

Leid und Schutz im Untergrund – die Tiefstollenanlage unter Dortmunds Innenstadt

Ingmar Luther,
Sandra Grunwald

Kreisfreie Stadt Dortmund, Regierungsbezirk Arnsberg

Abb. 1 Das Tiefstollensystem unter der Innenstadt von Dortmund. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs, zuletzt 2018 unter dem Hauptbahnhof, wurden immer wieder große Teile der Tiefstollenanlage undokumentiert zerstört (Kartengrundlage: Vermessungs- und Katasteramt Dortmund; Grafik: Untere Denkmalbehörde Dortmund/I. Luther).

Zwischen Westpark und dem Hauptbahnhof befindet sich unter Dortmunds Innenstadt das nach aktuellem Kenntnisstand weltweit größte zivile Luftschutzstollensystem (Abb. 1). Wahrscheinlich wurde bereits in den späten 1930er-Jahren mit dem Vortrieb begonnen. Sicher ist, dass mit Kriegsbeginn eine Intensivierung des Ausbaus einherging und 1943 die Zuständigkeit an die Organisation Todt und die technische Leitung an die Tiefbau- und Bohrfirma Deilmann aus Dortmund-Kurl überging. Spätestens seit diesem Zeitpunkt wurden fast ausschließlich Zwangs- und Fremdarbeiter für den Aus- und Weiterbau eingesetzt. 10 zu 1 betrug dabei das Verhältnis von Zwangsarbeitern zu den Deutschen, die als Aufsichtspersonal bzw. als gelernte Fachleute unter Tage tätig waren. Später wurden zudem sogenannte Instandsetzungstrupps der örtlichen Luftschutzleitung für die Arbeiten an dem System

herangezogen. In den letzten Kriegsmonaten wurde ein großer Teil der schriftlichen und zeichnerischen Dokumentation des Stollenbaus vernichtet. Die Frage, wie viele Menschen zur Arbeit unter Tage eingesetzt waren und wie viele dabei ihr Leben ließen, lässt sich daher nicht beantworten.

Der Tiefstollen wurde mittels Sprengung vorgetrieben. An zahlreichen Ortsbrüsten in dem sogenannten bauzeitlichen Stollenteil der späten 30er- und 40er-Jahre des 20. Jahrhunderts lassen sich die hierfür bereits erstellten Bohrpfeifen dokumentieren. Besonders erwähnenswert ist eine Ortsbrüst, die sich 4,5 m über der Stollensohle im Bereich eines unvollendeten Zugangs befindet (Abb. 2). Neben der originalen Arbeitsplattform fanden sich in einigen Bohrlöchern die Reste von Sprengstoffummantelungen, was für einen unplanmäßigen Abbruch der Arbeiten spricht. We-

