

Das Treibstoffdepot der deutschen Luftwaffe 1942 bis Oktober 1944

1940 stellten nur drei Hydrierwerke¹, nämlich in Leuna², Stettin³ und Scholven⁴, in Deutschland Flugbenzin her. 1943 produzierte das Hydrierwerk Scholven AG 168.500 t Flugbenzin. Ab Sommer 1944 griffen die Alliierten die Hydrierwerke vermehrt an. Am 19.07.1944 fielen ca. 800 Bomben auf das Hydrierwerk Scholven und brachten damit alles zum Stillstand. Am 13.06. kam die Verarbeitung bei der Gelsenberg Benzin AG durch Luftangriffe zum Erliegen. Die Hydrierwerk Scholven AG wurde am 10.03.1945 durch den letzten Angriff mit 1.350 Bomben stark zerbombt; insgesamt fielen in den Kriegsjahren bei über 50 Luftangriffen ca. 5.000 Bomben.⁵

Aber nicht nur die Produktion von Flugbenzin war durch die Bombenangriffe nachhaltig gestört. Aus Kesselwagen bestehende deutsche Eisenbahnzüge „... wurden so häufig aus der Luft angegriffen, daß jedem Zug ein zweiköpfiges Begleitkommando von Luftwaffensoldaten beigegeben war. Jeder dieser Soldaten hatte zwei Brotbeutel umhängen und war mit einem Hammer ausgerüstet. In dem einen Brotbeutel waren 20 mm-, im anderen Brotbeutel 11 mm-Holzdübel. Das waren die Durchmesser der Geschosse aus den Bordwaffen der angreifenden alliierten Flugzeuge.“⁶ Dabei ist u. a. Leuchtspurmunition zum Einsatz gekommen. „Hatte ein Kesselwagen Treffer bekommen, dann dichteten die beiden Soldaten des Begleitkommandos die Einschüsse sofort mit den Holzdübeln ab. Ich habe einmal solche Begleit-Soldaten gefragt, als wieder Benzin aus einem Kesselwagen herauslief. Die antworteten mir, es gäbe selbst dann keine Brandgefahr, wenn die Kesselwagen von Leuchtspurmunition getroffen würde.“⁷ Diese zunächst verblüffende Aussage stimmte, wenn man dem hochoktanigen Flugbenzin ein Mittel zugesetzt hätte, das dessen Flammpunkt heruntersetzte. Um den Treibstoff für Flugzeuge nutzen zu können, hätte man ihn beim Betanken vorwärmen müssen.⁸

Das deutsche Treibstoffdepot am Roermonder Weg

1942⁹ hatte die Deutsche Wehrmacht zwischen Tegelner Weg, Roermonder Weg und Reuver Weg auf einer Fläche von ca. 80 Morgen¹⁰ ein Treibstoffdepot eingerichtet. „Auf

¹ Die I.G. Farbenindustrie AG betrieb u. a. die Produktion von synthetischem Leuna-Benzin (durch Kohlehydrierung). Kohlehydrierung (Kohleverflüssigung) ist ein (derzeit unwirtschaftliches und darum in Deutschland nicht mehr betriebenes) Verfahren zur Herstellung flüssiger Kohlenwasserstoffe aus Kohle und Wasserstoff. Zwischen 1927 und 1945 wurden in Deutschland zwölf Hydrierwerke betrieben. Quellen: Stichwörter „Hydrierung, Kohlehydrierung und Leuna“ in: Brockhaus multimedial 2002 premium.

² Westlich Leipzig, südlich Halle.

³ Westpommern, heute polnisch Szczecin.

⁴ Gelsenkirchen-Scholven.

⁵ Quelle: www.vebaoel.de/konzern/chronik/

⁶ Augenzeuge Hans PEETERS, Entenpfad 6, Nettetal-Kaldenkirchen, gegenüber dem Verfasser in den Gesprächen am 14./15.03.2001.

⁷ Augenzeuge Hans PEETERS, Entenpfad 6, Nettetal-Kaldenkirchen, gegenüber dem Verfasser in den Gesprächen am 14./15.03.2001.

⁸ Der Verfasser dankt Dipl.-Chemiker Heinz Schäfer, Westring, Brüggen, für seinen freundlichen Hinweis am 09.04.2001.

Heinz Schäfer erzählte in dem Zusammenhang, er sei als 16jähriger Flakhelfer in einer Raffinerie in Stettin eingesetzt gewesen. Damals habe man gerüchtweise gehört, es bestehe weder Brand- noch Explosionsgefahr selbst dann, wenn die Raffinerie von Brandbomben getroffen würde. Gefährlich seien nur Sprengbomben.

Ob den Deutschen Flammpunkterhöher schon während des Zweiten Weltkrieges zur Verfügung standen, wußte Heinz Schäfer nicht zu beantworten. Während des Zweiten Weltkrieges sei alles rund um die Treibstoffproduktion geheim gewesen.

⁹ In seinem Aufsatz über das Kriegsende (S. 223) nannte HAUSER 1943 als Jahr der Einrichtung des Treibstoffdepots.

¹⁰ HAUSER gab 80 Hektar an. Walter FEYEN und der Verfasser bezweifeln diese Größenangabe. Denn nach örtlicher Aufnahme wird HAUSER Hektar mit Morgen verwechselt haben.

dieser Fläche lagerte der Treibstoff in Fässern und Kanistern, die in Erdbunkern untergebracht waren“.¹¹

Bewuchs des Geländes

„Das Gelände zwischen dem Reuver Weg im Norden, dem Tegeler Weg im Osten und dem Roermonder Weg im Süden war zur Zeit des deutschen Treibstofflagers mit hohen Bäumen (ca. 80jährige Kiefern) bewachsen. Die sind von den Holländern nach dem Zweiten Weltkrieg im Rahmen von deren sog. Direktoperation gefällt worden. Was heute an Nadelbäumen auf dem Gelände steht, sind danach gewachsene Bäume.“¹²

Schienen nördlich des Roermonder Weges

„Im Krieg beschlossen die Brachter Fabrikanten, eine neue Schienenstrecke zu bauen, die kürzer zu den Tongruben führen sollte. Diese Strecke wurde nicht gebaut. Denn die deutsche Wehrmacht beschlagnahmte die Schienen für das Treibstofflager, die nördlich des Roermonder Weges lagen.“¹³

Das Faßlager

„Die Bunker lagen unter den Baumkronen. Man wird sie darum aus der Luft nicht hat sehen können.“¹⁴

Im Waldgebiet nördlich des Roermonder Weges sind die Erdbunker und winkelförmige Schutzgräben in einem Gebiet von ca. 1.000 x 200 m heute noch zu erkennen¹⁵.

