer jeden Trasse in einem Kabelkanal, zweigten zu den Schuppen ab, und liefen an der Schuppenwand hoch in die Schuppen hinein zum Sicherungskasten. Dort am Sicherungskasten angeklemmt, nahm das Kabel denselben Weg zurück: Hinaus aus den Schuppen, wieder in den Kabelgraben zum nächs-

ten Schuppen (*Anm.: Als Ringleitung ausgeführt: leichtere Handhabung, bei Störungen in einem Kabelabschnitt).*

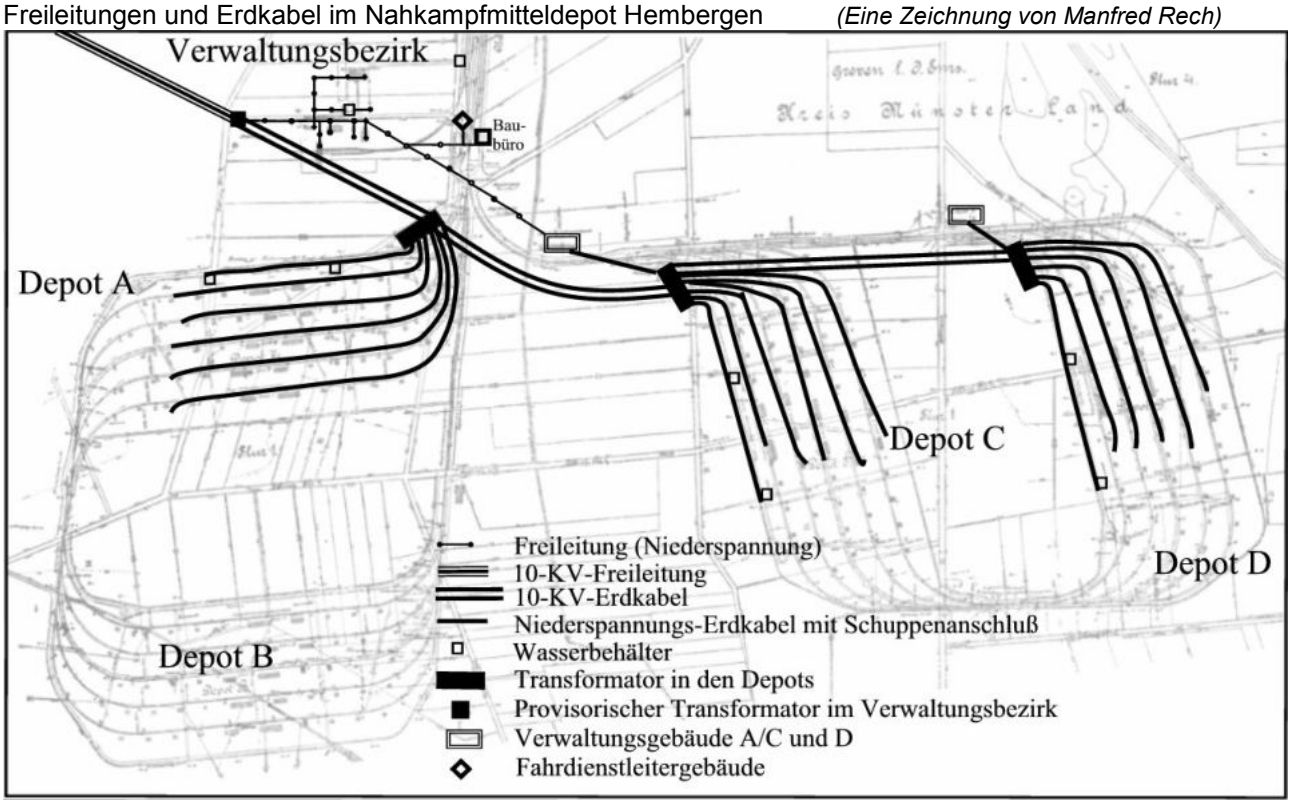
Zeitzeuge: *„Mein Vater hat mir erzählt, dass er während seiner Arbeitslosigkeit um etwa 1928 auf dem Gelände des Schuppens D2 Elektrokabel aus dem Graben (Kabelkanal) herausgeholt und mit den herumliegenden Schwellen in Greven verkauft hat. Das war viel Geld für ihn. Ob auch Schienen verkauft wurden, weiß ich nicht mehr.“*

Durch diese Art der Verlegung der Erdkabel wurde zwar mehr Material benötigt, jedoch entfiel das aufwendigere Anbringen der Muffen. Denn es ist davon auszugehen, dass in den Kabelgräben trotz Abdeckung Wasser eindrang, sowohl von oben als auch von unten.

Auskunft, wie viel der insgesamt benötigten Erdkabel für die Stromversorgung der Schuppen und der Verwaltungsgebäude A/C und D gelegt wurden, gibt eine Tabelle ‚Erdkabel'.

Das ist eine von Horst Firtzlaff, Reckenfeld, aus einem Schuppen ausgebaute Original-Elektroleitung in einem Stahlrohr. Firtzlaff: „Dieses Rohr war an einem Schuppen an der Außenseite zum Regendach angebracht.“
Quelle: Horst Firtzlaff

Freileitungen und Erdkabel im Nahkampfmitteldepot Hembergen *(Eine Zeichnung von Manfred Rech)*



Erdkabel im gesamten Depot

Geplante Erdkabel			Gelegte Erdkabel	
10-kV-Erdkabel				
Vom	Bis	Meter	**Ausführung**	Meter
Provisorischen Trafo	Trafo im Depot A	550m	Es wurden gelegt	550m
Trafo im Depot A	Trafo im Depot C	750m	Es wurden gelegt	750m
Trafo im Depot C	Trafo im Depot D	800m	Es wurden gelegt	800m
Provisorischen Trafo	Trafo im Depot B	1.000m	Nicht gelegt	-
Niederspannungs-Erdkabel				
Trafo im Depot A	zu allen 52 Schuppen und zu beiden Wasserbehältern (6 Trassen)	5.850m	Es wurden gelegt 4.900m	10.550m
Trafo im Depot C	zu allen 52 Schuppen und zu beiden Wasserbehältern (6 Trassen)	5.850m	Es wurden gelegt 2.600m	
Trafo im Depot D	zu allen 52 Schuppen und zu beiden Wasserbehältern (6 Trassen)	5.850m	Es wurden gelegt 3.050m	
Trafo im Depot C	Doppelverwaltungsgebäude A/C	350m	Es wurden gelegt	350m
Trafo im Depot D	Verwaltungsgebäude D	200m	Es wurden gelegt	200m
Trafo im Depot B	Verwaltungsgebäude B	250m	Nicht gelegt	-
Trafo im Depot B	zu allen 52 Schuppen und zu beiden Wasserbehältern (6 Trassen)	5.850m	Nicht gelegt	-
Geplante Länge der Erdkabel		27.300m	Gelegte Erdkabel	13.200m
-			Es lagen in den Depots verteilt auf 30 Trommeln insgesamt ca.	4.500m
			Insgesamt vorhandene Erdkabel	17.700m
			Es fehlten noch ca.	9.600m

(Anm.: Die Berechnungen basieren auf Schriftstücken und Abmessungen vorliegender Pläne und Fotografien).

Aus Aluminium waren sowohl die 10-kV- als auch die Niederspannungskabel, Kupfer wäre zu teuer gewesen, und Kupfer wurde außerdem zu anderen Kriegszwecken benötigt. „Noch vor Abschluss der Arbeiten im Depot wurde niedergespannter Strom mittels Kabel dem Doppelverwaltungsgebäude A/C und dem Verwaltungsgebäude D aus den jeweiligen Gruppentransformatoren C und D zugeführt“ (*Anm.: Dagegen spricht allerdings, dass die vier Transformatoren noch 1923 in einem der Verwaltungsgebäude - teils noch verpackt - lagerten und an anderer Stelle steht geschrieben, dass in dem Verwaltungsgebäude D die Stromanlage fehlt),* heißt es bei der Depot-Bestandsaufnahme im November 1919.

In den Einzeldepots lagen nach einer Aufstellung 13.200m Kabel *(Anm.: Die Kabel waren aus Aluminium, wahrscheinlich Typen NEKBA/NKBA)* in Gräben, die mit 66.000 Stück Abdeckziegeln *(Anm.: Das Abdecken war Vorschrift gegen mechanische Beschädigungen. Abdeckziegel waren kein Schutz, sondern nur Markierung. Die Kabelgräben wären nach Abschluss der Arbeiten sicherlich geschlossen worden)* - das sind 5 Ziegel pro Meter Kabel - bedeckt waren. Die Kabelgräben dürften eine Tiefe von 60-80cm *(Anm.: Frost ohne negative Wirkung)* gehabt haben.
Nach einer weiteren Aufstellung lagen außerdem noch 30 Trommeln mit Aluminiumkabeln in den Einzeldepots (*Anm.: Auf einer Trommel werden ca. 150m Kabel gewesen sein).*

Bau der Niederspannungsleitungen

Die Möglichkeit, Niederspannung über Freileitungen als auch über Erdkabel weiterzuleiten, wurde genutzt. So entschied das Militär im Verwaltungstrakt, also in dem Bereich, wo die größere Anzahl Hochbauten und sonstige Einrichtungen gebaut wurden, über Freileitungen den Strom zu transportieren. In den Bereichen, in denen Munitionsschuppen entstehen sollten, also in allen vier Einzeldepots, wurde der Strom per Erdkabel weitergeleitet. Erdkabel waren zwar teurer als Freileitungen, doch die Sicherheit hatte Vorrang vor den Kosten. Wichtigster Grund: Gegen Blitzschlag waren die Munitionsschuppen durch Erdkabel besser geschützt. Und Freileitungen wären zudem bei den niedrigeren Schuppenbauten als solche vom Feind besser zu erkennen gewesen.

Freileitungen

Das Waffen und Munitions-Beschaffungsamt in Berlin teilte am 22. Januar 1917 dem Militär-Neubauamt in Münster mit, dass „[...] für die Verlegung von Niederspannungsfreileitungen *(Anm.: Als Material wird Kupfer genommen worden sein)* von dem Behelfs-Trafo zu den einzelnen Baustellen haben die einzelnen Unternehmer selbst zu sorgen.“ Die Baustellen benötigten den Strom hauptsächlich für den Betrieb von Pumpen, für Scheinwerfer, Lampen und für Maschinen. Freileitungen wurden im Verwaltungsbezirk zu den Hochbauten und sonstigen Einrichtungen auch noch zum Gefangenen-Arbeitslager sowie zum Baubüro in der Depotmitte geführt *(Anm.: An das Stromnetz wurden jedoch nur einige dieser Bauten angeschlossen).*

Elektrische Anlagen in den Schuppen

Nach einer Bestandsaufnahme im November 1919 wurde festgestellt: „Die Schuppen haben noch keine elektrische Beleuchtung.“ Es kann davon ausgegangen werden, dass in einem Schuppen installiert waren:

- Schuppen Typ A: 1 Lampe mit kleinem Blechschirm innen und 1 Lampe mit großem Blechschirm außen
- Schuppen Typ B: 3 Lampen mit kleinem Blechschirm innen und 3 Lampen mit großem Blechschirm außen
- Schuppen Typ C: 5 Lampen mit kleinem Blechschirm innen und 5 Lampen mit großem Blechschirm außen.

Das wären bei den 208 Schuppen insgesamt 640 Lampen gewesen. Das Kriegsministerium hatte mit dem Erlass vom 2. November bestimmt: „Für genügend große Blendschirme gegen den Himmel ist Bedacht zu nehmen.“ In den Schuppen sah die Installation wie folgt aus: Die isolierten Aderleitungen befanden sich in Stahlrohren, da es sich um einen explosivgefährdeten Bereich handelte. Es durften keine Funken entstehen. Das hätte möglicherweise zu einer Katastrophe - Explosion der Munition - geführt. Die Außenlampen waren unter dem Dachvorsprung angebracht. (*Anm.: Auszug aus Interview mit Horst Firtzlaff: ‚Eine Lampe ist auch unter dem Rampendach angebracht gewesen').*

Neben jedem Eingang zum Schuppen waren außen zwei Schalter angebracht: einer für die Lampen innen und einer für außen. Die Lampen außen waren unter dem Dachvorsprung installiert. Die Lampen innen waren in sogenannten Beleuchtungsnischen untergebracht. Für jedes Schuppentor war eine Handlampe (Sicherheitslampe) vorgesehen, wahrscheinlich für den Notfall bzw. wenn der Strom ausfiel. Die Handlampen wurden nicht mehr alle auf die Schuppen verteilt; nach Kriegsende lagerten 257 Handlampen in einem der Verwaltungsgebäude *(Anm.: Es könnte sich hierbei um Batterieleuchten gehandelt haben. Andere, wie Carbid-, Acetylen- oder Benzollampen, kamen bei der Gefahrenlage wohl kaum in Betracht).*

2.2.5 Einsatz von Menschen beim Bau des Depots

Wie viel Menschen haben das Depot gebaut?

Diese spannende Frage kann aus heutiger Sicht nicht eindeutig beantwortet werden. Es fehlen, um genaue Aussagen machen zu können, die notwendigen Dokumente. Dennoch können ungefähre Angaben gemacht werden.

Es haben sich schon andere Autoren mit dieser Frage beschäftigt und sich auf Zahlen festgelegt: So schreibt im September 1928 Rudolf Baehr in den ‚Reckenfelder Mitteilungen': *„[...] mein Begleiter führte uns von einem Einzeldepot zum anderen , so dass ich über die Größe des Geländekomplexes sehr erstaunt war. Es mag schon wahr sein, dass hier zur Kriegszeit 3.000 Gefangene und 2.000 deutsche Soldaten in den Munitionslagern beschäftigt gewesen sind. Wie würden die armen Gefangenen und auch die deutschen Soldaten, die das Kriegsschicksal hierher geführt, diese Einzeldepots mit ihren mörderischen Munitionslagern noch weit mehr als Stätten des Grauens empfunden haben, wenn nicht die herrlichen Waldungen gewesen wären. Im Winter die großen Kiefern und Tannen und im Sommer der frische grüne Wald von Fichten, Birken, Eichen, Buchen, Erlen usw. Der lustige Gesang der Vögel, der Blick in das immer frische Grün des Waldes und der Wiesen, im Sommer die blühende Heide und der Erika und dazu die reine, würzige Luft werden den Soldaten ihr Schicksal weniger hart haben empfinden lassen [...]"*

Zitat einer anderen Quelle aus dem Jahr 1998: *„[...] Tausende von Soldaten kommen, und schaffen ein Munitionslager"*, entspricht ebenso nicht den wirklichen Verhältnissen.

Meine Recherchen haben ergeben, dass

- militärisches Personal *(siehe Anhang Nr. 31)* aus Münster (wahrscheinlich) täglich bis zum Winter 1917 bzw. Frühjahr 1918 hin und her gefahren wurde
- Militär-Eisenbahner *(siehe Anhang Nr. 34)*
- Kriegsgefangene aus Münster - wahrscheinlich - bis Mai/Juni 1917 täglich hin und her gefahren wurden
- Kriegsgefangene nach Fertigstellung des Depot-Gefangenen-Arbeitslagers von hier eingesetzt wurden *(Anm.: Es wird angenommen, dass sowohl Kriegs- als auch Zivilgefangene hier zum Einsatz kamen).*
- Ausländische Arbeitskräfte eingestellt wurden
- Zivilpersonen im Depot wohnten und arbeiteten *(siehe Anhang Nr. 56 – auch Anhang Nr. 50)*
- Zivilpersonen von außerhalb täglich per Fahrrad bzw. zu Fuß oder - soweit eine Verbindung bestand -, mit dem Zug aus Greven, Emsdetten, Rheine, Nordwalde und den Bauerschaften ihre Arbeitsstelle erreichten
- Eine oder zwei Kompanien des Bataillons 409 ab Frühjahr 1918 im Depot stationiert waren und die zügige Erstellung des Depots maßgeblich beeinflussen
- Frauen im Depot arbeiteten.

Es wurde auch sonntags (samstags sowieso) gearbeitet, und es wurde zeitweise in Schichten gearbeitet. In einer so zusammengewürfelten Belegschaft war, wie das Beispiel zeigt, das Gefühl für Solidarität nicht mehr stark entwickelt. Viele der in die Rüstungsproduktion strömenden Arbeitskräfte besaßen weder eine Verbundenheit mit dem für sie fremden Betrieb noch eine Bindung an die gewerkschaftlichen Organisationen. Das machte sie zu einem unruhigen, für Unternehmer gleichermaßen schwer zu kontrollierenden Element. Es war kein Zufall, dass gerade diese Arbeiter besonders reizbar auf die sich verschlechternden Arbeits- und Lebensbedingungen reagierten und als erste dagegen zu rebellieren begannen.

Amtmann Hueske, Amt Greven, am 28. Juli 1917 an das Unternehmen Büscher & Sohn: „ [...] dass die Verpflichtungen der hier vorhandenen Angestellten und Arbeiter einen Vormittag und auf Wunsch auch am Sonntag, den 5. August 1917, vormittags gegen 9½ Uhr erfolgen können. Die Verpflichtung der übrigen Personen kann nur erfolgen, sofern eine Bescheinigung der zuständigen Behörde vorliegt, dass sie Deutsche [...] und zuverlässig sind."

Militär-Personal (abkommandiert) aus Münster

Im Allgemeinen Departement des Kriegsministeriums wurde im Jahr 1915 ein Referat (B5 (S)9) geschaffen, das die grundsätzliche Frage entscheiden musste, ob Arbeit auf die Grundlage privatrechtlicher Verträge oder der militärdienstlichen Verpflichtungen gestellt werden sollte. Das Kriegsministerium entschied sich für die Aufrechterhaltung der freiwilligen Arbeitsform, solange dem Staat genügt wird. An der Freiwilligkeit wollte das Departement festhalten, solange nicht die Not den Zwang bedingt. Dementsprechend sollten Wehrpflichtige nicht zur Arbeit kommandiert, sondern entlassen und zurückgestellt oder beurlaubt werden. Es erging eine Anweisung an die Zensurstellen, von der öffentlichen Verbreitung von Anzeigen alle Gesuche nach Arbeitern auszuschließen. Bei der Arbeitsbeschaffung musste es dem Kriegsministerium darauf ankommen, den Bedarf möglichst nicht aus Wehrpflichtigen zu decken, diese brauchte das Heer.

Das Kriegsamt in Berlin verfügte am 16. November 1916: „Facharbeiter dürfen den für die Kriegsversorgung arbeitenden Betrieben - vorläufig - nur durch Ausheben entzogen werden, wenn der Arbeitgeber nach seiner Angabe ohne Schädigung des Betriebes darauf verzichten kann," um im Juli 1917 die gemachte Verfügung wieder einzusammeln: „Das Kriegsamt muss [...] mit aller Schärfe das Auskämmen der Facharbeiter in dem beabsichtigten Umfang durchführen!" Beauftragt wurden mit diesem Auskämmen die stellvertretenden Generalkommandos. Für den Depotbau befand sich die zuständige Stelle in Münster. Verfügt wurde auch: „Falls das stellvertretende Generalkommando eine Überweisung von Arbeitskräften nicht vornehmen kann, ist umgehende Fühlungnahme mit den Nachbarkorps angezeigt."

Im Frühjahr und Sommer 1918 verlangte die OHL gebieterisch Ersatzmannschaften, Kriegsgerät und Munition, Munition und nochmals Munition! Auf der anderen Seite rief die Unternehmerschaft nach Arbeitern, besonders fachlich ausgebildeten! Dazu kamen die zahllosen Zurückstel-

lungsgesuche aus politischen Gründen. Das zur Verjüngung der Front angeordnete Tauschverfahren der jüngeren Arbeiter aus der Heimat mit den alten Familienvätern an der Front konnte nur zum Teil zur Entfaltung kommen, weil die Leute an beiden Stellen zur gleichen Zeit benötigt wurden.

Die Unternehmen griffen aufgrund der Lage zu einem probaten Mittel, in dem sie den Militärbehörden mitteilten, dass ihr Auftrag – hier der Depotbau - nicht ausgeführt werden kann, wenn die angeforderten Personen nicht zurückgestellt werden! Die Beschwerden der Unternehmen schienen ‚oben' angekommen zu sein, denn der Minister für Handel und Gewerbe schrieb an die Gewerbeinspektionen in einer Verfügung: „[...] jede Zurückstellung eines Wehrpflichtigen ist eine Schwächung unserer Wehrkraft [...] andererseits aber erfordert die Sorge um die rechtzeitige Herstellung und Lieferung des fortlaufend erforderlichen unmittelbaren und mittelbaren Kriegsbedarfs, dass der einschlägigen Industrie nicht ihre notwendigen und anderweitig unersetzlichen Facharbeitskräfte durch Einziehung zum Heeresdienste genommen werden, und sie dadurch an der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gehindert wird."

An anderer Stelle heißt es: „[...] das Fehlen an qualifizierten Facharbeitern infolge zahlreicher Einberufungen ist aber trotz des Einsatzes von Jugendlichen, Frauen und Kriegsgefangenen nicht vollständig zu ersetzen. Überstunden, Feiertags- und Wochenendschichten sind notwendig, um die Produktionsziele zu erreichen. Die Motivation für diese Zusatzbelastungen fördern viele Unternehmen durch die Verteilung von Sonderrationen und Nahrungsmittelvergünstigungen."

