Vorübergehende militärische und militärähnliche Nutzungen

Diergardtshof

Lager des Reichsarbeitsdienstes

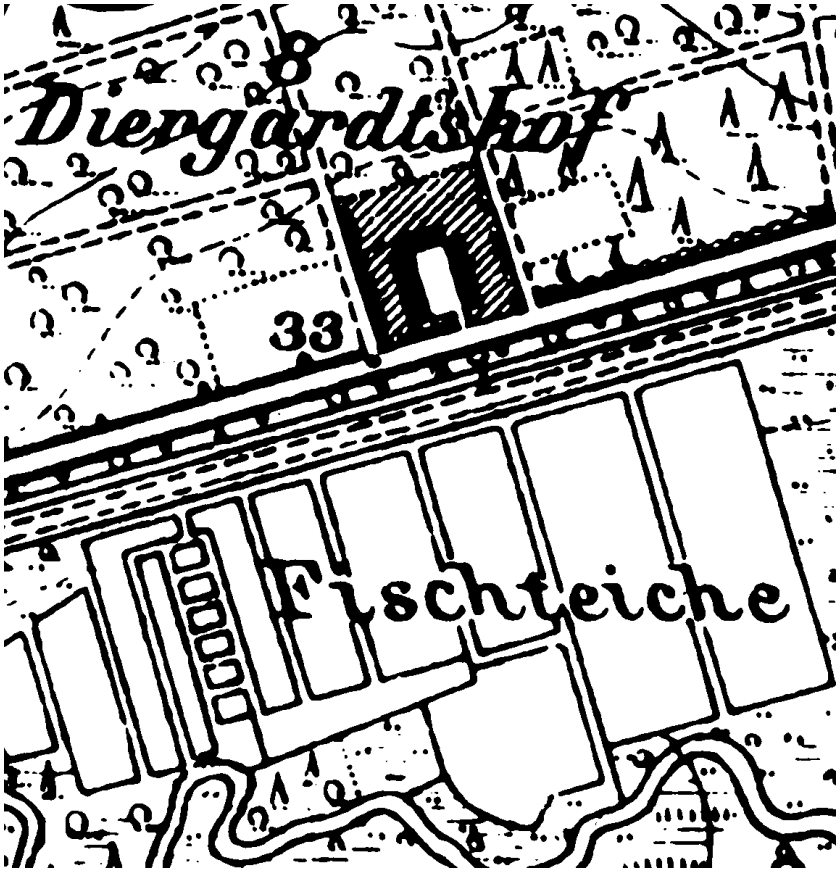


Abbildung 1 Diergardtshof auf einer Deutschen Grundkarte von vor 1934. Die Schwalm ist noch nicht begradigt. (Diergardt01)

Schon seit 1933 muß auf dem Diergardtshof ein Lager des Reichsarbeitsdienstes (RAD) bestanden haben, das nach Verabschiedung des Reichsarbeitsdienstgesetzes vom 26.06.1935 ausgebaut wurde[1].
Bei einem großen Waldbrand vom 03. bis 05.06.1934 waren 96 RAD-Männer aus dem Lager Diergardtshof in Elmpt eingesetzt.
Am 14.08.1935 schlossen Reichsarbeitsdienst und Schwalm-Meliorations-Genossenschaft[2] einen Benutzungsvertrag über das Gebäude Diergardtshof ab. Die Schwalm-Meliorations-Genossenschaft mietete die Gebäude von der Freiherrlich-Diergardt-Bornheim`schen Verwaltung und stellte sie dann ihrerseits dem Reichsarbeitsdienst zur Verfügung. Der Vertrag mußte bis 1937 mehrmals geändert werden, da das Lager um eine Verwaltungs-, Wasch- und Mannschaftsbaracke vergrößert wurde. Das Arbeitsaufkommen scheint so groß gewesen zu sein, daß am 12.01.1937 eine Erweiterung um einen vierten Zug notwendig wurde, was bedeutete, daß ca. 200 Männer im Diergardtshof stationiert waren. Der letzte, am 04.03.1938 genehmigte Ausbau umfaßte den Bau von zwei Wohnbaracken, die als Führerwohnungen gedacht waren. Als Gegenleistung dafür stellte die Schwalm-Meliorations-Genossenschaft, die Träger des Dienstes war, dem Eigentümer 20 Arbeitsdienstwerke[3] je Jahr zur Verfügung.[4]

---

1 S. DÖRNHAUS, S. 190.

2 Vorläufer des Schwalmverbandes. S. im übrigen Kreuzherrenschule Brüggen, S. 45 ff.

3 Arbeitsdiensttagewerk oder Lohntagewerk = Leistung eines gelernten Erdarbeiters in acht Stunden

4 S. DÖRNHAUS, S. 190..

Bautruppen-Quartier vor Beginn des sog. Westfeldzuges

Das Lager Diergardtshof wurde zwischen Herbst 1939 und dem 10.05.1940 zur Unterbringung der 3. Kompanie des Baubataillons 244[5] (Feldpostnummer 06303) [181 Mann (1 Offizier, 27 Unteroffiziere, 153 Mannschaften)[6]] benutzt.[7]
Jedes Baubataillon hatte ein Soll von 1.267 Männern[8]. Mit Hilfe dieser Baubataillone wurde vorrangig der feldmäßige Ausbau einer durchlaufenden Stellung entlang der niederländischen Grenze betrieben[9]. Eine Stellung macht nur dann Sinn, wenn man sie relativ einfach erreichen kann. Also muß auch die Zuwegung zum Arbeitsprogramm der Bautruppen gehört haben.