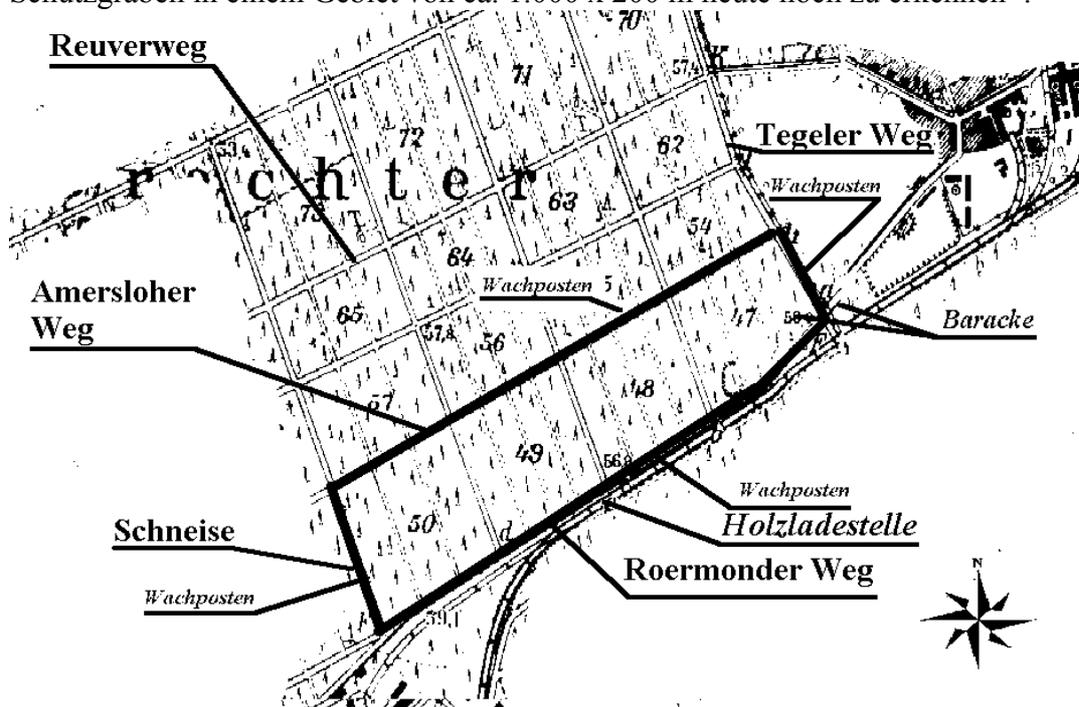


Abbildung 1 Gelände mit Erdbunkern für Faßlagerung (depot36a.pcx)

¹¹ Quelle: HAUSER, Gemeindegewald, S. 33.

¹² Augenzeuge Walter Feyen, Johannesweg 6, Brüggem-Bracht, gegenüber dem Verfasser bei der Ortsbesichtigung am 07.02.2001.

¹³ Walter FEYEN gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

¹⁴ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggem-Bracht, gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

Stütze für diese Vermutung ist, daß es keine alliierte Bombardierung des Treibstoffdepots gegeben hat. Sprengbomben hätten die Benzinvorräte explodieren lassen können.

¹⁵ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggem-Bracht, gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

Etwa 50 m nördlich des Roermonder Weges liegen Erdbunker in den Jagen 47 bis 50. Entgegen dem Hinweis bei HAUSER sind in den Jagen 54 – 57 und 62 – 65 keine Erdbunker zu erkennen. In den Jagen 54 und 55 ist der Boden sogar etwas matschig.¹⁶

„Die Soldaten der Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991 haben diese Bunker ausgehoben. In den Erdbunkern waren Schienen verlegt, auf denen die Fässer in die Bunker herein- und aus den Bunkern herausgerollt werden konnten. Die Schienen sind erst nach dem Zweiten Weltkrieg herausgenommen und an die örtlichen Dachziegeleien verteilt worden. Nach dem Krieg bekamen die Ziegeleien die Schienen zurück.“¹⁷ Es kann sich dabei nur um Feldbahnschienen gehandelt haben, vermutlich mit einer Spurbreite von 600 mm.

Die drei Skizzen der Erdbunker sind ohne Maßstab. Auch die angegebenen Maße sind nur als ungefähre Größenordnungen anzusehen. Denn nach fast 60 Jahren sind u. a. Egalisierungen von Höhen und Tiefen nicht mehr auszuschließen.

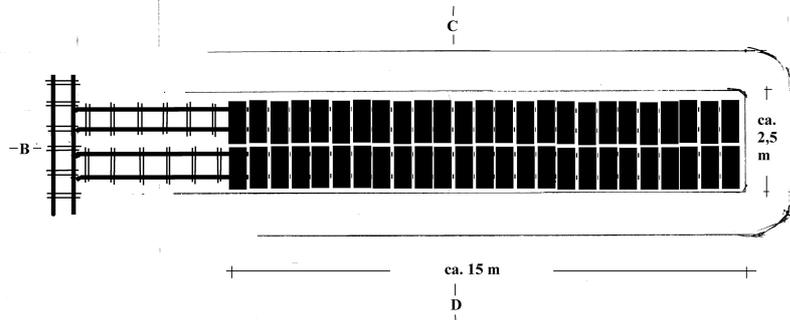
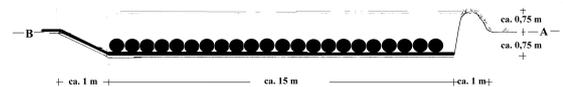


Abbildung 2 Schematische Draufsicht auf einen Erdbunker (bunker1.pcx)

In (wahrscheinlich) unregelmäßigen Abständen finden sich zwischen den Erdbunkern winkelförmige kurze Gräben, wie sie als Splittergräber angelegt

wurden. „In den Erdbunkern lagerten auf den Schienen Benzinfässer, und zwar in zwei Reihen nebeneinander, aber in einer Schicht pro Bunker. Die Soldaten der Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991 haben die Fässer hereingerollt und auch herausgeholt.“¹⁸

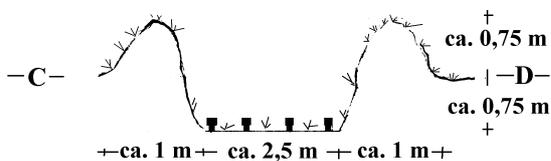
Abbildung 3 Schematischer Längsschnitt durch einen Erdbunker (bunker3.pcx)



In einem Bunker ließen sich mutmaßlich 50 Fässer à 200 l, also 10 Kubikmeter Benzin lagern¹⁹.

In den 60 Erdbunkern²⁰ auf dem Gelände entlang des Roermonder Weges hätten in ca. 3.000 Fässern ca. 600 Kubikmeter Benzin gelagert werden können.