Sehr bald ergab sich die Notwendigkeit, die arbeitsfähigen Kriegsgeschädigten der Arbeit zuzuführen und ausländische Arbeiter, besonders Gefangene heranzuziehen. Bei der Beschäftigung von Ausländern verdienten die Einwohner besetzter feindlicher Landesteile den Vorzug vor neutralen Ausländern. „Die ‚kv'-Leute (kriegsverwendungsfähig) aus Grenz- und Bahnschutz, Gefangenenbewachung und Militärverwaltung sind abzulösen," hieß es in einer Verfügung, und weiter: „Hilfsdienstpflichtige sind auch im Heere (Garnison, Arbeitsdienst, Schreiben, Burschen) [...] zu verwenden."

Die Heranziehung von Arbeitern aus den besetzten Gebieten, Beschäftigung garnisonsverwendungsfähiger (gv) Wehrpflichtiger wurde empfohlen. Die behördlichen Beschaffungsstellen und mobilen Kommandostellen waren vielfach in einem schwierigen Zwiespalt der Pflichten und Interessen. Aufgabe der Eisenbahntruppen, die aus dienstpflichtigem Personal der Eisenbahnverwaltungen hervorgingen, war der Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Kriegsgefangene *(siehe Anhang Nr. 21)*

Die rechtliche Basis zur Behandlung von Kriegsgefangenen bildete die Haager Landkriegsordnung von 1907: „Die Regierung, in deren Gewalt sich die Kriegsgefangenen befinden, hat für deren Unterhalt zu sorgen. In Ermangelung einer besonderen Verständigung zwischen den Kriegsführenden waren die Kriegsgefangenen in Beziehung auf Nahrung, Unterkunft und Kleidung auf demselben Fuße zu behandeln wie die Truppen der Regierung, die sie gefangengenommen hat."

Aus dem Gefangenen-Arbeitslager im Nahkampfmitteldepot Hembergen sind vom Kommando keine Schriftstücke - wenn überhaupt erstellt - bei den Recherchen gefunden worden. Deshalb dienen Dokumente und Berichte aus zwei Gefangenenlagern in näherer Umgebung (Saerbeck und Dülmen) dazu, aufzuzeigen, wie das Leben hier vor Ort abgelaufen sein könnte.

Artikel 6
Der Staat ist befugt, die Kriegsgefangenen mit Ausnahme der Offiziere nach ihrem Dienstgrad und nach ihren Fähigkeiten als Arbeiter zu verwenden. Diese Arbeiten dürfen nicht übermäßig sein und in keiner Beziehung zu den Kriegsunternehmungen stehen.

Für die Beschäftigung von Kriegsgefangenen hieß es seitens des Kriegsministeriums: „[...] die Gefangenen sind zu weiterer Ausdehnung ihrer Heranziehung zu ermutigen. [...] Die Bedingungen der Gefangenenbeschäftigung müssen durchweg so gehalten sein, dass sie die Unternehmer nicht von ihrer Verwendung abschrecken. Umso leichter wird dann die Entziehung wehrpflichtiger Arbeiter vor sich gehen, besonders, da die Gefangenen nach den geltenden Grundsätzen nur mit ihrer Zustimmung beschäftigt werden, also ihre Verwendungsmöglichkeit den Beschränkungen des Artikels 6. der Haager Landkriegsordnung von 1907 nicht unterliegt."

Hierbei ging das Kriegsministerium von der Erwägung aus, „das einer Verwendung von Gefangenen die Landkriegsordnung nicht entgegenstehe, dass vielmehr über den Artikel 6, der besagt, dass die Arbeiten in keiner Beziehung zu den Kriegsunternehmungen stehen dürfen [...]." Für den Bau des Depots bedeutete das, dass das Vorbereiten und Legen von Gleisanlagen sowie der Transport von Materialien für den Bau von Schuppen und der Gebäude sowie das Anlegen der Wege selbst keine Verstöße nach den Haager Konventionen darstellten.

Am 5. Januar 1916 schrieb Eichler (Referent von General von Wrisberg) - unter geheim - ein Protokoll über eine Besprechung mit den Chefs der Generalstäbe der Generalkommandos. „[...] von den insgesamt etwa 1.150.000 Kriegsgefangenen, die in preußischen Gefangenenlagern untergebracht sind, sind rund 800.000 in der Industrie, Landwirtschaft und Forstwirtschaft und rund 200.000 in der Etappe beschäftigt."

Das Kriegsministerium am 13. September 1916 - geheim - an Behörden und die Polizeiverwaltung Münster i. Westf.: „Bei Verwendung von Kriegsgefangenen in den Werken der Heeresverwaltung und sonstigen Betrieben wird es sich nicht vermeiden lassen, dass Kriegsgefangene insbesondere Dolmetscher, aber auch solche, die der deutschen Sprache mächtig sind, Gelegenheit finden, sich mit den betreffenden Verhältnissen eingehend vertraut zu machen. Es wurde deshalb für notwendig erachtet, von denjenigen Kriegsgefangenen, bei denen ein Verrat militärischer oder technischer Einrichtungen zu befürchten wäre, Photographie und Fingerabdruck herstellen zu lassen. Hoffmann."

In Münster waren die Kommandantur und die Gefangeneninspektion stationiert, die u.a. für das Kriegsgefangenenlager II zuständig waren. Der Einsatz und die Versorgung der Kriegsgefangenen-Arbeitskommandos wurden von hier koordiniert. Aus dem Lager II an der Rennbahn (*siehe Anhang Nr. 21)* wurden die Gefangenen für das Nahkampfmitteldepot Hembergen zusammengestellt und mit der Eisenbahn zur Blockstation Hembergen gefahren.

Obwohl der Haltepunkt Hembergen erst am 15. September 1917 für den öffentlichen Personenverkehr geöffnet

wurde, verkehrten wahrscheinlich je nach Bedarf Sonderzüge mit Gefangenen von Münster nach Hembergen hin und zurück bereits zu Beginn des Jahres 1917. Die Eisenbahndirektion bzw. die Linienkommandantur werden auf Veranlassung der Intendantur des VII. A.K. bzw. der Gefangenen-Inspektion einen Sonderzug *(siehe Anhang Nr. 23)* zwischen Münster und Emsdetten für die benötigten Arbeiter (Kriegsgefangene) eingelegt haben, der an vorbereiteter Stelle an der späteren Blockstelle Hembergen zum Aussteigen gehalten hat, desgleichen für die Rückfahrt.

Möglich wäre auch bei kleineren Gruppen von Kriegsgefangenen die Fahrt mit einem Regelzug im öffentlichen Verkehr zwischen Münster und Rheine und einem außerplanmäßigen Halt an einem vorbereiteten Notbahnsteig an der Blockstelle Hembergen, ebenso für die Rückfahrt. Bei kriegswichtigen Maßnahmen wie dem Depot Hembergen dürfte das sehr schnell möglich gewesen sein. Beim Lager Rennbahn handelte es sich 1916 um ein internationales Lager mit Mannschaftsdienstgraden aus Frankreich, England, Russland, Belgien, Italien, Portugal, Rumänien und Serbien. Die Zahl der Offiziere lag bei lediglich zwei Dutzend.

Auf Merkblättern (Herausgeber waren u.a. das Kriegsministerium und die Gefangenen-Inspektion des VII. A.K) wurden Bedingungen, die im Zusammenhang mit der Beschäftigung von Kriegsgefangenen stehen, bekanntgegeben. Dabei wurde unterschieden, zwischen dem Einsatz von Kriegsgefangenen

- in der Land- und Forstwirtschaft (auch gemeinnützigen Einrichtungen)
- in der Industrie
- in kriegswirtschaftlichen Betrieben (auch Handwerk, Gewerbe, Bergbau, Eisenbahn, Gemeinden u. anderen staatlichen Behörden).

Die Bedingungen unterschieden sich sowohl in den Leistungen, die die Arbeitgeber zu erbringen hatten in der Ernährung und in der Bezahlung der Gefangenen, als auch in den Leistungen der Heeresverwaltung. Das Nahkampfmitteldepot Hembergen fiel unter den Begriff ‚kriegswirtschaftlicher Betrieb'.

Arbeitseinsätze

Nur ein Teil der Gefangenen in Münster - zwischen 20 und 25 Prozent - lebte in den Lagern, der große Rest war zu Arbeitseinsätzen, sogenannten Kommandos, abgeordnet, denn die Arbeitskräfte wurden dringend benötigt. Einerseits stellten die ungefähr 90.000 Kriegsgefangenen in der Umgebung Münsters eine beträchtliche logistische Herausforderung dar: Ernährung, Kleidung, Transport, Verteilung von Paketen - das alles kostete Zeit und Geld und strapazierte die ohnehin angespannte Kriegswirtschaft. Andererseits versuchte man, die Gefangenen als Arbeitskräfte zu nutzen, um die an der Front kämpfenden Männer in der Heimat zu ersetzen.

Arbeitseinsätze boten den Gefangenen eine Gelegenheit, das Lager zu verlassen und sich etwas Geld zu verdienen. Dennoch schienen sie unbeliebt gewesen zu sein, da nur wenige das Lager als ‚sicheren Hafen' gegen die Ungewissheit des Kommenden eintauschen wollten. Zudem erwartete die Gefangenen oft schwere körperliche Arbeit und eine nicht immer dafür angemessene Verpflegung. Ein weiterer wichtiger Grund lag sicher in dem Unwillen, den Feind durch eigene Arbeitskraft zu unterstützen.“ (*Anm.: Die Gefangenen werden beim Bau des Depots recht bald bemerkt haben, wofür sie diese Anlage mit errichten).*

Je weiter der Krieg fortschritt, desto mehr wurden Kriegsgefangene in kriegswirtschaftlichen Unternehmen und Unternehmungen gebraucht. Deshalb schrieb die Inspektion des Gefangenenlagers in Münster an den Landrat in Münster am 25. Dezember 1917 „[...] der Einsatz von Kriegsgefangenen in der Landwirtschaft muss nach Beendigung der Ernte zurückgestellt werden, um die Kriegsgefangenen in den kriegswirtschaftlichen Betrieben und in der Rüstungsindustrie einsetzen zu können, denn hier werden sie dringend benötigt, da ein großer Mangel an Arbeitskräften herrscht. Jeder Kriegsgefangene in Arbeitskommandos in der Landwirtschaft ist nach Möglichkeit zurückzugeben! Gez. von Bitter.“

Der tägliche Transport (*Anm.: Die Transportkosten (Eisenbahn) trug der Arbeitgeber. Es galt der Satz für Klasse IV 2Pf. für den Kilometer. Bei 30 und mehr Kriegsgefangenen 1,5 Pf., für tägliches Hin- und Zurückfahren war der Satz 1Pf./km. Folgende Preise gelten für den öffentlichen Personenverkehr):*

	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV
	Pf/km	Pf/km	Pf/km	Pf/km
ab 1907:	7,0	4,5	3,0	2,0
ab 1. April 1918:	9,0	5,7	3,7	2,4)

der Gefangenen von Münster zum Depot Hembergen und wieder zurück wurde eingestellt, nachdem das Gefangenen-Arbeitslager im Depot fertiggestellt war. Das Arbeitslager bestand aus acht Baracken, drei davon waren reine Aufenthalts- und Schlafbaracken.

Ein Gefangenen-Arbeitslager vor Ort zu haben, hatte zwei wesentliche Vorteile: Zum einen fielen die Zeiten für die Transporte der Gefangenen weg - diese Zeit konnte für den Arbeitseinsatz genutzt werden - und zum zweiten, standen die Waggons und Lokomotiven für Transporte an die Front zur Verfügung.

Zeitzeuge: *„Viele Jahre standen 2 Militärspinte aus Holz vom Wachtpersonal aus dem Depot in Reckenfeld auf dem Boden in einem unserer Häuser. Eine große Tür rechts zum Hängen von Kleidungsstücken und links Fächer. Oben ein verschließbares Fach mit Blech ausgeschlagen. Auch war jeder Spint mit einem Vorhängeschloss abschließbar. Die Spinte waren aus Fichtenholz und das Fach mit dem Blech konnte für Lebensmittel genommen werden und war durch das Blech vor Mäusen gesichert. Nach vielen Jahren der Abwesenheit stellte sich auf dem Hof ein ehemaliger Arbeiter vor, der noch zu Großvaters (geboren 1866) Zeiten einige Zeit beschäftigt war. Er hatte mit Opa und Pferd und Wagen aus dem Depot die beiden Spinte geholt, und seit dieser Zeit standen sie auf dem Dachboden. Die Spinte gibt es nicht mehr - sie sind verfallen.“*

Es ist davon auszugehen, dass die Gefangenen, die einmal für das Arbeitslager im Depot Hembergen abkommandiert waren, auch dort blieben. Ein Austausch bzw. ein Nachschub von Gefangenen wird nur erfolgt sein bei Ausfall durch Krankheit oder wenn Gefangene entwichen waren. Eine Art Rotationsprinzip ist für das Lager II in Münster nicht bekannt. Ein solches Verfahren wäre auch für die Deutschen nicht effizient gewesen, zumal die Kriegsgefangenen häufig hätten transportiert und zusätzlich immer wieder neu angelernt werden mussten.

Bevor die Arbeitskommandos zum Einsatz kamen, wurden sie im Stammlager in Münster entlaust und ärztlich untersucht. Die Kosten für ärztliche Untersuchungen und Behandlungen sowie für Arzneimittel waren vom Arbeitgeber zu übernehmen. Die Haare der Gefangenen waren kurz geschnitten, um die Ausbreitung von Ungeziefer zu unterbinden.

Das Kriegsministerium wies daraufhin, dass die Militärverwaltung keine Gewähr für Leistungen der Kriegsgefangenen übernimmt. Die Arbeitgeber hatten darauf zu achten, dass die Kriegsgefangenen die gleiche Arbeitszeit hatten, wie die freien Arbeiter, und freie Arbeiter durften mit Kriegsgefangenen nicht zusammenarbeiten. Das zu verwirklichen wird im Depot kaum möglich gewesen sein, denn die Arbeitskolonnen standen neben- und hintereinander: Militärpersonen, Gefangene, freie Arbeiter usw. Selbst wenn sprachliche Barrieren vorhanden waren, so konnte man sich durch Zeichensprache verständigen, wenn man denn wollte.

Bekleidungen

Die Bekleidung der Kriegsgefangenen hatten die Berner Vereinbarungen vom 26. April 1918 geregelt. Danach hatte der Nehmerstaat Bekleidung, Wäsche und Schuhwerk zu liefern und für regelmäßigen Ersatz und Ausbesserung zu sorgen. Für jeden Kriegsgefangenen waren 1 Kopfbedeckung, 1 Tuchhose, 1 Waffenrock oder Bluse, 1 Mantel, 2 Hemden, 2 Unterhosen, 2 Paar Socken, 2 Paar Stiefel, 1 Handtuch, je nach Art der Beschäftigung 1 Arbeitsanzug aus Drillichzeug zu liefern. Die Bekleidung der Kriegsgefangenen setzte sich aus drei Gruppen von Bekleidungsstücken zusammen

- Bekleidungsstücke der feindlichen Staaten, also die Uniformen der kriegsführenden Völker
- Bekleidungsstücke des deutschen Reiches, also die Gefangenenanzüge
- Eigene Bekleidungsstücke der Gefangenen.

Die Gefangenen trugen stets sichtbare und leicht erkenntliche Kompanieabzeichen und Personalnummern, entweder aus aufgenähten Stofflecken (meist rotbrauner Zeltstoff) oder aus Metall. Für die Gestellung von Arbeitskleidung und Schuhen als auch von Arbeitsgeräten hatte der Arbeitgeber aufzukommen. Auf Antrag konnte der Arbeitgeber von der Heeresverwaltung einen Zuschuss von 30 Pfennig pro Person als Höchstgrenze erhalten. Gegen eine Leihgebühr von 50 Pfennig im Monat konnten Sachen bei der Heeresverwaltung ausgeliehen werden.

Unterkunft und Verpflegung

Im Artikel 7 der Haager Landkriegsordnung von 1907 wurde den Gefangenen zugebilligt: „In Ermangelung einer besonderen Verständigung zwischen den Krieg Führenden sind die Kriegsgefangenen in Beziehung auf Nahrung, Unterkunft und Kleidung auf demselben Fuße zu behandeln wie die Truppen der Regierung, die sie gefangengenommen hat.“ In einem Brief des Meliorationsbauamtes teilte Baurat Herman mit, dass die ‚Bauverwaltung an Unterkunftsraum für den Mann 2,5qm Grundfläche' verlangt. Das deckte sich mit einer Notiz in anderen Akten: „Der Luftraum für jeden Kriegsgefangenen hat 5,0cbm zu betragen.“

Für die Unterbringung der Kriegsgefangenen und Wachmannschaften hatte der Arbeitgeber zu sorgen. Die Kosten der Unterkunft übernahm ebenfalls der Arbeitgeber.

Die Betten bestanden aus Stroh. Das größte Problem dieses provisorischen Lagers scheint der Morast gewesen zu sein, der angesichts des feuchten Wetters nicht zu vermeiden war“, hieß es in einem Bericht vom Gefangenenlager in Münster.

Und im Depot, wie sah es dort aus? Das hiesige Gelände war ständig tief nass, und Matsch und Schlamm waren an der Tagesordnung. Also auch nicht besser, höchstens schlechter. Und wie sah es mit der Hygiene aus? Aborte waren vorhanden, aber der Gestank und die Fliegen waren in den Sommermonaten unerträglich. Für ‚Bedürfnisse' des Nachts wurden Kübel aufgestellt. Die Türen der Baracken waren nämlich wegen Fluchtgefahr verschlossen.

„Seife zum Waschen war selten vorhanden, Sand diente als Ersatz, der war sehr rau am Körper [...]“ *(Anm.: Ein weiteres Problem bestand darin, sauber zu bleiben. Weil Tierfette knapp waren, gab es kaum Seife).*

Auszug aus einer Aufstellung aus dem Lager in hiesiger Nachbarschaft über die Einrichtung der Wohnbaracke. Es waren vorhanden: Bettstellen (eiserne, hölzerne), Bettlaken, Kopfpolster, Tische, Bänke, Wascheimer, Waschtisch, Waschbecken, Wasserkannen, Eisenöfen, Gabeln, Löffel, Messer, Essnäpfe, Becher, Handtücher, Tischlampen.

Für die Verpflegung - es gab feste Sätze- sah es wie folgt aus: Überschau der festgesetzten Wochenmengen an Nahrungsstoffen (Erlass des Kriegsministeriums - Zeitpunkt 10. Juni 1917): 1.610g Brot, 75g Speisemehl, 300-350g Fleisch, 100-200g Wurst, 400-600g Fisch, 150g Hering, 30-75g Käse, 250g Magermilch, 50-70g Margarine, Oel, 1.750-2.800g Kartoffeln, 1.600g Gemüse, 450-1.050g Hülsenfrüchte, 150g Graupen, 100-133g Zucker, 50g Obst, 50-75g Marmelade *(Anm.: Die Menge von 1.610g Brot pro Woche entspricht 1-2 Schnitten pro Tag).*

In der Regel waren die Arbeitgeber auf den Kommandos zuständig, also diejenigen, die die Kriegsgefangenen anforderten und einsetzten. Nach den Dokumenten im Stadtarchiv Greven arbeiteten im Depot zwei verschiedene Gruppen von Gefangenen: Einmal waren es die Gefangenen, die von der Militärverwaltung - also von der Intendantur in Münster - angefordert wurden, und die Gefangenen, die von den Baufirmen zur Arbeit im Depot zusätzlich benötigt wurden. Die Firmen waren Büscher & Sohn, Münstersche Bauvereinigung und andere *(Anm.: Wurden die Gefangenen täglich hin- und hergefahren - wie das im Depot gelegentlich vorkam – erhielten sie Marschverpflegung. Die Kosten dafür trug die Heeresverwaltung).* Und wie wurden die Gefangenen in den Arbeitslagern außerhalb ihres Stammlagers verpflegt? Zumindest auf dem Papier stand dies: „Die Verpflegung besteht aus Morgen-, Mittag- und Abendkost. Die Kost ist in ausreichender Menge und guter Beschaffenheit zu gewähren. Die Kriegsgefangenen können zu ihrem Brot beim zweiten Frühstück noch was zukaufen."

