

Aus der Chronik des Ortes Harth-Ringelstein und den Aufzeichnungen von Hans Walter Grundmann nach den persönlichen Erinnerungen seines Vaters:



### **Die „Holzschuhfabrik Lehmann“ oder Luftwaffenmunitionsanstalt 1 / VI Harth**

Auf Anordnung des Reichsluftfahrtministeriums wurde am 08.08.1935 der Bau der **„Luftwaffenmunitionsanstalt 1 / VI Harth, Regierungsbezirk Minden, Luftgau VI Münster“** kurz MUNA begonnen. Der Tarnname lautete **„Holzschuhfabrik Lehmann“**.

Am Bau der MUNA waren namhafte Firmen beteiligt, wie z.B.: Julius Berger - Berlin, Gewerkschaft Bergschäfer - Essen, Backhaus - Paderborn, Köthenbürger - Paderborn, Heine & Bunse - Gelsenkirchen und Radolphi - Mülheim/ Ruhr. Zur Bewältigung der riesigen Erdmassen waren zwei Dampfbagger im Einsatz. Zudem unterhielt die Fa. Backhaus auf dem etwa 680 ha großen MUNA-Gelände zum Transport von Baumaterialien und Abraum eine weitverzweigte, zweigleisige Schmalspurbahn.

Richtfest wurde 27.06.1936 unter Beteiligung höherer Offiziere aus Berlin und dem Luftwaffenmusikkorps aus Münster gefeiert. Ab 1939 wurde die erste Abwurfmunition eingelagert.

Folgende Einrichtungen und Bauwerke befanden sich Anfang des Jahres 1945 auf dem MUNA-Gelände:

- ein 28 km langes Straßen- und Wegenetz,
- ein Verladebahnhof mit Reichsbahnanschluss und mit Endladerampe,
- ein Barackenlager für die ca. 2.000 Bauarbeiter,
- 24 Stollen, jeweils 6 m breit, 3 m hoch und 68 - 86 m tief in den Berg getrieben,

- insgesamt 50 Bunker, 10 Bunker wurden während des ersten Bauabschnittes bis 1941 und 40 Bunker mit zwei Eingängen in einem zweiten Bauabschnitt nach 1941 errichtet.
- 12 Zünderhäuser,
- 4 Arbeitshäuser,
- 8 Lager- und Packschuppen,
- zahlreiche Nebengebäude (Schlossereien, Garagenhof, Schanzhaus für die Feuerwehr, Tankstelle, Splitterschutz-Unterständen),
- die Hauptwache,
- die Kommandantur,
- zwei Kasernen mit Sanitätsbereich,
- ein Offizierskasino,
- ein Kameradschaftsheim,
- ein Lokschuppen für die MUNA-eigene Diesellok.

Während der gesamten Bestandzeit der MUNA wurde die Erschließung und Erweiterung vorangetrieben, so begann man u.a. mit dem Bau zweier Backsteinviadukte, die allerdings bis Kriegsende nicht fertig gestellt wurden. Insgesamt wurde für den Betrieb und den Ausbau der MUNA umfangreiches Personal vorgehalten. So weiß man, dass Anfang 1945 etwa 2750 Personen in der MUNA beschäftigt waren: 2000 Bauarbeiter, etwa 600 zivile Mitarbeiter (davon ca. 150 Frauen) für Fertigung, Pflege, Einlagerung und Versand der Munition, und 150 Zivilisten als Feuerwehrmänner, Kraftfahrer, Wachpersonal und Forstarbeiter. Hinzu kamen 80 bis 100 Luftwaffensoldaten und Landsturmmänner, die für die Administration und die Transportbegleitung zuständig waren.

Im November 1940 kam es zu einem folgenschweren Unglück, über das auch in der Ortschronik berichtet wird: „Der am Nachmittag des 02.11.1940 mit 68 Minen-Bomben (je 1000 kg) und 15.000 Flakgranaten (8,8cm) beschickte Stollen Nr. 24 detonierte aus ungeklärter Ursache um 19:02 Uhr des selben Tages. Dabei gab es einen toten Zivilisten und vermutlich zwei Schwerverletzte. Der Erdstoß war so gewaltig, dass er von der Erdbebenwarte Göttingen exakt aufgezeichnet werden konnte.“

Im April des Jahres 1945 war die MUNA mit Munition völlig überlagert, sodass überzählige Munition auf 24 Stapeln im Freien gelagert werden musste. Im Verladebahnhof der MUNA wurden weiter 30 Waggons mit Munition aller Art abgestellt.

Am Freitag, dem 30.03.1945 wurden alle Stollen, Bunker und Munitionsfreistapel gemäß eines Sprengbefehls des Luftgaus VI , in einer Zündfolgezeit von 15 Minuten gesprengt.

Während der Sprengungen musste sich die Zivilbevölkerung der umliegenden Ortschaften in weiter entfernten Dörfern und Steinbrüchen in Sicherheit bringen.

Text zur MUNA: © Dirk Nölting, Robert Gündchen