Abbildung 4 Schematischer Querschnitt durch einen Erdbunker (bunker2.pcx)



Wieviel Benzin tatsächlich gelagert wurde, ist (bisher?) nicht bekannt. Die Bevorratungskapazität des Treibstoffdepots kann nicht auf Reservenbildung angelegt

gewesen sein. Konnte man doch nicht einmal das Volumen eines Zuges von nur 18 zweiachsigen Kesselwagen in den Erdbunkern unterbringen. Eher paßte es, wenn die Erdbunker als Zwischenlager für die relativ kurze Zeit zwischen dem Umfüllen aus den Kesselwagen in Fässer bis zu deren Abtransport per Schiene dienten.

¹⁶ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

¹⁷ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

¹⁸ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser bei der Ortsbesichtigung am 07.02.2001.

¹⁹ Berechnungen des Verfassers aufgrund der ihm bekannten Parameter.

²⁰ Lt. Zählung von Walter FEYEN am 18.02.2001. Der Verfasser dankt für seine freundliche telefonische Mitteilung vom 19.02.2001.

Die Funktion des Treibstoffdepots der deutschen Wehrmacht wird sich darum nicht in Lagerung erschöpft haben. Der Flugbenzin kam über den Reichsbahngüterbahnhof Kaldenkirchen und die Kleinbahnstrecke teilweise auf einzelnen Güterwagen, teilweise in geschlossenen Zügen bei der Kleinbahn-Kilometer 9,0 an²¹. Nach Augenzeugenbericht kamen pro Woche im Durchschnitt zwei geschlossene Eisenbahnzüge à 18 bis 34 Kesselwagen²² mit minimal je 20 Kubikmeter Fassungsvermögen beim Treibstoffdepot an, also zwischen 730 und 1.378 Kubikmeter wöchentlich. Bei Bahnkilometer 9,0 blieben die Kesselwagen stehen und der Treibstoff wurde in Fässer umgefüllt. Am darauffolgenden Tag fuhren die Kesselwagen leer zurück.²³

Kam ein Kesselzug an, waren innerhalb eines Tages zwischen ca. 1.825 bis 3.445 Fässer à 200 Liter, pro Woche zwischen ca. 3.650 und 6.890 Fässer zu befüllen, zwischenzulagern und wieder auf Waggon zu verladen.²⁴ Das ging deutlich über die Lagermöglichkeiten in den Erdbunkern am Roermonder Weg (3.000 Fässer) hinaus. Von Bahnkilometer 9,0 transportierte die Kleinbahn dann die Benzinfässer bis zum Kopfgleis in Kaldenkirchen an der (verlängerten) Venloer Straße. Hier holten Lkw der Luftwaffe die Benzinfässer ab und transportierten sie über die Reichsgrenze zum Nachtjägerflughafen Venlo.²⁵

Mengenüberschlag

Bis Ende des Zweiten Weltkrieges wies die Kleinbahnstrecke Kaldenkirchen – Brüggen noch schwaches Profil und Unterbau mit Holzschwellen auf. Dadurch war die Transportlast pro Waggon beschränkt.

Ein zweiachsiger Kesselwagen hatte eine Ladekapazität von 15 Tonnen²⁶.

Spezifisches Gewicht von Benzin	0,74
Kesselwagen (2-Achser)	15 Tonnen Inhalt
= Liter Benzin	20.270
= Kubikmeter Benzin	20 pro Kesselwagen.
Ein Zug bestand aus	
minimal	18 Kesselwagen,
maximal	34 Kesselwagen.
Züge/Woche	2

Ankommende Benzinladung pro Zug	
minimal	365 Kubikmeter
maximal	689 Kubikmeter

Ankommende Kubikmeter Benzin/Woche	
minimal	730 Kubikmeter
maximal	1.378 Kubikmeter

Die Wehrmacht hatte einen 6,5 Tonner Lkw von Mercedes im Betrieb²⁷. Wenn man annimmt, daß mit diesem Typ die Fässer von Kaldenkirchen, Venloer Straße, zum Nachtjägerflughafen Venlo transportiert wurden, dann verursachte jeder Kesselzug mindestens zwischen 56 und 106 Lkw-Transporte.

²¹ S. Schreiben der Kleinbahn Kaldenkirchen - Brüggen vom 20.05.1944.

²² Teilweise zweiachsige, teilweise vierachsige.

²³ So PEETERS.

²⁴ Überschlägliche Berechnungen des Verfassers aufgrund von Angaben von PEETERS.

²⁵ So PEETERS.

²⁶ Telefonische Auskunft des Bundesbahnnamtmannes a.D. Johannes Hüben, Genrohe, Brüggen, der lange Jahre auf den Bahnhöfen Kaldenkirchen, später Waldniel, für Frachtgut zuständig war. An die Kapazität von Kesselwagen konnte er sich darum gut erinnern, weil sowohl die Firma Rösler als auch die Brachter Firma Flucht solche Wagen im Einsatz hatte.

²⁷ Quelle: OSWALD, Seite 261.

Leider sind in der Frankfurter Zentrale der ehemaligen Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggen keine Akten mehr aus der Zeit 1941 bis 1944 vorhanden, aus denen Daten über abgerechnete Frachten einschließlich Rechnungsadressaten rekonstruiert werden könnten²⁸.

Das Kanisterlager

Zudem muß Treibstoff in Kanistern angefahren worden sein. Die Aussagen dazu widersprechen sich: „*Ein Kanisterlager habe ich während des Zweiten Weltkriegs am Roermonder Weg nie gesehen.*“²⁹ Dem entgegen Hans Inderdühnen³⁰: „*Das Kanisterlager habe ich gesehen. Es befand sich auf der Südseite der Kleinbahnstrecke, beginnend am Tegeler Weg und von dort aus in westlicher Richtung. Nach Kriegsende lagen dort noch Kanister, teilweise gefüllte. Ich weiß von Brachtern, die sich damals dort Kanister geholt haben. Im Waldgelände südwestlich vom Tegeler Weg müßten in Höhe des Betriebsgeländes Naus eigentlich heute noch Reste der Erdbunker zu finden sein.*“

Schutzgräben

In (wahrscheinlich) unregelmäßigen Abständen finden sich zwischen den Erdbunkern winkelförmige kurze Gräben, wie sie als Splittergräber angelegt wurden.

Holzladeplatz Holter Heide

Die Gemeinde Bracht besaß entlang der Grenze zu den Niederlanden ausgedehnte Waldflächen, auf denen sie intensive Holzwirtschaft auf der Basis von Nadelholz betrieb. 1946 bezifferte die Gemeinde Bracht den Umfang mit jährlich 5.000 Festmetern Grubenholz (zum Verbau der Flöße), 4.000 Festmeter Brennholz und ca. 50.000 Pfähle³¹. Dieses Bauholz per Schiene transportieren zu können, bedeutete für die Brachter Waldbewirtschaftung einen erheblichen logistischen Vorteil.