Für das Lager im Nahkampfmitteldepot Hembergen ist die Verpflegung in einigen Dokumenten belegt. Aus diesen ‚Bruchstücken', und wie die Versorgung mit Essen in den zwei anderen Arbeitslagern (Saerbeck und Dülmen *(siehe Anhang Nr. 15*) abgelaufen ist, lässt sich Folgendes annehmen: Die Lebensmittel wurden in einem Eisenbahnwaggon wahrscheinlich ein- bis zweimal wöchentlich von Münster bis zur Blockstelle Hembergen gebracht. Begleitet wurde der Transport dieser wichtigen Güter durch das Militär bzw. von der Gefangenen-Inspektion bestimmten Zivilpersonen. Das Militär-Neubauamt musste gelegentlich dafür auch Leute abstellen. Das Problem war nur, dass der Transport einige Zeit mehr in Anspruch nahm, als von den Empfängern erwartet, denn um den Waggon in das Depot einfahren zu können, mussten Lok und Waggon bis Emsdetten fahren. Von Emsdetten aus wurde die Lieferung zurück in das Depot als ‚Sperrfahrt' durchgeführt *(Anm.: Während einer Sperrfahrt darf kein anderer Zug diesen Streckenabschnitt befahren).*

Erst wenn der Waggon im Übernahmebahnhof eingetroffen war, wurde die Ankunft vom Diensthabenden der Blockstelle Hembergen dem Gefangenlager gemeldet. Entweder wurden die Sachen von einem Pferdefuhrwerk oder von der Depot-Lokomotive abgeholt. Die als Stückgüter bezeichneten Waren konnten dann bis ins Gefangenenlager gebracht werden. Die Kantinenbesitzerin, Thea Schmidt, konnte ein Lied davon singen, wenn sie eine Lieferung bestellt hatte, und die Ware mit Verspätung eintraf *(Anm.: a) Ihre Lieferanten waren u.a. private Betriebe (Bäckereien, Metzgereien, Händler, Landwirte etc.), denn staatliche Lebensmitteldepots konnten nur einen Teil der Versorgung abdecken. b) Die Bestellungen der Arbeitgeber/Kantinenbesitzerin für Artikel aus Versorgungslagern in Berlin wurden über die Kommandantur an das Kriegsministerium gerichtet).*

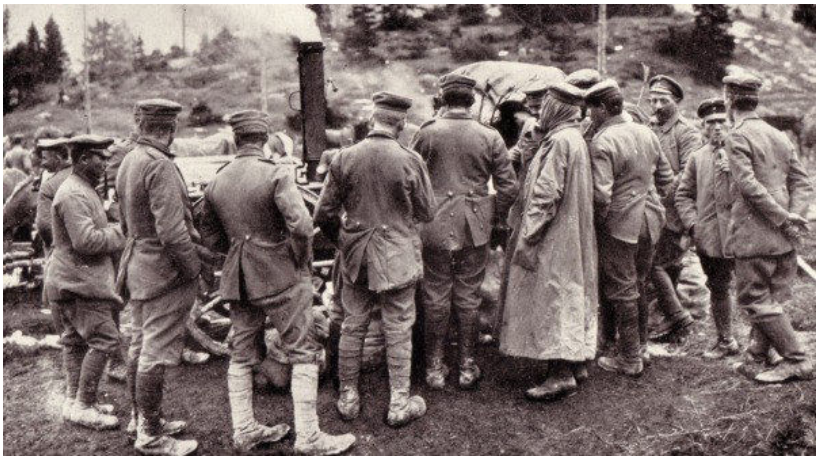
Dieses umständliche Verfahren wurde aber nur bis zu dem Zeitpunkt der Abnahme der Gleisanlagen am 8. Februar 1918 durchgeführt. Danach regelte der Fahrdienstleiter im Bahnhof Hembergen die Zustellung in eigener Zuständigkeit.

Die Lebensmittel wurden, wenn reichlich mitgeliefert, in der Versorgungsbaracke eingelagert. Das Essen wurde entweder in einer Baracke mit Kochmaschinen und sonstigem Zubehör oder in vorhandenen Feldküchen aus den Beständen zubereitet *(Anm.: a) Im Lager Saerbeck war ein Koch vorhanden. Für die Essenszubereitung kamen Kochmaschinen zum Einsatz. b) Eine andere Variante, eine Art ‚Essen auf Rädern', also bereits zubereitete Speisen täglich von Münster anzuliefern, schied aus logistischen Gründen aus. Auf demselben Transportweg wurden die Gefangenen mit Geräten und Arbeitskleidung etc. versorgt. Die eingehenden Paket- und Briefsendungen gehörten ebenfalls dazu).*

Heeresfeldküche

Die große Feldküche Modell 1911 war für Kompanien von 125 bis 250 Mann Kopfstärke bestimmt. Kernstück der Konstruktion war ein doppelwandiger, runder Kessel mit 200 Liter Inhalt. Der innere Kessel war reines Nickel, der äußere aus Kupfer bzw. verkupfert. Der Hohlraum zwischen beiden Kesseln wurde mit Glyzerin gefüllt, so dass die zubereiteten Speisen nicht anbrennen konnten. Weiterhin vorhanden war ein einwandiger, rechteckiger Kaffeekessel mit 90 Liter Inhalt. Der Kaffeekessel hatte unten einen Ablasshahn. Der Speisekessel verfügte über einen Deckel, der mit Knebelgriffen verriegelt wurde; in der Mitte des Deckels war ein Sicherheitsventil. Beide Kessel wurden von unten mit einem holzbefeuerten Ofen beheizt. In späteren Baulosen wurden ab 1913 ein einwandiger Bräter und ein Warmhaltefach von je 30 Liter Inhalt zugefügt, so dass rein theoretisch die gleichzeitige Zubereitung von mehreren Gerichten bzw. Bestandteilen möglich war. *(siehe Anhang Nr. 60)*

Für die Versorgung der Kriegsgefangenen im Depot werden wahrscheinlich die Feldküchen eingesetzt worden sein, denn die Kriegsgefangenen waren oft weit entfernt im Einsatz. Allein für den Hin- und Rückmarsch z.B. vom Depot D bis zum Barackenlager wäre viel zu viel Zeit für die Essensaufnahme vertan worden. Mancherorts wurden den Kriegsgefangenen auf den Kommandos die Lebensmittel lediglich zur Verfügung gestellt, die sie dann selbst zubereiten mussten, auch wenn diese Praxis von der Inspektion nicht gutgeheißen wurde.



Essensausgabe an der großen Feldküche

Das für die Kriegsgefangenenlager des VII. A.K. zuständige Verpflegungsamt hatte seinen Standort in Hiltrup. Diesem Verpflegungsamt waren die Kopfzahl der Gefangenen als auch die Dauer des Einsatzes der Gefangenen für die Zuteilung der Lebensmittel von den Baufirmen über das Amt Greven zu melden. Das Verpflegungsamt stellte nach Lage der wirtschaftlichen Verhältnisse die Lebensmittellieferungen zusammen. So teilte es im April 1917 dem Arbeitgeber z.B. in Saerbeck mit, „[...] dass als Dörrgemüse Steckrübenschnitzel geliefert werden.“ Gleichzeitig mit der Lieferung der Rohware konnte das zeitweise in Münster gebackene Brot mitgeliefert werden. Zu Beginn des Jahres 1918 änderte sich jedoch dieses Verfahren zur Brotlieferung, wie das Amt Greven im Mai 1918 dem Landrat mitteilte: „Die 290 Kriegsgefangenen und die 27 Wächter wurden von dem Gefangenlager Münster nicht mit Brot versorgt, sondern erhalten das Mehl vorschussweise vom Kommunalverband und lassen sich das Brot von dem Bäcker Wessels in Emsdetten bestellen.“

Aufgrund ihrer körperlich schweren Arbeit im Depot Hembergen erhielten die Gefangenen zusätzliches Mehl für die Herstellung von Brot zugewiesen, wie in der Mehlverbrauchsanzeige des Amtes Greven für die Zeit vom 16. Januar bis 15. Februar 1918 zu entnehmen ist.
In einer Aufstellung vom 28. Februar 1918 erfolgte die Aufschlüsselung: Das Amt Greven beantragte beim Landrat für den Zeitraum 16. März - 15. April 1918 folgende Zusatzmengen an Mehl für die Kriegsgefangenen und Wachmannschaft in Hembergen:

Personen	Anzahl	Tage	Gramm	Mehl
Gefangene	288	28	185	1.491,000kg
Wachmannschaft	31	28	370	321,160kg

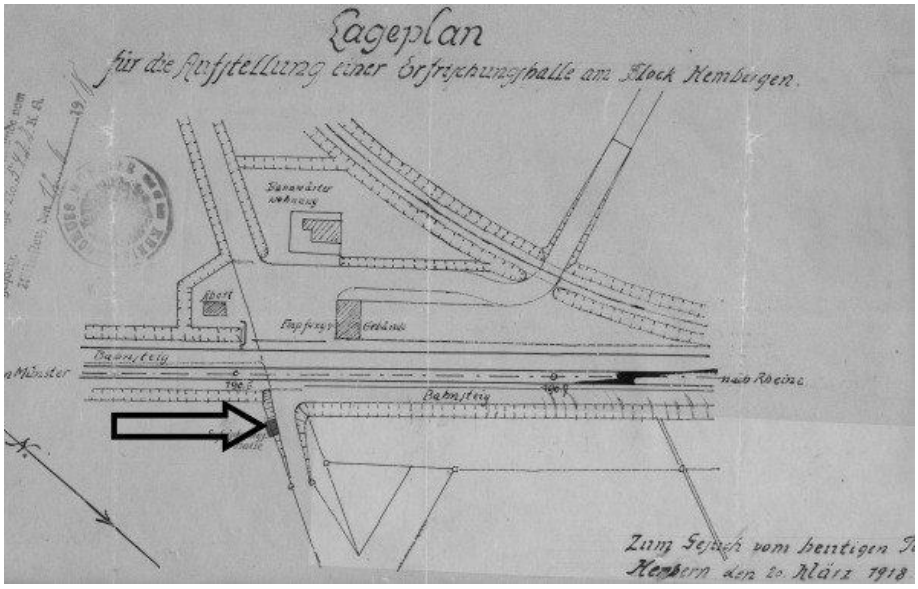
Der Kreisausschuss Landkreis Münster setzte am 9. April 1918 die Kommandantur des Kriegsgefangenenlagers Münster II in Kenntnis, dass vom Amt Greven immer wieder Klagen laut werden: Demnach hätten die für das Depot Hembergen zu liefernden Mehlmengen nicht zeitig, zum 16. d. Monats, geliefert werden können, weil der für Hembergen arbeitende Bäcker in Emsdetten, also außerhalb des Landkreises Münster wohnt, und die Überweisung einige Tage in Anspruch nimmt. Im Interesse einer beschleunigten und regelmäßigen Belieferung wurde daher ersucht, das Brot für die Gefangenen-Arbeitskommandos Hembergen selbst backen zu lassen. Daraufhin wurde wieder für einige Zeit das Brot in Münster gebacken und per Zug für die Gefangenen ins Depot mitgeliefert *(Anm.: Maismehl wurde zur Streckung für die Brotherstellung eingesetzt. Durch Streckungsmittel wurde das Brot eher schimmelig. Durch den hohen Kleiegehalt blieb das Brot innen feucht. Zwieback wurde als Brotersatz hergestellt, um wenigstens das Hungergefühl zu vertreiben).*

Dass die Versorgung der Gefangenen mit einem der Grundnahrungsmittel, dem Mehl, große Probleme bei den deutschen Behörden aufwarf, zeigt der Schriftverkehr zwischen dem Amt Greven und dem Landrat betreffs Mehlüberweisung für das Gefangenenarbeitskommando und für das Kriegsgefangenenlager Münster II im Mai 1918: „[...] die für das Arbeitskommando an den Bäcker Wessels in Emsdetten gelieferten monatlichen Mehlmengen sind seitens des Kommunalverbandes stets nachträglich vergütet worden. Das Amt ist jedoch nicht in der Lage, aus eigenen Beständen einen derartigen Vorschuss monatlich nach Emsdetten zu liefern [...] und bittet deshalb, das Mehl im Voraus zu liefern oder das Mehl direkt an den Bäcker Wessels zu liefern.“ Der Landrat lehnt am 11. Mai 1918 „eine direkte Belieferung an Wessels ab, da bereits am 15. Dezember 1917 für Hembergen die doppelte Menge Mehl zugeteilt wurde.“

Bei der Essensausgabe empfingen die Kriegsgefangenen, in Reihe und Glied aufgestellt, einzeln ihren Anteil im Napf. An Trinkgefäßen besaß fast jeder seinen Becher und eine Feldflasche. Zusätzliche Waren - Getränke und Nahrungsmittel - konnten die Gefangenen in der in einer Lagerbaracke vorhandenen Kantine und auf einigen Verkaufsstellen an den Baustellen in den vier Einzeldepots A, B, C und D kaufen.
Micheel erhielt die Konzession für Erfrischungsgetränke am Bahnhof verkaufen zu können.

Das Einrichten einer Kantine für die Kriegsgefangenen legte die Inspektion fest und teilt mit, was dort verkauft werden darf und was nicht. Es durften verkauft werden: Käse, Marmelade, geräucherte Fische, alkoholfreie Getränke, Tabak, Zigaretten, Körperpflegemittel, Putz- und Waschmittel etc. Nicht verkauft werden durften: Butter, Speck, Margarine, Fette, Büchsenkonserven. Bier und Wein auf Antrag bei der Heeresverwaltung.

Am 23. Oktober 1917 wurde von den o.a. Artikeln der Verkauf von Marmelade und Tabak durch die Kommandantur des Gefangenenlagers II untersagt. „Die Revisionsoffiziere wollen auf ihren Reisen feststellen, ob auf den Arbeitskommandos entsprechend verfahren wurde, und Kommandoführer, die den Verkauf verbotener Gegenstände dulden, zur Meldung zu bringen [...]“.



Lageplan für die Erfrischungshalle von Micheel am Bahnhof Hembergen
Quelle: Stadtarchiv Greven

Das Kriegsministerium unterbreitete Ende Dezember 1916 den Arbeitgebern über die Kommandanturen ein ‚Nahrungsmittelangebot für Kriegsgefangenenverpflegung'. Das Kriegsministerium wollte sich nur als Vermittler, nicht als Lieferant, verstanden wissen: Keine Reklamationen möglich! [...] Für Kantinenbesitzer galten die Einkaufspreise nur, wenn sie nicht mehr als 10% Gewinn nahmen.

Private Unternehmen, wie Heinrich Hegemann aus Greven, belieferten z.B. das Depot mit alkoholfreien Getränken. Solche Lieferungen und dessen prompte Bedienung, das wurde von der Gefangenen-Inspektion verlangt. Es dürfte für die Versorgung im Lager noch zu weiteren Vereinbarungen zwischen Händlern (z.B. Obsthändler, Metzger u.a.) und den Arbeitgebern bzw. der Gefangeneninspektion gekommen sein.

Etwas, worauf ein Teil der Gefangenen fast täglich wartete, waren die Paketlieferungen ihrer Angehörigen. Wenn es die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihren Familien zuließen, waren die Pakete gefüllt mit Konserven und Dauerwaren. Die Gaben ihrer Lieben gaben zumindest für einige Tage einen volleren Magen *(Anm.: Das galt nur für die westlichen Gefangenen, nicht aber für die weniger begüterten Russen).*

Bezahlung

In einer Verfügung des Kriegsministeriums vom 15. April 1915 wurden Grundsätze der Bezahlung für Verpflegung und Unterbringung festgelegt: Danach hatten die Baufirmen im Depot (Büscher, Münstersche Bauvereinigung und andere), wenn sie zusätzlich Kriegsgefangene anforderten und einsetzten, für die Unterbringung und Verpflegung der Kriegsgefangenen und der Wachmannschaften zu sorgen. Die Übernahme der Kosten war wie folgt geregelt: Die Baufirmen zahlten an die Heeresverwaltung einen Betrag, wie er der Höhe des Bruttolohnes für den Tag eines freien Arbeiters gleichen Betriebes entsprach.

Der Verdienstanteil der Kriegsgefangenen betrug höchstens 25% des Bruttolohnes. Vom Bruttolohn waren abzuziehen: Verdienstanteil, Unterkunft und Verpflegung, Kosten für Beschaffung von Arbeitskleidung, anteilige Kosten für Unterkunft und Verpflegung der Wachmannschaften. Jede Abweichung der Arbeitsleistung wie Unlust, Krankheit, Verweigerung etc. wurde mit Verdienstabzug bestraft. Die Heeresverwaltung zahlte dem Arbeitgeber eine Rückvergütung für die Unterkunft je Kopf und Tag von 15 Pfennig. Für Kost erhielt der Arbeitgeber von der Heeresverwaltung eine Rückvergütung je nach Kopfzahl pro Person und Tag zwischen 1,10 und 1,30 Mark. Lieferte die Heeresverwaltung Brot, so verringerte sich der Satz um 4 Pfennig pro 100g.

Die Auszahlung des Lagergeldes erfolgte durch die Parkverwaltung bzw. durch den Arbeitgeber an Hand von Auszahlungslisten. Jeder Empfänger hatte den Erhalt der Zahlung zu quittieren. Nach den vorliegenden Werten konnte ein Kriegsgefangener im Depot einen Tageslohn von etwa 2,50 bis 3,00 Mark erzielen. Den Kriegsgefangenen standen auch Zulagen, wie den freien Arbeitern zu. Wachmannschaften erhielten eine Zulage von 50Pf. täglich, die von dem Arbeitgeber zu tragen war *(Anm.: a) Kriegsgefangene erhielten in der Landwirtschaft einen Tageslohn von 30 Pfennig für jeden Werktag. b) Bei seinen Recherchen hatte Pöppinghege festgestellt, dass die Bezahlung sowohl örtlich als auch zeitlich schwankte und immer wieder geändert wurde).*

Abrechnungen für Kriegsgefangene

Geldangelegenheiten wurden von der jeweiligen ‚Kassenverwaltung der Kommandantur des Kriegsgefangenenlagers' geregelt. Jedes Lager in Münster hatte eine Kassenverwaltung. Geldbeträge wurden von hier den Arbeitgebern u.a. per Post übersandt. Lagergeld wurde 1916 eingeführt. *(Anm.: a) Die Einführung von Lagergeld erwies sich als notwendig. Kein Kriegsgefangener durfte mehr Bargeld besitzen, nur noch Lagergeld. Auch auf den Arbeitskommandos war die Entlohnung durch die Arbeitgeber (Büscher etc.) in Lagergeld Vorschrift. Ein Viertel des Verdienstes erhielten sie als ‚Arbeitsbelohnung' oft in Lagergeld ausgezahlt. Damit konnten sie in den Verkaufsbaracken kleine Dinge des täglichen Bedarfs kaufen. b) Neben Lagergeld wurden auch Scheckmarken eingeführt, damit konnten die Gefangenen Lebensmittel bezahlen).*

Russen wurden nach der folgenden Vereinbarung bis dahin anders bezahlt als die westlichen Gefangenen, denn gemäß Vereinbarung mit der russischen Regierung über die Verbesserung der Lage der russischen Kriegsgefangenen, hatte das Kriegsministerium die Entlohnung der Russen wie folgt geändert: „[...] für die in der Industrie und in sonstigen Betrieben tätigen Kriegsgefangenen ist der volle Tageslohn auszuzahlen, abzgl. der Kosten für Unterbringung und Verpflegung und der Tilgung der Kosten für die Arbeitskleidung. Alle Kosten für Arbeitsgeräte sind ebenfalls wie bisher in Abzug zu bringen. Der Reingewinn, der den russischen Gefangenen zugebilligt werden muss, hat arbeitstäglich wenigstens 50 Pfennig zu betragen. Die Verwendung von Lagergeld wurde nicht geändert." *(Anm.: Die Anzahl an russischen Gefangenen im Depot war gering).*

Zusatz zu No.9.
Sollten die verdienten Arbeitslöhne nicht ausreichen, um die Kosten für die Unterbringung und Verpflegung der Gefangenen und Wachtmannschaften sowie für die Arbeitsbelohnung zu decken, so verpflichtet sich der Arbeitgeber etwaige Fehlbeträge zu übernehmen. Eine Erstattung von Fehlbeträgen durch die Heeresverwaltung findet nicht statt.

Der Inspektion ist monatlich Abrechnung einzureichen. Nach Prüfung derselben und Festsetzung des abzuführenden Betrages ergeht seitens der Inspektion eine Zahlungsaufforderung.

Zahlungen haben auf das Giro-Konto : „**Kassenverwaltung der Inspektion der Gefangenenlager VII. A. K. Münster i/W**" bei der **Reichsbankstelle** in Münster i/W. zu erfolgen.

X. Der Arbeitgeber ist verpflichtet, den Wachtmannschaften, einschl. Kommandoführer, eine Zulage von **arbeitstäglich** 50 Pfg. zu gewähren. Diese Zulage darf vom Bruttolohn der Gefangenen nicht abgezogen werden.

XI. — Die Militärverwaltung übernimmt keine Gewähr für die Zahl und Art der gestellten Arbeiter oder deren Leistungen und lehnt jede Verantwortung für alle durch Gefangene und Wachtmannschaften etwa angerichteten Schäden ausdrücklich ab.

XII. — Dem Werkpersonal ist die genaue Innehaltung der im Interesse der Aufsicht und Sicherheit getroffenen Massregeln besonders zur Pflicht zu machen. Dies gilt insbesondere für den schriftlichen und mündlichen Verkehr der Gefangenen mit der Aussenwelt. — Die behördlichen Unfallverhütungsvorschriften sind zu beachten und den Wachtmannschaften zur Belehrung der Gefangenen zugänglich zu machen.

XIII. — Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Gefangenen an einer geeigneten Verkaufsstelle (Kantine) Käse, Marmelade, geräucherte Fische, alkoholfreie Getränke, Tabak, Zigaretten, Körperpflegeartikel, Putz- und Waschmittel, Wäschestücke, Spiele, Uhren, Behältnisse für Aufbewahrung von Sachen, Unterhaltungsgegenstände u. s. w. zu angemessenen Preisen kaufen können. Die Verkaufszeit ist nicht auf bestimmte Tage beschränkt.

Der Verkauf von Brot, Semmeln, Kuchen, Milch (auch kondensierter), Butter, Speck, Margarine, Fetten jeglicher Art, Büchsenkonserven ist verboten. Der Verkauf von Bier oder Wein kann auf besonderen Antrag von der Inspektion gestattet werden.

XIV. — Der Arbeitgeber hinterlegt bei der Kassenverwaltung der Inspektion eine Sicherheit von Mk in einem Sparkassenbuche oder in mündelsicheren Papieren (Kriegsanleihe). Diese Sicherheit wird erst nach Rückkehr des Arbeitskommandos und Erfüllung aller Leistungen durch den Arbeitgeber an ihn zurückgegeben.