Regiments-Gefechtsstand im Januar/Februar 1945

Ende Januar bis Ende Februar 1945 lag der Stab des Fallschirmjäger-Lehr-Regiments 21 (auch „Kampfgruppe Herrmann“ genannt[10]) (Feldpostnummer L 50031 L[11]) auf dem Diergardtshof „*bei Brüggen und Swalmen*“[12].

Das Fallschirmjäger-Lehr-Regiment 21 bestand aus dem I. Bataillon (1. bis 4. Kompanie), dem II. Bataillon (5. bis 8. Kompanie) und dem III. Bataillon (9. bis 16. Kompanie)[13]. De facto muß es am 26.02.1945 sogar eine 17. Kompanie gegeben haben, die bei TESSIN nicht verzeichnet ist.
Im Dezember 1944 gab das Fallschirmjäger-Bataillon Gramse[14] „*35 Springer*“ an die Kampfgruppe Herrmann ab, darunter auch den Chef der 4. Kompanie, Oberleutnant Albert Schulze[15].

Seit dem 04.12.1944 verlief die deutsche Hauptkampflinie bis zum 28.02.1945 am Ostufer der Maas[16]. Im Januar 1945 wurde die 7. Fallschirmjägerdivision für die deutsche Offensive „Nordwind“ in den Raum südlich Weißenburg im Elsaß verlegt[17]. Ab Jahresende 1944 versuchte das deutsche II. Fallschirmjäger-Korps, die durch das Herausziehen der 7. Fallschirmjägerdivision zwischen Kaldenkirchen und Roermond entstandene Frontlücke durch eine neu aufgestellten 606. Division z.b.V. zu schließen[18]. Im Januar 1945 übernahm Generalmajor Walther Wadehn die Truppen und den Abschnitt der 606. Infanteriedivision als „Kampfgruppe Wadehn“, durch Befehl des Oberbefehlshabers der Luftwaffe ab 03.02.1945 8. Fallschirmjägerdivision genannt. Das Fallschirmjäger-Lehr-Regiment 21 unterstand der 606. Infanteriedivision z.b.V., trat aber am 03.02.1945 nicht zur 8 Fallschirmjägerdivision, sondern blieb weiter selbständig.[19]

---

5 Heimatbuch des Kreises Viersen 1981, Seite 137

6 Quelle: Kreisarchiv Kempen, Bestand Kaldenkirchen, Akte 1678, Blätter 1 und 21.

7 Quellen: GROSS, Westwall VIE, S. 137, und noch unveröffentlichte Arbeit von Gert Dörnhaus, Brüggen-Born, über die RAD-Lager in der Gemeinde Brüggen.

8 GROSS, Westwall Ndrh, S. 301.

9 GROSS, Westwall Ndrh, S. 267.

10 Quelle: Schreiben des Bundes Deutscher Fallschirmjäger e.V. Traditionsgemeinschaft Fjg.-Lehr-Rgt vom 29.04.2001 an den Verfasser.

11 Demnach könnte es sich um die 16. oder 17. Kompanie des Fallschirmjäger-Lehr-Regiments 21 gehandelt haben, die in Breyell einquartiert war.

12 Quellen: Schreiben des ehemaligen Chefs der 3. Kompanie Fallschirmjäger-Lehr-Regiment 21, Bernd Bosshammer, Düren, vom 11.04.2001 an den Verfasser und Auskunft des niederländischen Nachbarn.

13 Quelle: TESSIN, Bd. 14, S. 284, und Bd. 4, S. 169

14 Später umbenannt zum III. Bataillon Fallschirmjägerregiment 20 (s. Suchliste 6/1967 des Fallschirmjäger-Suchdienstes in Braunschweig).