Abbildung 5 Holzladeplatz
[Bildquelle: Privatarchiv Walter Feyen] (holzlad1.pcx)

„Die Bahn-km 9,0 bis 9,1 gehören zu der Holzverladestelle ‚Holter Heide‘“³² „Das Gleis mit einer Nutzlänge von 102 m diente (Anm. des Verfassers: vor 1942) nur dem Wagenladungsverkehr

für die Holzverladung im Grenzwald.“³³

Die Holzladestelle „Holter Heide“ war mithin die Vorläuferin des Treibstoffdepots der deutschen Wehrmacht.

²⁸ Dies teilte Herr Winter dem Verfasser telefonisch im März .2001 mit.

²⁹ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser bei der Ortsbesichtigung am 07.02.2001. Die Einschränkung bezieht sich auf die Zeit vor Kriegsende. Denn später hat Walter FEYEN im Bereich des früheren deutschen Benzindepots Kanisterstapel der Briten liegen sehen.

³⁰ Hans Inderdühnen (* 1932), Stiegstraße 77, Brüggen-Bracht, bei einer Führung des Verfassers für die Koronarsportgruppe bei den TSF Bracht am 28.03.2002. Hans Inderdühnen wohnte damals am östlichen Ortseingang von Heidhausen, besuchte aber regelmäßig seine Großmutter, die an der Stiegstraße wohnte. Er selber verzog 1953 zur jetzigen Adresse auf der Stiegstraße..

³¹ S. STROUCKEN, Gebietsansprüche, S. 234.

³² S. NAB, S. 50.

³³ S. NAB, S. 69.

Kaldenkirchen-Nord als Umladestelle für Benzinfässer aus dem Brachter Treibstoffdepot

„Das Gleis 1 (des Kleinbahnbahnhofs Kaldenkirchen) ging ursprünglich bis zur Venloer Straße und diente als Anschluß- und Ladegleis für die neben dem Kleinbahngelände ansässige Strohhülsenfabrik Domnick. Während des Zweiten Weltkrieges wurden über dieses Gleis durch die Wehrmacht Benzinfässer auf Lkws umgeladen, die über die Schiene aus dem Lager Holter Heide angefahren wurden.“³⁴

Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991

Die „aus deutschen Offizieren und Unteroffizieren“³⁵ und 80 russischen³⁶ Hilfswilligen³⁷ (sog. Hiwis) „in deutschen Heeresuniformen“³⁸ bestehende Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991³⁹ (Feldpostnummer 03 392⁴⁰) betrieb das Treibstofflager⁴¹. „Die Einheit war nicht in Bracht stationiert. Täglich zog ihre Marschkolonne über die Stiegstraße, entweder in Richtung Treibstoffdepot oder in Richtung Ortskern Bracht. Beim Marschieren sangen die Soldaten immer russische Lieder.“⁴² Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit war die Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991 in Kaldenkirchen auf dem Gelände der Fortin-Werke, Feldstraße, stationiert⁴³. Aus der Stammkartei des Bundesarchivs-Militärarchivs Freiburg geht über sie hervor⁴⁴.

- Kriegsgliederungsmäßige Zuordnung zum Wehrmachtbefehlshaber Niederlande⁴⁵.

³⁴ S. NAB, S. 52.

³⁵ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

³⁶ Die Qualifizierung als „Russen“ stammt von Hermann HAUSER. Diese Version ist aufgrund des folgenden Berichts von Michael Boerenkamp, Kaldenkirchener Str., Brüggen-Bracht, Tel. 02157/9109, vom 14.11.2001 nicht mehr gesichert: „Ich bin Niederländer und war darum nicht zur Wehrmacht eingezogen. Darum habe ich damals in Bracht auf der Kaldenkirchener Straße gewohnt und habe in der Ziegelei gearbeitet, zusammen mit sehr vielen Russen. Darum konnte ich ein bißchen Russisch. Im September 1944 habe ich zusammen mit ca. 50 anderen Brachtern in Melick-Herkenbosch schanzen müssen. Hin wurden wir gefahren, zurück mußten wir zu Fuß laufen. Wir sind über Roermond und Swalmen in Richtung Brüggen gelaufen, und zwar ab der BAG über den Schienenstrang der Kleinbahn. Am Benzindepot sind wir von den Wachposten angehalten worden. Ich habe versucht, mich auf Russisch mit ihnen zu verständigen. Die Wachposten verstanden kein Wort und haben daraufhin ihren deutschen Vorgesetzten geholt. Der kannte einige von uns vom Sehen und wies uns darum darauf hin, daß wir das Benzindepot nicht passieren dürften. Nach etlichem Hin und Her hat er uns dann doch passieren lassen, allerdings unter Bewachung. Die Soldaten und Wachposten sahen von den Gesichtszügen her nicht wie Russen aus, eher wie heute viele der in Deutschland lebenden Türken. An der Stiegstraße wurde damals erzählt, es seien Türken, die freiwillig bei der Deutschen Wehrmacht eingesetzt seien. Jedenfalls zogen diese Soldaten morgens und abends in Marschkolonne bei uns auf der Kaldenkirchener Straße vorbei. Morgens aus Richtung Kaldenkirchen, abends in Richtung Kaldenkirchen.“

³⁷ Weißrussen dienten in Schutzmannschafts-Bataillonen des Heeres; in der Brigade Siegling (Ordnungs-Polizei) und bei der 30. Waffengrenadierdivision der SS (russische Nr. 2). [Quelle: MICHEL, Seite 252] Viele wollten nach dem Krieg nicht in die Heimat zurückgebracht werden. Das galt besonders für diejenigen, die befürchteten, wegen Dienst unter fremder Flagge bestraft zu werden. Sowjetbürger wurden zwangsweise in die UdSSR zurückgebracht. (s. MARCUS, Wirre Zeiten, S. 221)

³⁸ Der Verfasser hat danach ausdrücklich gefragt. Daraufhin schloß Walter FEYEN Uniformen der deutschen Luftwaffe kategorisch aus. Franz-Heinrich Lankes, Borner Straße 46, Brüggen, hatte dem Verfasser von seiner Mitgliedschaft in der Brügger Feuerwehr-HJ erzählt und dabei erwähnt, die Soldaten der Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991 hätten ihnen bei der Waldbrandbekämpfung tapfer geholfen.

Daraufhin befragte ihn der Verfasser am 10.04.2001 telefonisch zu den Uniformen der deutschen Soldaten. Franz-Heinrich Lankes erinnerte sich an dunkle bis schwarze Overall-ähnliche Kombis. In anderen Uniformen habe er die Soldaten nicht gesehen, weil man nur während der Brandbekämpfung mit ihnen Kontakt gehabt habe.

³⁹ So das Militärgeschichtliche Forschungsamt in Potsdam im Schreiben vom 27.04.1999 an den Verfasser (Tagebuch-Nr. 99-0526).

⁴⁰ Im Brügger 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 Brüggen kam. Diese Akte mit dem (in Bleistift handschriftlichen) Inhalt „Verkehr 1937 - 1944“ enthält u. a. diese Feldpostnummer.