XV. — Jederzeitiger Widerruf und anderweitige Festsetzung der Vergütungen bleibt vorbehalten.

XVI. — Der Arbeitgeber hält sich an vorstehende Bedingungen zunächst für die Dauer eines Monats gebunden. Die Bedingungen gelten alsdann stillschweigend bis zu einer anderweitigen Festsetzung weiter.

Inspektion der Gefangenenlager im Bereiche des VII. A. K.

Anweisung1 der Inspektion der Gefangenenlager
Quelle: Gemeindearchiv GeAS (Gemeindearchiv Saerbeck) 201 A.

Bewachung

Das stellvertretende Generalkommando für den Bereich des VII. Armeekorps hat bei Arbeitskommandos mit einer Mindestgröße von zehn Gefangenen einen Wachmann zugelassen. Der Kommandierende General des VII. Armeekorps Frhr. von Gayl veranlasste darauf hinzuweisen, dass für die Bewachung von Kriegsgefangenen auch Hilfswachmannschaften Aufgaben übernehmen müssen: „[...] Dem Mangel an Wachpersonal kann wirksam nur begegnet werden, wenn mehr noch als bisher geeignete Zivilpersonen als Hilfswachmänner herangezogen werden [...] Diese sollen wesentlich dazu dienen, die Überwachung auf der Arbeitsstelle und bei Hin- und Rückmarsch zu übernehmen, die Militärwachmannschaften zu vertreten und zu ergänzen [...] Hilfswachmänner sind durch eine Armbinde mit entsprechender Aufschrift und amtlichen Stempel sowie durch einheitliche Kopfbedeckung kenntlich zu machen [...] alles Bemerkenswerte bei den Kriegsgefangenen, jede Unfolgsamkeit, Lässigkeit bei der Arbeit haben die Hilfswachmänner spätestens bei der abendlichen Einlieferung zu melden." Der General erlässt auch eine Dienstanweisung. „[...] Dem Wachmann ist auf Wachposten, bei Kontrollgängen und Transport der Gebrauch der Waffe gestattet [...] der Hilfswachmann ist befugt und verpflichtet, auf jeden Gefangenen, der sich der Gefangenschaft durch die Flucht zu entziehen beabsichtigt, nach einmaligem vorherigen Anruf, wenn der Gefangene auf diesen nicht sofort stehen bleibt, zu schießen!"

Die Bewachung der Gefangenen wurde bis dahin hauptsächlich von Landsturmmännern wahrgenommen. Dies könnten beispielsweise ehemalige Berufsoffiziere, ältere oder kriegsverwundete bzw. -untaugliche Soldaten sein." „Wachposten sind überall, in unserem Bereich und auch im äußeren Lager. Der äußere Bereich des Lagers ist mit den üblichen Stacheldrahtzäunen umgeben. In der Nacht wurde das Lager von Scheinwerfern erleuchtet, die aus Bogenlampen bestehen und an hohen Pfosten hängen. So hat man uns jederzeit unter Bewachung", schreibt ein Gefangener. Das traf auch für das Lager im Depot Hembergen zu, denn ein Stacheldrahtzaun umschloss das Gelände, Strommasten und Leitungen waren ebenfalls vorhanden. Somit konnten

Scheinwerfer auch die drei Wohn- und Schlafbaracken direkt anstrahlen, um Fluchtversuche zu minimieren.

Geflohene Gefangene

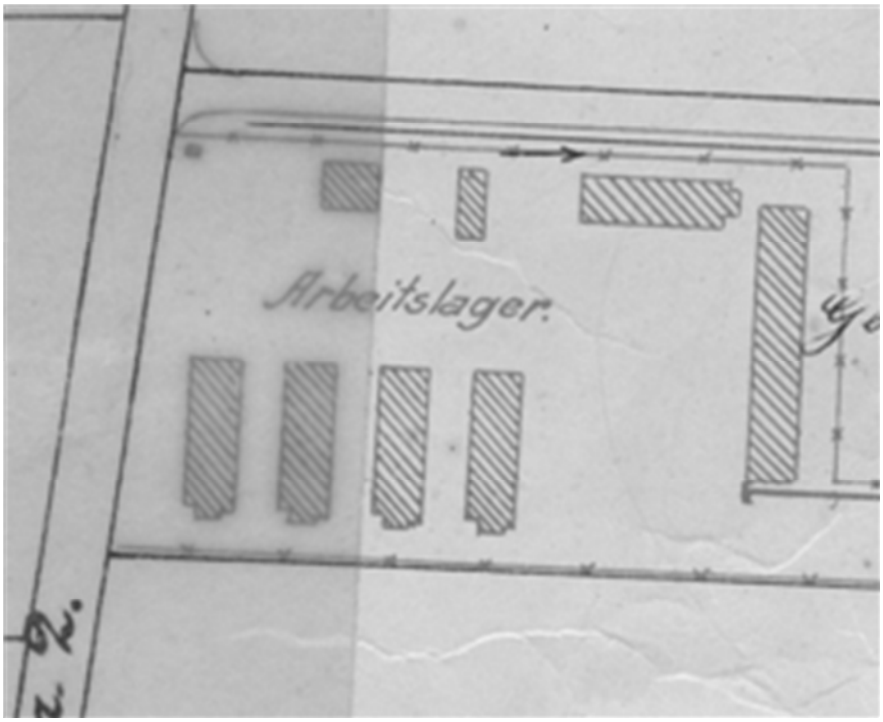
Grevener Bürger nahmen in den Jahren 1917 und 1918 einige geflohene Gefangene fest. Dafür erhielten sie von der Intendantur des VII. Armeekorps in Münster eine Belohnung zwischen 4-6 Mark pro Festnahme. Während der Kriegsdauer bis 10. Oktober 1918 entwichen in Deutschland insgesamt 107.391 Kriegsgefangene. Sie wurden nicht wieder ergriffen. Es ist nicht überliefert, wie die Kleidung der Kriegsgefangenen ausgesehen hat.

Der Kommandierende General des VII Armeekorps in Münster wies auf mögliche Gefahren hin, als er an die Inspektion des Gefangenenlagers II am 7. Juli 1917 schreibt: „[...] bei irgendeinem Betrieb, in dem Kriegsgefangene oder freie feindliche Ausländer beschäftigt sind, ob bei Betriebsstörungen etc., wo Kriegsgefangene und freie Ausländer in Frage kommen! Kein Verdachtsmoment darf ausgelassen werden! Es ist sofort der zuständigen Lagerkommandantur von dem Vorgang Mitteilung zu machen und auch auf die Arbeitgeber von Kriegsgefangenen einzuwirken.“ Dieser Appell betraf im Depot im Besonderen die Firmen Büscher und die Münstersche Bauvereinigung.

Zeitzeuge Gerd Strotmann aus Reckenfeld: *„Der erste Mann meiner Mutter - Franz Dömer - hat ‚Aufsicht' zu Zeiten des Depotbaus im Gefangenenlager geschoben. Ich gehe davon aus, dass das am Tage bei den Arbeitseinsätzen war, denn nachts waren die Gefangenen in dem Arbeitslager unter militärischer Aufsicht.“*

Bauunternehmer Büscher schrieb am 17. Juli 1917 an das Amt Greven: „Wir haben bei der Inspektion des Gefangenenlagers die Überweisung von 100 Kriegsgefangenen zur Arbeitsleistung auf unserer Baustelle Nahkampfmitteldepot Hembergen beantragt. Da ein großer Mangel an militärischen Wachposten vorhanden ist, beabsichtigen wir unsere Schachtmeister und geeignete Arbeiter als Hilfswachleute verpflichten zu lassen.“

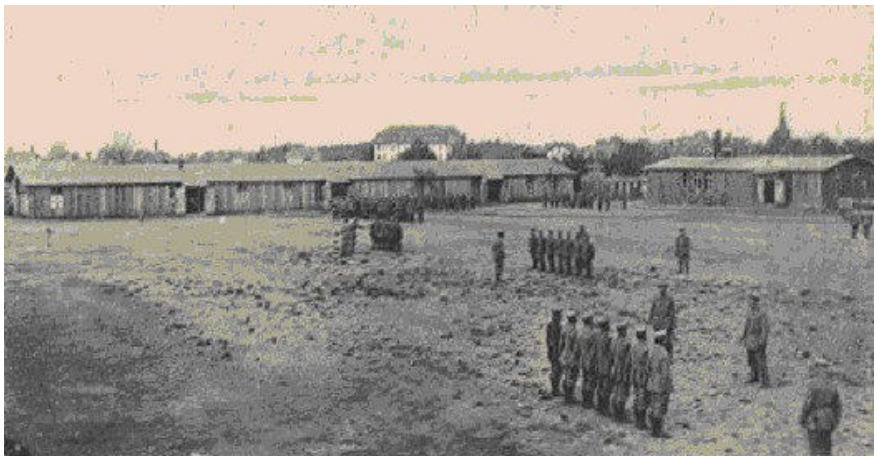
Dasselbe Ansinnen stellte Büscher noch einmal im Januar 1918. Auch das Bauunternehmen Münstersche Bauvereinigung stellte beim Amt Greven den Antrag, „... dass sieben geeignete Männer als Hilfswachmannschaft für die Gefangenenaufsicht vereidigt werden. Wir erlauben uns vorzuschlagen, dass die Genannten am Sonntag mit dem 5-Uhr-Zug *(Anm.: Gemeint ist nachmittags, 17.00 Uhr)* nach Greven reisen, damit wenig Arbeitszeit versäumt werde.“ Der Bürgermeister bestellte die sieben Männer für Freitagnachmittag ins Amt. Noch am 29. August 1918 wurde erneut Wachpersonal benötigt. Diesmal sollen zwei Polinnen als ‚Hülfskräfte' vom Amt vereidigt und im Depot eingesetzt werden, was auch geschieht.“ Zählappelle fanden morgens vor dem Abmarsch zur Arbeitsstätte und abends nach Rückkehr von dieser im Lager statt.



Das Gefangenenlager im Verwaltungsbezirk wurde geplant und gebaut
Quelle: Stadtarchiv Greven

Gefangenenlager im Depot
Besondere Vorkommnisse

Ein Vermerk vom Amtmann Hueske am 29. Januar 1918: „Das Nahkampfmitteldepot teilt mit: Heute Nacht sind 4 französische Kriegsgefangene entwichen. Sie tragen Gefangenenkleidung und haben wahrscheinlich die Richtung Gronau genommen.“ Die Kommandantur schrieb an einen Arbeitgeber: „Bei Arbeitsverweigerung von Kriegsgefangenen werden sie vom Kommandoführer gemaßregelt. Meldung an Kommandantur hat zu erfolgen, um nötigenfalls die Gefangenen zur Arbeit zu zwingen. Der Arbeitgeber darf keine Zwangsmaßnahmen anordnen. Zu Fluchtversuchen trotz Bewachung und Umwehrung kommt es immer wieder.“ *(siehe Anhang Nr. 17)*



Ein Kriegsgefangenenlager
Quelle: Ferdinand Mehl

Kontrollen

Die Inspektion führte Revisionen bei den Arbeitskommandos durch, so wie es in den Konventionen vorgeschrieben war. Beanstandungen wurden offen gelegt und der Arbeitgeber hat Stellung zu nehmen. Im Beispiel des Arbeitskommandos in Saerbeck schreibt die Gefangenenlager-Inspektion u.a. „Nicht zugelassen wird, dass der Arbeitgeber die Rohmaterialien anliefert, und die Kriegsgefangenen ihr Essen selbst zubereiten müssen [...] Einseitige Ernährung wird hiermit angemahnt, weil die Arbeitskraft darunter leidet [...] Fehlende Lebensmittel, die die Heeresverwaltung nicht besorgen kann, sind von hiesigen Bauern zu besorgen. Dass Bauern sagen, ‚wir haben auch nichts', kann nicht hingenommen werden. Es herrscht scheinbar der Eindruck, die Kommandantur habe für das Essen und dessen Rohmaterialien zu sorgen." Der Bürgermeister gibt den schwarzen Peter zurück und schreibt „[...] Wie soll der Koch Schmackhaftes zubereiten, wenn die Beschaffung von Lebensmitteln nicht in gewünschter Weise durchgeführt werden kann."

Ein anderes Kontrollorgan waren die Alliierten. Und wie damit umzugehen war, teilte die Kommandantur des Kriegsgefangenenlagers an die Arbeitgeber von Arbeitskommandos mit „ [...] hat das Kriegsministerium es für erforderlich gehalten, die Bestimmungen über den Besuch von Arbeitsstätten der Kriegsgefangenen neu zu regeln. Vor dem Besuch einer Arbeitsstätte durch Vertreter der Schutzmächte war beim stellvertretenden Generalkommando nachzufragen, ob

- die Arbeitsstätte ohne Einschränkung oder
- nur die Kriegsgefangenen oder ihre Unterkunft besucht werden können
- nur Gespräche mit den Kriegsgefangenen außerhalb der Arbeitsanlage zulässig sind. Aus staatlichen Interessen darf in den Fällen zu 2. und 3. die Unterhaltung mit den Kriegsgefangenen nicht mehr ohne Ohrenzeugen stattfinden [...]"

Abschlussbemerkungen

Um das Leben in den Gefangenen-Arbeitslagern *(Anm.: Auch das im Nahkampfmitteldepot Hembergen)* bewerten zu können, muss ein Vergleich mit dem Schicksal derjenigen gezogen werden, die als Soldaten an der Front kämpfen. Dabei ergibt sich, dass jene Nachteile des Gefangenendaseins auch für die Soldaten an der Front gelten: Sie sind aus ihrem sozialen Umfeld gerissen, können ihrem gewohnten Beruf nicht nachgehen, sind fremdbestimmt durch Vorgesetzte und müssen sich ohne jeglichen Komfort, schlechten sanitären Verhältnissen und mitunter mangelhafter Ernährung zufrieden geben. Dagegen können die Gefangenen relativ sicher sein, den Krieg zu überleben, sieht man von dem harten körperlichen Arbeitseinsatz bei erhöhter Gesundheitsgefährdung im Lager ab *(Anm.: Während der Kriegsjahre starben 1,35% der Kriegsgefangenen an Tuberkulose, 0,95% an Lungenentzündung).*

Als negativ sehen viele Gefangene die Arbeitseinsätze an, die schlecht entlohnt werden, doch auch die Frontkämpfer verdienen keine Reichtümer. Durch die langen Einsätze bei der Arbeit im Depot von zeitweise zehn und mehr Stunden werktäglich blieb den Gefangenen wenig Zeit für andere Sachen, wie Sport, Musizieren, Lesen oder ähnliches, wie es im Lager II in Münster möglich ist. Dieses Lager allein verfügt im November 1916 über einen ansehnlichen Bestand von 7.000 Bänden in Französisch, Englisch, Russisch, Deutsch, Polnisch und Flämisch.

Ende der Gefangenschaft

Nach Artikel 20 der Haager Landkriegsordnung von 1907 sollen „[...] nach dem Friedensschlusse die Kriegsgefangenen binnen kürzester Frist in ihre Heimat entlassen werden."

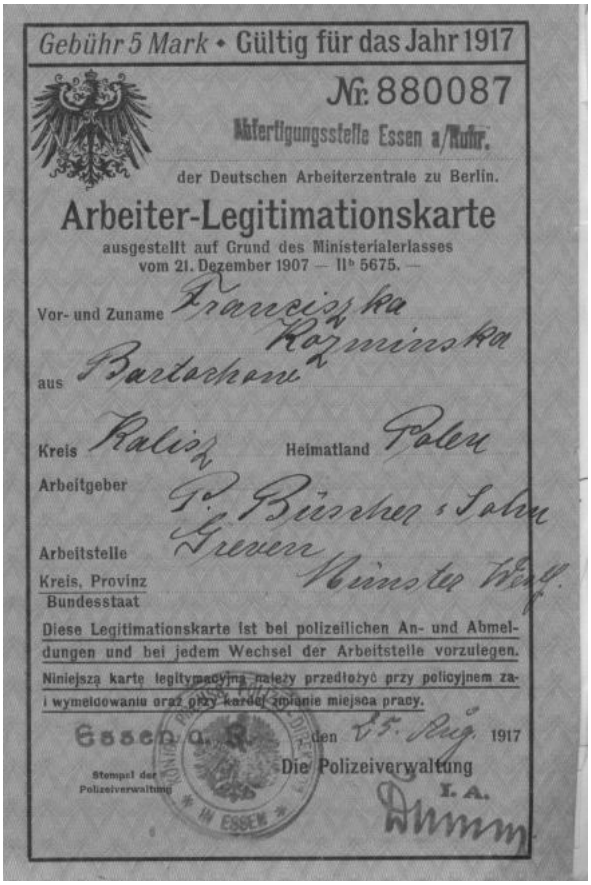
Bei der Aufstellung vom 1. Juni 1918 über Zulagen für Lebensmittel des Amt Greven waren Kriegsgefangene enthalten, in gleichen Aufstellungen vom 2. September 1918 und 2. Oktober 1918 waren keine Kriegsgefangenen mehr aufgeführt *(Anm.: Entweder gab es im September und Oktober 1918 keine Berechtigten für Zulagen unter den Kriegsgefangenen mehr oder die Kriegsgefangenen waren nicht mehr im Depot. Im September 1918 kam es zu Unstimmigkeiten zwischen den Versorgungsbereichen im VII. A.K. in Münster und dem Amt Greven über die Zuständigkeit bei der Gewährung von Zulagen für Fleisch und Fette in Rüstungsbetriebe. Im Wesentlichen ging es darum: Was ist maßgebend? Der Beschäftigungsort oder der Wohnort der Arbeiter. Amt Greven schlug vor, eine einheitliche Zulagenregelung im Interesse der Arbeiter zu erlassen, dass der Wohnort des Arbeiters - wie beim Brot - ausschlaggebend ist).*

Bei der Zählung von 1919 war wiederum Kolon Westrup für die Bauerschaft Herbern und das Depot zuständig: 805 männlich Anwesende, 792 weiblich Anwesende, zusammen 1.597, davon in Herbern: 386 Personen. Wie viel davon im Depot anwesend wohnten, ist nicht zu erkennen. Es waren jedoch keine Militärpersonen und Kriegsgefangenen mehr aufgeführt. *(Anm.: Das genaue Datum der Zählung geht aus den Akten nicht hervor).*

Als im März 1919 das Amt Greven Kriegsgefangene als Arbeitskommando anforderte, teilte die Kommandantur am 27. März 1919 mit, dass „[...] monatelang hier keine Gefangenen mehr untergebracht sind."

Das deckt sich mit der Mitteilung des Demobilisierungsamtes vom 29. Januar 1919 „[...] dass der Abtransport der französischen, englischen, italienischen, belgischen und amerikanischen Gefangenen beendet ist *(Anm.: Briten und Franzosen hatten das Deutsche Reich bis Ende Januar 1919*

verlassen, Russen blieben wegen der unsicheren Verhältnisse in der Heimat teilweise bis 1921, einige ließen sich einbürgern).


Gebühr 5 Mark • Gültig für das Jahr 1917

Nr. 880087

Abfertigungsstelle Essen a/Ruhr.

der Deutschen Arbeiterzentrale zu Berlin.

Arbeiter-Legitimationskarte

ausgestellt auf Grund des Ministerialerlasses vom 21. Dezember 1907 — II b 5675. —

Vor- und Zuname Franciszka Raźminska

aus Bartschen

Kreis Kalisz Heimatland Polen

Arbeitgeber P. Büscher & Sohn

Arbeitstelle Greven

Kreis, Provinz Münster Westf.

Bundesstaat

Diese Legitimationskarte ist bei polizeilichen An- und Abmeldungen und bei jedem Wechsel der Arbeitstelle vorzulegen.

Niniejszą kartę legitymacyjną należy przedłożyć przy policyjnem zameldowaniu oraz przy każdej zmianie miejsca pracy.

Essen a. R. den 25. Aug. 1917

Stempel der Polizeiverwaltung

Die Polizeiverwaltung

I. A.

Legimitationskarte für ausländische Arbeiter/innen
Quelle: Stadtarchiv Greven

Ausländische Arbeitskräfte

Neben den Kriegsgefangenen wurden auch andere ‚ausländische' Arbeitskräfte eingesetzt. In einer Verfügung des VII. Armeekorps an das Amt Greven vom 30. Mai 1917 wurde auf folgendes hingewiesen: „Im Laufe der Zeit ist eine Zahl von Zivilgefangenen aus Gefangenenlagern zur freien Arbeit in der Heeresindustrie entlassen worden. Es hat sich herausgestellt, dass über die Behandlung dieser Leute Zweifel bestehen und dass auch ihre Bewachung an vielen Orten unterschiedlich ist. Nach den Bestimmungen des Kriegsministeriums verlieren diese Personen, die mit ihrer Zustimmung auf Grund von Arbeitsverträgen der Kriegs- und Volkswirtschaft als freie Arbeiter zugeführt werden, und aus diesem Grunde aus den Lagern entlassen werden, ihre Eigenschaft als Zivilgefangene. Meldungen über diese Personen haben die Ortspolizeibehörden der Kommandantur einzureichen."

