

Wegebau für militärische Zwecke

Es gibt eine noch unveröffentlichte Arbeit des Verfassers über das Wegenetz im Grenzwald zwischen Kaldenkirchen und Brüggem. Sofern vertiefendes Interesse besteht, bitte den Verfasser direkt ansprechen!

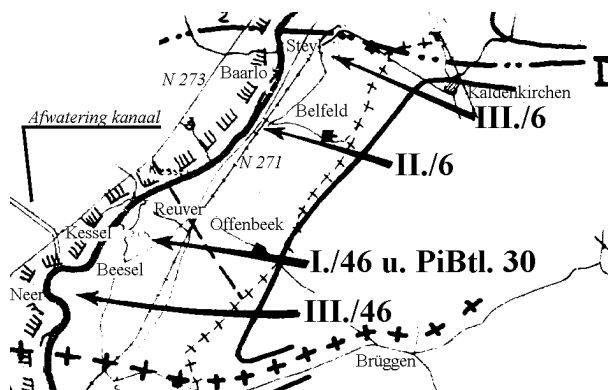
1940

Spricht man auf deutscher Seite mit Zeitzeugen über die Phase vor dem sog. Westfeldzug, dann fällt das Stichwort Westwallbau. Gemeint sind dann in der Regel Bunkersysteme und gegen Westen gerichtete Hindernisse. Daß mit Wegebau überhaupt erst Voraussetzungen geschaffen werden mußten, u. a. die Niederlande anzugreifen, erfährt man höchstens aus Zwischentönen.

Brachter Grenzwald und von Genholt her

Im Kreis Kempen-Krefeld, damit auch zwischen Kaldenkirchen und Brüggem, bereitete sich die 30. Infanterie-Division auf den Einsatz gegen die Niederlande vor. Nach der glaubhaften Darstellung bei FRIESER gehörte die 30. Infanterie-Division (sog. Briesen-Division) nicht zu den (16) Elitedivisionen der deutschen Wehrmacht, auch nicht zu den vollmotorisierten schnellen Divisionen. Was in der Realität bedeutete, daß sich deren militärische Bewegungen (wozu auch bis auf Bahntransport jede Form von Logistik gehörte) im wesentlichen im Tempo des Fußmarsches bzw. der vorgespannten Pferde vollzogen. Dafür war noch kein qualitativ anspruchsvolles Wegenetz notwendig.

Weil die 30. Infanterie-Division weder die L 29 (Steyler Straße) in Kaldenkirchen, noch die L 373 (Brüggem – Swalmen) benutzen durfte¹, mußte sie aus dem Grenzwald heraus angreifen und benötigte dafür eine zumindest provisorische und auch bei nassem Wetter nutzbare Nord-Süd-Achse mit Anbindung an das übrige Verkehrsnetz.



Bereitstellungsraum für letztendlich 16.000 bis 18.000 Mann zuzüglich 6.000 Pferde³, unzählige Fahrzeuge aller Art, Waffen und Munition. Ein Mindestmaß an Verkehrsnetz mußte her, das bei jedem Wetter passierbar war.

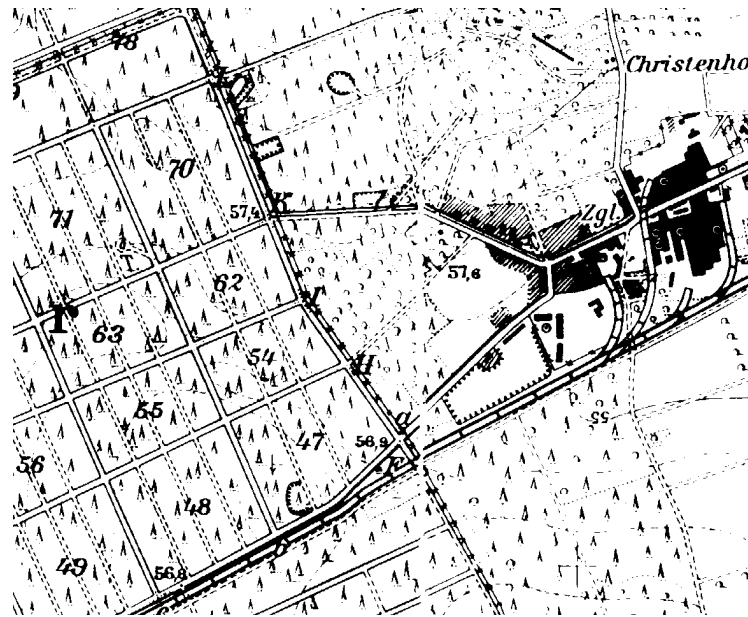


Abbildung 2 Wegebaumaßnahmen (depot30.pcx)

Einer der selbst für die Ansprüche einer noch wenig motorisierten Truppe unzureichenden Wege muß der von Genholt zur Reichsgrenze⁴ führende Reuversche Weg gewesen sein. Das war zwar eine der Trassen der alten Handelsstraße zwischen Antwerpen und Köln (via Fährtreck Reuver/Kessel), was über den Unterbau und den Wegezustand noch nichts aussagt. Im Grunde handelte es sich um eine Fahrspur, auf der man mit Zugpferden den Anstieg aus dem Maastal auf die Hochterrasse langsam bewältigen konnte. Dieser Weg sollte vom Frühjahr 1940 bis Ende Februar 1945 strategische Bedeutung für die deutsche Wehrmacht bekommen und behalten⁵.