⁴¹ Quelle: HAUSER, Gemeindegewald, S. 33

⁴² Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser bei der Ortsbesichtigung am 07.02.2001.

⁴³ So anläßlich eines Vortrags des Verfassers am 13.11.2001 vor den Brachter Heimatfreunden im Lokal Uhle, Kaldenkirchener Straße, übereinstimmend Michael Boerenkamp, Kaldenkirchener Straße, Brüggen-Bracht, und Heinz Heines, Steyler Straße 9, Nettetäl-Kaldenkirchen. Herr Boerenkamp wohnte auf der Kaldenkirchener Straße in Bracht, Herr Heines in Kaldenkirchen.

⁴⁴ Quelle für Hinweis auf die Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991: Verfügung des Allgemeinen Heeresamtes (AHA) IaII 1314/43 g(eheim) vom 19.01.1943.

⁴⁵ Der Stab des Wehrmachtbefehlshabers in den Niederlanden wurde am 28.05.1940 aufgestellt. Ab 17.05.1942 erhielt der Wehrmachtbefehlshaber in den Niederlanden die Befugnisse eines Armeeeoberbefehlshabers. S. RW 37 im Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg.

- Zugehöriger Wehrkreis: XII⁴⁶ (obwohl das Treibstoffdepot im Wehrkreis VI gelegen war!!!).
 - Ersatzstellender Truppenteil: Kraftfahr-Ersatz-Abteilung 12 Kaiserslautern^{47, 48}
- Weitere Unterlagen gibt es zur Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991 nicht.

Das Treibstoffdepot ist Tag und Nacht bewacht worden, und zwar je ein Posten auf allen begrenzenden Wegen des Rechtecks. Es gab keine Umzäunung⁴⁹. Südlich des Amersloher Weges stand direkt nordöstlich des heutigen Depotzugangs eine Art von Unterstand für die Soldaten der Betriebsstoff-Verwaltungs-Kompanie 991⁵⁰. Eine weitere Baracke stand nördlich der Kreuzung Tegeler Weg/Roermonder Weg⁵¹. Deren Fundamente sind heute noch sichtbar.

Hilfseinrichtung für den Nachtjägerflughafen Venlo

Bevor es ab Frühjahr 1942 eine Schienenverbindung zum Nachtjägerflughafen Venlo gab, diente das Motorschiff MS „Beglia“ Ende 1941 als schwimmender Versorger für die „Betriebsstoffausgabestelle der Lw“ im Venloer Maashafen. Die „Beglia“ hatte eine Kapazität von 550 m³; Tankwagen übernahmen das Flugbenzin und schafften es zum Nachtjägerflughafen.⁵²

Das Treibstoffdepot im Brachter Grenzwald „... diente zur Versorgung der Nachtjagdverbände, die auf dem Feldflughafen⁵³ Venlo stationiert waren.“⁵⁴

⁴⁶ Aus der Akte über das Wehrkreiskommando XII im Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (RH 53-12) ergeben sich keine Hinweise auf die Einheit oder die Betriebsstoffausgabestelle im Grenzwald.

⁴⁷ Aus der Akte über die Kraftfahr-Ersatz-Abteilung 12 im Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (RH 53-12 Nr. 8) ergeben sich keine Hinweise auf die Einheit oder die Betriebsstoffausgabestelle im Grenzwald. Ebenso ergeben sich keine Hinweise aus der Akte RH 53-12 Nr. 71 (Übergangsstellen an den Grenzen zu den besetzten Gebieten).

⁴⁸ Dank an den Fachmann für Heer, Herr Henry Böhm, beim Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg [Nebenstelle 863], der den Verfasser am 15.11.2000 im Militärarchiv beriet.

⁴⁹ Das deckt sich mit Aussagen anderer Zeitzeugen, wie z. B. Adolf Stroetges, Genholter Straße, Brüggen.

⁵⁰ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser bei der Ortsbesichtigung am 07.02.2001.

⁵¹ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser bei der Ortsbesichtigung am 07.02.2001.

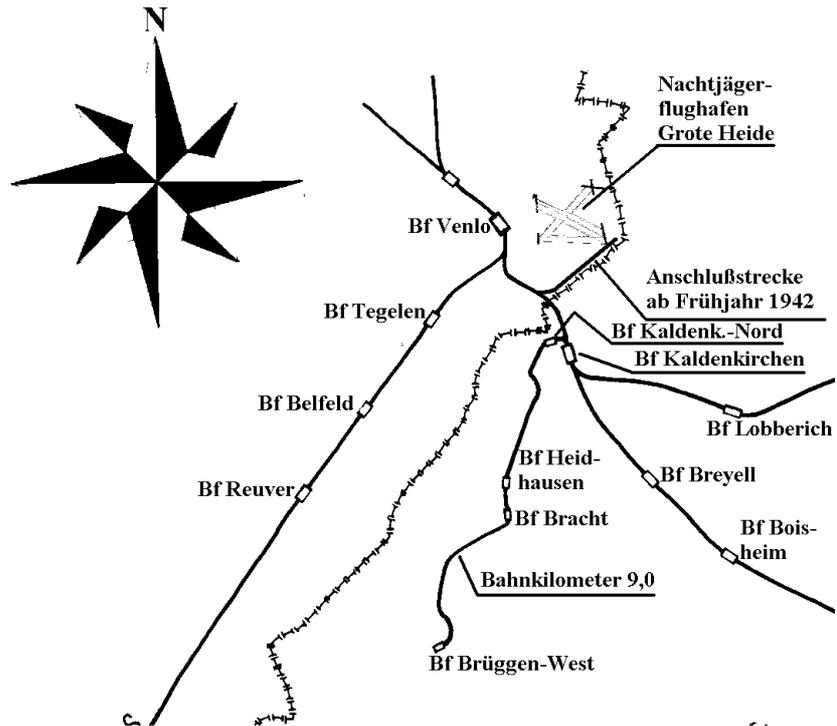
⁵² Quelle: Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, RL 25/77-82. Herzlichen Dank an Marcel Hogenhuis, Venlo, für den Hinweis in seinem Brief vom 02.04.2001.

⁵³ Die Qualifizierung als „Feldflughafen“ stimmt nicht. Es handelte sich um einen ortsfesten Fliegerhorst.

⁵⁴ S. NAB, S. 18.

Abbildung 6 Normalspur-Eisenbahnnetz Frühjahr 1942 bis Herbst 1944 (eisenb04.pcx)

„Von der Eisenbahnstrecke Venlo – Kaldenkirchen aus wurde (im Frühjahr 1942⁵⁵) kurz (ca. 200 m⁵⁶) vor der niederländisch-deutschen Grenze ein Stichgleis parallel zur Grenze verlegt⁵⁷. Etwa 1½ km hinter dem Abzweig lagen eine Laderampe und etwa einen Kilometer weiter die Endstation des Stichgleises. Es wurde für den Antransport von Munition, Fliegerbomben, Fahrwerken, Treibstoff und (1944) der V1-Bomben benutzt.“⁵⁸ Die Stichstrecke begann kurz vor der Kreuzung Kaldenkerkerweg mit der Eisenbahnstrecke Venlo – Kaldenkirchen.