Als Folge dieses Schreibens teilte der Unternehmer Büscher alle Veränderungen der Ortspolizei mit *(Anm.: Für die Firma Büscher waren u.a. unterschriftsberechtigt: Prior, Schäfer und Gröger.)*

Für eingestellte ausländische Personen wurde jeweils eine Arbeiter-Legimitationskarte ausgestellt. Aufgrund eines Ministerialerlasses vom 21. Dezember 1907 mussten für ausländische Arbeiter, die in Betrieben beschäftigt waren, Inlands-Legimitationskarten vorliegen. Revisionen wurden auf Veranlassung des Ministers des Innern jährlich von den Polizeibehörden in den Gemeindeämtern durchgeführt. Die Deutsche Arbeiterzentrale zu Berlin - Abfertigungsstelle Essen a/Ruhr - stellte die Arbeiter-Legimitationskarten nebst Arbeitspapieren aus.

Wenn Arbeiter der Firma Büscher Urlaub haben wollten, musste sie das über die Firma vom Amt Greven genehmigen lassen. Bei den Antragstellern handelte es sich u.a. um Italiener, Russen, Belgier, Polen.

Zivilpersonen (Allgemein)

Einen Großteil der Arbeiter für den Depotbau mussten sich die zuständigen Firmen selbst besorgen. Aber der Arbeitsmarkt war leergefegt. Noch waren die über 60Jährigen nicht vom Militär erfasst. Das wird sich bald ändern, denn die Forderungen der Heeresleitung wurden immer rabiater: Vorgesehen war eine Heraufsetzung des wehrpflichtigen Alters von 45 Jahren auf 60 Jahre. Die OHL ließ aber im Dezember 1917 den Vorschlag wieder fallen. Dennoch: Im Depot arbeiteten und waren beim Amt Greven gemeldet 60 Jahre und älter: 12

Die Anlernung von Arbeitslosen, von gelernten und ungelernten Arbeitern wurde angeregt. Es ging noch weiter: „Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren sind heranzuziehen, doch Gewährung größerer Ruhepausen sind angezeigt. Sonntagsarbeit für Jugendliche wird nicht zu umgehen sein. Befreiung von Fortbildungs- und Gewerbeschulen ist unerlässlich." (*Anm.: Allein in der im Anhang Nr. 56 befindlichen Auflistung waren acht Jugendliche beim Amt Greven gemeldet. Wie viele gab es wirklich?)*

Sonntagsarbeit

Aber auch in den meisten anderen Rüstungsbetrieben wurden während des Krieges Schutzbestimmungen außer Kraft gesetzt, Arbeitszeiten verlängert, Nacht- und Sonntagsschichten eingeführt. Wie der Alltag in einem Rüstungsbetrieb aussah, das schilderte Karl Retzla, der als Werkzeugschleifer im Kabelwerk Cassirer in Berlin-Charlottenburg arbeitete, in seinen Erinnerungen: „Immer war etwas los: Besonders in den Nachtschichten. Keine Nacht ohne Zusammenbruch einer oder mehrerer Frauen an den Maschinen, infolge Erschöpfung, Hunger, Krankheit. [...] An manchen Tagen im Winter wurde nicht geheizt, die Arbeiter standen in Gruppen herum, sie konnten und wollten nicht arbeiten. [...] In der Kantine kam es fast täglich zu Schreianfällen von Frauen, manchmal auch zu deprimierenden Schlägereien untereinander, weil angeblich - die Kelle nicht gefüllt - war.“

Haben die Baracken möglicherweise so ausgesehen?

Heinrich Bokel. Es ist wahrscheinlich, dass der Grevener für einen gewissen Zeitraum täglich mit dem Zug von Greven zum Arbeiten nach Hembergen fuhr, um an der Gestaltung des Nahkampfmitteldepots Hembergen mitzuwirken. Von Beruf war Bokel Maurer. (Erst ab 1930 wurde aus dem Bahnhof Hembergen „Reckenfeld“)
Quelle: Heimatverein Greven

Im Depot wohnende Zivilpersonen

Ein Teil der Zivilpersonen, die als Fachkräfte oder ‚einfache' Arbeiter von den verschiedenen Baufirmen eingestellt wurden, wollten bzw. mussten im Depot wohnen, und wurden deshalb dem Amt Greven gemeldet *(Anm.: Die im Depot arbeitenden Menschen wurden schon deshalb beim Amt Greven gemeldet, weil sie erst dadurch Anspruch auf Zulagen für Brot, Fleisch und Speck hatten).*

Es stellte sich allerdings die Frage: Wo haben diese Personen gewohnt? Häuser und Schuppen gab es noch nicht bzw. sie waren ab dem Frühjahr 1918 in der Entstehung. Blieben also nur noch Baracken übrig. Oder, diese Arbeiter haben in einem Raum in der ‚Arbeiterkantine' für die Dauer ihres Arbeitseinsatzes genächtigt, denn, aus einer Mitteilung vom 12. März 1918 des Unternehmers Büscher an das Amt Greven, lässt sich entnehmen, „dass dreizehn Zentner Stroh zum Zwecke der Strohsache für die Arbeiterkantine geliefert worden sind“. Wofür sonst das Stroh, wenn nicht für die dort untergebrachten Arbeiter in einer größeren Baracke.

Zivilpersonen von außerhalb

Andere zivile Kräfte ‚reisten' täglich an. Ihre Wohnorte waren u.a. Greven, Emsdetten, Nordwalde und Rheine. Arbeiter, die mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß aus Emsdetten kamen, konnten das Depot über Leihsings-Hof erreichen, die Grevener konnten über die Hembergener Straße und den Wittlerdamm zum Depot gelangen. Auf dem westlichen Teil des Geländes zwischen dem Hembergener Weg und dem Weg zum Verwaltungsbezirk wurde eine Unterstellmöglichkeit (Fahrradbaracke) gebaut.

Zeitzeugin Hildegard Wieskötter, Reckenfeld, im März 2000: *„Mein Großvater, Fritz Boes, wohnte in Greven-Wentrup, auf einem Kotten an der heutigen B 481, links hinter der Emsbrücke - Richtung Greven.*

Weil er schlecht hören konnte, musste er nicht in den Ersten Weltkrieg. Er musste im Depot Hembergen seinen Dienst leisten: Er war bei der Erstellung des Nahkampfmitteldepots dabei. Seinen morgendlichen/abendlichen Weg zum und vom Depot machte Boes zu Fuß. Er durchschritt im Sommer die Ems an einer seichten Stelle. Boes war zu dieser Zeit 41 oder 42 Jahre alt."

(Anm.: Am 3. Januar 1918 beantragte die Firma Büscher beim Amt Greven für den ‚Arbeiter Friedr. Boes aus Wentrup' ihn als Hilfswachmann zur Kontrolle der Kriegsgefangenen im Depot in Hembergen zu verpflichten).

Zeitzeuge Ferdi Gauselmann, Reckenfeld, im März 2000: „Mein Vater, Anton Gauselmann, hat 1917 bei der Militärverwaltung auf dem Büro im Depot gearbeitet. Er hatte den Rang eines ‚Vizefeldwebels' obwohl er nicht zum Krieg eingezogen wurde. Er hatte als Kind eine Hand durch einen Unfall verloren. Vater trug eine Kunsthand. Sein Büro - eine Baracke - stand gegenüber dem Wohlfahrtsgebäude. Zu einem späteren Zeitpunkt ist er von Dynamit Alfred Nobel GmbH als Lohnbuchhalter eingestellt worden. Sein Büro war im ehemaligen Doppelverwaltungsgebäude für A und C. Mein Vater ist bis 1921 täglich zu Fuß von Emsdetten bis zum Depot gelaufen."

Zeitzeuge Gustav Eitze, Greven, am 18. August 2003: „Mein Vater Gustav Eitze, geboren 1880, gestorben 1949, war im Depot Hembergen Lokomotivführer. Soweit ich weiß, während der Kriegszeit. Er ist von Greven mit dem Zug nach Hembergen zur Arbeit gefahren."

Eine der wenigen Aufnahmen aus der Bauzeit .Das Foto entstand wahrscheinlich 1917. Das Foto wurde westlich des Fahrdienstleitergebäudes gemacht. Zu sehen ist ein Haupttor, die Umwehrung und das Gleis vom Abstellbahnhof zur Depotmitte. Rechts - außerhalb der Umwehrung - die Aufschüttung für die Laderampe. Im Hintergrund ist der Lokschuppen und der Turm der Feuerwache zu erkennen. Personen: Links außen Andres Niepagenkämper und rechts außen Wilhelm Berkenheide, beide aus Herbern. Die beiden anderen können Ingenieure des Militär-Eisenbahnbauamtes sein. Schwach, aber dennoch zu erkennen, der Hembergener Weg, die heutige Bahnhofstraße
Quelle: Berkenheide

Zeitzeuge Paul Berkenheide, Wittlerdamm, im August 2003: „Mein Vater war im Depot als Arbeiter beschäftigt. Er ist von Zuhause (Herbern) zur Arbeitsstelle gelaufen. Andres Niepagenkämper hat auch dort gearbeitet. Er hat bei uns gewohnt."

Zeitzeuge Hanns Ottenjann, Greven: „Ein Onkel von mir, Paul Ottenjann, war von Beruf Schreiner. Er wurde als Soldat im Ersten Weltkrieg an der Front eingesetzt und kurz nach Beginn des Krieges verwundet. Zunächst wurde er im Lazarett untergebracht, dann aber nach Hause geschickt. So kam er zurück nach Greven. Hier wurde er, nicht mehr kriegstauglich aber arbeitsfähig, beim Bau des 'Munitionsdepots Hembergen' eingesetzt. Seine handwerklichen Fähigkeiten als Schreiner hat man dort sicherlich gut gebrauchen können. Soweit ich weiß, ist er wohl täglich von zu Hause bis zur dortigen Arbeitsstelle (und zurück) gelaufen."

Zeitzeuge Herr Wortmann, Greven: „Mein Großvater, Johannes Deters, wohnhaft in Greven, war als 16/17Jähriger im Depot beschäftigt, aber nur eine kurze Zeit. Geboren 1902, verstorben 1983."

Verwaltungsstab der Militärverwaltung
Quelle: Beide Fotos vom Heimatverein Greven

Zwei Arbeiter im Depot. Das Foto stammt wahrscheinlich aus den Jahren 1917/1918. Es handelt sich hierbei um W. Berkenheide und A. Niepagenkämper

Dieser Verwaltungsstab der Militärverwaltung nach Ende des Ersten Weltkrieges war u.a. für die Einstellung von Arbeitern zuständig.

Vorkommnisse

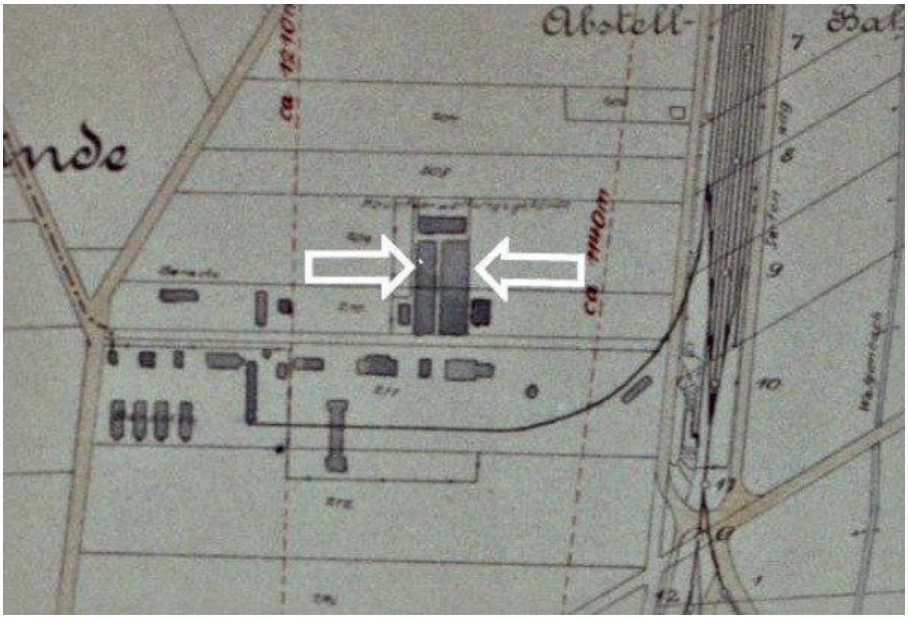
Die Unternehmer hatten es nicht einfach mit den Beschäftigten: Zum einen konnten nicht ausreichend Fachleute eingestellt werden, weil diese nicht vorhanden waren, dann wurden die ‚kv'-Leute auch noch zur Front abkommandiert, und andere wiederum blieben einfach ihrer Arbeit fern. Obwohl die Gefangenen bewacht wurden, gelang es dem einen oder anderen zu fliehen. Einige der Arbeiter verhielten sich auch nicht so, wie sie es sollten. Und so wurden einige Vorkommnisse den Grevener Behörden gemeldet (Auszug):

- Kolon Bernhard Brockmann zu Greven, Bauerschaft Herbern, macht folgende Anzeige: „Am Samstag, dem 12. Mai 1917, abends gegen 6 Uhr war mein Knecht Albert Ottenjann auf meiner Weide am Wittlerdamm mit Arbeiten beschäftigt. Plötzlich sah er, dass zwei Arbeiter die an dem Neubau des Depots beschäftigt sind über die Einfriedung *(Anm.: Mit der Einfriedung wird der Zaun der Weide gemeint sein, denn die Umwehrung des Depots war noch nicht fertig) stiegen und die Weide betraten. Der eine von beiden warf mit einem Knüppel nach meinem Pferd. Dieses ist infolge über den Zaun gesprungen und zu Boden gefallen. Schaden ist dem Pferd nicht zugekommen. Ich möchte bitten, dass von Seiten der Firma Büscher eine bessere Aufsicht über die Arbeiter ausgeübt wird. Herbern, 16. Mai 1917. Landsmann, Ortpolizei Greven.“ (Landsmann war Polizei-Wachtmeister in Greven).*
- Einen Monat später: Firma Büscher schreibt an das Amt Greven: „[...] dass unsere Bemühungen bzgl. der Namen der Übeltäter bisher resultatlos verlaufen sind. Wir bleiben bemüht auf unsere Arbeiter entsprechend einzuwirken, können jedoch für deren Handlungen außer der Arbeitszeit keine Verantwortung übernehmen.“ Büscher schrieb am 30. Mai 1917 an das Amt Greven: „Der belgische Arbeiter ist nicht mehr zur Arbeit gekommen. Es liegt die Vermutung nahe, dass derselbe mit den aus der hiesigen Bauerschaft entflohenen französischen Kriegsgefangenen getürmt ist.“
- Das Militär-Eisenbahnbauamt Münster hat Bedenken, wenn in der Nähe des Depots Feuer entfacht wird und schreibt am 12. Mai 1917 an die Polizeibehörde in Greven: „Der Waldbrand im Gillhaus´schen Grundbesitz ist auf Unachtsamkeit eines Gefangenen zurückzuführen. Anliegende Besitzer des Depots haben ihre Arbeitsleute - namentlich Gefangene - anzuweisen, sehr vorsichtig beim Abbrennen von Unkraut, Heide und Holz zu sein, tunlichst es ganz zu unterlassen.“

Während des Depotbaus wurden nach den Unterlagen der Polizei Greven einige Arbeiter erwischt und auch verurteilt:

- Christian Basso aus Herbern arbeitete als Schachtmeister. Er hatte sich beim Meldeverfahren schuldig gemacht und wurde am 22.10.1917 zu einer Geldstrafe von 21 Mark oder sieben Tagen Gefängnis verurteilt.

Wilhelm Imm
Quelle: Seppelfricke



Unterkünfte für Kompanie: Die Pfeile zeigen auf den Standort der Unterkünfte. Vor dem Hauptverwaltungsgebäude standen zwei Baracken, in denen die Kompanie untergebracht war
Quelle: Stadtarchiv Greven

- Schwerer wog da schon die Strafsache des Versuchs eines Sittlichkeitsverbrechens. Ludwig Fallbrügge - beschäftigt als Verwalter am Bahnhof Hembergen - wurde deshalb am 16.1.1918 zu vier Monaten Gefängnis verurteilt.
- Der Ingenieur Heinrich Hauck hatte sich nach dem Kriegsgefangenengesetz schuldig gemacht. Er wurde mit zwei Tagen Gefängnis bestraft. Das Urteil erging am 28.8.1917.
- Der Ausländer Henri Mouvet machte sich ebenfalls des Meldeverfahrens schuldig, und wurde bereits am 5.9.1916 (wahrscheinlich in Abwesenheit verurteilt). Es ist anzunehmen - aber nicht gesichert -, dass er schon zu dieser Zeit in irgendeiner Beziehung zu den Vorarbeiten für den Depotbau stand.

Bataillon Nr. 409

Das Kriegsministerium ordnete in einem geheimen Erlass am 11. März 1918 an: „Für die Personalbesetzung [...] sind die Nahkampfmittel-Park-Bataillone Nr. 407 (Bentschen und Ostdeutschland), Nr. 408 (Kelsterbach, Ulm, Neuwied, Halbe) und Nr. 409 (Hembergen, Cöln-Delbrück und Düsseldorf) mit zusammen 3.148 Köpfen zu bilden.

Das 409. Bataillon bestand aus 4 Kompanien zu ca. 250 Mann. Diese Kompanien waren Teil der Eisenbahntruppen. Der steigende Bedarf an Arbeitern zur Bewältigung von Baumaßnahmen ließ die Notwendigkeit erkennen, dass Bautruppen installiert werden mussten: Es entstanden die Bau-Kompanien. Größere Arbeitsobjekte sollten in kürzester Frist durch diese bewältigt werden. Meistens waren mehrere Kompanien im Einsatz, um in kurzer Frist die Arbeiten bewältigen zu können. Die Leitung eines Einsatzes mehrerer Bau-Kompanien war bestimmungsgemäß durch einige Stabsoffiziere der Eisenbahntruppen vorgesehen.

Wenn man einmal davon ausgeht, dass die kleineren Nahkampfmitteldepots Cöln-Delbrück und Düsseldorf jeweils einen geringeren Anteil - des Drittels der insgesamt ca. 3.100 Mann - an Kräften hiervon erhielten, könnte es sein, dass dem größeren Depot Hembergen zwei Kompanien, das wären dann ca. 500 Mann, zur Verfügung gestanden haben. In den vorgefundenen Dokumenten ist allerdings nur eine Kompanie (die 1.) genannt.

Diese Baukompanien hatten die einzige Aufgabe, die Bauten (Schuppen, Verwaltungsgebäude und sonstigen Einrichtungen) zu erstellen, nachdem die Gleisanlagen fertiggestellt waren. Deshalb war zu einem früheren Zeitpunkt - ab 1917 - kein Nahkampfmittel-Park-Bataillon für den Bau abkommandiert worden.

Aus dem Erlass vom 2. November 1916: „[...] wenn Depotkompanie zu 250 Mann (Arbeiter oder Kommandante) nötig wird, so hat sie in feldmäßigen Holzbaracken zu erfolgen.“ Daran hielten sich die hiesigen Militärs, denn die Unterbringung der Depot-Kompanie(n) erfolgte in zwei Baracken vor dem Hauptverwaltungsgebäude.

Kartoffellieferungen für die Kompanie(n)

Das Amt Greven schrieb an die 1. Kompanie: „Wir haben den Auftrag 200 Zentner Kartoffeln zu liefern und es sollen diese Mengen von Landwirten aus den Bauerschaften Hembergen, Herbern, Westerode am Samstag, den 20. April 1918, nach dort geschafft werden. Es wird um umgehende Mitteilung ersucht, wann (ob im Laufe des Vor- oder Nachmittags) und wo die Kartoffeln angeliefert werden können. Ob auf sogenannten Fuhrwerkswagen eine größere Menge geliefert werden kann, und ob 4-5 Mann zur Entladung der Wagen unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden können.“

Die 1. Kompanie des Nahkampfmittel-Park-Bataillons 409 teilte dem Amt Greven mit: „[...] sind der Kompanie 112 Zentner Kartoffeln überwiesen worden. Durch genaues Nachwiegen durch die Kompanie wurde festgestellt, dass nur 106,14 Zentner geliefert wurden. Von 106,14 Zentner sind 5 Zentner verfault und für den menschlichen Genuss völlig unbrauchbar. Weitere 15 Ztr. sind nur von Haselnussgröße und für jede Art ungeeignet. Die Kompanie verweigert die Annahme dieser 20 Ztr. Da der Kompanie 150 Ztr. zustehen sind noch 63,86 Zentner zu liefern. Schneider oder Schröder, Leutnant.“ (*Anm.: Weshalb nur 150 Ztr. zustehen, statt der vom Amt avisierten 200 Ztr., ist nicht bekannt).*

Amtmann Hueske war am 23. April 1918 im Depot vor Ort und gab dem Leutnant in einigen Punkten Recht. Beide Seiten einigten sich jedoch darauf, dass insgesamt 100 Ztr. als geliefert gelten, und somit noch 12 Zentner nachgeliefert werden sollten. Am 4. Mai 1918 erhielt die 1. Kompanie 409 weitere 50 Zentner Kartoffeln geliefert. Am 18. Mai 1918 bescheinigte der Leutnant den Erhalt von 62 Zentnern gut brauchbarer Kartoffeln. Die Kartoffeln wurden durch die Landwirte per Wagen angeliefert.

Frauen im Depot

Am 15. Juni 1915 gibt das Kriegsministerium - Unterzeichner war General von Wrisberg - unter dem Aktenzeichen A.Z. (S) die ‚Richtlinien für die Behandlung der Arbeiterfrage in den für Kriegsbedarf tätigen Gewerbezweigen' heraus.

