

KZ auf Schienen – Die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in Kamp/Rhein, Bad Kreuznach und anderswo.

Vortrag von Joachim Hennig.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

nach dem Vortrag von Frau Dr. Karola Fings über die SS-Eisenbahnbaubrigaden im Allgemeinen möchte ich Ihnen jetzt einiges über die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade erzählen. Damit kommen wir zum regionalen Teil dieser Veranstaltung – ohne dabei aber den Gesamtzusammenhang aus dem Blick zu verlieren.

Es ist Heiligabend 1944 im Konzentrationslager Sachsenhausen bei Berlin. Die SS stellt die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade zusammen. Wie die anderen Brigaden auch besteht sie aus ca. 500 KZ-Häftlingen und Aufsichts- und Bewachungspersonal, etwa 20 SS-Leuten, sowie aus ca. 50 Eisenbahnern, die für die „technische Seite“ und Bewachung zuständig sein sollen. Untergebracht sind die Häftlinge in Waggons. Einige von ihnen, ein gutes Dutzend, sind die „Aristokratie“ der Gefangenen. Das sind zum einen sog. Kapos, Häftlinge, die auf die anderen Häftlinge aufpassen und zusehen sollen, dass diese ihre Arbeit verrichten und NS-„Ruhe und Ordnung“ bei den Häftlingen herrschen. Und zum anderen sind das „Funktionshäftlinge“, die eine „Funktion“ für den Zug haben, die etwa Koch oder Schuhmacher des Zuges sind. Sie haben einen Wagen für sich. Ich spreche sie hier schon an, weil sie noch eine Rolle spielen werden. Auch gibt es Funktionswagen – einen Werkstatt- und einen Küchenwagen und weitere Waggons wie einen Reservewagen. Auch darauf komme ich noch.

Der 12. SS-Eisenbahnbauzug verlässt nun an Heiligabend 1944 das KZ Sachsenhausen und fährt bis in unsere Gegend. Seine erste Station ist Kamp am Rhein (heute: Kamp-Bornhofen) – rechtsrheinisch zwischen der Loreley und Koblenz gelegen. Dort steht er auf einem Nebengleis. Sein Einsatzort ist das rechtsrheinische Lahnstein, der Bahnhof von Niederlahnstein. Warum gerade Lahnstein? Niederlahnstein ist ein Eisenbahnknotenpunkt. Dort trifft auf die rechtsrheinische Strecke Frankfurt/Main – Koblenz die Lahntalbahn. Die Lahntalbahn führt von Koblenz nach Wetzlar. Sie ist – und das ist der springende Punkt hier – eine Teilstrecke der „Kanonenbahn“. Die nach dem letzten von Deutschland 1870/71 gewonnenen Krieg gebaute Kanonenbahn führt von Berlin in das lothringische Metz. Sie ist für den Nachschub an die Westfront, gerade für die letzte deutsche Offensive im Zweiten Weltkrieg, die Rundstedt-Offensive, auch Ardennenoffensive oder Unternehmen „Wacht am Rhein“ genannt, sehr wichtig. Damit war sie, und gerade der Verkehrsknotenpunkt Niederlahnstein, ein häufiges Ziel der alliierten Luftangriffe – und damit eine große Aufgabe für die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade.

Kaum ist die Brigade in Kamp eingetroffen und auf dem Bahnhof in Niederlahnstein eingesetzt, wird sie bei ihrer Arbeit von einem schweren Luftangriff überrascht. Zwei Häftlinge werden getötet, weitere verwundet. Verletzt wird auch der sie beaufsichtigende Kommandoführer, SS-Hauptscharführer Gustav Sorge, so dass er nicht mehr bei Bauzug tätig sein kann. Das ist für die Häftlinge Glück im Unglück.

Denn Sorge, der den Spitznamen „Der eiserne Gustav“ hat, ist ein furchtbarer SS-Scherge.

Vom weiteren Aufenthalt des Eisenbahnbauzuges in Kamp wissen wir, dass es sich dort die SS-Führer haben gut sein lassen. Der Kommandant und damit Chef des Bauzuges, ein gewisser Dr.-Ing. Rudolf Götze, seines Zeichens Hauptsturmführer, trifft sich am Abend oft zum Kartenspiel in einem Kamper Hotel. Für Zerstreuung sorgen dabei auch die beiden Töchter des Hauses.