Während der Reuversche Weg auf die Landesgrenze zuläuft, ist der Roermonder Weg eher eine Parallele dazu. Für die Zwecke der 30. Infanterie-Division war der Roermonder Weg damit der Hauptverteiler für die Bereitstellung, um den langgestreckten Grenzwald im Raum Bracht und Brüggen nutzen zu können⁶.

³ Insgesamt waren von den Dienststellen und Einheiten der Veterinärtruppen während des Zweiten Weltkrieges 2,75 Millionen Pferde zu betreuen. (Quelle: Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, www.bundesarchiv.de, Stichworte Veterinärtruppen, Pferdellazarette).

⁴ Die Grenze wurde durch das Grenzsicherungsregiment 26 gesichert. (vgl. BREITHAUPT, S. 37)

⁵ Auch für das britische Munitionsdepot war dieser inzwischen breit und für Schwertransporte ausgebaute Weg eine Hauptverkehrsachse. Bei den Briten trug das Stück zwischen der Hauptwache und der Kreuzung mit dem Roermonder Weg die Bezeichnung „X-Road“, die Fortsetzung bis in die Gegend des Weißen Steins „Z-Road“. (Quelle: Gunther Raschdorf am 27.08.2000 gegenüber dem Verfasser Friedr.-Wilh. Stroucken)

⁶ Auch für die späteren Nutzer des Geländes, die britische Army, behielt der Roermonder Weg seine Bedeutung. Als Hauptverkehrsader durch das zuletzt 12 km² große Munitionsdepot trug er die Bezeichnung „Y-Road“. (Quelle: Gunther Raschdorf am 27.08.2000 gegenüber dem Verfasser)



Abbildung 3 Beim Wegebau im Brachter Grenzwald eingesetzte Dampfwalzen, die an der Stiegstraße abgestellt waren (Bildquelle: Privatarchiv Walter Feyen, Bracht) [Bracht13.pcx]

Die nach Holland führenden Waldwege erhielten eine Schotterauflage. Unter anderen wurden

- der Weg zwischen Heide (nördlich Hof Gendrisch) und etwa der Tonwaage⁷,
- der Roermonder Weg

bis zur Kreuzung Brüggener Weg⁸

befestigt.⁹ „Die Wegebauarbeiten haben so richtig erst im Frühjahr 1940 begonnen, und zwar relativ spät, denn der Winter 1939/40 war hart und lang. Der Schotter wurde am Haltepunkt Heidhausen oder direkt am Roermonder Weg von der Kleinbahn auf graue Militär-Lkw umgeladen. Auf dem Roermonder Weg habe ich gleichzeitig fünf Dampfwalzen gesehen, die die Schotterschichten festwalzten.“¹⁰

Es gibt einen (noch vagen) Hinweis, daß die Schotterauflage in Breite einer Fahrspur schon im Frühjahr 1940 mit einer dünnen Makadamschicht¹¹ versehen wurde. „1951 habe ich im Munitionsdepot zu arbeiten begonnen und bin bis 1956 dort geblieben. Als ich dort anfang, war der Roermonder Weg etwa ab der Stiegstraße schon asphaltiert, und zwar durchgehend bis zum Bahnhof III. Dort hörte die relativ neue Asphaltierung auf. Zur niederländischen Grenze hin hatte die Weiterführung des Roermonder Weges eine einspurige Decke aus schon verwittertem Makadam, und zwar bis zum Zaun, beziehungsweise bis zu dem dort vorhanden gewesenem Tor. Weitere Makadamstücke, mehr oder weniger lang, teilweise auch nicht zusammenhängend, gab es auf anderen Wegen im Munitionsdepot. Teilweise waren das Wege, die nicht zum internen Hauptverkehrsnetz des Depots gehörten, nur noch die Bedeutung von Verbindungswegen oder besseren Trampelpfaden hatten, und die darum niemals unter britischer Regie nach Juli 1948 asphaltiert worden sind. Ab und an trifft man heute noch auf solche Makadamstücke, wenn man einmal mit dem Rad »verbotene Wege« befährt.“¹²

⁷ HAUSER, S. 32, nennt das „einen Jagenweg von der Heide bis zum Tegelner Weg“.

Freundliche telefonische Mitteilung von Herrn Hans Wolters, Kaldenkirchener Str. 31, am 30.12.1999 an den Verfasser F.W. Stroucken. Herr Wolters war mit einem Sohn der Eheleute Gendrisch befreundet und daher Augenzeuge der Bauarbeiten.

⁸ Quelle: HAUSER, S. 32.

Damit gab es einen Anschluß an den Reuverschen Weg.

⁹ So WOLTERS, S. 145.

¹⁰ Freundliche telefonische Mitteilung von Herrn Hans Wolters, Kaldenkirchener Str. 31, am 30.12.1999 an den Verfasser F.W. Stroucken. „Auf dem heutigen Amersloher Weg haben bei der Firma Naus Dampfwalzen gestanden.“ (Augenzeugen Walter Feyen, Johannesweg 6, und Franz Beeren, Heidhausen 90, bei der Vortragsveranstaltung „Vorbereitungen und die ersten beiden Angriffstage beim sog. Westfeldzug 1940“ der Brachter Heimatfreunde am 25.01.2000 im Restaurant Uhle, Kaldenkirchener Straße)

¹¹ Makadam (nach dem schottischen Straßenbauingenieur John London McAdam) nennt man einen Straßenbelag aus Schotter, Split und bituminösen Bindemitteln wie Asphalt oder Teer. Makadam gab es schon im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts. (s. Meyers Taschenlexikon in 10 Bänden, Mannheim, 1996, und Augsburg, 1999, Bde 1, 2, 6 und 9)

¹² So August (Audy) Strehlke (* 1931), Brachter Straße 39, Brüggel, zunächst bei einer Führung des Verfassers am 28.03.2002 für die Koronarsportgruppe bei den TSF Bracht. Am 29.03.2002 führten Audy Strehlke und der Verfasser darüber ein vertiefendes Gespräch.

