

Kriegsende in Hilstrup Ostern 1945

Das Ende des 2. Weltkrieges kann für Hilstrup zum Osterfest 1945. Amerikanische Fronttruppen rückten aus Richtung Amelsbüren in Hilstrup ein, wogegen britische Verbände die Stadt Münster besetzten. Wochen und Monate vorher hatte auch Hilstrup unter heftigen Bombenangriffen bei Tag und Nacht zu leiden. Vor allem die Eisenbahnstrecke und deren Umgebung waren ständiges Angriffsziel, in den letzten Wochen auch durch Tiefflieger. Bautrupps der „Organisation Todt“ mußten laufend die Gleise reparieren, um den wichtigen Versorgungsweg wenigstens halbwegs befahrbar zu halten.

In diesem Bericht werden nur die letzten Kriegstage aus dem Bereich Bahnhof/Wolbecker Straße (jetzt Osttor) beschrieben, da der Bewegungsraum der Bevölkerung stark begrenzt war. Der Rückzug der deutschen Truppen bot ein trauriges Bild. Kleine versprengte Trupps müder, hungriger Soldaten zu Fuß oder per Fahrrad, keine Fahrzeuge wegen Treibstoffmangel, höchstens Pferdewagen mit klapprigen Gäulen, stets feindliche Tiefflieger im Nacken; der traurige Rest der deutschen Wehrmacht. - Der Dortmund-Ems-Kanal sollte vermutlich eine Verteidigungslinie sein. Blutjunge Soldaten von 17-20 Jahren mußten sich auf der östlichen Kanalseite in Ein-Mann-Löcher eingraben zur völlig sinnlosen Verteidigung mit schlechter Bewaffnung. Ihre Heimat war zum großen Teil das südliche Münsterland. Durch amerikanisches MG-Feuer aus dem Turm des Sauerstoffwerkes (jetzt Rockwool) kamen sie ums Leben. Einige haben ihr Grab noch jetzt auf dem alten Friedhof. Die Prinzbrücke war noch unbeschädigt, als die Amerikaner in Hilstrup-West einrückten. Andere Einheiten hatten Hilstrup bereits umgangen über Rinkerode und Albersloh. Mit Fliegerbomben unter den Trägern war die Brücke zur Sprengung vorbereitet. Hilstruper Bürger hatten das Sprengkommando aus einem Unteroffizier und zwei Mann überredet, die sinnlose Sprengung zu vereiteln. Daraufhin durchschnitten diese die Zündkabel und flüchteten in Zivilkleidung. In letzter Minute kam ein junger Leutnant mit einem Motorrad zur Inspektion. Er bemerkte den Defekt, verband die Zündkabel wieder und jagte die schöne Brücke in die Luft, als die feindlichen Truppen in Sichtweite waren. Ein mit alten Fahrzeugen auf dem Bahnübergang errichtete Sperre wurde von den amerikanischen Panzern schnell beseitigt. Dann begann der Aufmarsch der alliierten Truppen, -ein überwältigendes Bild. - Südlich der zerstörten Prinzbrücke bauten US-Pioniere in kurzer Zeit eine Ponton-Brücke. Über die jetzige Nobelstraße, durch das Holzlager des Sägewerks Wentrup, über die Hülshede zum heutigen Osttor Richtung Wolbeck rollten drei Tage und Nächte Fahrzeug an Fahrzeug der US-Armee. Welch' ein Kontrast zu dem erbärmlichen Rückzug der deutschen Soldaten!

Hinter den amerikanischen Fronttruppen rückten britische Einheiten nach. Das Münsterland wurde britische Besatzungszone. Mehrere Wohnhäuser wurden durch die Engländer besetzt, die Einwohner mußten weichen. In der früheren Schencking'schen Villa auf dem Gelände des jetzigen Landwirtschaftsverlages nahm der Ortskommandant mit seinem Stab Quartier. Die französischen und italienischen Kriegsgefangenen des Lagers im Kinosaal Vogt (jetzt Supermarkt Wiewel, Marktallee) und die Russen und Polen im Barackenlager im Stadtwald (jetzt Waldpark am Osttor) wurden befreit, blieben aber zunächst noch in ihren Quartieren. Besonders die Russen und Polen verbreiteten Angst und Schrecken durch ihre nächtlichen Raubzüge unter Anwendung roher Gewalt. Besonders abgelegene Bauernhöfe wurden überfallen. Ein kleiner Kreis Hilstruper Bürger ergriff alsbald die Initiative, um das Chaos nach dem Zusammenbruch der NS-Herrschaft zu mildern. Der englische Kommandant ernannte den Gastwirt Josef Elfering zum Bürgermeister. Ein Notdienst wurde organisiert, z.B. wurden Lebensmittel über Bezugsscheine an die hungernde Bevölkerung verteilt. Die Mühlsteine der Wentrup'schen Mühle (in der sich jetzt das Hilstruper Museum befindet) liefen Tag

und Nacht, um heimisches Getreide und amerikanischen Mais zu Mehl zu mahlen. Die trockene Maisbrotzeit ist sicher vielen noch in Erinnerung! Im halb ausgelaufenen Kanalbett lagen zwei Lastkähne mit Kohle, aus denen der wertvolle Brennstoff geborgen wurde. Alle Aktivitäten bedurften der Genehmigung des engl. Kommandanten.

Da die US-Truppen ihre Ponton-Brücke wieder abgebaut hatten, mußte zunächst für den Personenverkehr eine Möglichkeit zur Verbindung von Ost nach West über den Dortmund-Ems-Kanal geschaffen werden. Zuerst wurden aus Baumstämmen und Bohlen des nahe gelegenen Sägewerks ein Steg gezimmert, der allerdings recht wackelig war. Man ersetzte ihn durch eine Fähre mit Handbetrieb, die aus einem alten Kahn gebastelt wurde. Fahrzeuge mußten allerdings den Umweg über die Brücke Hammerstraße nehmen. Durch den unermüdlichen und selbstlosen Einsatz Hiltruper Bürger in eigener Verantwortung kehrten bald halbwegs geordnete Verhältnisse ein. Aus der Notgemeinschaft bildeten sich nachbarschaftliche Selbsthilfegruppen. Einige nutzten allerdings auch die Zeit des Mangels zu ihrem Vorteil. Der Schwarzhandel mit allen Gebrauchsgütern des täglichen Bedarfs blühte.

Die Bahnlinie Münster-Hamm wurde durch die Pioniere notdürftig wieder zusammengeflickt. Die ersten Züge mit Versorgungsgütern, Kriegsmaterial und auch mit deutschen Kriegsgefangenen rollten durch Hiltrup. Eine Selbstverwaltung der Bürgerschaft auf demokratischer Grundlage entwickelte sich Schritt für Schritt unter Aufsicht der Besatzungsmacht. Auch die Entnazifizierung mußte bewältigt werden. Demokratische Parteien bildeten sich.

Aus Trümmern erwuchs neuer Mut. Zuversicht und Wille zum Wiederaufbau gab den Menschen wieder Hoffnung.

(Quelle: Hiltruper Anzeiger Nr. 46 April 1994, ohne Angabe des Verfassers)