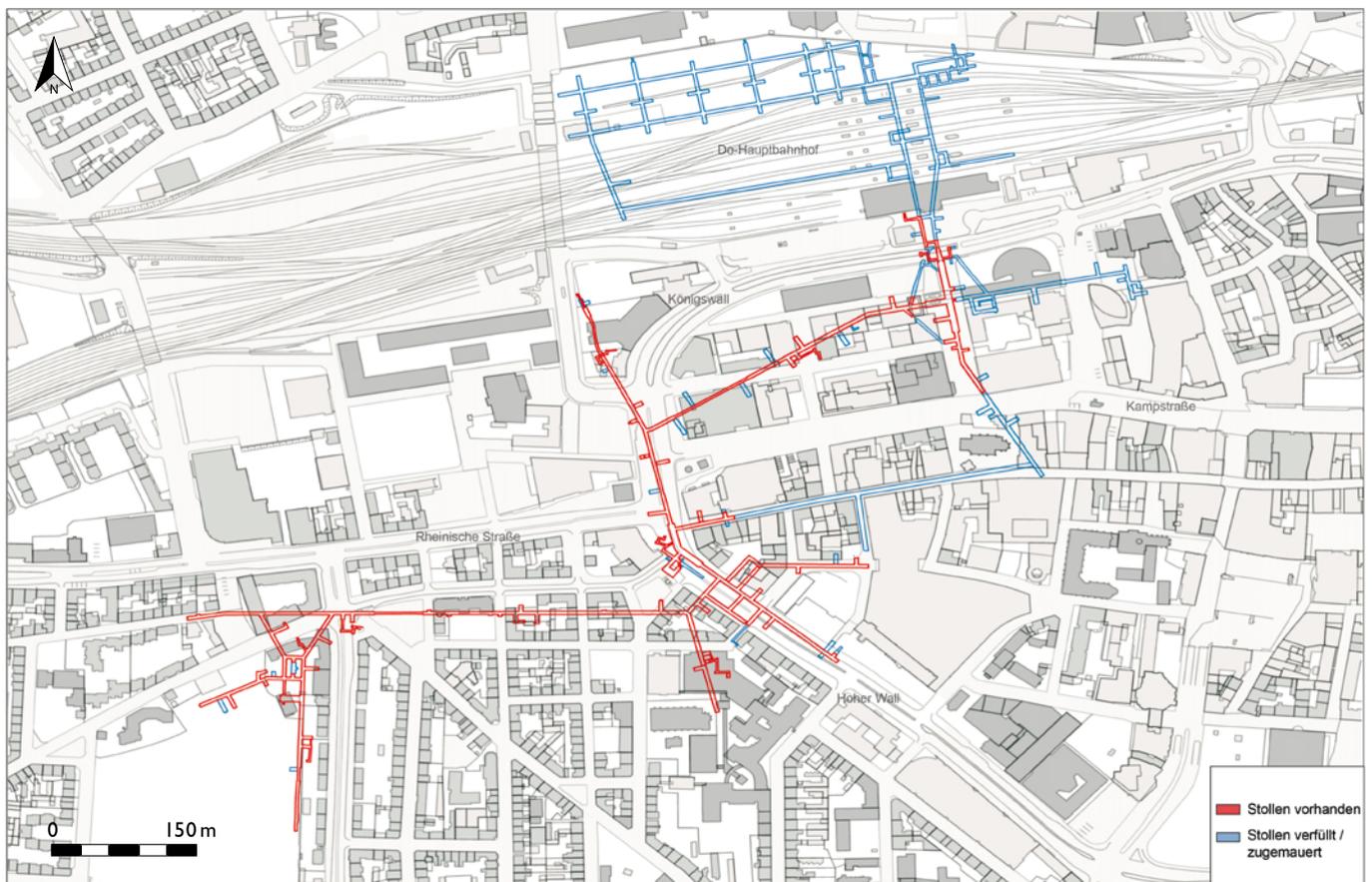




Abb. 2 Hier hatte man offensichtlich einen weiteren Eingang geplant. Immer wieder finden sich innerhalb des Tiefstollensystems Bereiche, in denen der Ausbau offensichtlich abrupt abgebrochen wurde (Foto: Dortmund-Agentur/R. Gorecki).

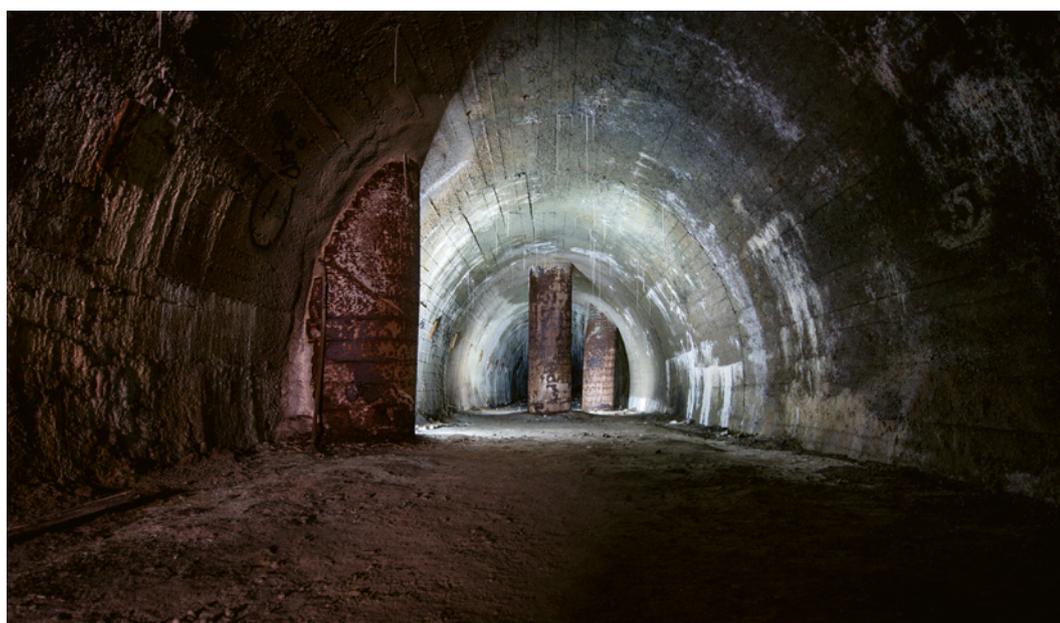


Abb. 3 Hunderte Meter verlaufen die einzelnen Gänge in eine Richtung, um dann in einer Sackgasse zu Enden (Foto: Dortmund-Agentur/R. Gorecki).

