

Bau der Schuppen (Allgemeines)

Das Kriegsministerium in Berlin hatte im Herbst 1916 für die Lagerung von Nahkampfmitteln einen Bedarf von 80.000qm Lagerfläche errechnet. Das war die Fläche, um den Bedarf an Nahkampfmitteln für 1½ Monate decken zu können.

Die 80.000qm sollten auf drei noch zu bauende Nahkampfmitteldepots gleichmäßig verteilt werden. Das entsprach einer Lagerfläche je Nahkampfmitteldepot von ca. 27.000qm. Diese Größe sollte auch das Nahkampfmitteldepot Hembergen erhalten.

Die Planer in Berlin legten für **alle drei Depots** folgende Schuppentypen und deren Anzahl fest:

Schuppentyp	Lagerfläche je Schuppen	Anzahl	Gesamtfläche
A	70qm	168	11.760qm
B	300qm	24	7.200qm
C	500qm	16	8.000qm
Gesamt			26.960qm ¹

Im Erlaß des Kriegsministeriums vom November 1916 steht u.a. die Auflage: „Auf Erhaltung von Fliegerdeckung,² so solche vorhanden, bzw. auf Schaffung einer Markierung durch Bepflanzung, möglichst mit Laubbäumen, ist Bedacht zu nehmen.“³ Das Militär-Neubauamt ließ deshalb - soweit die vorhandenen Bäume nicht hinderlich waren -, diese in Nähe der Schuppen stehen.

Bauausführungen⁴ nach Vorgabe durch das Kriegsministerium vom 2. November 1916

- Die Gebäude sind in Bims- oder Schlackenbeton- oder Schwemmstein⁵ massiv zu bauen, Lagerraumhöhe im Lichten 2,5 bis 3,0m bis zur Traufefette
- Baumbestand ist möglichst zu schonen
- Die Schuppen innerhalb der einzelnen Gruppen möglichst unregelmäßig zu stellen
- Die Zündungsschuppen sind so aufzustellen, daß eine Umwallung nachträglich hergestellt werden kann. Zunächst ist davon Abstand zu nehmen⁶
- Blitzableiter⁷
- Elektrische Beleuchtung: [...] Für genügend große Blendschirme gegen den Himmel ist Bedacht zu nehmen
- Bei der Planierung ist zu berücksichtigen, daß die Schuppenböden so hoch über die Gleishöhen gehoben werden müssen, als es zur Erleichterung des Ladegeschäftes zweckmäßig ist⁸
- Fußboden in Beton, seitliche Laderampen⁹ auf einer Seite (Gleisseite). Die Träger oder Stützen aus Eisen oder Eisenbeton.

¹ Das entspricht einer Größe von etwa 5 Fußballfeldern.

² Der Flugzeugbau steckte noch in den Kinderschuhen, obwohl Frankreich bereits einen enormen Vorsprung im Flugzeugbau (mehrere Atlantikflüge konnten erfolgreich getestet werden), während das deutsche Militär 1912 sich in verstärktem Maße um das Flugwesen kümmert, ist die Bewaffnung von Flugzeugen zu Kriegsbeginn noch nicht gelöst. Dennoch entscheidet man sich in Berlin, gegen den Feind von oben, Maßnahmen zu ergreifen, um Projekte dieser Art vor der Vernichtung zu schützen [...] [Reichsarchiv KW]

³ Es wurden nur soviel Bäume gefällt, wie Platz für den Bau der Schuppen und Gleisanlagen nötig war.

⁴ Der Stand der Bauausführungen nach Einstellung der Arbeiten im Jahr 1919 ist unter dem Thema „Damals+Heute“¹ „Heute“, Kapitel „Blöcke A-D“ zu entnehmen.

⁵ Der Minister für öffentliche Arbeiten, Berlin, gab Grundsätze für die Verwendung von Schwemmsteinen zu Bauzwecken im 1916 bekannt: „[...] Zur Mauer auf der Außenseite sind Schwemmsteine mit Mörtel zu verputzen oder mit anderen wetterfesten Baustoffen zu verkleiden. Bei unbelasteter Mauer genügt eine Stärke von 1 Stein. Ausgeschlossen ist die Verwendung von Schwemmsteinen zur Herstellung von Fundamenten. Zur Ausführung kann Portland- und / oder Eisenportlandzement verwendet werden. Bei Eisenportlandzement werden die Bruchstellen hellgrün bis dunkelblaugrün.“

⁶ Dabei blieb es auch: Die Zündungsschuppen wurden nicht gebaut.

