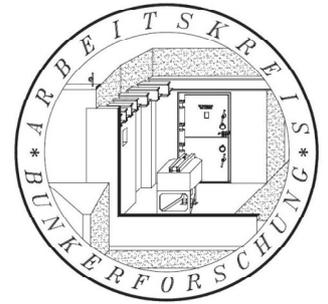


# Arbeitskreis Bunkerforschung

## Newsletter Ausgabe 4 - Februar 2019



### 1.) Einleitung

Der neue Newsletter ist erstellt und für jeden Leser sollte ein interessantes Thema enthalten sein. Die letzten sechs Monate brachten neue Erkenntnisse und eine neue Rubrik ist entstanden:

Wir stellen Ihnen Überbleibsel aus der Kriegszeit vor, wobei wir die Kriegszeit etwas weiter fassen werden (1930-50). Der erste Beitrag klärt die Geschichte des Notviadukts in Bietigheim, dessen Überbleibsel in Form von zwei Betonfundamenten erhalten geblieben sind.

Außerdem beinhaltet der Newsletter 4 mit der Vorstellung eines „Lieblingsbunkers“ und mit einem Besuchs-/Museumstipp zwei bekannte Rubriken. Aus der zweiten Ausgabe unseres Newsletter greifen wir nochmals das Thema „Kampfstand Hs 6“ auf.

Ein aktuelles Thema findet im Newsletter keine Erwähnung: Die Wirrungen um das Bauwerk UB 4, ein erhalten gebliebener Unterstand in Bietigheim. Alle bekannten Details sind auf unserer Website zu finden und eine weitere Darstellung im Newsletter so nicht erforderlich.

### 2.) Kampfstand Li 14 - interessante Sonderkonstruktion

Im Newsletter 2 stellten wir eine Sonderkonstruktion auf Basis des MG-Schartenstands vor (Kampfstand Hs 6). Das besondere bauliche Detail war dabei der höherliegende Eingang. Die Trümmer des Bauwerks Li 14 weckten damals unser Interesse. Die bauliche Ausführung dieses Bauwerks konnten wir nun klären.

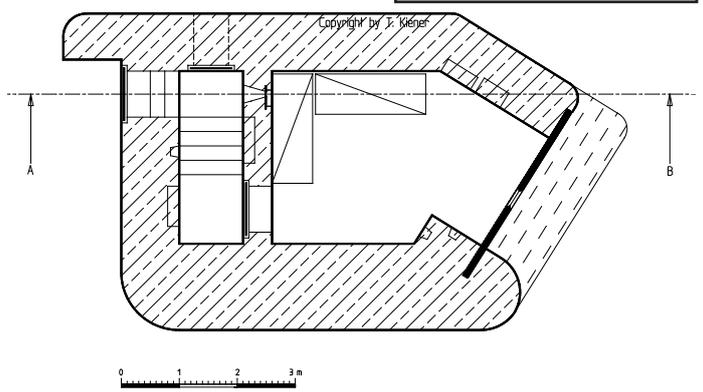
Der Kampfstand Li 14 (Li = Liebenstein) stand nördlich von Gemmrigheim. Der Eingang lag über dem Niveau des Kampf- und Bereitschaftsraums und einige Treppenstufen in der Gasschleuse verbanden die beiden Niveaus.

Abweichend von der üblichen Ausführung eines MG-Schartenstands wa-

ren außerdem die von 1,0 m auf 1,5 m Dicke verstärkte Außenwand zur Feindseite und eine abgedrehte Schartenplatte, die einseitig in den Betonkörper eingegossen war. Das kleine Bauwerk ist damit technisch herausragend.

Die wenigen Reste des Bauwerks sind nördlich von Gemmrigheim (außerorts) zu finden. Die Koordinaten des Standorts sind: 49,040299° (Breite) / 9,153123° (Länge).

<b>Daten Li 14:</b>
<b>Baujahr:</b> 1935
<b>Besatzung:</b> 5 Mann
<b>Betonvolumen:</b> 123 m <sup>3</sup>
<b>Panzerteile:</b> 7 P7



oben: Foto der Bauwerksreste  
rechts: Grund- und Seitenriss des Bauwerks

### 3.) Lieblingsbauwerke unserer Mitglieder (Teil 3)

In dieser Rubrik stellen wir dieses Mal Fabians Lieblingsbauwerk vor. Der Bunker steht neben der Bahnstrecke Offenau-Gundelsheim mit Blick auf den Neckar. Der MG-Schartenstand gehörte zur rechten Kompanie des Bataillonsabschnitts Sperrlinie (= Sp) und trug die Bauwerksnummer Sp 8 (neue Nummerierung: 97). Im Bauwerk war die 5-köpfige Bedienmannschaft für das schwere Maschinengewehr untergebracht.