15 Quelle: Suchliste 1/1968 des Fallschirmjäger-Suchdienstes in Braunschweig.

16 Quellen: BOSCH, S. 174; SCHRAMM, S. 430.

17 Suchliste 6/1967.

18 Quelle: BOSCH, S. 184.

19 Suchliste 5/1969.

Segelflug als vormilitärische Ausbildung

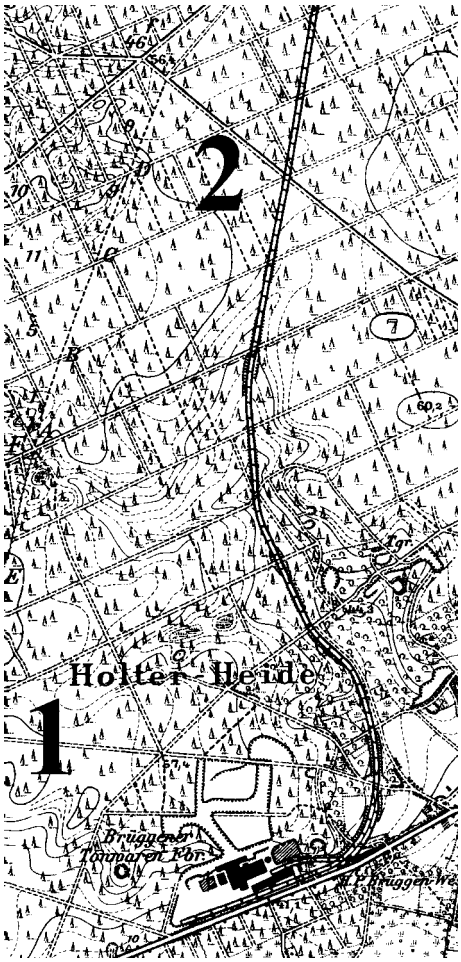


Abbildung 2 (1) Segelfluggelände Oebeler Heide; (2) Segelfluggelände am Reuverschen Weg/Brüggener Weg. (segel02.tif)

1930 übten auf der Oebeler Heide begeisterte Segelflieger erste „Hopser“[20] mit dem „Zögling“[21]. In Band 3 von „Brüggen – gestern & heute“ hat Reiner DOHMEN die Segelfliegerei in Brüggen geschrieben. Im Rahmen dieser Arbeit interessiert deren vormilitärischer Aspekt. Faßt man diese Seite der Segelfliegerei in Brüggen weit, dann spielten zwei Standorte eine Rolle:
(1) Oebeler Heide;
(2) Reuverscher Weg/Brüggener Weg[22].
Das Fluggelände Oebeler Heide war älter als das am Reuverschen Weg, war auch länger für Segelflugzwecke in Gebrauch.