⁷ Auszug aus ‚Gebäudeblitzschutz‘, eine Broschüre von Prof. Dipl. Ing. S. Rüppel, Frankfurt a.M.: ‚Ausführung von Blitzableitern: Bei Verbindungen legt man den Hauptwert auf genügend Berührungsflächen und mechanische Befestigungsflächen und mechanische Festigkeit, nicht Lötung. Die Verlegung der Dachleitungen erfolgt auf niedrigen Stützen oder auf den Gebäudeteilen aufliegend. Bei jedem Gebäude werden in der Regel wenigstens zwei Ableitungen zu Erde verwendet. Als Material ist dem früher vorgeschriebenen Kupfer das Eisen als gleichwertig an die Stelle gestellt worden. Ebenso werden die metallischen Gebäudeteile als Leitungen benutzt. Der Blitzableiter besteht aus Auffangvorrichtungen (Sind emporragende Metallkörper oder Leitungen) und Gebäudeleitungen (Bilden eine zusammenhängende metallische Verbindung der Auffangvorrichtung mit den Erdleitungen, sie sollen das Gebäude, namentlich das Dach möglichst allseitig umspannen und von der Auffangvorrichtung auf den zulässig kürzesten Wegen zur Erde führen). Erdleitungen (Sind metallische Leitungen, welche sich an den unteren Enden der Gebäudeleitungen anschließen und in den Erdreich eindringen. Sie sollen sich möglichst weit ausdehnen). Als Material soll für die Gebäudeleitungen Kupfer, Eisen oder Zink verwendet werden. Die Halter sind in Abständen von 1-2 Meter anzubringen. Als Material für die Halter ist verzinktes Eisen oder Kupfer zu verwenden. Erdleitungen wie Gebäudeleitungen, wenn Kupfer, nicht unter 2mm Dicke.“

⁸ Trotz dieser eindeutigen Vorgabe gingen im Juni 1917 die Planer in Münster noch von einer Rampenhöhe von 0,53m statt 1,10m aus. Das hätte bedeutet, daß jeder Korb und jede Kiste mit Munition hoch- bzw. hätte heruntergehoben werden müssen.

⁹ „Die Rampenlänge richtet sich nach der Anzahl der gleichzeitig zu beladenden und entladenden Wagen. Seitenrampen dürfen nicht höher als 1,10m sein“, so steht es im § 24 der B.O.

Weitere Einzelheiten, mit denen die Schuppen ausgestattet sind

Gewerke	Beschreibung	Anzahl		
		Typ A	Typ B	Typ C
Blitzschutz-Auffangstange Höhe ca. 8m (incl. 2,35m im Erdreich)	4,75m vom Schuppen entfernt	1	1	1
Blitzschutz-Erdleitung	4m vom Schuppen entfernt	1	1	1
Blitzschutz-Leitungsaufsätze auf Schuppen		3	3	7
Eingangstor zum Schuppen, 2-flügelig	Breite 1,80m/Höhe 2,20m	1	3	5
Eisenbetonpfeiler in Außenwänden	Breite 0,25m, Tiefe 0,45m Im Erdreich gemauert, hier 0,85m breit	4	14	22
Eisenbetonpfeiler mittig	Konisch von 0,35m oben bis 1,98m im Erdbereich breit, Tiefe 0,30m ¹⁰	-	6	10
Eisenjalousie über dem Tor	Verstellbar	2	6	10
Fenster ¹¹ Breite 0,80m/Höhe 1,34m	Links	1	2	2
Fenster dto.	Rückseite	1	7	11
Fenster dto.	Rechts	1	2	2
Fenster dto.	Schienenseite	-	4	6
Planierte Erd-/Sandfüllung	Darauf liegt der Schuppenboden	Bei allen Schuppentypen		
Lüftungsklappen Breite 0,25m x 0,25m	Für vier Wände oberhalb des Schuppenbodens	16	24	?
Lüftungsklappen Breite 0,10m x 0,10m	Unterhalb des Schuppenbodens	8?	?	?
Raumhöhe	Schienenseite	3,35m	3,35m	3,35m
	Rückseite	3,00m	2,85m	2,85m
Schlackenrohrbausoockel unter Rampe	Breite 0,38m, Anzahl Wände	2	1	1
Schlackenrohrbausoockel unter Schuppenfußboden	Breite 0,38m, Höhe 0,90m Anzahl Wände	4	4	4
Schwemmsteinmauerwerk, z. Teil verputzt	Breite 0,25m, Anzahl Wände	4	4	4
Treppenaufgang zur Rampe	(5-/6-stufig)	1	2	2
Überdachung der Rampe Jeder Dachüberstand liegt auf zwei Eisenbetonträgern	Breite 4m, Tiefe 1,50m	1	3	5