Aufgabe des schweren Maschinengewehrs war laut Kampfanweisung die Flankierung des Neckars und dessen Ufer südlich des Bunkers. Das Maschinengewehrfeuer kreuzte sich mit dem des MG-Schartenstand Sp 10, der etwa auf dem gleichen Geländeniveau und somit überhöht zum Fluss lag. Oberhalb lag der Unterstand Sp 9 mit einer Kleinstglocke zur Infanteriebeobachtung.

Zwischen dem Neckar und dem Bunker lag ein Bahndamm. Das Gelände stieg nach Osten steil an (Weinberg). Für einen feindlichen Angriff in Richtung Osten war das Gelände ungeeignet. Die Planer der Neckar-Enz-Stellung fürchteten, dass der Feind im Schutz des steilen Weinbergs über den Fluss setzen und sammeln könnte. Dies mussten die Besetzungen in den Bauwerken der Sperrlinie verhindern oder zumindest beobachten, um danach Gegenmaßnahmen aus dem Bereich der Hauptverteidigungslinie starten zu können (z.B. Artilleriefire oder Gegenstöße).

Für einen Sperrstand war es üblich, das Bauwerk im Laufe des Abwehrkampfes zu räumen und sich auf die Hauptverteidigungslinie zurückzuziehen. Das galt für das MG-Schartenstand Sp 8 ebenfalls. Vor der Räumung sollte das Bauwerk zerstört werden. Zwei Sprengkammern an der Schartenplatte ermöglichten eine schnelle und nachhaltige Zerstörung.

Nach dem Krieg sprengten die Alliierten das Bauwerk und Schrotthändler demontierten alle Panzerbauteile (Schartenplatte und Türen). Der heutige Zustand des Bauwerks ist gut und eine Begehung des kleinen Bunkers möglich. Schön erhalten geblieben ist die Natursteinverblendung des Frontbereichs und einige Schriftzüge.



Blick von vorn in den Kampf- und Bereitschaftsraum des MG-Schartenstands (Schartenplatte 7 P7 fehlt)

<b>Daten Sp 8:</b>
<u>Baujahr:</u> 1936
<u>Besatzung:</u> 5 Mann
<u>Betonvolumen:</u> 91 m <sup>3</sup>
<u>Panzerteile:</u> 7 P7



Notausgang und Nische für Fernsprecher

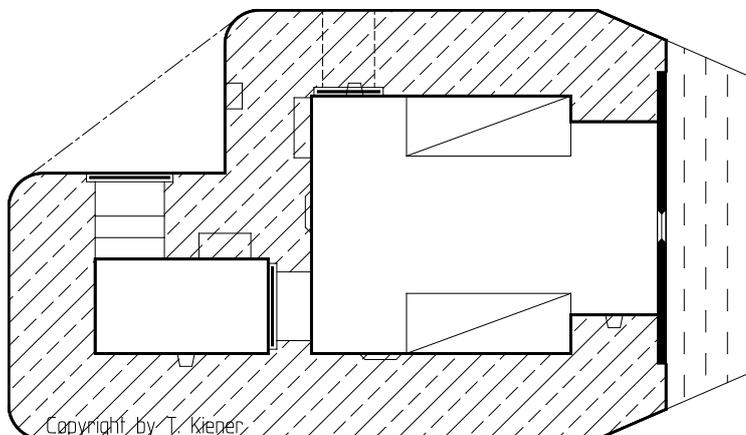


Frontseite mit Natursteinverblendung



erhaltenes Detail: Kleiderhaken in der Gasschleuse

Für unser Mitglied Fabian sind die Lage des Bauwerks, die Reste der Tarnung und die erhalten gebliebenen Schriftzüge Gründe den gesprengten Bunker zu besuchen und „lieb zu gewinnen“. Der Stand Sp 8 liegt südlich von Gundelsheim (außerorts). Die Koordinaten des Standorts sind: 49,264775° (Breite) / 9,155330° (Länge)



Grundriss des Bauwerks Sp 8

#### 4.) „Kriegsüberbleibsel“ Teil 1: Notviadukt Bietigheim

- von Norbert Prothmann -

Ein markantes Bauwerk in Bietigheim-Bissingen ist der Eisenbahnviadukt über das Enztal. Das zwischen 1851 und 1853 erstellte Bauwerk hat eine Länge von 287 m, eine Höhe von 33 m und war die erste Eisenbahnverbindung zwischen Württemberg und Baden.