Diese abendliche „Idylle“ wird am 30. Dezember 1944 gestört, als ein Trupp Soldaten drei abgeschossene und gefangen genommene amerikanische Flieger nach Kamp bringen. Da das Spritzenhaus dort nicht sicher ist, kommt man auf die Idee, die Gefangenen in einem Wagen des Zuges festzusetzen – und zwar in dem Wagen, in dem schon die beiden in Niederlahnstein ums Leben gekommenen KZ-Häftlinge liegen. Der Empfang für die drei Amerikaner am Bahnhof in Kamp verheißt nichts Gutes. Der Ortspolizist soll gesagt haben: „Die sind morgen nicht mehr am Leben.“

Er sollte Recht behalten. In der Nacht werden die drei Flieger in dem Wagen, in dem sie festgesetzt sind, erschlagen. Die Mörder sind – wenn das auch nie vollständig geklärt werden konnte – aller Voraussicht nach KZ-Häftlinge, und zwar ein Kapo und ein Funktionshäftling. Der Kommandant schreibt über den Vorfall einen Bericht an seine vorgesetzte Dienststelle. Danach sind die drei Flieger angeblich bei einem „Fluchtversuch“ aus dem Wagen von Kapos und Funktionshäftlingen erschlagen worden, und zwar aus Wut über den Fliegerangriff wenige Tage zuvor in Niederlahnstein. Diese Geschichte ist ungereimt und wird noch ungereimter, wenn er in seinem Bericht andererseits einräumen muss, dass die alliierten Flieger „wüst zugerichtet“ waren, während die angeblichen Opfer unter den Kapos und Funktionshäftlingen keinerlei ernstliche Verletzungen aufwiesen.

In der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade geht man dann schnell zur Tagesordnung über. Die KZ-Häftlinge werden zu ihrem Einsatzort in Niederlahnstein und wohl auch in Oberlahnstein gebracht und sie erledigen dort ihre Aufgaben.

Mitte Januar 1945 verlässt die Brigade Kamp und fährt nach einem viertägigen Aufenthalt in Mainz zu ihrer zweiten Station – nach Bad Kreuznach.

Es ist kein Zufall, dass der Zug nach Bad Kreuznach dirigiert wird. Denn wiederholt, beginnend mit dem 3. November 1944, wird die viergleisige Eisenbahnbrücke zwischen Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein von alliierten Bomben schwer getroffen, so dass alle Gleise unbefahrbar sind. Die Schäden werden – offenbar von einem Bauzug der Deutschen Reichsbahn – provisorisch beseitigt.

Die Eisenbahnbrücke über die Nahe hat eine erhebliche militärstrategische Bedeutung. Dazu zunächst ein Blick auf das damalige Streckennetz der Deutschen Reichsbahn. Sie sehen: Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein sind ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Ausgangspunkt dieser Betrachtung ist die linksrheinische Eisenbahnstrecke Mainz – Koblenz. Von Bingerbrück (heute: Bingen Hauptbahnhof) zweigt die Nahetalbahn ab und führt über Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein die Nahe hinauf. Außerdem verläuft eine Strecke von Mainz über Gau-Algesheim

weiter nach Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein, ein Abzweig vor Bad Kreuznach geht nach Alzey. Weiterhin beginnt die Alsenzbahn in Bad Münster am Stein und führt die Alsenz hinauf. Zudem gibt es in jenen Jahren noch die Glantalbahn. Sie fährt von Bad Münster am Stein den Glan hinauf. Doch damit nicht genug. Es gibt in Bingen noch eine Verbindungsstrecke zwischen den links- und rechtsrheinischen Linien. Sie überquert mit der Hindenburgbrücke den Rhein und verbindet Bingen unmittelbar mit Rüdesheim und Geisenheim.

Und wo führen die einzelnen Strecken hin? Die Alsenzbahn führt nach Hochspeyer und dann weiter, die Glantalbahn nach Homburg/Saar und die Nahetalbahn nach Saarbrücken. Alle Strecken gehen nach Westen. Wenn Sie, meine Damen und Herren, an die erwähnte Rundstedt bzw. Ardennenoffensive denken, dann können Sie sich vorstellen, welche Bedeutung diese Strecken und erst recht die Nahebrücke zwischen Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein für den Nachschub haben.

Das haben natürlich auch die Alliierten erkannt und wieder zu Weihnachten 1944 und am 2. Januar 1945 verheerende Angriffe auf die Stadt Bad Kreuznach und die Nahebrücke geflogen.

In dieser Situation wird der 12. SS-Eisenbahnbauzug nach Bad Kreuznach beordert. Wie wir schon in Kamp gesehen haben, fallen auch hier der Stationierungs- und der Einsatzort des Eisenbahnbauzuges auseinander. Stationiert ist der Zug in Bad Kreuznach an der Rothlaymühle in Richtung Bretzenheim/Nahe, eingesetzt wird er in Bad Münster am Stein und gerade an der Eisenbahnbrücke über die Nahe.

Den Aufenthalt der Brigade in Bad Kreuznach kann man recht gut bestimmen – und zwar aufgrund der Todesfälle. In Bad Kreuznach kommen insgesamt 28 KZ-Häftlinge ums Leben, werden in der Zeit vom 20. Januar bis 25. Februar 1945 registriert und auf dem jüdischen Friedhof zwischen Bad Kreuznach und Bretzenheim/Nahe verscharrt.