Die Entwürfe für die drei Schuppentypen wurden vom Intendantur- und Baurat in Berlin erstellt und vom Militär-Neubauamt in Münster auf hiesige Belange modifiziert. Details zur Konstruktion wurden noch bis Mitte Dezember 1917 zwischen Münster und Berlin ausgetauscht. Zuständig in Berlin war Oberstleutnant und Abteilungschef Seiler.

Zementverarbeitung

Der Minister der öffentlichen Arbeiten am 22.11.1917: „Hochofenzement muß trocken und zugfrei gelagert werden und möglichst frisch verarbeitet werden, das ist bei Eisen- und Portlandzement nicht der Fall. Der Hochofenzement ist grober als der Eisen- und Portlandzement.“ Portlandzementwerke waren in Ennigerloh, Beckum und Neubeckum.

Anlegen von Kalkgruben

Es ist davon auszugehen, daß der zu verarbeitende Kalk für das Mauerwerk in größeren Blöcken angeliefert und in Kalkgruben bis zur Verarbeitung zwischengelagert wurde, um nach dem Löschen eingesetzt werden zu können.^{12 13}

¹⁰ Maße aus dem ehemaligen Schuppen Typ C, C 85.

¹¹ Von der Schienenseite aus gesehen.

¹² „Auf drei Grundstücken im Block D waren Kalkgruben, in der Größe von ca. 3 x 3 Meter, die aus der Zeit des Depotbaus stammen müssen. Hier wurde wahrscheinlich Kalk für den Bau der Schuppen gelöscht. Die Gruben dienten später als Teiche. Standorte: Sperling (D11), König (D31) und (D35/36).“ [Sperling]. Bei Gauselmann im Block A war ebenfalls eine Grube.

¹³ Es ist durchaus denkbar, daß Kalkgruben in den Depots gegraben worden sind. Das hat man früher immer so gemacht, und zwar draußen, weil es zu gefährlich war, Kalk innerhalb eines Raumes zu löschen. Ein chemischer Prozeß schloß sich an, und wenn zuwenig Wasser hinzugegeben wurde, konnte es sein, daß der Kalk explodierte. Deshalb wurde das Löschen (Wasser zum Kalk dazugeben) außerhalb von Räumen gemacht. Kalk wurde in größeren Brocken angeliefert. Zement war noch in den 50er Jahren sehr kostbar. Der Kalk hieß auch Brennkalk. [Ludwig Hölscher]

