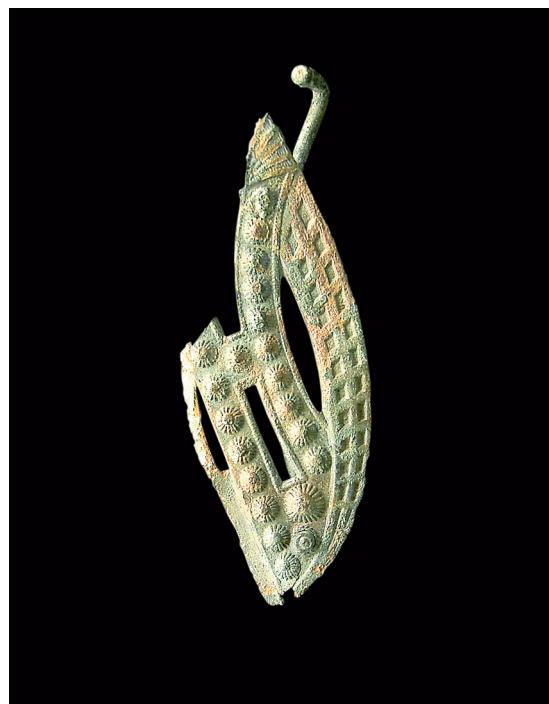


metrischen Blatt- bzw. Schlaufenform zusammen, die stilistisch auf den frühen Jugendstil verweist. Die kleinen Rosetten und rautenförmigen Punzierungen, in geschwungenem Verlauf und in unterschiedlicher Größe, wurden maschinell geprägt und nicht per Hand angebracht. Auch die rückseitige Gratbildung am inneren Bildkreis des scheibenförmigen Gürtelverschlusses unterhalb der Halbbögen (Abb. 152) zeugt von einer maschinellen Fertigung. In derselben Form dürften weitere Exemplare hergestellt worden sein. Antike Stücke wären gegossen und die Punzen manuell angesetzt. Vergleichbare Riemendurchzüge sind an antiken Gürtelbeschlägen nicht zu belegen. Die technischen Kriterien bestätigen den stilistischen Datierungsansatz, zu dem auch der Fundort passt. Er lag nämlich in der ehemaligen Dorfbebauung an der Hauptstraße, wo in Verbindung mit dem Abbruch der Wohnhäuser Ende der 1990er Jahre intensive Erdbewegungen erfolgten und der Kampfmittelsuchdienst neuzeitliche Hausbrunnen räumte, in die verlagerter Abfall entsorgt worden war. Aus diesem Kontext stammen die beiden Fundstücke.

Die Nymphe Arethusa hat nicht nur zur Schöpfung der berühmten Münzbilder beigetragen, die bereits in der Antike kopiert wurden, sondern auch Maler und Musiker der Neuzeit inspiriert. In Gemälden und Opern des 18. und 19. Jahrhunderts wurde das



154 Inden-Altendorf.
Gürtelspange aus
Bronze, Vorderseite.
M. 1:1.

Thema aufgegriffen. Der Kopf der Arethusa war Sinnbild unvergänglicher Schönheit, auch fern der antiken Quelle, wie das außergewöhnliche Fundstück aus Inden zeigt.

NETTETAL, KREIS VIERSEN UND STRAELEN, KREIS KLEVE

Der Nachtjägerflugplatz Venloer Heide

Der Nachtjägerflugplatz Venloer Heide gehört mit seinen umfangreichen Hinterlassenschaften zu den herausragenden militärgeschichtlichen Denkmälern im Rheinland aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Im deutsch-niederländischen Grenzraum von Venlo, Straelen-Herongen und Nettetal-Leuth entstand seit Oktober 1940 einer der größten Fliegerhorste der deutschen Luftwaffe in Westeuropa.

Seine Errichtung steht im Zusammenhang mit dem Überfall auf die benachbarten westeuropäischen Staaten während des Zweiten Weltkriegs. Trotz systematischer Zerstörung nach 1945 sind noch zahlreiche Relikte dieser Anlage in Form von Bauten, Ruinen, Betonfundamenten und Erdaufschüttungen erhalten. Da Belange der Bau- und der Bodendenkmalpflege bei der Unterschutzstellung des Nachtjägerflugplatzes tangiert waren, wurde zur Vereinfachung des Eintragsverfahrens ein gemeinsamer Antrag beider Fachämter gestellt.