Aus DERIX II⁵⁹ ließ sich diese logistische Situation für den Nachtjägerflughafen Venlo rekonstruieren:

⁵⁵ Quelle: HOGENHUIS.

⁵⁶ Quelle: HOGENHUIS.

⁵⁷ Vermutlich verlief die Trasse entlang des oder über den heutigen Bloermartsweg, der auf den Grote Heideweg stößt.

⁵⁸ S. DERIX I, S. 102.

⁵⁹ S. 318 – 327.

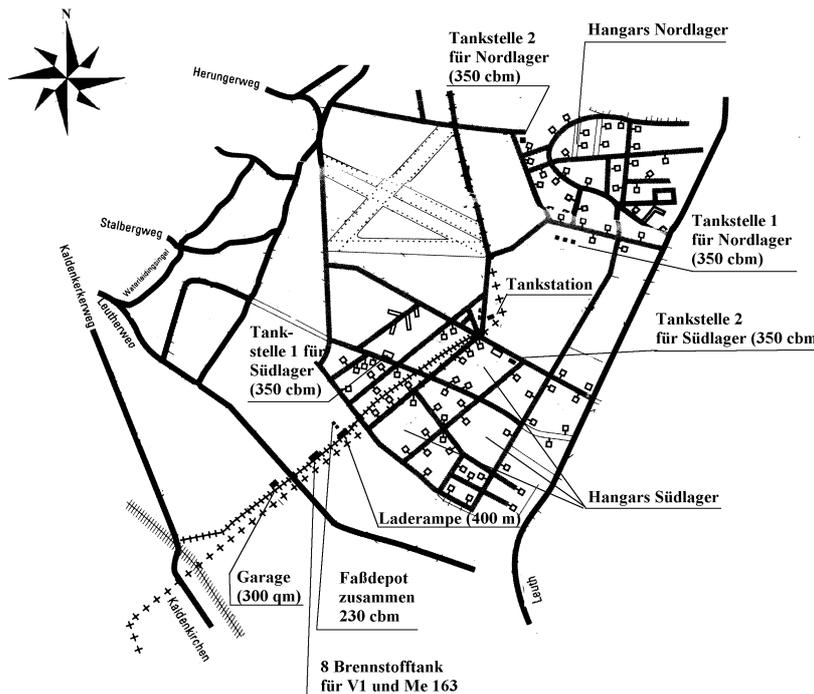


Abbildung 7 Logistisches System auf dem Nachtjägerflughafen Venlo zwischen Frühjahr 1942 und Sommer 1944 (nachtj6.pcx)

DERIX nach gab es sowohl für das Nordlager als auch für das Südlager je zwei Tankstationen. Jede Station verfügte über zwei Tanks von $7 \times 10 \times 2,5 \text{ m}^{60}$, hatte also eine Kapazität von jeweils 350 m^3 hochoktaniges Flugzeugbenzin⁶¹. Damit gab es auf dem Nachtjägerflughafen Venlo Lagerkapazitäten von insgesamt 1.400 m^3 . Unklar ist, welche Funktion die Tankstation hatte, die DERIX mit Nr. 79

aufführte. Ihrer Lage nach könnte sie mit dem Ende des Stichgleises zusammengehangen haben.

Zusätzlich gab es noch ein Depot für 200 Liter-Fässer in einem Waldgebiet. Das bestand aus drei Erdbunkern von jeweils $20 \times 3 \times 3 \text{ m}$ und weiteren zehn Erdbunkern von jeweils $40 \times 3 \times 3 \text{ m}^{62}$. Die kleineren Erdbunker hatten also vermutlich die Kapazität wie die Erdbunker im Brachter Depot, also jeweils 10 m^3 . Die größeren Erdbunker werden also jeweils 20 m^3 gefaßt haben. Auf dem Nachtjägerflughafen Venlo gab es also ein Erdbunkerdepot für 200 l-Fässer mit einer Gesamtkapazität von 230 m^3 .

Daraus könnte sich für Flugbenzin dieses Szenario ergeben haben:

- Das Gros kam in Kesselwagen auf dem Nachtjägerflughafen Venlo an und wurde sogleich in die Tanks für das Nord- und das Südlager entleert.
- Falls der Treibstoffnachschub aus irgendwelchen Gründen stocken sollte⁶³, gab es eine „strategische“ Reserve in der Größenordnung eines „kleinen“ Kesselwagenzuges, verteilt zu einem Drittel auf das Erdbunkerdepot auf dem Nachjägerflughafen Venlo und zu zwei Dritteln auf das Erdbunkerdepot am Roermonder Weg in Bracht.

Wie der Treibstoffbedarf von erdgebundenen Fahrzeugen der Luftwaffe auf dem Nachtjägerflughafen Venlo organisiert war, muß hier dahinstehen. Unterschätzen sollte man ihn allerdings nicht.

Vermutlich diente das Kanisterlager im Brachter Grenzwald als strategische Reserve für den Fahrzeugpark des Nachtjägerflughafens.

⁶⁰ S. Nr. 77 bei DERIX II, S. 323.

⁶¹ Nach einem Hinweis von Marcel Hogenhuis, Venlo, in seinem Schreiben vom 02.04.2001 waren es unterirdische Tanks.

⁶² S. DERIX II, S. 322, Nr. 71.

⁶³ Eine solche Reserve wird sich angesichts des Mangels an Treibstoff auf deutscher Seite relativ schnell als Notwendigkeit herausgestellt haben, um den Nachtjägerflughafen überhaupt funktionsfähig zu halten. Denn die von PEETERS stammenden Durchschnittswerte für die Kesselzüge darf man sich wahrscheinlich nicht als einen kontinuierlichen Nachschubstrom vorstellen. Eher wahrscheinlich ist ein eher stotternder Zufluß von Treibstoff.