Viel Schotter

Es wurden Wegebau und –befestigung durch den Einbau von Schotter betrieben. Die Größenordnung der Arbeiten kann man anhand dieses Zufallsfundes für Bracht einschätzen: Im Brüggener Rathaus gibt es eine Akte, die ursprünglich zum Betrieb Kaldenkirchen der Frankfurter Industriebahn AG gehörte und die (auf letztlich ungeklärten Wegen) nach deren Auflösung an die Gemeinde Brügggen kam. Diese Akte mit dem (in Bleistift handschriftlichen) Inhalt „Verkehr 1937 - 1944“ enthält dieses Schreiben:

„Kaldenkirchen, den 4. Mai 1940

An

Frankfurt

*Betr. Beförderungen für den
Westwall.*

Zum Schr.v. 18.4. JA

WVK/V.

Das uns von Herrn Hauptmann Hinnerkort und Oberfeldwebel Aschert von der Dienststelle „Feldpostnummer 19484“ am 19.4.40 vertraulich mitgeteilte Arbeitsprogramm, nach welchem täglich 1600 t Schlacke auf die Kleinbahn übergehen sollten, ist nachträglich geändert worden. Zunächst werden nur noch 200 - 300 t täglich nach Bracht abgestellt werden.¹³

Die Angaben der mit uns verkehrenden Stellen von der Oberbaultg. wurden sehr oft geändert, dann war der Eingang der Ladungen sehr unbestimmt, wodurch die Abwicklung des Verkehrs erschwert wurde. Die Hauptbeförderungen sind vorüber, die Oberbauleitung war mit unserer Bedienung zufrieden.

*Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen
Die Bahnverwaltung“ (Stempel)“*

Die Einheit mit der Feldpostnummer 19 484 war der Festungspionierstab 27¹⁴.

Festungspionier-Stäbe gehörten zu den technischen Dienststellen. Sie hatten die Aufgabe, den ihnen zugewiesenen Befestigungsabschnitt zum Ausbau vorzubereiten und auszubauen.¹⁵ Wie am ganzen Niederrhein erfolgte nur ein stellungsmäßiger Ausbau des Westwalls¹⁶.

Für den Raum zwischen Kaldenkirchen und Brügggen war der Festungspionier-Stab 27 in Geldern zuständig, und zwar konkret der Festungspionier-Abschnitt II in Grefrath (zugewiesener Bereich: Schwalm bei Brügggen bis alter Nordkanal nördlich von Krickenbeck).¹⁷

Im Juni 1938 hatte die Organisation Todt die Überwachung der Bauausführung der Westwallarbeiten von den Festungspionier-Stäben übernommen¹⁸. Für den Raum zwischen Kaldenkirchen und Brügggen war die Oberbauleitung Geldern der Organisation Todt zuständig¹⁹. *„Bevor die Briesen-Division nach Bracht kam, sind hier mit Bauarbeiten beschäftigte Truppen in braunen Uniformen (ähnlich Reichsarbeitsdienst oder Organisation Todt) gewesen, die Armbinden mit dem Aufdruck „Deutsche Wehrmacht“ trugen. Als die*

¹³ Zum Vergleich: Die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brügggen besaß zur Spitzenzeit ihrer Transportleistungen 1914 selbst nur zehn Güterwagen mit einem Gesamtladegewicht von 95 Tonnen (Quelle: Naß, S. 47). Ein Zug durfte höchstens aus einer Lok und 15 Güterwagen bestehen (Quelle: Naß, S. 78).

¹⁴ So das Militärgeschichtliche Forschungsamt in Potsdam im Schreiben vom 27.04.1999 an den Verfasser F.W. Stroucken (Tagebuch-Nr. 99-0526).

¹⁵ GROSS, Westwall Ndrh, S. 265.

¹⁶ Gegenstück: Festungsmäßiger Ausbau. vgl. GROSS, Westwall Ndrh, S. 262.

¹⁷ GROSS, Westwall Ndrh, S. 267.

¹⁸ GROSS, Westwall Ndrh, S. 241.

¹⁹ GROSS, Westwall Ndrh, S. 243.

Briesen-Soldaten kamen, waren diese Uniformierten schon weg.²⁰ Wozu sie gehörten, ist zumindest momentan nicht zu klären gewesen.

Die jeweiligen Oberbauleitungen der Organisation Todt sorgten für die Beschaffung der benötigten Baustoffe (Kies, Zement, Moniereisen usw.); Panzerteile und Einrichtungsgegenstände kaufte die Wehrmacht ein²¹. Vermutlich darum die etwas rätselhafte Mittlerfunktion des Offiziers vom Festungspionierstab 27.

Wer hantierte mit dem Material?