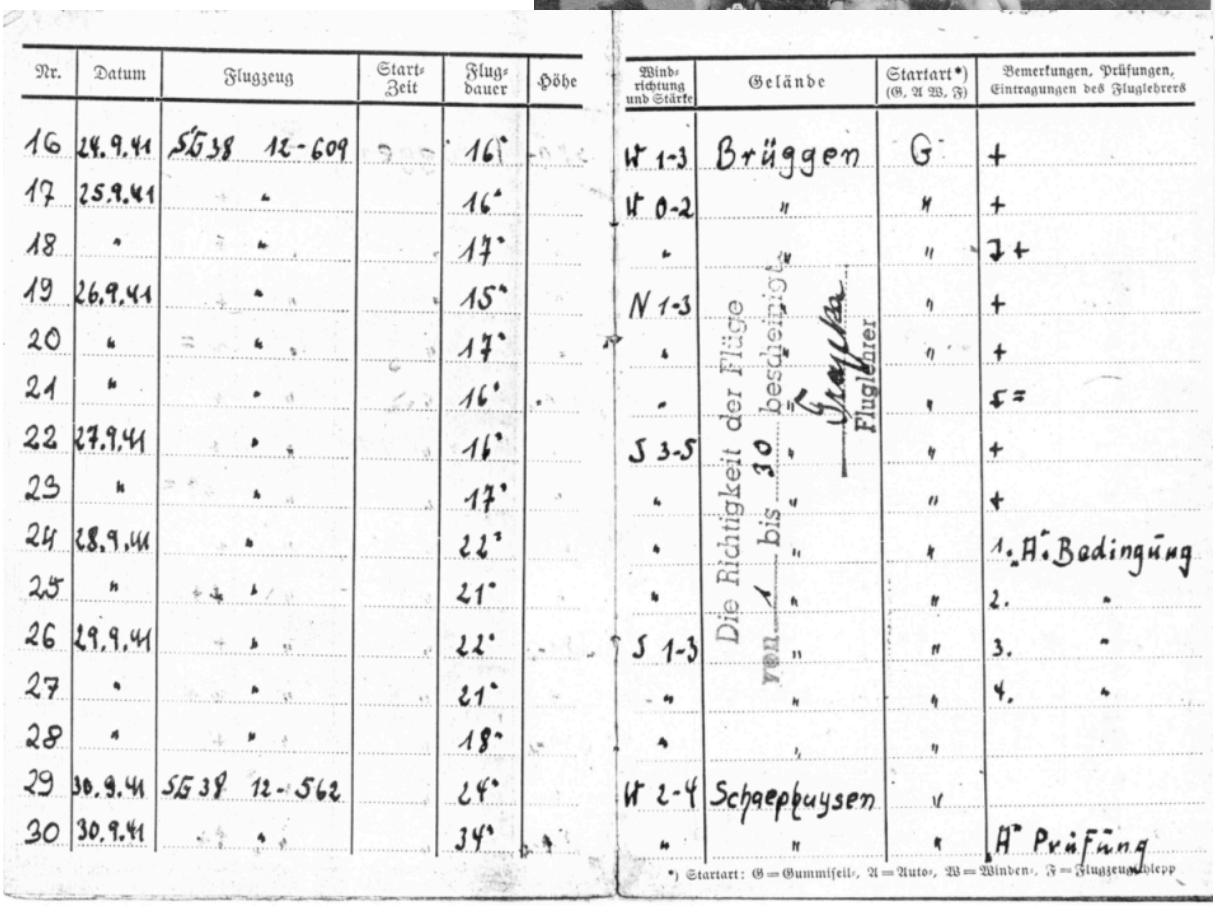
---

20 Über Höhen, Weiten und Zeiten gibt es widersprüchliche Aussagen. Sie reichen von „Hopser“ mit „Flughöhen“ zwischen einem halben und einem Meter bis zu mehreren hundert Metern. Reiner Dohmen am 21.01.2003 gegenüber dem Verfasser: „Das Fluggerät war weitgehend selbstgebaut. Fotografisch belegt ist ein Abstand von rd. drei bis vier Meter über dem Boden. Nach Erzählung von damals Aktiven war es schon viel, wenn sich ein Gleiter dreißig Sekunden in der Luft halten konnte.“ Alle diese Aussagen beziehen sich nur uf die konkrete Situation in Brüggen. 1938 erreichte nämlich ein Segelflugzeug die Stratosphäre (11.400 m Höhe). Es kennzeichnet eher, daß die Brüggener Segelflieger lange noch mit Gummiseilen starteten, obwohl A. Raab und Katzenstein schon 1927 erstmals Schleppflug Motor-/Segelflugzeug praktizierten. (Quelle: Stichwort „Segelflug“ in: Brockhaus multimedial 2002 premium).

21 S. DOHMEN, S. 34.

22 Geläufiger ist zwar die Bezeichnung „Fluggelände Potsdamer Platz“, doch führt diese Bezeichnung rasch zu Irritationen, weil das Toponym „Potsdamer Platz“ den Kreuzungsbereich des Reuverschen Weges (Weißer Stein nach Brüggen) mit dem Roermonder Weg/Brachter Baan (Roermond/Swalmen nach Bracht) bezeichnet, und zwar erst ab Spätherbst 1939/Frühjahr 1940.
Die Bezeichnung „Reuverscher Weg“ führte der Waldweg in Brüggen; in Bracht nannte man denselben Weg „Brüggener Weg“.

Abbildung 3 Teilnehmer an dem vormilitärisch ausgerichteten Segelfluglager vom 14.09. bis 02.10.1941 auf dem Gelände Oebeler Heide. [Bildquelle: Elisabeth Cüsters, Nachtigallenweg 30, Brüggen] (segel07)



Nr.	Datum	Flugzeug	Start-Zeit	Flug-dauer	Höhe	Wind-richtung und Stärke	Gelände	Startart*) (G, A W, F)	Bemerkungen, Prüfungen, Eintragungen des Fluglehrers
16	24.9.41	SG 38 12-609		16"		W 1-3	Brüggen	G	+
17	25.9.41	"		16"		W 0-2	"	"	+
18	"	"		17"		"	"	"	↓+
19	26.9.41	"		15"		N 1-3	"	"	+
20	"	"		17"		"	"	"	+
21	"	"		16"		"	"	"	≠=
22	27.9.41	"		16"		S 3-5	"	"	+
23	"	"		17"		"	"	"	+
24	28.9.41	"		22"		"	"	"	1. „A" Bedingung
25	"	"		21"		"	"	"	2. "
26	29.9.41	"		22"		S 1-3	"	"	3. "
27	"	"		21"		"	"	"	4. "
28	"	"		18"		"	"	"	
29	30.9.41	SG 38 12-562		24"		W 2-4	Schaepkuysen	"	
30	30.9.41	"		34"		"	"	"	„A" Prüfung

Die Richtigkeit der Flüge von 1 bis 30 bescheinigt
Fluglehrer

*) Startart: G = Gummiseil-, A = Auto-, W = Winden-, F = Flugzeugschlepp

Abbildung 4 Auszug aus dem Flugbuch von Mathias Terstappen, der zuletzt am 29.09.1941 für 18 bis 22 Sekunden gegen Windrichtung Süden und bei einer Windstärke zwischen 1 und 3 startete. (Der Verfasser dankt Mathias Terstappen und Walter Feyen für ihre Unterstützung in Form des Flugbuches.) [nsfk02]

Regelrechte vormilitärische Segelflugausbildung wurde nach heutigem Kenntnisstand nur auf dem Fluggelände Oebeler Heide betrieben, und zwar bis Anfang Oktober 1941[23].

Durch den Versailler Vertrag vom 28.06.1919 beschränkte das Deutsche Reich sein Militär auf 100.000 Mann bei der Teilstreitkraft Heer und 15.000 Mann bei der Teilstreitkraft Marine mit wenigen Kriegsschiffen[24]. Die deutsche Militärflugwesen war im Ersten Weltkrieg Unterteil des Heeres gewesen. Den Aufbau neuer Waffengattungen oder Teilstreitkräfte verbot der Versailler Vertrag dem Deutschen Reich. Daneben sicherten sich die Alliierten das Luftfahrtprivileg[25]. Das Flugverbot des Versailler Vertrages fiel 1928[26].
Im Zusammenhang mit der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht begann ab 16.03.1935 der offene Ausbau der neuen Teilstreitkraft Luftwaffe unter dem Oberbefehl von Reichsluftfahrtminister Hermann Göring[27]. Dafür mußte fliegendes Personal vorbereitet werden. Ein Mittel dabei war die Ausbildung von Segelfliegern.