Seit 1883 bestand ein militärisches Übungsgelände auf der „Grotte Heide“. Ab 1913 nutzten Flugzeuge der königlich-niederländischen Luftmacht zunächst den Platz als Ausweich- und Notlandeplatz. Am 1.10.1940 begannen die Arbeiten zum Ausbau eines Nachtjägerflugplatzes durch das Luftgaukommando VI (Holland), im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums. Überwiegend niederländische Arbeitskräfte wurden über das „Reichskommissariat für die besetzten Gebiete“ in Den Haag angeworben, zeitweise waren 15 000 Arbeiter beschäftigt. Bis März 1941 entstand auf niederländischer und deutscher Seite ein Flugplatz mit drei Landebahnen, zwei mit einer Länge von 1450 m und eine mit einer Länge von 1200 m. Die Landebahnen waren 50 m breit und bestanden aus Beton und einer Auflage aus Teer und Harz sowie einem grünen Tarnanstrich.

Weitere Anlagen zur Infrastruktur des Flughafens, etwa Mannschaftsunterkünfte, die Kantine u. a., lagen

Wolfgang Wegener

außerhalb der Hallenbereiche im Westen und Norden. Auf niederländischer Seite standen der Kontrollturm, die Kommandantur, Bereitschaftsräume und der Gefechtsstand. Nördlich des heutigen Grenzüberganges Straelen-Herongen lagen die Unterkünfte für die Soldaten und Flughafenarbeiter. Insgesamt waren bis zu 2500 Personen auf dem Fliegerhorst beschäftigt. Östlich der Landebahnen, überwiegend auf deutscher Seite, entstanden für die Nachtjäger zwei Hallenkomplexe bzw. Hangarbereiche, die unter Denkmalschutz gestellt wurden. Im nördlichen Komplex lagen auf deutscher Seite 47 Flugzeughallen verschiedener Bautypen. Im südlichen Komplex entstanden auf niederländischer Seite 21 und auf deutscher Seite 45 Flugzeughallen.

Zur Tarnung wurden die vorhandenen Wege als Rollbahnen genutzt und mit Ziegelsteinpflaster befestigt. Zwischen dem nördlichen und südlichen Hangarbereich lagen zur Sicherung mehrere Geschützstellungen, zur Flugsicherung ein Drehfeuer, ein Schießstand zur Einrichtung der Bordwaffen, Tanklager für die Flugzeuge, um nur einige Einrichtungen zu nennen. Stationiert wurde die I. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 1. 1943/44 kamen eine Staffel der Messerschmitt (ME) 163 und eine Staffel mit Heinkel (HE) 111-H 22 hinzu, die Flugbomben (V 1) zum Abschuss über den Ärmelkanal trugen.

Mitte August 1944 begannen die Alliierten Streitkräfte mit der systematischen Zerstörung des Flugplatzes. Am 15.8. und am 3.9. erfolgten schwere Bombardierungen durch die alliierten Truppen. Zwei Tage später war eine der zerstörten Startbahnen soweit repariert, dass die deutschen Flugzeuge den Platz verlassen konnten. Das noch verbliebene Material wurde abtransportiert und ab dem 17.9. die Anlagen des Flugplatzes gesprengt. Im Frühjahr 1945 nutzten amerikanische und britische Streitkräfte zeitweise die wie-

155 Venloer Heide. Nachtjägerflugplatz aus dem Zweiten Weltkrieg mit eingezzeichneten Befunden der Startbahnen und Flugzeughallen.

der hergerichteten Start- und Landebahnen. Nach dem Krieg verwendeten die benachbarten Anwohner die Ziegelsteine des Flugfeldes und der Hangars sowie die Wellblechabdeckungen der Hallen als willkommenes Baumaterial.