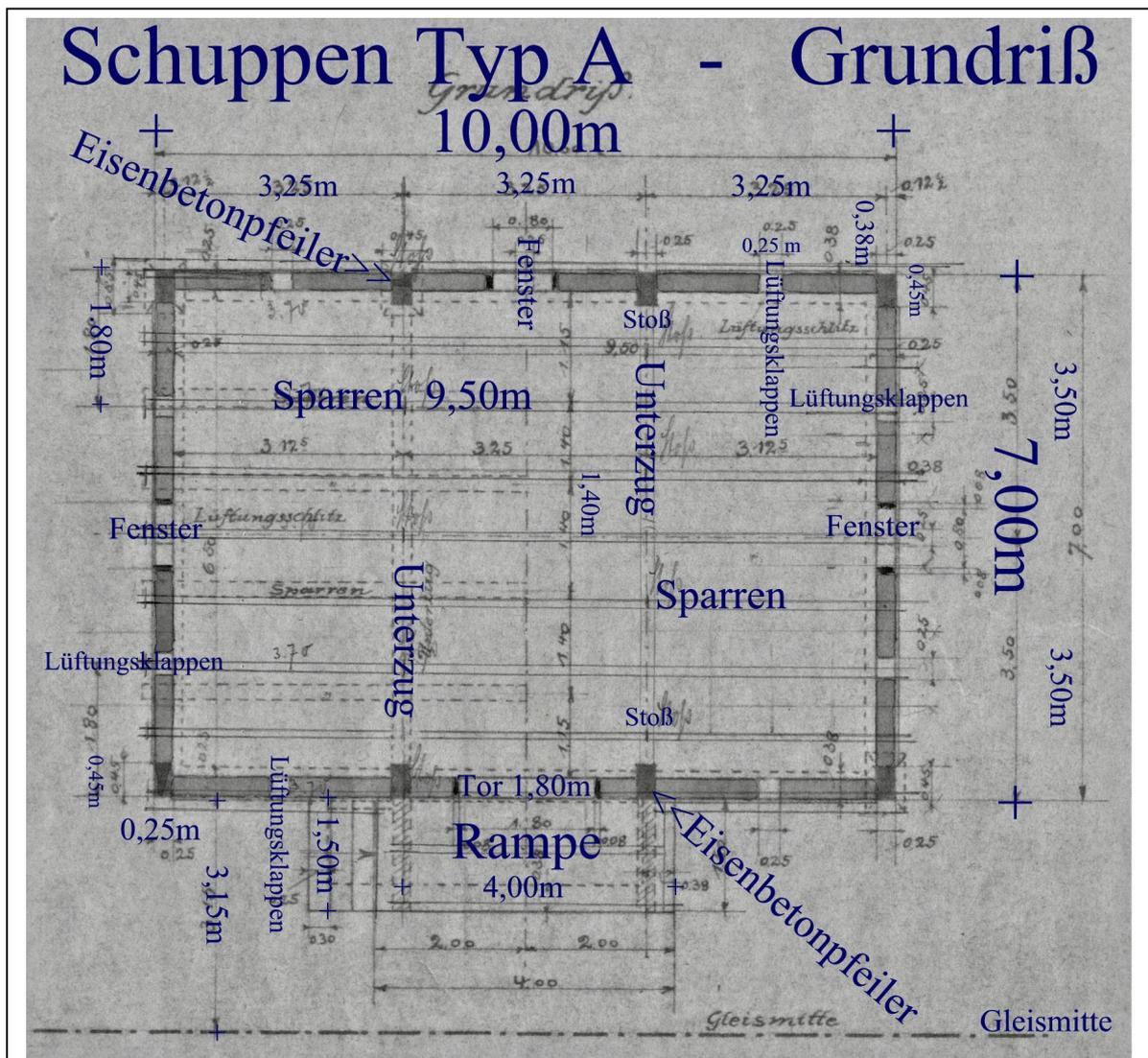
Wasserstellen

Der Bau von Wasserstellen zur Versorgung der Arbeiten mit Wasser für die Arbeiten zur Erstellung der Schuppen: Im Vermerk vom 30.4.1928 heißt es: „Auch sind in allen Gruppen Wasserlöcher vorhanden, worin immer Wasser ist.“ Das könnte heißen, daß nicht ausgemauerte Brunnen, sondern Wasserlöcher ausgehoben wurden, um dieses Element zum Mauern zur Verfügung zu haben. Und da das Reckenfeld ein Wasserloch war, brauchte man nicht tief zu graben, um ständig Wasser „zu finden“.