---

23 S. Fotomaterial im Besitz von Reiner Dohmen.
24 S. Stichwort „Versailler Vertrag" in: Brockhaus multimedial 2002 premium.
25 S. Stichwort „Versailler Vertrag" in: Brockhaus multimedial 2002 premium.
26 S. DOHMEN, S. 33.
27 S. Stichwort „Entwicklung Wehrmacht" in: Brockhaus multimedial 2002 premium.

Abbildung 5 Umschlag des Flugbuches I von Mathias Terstappen. (Der Verfasser dankt den Herren Mathias Terstappen und Walter Feyen für ihre Unterstützung in Form des Flugbuches.) [nsfk01]

Am 20.04.1937 entstand das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) mit der erklärten Zielsetzung, eine vor der militärischen Dienstzeit liegende fliegerische Ausbildung durchzuführen[28]. Die Brüggener Gruppe hieß nach der zeitgleichen „Gleichschaltung“ ab 1937[29] NSFK-Gruppe 12 „Niederrhein“. Es vollzog sich eine militärische Umstrukturierung einschließlich Versand von Einberufungsbescheiden zu einem theoretischen und praktischen Ausbildungslehrgang in Segelfliegen.[30]

28 S. DOHMEN, S. 38.
29 S. DOHMEN, S. 36.
30 S. DOHMEN, S. 39.

Abbildung 6 Lehrgangsleiter Kurt Trapka in Uniform des NSFK inmitten von Teilnehmern am Segelfluglager 14.09. bis 02.10.1941 vor der Halle auf der Oebeler Heide. [Bildquelle: Elisabeth Cüsters, Nachtigallenweg 30, Brüggen] (segel09)

Abbildung 7 Einer der Teilnehmer am Segelfluglager vom 14.09. bis 02.10.1941 auf der Oebeler Heide trägt das offizielle Turnhemd der HJ. [Bildquelle: Elisabeth Cüsters, Nachtigallenweg 30, Brüggen] (segel10)

Als Ausbilder fungierten Angehörige des NSFK, Lehrgangsteilnehmer waren männliche Jugendliche. Durch Reichsgesetz vom 01.12.1936 war die Hitlerjugend zur Staatsjugend erklärt worden, was für jeden Jugendlichen die Mitgliedschaft in der HJ zur Pflicht machte. Im HJ-Dienst gewannen die vormilitärische Ausbildung und »Wehrertüchtigung« im Zusammenhang mit der Aufrüstung und der Kriegsvorbereitung an Bedeutung.[31] Dafür wurden neben der allgemeinen HJ auf Interessen- und Verwendungsarten ausgerichtete Untergliederungen gebildet (z. B. Feuerwehr-HJ, Flieger-HJ).

Nicht in das offizielle vormilitärische Ausbildungsprogramm einbezogen waren Mädchen und Frauen. Augenzeugin Elisabeth Cüsters (*1925)[32] dazu am 25.01.2003 gegenüber dem Verfasser: „*Katharina Lankes war zwar*

31 S. Stichwort „HJ“ in: Brockhaus multimedial 2002 premium.

32 Nachtigallenweg 30, Brüggen.

eigentlich als Köchin beim Segelfluglager auf der Oebeler Heide dabei, ist aber auch schon mal mitgeflogen, wie auch ihre Schwester Rosa, später verheiratete Vonrhein, und Eda Janssens, die Ehefrau von Egidius Janssens."[33]

Oebeler Heide

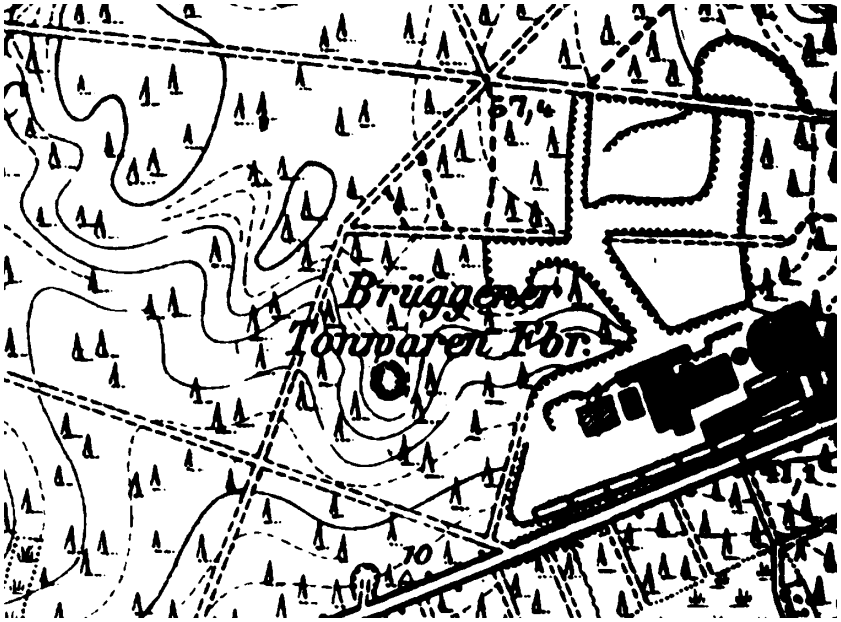


Abbildung 8 Lage des Segelfluggeländes an der BAG auf einer Karte von vor 1934. (segel01)

Das Segelfluggelände Oebeler Heide lag nördlich des heutigen Hotschlagweges und westlich des Fabrikgeländes der BAG. Zeitgenössischen Fotos nach[34] war es im Norden tafeleben. Gestartet wurde gegen die Hauptwindrichtung, also nach Südwesten und damit unter Ausnutzen des dorthin abfallenden Geländes.