nige Meter von dem Befund entfernt wurde ein vollständig erhaltenes Bohrgestänge aufgefunden. Offensichtlich war die Erweiterung einiger Stollenteile für einen späteren Zeitraum vorgesehen, denn häufig reichte der Betonausbau unmittelbar an die Ortsbrust heran (Abb. 3). Vereinzelt lassen sich an solchen Stellen die Reste der Verschalung in Form teilverrotteter Hölzer erkennen, die zwischen dem nackten Felsgestein und der Betonverkleidung förmlich festgebacken sind. Für den Abtransport des Materials, das beim Ausbau anfiel, wurde eine Lorenbahn errichtet, von der heute wenige Schienenreste »unter Flur« zeugen.

Mit der Fertigstellung der Luftschutzanlage wäre ein Stollennetz unter der Innenstadt von Dortmund mit einer Länge von knapp 9 km entstanden, welches 80.000 bis 120.000 Menschen Schutz bieten sollte. Die Planung konnte bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges nicht vollständig realisiert werden. Dennoch bot das bis dahin bereits auf etwa 6 km Länge angewachsene Tunnelsystem vielen Dortmundern Schutz während der über 100 Luftangriffe der Alliierten auf Dortmund zwischen Mai 1943 und März 1945. Den für den Ausbau eingesetzten Zwangsarbeitern wurde es dagegen verwehrt, während

der Luftangriffe in den Stollen Schutz zu suchen. Teilweise dienten Teile der Stollen auch als längerfristige Bleibe während des Krieges, wenn die ursprüngliche Unterkunft zerstört war. Da fast 93 % der Innenstadt zerstört waren, lebten wegen der damit einhergehenden Wohnungsnot auch nach dem Krieg zahlreiche Menschen in dem Tiefstollensystem. Kleinere, noch unvollendete Abschnitte wurden unmittelbar nach dem Krieg wieder verfüllt und wenig später das gesamte Stollensystem nahezu vollständig entkernt.

Heute bietet sich dem Besucher eine zweiseitige Anlage. Während das Teilstück vom St.-Johannes-Hospital bis zum Westpark noch im »bauzeitlichen« Zustand verblieben ist, fanden in dem nördlichen Bereich der Tiefstollenanlage bis zum Hauptbahnhof in den späten 1970er- und 1980er-Jahren Ertüchtigungsmaßnahmen und damit eine großflächige Überprägung der ursprünglichen Luftschutzanlage statt. Die Planung sah vor, dass die Stollen ihre Funktion als öffentliche Zivilschutzanlage während des Kalten Krieges beibehalten. Die alten Stollenwände wurden dazu mit Rippenblech, Spritzbeton oder einer zweiten Betonhaut ausgekleidet und die Böden mit einer ebenen Betonschicht versehen. In der jüngeren Vergangenheit wurden teils große Stollenabschnitte undokumentiert und ohne vorherige Rücksprache mit der Stadtarchäologie verfüllt oder zugemauert. Auch durch illegale Befahrungen und damit häufig verbundenem Vandalismus wurde das System wiederholt beschädigt.

Besonders vor dem Hintergrund, dass zur Errichtung der Anlage vorrangig Zwangsarbeiter eingesetzt wurden, was den rücksichtslosen Umgang mit und die Unterdrückung und Ausbeutung von Menschen anderer Nationalität während des Nationalsozialismus widerspiegelt, sind diese Zerstörungen an der Luftschutzanlage ein untragbarer Zustand. Seit fast zwei Jahren dokumentiert die Stadtarchäologie daher das gesamte Tiefstollensystem (Abb. 4). Neben einer lagegenauen Vermessung wurde ein hochauflösender Scan geschaffen, welcher die Basis für eine virtuelle Befahrung mittels Augmented Reality bildet. Die wenigen verbliebenen Funde, wie beispielsweise Bohrgestänge, Lampenschirme, eine Krankentrage, ein Krankenbett, Glasflaschen aber auch Zeugnisse aus dem Zeitraum, in dem die Ertüchtigungsmaßnahmen durchgeführt worden sind, wie eine Bild-Zeitung von 1978, wurden geborgen. Eine vollständige Unterschützstellung der Anlage wird angestrebt.

