

2 Düren-Distelrath.
Zeppelin LZ 107 vor der
Luftschiffhalle.

trug. Im Januar 1915 wurde der neue Stützpunkt in Betrieb genommen. Die Dürener Kreisbahn stellte einen Gleisanschluss für die notwendigen Transporte wie z. B. von Füllgas zur Verfügung. Während der zweijährigen Betriebszeit wurde das Gelände tatsächlich nur wenig frequentiert. Das Heeres-Luftschiff LZ 107 war hier stationiert und erhielt einen neuen Tarnanstrich und einen MG-Stand (Abb. 2). Am 16. Februar 1917 flog die LZ 107 den letzten Luftangriff eines Heeres-Luftschiffes auf Boulogne-sur-Mer an der Kanalküste. Die generelle Entscheidung der Heeresleitung, keine Luftschiffe mehr einzusetzen, führte zur raschen Aufgabe des

Stützpunktes. Er wurde nach 1917 demontiert; die brauchbaren Materialien verbrachte man nach Norderney zum Bau von Flugzeughallen.

Nur die Landwirte störten die mit teilweise zwei Metern Mächtigkeit äußerst massiven Fundamente im Boden. 1984 wurden sie durch einen ortsansässigen Tiefbauunternehmer abgebrochen und abtransportiert. Dennoch lassen sich heute noch exakt die Fundamente der Luftschiffstation ermitteln, welche die kurze, aber eindrucksvolle Epoche der Luftschiffahrt in Düren belegen.

C. Salewski M. A., und Dr. A. Dröger, Archiv AERONAUTICUM, Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum sei an dieser Stelle herzlich für Literatur und Fotos gedankt.

Literatur

C. Heeg, Erinnerungen an den Dürener Luftschiffhafen. Heimatjahr. Kr. Düren 1971, 34–37. – W. Meighörner (Hrsg.), Der Graf 1838–1917. Ausstellungskat. Friedrichshafen 2000 (Friedrichshafen 2000). – H. Offermann, Die letzten Zeugen verschwanden jetzt. Luftschiffhalle für Zeppeline stand vor fast 70 Jahren in Distelrath. Dürener Nachr. Nr. 209/08.09.1984.

Abbildungsnachweis

1 G. Amtmann †, Düren. – 2 Förderverein Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum Nordholz AERONAUTICUM e.V.

Ratingen, Kreis Mettmann

Der „Hilfszug Bayern“ – Standortrelikte einer Versorgungseinheit im Junkersbusch

Helmut Grau und Peter Schulenberg

Der „Hilfszug Bayern“ war vom Ursprung her eine voll motorisierte, weitgehend von leistungsgebundener Wasser- und Stromversorgung unabhängige, hochspezialisierte Versorgungseinheit, welche im Dritten Reich vor allem bei Massen- und Propagandaveranstaltungen der NSDAP in München, Nürnberg und weiteren Großstädten die Teilnehmer beköstigte. In dieser Zeit direkt der Reichspropagandaleitung unterstellt, verstand sie nach ihrer Aufspaltung in verschiedene Grup-

pen während des Krieges der Wehrmacht und der Organisation Todt.

Die Nachweise für ihre Einsatzorte zwischen 1939 und 1945 sind bisher sehr spärlich. Aus vereinzelten Archivakten geht hervor, dass sie in den letzten Kriegsjahren vor allem nach der Bombardierung größerer Städte (z. B. Hamburg, Düsseldorf und Wuppertal) zur Notversorgung der Einwohner mit warmen Mahlzeiten eingesetzt wurde. Durch Hinweise eines Anwohners konnten jetzt die Spuren

einer Stellung dieser Einheit im Junkersbusch bei Ratingen dokumentiert werden.

Das etwa 100×150 m messende, nach Westen leicht abfallende Areal wird im Süden durch die Kalkstraße, im Westen durch eine Geländekante und im Osten durch die Landstraße 139 begrenzt. Es ist dicht bewaldet und durch Unterholz und Bodendecker kaum zugänglich. In Absprache mit der Graf Spee'schen Forstverwaltung wurden die sichtbaren bzw. nur unter einer dünnen Humusschicht liegenden Befunde von ehrenamtlichen Mitarbeitern der Außenstelle Overath in den Umrissen freigelegt. Die Vermessung für einen Übersichtsplan erfolgte freundlicherweise durch Techniker der Stadtverwaltung Ratingen.

Die baulichen Reste der Stellung lassen sich in eine östliche und eine westliche Befundgruppe unterteilen. Sie orientieren sich etwa parallel zur Kreisstraße und zur Geländekante im Westen (Abb. 1). Die dreiteilige östliche Befundgruppe besteht aus einer rechteckigen, bis 5 cm dicken Betonbodenplatte von 11×9 m und den Resten einer umlaufenden randständigen Aussparung, auf der sich ein teilweise erhaltenes aufgehendes Mauerwerk aus Zementziegeln gründet. Im Südteil einer sich anschließenden Platte ist eine 1,20 m tiefe KFZ-Inspektionsgrube mit geziegelten Seitenwänden in den Untergrund eingebbracht. Falzartige Aussparungen an den Längsseiten zeigen an, dass sie mit Holzbohlen oder Metallplatten abgedeckt werden konnte. Von Westen her führen vier Betonstufen in die Grube. Sie ist noch heute mit Ölschlamm verfüllt und konnte daher nicht näher untersucht werden (Abb. 2).