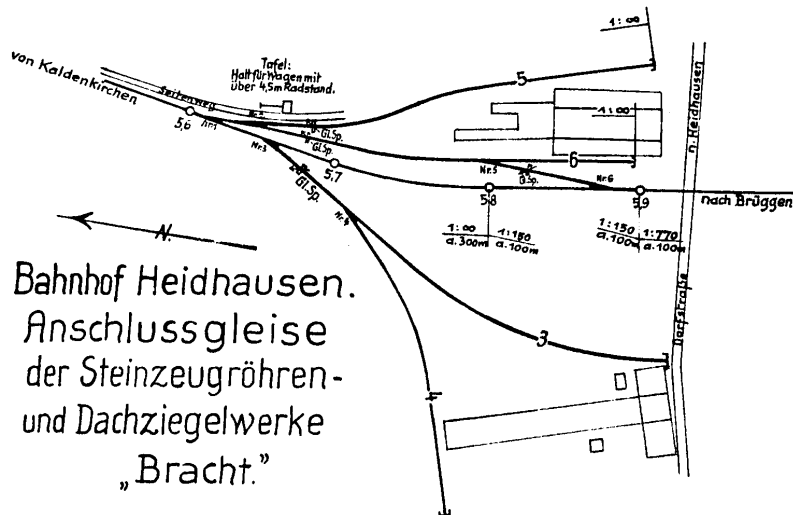


Abbildung 4 Kleinbahnbahnhof Heidhausen (Bildquelle: NAß) [kleinb03.pcx]

Die umfangreichen Transporte sind in Bracht nach wie vor gut erinnerlich: „Die Schlacke bestand, vermutlich nicht nach Korngrößen sortiert, auch aus ziemlich großen Stücken und stammte ganz offensichtlich aus Hochöfen.“²² „Ein Teil der Schlacke wurde in Heidhausen (bei Schmitz) umgeladen, wo es ein

Abzweiggleis gab. Der größere Teil der Schlacke ist an der Stiegstraße (jetziges Industriegebiet) ausgeladen worden²³. Dafür hatte man dort damals zusätzlich die Ausweichschiene verlegt, die später noch vorhanden waren. Diese Schienen hatten keinen Bezug zu den Tonwerken an der Stiegstraße.“²⁴ Anfang 1940 waren die Informanten selber gerade schulpflichtig geworden.

²⁰ Augenzeugen aus Bracht Hans Wolters, Kaldenkirchener Str. 31, und Karl Kligen, Brüggener Straße 90, bei der Vortragsveranstaltung „Vorbereitungen und die ersten beiden Angriffstage beim sog. Westfeldzug 1940“ der Brachter Heimatfreunde am 25.01.2000 im Restaurant Uhle, Kaldenkirchener Straße.

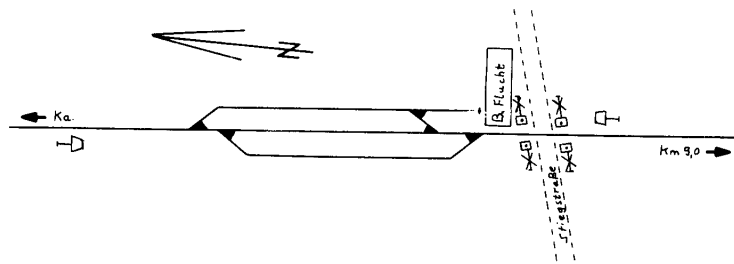
²¹ GROSS, Westwall Ndrh, S. 242.

²² Augenzeuge Leo Gendrisch, Heide 9, bei der Vortragsveranstaltung „Vorbereitungen und die ersten beiden Angriffstage beim sog. Westfeldzug 1940“ der Brachter Heimatfreunde am 25.01.2000 im Restaurant Uhle, Kaldenkirchener Straße. Am 14.10.2002 bestätigte Franz-Heinrich Lankes, Borner Straße 46, Brügggen, das dem Verfasser telefonisch so: „Mein Vater betrieb vor meinem Elternhaus an der Borner Straße die Fuhrwerkswaage, die heute noch vorhanden ist. Ich weiß aus eigenem Erleben, daß Hochofenschlacke verarbeitet wurde, in der sich Eisenstücke befanden. Angehörige der Organisation Todt sammelten das Eisen nämlich aus dem Baumaterial heraus. Es wurde dann bei uns auf der Fuhrwerkswaage gewogen und anschließend an den Schaager Alteisenhändler Dondit verkauft.“

²³ Im Angriffsbefehl der 30. Infanterie-Division kommt bei der Beschreibung des Bereitstellungsraumes der Infanterie-Regimenter 6 und 46 ein „Hp. Stieg“ vor. (vgl. Angriffsbefehl, fol. 230) Das ist mit „Haltepunkt Stieg“ zu übersetzen.

²⁴ Augenzeuge Franz Beeren, Heidhausen 90, bei der Vortragsveranstaltung „Vorbereitungen und die ersten beiden Angriffstage beim sog. Westfeldzug 1940“ der Brachter Heimatfreunde am 25.01.2000 im Restaurant Uhle, Kaldenkirchener Straße.