Vergeblich versucht der Besucher heute beim Befahren der einzelnen Stollenröhren deren ursprüngliche Funktion zu erkennen. Infrastruktur wie Schlaf- und Sitzgelegenheiten, Notküchen und Sanitäranlagen waren als temporäre Einrichtungen aufgestellt worden. So dienten beispielsweise in kurzen Seitenarmen aufgestellte Eimer als Toiletten. Eine Ausnahme bildet hier lediglich die Toilettenanlage unter dem St.-Johannes-Hospital. Alle technischen Anlagen zum Betrieb des Luftschutzstollensystems wurden nach dem Kriegsende

Abb. 4 Dokumentation in 19 m Tiefe am Übergang von dem bereits ausgebauten Stollen zu einer Ortsbrust. Die Betonverkleidung reicht unmittelbar bis an den nackten Fels. Hatte man hier den Vortrieb zu einem späteren Zeitpunkt geplant? (Foto: Dortmund-Agentur/R. Gorecki).

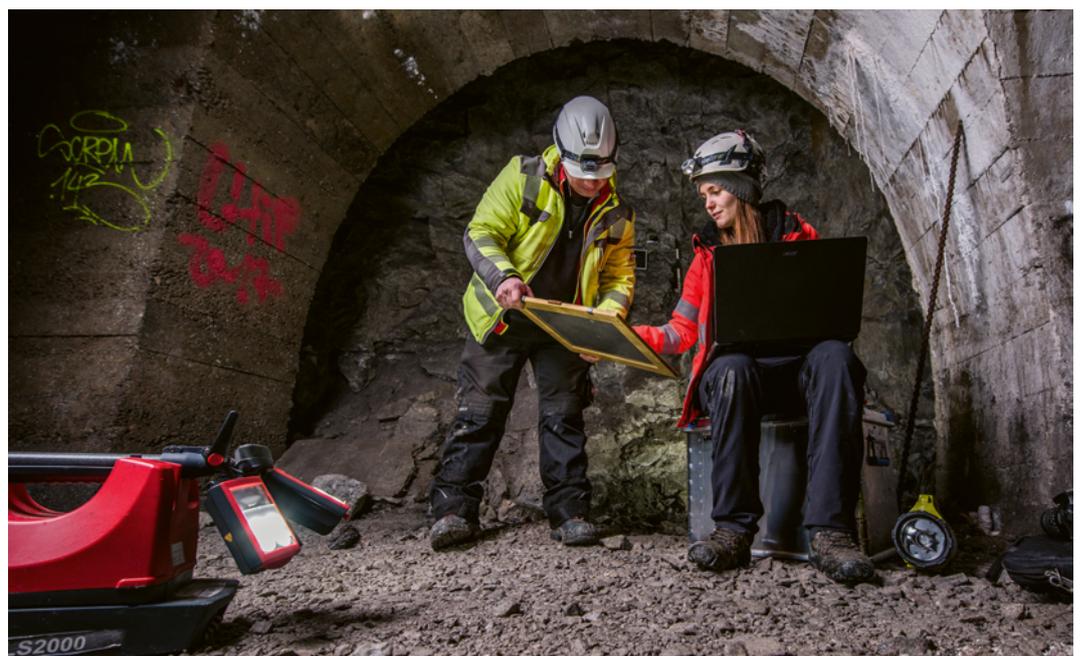




Abb. 5 Unmissverständlich prangt der Hinweis des Polizeipräsidenten an der Wand, den ein Ingenieur 1958 im Zuge einer Inspektion begutachtet. Noch heute finden sich diese Hinweise an fast allen Eingängen, die nicht durch Ertüchtigungsmaßnahmen der 1970er- und 1980er-Jahre überprägt wurden (Foto: Günter Zoll).