Abbildung 9 Ausbilder, Köchin und Teilnehmer am Segelfluglager 14.09. bis 02.10.1941 vor der Halle auf dem Gelände Oebeler Heide. [Bildquelle: Elisabeth Cüsters, Nachtigallenweg 30, Brüggen] (segel08)

Auf dem Segelfluggelände Oebeler Heide bauten die Segelflieger eine Halle, deren Fundamente heute noch vorhanden sind[35].

Segelfluggelände am Reuverschen Weg/Brüggener Weg.

Bei DOHMEN heißt es: „*Mittlerweile war das Fluggelände «Potsdamer Platz» fertiggestellt. Kurz vor Kriegsbeginn 1939 konnte der Platz eingeweiht werden. …*"[36]

---

33 Rudolf Janssens, Sohn von Egidius und Eda Janssens, schloß es im Telefonat vom 27.01.2003 mit dem Verfasser aus, daß seine Mutter oder andere Frauen/Mädchen bei der Brüggener Gruppe selber am Steuerknüppel gesessen hätten.

34 Im Besitz von Reiner Dohmen.

35 So Reiner Dohmen am 21.01.2003 gegenüber dem Verfasser. S. im übrigen DOHMEN, S. 38.

36 S. DOHMEN, S. 42.

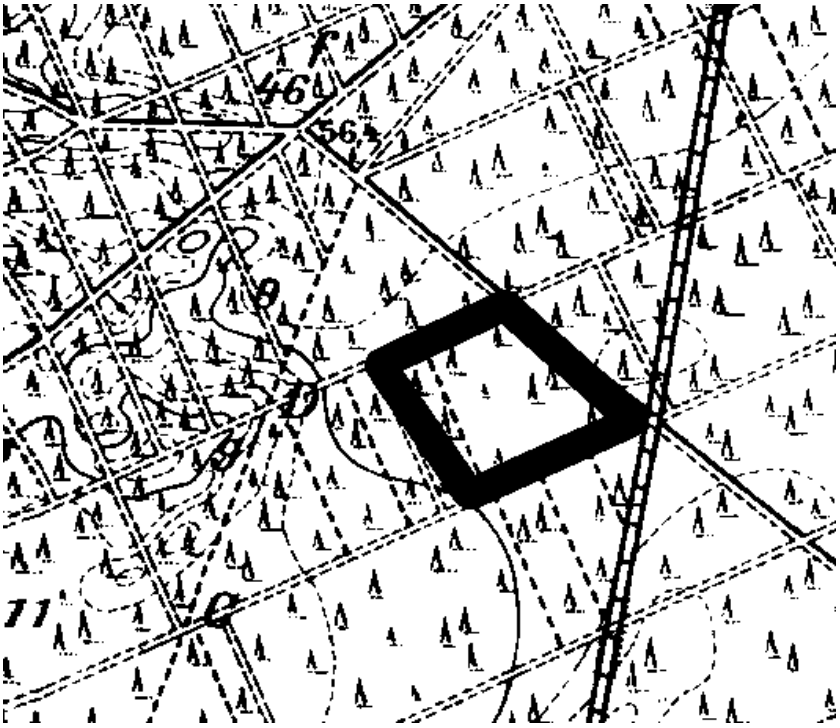


Abbildung 10 Gelände auf einer Karte von vor 1934. Der rechts durch das Kartenbild verlaufende Schienenstrang führte von Bracht aus zum Haltepunkt Brüggen-West an der BAG. Das Gelände grenze im Nordosten an den Reuverschen Weg. Der mit „46" bezeichnete Punkt war die Kreuzung des Reuverschen Weges/Brüggener Weges mit dem Roermonder Weg/Brachter Baan. (segel03)

Über die Lage des Segelfluggeländes gab es bis Anfang 2003 unterschiedliche Versionen, teilweise begründet durch die irritierende Bezeichnung als „Potsdamer Platz". Der damit bezeichnete Kreuzungsbereich des Reuverschen Weges/Brüggener Weges (Weißer Stein nach Brüggen) mit dem Roermonder Weg/Brachter Baan (Roermond/Swalmen nach Bracht) erhielt das Toponym, als vor dem deutschen Angriff auf die Niederlande 1939/40 die deutsche 30. Infanterie-Division im Grenzraum Kaldenkirchen/Bracht lag. Die 30. Infanterie-Division war nach Ende des Polen-Feldzuges ab Spätherbst 1939[37] entlang der Grenze zwischen Leuth und Brüggen stationiert. Also kann das vorher fertiggestellte Fluggelände ursprünglich nicht „Potsdamer Platz" geheißen haben. Jedenfalls handelte es sich um das bei DOHMEN beschriebene „Flugfeld in ebenem Gelände"[38].