Abbildung 5 Kleinbahnbahnhof Bracht/Niederrhein (später Bracht-Industriebahnhof) an der Stiegstraße (Bildquelle: NAß) [kleinb04.pcx]



Bahnhof Bracht-Industriebf. Km 6,75

(Stand: 1980)



Zwischen beiden Mitteilungen an die Industriebahn AG lagen 13 Arbeitstage. Die tägliche Transportleistung an Schotter war von 1.600 auf 200 bis 300 Tonnen täglich zurückgegangen. Nehmen wir an, daß an den ersten zehn Tagen jeweils 1.600

und an den folgenden drei Tagen nur noch jeweils 250 Tonnen Schotter herantransportiert wurden, dann summierte sich das nur für die Brachter Wege auf 16.750 Tonnen oder rd. 9.500 m³ Schotter, die innerhalb von zwei Wochen auf mehr als 1.100 offenen Güterwaggons ankamen²⁵.

Das waren Mengen, die es aus den Güterwaggons auf Lkw umzuladen, zur jeweiligen Verwendungsstelle zu transportieren und dort einzubauen galt. Um das täglich anrollende Material verarbeiten zu können waren in der Spitze rd. 230 Tagewerke = Arbeiter notwendig; gegen Ende der Wegebauarbeiten wird der Bedarf auf 30 bis 45 pro Arbeitstag zurückgegangen sein.

Für die Befestigung des Reuverschen Weges wird man zumindest dieselbe Größenordnung ansetzen müssen.

Also: Auf der Eisenbahnstrecke der Industriebahn müssen zwischen Kaldenkirchen Bahnhof und dem sog. „Potdamer Platz“ von montags bis samstags jeweils mindestens acht Güterzugpaare à 60 Achsen gerollt sein. Kurz vor Beginn des Westfeldzuges muß es im Grenzwald von Bauarbeitern (zumindest teilweise in Uniform) gewimmelt haben.

Woher kamen die Bauarbeiter²⁶?

- Für die Organisation Todt waren ab 22.06.1938 dienstverpflichtete Arbeiter tätig²⁷. Sie standen in Vertragsverhältnissen zu Privatfirmen, wozu namhafte westdeutsche Baukonzerne gehörten, die heute noch existieren²⁸. Die reguläre Arbeitszeit betrug zehn bis zwölf Stunden²⁹. Offiziell gab es keine Akkord-, sondern nur Stundenlöhne. Die Löhne richteten sich nach der Tarifordnung des Sondertreuhänders der Arbeit für besondere Bauvorhaben an der Westgrenze vom 15.08.1938. Ein Arbeiter konnte mitsamt Überstunden und Zulagen auf ein mtl. Einkommen von rd. 400 RM kommen.³⁰

²⁵ Berechnungen des Verfassers F. W. Stroucken auf der Grundlage der Parameter bei OSTHOFF/SHECK, S. 158, 385, 401, 402.

²⁶ Interessant in diesem Zusammenhang ein mit „Zuzug ins linksrheinische Gebiet genehmigungspflichtig“ überschriebener Artikel in der Niederrheinischen Volkszeitung vom 30.04.1940: „Berlin, 29. April. Mit Rücksicht auf die starke Belegung des linksrheinischen Wohnraums hat der Ministerrat für die Reichsverteidigung die Inanspruchnahme von Wohnraum im linksrheinischen Gebiet durch zuziehende, nicht der Wehrmacht angehörende Personen an die vorherige Genehmigung der für den Zuzugsort zuständigen Kreispolizeibehörde befunden. Die Genehmigungspflicht besteht nicht bei der Inanspruchnahme von Wohnraum in Beherbergungsstätten für vorübergehenden Aufenthalt.“ (Quelle: Zeitungsarchiv WOLTERS, 201/1940)

²⁷ GROSS, Westwall Ndrh, S. 243.

Die Arbeiter waren teilweise in Saallagern, teilweise in speziell eingerichteten Lagern untergebracht. In Brüggen gab es ein solches Lager an der Vennmühle (300 Mann). Viele Arbeiter wohnten auch in Privatquartieren. (s. GROSS, Westwall VIE, S. 136)

²⁸ GROSS, Westwall VIE, S. 136, nennt für den Kreis Viersen die Firma Wayss und Freytag AG, Frankfurt.

²⁹ GROSS, Westwall Ndrh, S. 245.

³⁰ GROSS, Westwall Ndrh, S. 245 f.

- Besonders in Brüggem gab es starke Präsenz des Reichsarbeitsdienst, jedoch auch ernsthafte Hinweise auf einen Einsatz der örtlichen Abteilungen in der Eifel³¹. Betätigungsfeld der Reichsarbeitsdienst-Abteilungen im Rahmen der Westbefestigung war u. a. der Wege- und Stellungsbau³². Nach Beginn des Westfeldzuges wurde der Reichsarbeitsdienst zu Hilfsarbeiten bei der Verladung von Nachschubgütern, zum Bau und zur Einrichtung von Kriegsgefangenenlagern eingesetzt³³. Eine Reichsarbeitsdienst-Abteilung hatte eine Stärke von 216 Mann, davon 180 Arbeitsmänner³⁴. In der Regel bildeten drei Trupps einen Zug³⁵, drei Züge eine Reichsarbeitsdienst-Abteilung. Ein Reichsarbeitsdienst-Trupp hatte 15 Mann³⁶, ein Reichsarbeitsdienst-Zug bestand aus 45 Arbeitsmännern. Pro Arbeitstag waren sechs Stunden für Arbeitseinsatz zugelassen. Darum leisteten vier Arbeitsmänner (rechnerisch) soviel wie ein gelernter Arbeiter.³⁷ (Die erhebliche Differenz erklärt sich aus der am 06.07.1938 beginnenden (vor)militärischen Ausbildung der Reichsarbeitsdienst-Männer³⁸.) Eine ganze Reichsarbeitsdienst-Abteilung konnte also soviel wie 45 gelernte Arbeiter bewältigen. Für die Reichsarbeitsdienst-Abteilungen war Wegebau Alltag gewesen; am 26.08.1939 wurden aus Reichsarbeitsdienst-Abteilungen Baubataillone³⁹. Gewechselt wurde die Farbe der Uniform: Die Baubataillone wurden zwischen Anfang Dezember 1939 und dem 20.02.1940 feldgrau eingekleidet⁴⁰.
- Den Festungspionier-Stäben waren (auch solche) Bautruppen⁴¹ unterstellt. Dem für den Raum zwischen Kaldenkirchen und Brüggem zuständigen Festungspionier-Stab 27 nachgeordnet waren die Baubataillone
 - 242⁴²,
 - 244 (Einsatzort: Brüggem)⁴³,
 - 250 (Einsatzort: Bracht)⁴⁴,