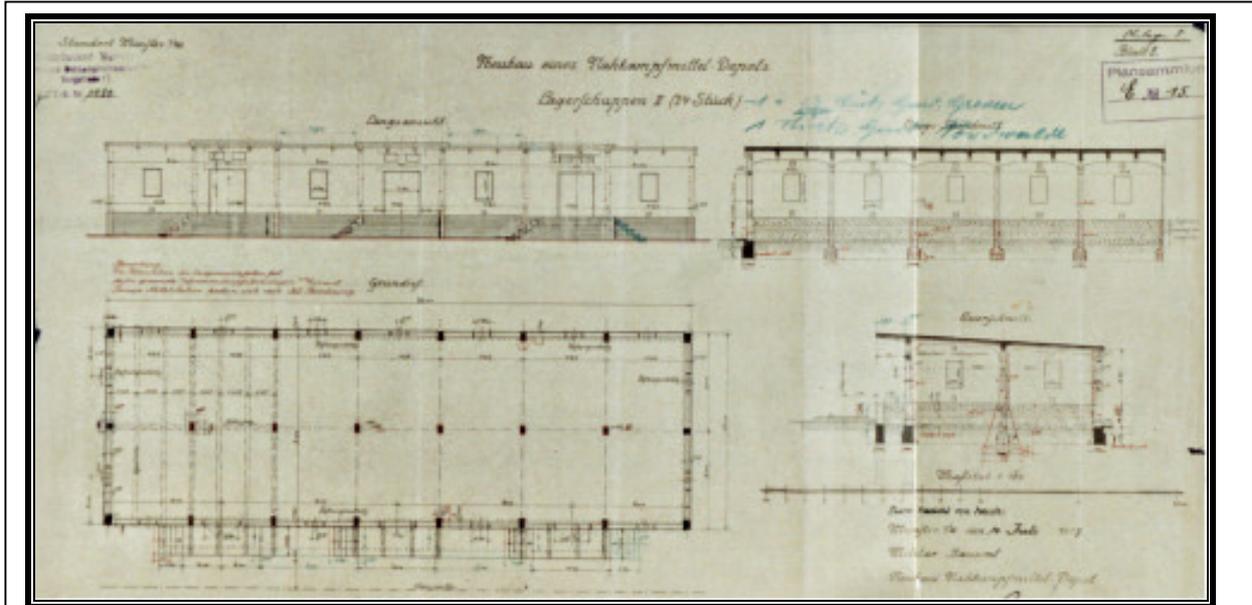
Sonstiges

Auf die Frage, weshalb wurden neben den 168 kleineren, auch 24 größere bzw. 16 noch größere Schuppen gebaut, hatte ich zunächst keine schlüssige Antwort. Unterlagen darüber konnte ich nicht ausfindig machen, und so habe ich die Angelegenheit zur Seite gelegt. Bis ein Hinweis aus einem Fachbuch mich darauf brachte: Es hatte eisenbahntechnische Gründe, verbunden mit der Möglichkeit, größere Mengen Munition gleichzeitig ein- bzw. ausladen zu können. Denn vor einem 30m-Schuppen konnten drei Waggons und bei einem 50m-Schuppen sogar fünf Waggons abgestellt werden. So war es möglich, das Beladen eines Munitionszuges mit zehn Waggons aus vier Schuppen gleichzeitig ausführen zu können. (Siehe Grafik).

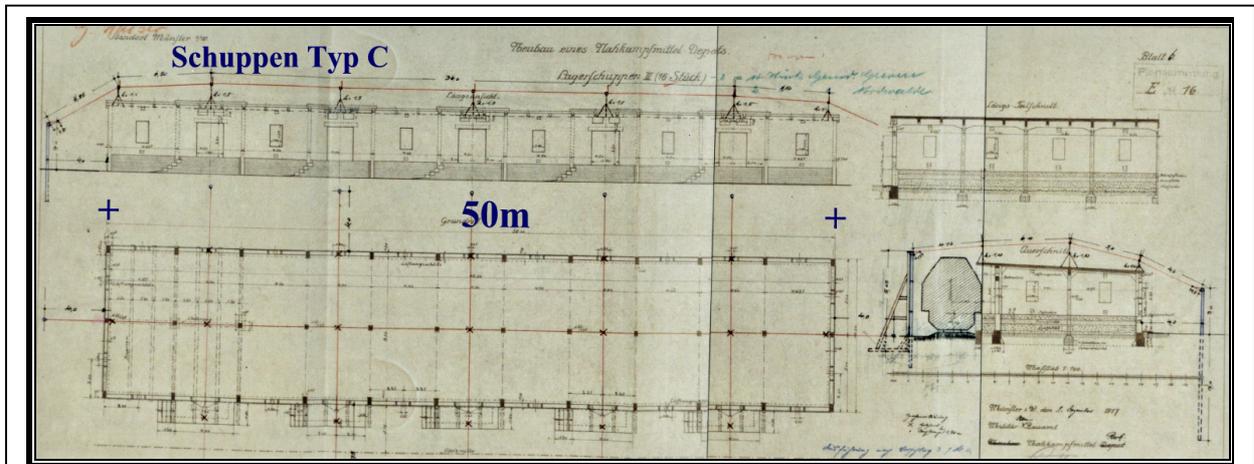
Und noch eine Erklärung zu den unterschiedlichen Schuppengrößen: Massengüter, und das waren zu dieser Zeit, Hand- und Stielhandgranaten sowie Sprengkapseln wurden wahrscheinlich für die 30- und 50m-Schuppen vorgesehen. Geringere Bestände, wie für die unterschiedlichsten Minen- und Granatenarten könnten für die 10m-Schuppen bestimmt gewesen sein.