Die Lebens- und Überlebensbedingungen sind für die Häftlinge katastrophal, mehrere sterben vor Hunger. Zwei andere haben ein anderes Schicksal. Es sind der Oberkapo und der Lagerälteste. Beide sind Häftlinge mit dem „grünen Winkel“, BVer, „befristet Vorbeugehäftlinge“, im Jargon: Berufsverbrecher. Sie stehen von Anfang an im Verdacht, an der Ermordung der drei amerikanischen Flieger beteiligt gewesen zu sein. Sie tragen Kleidungsstücke und Schmuck von ihnen und streiten sich über die „Beute“.

Der Oberkapo wird mit einem Genickschuss erschossen. Er soll im Sterben einem anderen Häftling noch zugerufen haben: „Der Lagerälteste hat mich erschossen!“ Zwei Wochen später wird dieser Lagerälteste im Streit mit einem SS-Unterführer ebenfalls erschossen. Den wirklichen Tathergang will der Kommandant des Bauzuges nicht wahrhaben – das gäbe für ihn ja Scherereien. Er zeigt diese beiden Toten gegenüber dem Bad Kreuznacher Standesamt mit der Todesursache an: „Auf der Flucht erschossen.“

Ende Februar 1945 verlässt der 12. SS-Eisenbahnbauzug Bad Kreuznach. Der Zug fährt weiter nach Rheinhessen, nach Uhlerborn und Mainz-Mombach. Und weiter

nach Frankfurt am Main und nach Bad Nauheim. Schließlich erreicht er seinen neuen Einsatzort Gießen. Auf dem dortigen Bahnhof ist er Ziel eines größeren Luftangriffs. Er weicht deshalb auf den Nachbarort Großen-Buseck an der Bahnstrecke Gießen-Fulda aus.

In Großen-Buseck sterben mindestens 10 KZ-Häftlinge und werden im Sterbebuch registriert. Dort ist nicht eingetragen der Tod eines polnischen KZ-Häftlings am 18. März 1945. An diesem Tag wird der Eisenbahnzug von einem alliierten Fliegerangriff getroffen. Zwei Häftlingswagen brennen aus, einige Häftlinge kommen um. Als sich die erste Verwirrung legt, stellt man fest, dass zwei Häftlinge fehlen. Man findet sie in den umliegenden Häusern. Einer der beiden, ein Pole, hat unter seiner Sträflingskleidung einen Zivilanzug versteckt. Offenbar hat er ihn in den Trümmern des Hauses gefunden und an sich genommen. Das ist für den Kommandoführer des Zuges „Plünderung“. Er macht mit dem Polen „kurzen Prozess“ und beauftragt einen Funktionshäftling, den Koch des Zuges, den Polen zu erhängen. Das macht er auch – doch der Strick reißt und das Opfer fällt leblos zu Boden. Da hebt man ihn wieder hoch, der Koch zieht seinen Ledergürtel aus, zieht ihn als Schlinge um dessen Hals und erhängt ihn damit.

Am 25. März 1945 verlässt der Zug Großen-Buseck. Es geht weiter nach Osten, nach Grünberg, von dort über Mücke weiter nach Bad Hersfeld, Eisenach, Erfurt und Dresden. Es ist schon länger keine Baubrigade mehr sondern ein rollendes KZ auf der Flucht, teilweise sind die amerikanischen Bodentruppen bis auf 10 Kilometer an sie herangerückt. Die Lage der Häftlinge ist jetzt noch mehr als zuvor geprägt von Hunger und Angst: einerseits die Angst, von den alliierten Tieffliegern getötet zu werden, andererseits die Angst, in ein Konzentrationslager gebracht, und dann zunehmend noch die Angst, von den SS-Leuten umgebracht zu werden. Denn es geht das Gerücht, dass kein Häftling in die Hände der „Feinde“ fallen dürfe.

Und der Zug fährt weiter. Die nächsten Stationen sind Pilsen im heutigen Tschechien und Linz in Niederösterreich. Sein Ziel soll das Konzentrationslager Mauthausen bei Linz sein. Dort können sie aber nicht bleiben, weil das KZ schon grauenvoll überfüllt ist. Dabei gelingt der Mehrzahl der Häftlinge die Flucht. Für die Verbliebenen setzt sich die Odyssee fort. Der Zug wird weiter dirigiert in das Konzentrationslager Ebensee am Traunsee im Salzkammergut – 50 Kilometer östlich von Salzburg. Seit Januar 1945 ist das KZ Ebensee Ziel zahlreicher Häftlingstransporte aus anderen Konzentrationslagern. Ebensee ist total überfüllt. Und es werden immer mehr.