³¹ Egon Krause, Klosterstr. 39a, Ruth Hommen geb. Krause und ihr Ehemann Heinz Hommen, Roermonder Str. 140, alle wohnhaft in Brüggem, berichteten im Hause Roermonder Str. 140 dem Verfasser F.W. Stroucken am 03.02.1999 über ihren Vater/Schwiegervater Karl Josef Krause (genannt „Papa Krause“), der sei 1938 zum Arbeitsdienstlager Vennmühle in Brüggem versetzt worden und dort als Feldmeister im Innendienst tätig gewesen, zuständig unter anderen für Einkauf von Lebensmitteln. Die im RAD-Lager Vennberg stationierte Einheit sei zum Westwallbau nach Kall/Eifel verlegt worden. „Papa Krause“ ging mit. Als der Einsatz dort beendet war, gab es keine RAD-Einheit mehr am Vennberg. Die war unfunktioniert worden (die Einheitsangehörigen trugen gelbe Armbinden, auf die „Deutsche Wehrmacht“ aufgedruckt war). Ähnliches ergibt sich aus dem Soldbuch des Feldmeisters Ernst Dörnhaus, früher wohnhaft in Brüggem.

³² GROSS, Westwall Ndrh, S. 236.

³³ GROSS, Westwall Ndrh, S. 236.

³⁴ GROSS, Westwall Ndrh, S. 237.

³⁵ GROSS, Westwall Ndrh, S. 237.

³⁶ GROSS, Westwall Ndrh, S. 237.

³⁷ GROSS, Westwall Ndrh, S. 236.

³⁸ GROSS, Westwall Ndrh, S. 237.

³⁹ GROSS, Westwall Ndrh, S. 236, 300.

⁴⁰ GROSS, Westwall Ndrh, S. 301.

⁴¹ Dazu gehörten auch in unserer Gegend wunderlich anmutende Einheiten. So war vor Beginn des Westfeldzuges in Leuth die 3. (Stollenbau) Kompanie des Festungs-Bau-Bataillon 242 in Quartier (Feldpostnummer 17921). (Quelle: Kreisarchiv Kempen, Bestand Kaldenkirchen, Akte 1678, Blätter 46, 128) Welche Aufgabe eine so spezialisierte Einheit in unserer Gegend erfüllen sollte, muß wohl dem unerforschlichen Ratschluß militärischer Logik zugeordnet werden. Oder hatte man diese Einheit nun einmal, konnte sie aber nirgendwo sonst sinnvoll einsetzen und schickte sie darum kurzerhand nach Leuth?

Den Stellungsbaukräften hatte man am 09.05.1940 im Kreis Geldern übrigens befohlen, in ihren Unterkünften zu bleiben, damit es nicht zu Stauungen auf den Straßen käme. (Quelle: BOSCH, S. 61)

⁴² Vom Baubataillon 242 war die Baukolonne in Rieth untergebracht. (Quelle: GROSS, Westwall VIE, S. 137)

Die Rheinische Landeszeitung vom 16.10.1939: „Brüggem: Die Auszahlung der Quartiergelder für September findet heute von 15 bis 16 Uhr bei der Gemeindekasse statt.“ (Zeitungsarchiv WOLTERS, 697/1939)

⁴³ Vom Baubataillon 244 waren untergebracht: im RAD-Lager am Breyeller See die 1. Kompanie, in Brüggem Stab, 2. und 4. Kompanie sowie Baukolonne, auf dem Diergardtshof bei Brüggem (= RAD-Lager) die 3. Kompanie. (Quelle: GROSS, Westwall VIE, S. 137). Die 3. Kompanie (Feldpostnummer 06303) wurde (zumindest zwischen dem 01.10. und 16.11.1939) mit zusammen 181 Mann (1 Offizier, 27 Unteroffiziere, 153 Mannschaften) in Leuth einquartiert. (Quelle: Kreisarchiv Kempen, Bestand Kaldenkirchen, Akte 1678, Blätter 1 und 21)

⁴⁴ Vom Baubataillon 250 waren untergebracht: In Boerholz die Baukolonne, in Bracht Stab, 1., 3. und 4. Kompanie, in Dilkath die 2. Kompanie. (Quelle: GROSS, Westwall VIE, S. 137).

- 254⁴⁵,
- 256⁴⁶.