An diesen Befund schließen sich eine mit einer Schlackenschicht verfüllte rechteckige Betonmauerung und eine quadratische Schotterfläche an. Die Funktion beider Stellen bleibt unklar.

Die westliche Befundgruppe gliedert sich in eine rechteckige, massive Betonbodenplatte von 25 m Länge und 10 m Breite sowie eine weitere, die nach Osten abgewinkelt und durch einen Zwischenraum getrennt gelegen ist. Beide sind mit einer umlaufenden Wand aus Beton bzw. Zementziegeln versehen. Eine verstürzte Zementziegelwand ist noch bis zu 1 m hoch bruchstückhaft erhalten. Auf dem Innenverputz der Wandfragmente hatte sich teilweise noch ein dunkelgrüner Anstrich erhalten.

Die Platten sind von einem System in den Beton eingegossener Rinnen durchzogen und untereinander verbunden. Ein beidseitiger Falz zeigt an, dass sie ursprünglich mit Bohlen, Gittern o. ä. abgedeckt werden konnten.

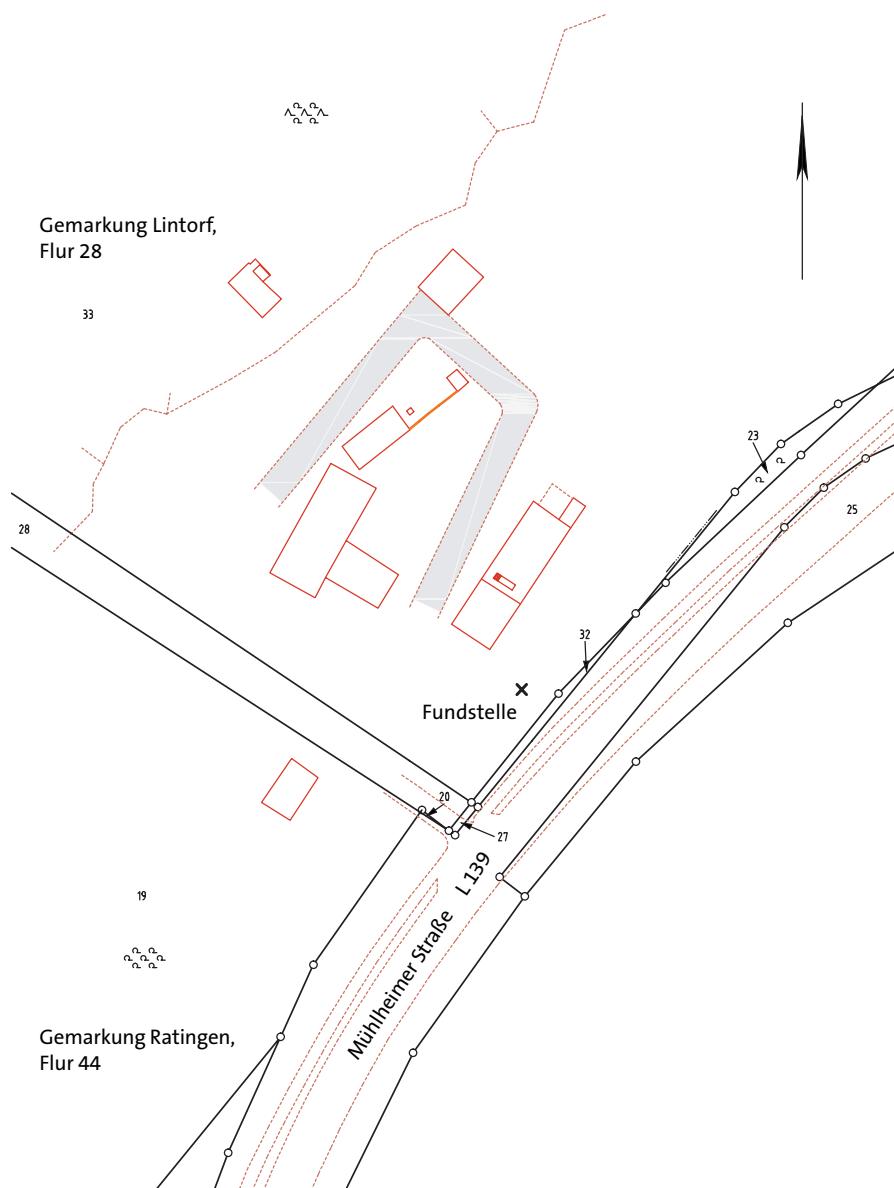
Die Rinnen haben ein gleichmäßig schwaches Gefälle nach Süden und entwässern über einen gemauerten, eisenarmierten Durchlass ins angrenzende Waldgebiet. Weitere Befunde, darunter Mauerzüge und das vollständige Fundament eines kleinen Kamins, ließen sich nicht unmittelbar

zuordnen. Sie stammen möglicherweise von Holzbauten.