Darin heißt es u.a.: „Frauen können in vielen Zweigen der Kriegsindustrie nützliche Dienste leisten und zahlreiche männliche Kräfte ersetzen, vor allem muss aber im kaufmännischen Personal ein umfassendes Auswechseln männlicher gegen weiblicher Kräfte vor sich gehen.“ Zunächst trotzig mit vielen Protesten und Hindernissen, aber dann ziehen die Frauen in die Betriebe ein.

Frauen werden zu militärischen Arbeiten herangezogen. Mit Hindenburgs und Ludendorffs Berufung in die dritte Oberste Heeresleitung im August 1916 begann eine neue Periode der allgemeinen Mobilmachung aller Kräfte, besonders der personellen Reserven. Die Idee, Männer durch Frauen an zivilen Arbeitsplätzen zu ersetzen, wurde bald auch für den militärischen Bereich diskutiert. Frauen zwischen 20 und 40 Jahren, wurden zum Dienst in [...] in kriegswichtigen Betrieben (Depots) herangezogen.

Bekannt ist, dass Frauen im Depot in der Kantine gearbeitet haben. Die Leitung der Kantine oblag ebenfalls einer Frau. Ob in anderen Bereichen auch noch Frauen eingesetzt wurden, ist nicht überliefert.

Bereits am 3. März 1917 meldete Büscher dem Amt Greven, dass auch Frauen als Arbeitnehmerinnen eingestellt worden sind. Wer von den Arbeitern bzw. Arbeitnehmerinnen Urlaub haben will, muss das - über Büscher - beim Amt Greven beantragen. In diesem Fall handelte es sich um eine Polin.

Verpflegung der Menschen im Depot

Für die Verpflegung als auch für die Besoldung und Bekleidung der Truppe etc. war die jeweilige Intendantur verantwortlich. Der stellvertretenden Intendantur in Münster, die die Proviantdepots der Sammelstationen zu versorgen hatte, waren bestimmte Lieferbezirke zugewiesen, wie das Nahkampfmitteldepot Hembergen *(Anm.: Im Oktober 1917 wurde die Hierarchie des Versorgungssystems in fünf Gruppen aufgeteilt: Heer und Marine; Rüstungsarbeiter insbesondere Schwer- und Schwerstarbeiter, Schwer- und Schwerstarbeiter außerhalb der Kriegslieferungsindustrie, Bedürftige Bevölkerungsgruppen: Säuglinge, Kinder und schwangere Frauen, Jugendliche, Alte und Kranke, die ‚normalversorgungsberechtigte' Bevölkerung).* 1917 wurde in Deutschland wegen zunehmender Lebensmittelrationierung gestreikt. In dem schlimmen ‚Kohlrübenwinter'.

1916/17 lasteten die Ernährungsnöte schwer auf der darbenden Heimat. Sie trafen hauptsächlich den Mittelstand. Teuerung und Zwangswirtschaft regten das Volk auf, die Entbehrungen zermürbten die Widerstandskraft. Klagende Briefe von Angehörigen aus der Heimat wirkten sich natürlich demotivierend auf die Männer an der Front aus. Die Menschen hatten unter dem Krieg zu leiden: Sie hatten wenig zu essen, sie hungerten zeitweise.

Der Chef des Generalstabes erkannte die Lage in der Heimat, und wollte mit seinem Schreiben – Az. II Nr. 51102 0p. vom 26. März 1917 an den Kriegsminister General der Artillerie von Stein - vorbeugen: „Die Ernährungslage in der Heimat und die Aussichten für die Zeit bis zur neuen Ernte sind derart, dass von militärischer Seite alles nur irgend Mögliche geschehen muss, um die Lage im Innern zu erleichtern. Es kommt in erster Linie auf die Deckung des Fehlbedarfs an Brotgetreide an. Ernste Schwierigkeiten werden nur dann vermieden werden, wenn wir es erreichen, dass aus den ursprünglich für das Heer vorgesehenen Vorräten 500.000 Tonnen Brotgetreide (oder Mehl) den heimischen Behörden zur Verfügung gestellt werden. gez. Hindenburg.“

Ein Beispiel für die miserable Versorgungslage im hiesigen Bezirk: „Als dann die Zentrale-Einkaufs-Gesellschaft [...] dem Oberpräsidenten 300t Hülsenfrüchte für die Provinz zuweist, dauert es einen Monat bis die vorgesehene Menge in den Regierungsbezirken ankommt. Ein Verteilerschlüssel war vom Oberpräsidenten nicht vorgegeben, er hat lediglich verfügt, dass ¾kg Hülsenfrüchte pro Kopf und Woche für ‚Schwerstarbeiter' ausgegeben werden sollen. Da bei ca. 300.000 gemeldeten Schwerstarbeitern pro Kopf drei Kilo Hülsenfrüchte verfügbar sind, ergibt sich durch die Verteilung des Oberpräsidenten eine Versorgungsdauer von ca. einem Monat und nicht wie beabsichtigt von zehn Wochen.“

Auszug aus dem Buch ‚Die Kriegsernährungswirtschaft 1917' - herausgegeben im Februar 1917 vom Kriegsernährungsamt, Berlin: „[...] Es muss in das Gehirn eines jeden Deutschen eingemeißelt werden, dass es nicht um die Befriedigung des täglichen Ernährungsbedürfnisses, um das Essen und Trinken, nicht um das Geldverdienen [...] geht, sondern darum, was aus unserem deutschen Vaterlande und Volke werden soll.“

In Kenntnis der Lage, dass auch andere von der hiesigen Kartoffelernte beliefert werden mussten, wurde am 18. Januar 1918 ein Zeitungsaufruf veranlasst: „Seid sparsam im Verbrauch mit Kartoffeln! Jedermann sei sparsam mit den Einkellerungskartoffeln. Jede Hausfrau teile ihren Vorrat wöchentlich ab. Dem Wunsch der Eingesessenen gemäß war mit einigen Ausnahmen alles für den Winter verteilt worden. Eine neue Verteilung von Kartoffeln kann erst im Frühjahr erfolgen und selbstverständlich nur an diejenigen, welche ihren Bedarf noch nicht ganz gedeckt haben und wo Zuzug gekommen ist. Sehe sich also jeder vor und schicke sich in der Zeit. Der Amtmann.“

Das Amt Greven beantragte am 28. Februar 1918 beim Landrat für den Zeitraum 16. März -15. April 1918 folgende Zusatzmengen an Mehl für Schwer- und Schwerstarbeiter für die Arbeiter der Firmen Büscher und Bauvereinigung in Hembergen

Personen	Anzahl	Menge	Mehlmenge
Schwerarbeiter	275	1.900g	547,000kg
Schwerstarbeiter	210	3.800g	798,000kg.

(Anm.: Die Zulagenmengen wurden von der Reichsgetreidestelle festgesetzt).

Amt Greven - Hueske - ließ am 23. Juli 1918 durch Aushang veröffentlichen: „Infolge der außergewöhnlichen Mehlknappheit muss die Brotmenge für die nächsten 10

Tage auf die Hälfte (von 500g auf 250g täglich) herabgesetzt werden. Die Umlagen für Schwer- und Schwerstarbeiter bleiben unverändert bestehen." *(Anm.: Die verschärfte Lebensmittelknappheit schlug sich negativ auf den Gemütszustand der Arbeiter nieder, den das stellvertretende Generalkommando in Münster als ‚recht gedrückt und teilweise erregt' umschrieb).*

Die Verpflegung für die Menschen, die das Depot bauten, war nicht wesentlich besser. Es ist davon auszugehen, dass eine geregelte Verpflegung der Arbeiter und Gefangenen nicht stattgefunden hat. Für die im Depot bei den Unternehmen beschäftigten Arbeiterinnen und Arbeiter sowie für die Kriegsgefangenen gab es aufgrund unterschiedlicher Arbeitsbelastungen Zulagen für Brot, Fleisch, Fette als auch für einige andere Nahrungsmittel. Die Zusatzrationen unterschieden sich grundsätzlich in

- Zulagen für Schwerarbeit, hier betrug die Zulage 3.000g Brot oder 1.900g bzw. 2.220g Mehl
- Zulagen für Schwerstarbeit, hier betrug die Zulage 5.000g Brot oder 3.800g Mehl. Diese Mengen der Brotversorgung waren durch Neuregelung im Oktober 1917 festgesetzt.

Bereits nach vier Monaten konnte die Zusage nicht mehr gehalten werden. „[...] die Brotzulagen für Schwerarbeit werden auf 750g und für Schwerstarbeit auf 1.000g herabgesetzt. Im Juli 1918 werden an die Bauarbeiter wöchentlich 100g Fett und 100g Fleisch und 1.250g Brot als Grundmenge (ohne Zulage) verteilt." *(Anm.: Nach Ansicht eines Depot-Unternehmers fallen Maurer, Zimmermänner, Maurerpoliere darunter. Das Bestreben der Unternehmer im Depot ist: Soviel Zulagen an Lebensmitteln wie eben möglich für die Arbeiter zu beantragen und durchzusetzen, um damit Streiks abwenden zu können).*

Das Amt Greven wurde vermehrt für die Lieferung von weiteren Lebensmitteln - wie Kartoffeln - auch für das Gefangenenlager ersucht. Das Proviantamt in Münster übernahm anschließend die Bezahlung gelieferter Waren *(Anm.: Die Proviantämter unterstanden den stellvertretenden Intendanturen).*

Landwirte aus der Umgebung (z.B. Scherphues) lieferten nach Auftrag durch das Amt Greven Kartoffeln an die im Depot tätige Firma Büscher. „Für die laufende Versorgungsperiode sind uns für unsere Menage (Haushalt) auf Baustelle Hembergen mit einer durchschnittlichen Teilnehmerzahl von 30 Personen 100 Zentner Kartoffeln zur Verfügung gestellt, welche durch den Gutsbesitzer Temming Hanhoff geliefert wurden. Zur Anlieferung gelangten blaue Riesen, eine Kartoffel, bei welcher bedeutende Abfälle unvermeidlich sind. Infolge dieser Qualitätsverluste und der teilweise erhöhten Menageteilnehmerzahl würde die verfügbare Menge bis zum Beginn der neuen Versorgungsperiode nicht ausreichen, umso weniger, als die Dringlichkeit der Bauarbeiten im Laufe der nächsten Monate eine Mehreinstellung von Arbeitskräften erforderlich macht und voraussichtlich auf 40 Personen erhöht werden muss. Wir bitten deshalb zu den 100 Zentnern noch 30-35 Zentner zu liefern", schrieb Büscher an das Amt Greven am 22. April 1918. Die Landwirte erzielten im Mai 1918 für den Zentner Kartoffeln einen Preis von durchschnittlich 5,25 Mark.

Mitte des Jahres 1918 rumorte es erneut unter den Arbeitern im Depot: Die Verpflegung wurde immer spärlicher, und deshalb schrieben die Betroffenen an caritative Verbände: Daraufhin wandte sich der ‚Centralverband christlicher Bauarbeiter' am 24. Juli 1918 an den Chef des Amtes in Greven: „Da sich unter den in Hembergen arbeitenden Arbeitern in zunehmendem Maße eine Missstimmung über die Schwerstarbeiterzulagen festzusetzen beginnt, darüber Aufschluss zu geben, welche Lebensmittelzulagen außer den wöchentlichen 100g Fett, 100g Fleisch und sonst noch pro Kopf ausgegeben sind bzw. ausgegeben wurden." Hueske antwortete einen Tag später dem Centralverband: „Vor langer Zeit sind den Schwerstarbeitern der Rüstungsindustrie 700g Graupen und Graupensuppe überwiesen worden, welche damals an die Arbeiter der Firma Büscher und Münstersche Bauvereinigung Hembergen abverfolgt wurden. In dieser Woche sind 1.000g Graupen und 1 Suppenwürfel für jeden Arbeiter überwiesen."

Kantinenbetrieb und Verkaufsstellen während des Depotbaus

Während der ersten Phase der Bauarbeiten diente eine Baracke in Nähe des noch zu bauenden Doppelverwaltungsgebäudes als Kantine. Später, etwa ab August 1918, nachdem das Gebäude fertiggestellt war, wurde die Kantine in das fertige Gebäude verlegt. Das Amt Greven: „Die Kantine des Parks ist an Frau Thea Schmidt, Hembergen, verpachtet. Dieselbe hat z.Z. außer der Kantine, in einer Baracke des Gefangenenlagers, eine Verkaufsstelle auf der Baustelle.

Der Wirt Micheel aus Herbern, der abseits vom Depot lag, und sich beklagte, dass er augenblicklich keine Kundschaft mehr hat, stellte den Antrag beim Amt Greven, eine Kantine an der Haltestelle ‚Herbern' *(Anm.: Es musste Hembergen heißen)* errichten zu können. Seinem Antrag wurde allerdings erst einige Monate später stattgegeben, einen Erfrischungsraum an der Haltestelle (östlich der Bahn) einrichten zu können.

Der Seltersfabrikant Hegemann, Greven, verkaufte auf dem Depotgelände an die Arbeiter der Münsterschen Bauvereinigung Zigaretten, Zigarren, Mineralwasser, Bier und sonstige kleine Bedarfsartikel. Die Kantinenpächterin Thea Schmidt eröffnete noch zwei weitere Verkaufsstellen auf dem Depotgelände, und zwar in den Einzeldepots C und D. „Sie werden von den auf der Baustelle beschäftigten Personen, Arbeitern und Gefangenen in Anspruch genommen." Das Amt Greven stellte fest, „dass es sich bei den Letztgenannten um den Begriff ‚Schenkwirtschaft' handelt, da es sich um offene gewerbsmäßige Lokale und Feilhalten handelt." Daraufhin wurde die Kantinenpächterin aufgefordert, einen Konzessionsantrag zu stellen.

Am 24. Juli 1918 teilte die Parkverwaltung dem Amt Greven mit, „... der Frau Schmidt wurde von hier aus wegen verschiedener Unregelmäßigkeiten auf den 15. August 1918 gekündigt. Die Münstersche Bauvereinigung hat Frau Schmidt aufgefordert, die Baukantine zu räumen. Ob ein neuer Pächter vorhanden ist, ist nicht bekannt."

Das Ehepaar Kippenbrock hatte sich auch ein zweites Standbein aufgebaut. Sie hielten sich eine Kuh und verkauften an die Beschäftigten im Depot Butter und Milch. Im Januar 1919 waren bis auf die Kantine und dem privaten Verkauf der Kippenbrocks sämtliche Verkaufsstellen aufgelöst. *(Anm.: Felix Kippenbrock arbeitete als Fuhrmann im Depot. Sein Transportgut war u.a. Munition).* Die Versorgung der arbeitenden Menschen im Depot lässt sich in drei Gruppen aufteilen. Es mussten versorgt werden:

- Vom Militär eingesetztes Personal
- Die Kriegsgefangenen

Das Ehepaar Kippenbrock im Jahre 1951 in Emsdetten
Quelle: Korus

- Von den Unternehmen beschäftigte Menschen, einschließlich ‚ihrer' Gefangenen.

Jede dieser drei Gruppen hatte eine eigene Versorgungsstelle, die je nach Marktlage Fleisch, Fette, Nährmittel, Getränke etc. in das Depot bringen musste. Das meiste der Lebensmittel wurde mit dem Zug herangefahren und vor Ort in Feldküchen essfertig zubereitet. Den Arbeitern der Unternehmen stand eine behelfsmäßig eingerichtete Kantine zur Verfügung. Diese wurde, als das Doppelverwaltungsgebäude für A/C fertiggestellt war, mit integriert, auch vom Militär genutzt. Da nicht an jedem Tag alle satt wurden, hatten Händler diese Marktlücke erkannt und boten ihre Sachen an, die auch von den Anwesenden genutzt wurden. Außerdem herrschte ein ständiger Kampf um Anerkennung auf Schwer- und Schwerstarbeit für alle Gruppen, um den Verlust an Energie aufgrund der zum Teil körperlich schweren Arbeit durch Zusatzleistungen an Brot, Fetten und sonstigen Nährmitteln zu kompensieren.

Brot und Kartoffeln waren die Hauptnahrungsmittel für die arbeitenden Menschen im Depot. Doch mit Kartoffeln sah es sehr schlecht aus: es waren kaum welche zu beschaffen, und das notwendige Mehl zum Brotbacken war in Münster noch knapper als in Greven. Deshalb wurden zwischen dem Kommunalverband in Münster und dem Amt Greven die Zuständigkeiten zur Lieferung des dringend benötigten Mehls hin und her geschoben, zum Nachteil für die Menschen im Depot. In einem Schreiben vom 3. Mai 1919 teilte die Firma Büscher dem Amt Greven mit, dass sie den Kantinenbetrieb eingestellt hat.

Besoldung der Soldaten und der Offiziere sowie der Gefangenen im Depot

Aus einer Zeitung: *„Der Mann, der im Felde stand, hatte vorher einen Durchschnittsverdienst um die M 130,-- monatlich nach Hause gebracht. Der entfiel - Vater Staat zahlte dem Soldaten eine Löhnung (Sold), die je nach Dienstgrad M 9,-- bis M 13,50 betrug, und den Familien der im Feld stehenden Soldaten eine Beihilfe (je nach Kinderzahl) von M 25,-- bis M 40,--. Das reichte nicht annähernd zur Deckung des Existenzminimums, und die Frauen mussten berufstätig werden.*"

Das Kriegsministerium legte im März 1915 fest: „[...] Die Heeresverwaltung trägt für die Kriegsgefangenen und die militärische Bewachung die Kosten der Unterbringung, der Verpflegung, der ärztlichen Behandlung, der gewöhnlichen Kleidung, der Nebenbedürfnisse, des Hin- und Rücktransportes und die Abfindung der Kriegsgefangenen mit einem Verdienstanteil. In den Fällen, in denen gemäß Vereinbarung der Arbeitgeber oder ein Unternehmer die Unterkunft und Beköstigung stellt, erstattet die Heeresverwaltung für Unterbringung von 15 Pfennig für Kopf und Tag. Für Beköstigung einschließlich Brot für den Kriegsgefangenen 75 Pfennig pro Tag, für den militärischen Wachmann 1,20 Mark pro Tag. Der Arbeitgeber stellt die nötigen Arbeitsgeräte, auch etwaige besondere Arbeitskleidung (Wasserstiefel). [...] Die Abfindung bemisst sich hier von selbst nach dem Fleiß des Kriegsgefangenen." Artikel 17 der Haager Landkriegsordnung von 1907 besagte, dass die gefangenen Offiziere dieselbe Besoldung erhalten, wie sie den Offizieren gleichen Dienstgrads in dem Lande zusteht, wo sie gefangen gehalten werden; ihre Regierung war zur Erstattung verpflichtet.

Soldatenrat

[...] als bekannt wird, dass in Haltern am 8. November 1918 ein Soldatenrat bestünde, entschließt der Chef des Stabes, die Bildung eines Soldatenrates in Münster selbst in Angriff zu nehmen, da er der Auffassung ist, dass dessen Einrichtung nach der ‚ganzen schweren Lage unvermeidlich und unaufschiebbar' geworden ist. Am Morgen des 9. November 1918 hat sich im Wartesaal des Hauptbahnhofs

Münster ein örtlicher Soldatenrat etabliert, und am 13. November 1918 nimmt ein Generalsoldatenrat des Bezirks des VII. A.K. seine Arbeit auf.

Zum Ende des Ersten Weltkrieges bildete sich unter den im Depot arbeitenden Menschen ein Soldatenrat. Die Emsdettener Volkszeitung *(siehe Anhang Nr. 14)* berichtete davon am 11. November 1918 in ihrer Montagsausgabe. „Soldatenbewegung in Hembergen. Auch hier hatte sich ein Soldatenrat gebildet, der das Depot und auch die Aufrechterhaltung der Ordnung in Emsdetten und Greven übernommen hat. Seit Samstagabend werden Bahnhof, Amt und Post usw. militärisch bewacht. Polizeigewalt und Lebensmittelkontrolle liegt in den Händen des Soldatenrates, welcher am Sonntag durch Maueranschlag folgenden Aufruf mit der Überschrift ‚An die Mitbürger von Emsdetten, Greven und Umgebung - Der Freiheitsmorgen ist angebrochen [...] Der Soldatenrat Hembergen i.A.: Hofmann - Kradenpoth - Jahnke.',„

Sehr dienlich waren für diese vorstehenden Kapitel die Ausführungen bzw. Unterlagen über die Situationen der Kriegsgefangenen von

- *Pöppinghege, Rainer: Leben im Lager. Die Kriegsgefangenen-Zeitschrift „L´Echo du Camp de Rennbahn“. In: Westfälische Zeitschrift 149 (1999), S. 185-197*
- *dem Heimatverein Dülmen e.V.*
- *dem Gemeindeamt (Archiv) in Saerbeck.*

Ablauffolge der Bauobjekte

Eine der interessantesten Fragen in Bezug auf den Bau des Depots war: in welcher Reihenfolge liefen die einzelnen Bauobjekte ab? Wurde parallel zu den Normalspur-Gleisbauarbeiten mit dem Bau der 208 Schuppen begonnen? Wann wurden die Hochbauten und die sonstigen Einrichtungen erstellt? Man muss bei der Beantwortung dieser Fragen bedenken, dass das Kriegsministerium in Berlin es sehr eilig hatte, das Depot zur Verfügung zu haben. Materialknappheit und Mangel an Fach- und Hilfskräften ließen sowieso keinen zügigen und reibungslosen Ablauf erwarten.