Mit Hilfe dieser Baubataillone wurde vorrangig der feldmäßige Ausbau einer durchlaufenden Stellung entlang der niederländischen Grenze betrieben⁴⁷. Eine Stellung macht nur dann Sinn, wenn man sie relativ einfach erreichen kann. Also muß auch die Zuwegung zum Arbeitsprogramm der Bautruppen gehört haben.

Jedes Baubataillon hatte ein Soll von 1.267 Männern⁴⁸.

Der Zeitzeuge Hans Wolters hat Transportarbeiten mit Militär-Lkw und auf dem Roermonder Weg zeitgleich fünf Dampfwalzen gesehen. Der Nachschub-Dienst der 30. Infanterie-Division verfügte über insgesamt acht motorisierte Fahrkolonnen⁴⁹. Durchaus möglich, daß die für den Wegebau eingesetzt wurden. Ebenso ist es möglich, daß es sich um Lkw der Bautruppen gehandelt haben könnte. Die Dampfwalzen gehörten mit Sicherheit nicht zur Ausstattung der 30. Infanterie-Division. Vermutlich waren sie über die Organisation Todt und private Vertragsfirmen dienstverpflichtet.

Für die Wegebauarbeiten drängte die Zeit. Ob darum die drei Varianten alternativ oder kumulativ eingesetzt wurden, müßte einmal untersucht werden. Auf die Tätigkeit von Bautruppen gibt es nicht nur einen Hinweis bei WOLTERS⁵⁰: Soldaten hätten den Schotter eingebaut⁵¹. Ein nur bis Mitte November 1939 bei der 30. Infanterie-Division stationierter Zeitzeuge erinnert sich, in der Zeit zwischen September und Mitte November 1939 hin und wieder von seiner Artillerie-Einheit in Lobberich-Wevelinghoven zum Wegebau im Brachter Grenzwald unter Leitung der Organisation Todt „ausgeliehen“ worden zu sein. *„Damals lag hier in der Gegend alles voll von Soldaten und alles arbeitete für die Wehrmacht. Man sah fast nur Uniformen. Es gab neben der OT⁵² und den kämpfenden Einheiten Bau-Bataillone und vor allem auch Reichsarbeitsdienst. Ein Oberstarbeitsführer Meyer vom Reichsarbeitsdienst war in Kaldenkirchen stationiert. Der leitete den ganzen Stellungsbau. Wenn bei denen Personal ausfiel oder fehlte, dann wurden bei uns Leute angefordert. Es wurden dann die abkommandiert, die man nicht gerade für den Dienstbetrieb oder für andere Übungen brauchte.“*⁵³

GROSS, Westwall Ndrh, S. 305. Bis zum 19.06.1940 waren die Baubataillone 244 im Bereich Brüggen und 250 im Bereich Bracht eingesetzt. Ab dem 20.06.1940 wurden sie den kämpfenden Truppen in Frankreich, Belgien und in den Niederlanden nachgeführt. (GROSS, Westwall Ndrh, S. 303, 305.)

⁴⁵ Vom Baubataillon 254 waren untergebracht: in Breyell das gesamte Baubataillon, in Schaag die Baukolonne. (Quelle: GROSS, Westwall VIE, S. 137)

⁴⁶ Vom Baubataillon 256 waren untergebracht: in Kaldenkirchen Stab und Baukolonne, in Hinsbeck 1. und 2. Kompanie, in Leuth die 4. Kompanie. (Quelle: GROSS, Westwall VIE, S. 137).

Dagegen Einquartierungsunterlagen in Bestand Kaldenkirchen des Kreisarchivs Kempen, Akte 1678, Blatt 1: In der Zeit 01. – 31.10.1939 zusammen 587 Mann in Kaldenkirchen. in Leuth dagegen 181 Mann der 3. Kompanie des Bau-Bataillon 244, die auch zumindest bis zum 16.11.1939 für Leuth nachgewiesen sind. (Blatt 21)

Chef des Bau-Bataillon 256 im Oktober 1939: Hauptmann Schabbert (Quelle: Kreisarchiv Kempen, Bestand Kaldenkirchen, Akte 1678, Blatt 1).

⁴⁷ GROSS, Westwall Ndrh, S. 267.

⁴⁸ GROSS, Westwall Ndrh, S. 301.

⁴⁹ Quelle: BREITHAUPT, S. 306.

⁵⁰ Uniformen, S. 145.

⁵¹ Dazu Hans Wolters, Kaldenkirchener Str. 31, am 30.12.1999 telefonisch gegenüber dem Verfasser F.W. Stroucken: *„Es waren eindeutig Soldaten. Ich habe sie allerdings nicht gefragt, zu welcher Einheit sie gehörten. Darum könnten es sich sowohl um Angehörige der Briesen-Division als auch um Bautruppen gehandelt haben. Es ist richtig, daß in Bracht ein Baubataillon einquartiert war. Die Fahrer der grauen Militär-Lkw waren Soldaten. Wer die Dampfwalzen bediente, habe ich allerdings nie gesehen.“*

⁵² Abkürzung für Organisation Todt. Die Organisation Todt war eine technische Spezialtruppe für militärisches Bauwesen, geschaffen 1938 unter der Leitung von Fritz Todt (s. Bibliographisches Institut & F. A. Brockhaus AG, 2001).

⁵³ Franz Podpora, Stiegstr. 63, Brüggen-Bracht, am 16.02.2000 gegenüber dem Verfasser F.W. Stroucken.