---

37 Die Division war nach dem Ende des Polen-Feldzuges zunächst im Raum um Manderscheid, Wittlich, Montabaur stationiert. „*Unter spätherbstlichen Stürmen, in Schnee und Hagel, teils auf schnell vereisten Straßen, wurde die Division in der ersten Oktoberhälfte in beschwerlichen Nachtmärschen in die westrheinische Tiefebene zwischen Düsseldorf und der holländischen Grenze verlegt. … So waren die Quartiere im Raum Kempen – Hüls – Krefeld – Viersen zunächst eng belegt und alles rechnete mit baldiger, erneuter Veränderung*." (so BREITHAUPT, S. 36) BOSCH, S. 28, nach verlegte die 30. Infanterie-Division in sechs Nachtmärschen.
Dagegen Franz Podpora, Stiegstr. 63, Brüggen-Bracht, am 16.02.2000 gegenüber dem Verfasser F.W. Stroucken: „*Wir haben auf die Bahn verladen*." Herr Podpora gehörte zum Artillerie-Regiment 30. Er besitzt ein Foto, das seine Einheit schon im September 1939 in Lobberich-Wevelinghoven zeigt.
Das zur 30. Infanterie-Division gehörende Infanterie-Regiment 26 kam am 15.10.1939 im Kreis Kempen-Krefeld an. (Quelle: Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg RH 37 Nr. 7485, Blatt 3).

38 S. 39.

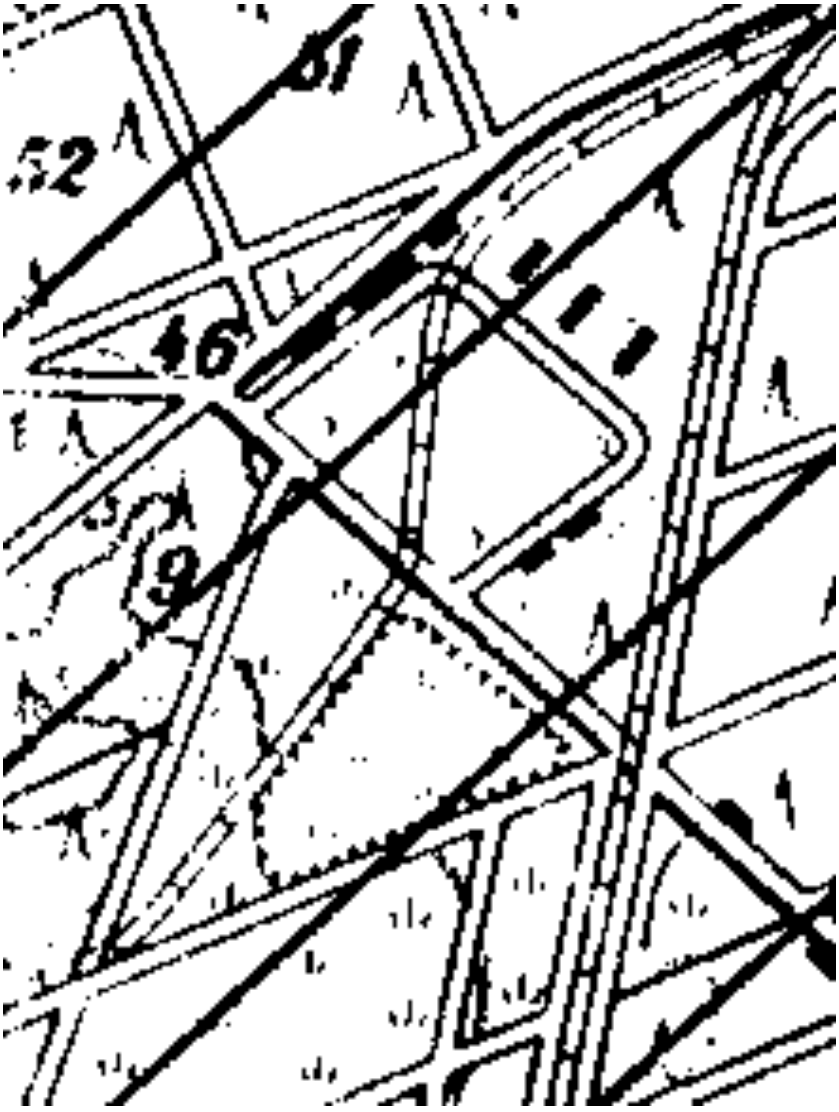


Abbildung 11 Das Gelände auf einer aus den 1990er Jahren stammenden 50.000er Karte. Wieder ist rechts der von Bracht kommende Schienenstrang der Kleinbahn zu erkennen. Der weiter links verlaufende zweite Schienenstrang wurde von den Briten eingerichtet und führte zu den Bahnhöfen II und III. Zwischen den beiden Schienensträngen das jetzige Grubengelände, vorher das Segelfluggelände am Reuverschen Weg/Brüggener Weg. (segel04)