vollständig zurückgebaut. Die wenigen Hinweise vor Ort, wie Ansätze von Binnenmauern am Gewölbe, unterschiedliche Wandanstriche oder vereinzelte amtliche Hinweise an den Betonwänden wie »Platz für Ordner« oder »Abort« stellen die einzigen Anhaltspunkte auf die Funktion der einzelnen Räumlichkeiten dar (Abb. 5). Erst durch die »Verschneidung« dieser Indizien mit den wenigen noch erhaltenen Planunterlagen wird das Bild etwas klarer. Dort, wo heute zwei kleine, etwa 30 cm × 30 cm × 45 cm große Kammern in den Wänden sind, die ursprünglich einmal mit einer Eisentür verschlossen werden konnten und vor denen eine Ablage angebracht ist, war einst das Sprengstofflager. Ein Seitenarm, der überproportional mit Infrastruktur für Beleuchtung ausgestattet ist und in dem sich Ansätze von Binnenmauern erhalten haben, war während des Zweiten Weltkriegs ein Lazarettbereich.

Womöglich ist die Suche nach den wenigen noch lebenden Zeitzeugen aber das entscheidende Instrument zur Entschlüsselung der Funktionen der einzelnen »Räumlichkeiten« des Luftschutzsystems. Dabei sind die Berichte von Schutzsuchenden während der Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg ebenso wichtig, wie die Erzählungen von Arbeitern, die im Zuge der Ertüchtigungsmaßnahmen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts »unter Flur« tätig waren. Die persönlichen Geschichten sollen dabei helfen, die »nüchternen« Fakten des Tiefstollensystems besser zu verstehen.

Summary

The underground air-raid-shelter system beneath inner-city Dortmund is a prime example of a contemporary archaeology site. Although parts of the system have undergone massive changes since the end of the Second World War, it has still been possible to identify the various phases of construction, the sequence of engineering works required to build it, and the various different phases of use, and even to pinpoint the particular functions of certain areas. In order to protect this unique and important site from further destruction and to document it appropriately, the Department of Archaeology intends to list the entire underground shelter system as a protected structure.

Samenvatting

Het tunnelstelsel onder de binnenstad van Dortmund is een sprekend voorbeeld van een archeologisch object uit de moderne tijd. Hoewel sinds het einde van de oorlog sterk veranderd, zijn de verschillende uitbouwfasen, de daarvoor benodigde werkprocessen en de gebruiksfasen te herleiden en kan zelfs de functie van bepaalde deelgebieden achterhaald worden. Om dit unieke en belangrijke monument te behouden heeft de archeologische dienst het voornemen om het gehele bunker-tunnelcomplex wettelijk te beschermen.

Literatur

Ulrich Herbert (Hrsg.), Europa und der »Reichseinsatz«. Ausländische Zivilarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge in Deutschland 1938–1945 (Essen 1991). – Volkhard Knigge u. a., Zwangsarbeit: die Deutschen, die Zwangsar-