Am 2. Februar 1945 wurde der Viadukt erstmals von alliierten Bombern angegriffen, ohne das Bauwerk zu beschädigen. Nachdem in den folgenden Wochen vor allem Züge angegriffen worden waren, erfolgte am 23. März 1945 ein gezielter Angriff mit 2 Squadrons (= 2 x 9) Marauder-Bombern gegen den Viadukt. Die Bomber kamen von Süden, der Enz entlang. Da sich an den beiden Viaduktenden leichte Flak befand, warfen sie ihre ca. 40 Bomben aus 3.500 m Höhe. Zwei Pfeiler des östlichen Teils des Viadukts wurden getroffen und schwer beschädigt. Die meisten Bomben trafen umliegende Wohngebäude und das Freibad. Da der Viadukt den Treffern standgehalten hatte, flogen die Amerikaner am 24. März 1945 einen weiteren Angriff gegen den Viadukt. Es war die gleiche Einheit, die wieder 2 Squadrons einsetzte und wieder den Ostteil des Viadukts traf. Erneut wurden vor allem Wohngebäude getroffen. Der Viadukt überstand auch diese Treffer. Am folgenden Tag erlebte Bietigheim drei Tieffliegerangriffe, die schwere Schäden an den Gleisanlagen verursachten.

Der letzte Luftangriff auf Bietigheim wurde am 6. April 1945 geflogen. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Deut-



Notviadukt Bietigheim:  
Informationstafel am Brückenwiderlager

schen den Viadukt wieder soweit ausgebessert, dass er eingleisig befahrbar war.

Am 8. April 1945 sprengten deutsche Pioniere alle Enzbrücken in den Städten Bietigheim und Bissingen und auch 5 Bögen vom Westteil des Viadukts, um den herannahenden französischen Militäreinheiten keinen intakten Enzübergang in die Hände fallen zu lassen. Diese erreichten Bietigheim am Abend des 8. April 1945 und besetzten die Weststadt. Da in der Oststadt noch deutsche Truppen Widerstand leisteten, war die Enz bis zum Abzug der deutschen Wehrmacht am 19./20. April 1945 die Frontlinie.

Danach besetzten französische Einheiten den Ostteil der Stadt, bis am 8. Juli 1945 die Besatzungsmacht auf die Amerikaner überging. Diese leiteten Maßnahmen zur Instandsetzung der zerstörten Infrastruktur ein. Nach behelfsmäßigen Reparaturen am Viadukt, die eine sehr eingeschränkte Nutzung erlaubten, wurde Anfang Dezember der Bauauftrag für eine 317 m lange eingleisige Behelfsbrücke erteilt. Sie wurde 15 m nördlich neben dem Viadukt errichtet.

Die Bauarbeiten für die Behelfsbrücke in Bietigheim begannen im März 1946. Für die Betonpfeiler wurden 3.700 m<sup>3</sup> Beton verarbeitet und für die Zufahrtsrampen 20.000 m<sup>3</sup> Erdreich bewegt. Das Gerüst wurde aus Teilen von Roth-Waagner Kriegsbrücken gefertigt. Dieses auf Modulbauweise basierende Brückenbaukonzept wurde vor dem 1. Weltkrieg von Major Roth zusammen mit der österreichischen Stahlbaufirma Waagner-Biro entwickelt und kam vor allem als Eisenbahnbehelfsbrücke in beiden Weltkriegen zum Einsatz.

Am 21. November 1946 konnte der Notviadukt in Betrieb genommen werden. Der Wiederaufbau des gesprengten Teils des Viadukts zog sich hin, da die ersten Nachkriegsjahre von Materialmangel geprägt waren. Am 28. August 1949 fuhr sowohl der letzte Zug über die Behelfsbrücke als auch der erste Zug über den wiederaufgebauten Viadukt. Die Stahlbrücke blieb noch mehrere Jahre stehen, bevor sie abgebrochen wurde. Heute erinnern an sie nur das Fundament auf der Ostseite der Enz und ein Pfeiler auf der Westseite, in dem auch eine Tafel eingelassen ist, die das Relikt beschreibt.