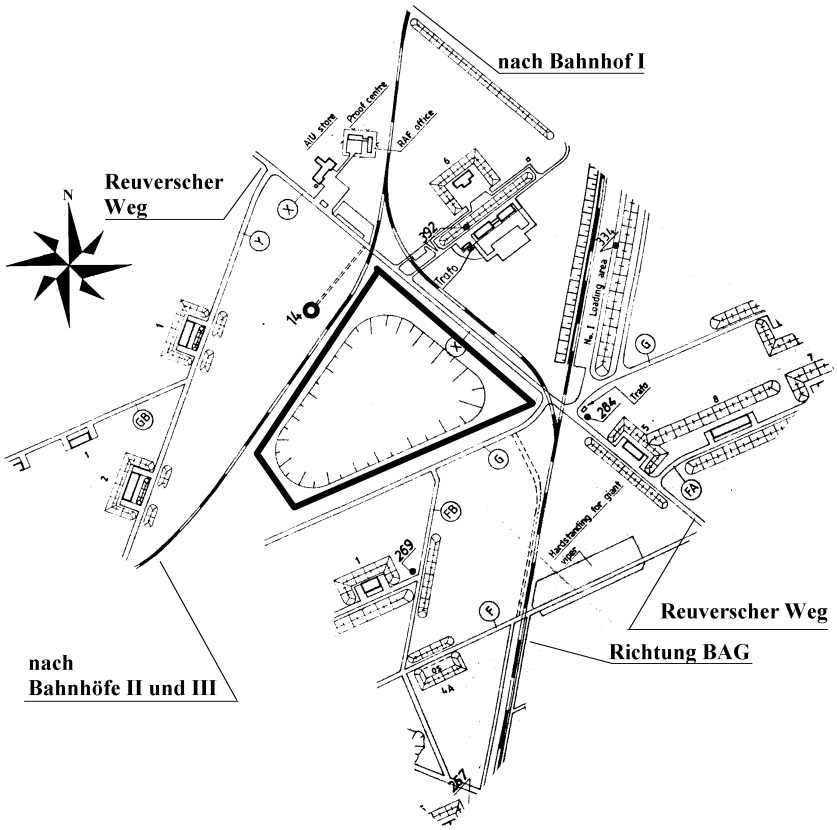


Abbildung 12 Noch besser ist das ehemalige Segelfluggelände auf einer Karte der Briten von 1990 zu erkennen. Es handelt sich um die spätere Kiesgrube südwestlich des Reuverschen Weges/Brüggener Weges. (segel06.pcx)

Zum ursprünglichen Geländezustand Walter Feyen, Johannesweg, Brüggen-Bracht, am 24.01.2002 gegenüber dem Verfasser: „*Als das Segelfluggelände kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs eröffnet wurde, bin ich zusammen mit anderen Brachter Kindern dabeigewesen. Das Gelände war tafeleben und mit Heide bewachsen. Es erschien uns riesengroß. Ich erinnere mich daran, daß es zwei Startbahnen gab, die sich wie ein Kreuz überschnitten. Gegenüber vom Reuverschen Weg/Brüggener Weg stand ein Auto, dem man eine Seilwinde seitlich angebaut hatte. Damit wurden die Segelflugzeuge in die Luft gezogen*."

Abbildung 13 Anzeige der Firma Egidius Janssens in der Hausbroschüre der Burg Brüggen 1935/38. (1937ejan)

Auf dem neuen Fluggelände startete zuerst eine Maschine vom Typ „Grunau Baby IIb", und zwar mit Hilfe einer von Egidius Janssens[39] selbstgebauten Pfeifer-Seilwinde[40]. Egidius Janssens beschrieb sein ehemaliger Lehrling und späterer Kfz-Meister Bernhard Wortmann sen. als „*Alleskönner*" mit besonders ausgeprägtem Talent für alles, „*was Mechanik war*"[41].
Walter Feyen, Johannesweg, Brüggen-Bracht, am 24.01.2002 gegenüber dem Verfasser: „*Für Segelfliegerei ist das Gelände am Reuverschen Weg/Brüggener Weg nur kurze Zeit genutzt worden. Ein Gebäude gab es auf dem Gelände nicht. Ich habe dort auch nie abgestellte Segelflugzeuge gesehen*." Ergänzend dazu Elisabeth Cüsters, Nachtigallenweg, Brüggen, am 25.01.2003 gegenüber dem Verfasser: „*Es stimmt, daß es am Reuverschen Weg/Brüggener Weg kein Gebäude gab. Die Segelflieger transportierten die jeweilige Maschine von der Oebeler Heide dorthin und schafften sie später auch wieder zurück. Der Transport geschah*

39 S. DOHMEN, S. 33.
40 S. DOHMEN, S. 42.
41 Bd. 4 „Brüggen – gestern & heute", S. 112, 131 f.

mit Hilfe eines Autos, das Egidius Janssens gehörte. Als das Gelände für den Segelflug benutzt wurde, war das eine glatte Fläche mit Heidebewuchs.“

Aus dem ebenen Gelände wurde eine Grube

Die Veränderung des Geländes von tafelflach zur ausgeprägten Grube begann nach Ende des Zweiten Weltkriegs. Das Heide-Gelände entlang des früheren Reuverschen Weges/Brüggener Weges ist gleich doppelt von Menschenhand verändert durch:

- direkt nach Ende des Zweiten Weltkriegs durch Sprengen von Blindgängern;
- nach Verfestigung des Kalten Krieges und daraus resultierender Umstellung der Munitionslagerung in Hallen durch Abbau von Kies für die Splitterschutzwälle.