Grundriß Schuppen Typ A [StaG]



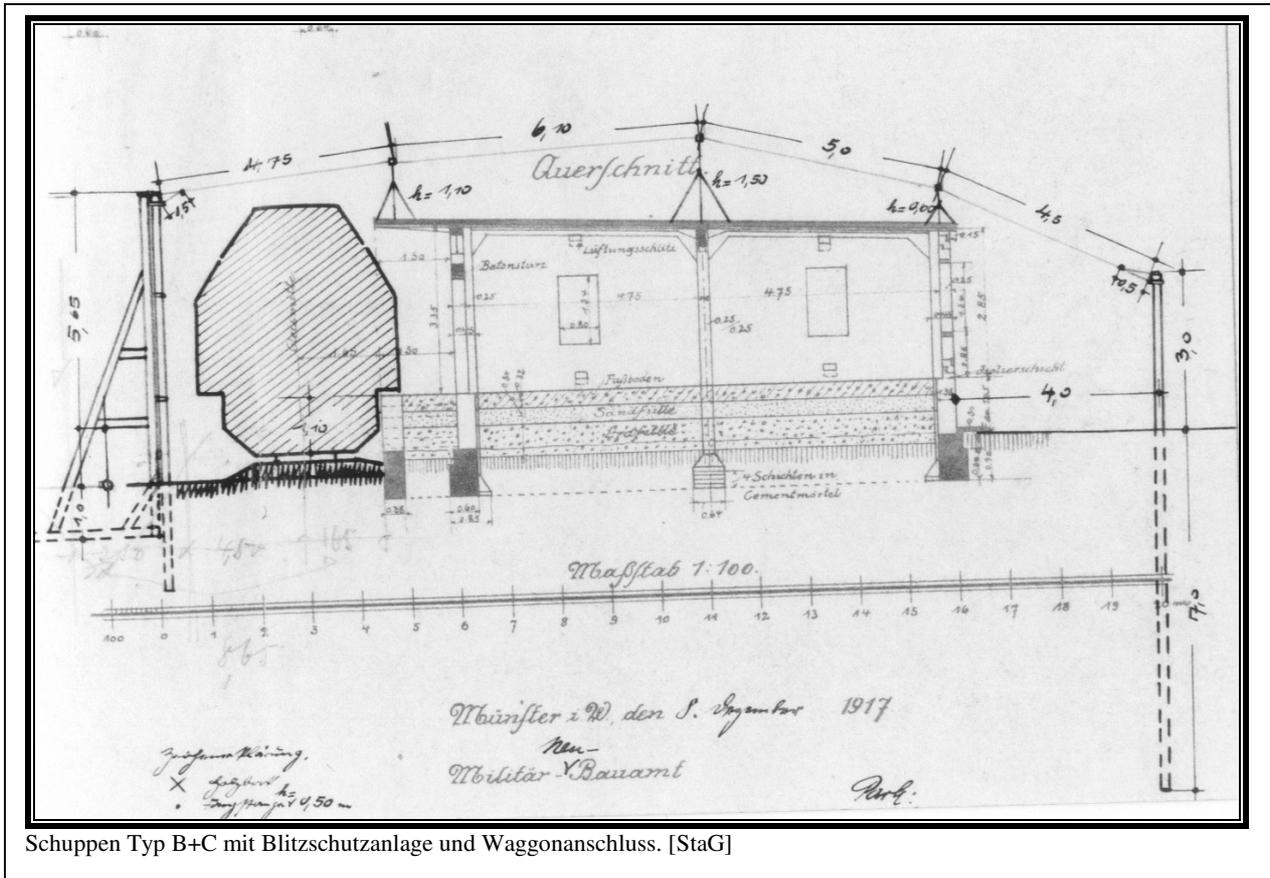
Schuppen Typ B mit 300qm Lagerfläche [StaG]