*Notviadukt Bietigheim:  
Brückenwiderlager an der Westseite*



*Notviadukt Bietigheim: Fundament an der Ostseite (links) mit Reste vom Stahlbau (rechts)*

#### 4.) Besuchsempfehlung: Artilleriewerk Four à Chaux (Lembach, Frankreich) - von Christian Jenz -

Ein sehr empfehlenswertes Militärmuseum ist das Artilleriewerk Four à Chaux der Maginot Linie. Das Artilleriewerk Four à Chaux bestand aus sechs Kampfblöcken und zwei Eingangsbauwerken. Die Besatzung umfasste 580 Mann. Im Verbund mit dem Infanteriewerk Lembach sollte das Artilleriewerk das Sauertal sperren.

Die heutige Gestaltung des Artilleriewerkes gibt dem Besucher einen Überblick über die Einrichtungen und das Leben innerhalb der Bunkeranlage. Im Rahmen einer Führung kann das Werk von innen besichtigt werden. Der Rundgang dauert etwa 2 Stunden (ca. 1,8 km bei 13 °C). Die Führung startet am Mannschaftseingang, führt über eine Galerie zur Kaserne, Küche, Fernmeldezentrale, Befehlsstand und Block 2 mit einem 75-mm-Geschützturm Modell 1932. Anschließend geht es über die schiefe Ebene mit dem Schrägaufzug abwärts zum Bereich des Munitionseingangs. Hier befindet sich der Maschinenraum, die Stromzentrale und ein kleines Museum. Anschließend verlässt man das Werk durch den Munitionseingang. Vor dem Eingangsbereich stehen ein amerikanischer M41 Walker Bulldog Panzer und eine deutsche Pak 40. An der Kasse gibt es einen kleinen Büchershop.

#### Öffnungszeiten:

Januar-März: Sa. & So. 14:30 Uhr  
April: täglich 13:30 & 15:30 Uhr  
Mai-September: täglich 10 & 14 & 16 Uhr  
November-Dez.: Sa. & So. 14:30 Uhr  
(Führung auf Deutsch)

#### Eintrittspreise:

Erwachsene: 7,-- €  
Kinder: 4,50 €

#### Anschrift:

An der D65  
67510 Lembach, Frankreich

48°59'37.85"N / 7°47'44.54"E

E-Mail: [lignemagnot.lembach@orange.fr](mailto:lignemagnot.lembach@orange.fr)  
Internet: [www.lignemagnot.fr/de/](http://www.lignemagnot.fr/de/)



## 5.) Veranstaltungshinweise

### erster Öffnungstag 2019

am Museumsbunker Ro 1 in der Bissinger Brandhalde  
Sonntag, 7. April 2019 von 11 bis 17 Uhr

Dieses Jahr startet die Öffnungssaison am 7. April 2019 und jeder Interessierte ist herzlich zum Besuch des Museumsbunkers Ro 1 eingeladen. Wie gewohnt wird der Bunker Ro 1 mit vielen originalen Ausrüstungsgegenständen bestückt sein. Beispielsweise werden sie im Kampfraum ein Maschinengewehr 34 auf einer schweren Schartenlafette 08 zu sehen bekommen.

## 6.) Fotos aus der Neckar-Enz-Stellung



*Foto links: Belüftungsrohr mit Rohrverschluss im Originalzustand  
Foto rechts: Belüftungsrohr mit Rohrverschluss nach Bauwerksumnutzung*



*Bauwerk in Gemmrigheim (Li 27):  
Bewuchs in der Bauwerksdecke  
(fotografiert Anfang Februar)*



*Bauwerk in Bietigheim (UB 4):  
Kleinstglocke 9a P7 zur Infanteriebeobachtung*

### Impressum:

Die Verantwortung und Rechte für den Inhalt liegen beim Autor. Alle nicht namentlich gekennzeichnete Beiträge stammen von Hr. Till Kiener.  
Veröffentlichung des Arbeitskreises Bunkerforschung im Geschichtsverein Bietigheim-Bissingen e.V. (Kontakt Daten unter [www.museumsbunker.com](http://www.museumsbunker.com)).