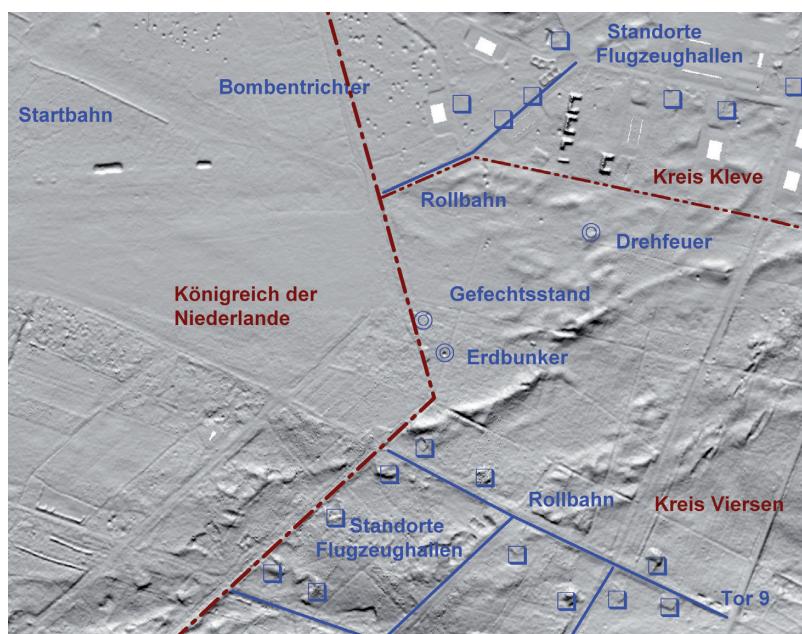
Im Klever Kreisgebiet liegen südlich von Herongen, im heutigen Bereich eines Bundeswehrdepots, die Fundamente und Ruinen zahlreicher Flugzeughangars und anderer Relikte, die im Zusammenhang mit dem Flugplatz stehen.

Das Gelände ist weitgehend mit Wald bedeckt, sodass davon auszugehen ist, dass sich das erhaltene Bodenarchiv in einem guten Zustand befindet. Südwestlich von Straelen, im Ortsteil Rieth, existieren noch etliche Gebäude, die zur Infrastruktur des Fliegerhorstes gehören, sowie ein aufgelassener Bunker. Der nördlich der Kreisgrenze gelegene Abschnitt des Flughafens im Kreis Kleve lässt sich in drei Bereiche gliedern: das heutige Bundeswehrdepot und die Areale nördlich und östlich davon. Innerhalb des Depots zeichnen sich an verschiedenen Standorten die Reste ehemaliger Flugzeughangars als Bodenplatten ab. Dabei lassen sich zwei Bautypen in verschiedenen Größen differenzieren: zum einen die Rundbogenhallen, zum anderen Hallen in Ziegelbauweise, die Bauernhöfen nachempfunden waren. Reste einer Rundbogenhalle mit Widerlager und Betonfundament liegen im nördlichen Teil des Depots.

Im Westteil sind in einem Waldgebiet mit vielen Bombentrichtern drei Unterstände einer Geschützstellung teilweise erhalten. Die Betonteile eines gesprengten Unterstandes liegen im Gelände verteilt, zwei weitere Unterstände sind noch weitgehend intakt. Gebaut wurden die Anlagen aus gegossenen, einzelnen Hohlblöcksteinen, die mit Beton verfüllt wurden. Zur weiteren Befestigung erfolgte eine Erdanschüttung bis zur Betondecke. Die Zugänge konzentrierten sich auf den Mittelpunkt der Stellung. In unmittelbarer Umgebung liegen weitere Erdbefestigungen in Form von ausgehobenen Gruben und aufgeschütteten Erdwällen.

Nach Nordwesten, zur heutigen Staatsgrenze hin, liegt in einem Bereich von Luftschutzgräben und Bombentrichtern ein erhaltener Munitionsbunker. Ein weiteres Feld mit Bombentrichtern schließt sich nach Süden an und ist auch auf den Laserscanningdaten des Landesvermessungsamtes zu erkennen (Abb. 155). Parallel zur Kreisgrenze erstreckt sich auf 240 m die Rollbahn zwischen den Flugzeughallen und den Startbahnen.