Dennoch wurde so entschieden: Fertigstellung der gesamten Gleisanlagen bis Anfang Februar 1918, danach Bau der 208 Schuppen sowie der sonstigen Bauten und Einrichtungen! Einige Gründe gegen und für diese Vorgehensweise: Bei einem Nebeneinander wäre der Bau von Feldbahnanlagen über ein Gebiet von ca. 150ha zusätzlich notwendig und die damit verbundene Logistik für den Transport der Baustoffe und sonstigen Materialien zu komplex gewesen. Der Transport mit Loren und Wagen wäre nur mit einer Vielzahl von Feldbahnlokomotiven machbar gewesen. Und gerade diese Feldbahnlokomotiven waren aufgrund der Kriegslage nur sehr schwer - wahrscheinlich nicht - zu erhalten.

Zum anderen entfiel bei der Nacheinander-Methode das aufwendige Ab- und Aufladen der gesamten Menge an Materialien von Normalspurwaggons auf Feldbahnloren. Bei dieser Methode konnten die aus Rheine ankommenden Güterwaggons direkt bis an die Einzeldepots und - wenn die Gleise bereits schon lagen - sogar bis zu den Baustellen (Schuppen) gefahren werden. Und eine letzte Begründung, die nicht unwichtig ist: Das Kriegsministerium setzte - als der Bedarf an Bautrupps notwendig wurde - im März 1918 für die großen Depots drei Bataillone mit einer Stärke von 3.148 Mann ein. Davon übernahm die 1. Kompanie des Bataillons 409 mit 250 Mann - wahrscheinlich sogar weitere Kompanien - die Arbeiten für sämtliche Bauten im Nahkampfmitteldepot Hembergen.

Was wurde zwischen 1916 und 1919 gebaut?	Was ist aus dieser Zeit noch erhalten? (Stand: 2015)
4 Einzeldepots mit den Bezeichnung A, B, C und D	4 Blöcke mit den Bezeichnung A, B, C und D
17.896,10 Meter Normalspurgleise (Trassen) in den Einzeldepots wurden verlegt • Einzeldepot A: Gleis-Trassen I • Einzeldepot A: Gleis-Trassen II • Einzeldepot A: Gleis-Trassen III • Einzeldepot A: Gleis-Trassen IV • Einzeldepot A: Gleis-Trassen V • Einzeldepot B: Gleis-Trassen I • Einzeldepot B: Gleis-Trassen II • Einzeldepot B: Gleis-Trassen III • Einzeldepot B: Gleis-Trassen IV • Einzeldepot B: Gleis-Trassen V • Einzeldepot C: Gleis-Trassen I • Einzeldepot C: Gleis-Trassen II • Einzeldepot C: Gleis-Trassen III • Einzeldepot C: Gleis-Trassen IV • Einzeldepot C: Gleis-Trassen V • Einzeldepot D: Gleis-Trassen I • Einzeldepot D: Gleis-Trassen II • Einzeldepot D: Gleis-Trassen III • Einzeldepot D: Gleis-Trassen IV • Einzeldepot D: Gleis-Trassen V	Ein Großteil der Trassen ist in allen 4 Blöcken vollständig bzw. noch zum Teil erhalten: • Block A: Hermann-Löns-Straße (teilw. erhalten) • Block A: Goethestraße (komplett erhalten) • Block A: Schillerstraße (komplett erhalten) • Block A: nicht mehr vorhanden • Block A: nicht mehr vorhanden • Block B: Buchenweg (teilweise erhalten) • Block B: Birkenweg (teilweise erhalten) • Block B: Kiefernstraße (komplett erhalten) • Block B: Rosenweg (teilweise erhalten) • Block B: Blumenweg (teilweise erhalten) • Block C: Lennestraße (komplett erhalten) • Block C: Lippestraße (komplett erhalten) • Block C: Rheinstraße (komplett erhalten) • Block C: Weserstraße (komplett erhalten) • Block C: Emsstraße (komplett erhalten) • Block D: Fasanenweg (teilweise erhalten) • Block D: Taubenstraße (komplett erhalten) • Block D: Falkenstraße (komplett erhalten) • Block D: Drosselweg (komplett erhalten) • Block D: Sperlingsgasse (teilweise erhalten)
208 Schuppen (Schuppentypen A, B und C) wurden gebaut; davon entfielen auf die unterschiedlichen Bautypen • Typ A (70qm Lagerfläche): 168 Schuppen • Typ B (300qm Lagerfläche): 24 Schuppen • Typ C (500qm Lagerfläche): 16 Schuppen	Mehr als 160 der ehemaligen 208 Schuppen sind noch als solche erkennbar
3 Verwaltungsgebäude, für die • Verwaltung der Einzeldepot A+C • Verwaltung des Einzeldepots D • Verwaltung des Einzeldepots B	2 davon existieren noch • Restaurant Deutsches Haus • Erich Kästner-Gesamtschule • *(Haus Marienfried bis 2006 (dann Abriss))*
1 Betriebsgebäude (Lokomotivschuppen)	Fertigungsbetrieb (Zur Zeit: Firma primaflor)
1 Feuerwache	Gibt es nicht mehr (Abbruch 1976)
1 Wach- u. Reviergebäude	1 Wohnhaus, Industriestraße
1 Wasch- und Abortgebäude	1 Wohnhaus, Industriestraße
1 Wohlfahrtsgebäude	Kindergarten und Wohnung, Industriestraße
10 Wasserbehälter • Einzeldepot A: 1. Wasserbeh. am 1. Querweg • Einzeldepot A: 2. Wasserbeh. am 2. Querweg • Einzeldepot B: 1. Wasserbeh. am 1. Querweg • Einzeldepot B: 2. Wasserbeh. am 2. Querweg • Einzeldepot C: 1. Wasserbeh. am 1. Querweg • Einzeldepot C: 2. Wasserbeh. am 2. Querweg • Einzeldepot D: 1. Wasserbeh. am 1. Querweg • Einzeldepot D: 2. Wasserbeh. am 2. Querweg • 1 Wasserbehälter im Verwaltungsbezirk • 1 Wasserbehälter am Abstellbahnhof	• Block A: 1. WB: Tonnengewölbe gesprengt + Haus darauf gebaut – • 2. WB: Tonnengewölbe gesprengt, nichts mehr da • Block B: 1. WB: Tonnengewölbe abgetragen + Haus darauf gebaut – • 2. WB: Haus darauf gebaut • Block C: 1. WB: Tonnengewölbe gesprengt + Haus darauf gebaut – • 2. WB: Haus darauf gebaut • Block D: 1. WB: Tonnengewölbe gesprengt - nichts mehr da – • 2. WB: Tonnengewölbe gesprengt, nichts mehr da • WB Industriestraße: Haus darauf gebaut – • WB Bahnhofstraße: Haus darauf gebaut
1 Gefangenenlager (für 300 Kriegsgefangene)	Davon ist heute nichts mehr zu sehen. Hier befindet sich das Fabrikgelände Fa. Fricke / KME, am Ende der Industriestraße

Pförtnerhäuschen	Nichts mehr ist davon erhalten
Trafostationen	1 Trafohäuschen an der Adlerstraße wird als Wohnraum genutzt
Aborte (mehrere)	• Auf einem Abort im Block D wurde ein Teil eines Hauses darauf gebaut • Reste von einem anderen Abort befinden sich an der Bahnhofstraße
Kläranlage	Nichts mehr ist davon erhalten
33 Kilometer Entwässerungsgräben insgesamt	Davon sind noch vorhanden, im • Block A: Ein Großteil der Gräben • Block B: Ein Großteil der Gräben • Block C: Sind keine Gräben vorhanden • Block D: Die Straßen werden seit 2013 neu erstellt
Abstellbahnhof (neun-gleisig) mit insgesamt 4.690,23m Normalspurgleise	Wohngebiet zwischen Straße Grüner Grund und Bahnhofstraße
Übergabebahnhof (drei-gleisig) mit insgesamt 3.177,10m Normalspurgleise	Hat heute keine Bedeutung mehr. Erhalten geblieben sind die Gleis-Trasse als auch einer der Gräben
• Gleis und Wege zu den Einzeldepots A und B • Gleis und Wege zu den Einzeldepots A und B	• Aus dem Weg wurde die Grevener Landstraße • Aus dem Weg wurde die Steinfurter Straße
8 Querwege insgesamt • Einzeldepot A: 2 Querwege • Einzeldepot B: 2 Querwege • Einzeldepot C: 2 Querwege • Einzeldepot D: 2 Querwege	Heute sind das • Block A: Theodor-Storm-Weg, Wibbeltweg • Block B: Ginsterweg, Pappelweg • Block C: Ruhrweg, Steverweg • Block D: Elsterweg, Schwalbenweg
An allen 8 Querwegen in den Einzeldepots standen je 5 Überflurhydranten	Davon sind keine mehr vorhanden
Posten- und Spritzenwege um die Einzeldepots • Einzeldepot A: 1 Postenweg / 1 Spritzenweg • Einzeldepot B: 1 Postenweg / 1 Spritzenweg • Einzeldepot C: 1 Postenweg / 1 Spritzenweg • Einzeldepot D: 1 Postenweg / 1 Spritzenweg	Heute sind das • Block A: Wibbeltweg (quer), Emsdettener Landstraße • Block B: Eichenweg, Wiesenstraße • Block C: beide gibt es nicht mehr • Block D: Kuckucksweg, Adlerstraße
Umwehrung (Zaunanlage): Insgesamt wurden zur Sicherung der Militäranlage 13 Kilometer Stacheldraht und Maschendraht an Betonpfeilern verlegt und montiert	Davon ist nichts mehr übriggeblieben

Peter Büscher & Sohn, Bauunternehmung
für Hoch- und Tiefbau, Beton- und Eisenbetonbau
Gegründet 1871
Münster i. W.
Fernsprecher No. 202 u. 255.
Zweigbüro Essen-Ruhr
Fernsprecher No. 7490.
Abteilung I.
Hoch- und Tiefbau,
künstl. Fundierungen,
Rammarbeiten, Bahnbau.
Abteilung II.
Hembergen
~~Münster~~ i. W., den 3. Januar 1918
Plönies-Strasse 5.

Eine von mehreren Firmen, die das Depot gebaut haben
Quelle: Stadtarchiv Greven

Unternehmen im Depot

Mehrere Unternehmen hatten von der Intendantur in Münster Aufträge zum Bau des Depots erhalten. Büscher war nach vorliegenden Dokumenten eine Art ‚Generalunternehmen', und für viele Bauabschnitte hauptverantwortlich. Unternehmen beim Depotbau:

- Firma Peter Büscher & Sohn, Münster i. W., Bauleiter: Prior, Schäfer und Gröger
- Münstersche Bauvereinigung - seit 1917 - Inhaber: Unternehmer Becker, Münster und Oppermann, Rheine - Hoch- und Tiefbau; Bauleiter: Thelen und Oppermann
- Kortebusch und Ritterswürden - seit 1903 - Inhaber bzw. Leiter: Ernst Hoffmann, Hembergen - Hoch- und Tiefbau
- Grevener Baufirma Gerhard Hatke (gegründet 1863), Inhaber Bernhard Rüschenschmidt
- Hoch- und Tiefbau-Geschäft Conrad Straukamp, Greven (gegründet vor 1898)

Des Weiteren hatten auch andere Firmen und staatliche Unternehmen Arbeiten ausgeführt.

2.2.6 Baukosten

Über die Kosten für den Bau des Depots gibt es unterschiedliche Angaben. Alle stammen aus der Zeit nach Ende des Ersten Weltkrieges. Die verlässlichsten Angaben sind aus dem Januar 1919 und wurden von der Intendantur des VII. Armeekorps in Münster aufgestellt. Hier wurden zu Kriegszeiten die Kassengeschäfte für das Depot geführt. Danach hat das Depot die gewaltige Summe von ca. 11,386 Millionen Mark verschlungen (das würde -2006- ca. 66,9 Millionen EURO entsprechen). (*siehe Anhang Nr. 61)*

Nur ein paar Beispiele: Das Hauptverwaltungsgebäude - heute: Wohnhaus Patten - kostete allein 250.000 Mark; das Betriebsgebäude - heute: Firma Primaflor - 305.000 Mark und das Doppelverwaltungsgebäude für Einzeldepots A+C - heute: das Deutsche Haus - 225.000 Mark. Die Gleisanlagen für die Einzeldepots C und D verschlangen allein 1.800.000 Mark.

2.2.7 Beschreibung des technischen und personellen Einsatzes

(Aufgeschrieben von dem Reckenfelder Eisenbahnhistoriker Hans-Jörg Siepert).

Wie wurden die Gleisanlagen gebaut?

Zuerst brachte eine Lokomotive ein oder zwei Flachwagen mit Bahnschwellen an das aktuelle Gleisende heran. Die Arbeitskräfte luden die Schwellen von den Wagen ab und legten sie in passendem Abstand auf die Bahntrasse. Dann wurde ein Wagen mit Schienenprofilen herangefahren und die Schienen an der Baustelle auf einen kleinen Bahnmeisterwagen *(Anm.: Ein Bahnmeisterwagen ist eine etwa zwei Mal zwei Meter großer Flachwagen, der von Hand leicht geschoben werden kann. Er ist universell einsetzbar bei Gleisbauarbeiten)* umgeladen. An der Einbaustelle griffen sich zehn bis zwölf Mann das Schienenprofil - ein acht bis zehn Meter langes Schienenstück wog ca. 350 Kilo - und trugen es mit breit ausladenden Hebezangen zu den ausgelegten Schwellen. Mittels Kleineisen, das sind Hakenplatten, Laschen und Schrauben, wurden die Schienen auf den Schwellen befestigt. Die zweite Schiene wurde im richtigen Spurmaß danebengelegt und anschließend verschraubt. Damit war das Gleis wieder einige Meter länger geworden. Der Schotter wurde zu einem späteren Zeitpunkt eingefüllt und dann das Gleis fertig ausgerichtet.

Die Gleisanlagen

Bevor die Gleisverlegung im Depot Hembergen beschrieben wird, sollte kurz auf die Zusammenhänge mit der Betriebssituation bei der Staatsbahn, der „Königlichen Preußischen Eisenbahn Verwaltung“ (KPEV), eingegangen werden. Weshalb bei der Gleisanlage altbrauchbare Gleismaterialien verwendet wurden und was dazu beitrug, dass die Gleisanlagen unvollendet blieben, ist auch aus der Lage, in der sich das Eisenbahnwesen während des Ersten Weltkrieges befand, zu erklären.

Nach 1900 erlebte der Eisenbahnverkehr in Deutschland einen starken Aufschwung. Die stark ansteigenden Transportanforderungen sorgten im Personen- sowie im Güterverkehr für steigende Zuggewichte, die die damals vorhandenen Lokomotiven kaum bewältigen konnten. Der Einsatz von zwei Loks vor einem schweren Zug war keine Seltenheit, aber betriebswirtschaftlich ungünstig. Die Lokomotivkonstrukteure entwickelten damals immer leistungsfähigere Dampfloks, bei denen neue Technologien zum Einsatz kamen, wie Heißdampf, seitenverschiebliche Achsen, Speisewasservorwärmung usw. Das einzige, was die Größe und damit auch die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven begrenzte, war die Belastbarkeit des Streckennetzes. Die Tragfähigkeit eines Gleises wird durch die größte Achslast *(Anm.: Achslast ist das Gewicht mit der eine Wagen- oder Lokachse maximal auf das Gleis drückt. Sämtliche Eisenbahnfahrzeuge dürfen nur auf den Gleisen verkehren, für die sie gewichtsmäßig zugelassen sind. So darf zum Beispiel eine schwere Hauptstreckenlok die nicht so tragfähigen Schienen einer Nebenbahn nicht befahren, da die Gefahr besteht, dass die Gleise beschädigt werden und sogar Entgleisungsgefahr besteht)* und die Meterlast bestimmt und begrenzt.

Alle Gleise und Brücken sollten damals eine Achslast von 15t tragen können. Für Hauptgleise waren 16t vorgeschrieben, auf stark beanspruchten Strecken (Hauptstrecken) sogar 18t gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) §16 von 1904. Es lagen aber auf zahlreichen Strecken noch Schienen aus den 1880/1890er Jahren, die nicht die erhöhte Tragfähigkeit besaßen und ausgetauscht werden mussten. Mit den gestiegenen Anforderungen innerhalb weniger Jahre konnte das vorhandene Streckennetz kaum mithalten, da der Umbau der Strecken auf schwerere Schienen und Verstärkung der Brücken viele Jahre benötigte und auch bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges noch nicht abgeschlossen war. Bei der Planung des Depots Hembergen wollte das Militär diese leichteren, aber noch brauchbaren Schienen für die Gleisanlagen verwenden. Für die Gleise im Depot war das durchaus sinnvoll, da die Rangierloks nicht so große Achslasten hatten. Die preußische T3 hatte zum Beispiel nur 11t und die Güterwagen kaum 15t Achslast.

Die zum Bau der Depotgleise nötigen Oberbaustoffe *(Anm.: Die Meterlast gibt den Wert an, mit denen ein Gleis je Meter maximal belastet werden darf. Dies ist besonders für den Unterbau, wie Brücken von Bedeutung)* konnten so von der KPEV übernommen werden. Aber mit dem weiteren Gang des Krieges war an einen Umbau von Strecken nicht zu denken. Zum einen wurden Rohstoffe für die Stahlerzeugung knapp, zum anderen fehlte Personal, um die Umbauarbeiten auf den Staatsbahnstrecken auszuführen. Zum Schluss des Krieges wurde das ganze Eisenbahnwesen auf totalen Verschleiß gefahren, dessen Auswirkungen noch weit in die 1920er Jahre spürbar waren *(Anm.: Das Rollmaterial war stark abgenutzt durch die entfallene Instandhaltung während der Kriegsjahre. Ebenso waren die Gleisanlagen abgenutzt und kaum instandgehalten (abgewirtschaftet) und es dauerte Jahre, bis der Standard der Vorkriegsjahre wieder erreicht war). So ist den Militärs während der Bauarbeiten der Nachschub an altbrauchbaren Schienen ausgegangen und die Gleisanlagen blieben unvollendet, besonders im Depot B).*

Die Einflussnahme des Militärs auf die Eisenbahnen war ab der Mobilmachung im August 1914 enorm groß. Dr. G. Scheingraber schreibt im Preußen-Report Nr.1.2 (Merker-Verlag 1992): „Demnach behielten die Eisenbahnverwaltungen die selbstständige Leitung ihrer Netze und die Verantwortung für die Betriebs- und Wirtschaftsführung, mussten aber in allen Fällen der Inanspruchnahme für Heereszwecke den Weisungen der Militärbehörden Folge leisten. [...] Bis 1916 gelang es sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, den Forderungen des Militärs und der Wirtschaft einigermaßen gerecht zu werden; dann ging es mit der Leistungsfähigkeit der Bahnen rapide bergab. Auf einen so langen Krieg war weder die Wirtschaft noch das Militär oder das Eisenbahnwesen vorbereitet.“

Die Gleisverlegung

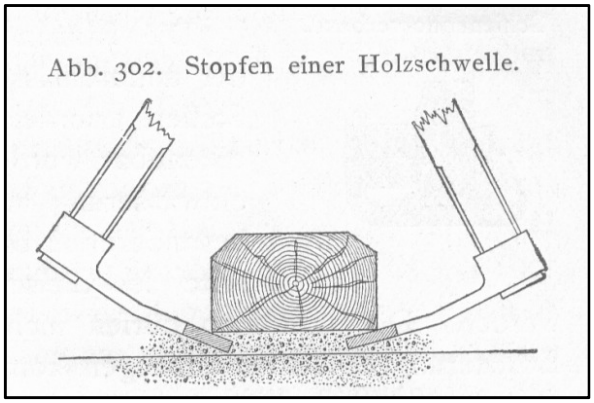
Bevor die Gleise verlegt werden konnten, musste der Unterbau fertig sein. Im Depot Hembergen erfolgten diese Arbeiten durch die münstersche Firma Peter Büscher, die neben deutschen Fachleuten in erster Linie Kriegsgefangene für die Arbeiten einsetzte. Die Verlegung der Gleise selbst stand unter direkter Regie des Militärs. Militärische Gleisbauten des Ersten Weltkrieges wurden vom „Chef des Feldeisenbahnwesens“ (Fech), den nachgeordneten Befehlsebenen, dem Kommandeur der Eisenbahntruppen (Kodeis) oder dem Regiments-Kommandeur der Eisenbahntruppen (Rekodeis) geleitet. Zum Einsatz in Frontnähe kamen Eisenbahn-Bau-Kompanien (EBK) oder im Hinterland, Landwehr-Eisenbahn-Bau-Kompanien (LwEBK). Die Eisenbahn-Bau-Kompanien (EBK) wurden im gesamten deutschen Einflussbereich freizügig eingesetzt. Die Landwehr-Eisenbahn-Bau-Kompanien (LwEBK) fanden ihr Einsatzgebiet nur im alten Reichsgebiet. Bei den EBK konnte es vorkommen, dass eine solche Einheit zuerst an der Westfront eingesetzt wurde, wenige Wochen später auf dem Balkan, um dann zum Beispiel, für drei Monate im Depot Hembergen die Gleisverlegung zu besorgen.

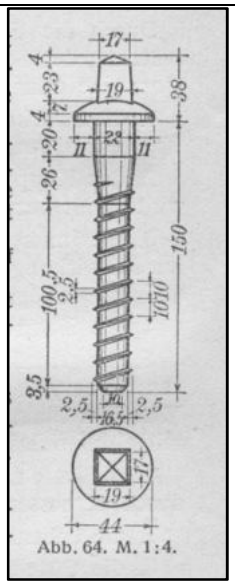
Wie gingen die damaligen Gleisbauarbeiten nun vonstatten?