Am 3. Mai 1945 erreicht der 12. SS-Eisenbahnzug Ebensee; es ist für die 214 verbliebenen Häftlinge die letzte Station. Am selben Tag trifft dort auch noch der 11. SS-Eisenbahnzug aus dem KZ Neuengamme bei Hamburg mit 206 Häftlingen ein.

Zwei Tage später befreien amerikanische Soldaten die Häftlinge. Sie finden 1.200 Tote vor. Die übrigen Häftlinge sind im Durchschnitt auf 34 Kilogramm abgemagert. Trotz der sofort einsetzenden medizinischen Versorgung sterben in den nächsten Tagen und Wochen noch ca. 700 Häftlinge.

Über das weitere Schicksal der Häftlinge des 12. SS-Eisenbahnzuges in diesem Durcheinander und Massensterben ist ganz wenig bekannt. Ein Schlaglicht auf die

Situation wirft die Äußerung eines befreiten holländischen Häftlings: „Wegen Unterernährung war ich in Ebensee am Rande des Todes.“

So, meine Damen und Herren, das war in aller Kürze die Geschichte der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade. Diese hat aber noch eine Nachgeschichte.

Große Verdienste um die Aufklärung der Geschichte und um die Erinnerung an die Opfer hat sich Hugo Salzman erworben. Der Bad Kreuznacher Salzman, der selbst ein Opfer des Nationalsozialismus war und viel gelitten hat, hat sich unmittelbar nach seiner Befreiung aus dem Zuchthaus dieses Themas angenommen und hat dafür gesorgt, dass die Toten der Brigade vom jüdischen Friedhof auf den Hauptfriedhof von Bad Kreuznach umgebettet wurden und zu Ihren Ehren das Mahnmal für die „Opfer des Krieges und des Faschismus“ errichtet wurde. Das war zunächst alles, was sich in Sachen „12. SS-Eisenbahnbaubrigade“ tat.

Das änderte sich, als im Februar 1959 ein Arbeiter auf dem Friedhof in Großen-Buseck sog. Kriegstote auf dem jüdischen Friedhof umbetten sollte. Dabei stellte er bei einem fest, dass sich in Höhe des Halswirbels ein Leibriemen befand, der zugezogen war. Der Durchmesser des Riemens entsprach der Halsstärke eines Menschen. Dieser Gürtel wurde dann sichergestellt und ein bei der Staatsanwaltschaft Gießen ein Verfahren eingeleitet. Auch nahmen die Staatsanwaltschaft Koblenz Ermittlungen auf wegen des Todes der drei amerikanischen Flieger in Kamp/Rhein und die Staatsanwaltschaft Bad Kreuznach wegen des Todes des Oberkapos und des Lagerältesten in Bad Kreuznach.

Allein das Verfahren in Gießen wurde weitergeführt. Das Landgericht Gießen verurteilte den damaligen Koch des Zuges Otto Dümpelmann wegen Beihilfe zum Totschlag unter Abrechnung der Untersuchungshaft zu zwei Jahren und sechs Monaten Zuchthaus. Dümpelmann war damit der einzige, der wegen der Untaten bei der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade zur Verantwortung gezogen wurde. Kein anderer ist auch nur als Beschuldigter in ein Verfahren einbezogen, geschweige denn verurteilt worden.

Unterdessen sorgte Hugo Salzman weiter dafür, dass am Volkstrauertag eines jeden Jahres am Mahnmal für die Opfer des Krieges und des Faschismus in Bad Kreuznach eine Gedenkveranstaltung stattfand. Seine letzte Rede am Mahnmal hielt er im Jahr 1977. Nach schwerer Krankheit starb er zwei Jahre später. Im Jahr 1980 ergänzte man das Mahnmal um zwei Tafeln mit den Namen, Geburtsdaten und Nationalitäten der 28 KZ-Häftlinge. Die Tafeln stehen zur Linken und Rechten des Mahnmals. In den Folgejahren setzten der DGB-Kreis Nahe-Hunsrück und die IG Metall Bad Kreuznach die von Salzman begründete Tradition fort und sie erinnern bis heute mit der Gedenkveranstaltung zum Volkstrauertag auch an die getöteten Häftlinge der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade. – Allerdings ist das Mahnmal auf dem Bad Kreuznacher Friedhof inzwischen in die Jahre gekommen und bemoost. Unglücklich ist, dass mit den Gedenktafeln ausdrücklich auch an den Oberkapo und den Lagerältesten erinnert werden, die höchstwahrscheinlich Mörder der drei amerikanischen Flieger in Kamp waren.

Seit einigen Jahren erinnern in Großen-Buseck ein Gedenkstein und eine –tafel an die Toten in Großen-Buseck. – Weitere Erinnerungen an die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade und ihre toten Häftlinge – etwa in Kamp oder in Lahnstein – gibt es nicht.

Damit bin ich am Ende meines Vortrages. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.