An einzelnen Stellen sind noch phosphorierte Ziegelsteine zu erkennen, die den Piloten auch bei geringem Licht die Mittellinie der Rollbahn anzeigen. Weitere Ruinen von Flugzeughallen liegen östlich des Bundeswehrdepots. Von den Hangars stehen noch einzelne Ziegelmauern und lassen sich so einzelnen Bautypen zuordnen. Keinem Hangar zuzuordnen sind Fundamentreste eines Gebäudes, das in funktionalem



Zusammenhang mit dem Flugplatz gestanden hatte und von dem mehrere Kabelschächte, Gebäudebereiche und ein Fliesenboden festgestellt werden konnten.

Nach Süden schließt eine alte Rollbahn an, an deren Südseite sich ein 1 m hoher Wall erhalten hat. Sie diente als Zufahrt zum Schießstand, auf dem die Bordkanonen der Jagdflugzeuge eingeschossen wurden.

Nach Südosten zur Bundesstraße hin stehen die Ruinen einer Flugzeughalle (Abb. 156) und die Reste einer Rundbogenhalle, bei der neben der Bodenplatte die Betonstützen der Widerlager und die Stahlbetonbögen erhalten sind. An der Rückseite liegen einzelne, verstürzte Ziegelmauerreste verstreut im Gelände.

Südlich des Bundeswehrdepots, im Kreis Viersen, erstreckt sich ein Bereich von ca. 800 x 1300 m, der zur ehemaligen Einflugschneise gehört. Hier sind ein Teil der alten Trassen und im Bereich des Drehfeuers eine Kuppe mit mehreren Bombentrichtern sowie einer künstlichen Eintiefung erhalten.

An der Staatsgrenze erhebt sich ein Hügel mit einem gesprengten Unterstand, einer weiteren Geschützstellung (Abb. 157). Auch hier ist die Bauweise gleichen Typs wie bei den oben genannten Stellungen. Einige Meter weiter östlich liegt ein Erdbunker. In diesem Bereich befand sich die Endstation der Eisenbahntrasse für den Transport von Treibstoff, Fliegerbomben und anderem Material. Das sog. Südlager erstreckte sich südlich der Linie Tor 9 – niederländische Grenze. Der vorhandene Weg wurde als Roll- und Zufahrtsbahn genutzt. Zu beiden Seiten standen einzelne Hangars. Innerhalb des ehemaligen Südlagers konnten 30 Flugzeughallen im archäologischen Befund erfasst werden, dabei handelt es sich mehrheitlich um Hangars in Ziegelbauweise. Identifiziert werden konnten nur drei Rundbogenhallen. Einzelne Hallen vom Typ „Bauernhof“ sind noch gut erhalten, sodass sie heute noch zum Unterstellen landwirtschaftlicher Geräte bzw. zu Wohnzwecken oder als Restaurant genutzt werden.

In einigen Bereichen sind die alten Rollbahnen heute im Wald anhand von Geländemarken zu identifizieren. Typisch sind eingeebnete Flächen mit begleitenden Geländekanten oder parallel verlaufenden Wällen.

Am Südwestende des Lagers befindet sich ein weiterer Hangar aus Ziegelsteinen, zu dem eine separate Rollbahn hinführt. Auch hier zeigen die begleitenden Wälle den Trassenverlauf an und führen auf den Hangar zu. Im Umfeld des Hangars sind noch einzelne Gruben und Erdbefestigungen erhalten.



Die Denkmalwürdigkeit des Nachtjägerflugplatzes Venloer Heide wird nicht dadurch beeinträchtigt, dass ein Großteil der Anlagen gesprengt oder zahlreiche Bereiche verschüttet bzw. überwachsen sind. Die erhaltenen Relikte erinnern an einen verhängnisvollen Abschnitt deutscher Geschichte: Sie sind Denk- und Mahnmal zugleich.

Literatur: M. GROSS u. a., Der Westwall. Vom Denkmalwert des Unerfreulichen. Führer arch. Denkmäler Rheinland 2 (Köln 1997).