Schuppen Typ C mit 500qm Lagerfläche. [StaG]

Alle Schuppen erhielten entsprechend ihres Standortes in den Depots ‚Nummern‘.¹⁴

¹⁴ Rudolf Bæhr in den Reckenfelder Mitteilungen Nr.3: ‚Die von der Militärbehörde stammende Bezeichnung A Nr. 16 usw. ist von den Siedlern ohne weiteres übernommen worden, zumal die Nummern in großen Lettern an jedem einzelnen Schuppen stand.‘ (Anmerkung: Jeweils an der linken Seite, wenn man vor dem Schuppen stand, damit der Lokführer die Nummer des Schuppens rechtzeitig sehen konnten.)



Schuppen Typ B+C mit Blitzschutzanlage und Waggonanschluss. [StaG]

Der Schuppenboden (Klinkervollschichtfußboden mit Betonunterlage) lag bei allen Schuppentypen auf den vier Seitenmauern und auf einer ca. 0,90-1,00m hohen gestampften Erd-/Sandfüllung. Die planierte Erde trug später die Hauptlast der eingelagerten Munition. Die Menge der Verfüllung aller 208 Schuppen errechnete sich wie folgt:

- Schuppentyp A 168 Schuppen x 70qm, incl. Rampe = ca. 13.000cbm
- Schuppentyp B 24 Schuppen x 300qm, incl. Rampe = ca. 8.000cbm
- Schuppentyp C 16 Schuppen x 500qm, incl. Rampe = ca. 9.000cbm.

Das entspricht einer Gesamtmenge für Erd-/Sandfüllung von ca. 30.000cbm. Bei der Erstellung des Entwässerungssystems (Gräben) wurden ca. 10.000cbm ausgehoben, der restliche Bedarf wurde durch Aushub für die Fundamente der Schuppen und weiteren Aushub z.B. in unmittelbarer Nähe der Schuppen gedeckt.

Nach einer Bestandsaufnahme durch den Ing. Meyer vom November 1919 wurden für die 208 Schuppen 10.000cbm Betonfundamente erstellt. Die Mengenermittlung für die Fundamente

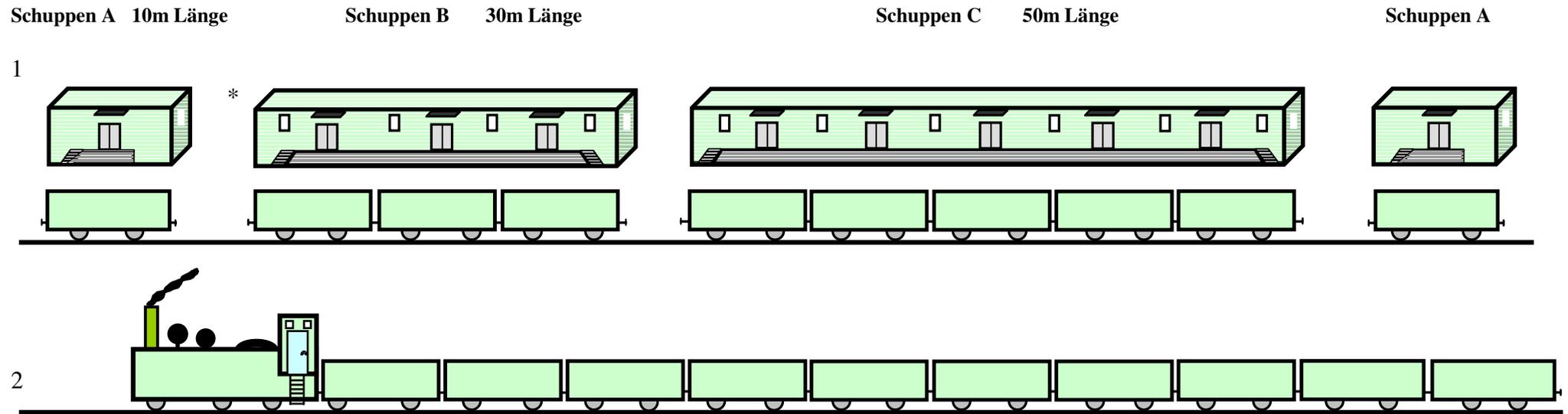
Schuppen Typ A 168 Stück	4 Schuppenseiten Länge:	7m, 7m, 10m, 10m = =34m	Fundament: 0,90 hoch und 0,60-0,85 breit (i.M.) 0,75m	3.856cbm
Schuppen Typ A 168 Stück	Nur Rampe Länge: Breite:	4m 2x1,50m	Fundament: 0,90 hoch und 0,38m breit	402cbm
Schuppen Typ B 24	4 Schuppenseiten Länge:	10m, 10m, 30m, 30m =80m	Fundament: 0,90 hoch und 0,60-0,85 breit (i.M.) 0,75m	1.296cbm
Schuppen Typ B 24	Nur Rampe Länge: Breite:	21,5m 2x1,50m	Fundament: 0,90 hoch und 0,38m breit	208cbm
Schuppen Typ C 16	4 Schuppenseiten Länge:	10m, 10m, 50m, 50m = 120m	Fundament: 0,90 hoch und 0,60-0,85 breit (i.M.) 0,75m	1.296cbm
Schuppen Typ C 16	Nur Rampe Länge: Breite:	41,5m 2x1,50m	Fundament: 0,90 hoch und 0,38m breit	248cbm
Schuppenboden	27.000qm	Höhe: 10cm		2.700cbm
Gesamt				10.000cbm