Als nördlichster Befund des Untersuchungsgebiets, abgesetzt von den anderen, wurde eine Betonbodenplatte von $10,30 \times 8,20$ m freigelegt (Abb. 3). Sie ist von einem teilweise erhaltenen, angesetzten Betonriegel bzw. einem Zementziegelmauerwerk umgeben. Spuren von Aussparungen für Stützen hölzerner Barackenwände o. ä. fehlen. Eine v-förmige Rinne in Längsrichtung sowie eine breite Einfahrt lassen darauf schließen, dass sich hier eine Halle oder ein Zelt zur Reinigung von Geräten bzw. Fahrzeugen befand.

Von den Barackenstandorten deutlich abgesetzt liegt unmittelbar an der westlichen Geländekante ein Bunker aus Schalbeton. Der Treppenzugang zu dem unterirdischen Schutzraum und auch dessen nach Südosten ausgerichtete Türöffnung sind fast verschüttet, sodass eine Untersuchung aus Sicherheitsgründen nicht erfolgen konnte. Die Ausmaße

1 Ratingen. Die Stellung des „Hilfszugs Bayern“.





2 Ratingen. Noch heute mit Ölschlamm gefüllt: eine KFZ-Inspektionsgrube.



3 Ratingen. Die betonierte Grundplatte einer Baracke oder eines Zeltes.

des Schutzraumes lassen sich jedoch durch eine fehlende Erdüberdeckung nachweisen. Südlich der Kalkstraße und damit im Eingangsbereich der Stellung hatte sich innerhalb u-förmig angeordneter Splitterschutzwälle ein weiterer unterkellerter Gebäudegrundriss erhalten. Ein Zeitzeuge berichtete, dass hier im Eingangsbereich zur Stellung eine Baracke mit Betonwänden gestanden habe, die nach dem Krieg gesprengt oder demontiert wurde. Alle betonierten Standorte wurden durch eine breite, geschotterte Zufahrt erschlossen, welche einen Halbkreis innerhalb der Gesamtanlage bildete.

Der noch erhaltenen gemauerten KFZ-Inspektionsgrube nach ist die östliche Befundgruppe eher einem Werkstattbereich zuzuordnen, während die westlichen Betonbodenplatten mit einem System von Abwasserrinnen auf einen Produktionsbereich mit großem Wasserverbrauch schließen lassen.

Die meisten Fundstücke wurden unmittelbar vom Waldboden aufgelesen oder lagen in den betonierte Rinnen. Sehr viele Bruchstücke aus Drahtglas sowie Türscharniere, -riegel und Türschlösser sprechen dafür, dass die Stellung nicht nur provisorisch für kurze Zeit hergerichtet worden war. Es ist vielmehr, auch in Einklang mit den dokumentierten Befunden, durchaus mit hochgemauerten Bauten und Holzbaracken zu rechnen. Mehrere eiserne Deckel von Vorratskannen passen zu der Tätigkeit einer Versorgungseinheit.

Durch Nachforschungen im Ratinger Stadtarchiv und durch die Befragung von Zeitzeugen konnten einige Rätsel um den Autozug „Hilfszug Bayern“ in Ratingen und um die Zuordnung der Befunde gelöst werden.

Die Einheit war demnach von Juni 1943 bis zum Monatswechsel März/April 1945, unter Tarnnetzen und zusätzlich durch den Baumbewuchs gegen Aufklärungsflugzeuge geschützt, mit ihren Küchen-LKW im Junkersbusch stationiert. Die Unterbringung und Arbeit erfolgte in Zelten und festen Baracken. Gekocht wurden Eintopfgerichte für die Bevölkerung sowie für Zwangsarbeiter in Ratinger Industriebetrieben. Mehrere Zehntausend Essensrationen konnten pro Tag hergestellt werden. Die Eintöpfe wurden in große zylindrische Kanister und Kannen abgefüllt und entweder vor Ort verteilt oder in die betroffenen Städte der Umgebung gebracht. Kurz vor der Schließung des Ruhrkessels durch alliierte Truppen im April 1945 setzte sich die Einheit in Richtung Thüringen ab. Einige Glasflaschen mit englischsprachiger Prägung deuten auf eine zeitweise Weiternutzung des Platzes in der Nachkriegszeit durch britische Besatzungstruppen hin.

Literatur

H. Hinrichsen, Reichsautozug Deutschland und Hilfszug Bayern (Wölfersheim-Berstadt 1998) 19–34. – H. Pfeiffer/E. Meister-Schroer, Zwischen Selbstschutz und Luftkrieg. Ratingen 1935–1945. Ratinger Forum 7, 2001, 191.

Abbildungsnachweis

1 Stadt Ratingen, Vermessungsamt. – 2–3 P. Schulenberg, Düsseldorf.