Die Gleis-Trassen mit Dämmen, Wasserdurchlässen und Gräben waren erstellt und warten auf den nächsten Arbeitsschritt, den der Gleisverlegung. Eine Nachfrage bei Gleisbaufachleuten *(Anm.: Mündliche Auskunft von Hr. Steinhauer, Selfkantbahn IHS. Schriftliche Auskunft von Dipl. Ing. Wilkening, Teutoburger Wald-Eisenbahn AG)* und die Zur-Hilfenahme von entsprechender Literatur *(Anm.: Die Teutoburger Wald-Eisenbahn, Högemann 1986 und 1997*). Das Feuerross erreicht das Große Wasser im Westen, Brown 1977) ergab, dass wohl folgendes Arbeitsverfahren angewendet wurde:

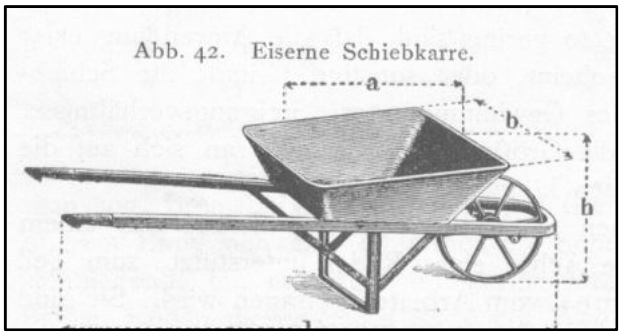
Auf dem vorhandenen Gleisstück, das Anschluss zum übrigen Streckennetz hat, steht der „Bauzug“ bereit. Der Bauzug wird von einer Lok geschoben und besteht aus Güterwagen (X-Wagen) die mit Schwellen, Schienenprofilen und Kleineisen (Laschen, Klemmplatten, Schrauben, Muttern und Bolzen) beladen sind. Zunächst werden von dem Wagen mit den Schwellen, selbige zur Seite hin an das bereits vorhandene Gleis gelegt. Dann setzt der Bauzug zurück, und die Schwellen werden auf den zwischen Bauzug, und Gleisende laufenden Bahnmeisterwagen geladen. Von Hand wird der kleine Wagen bis zum Gleisende geschoben, dort greifen sich je zwei Mann eine Schwelle und tragen sie zu ihrer Position, wo das Gleis verlaufen soll.

Hilfswerkzeuge beim Gleisbau:

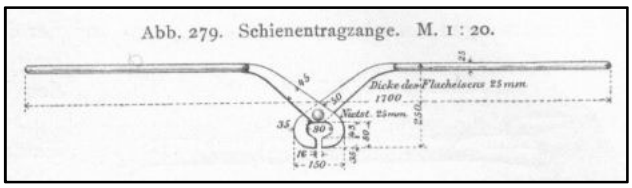




Schrauben und Stopfhacken, wie sie im Depot zum Einsatz kamen
Quelle: Lexikon 1919



Schieb- bzw. Schubkarren kamen zu Hauf beim Bau des Depots zum Einsatz
Quelle: Lexikon 1919

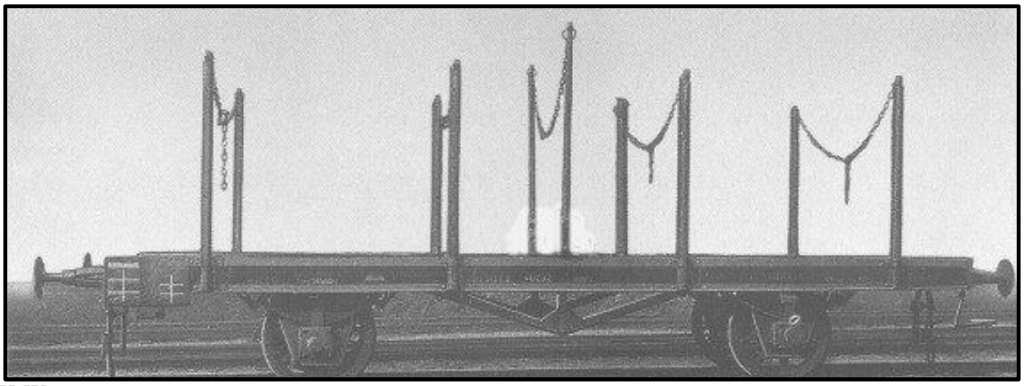


Mit Hilfe dieses Werkzeuges konnten die Schienen problemlos verlegt bzw. versetzt werden
Quelle: Lexikon 1919

So ähnlich hat es beim Bau der Gleisanlagen im Depot ausgesehen

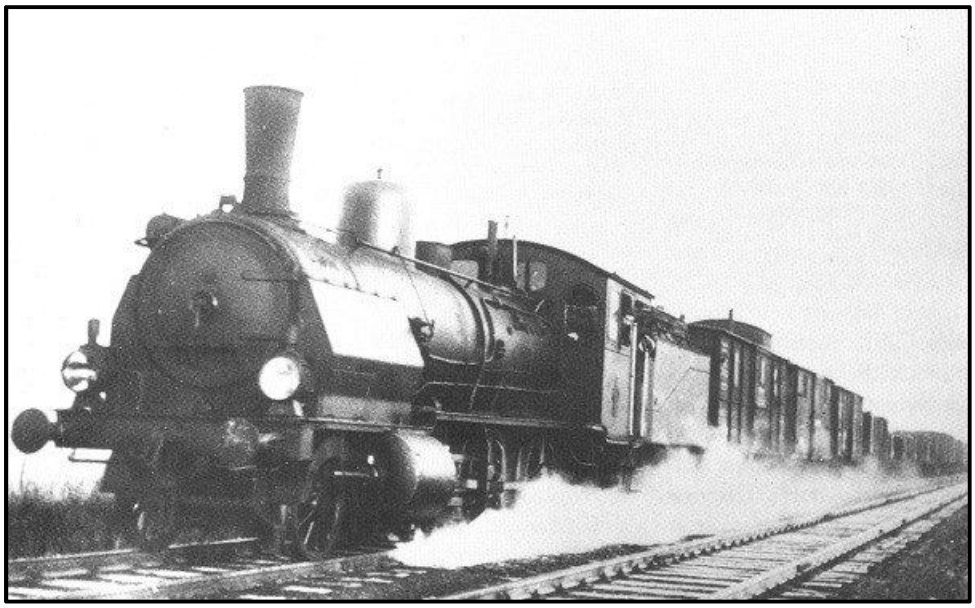
Anliefern von Materialien und Munition

Zum Heranfahren von Materialien für den Gleisbau im Depot wurden X-Wagen eingesetzt.



X-Wagen
Quelle: Lexikon 1919

Eine große Menge an Baumaterialien und später Munition wurde mit langen Güterzügen zum Nahkampfmitteldepot Hembergen gebracht.



Preußische G5
Quelle: Herbert Rautert

(Weitere Fotos siehe Anhang Nr. 24)

Da viele Arbeitskräfte an der Gleisbaustelle tätig sind, geht das Verlegen der Schwellen recht schnell voran. Dann werden von dem mitgeführten Wagen, die Schienenprofile auf den Bahnmeisterwagen umgeladen und zum Gleis-Ende gerollt. Ein Schienenstück hat etwa eine Länge von 10 bis 15 Metern. Bei einem Gewicht von ca. 33 kg je Meter kommt so ein Gesamtgewicht von 330 bis 500 Kilogramm je Schienenstück zusammen. Um die Schiene tragen zu können, benutzen die Arbeiter eine Art übergroßer Zangen, die es den etwa zehn bis zwölf Mann ermöglicht, das Schienenstück sicher zu heben und zum Einbauort zu tragen. Die Schiene wird mit dem Schienenfuß auf die Schwellen gelegt. Die Laschen zum Gleisende werden eingesetzt, ebenso zu der jetzt herangebrachten Parallelschiene.

Eine Schiene wird in der späteren Gleislage ausgerichtet und mittels Schrauben, Grund- und Klemmplatten *(Anm.: Eine Schiene besteht aus dem Schienenfuß, dem Steg und dem Schienenkopf. Auf dem Schienenkopf laufen die Eisenbahnräder. Der Schienenfuß sorgt für eine sichere Standfläche auf der Schwelle)*, auf der Schwelle befestigt. Mit dem Spurmaß *(Anm.: Das Spurmaß ist ein Werkzeug auf dem die Spurweite von 1.435 mm angegeben ist, meist ist es eine feste Lehre)* wird der Abstand der Parallelschiene bestimmt und ebenso auf den Schwellen befestigt. Über das entstandene Gleisstück werden jetzt wieder Schwellen und Schienen für das nächste, auch Gleisjoch genannte Gleisstück, transportiert. Sobald die Schienen fest auf den Schwellen verschraubt sind und das Spurmaß (im geraden Gleis 1.435 mm gemäß BO §9) stimmt, kann der Bauzug vorsichtig das in der Höhenlage noch nicht ausgerichtete Gleis befahren. Größere Gleisabschnitte oder ganze Gleisbereiche sind so entstanden. Als nächster Arbeitsschritt erfolgte das Einschottern der Gleise.

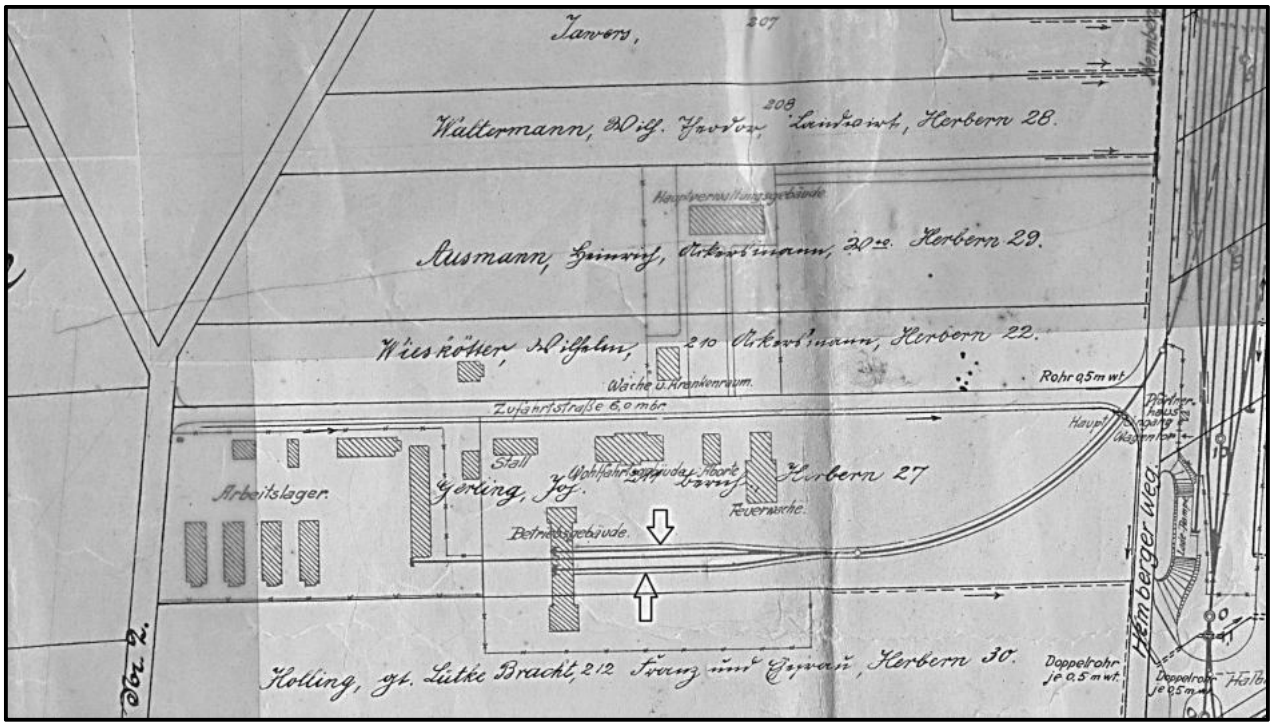
Der Schotter hat beim Gleis die Aufgabe, das Niederschlagwasser abzuführen und eine Möglichkeit zu schaffen,

das Gleis in der Höhenlage auszurichten. Der Schotter wurde in 0-Wagen *(Anm.: Ein 0-Wagen ist ein Güterwagen zum Transport von Massengütern wie Kohle, Schotter usw., die witterungsbeständig sind. Er besitzt halbhohe Bordwände mit einer zweiflügeligen Ladetür auf jeder Seite. Einige Wagen verfügen auch über klappbare Stirnwände, die aber nur auf speziellen Kippbühnen, bei denen der ganze Wagen gekippt wird, benutzt werden können. Wagen sind mit dem Nebengattungszeichen 'k' gekennzeichnet, z.B. Omunk(u)).*

Am Entladeort des einzuschotternden Abschnitts, wurde der Schotter direkt vom O-Wagen, aus den seitlichen Ladetüren, in Schubkarren geschaufelt. Per Schubkarre gelangte der Schotter zur Verarbeitungsstelle und wurde zwischen den Schwellen verteilt. Mit einigen Stockwinden *(Anm.: Eine Stockwinde ist ein Hebegerät das mittels einer Handkurbel Lasten anheben kann. Durch einen verstellbaren Haken ist die Arbeitshöhe der Winde veränderbar)* hob man das Gleis auf die vorgesehene Höhenlage etwas an, dann wurde mittels Stopfhacken *(Anm.: Eine Stopfhacke ist eine Mischung zwischen Spitzhacke und Hammer. An einem Ende besitzt sie einen hammerartigen Kopf mit der die Schottersteine unter die Schwelle getrieben werden können)* der Schotter unter die Schwellen gedrückt und festgeklopft. Eisenbahner nennen diesen Arbeitsschritt: „das Gleis wird gestopft“. Gegebenenfalls musste beim Stopfen noch zusätzlicher Schotter eingebracht werden. Wenn die Arbeiten gut ausgeführt sind, ist ein Gleisabschnitt entstanden, auf dem ein Zug ohne seitliche oder senkrechte Schwingungen fahren kann.

Folgende Gleisanlagen waren im Sommer 1918 im Bereich des Nahkampfmitteldepot Hembergen benutzbar: Die Verbindungskurve vom Staatsbahnhof Hembergen zum Depot-Abstellbahnhof. Die südliche Kurve wurde hingegen nicht gebaut. Der Depot-Abstellbahnhof war soweit vollständig, nur im Gleis 9 fehlte die westliche Weichenverbindung zum Hauptgleis. Gleis 9 ist daher ein Stumpfgleis gewesen. In den Depotbereichen A, C und D sind die Gleise I bis V nur bis zu den zweiten Querwegen - heute: Wibbeltweg, Steverweg und Schwalbenweg - verlegt worden. Im Depot B sind nur die Gleise III und V bis zum zweiten Querweg - heute: Pappelweg - verlegt worden.

Das Verbindungsgleis zum Betriebsgebäude (Lokschuppen) und zum Gefangenenlager war benutzbar, jedoch fehlten die Nebengleise zum Werkstattbereich und zum zweiten Lokschuppenstand des Betriebsgebäudes. Die Gleise in den vier Einzeldepots wurden mit einem Krümmungs-Halbmesser von 180m in den Gleisbögen angelegt, sie sind heute noch als Straßenbiegung besonders an dem Drosselweg (Block D) und an der Weser- und Lippestraße (Block C) gut zu erkennen. Die Sperlingsgasse im Block D hat an einigen Stellen noch die Originalbreite der damaligen Gleis-Trasse. Insgesamt wurden innerhalb des Depots 22,6 Kilometer Gleise verlegt, bis Materialmangel diese Arbeiten stoppte.



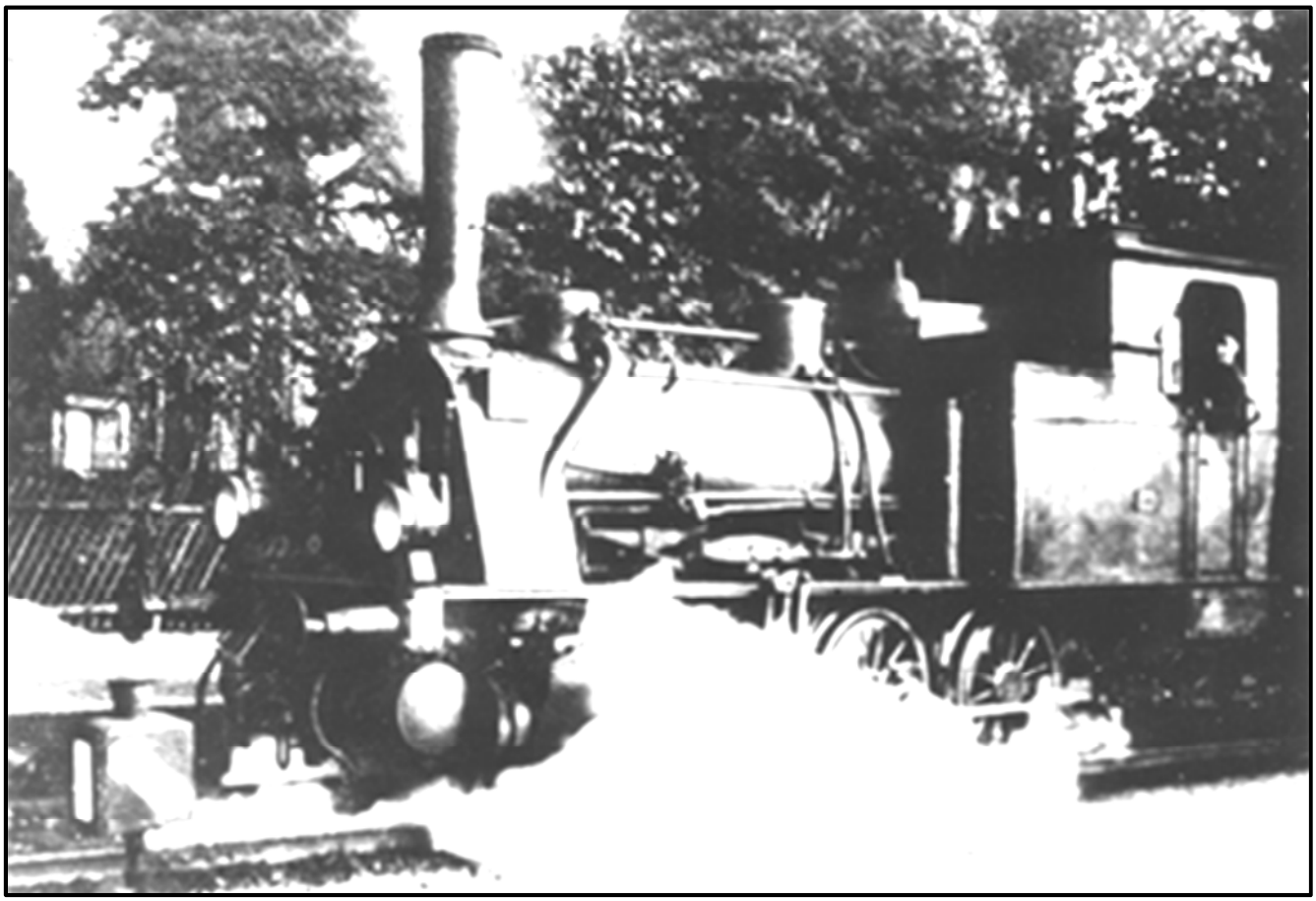
Die beiden Pfeile zeigen auf die Nebengleise zum Lokschuppen. Beide Gleise wurden nicht mehr gebaut
Quelle: Stadtarchiv Greven

Einsatz von Lokomotiven im Depot Hembergen

Zunächst plante das Militär (erstes Planungskonzept von 1916) zwei oder drei „feuerlose“ Benzolmotor-Lokomotiven im fertigen Depot einzusetzen. Diese Benzollokomotiven sollten eine Geschwindigkeit von ca. 6 km/h erreichen und als Anhängelast einige wenige Güterwagen ziehen können. Die Planer hatten offenbar sehr große Angst, dass eine kohlegefeuerte Dampflok durch den möglichen Funkenflug aus dem Kamin oder Aschkasten, Flächenbrände auslösen könnte. Ob diese Benzolloks überhaupt noch bei einer Lokfabrik bestellt wurden, liegt im Dunkeln der Geschichte. Schließlich tobte zu dieser Zeit der Erste Weltkrieg und die Lokfabriken waren mit der Herstellung von besonders kriegswichtigen Güterzug-Dampflokomotiven (preußische Gattungen G7 und G8) voll ausgelastet.

Ob man sich daher überhaupt noch mit der Entwicklung einer neuartigen Antriebstechnik für normalspurige Lokomotiven beschäftigt hat, ist unwahrscheinlich. Der Benzolmotor wurde damals bereits in Feldbahnloks verwendet, um in direkter Frontnähe diese, meist 600 mm-schmalspurigen Transportzüge, nicht durch ihre bei Dampfbetrieb typische Abdampffahne zu enttarnen.

Diese Lok fuhr durch Reckenfeld!



Die Lok lässt Dampf ab! Lok Nr. 8 der Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn aufgenommen um 1930. Dies ist die ehemalige WLE-Lokomotive Nr.17 „von Landsberg“
Quelle: Gerhard Moll

Die Lokomotive wurde von 1917 bis 1919 an das Nahkampfmitteldepot Hembergen ausgeliehen.