Standorte der Schuppen nach dem Bau

Gleistrasse (vom Depot- eingang aus gesehen)	Gleisbezeich- nung	Heutiger Straßename	Aufstellung der Schuppen (Anzahl und Typ) ¹⁵					Nummer der Schup- pen ¹⁶	Depot
			Typ A	Typ B	Typ C	Typ A	Gesamt		
1. Trasse	Gleis V	Straße gibt es nicht mehr	4	1	1	4	10	01-10	Depot A
1. Trasse	Gleis V	Blumenweg	3	1	1	5	10	01-10	Depot B
1. Trasse	Gleis V	Emsstraße	4	1	1	4	10	81-90	Depot C
1. Trasse	Gleis V	Sperlingsgasse	3	1	1	5	10	01-10	Depot D
2. Trasse	Gleis IV	Straße gibt es nicht mehr	4	2	0	5	11	11-20b	Depot A
2. Trasse	Gleis IV	Rosenweg	3	2	0	6	11	11-20b	Depot B
2. Trasse	Gleis IV	Weserstraße	4	2	0	5	11	61-71	Depot C
2. Trasse	Gleis IV	Drosselweg	3	2	0	6	11	11-20b	Depot D
3. Trasse	Gleis III	Schillerstraße	4	1	1	4	10	21-30	Depot A
3. Trasse	Gleis III	Kiefernstraße	4	1	1	4	10	21-30	Depot B
3. Trasse	Gleis III	Rheinstraße	4	1	1	4	10	41-50	Depot C
3. Trasse	Gleis III	Falkenstraße	4	1	1	4	10	21-30	Depot D
4. Trasse	Gleis II	Goethestraße	5	1	1	4	11	31-40b	Depot A
4. Trasse	Gleis II	Birkenweg	4	1	1	5	11	31-40b	Depot B
4. Trasse	Gleis II	Lippestraße	5	1	1	4	11	21-31	Depot C
4. Trasse	Gleis II	Taubenstraße	4	1	1	5	11	31-40b	Depot D
5. Trasse	Gleis I	Hermann-Löns-Straße	4	1	1	4	10	41-50	Depot A
5. Trasse	Gleis I	Buchenweg	4	1	1	4	10	41-50	Depot B
5. Trasse	Gleis I	Lennestraße	4	1	1	4	10	01-10	Depot C
5. Trasse	Gleis I	Fasanenweg	4	1	1	4	10	41-50	Depot D
Gesamt			78	24	16	90	208		

¹⁵ Typ A 70qm, Typ B 300qm, Typ C 500qm.

¹⁶ Die Schuppen im Depot C hatten eine von den anderen Depots abweichende Nummerierung, und der Beginn der Nummerierung begann im Depot C beim Gleis I statt Gleis V wie bei den Depots A, B und D. Die Gründe dafür sind nicht bekannt.



* Der Abstand zwischen zwei Schuppen betrug ca. 50 Meter

1: Abstellen der leeren Waggons vor den Schuppen

2: Abfahren des beladenen Munitionszuges (10 Waggons) mit einer dampfbetriebenen Lokomotive Typ T3