Der Luftangriff vom 30.03.1944

Bericht des Gendarmerie-Gruppenposten Bracht vom 04.05.1944: „Am 30.3.1944 gegen 16.15 Uhr befand sich der Güterzug der Kaldenkirchener Kleinbahn auf der Fahrt von Brüggeln nach Bracht. In der Nähe des Holzabladeplatzes, 1 km westlich Bracht, nahm ein feindliches Jagdflugzeug⁶⁴ die Lokomotive unter Bordwaffenbeschuß. Durch den ausströmenden heißen Dampf wurden der Lokomotivführer Wilh. Kessels aus Kaldenkirchen sowie der Heizer Wilh. van Rhee aus Tegelen (Holland) verbrüht. Der Lokführer sprang aus der Lokomotive und blieb besinnungslos liegen. Etwa 200 m weiter sprang auch der Heizer aus der Lokomotive und blieb ebenfalls mit schweren Brandwunden liegen. Die ausströmenden heißen Dämpfe schleuderten das Feuer rechts und links aus dem Aschenkasten auf die Strecke. Der im letzten Wagen mitfahrende Schaffner Schrömbgens Heinrich aus Kaldenkirchen brachte mit Hilfe der Schlußbremse den Zug zum Halten. Der Schaffner Schrömbgens und der Zugführer Karl Loeff aus Kaldenkirchen fanden die beiden Verletzten und sorgten mit Hilfe der in der Nähe liegenden Soldaten für die Überführung in das Krankenhaus Bracht. Hier ist der Heizer Wilhelmus van Thee⁶⁵ um 21.30 verstorben. Der Lokführer liegt jetzt noch im Krankenhaus zu Bracht. Der Zug wurde von einer anderen Lokomotive nach Kaldenkirchen abgeschleppt. Nach Mitteilung der Eisenbahngesellschaft hatte die Lokomotive an der rechten Seite des Kessels sieben Geschosßeinschläge von 15 mm Durchmesser.“⁶⁶

NAß zu demselben Vorfall: „Trotz Tarnung der Züge durch Büsche und Zweige wurde 1944 ein von Lok Nr. 3 geführter Zug angegriffen, wobei der Lokomotivkessel zahlreiche Treffer erhielt. Infolge der Zerstörung der Rohre flog die Feuertür auf⁶⁷, wodurch Lokführer und Heizer schwerste Verbrühungen erlitten. Der Heizer erlag später den Verletzungen. Die Einschüsse in den Kesselwagen wurden von den mitfahrenden Soldaten des Transportkommandos mittels Holzdübeln verschlossen, wodurch das Flugbenzin am Auslaufen gehindert werden konnte. Die Lok Nr. 3⁶⁸ wurde dank der Improvisationskunst der Kleinbahner wieder fahrfertig gemacht. Die zerschossenen Rohre wurden gewechselt und in die Einschußlöcher der 11 mm-Geschosse schnitt man Gewinde, so daß sich Stopfen hindrehen ließen. Die so reparierte Lok war immerhin noch etwa 5 Jahre in Betrieb.“⁶⁹

Übersetzen muß man die Berichte so: Es wurde ein Treibstofftransport angegriffen, der aus mehr als einem Kesselwagen bestand. Der Zug war von Brüggeln in Richtung Bracht unterwegs. Einen Widerspruch gibt es hinsichtlich der Befüllung der Kesselwagen⁷⁰. Die Strecke führte östlich am sog. Potsdamer Platz und damit am Treibstoffdepot der Wehrmacht vorbei, das an den Holzabladeplatz bei Bahnkilometer 9 grenzte. Das alliierte Jagdflugzeug⁷¹

⁶⁴ Anzunehmen ist, daß es sich um einen Jagdbomber handelte, weil nur die eine genügende Reichweite besaßen.

⁶⁵ Im Bericht wurde der Name einmal als „Rhee“, einmal als „Thee“ niedergeschrieben. Er liegt dem Verfasser in Fax-Kopie vor.

⁶⁶ Der Verfasser dankt Herrn Helmut Veikes, Heidhausen 3, Brüggeln-Bracht, der ihm den Bericht am 26.01.2000 per Fax zur Verfügung stellte.

⁶⁷ Hans PEETERS, Entenpfad 6, Nettetal-Kaldenkirchen, der ab 1943 bei der Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggeln zuerst Lokomotivschlosser lernte und später auch Dampflok fuhr, teilte dem Verfasser am 19.03.2001 telefonisch mit, im Dampfessel habe ein Druck von 12 bis 15 bar geherrscht. Die Treffer setzten diesen Druck abrupt frei, so daß die Feuertür aufflog und das ohnehin kochendheiße Wasser in die Feuerung schlug. Dadurch entstand der Dampf, der Lokführer und Heizer verbrühte.

⁶⁸ Hersteller: Maschinenfabrik Esslingen; gebaut 1899. Hatte ihren Namen von einer der beiden Töchter des Direktors des Ersteigentümers. Kam am 01.09.1936 durch Kauf zur Industriebahn AG für den Einsatz in Kaldenkirchen. Verschrottung der Lok am 12.12.1954 (s. S. 18, 24, 27 f).

⁶⁹ S. NAß, S. 18.

⁷⁰ NAß zu Folge waren die Kesselwagen voll mit hochoktanigem Flugbenzin. PEETERS nach waren die Kesselwagen leer.

⁷¹ Weil die Alliierten zu dem Zeitpunkt noch keine Flugbasis auf dem europäischen Kontinent nutzen konnten, mußte die Maschine von der britischen Insel starten, vermutlich in einer Luftlinienentfernung von rd. 400 km in Ost-England. Weil der Angriff bei Tageslicht erfolgte, mußte es sich um ein US-amerikanisches Flugzeug gehandelt haben. Eine ausreichende Reichweite (= Anflugweg + Rückflugweg + Spielraum für Operationen) hatten 1944 alle von der US Air Force eingesetzten Jagdflugzeuge, die auch mit MG ausgerüstet waren, die vom Kaliber her in Frage kommen. (vgl. insbesondere GRÖHLER).

griff den Zug von Osten her an und durchsiebte den Kessel der Dampflokomotive mit sieben Einschlägen, vermutlich aus einer Maschinenkanone. Lokführer und Heizer wurden vom ausströmenden Dampf schwer verbrüht, der Heizer sogar tödlich. Brandgefahr ging von den nach Westen und Osten herausgeschleuderten Feuer aus dem Aschenkasten der Lok aus.⁷² Dem Bericht nach kam es dadurch nicht zu Entzündungen. Die „in der Nähe liegenden Soldaten“ werden Angehörige der Betriebsstoff-Verwaltungskompanie 991 gewesen sein. Dem Polizeibericht nach sorgten sie zwar mit für die Versorgung der beiden Schwerverletzten, mußten aber nicht löschen.

Einen Widerspruch gibt es hinsichtlich des Kalibers. Im Polizeibericht ist von 15 mm, bei NAß von 11 mm die Rede. Dagegen PEETERS: „Ich bin am folgenden Tag in den Dampfkessel gekrochen und habe dabei festgestellt, daß es eine Reihe von Einschüssen mit einem Durchmesser von 20 mm gab. Weil wir die Lok nicht verschrotten durften, haben wir in die Einschüsse Gewinde gedreht, auf der Werkbank 20 mm-Schrauben mit Linsenköpfen hergestellt und damit die Einschußlöcher abgedichtet.“

Verlegung des Treibstoffdepots

Im Oktober 1944 verlegte man das Treibstoffdepot zum Hülser Berg⁷³, und zwar mitsamt der weiß-ruthenischen Wachmannschaften⁷⁴.