Grenzwald nach Swalmen hin

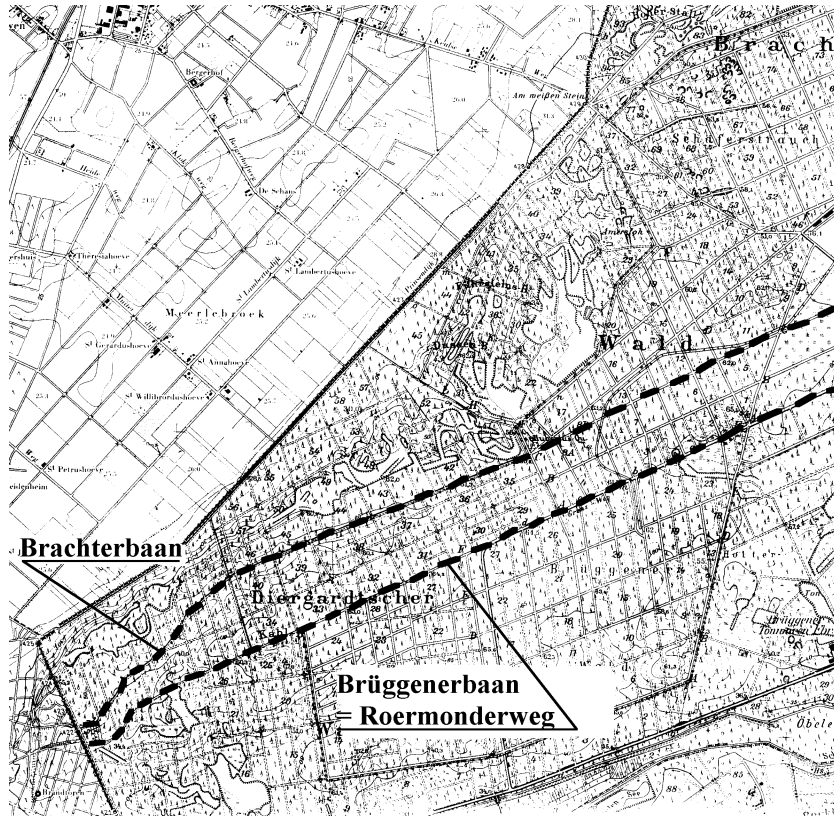


Abbildung 6 Brachter- und Brüggenerbaan (wege02.pcx)

Nicht nur im Bereich Stiegstraße (Bracht) und von Genholt aus (Reuverscher Weg) wurde der Wald so für den Verkehr erschlossen. Das geschah auch durch die Befestigungen von Wegen, die Richtung Swalmen orientiert waren: „Wenn wir entlang der Grenze dem großen Weg Richtung Brüggem folgen, dann sind das der zweite und der dritte Weg, die linkerhand in den Wald hinein laufen (Brüggenerbaan⁵⁴ und Brachterbaan). Die Menschen aus Swalmen, die damals in den

*Tongruben arbeiteten, um Ton für die Ziegelei von Terstappen zu stechen, benutzten die beiden Wege täglich. ... Die Deutschen mußten die Brüggener- und die Brachterbaan befestigen, um während der ersten Stunden den militärischen Verkehr über die Wege führen zu können. Sie wußten nämlich, daß die Bosstraat bei einem eventuellen Angriff versperrt werden würde.*⁵⁵

Die Wegebauarbeiten waren der niederländischer Seite bekannt. Der für den III. Zug des 41 Regiment Infanterie in Swalmen zuständige Leutnant Frans Gerrit Neef schrieb noch im August 1941⁵⁶ in seinem Bericht: „Die Waldpfade und Sandwege auf deutschem Gebiet, die in Richtung der niederländischen Grenze liefen, wurden kurz vorher⁵⁷ befestigt. (Die Tatsachen habe ich im April 1940 präzise in eine Karte eingetragen und mit Oberleutnant van Wijnsouw beim Kommandeur der Peel-Division besprochen).“⁵⁸

1948 ff

„Als die Briten das Munitionsdepot einzurichten begannen, haben wir zuerst in großen Mengen Schlacke für den Wegebau gefahren.“⁵⁹ Mit „wir“ meinte der Informant die Kleinbahn.

⁵⁴ Der Weg wurde (wahrscheinlich nach 1942/43) in Swalmen auch „Torenbaan“ genannt. Vermutlich zur besseren Unterscheidung von der nördlich davon weitgehend parallel verlaufenden Brachterbaan, aufgrund der Tatsache, daß an der Brüggenerbaan ab 1943 ein hölzerner Feuerwachturm stand. (Quelle für Feuerwachturm: Franz-Heinrich Lankes, Borner Straße 46, Brüggem, am 29.08.2000 gegenüber dem Verfasser F.W. Stroucken)

⁵⁵ Quelle: SMEETS, S. 16 ff.

⁵⁶ S. SMEETS, S. 33.

⁵⁷ Gemeint war der Angriff am 10.05.1940.

⁵⁸ Quelle: SMEETS, S. 16 ff.

⁵⁹ Quelle: Interview mit Hans Peeters am 14./ 15.03.2001

Der Aussage nach gaben sich die Briten mit dem vorgefundenen Zustand der Wege nicht zufrieden, betrieben also über die Maßnahmen der deutschen Wehrmacht hinausgehenden Wegebau. Aufnahmen aus der Mitte der 1950er Jahre zeigen sandgebundene Wege⁶⁰.

⁶⁰ S. Teil Grenzwald der Fotosammlung Hauser im Rathaus.