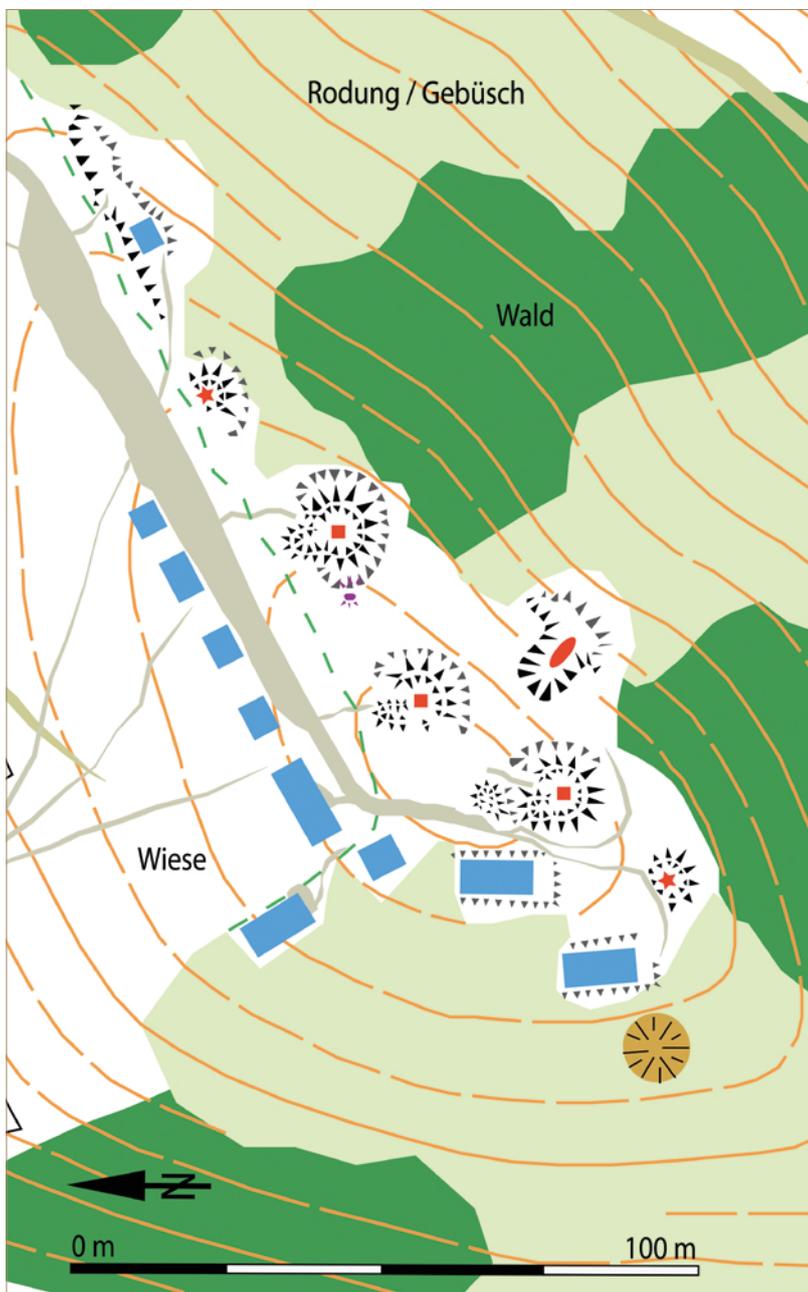
beiter und der Krieg. Begleitband zur Ausstellung im LWL-Industriemuseum Zeche Zollern (Essen 2012) – Stadtarchiv Dortmund (Hrsg.), Zwangsarbeit in Dortmund 1939–1945: Eine topographische Bestandsaufnahme (Essen 2019)

Ergebnisse der Prospektion von Flugabwehrstellungen im Umfeld der Stadt Hagen

Mirjam Kötter,
Johannes
Müller-Kissing

Neuzeit

Kreisfreie Stadt Hagen, Regierungsbezirk Arnsberg



Als die Untere Denkmalbehörde Hagen 2019 von dem Heimatpfleger und Ehrenamtlichen Horst Klötzer auf die noch gut erhaltene Flugabwehrstellung (im Folgenden Fla-Stellung) auf dem Kuhlerkamp aufmerksam gemacht worden war, stand fest, dass es sich hierbei um das erste offiziell als Denkmal einzutragende Relikt des Zweiten Weltkrieges in Hagen handeln würde. Bis dato war zwar bekannt, dass es auf dem Stadtgebiet noch zahlreiche solcher Überreste aus Kriegszeiten gibt, allerdings sind längst nicht alle so gut überliefert. Die Stellung auf dem Kuhlerkamp wurde mit ihren sehr gut erhaltenen Elementen 2020 unter Denkmalschutz gestellt.

In der praktischen Bodendenkmalpflege führt der Schutzstatus nach dem Gesetz dazu, dass eine bessere Handhabung durch die Denkmalbehörden möglich wird. Für Maßnahmen, die zum Beispiel die Bewirtschaftung des Waldes und der Wiesen, in deren Umfeld die Fla-Stellung liegt, betreffen, ist nun eine denkmalrechtliche Erlaubnis notwendig. Hierdurch können gewisse Lenkungsmaßnahmen seitens der Bodendenkmalpflege angestoßen werden, in deren Folge der Schutz und die wissenschaftliche Untersuchung des Bodendenkmals sichergestellt sind.

Im Berichtsjahr konnte dann ein Großteil der noch erhaltenen Fla-Stellungen im Raum Hagen dokumentiert werden. Dabei bestätigte sich die Vermutung, dass das Stellungssystem auf dem Stadtgebiet wegen der topografischen Lage seiner Einzelpositionen, die Bauaktivitäten ausschloss, zu den am besten erhaltenen in Westfalen-Lippe zählt. Nach der Prospektion veranlasste die Stadtarchäologie Hagen 2021 eine Notgrabung auf der Fla-Stellung Kuhlerkamp, die mit 40-mm-Bofors-Maschinenkano-