Nach schweren Bombardierungen am 15.08. und 03.09.1944 war der Nachtjägerflughafen Venlo am 05.09.1944 aufgegeben worden⁷⁵. Damit gab es keinen Bedarf mehr für das Treibstoffdepot im Brachter Grenzwald. Zudem rückte der Erdkampf näher. Denn nach dem kombinierten alliierten Erdkampf-/Luftlande-Unternehmen „Market Garden“⁷⁶ konzentrierten sich die Kämpfe im Herbst 1944 zwischen Peel und Maas⁷⁷. Westlich der Maas hielt sich nur noch ein deutscher Brückenkopf auf einer Linie zwischen Maashees (Höhe Kevelaer) im Norden und Roermond im Süden⁷⁸.

„Als das Treibstoffdepot aufgelöst wurde, sind Tankwagen gekommen, die das Benzin weggefahren haben. Ob und wie es umgepumpt worden ist, habe ich nicht gesehen. Jedenfalls erinnere ich mich an die großen Tanks, die in Tarnfarben angestrichen waren. Das ist etwa um die Zeit herum gewesen, als der Nachtjägerflughafen Venlo aufgelöst worden ist.“⁷⁹

Auch wenn weder Heer noch Luftwaffe tatsächlich selber Tankzüge besessen haben sollten, können dennoch Tankklaster eingesetzt worden sein. Schließlich unterstand das Treibstoffdepot dem Wehrmachtsbefehlshaber Niederlande. In den Niederlanden gab es schon

Daß eine alliierte Maschine schon Ende März 1944 bei Tageslicht in unserem Raum erfolgreich und dem Anschein nach unbehindert auf die Jagd nach rollendem Eisenbahnmateriale begeben konnte, erstaunt schon. Mußte sie doch für An- und Abflug nicht allein durch den Sektor der 3. deutschen Jagdfliegerdivision im niederländischen Deelen. (s. GRÖHLER, S. 420) Sie befand sich zudem während des Angriffs im absoluten Nahbereich der drei Tag-Jagd-Staffeln, die am 23./24.01.1944 in die Venloer Heide verlegt hatten. Westlich dem Flughafen Venloer Heide vorgelagert waren deutsche Erkennungseinrichtungen, die nach heutigen Vorstellungen die alliierte Maschine zumindest beim An- und Abflug bemerkt haben müßten. Warum wurde das alliierte Flugzeug nicht in der Luft oder vom Boden aus (beispielsweise durch die 8,8 cm Flak-Stellung in Overhetfeld) bekämpft?

⁷² Dazu PEETERS: Bei einer Dampflokomotive ist der Druckkessel mit Wasser gefüllt, das Heizungsrohre umspült. Das Wasser im Druckkessel wird so erhitzt, daß sich der Aggregatzustand des Wassers von flüssig zu dampfend verändert. Am 30.03.1944 erhielt die Dampflokomotive Einschüsse im Druckkessel. Der Druck des ausströmenden Dampfes war so gewaltig, daß die Feuertür aufflog und heißer Dampf dem Bedienungspersonal entgegenschlug. Lokführer und Heizer erlitten dadurch schwere Verbrühungen, an denen der Heizer verstarb.

⁷³ Das Treibstoffdepot wurde also ebenso weit zurückgezogen wie auch der Gefechtsstand der deutschen Heeresgruppe B. Auch der neue Standort am Hülser Berg war verkehrstechnisch gut gewählt. Über den sog. Nordbahnhof in Krefeld gibt es eine spurgleiche Eisenbahnstrecke des sog. „Schluff“. Für die Endverteilung an die Truppe stand westlich des Rheins in alle Richtungen ein gutes Straßennetz zur Verfügung.

⁷⁴ Quelle: HAUSER, Kriegsende, S. 223

⁷⁵ S. DERIX II, S. 292 ff.

⁷⁶ Praktisch beendet am 26.09.1944.

⁷⁷ Quelle: van LIESHOUT, S. 46

⁷⁸ s. Skizze bei SCHUMANN/GROEHLER, S. 116

⁷⁹ Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggel-Bracht, gegenüber dem Verfasser bei der Ortsbesichtigung am 07.02.2001.

im September 1939 Tankzüge. „Ich habe damals mehrfach gehört, es handele sich um französische und holländische Beutestücke.“⁸⁰

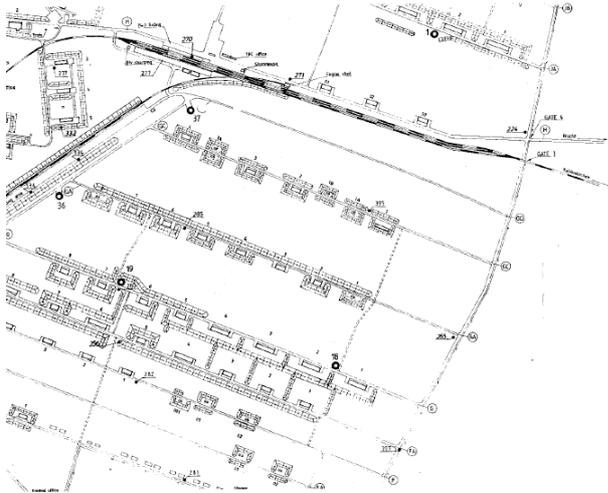


Abbildung 8 Gelände des ehemaligen Flugbenzindepots der deutschen Luftwaffe auf einem britischen Lageplan vom 15.02.1990/31.10.1995 (map09)

Es ist schon bemerkenswert, daß die Briten das Faßlagergelände des ehemaligen Flugbenzindepots trotz seiner verkehrsidealen Lage über all die Jahrzehnte ungenutzt ließen. Wußten sie, was sich dort im Boden verbirgt? „Obwohl zwischen Herbst 1948 und 1955 vermutlich alle Planungen über meinen Tisch liefen, habe ich bis heute nie gehört, daß es nördlich des Roermonder Weges ein Treibstoffdepot der deutschen Luftwaffe gegeben hat. Mir sind auch die dort befindlichen Erdbunker und Splitterschutzgräben nicht bekannt.“⁸¹ Daß ein an der Planung beteiligter Deutscher nichts wußte, kann bedeuten, daß auch die Briten nichts wußten – muß es aber nicht. Denn zum militärischen Alltag gehören Vorrang der Geheimhaltung und „wenn Ihr Vorgesetzter der Meinung ist, Sie müßten etwas wissen, wird er es Ihnen mitteilen.“

80

Augenzeuge Walter FEYEN, Johannesweg 6, Brüggen-Bracht, gegenüber dem Verfasser am 07.02.2001.

81

Interview mit Jakob Lückertz, Nettetal-Hinsbeck, am 10.10.2003.

