

# Jahrbuch

für westdeutsche Landesgeschichte

41. Jahrgang

2015

Sonderdruck



---

Verlag der Landesarchivverwaltung Rheinland-Pfalz



# Rollendes KZ – Die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in Kamp/Rhein, Bad Kreuznach und anderswo<sup>1</sup>

*von Joachim Hennig*

## *I. Vor 70 Jahren*

Immer wieder sind es die Jahrestage, die die Geschichte, gerade die jüngere und jüngste deutsche Geschichte in Erinnerung halten. 2014/2015 war ein ganz besonderes Jahr. Im Vordergrund der Erinnerung stand zunächst der Beginn des Ersten Weltkrieges. Vor 100 Jahren, Anfang August 1914, nahm diese „Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts“ ihren Lauf. Später im Jahr kamen andere Ereignisse hinzu und die teils possierlichen Bilder vom Feldzug gegen den Erzfeind Frankreich (mit Aufschriften auf den Eisenbahnwagen wie „Auf zum Preisschießen nach Paris“) wurden verdrängt durch Daten und Fakten vor 70 Jahren: durch die Landung der Westalliierten am 6. Juni 1944 in der Normandie, den Bombenkrieg der Amerikaner und Briten, die letzten Monate und Wochen des „Tausendjährigen Reiches“ und schließlich das Kriegsende am 8. Mai 1945.

Allerspätestens der D-Day im Juni 1944 war der Anfang vom Ende des von Hitler größtenwahnsinnig entfesselten Weltkrieges. Damit war die zweite Front eröffnet, die der deutsche Generalstab immer gefürchtet hatte. Während die Landung der fast 3,5 Millionen amerikanischen und britischen Soldaten mit ihrem Kriegsmaterial „wunderbar“ gelang und die ersten Wochen nach Plan verliefen, fraß sich schon bald die Front fest. Hitler-Deutschland kapitulierte nicht so rasch, wie sich die Alliierten das vorgestellt hatten. Deshalb intensivierten sie ab September 1944 den Luftkrieg. Bereits seit dem Frühjahr 1942, nachdem der Luftwaffenmarschall Arthur Harris das Kommando über die Royal Air Force übernommen hatte, hatten die Briten die Luftangriffe ausgeweitet. Ziel der nächtlichen Bombardements waren kriegswichtige Anlagen und die Demoralisierung der deutschen Bevölkerung. Ein Jahr später, 1943, hatte sich auch die amerikanische Luftwaffe, die U.S. Army Air Forces (USAAF), an den Luftangriffen beteiligt. Begleitend dazu hatte Marschall Harris das Flächenbombardement, das „Area Bombing“, angekündigt, um mit dem Terror aus der Luft die Kapitulation zu erzwingen. Die Zivilbevölkerung und erst recht Hitler und seine Generäle gaben aber so schnell nicht auf. Ihren Durchhaltewillen versuchten

---

<sup>1</sup> Zur Erinnerung an Hugo Salzmann (1903-1979), dem Bad Kreuznacher Gewerkschafter, Kommunisten, Kommunalpolitiker, Emigranten, Widerstandskämpfer und Künstler, der als erster und unermüdlich das Schicksal der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade aufgeklärt und die Erinnerung an ihre Opfer wach gehalten hat.

die Alliierten mit zahlenmäßig immer größeren und intensiveren Bombardements zu brechen. Die Folge war, dass 60 Prozent der gesamten Bombenlast in den acht Monaten zwischen September 1944 und April 1945 auf deutsche Dächer – und auch daneben – fiel. Noch heute stößt man auf deren Relikte – bei der Bebauung von Ortsrandlagen und sogar bei der Einrichtung der Landesgartenschau in Landau. Die Bombenfunde auf dem Baustellengelände machten eine aufwändige Kampfmittelsuche nötig. Sie führte dazu, dass die Landesgartenschau nicht im Frühjahr 2014, sondern erst 2015 eröffnet werden konnte.

## *II. Rollende KZ – KZ auf Schienen*

Die Schäden für die Zivilbevölkerung und an Industrie- und Verkehrsanlagen waren ab 1942 groß. Schon bei ihrem ersten Tausend-Bomber-Angriff im Mai 1942 hatten die Briten in Köln 3.300 Häuser vollständig zerstört. Um diese Schäden zu beseitigen, Bau- und Aufräumarbeiten zu erledigen, und auch Leichen zu bergen, wurden ab Herbst 1942 insgesamt fünf – mobile – Brigaden in verschiedenen Konzentrationslagern aus KZ-Häftlingen aufgestellt. Sie unterstanden der Amtsgruppe C (Bauwesen) im SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt (SS-WVHA). Dessen Amtsleiter, der SS-Obergruppenführer und Generalmajor der Waffen-SS Hans Kammler, hatte die Aufstellung mobiler Häftlingsarbeitskommandos angeregt. Die Brigaden kamen im Westen, vor allem in deutschen Städten, zum Einsatz.<sup>2</sup>

Mit zunehmendem Luftkrieg wurden die Verkehrsanlagen der deutschen Reichsbahn Ziel der Angriffe. Deren Infrastruktur sollte zerstört werden, damit die Nachschubwege für die deutsche Wehrmacht und die An- und Ablieferungswege für die deutsche Rüstungsindustrie empfindlich beeinträchtigt würden. Ab September 1944 hatten es die Alliierten dabei besonders auf die neuralgischen Punkte im Eisenbahnverkehr abgesehen, so dass vor allem die großen Rangierbahnhöfe bevorzugtes Ziel der Amerikaner waren; hinzukamen die zahlreichen Brücken, um gezielt mit deren Zerstörung den Eisenbahnverkehr lahm zu legen.<sup>3</sup> Allein die Stadt Koblenz war Ziel von 37 alliierten Luftangriffen, die vor allem den im Großraum von Koblenz an Rhein und Mosel gelegenen zahlreichen Brücken galten.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Vgl. grundlegend zu den SS-Baubrigaden: Karola F i n g s, *Krieg, Gesellschaft und KZ: Himmlers SS-Baubrigaden (künftig: Krieg)*, 2005 sowie: d i e s., *Eisenbahnbaubrigaden (künftig: Eisenbahnbaubrigaden)*, in: Wolfgang B e n z / Barbara D i e s t e l (Hg.), *Der Ort des Terrors*, Band 3, 2006, S. 150-170.

<sup>3</sup> *Bombenziel Deutsche Reichsbahn. Der alliierte Luftkrieg gegen deutsche Bahnanlagen*, 1999, S. 14.

<sup>4</sup> Helmut S c h n a t z, *Der Luftkrieg im Raum Koblenz 1944/45, VeröffKommLTRLRP, Bd. 4*, 1981, S. 562-569; d e r s., *Ganz Koblenz war ein Flammenmeer*. 6. November 1944, 2004, S. 62.

Speziell zur Beseitigung der Schäden am Verkehrsnetz der Reichsbahn wurden ab Herbst 1944 SS-Eisenbahnbaubrigaden in verschiedenen Konzentrationslagern aufgestellt; auch sie unterstanden der Amtsgruppe C im SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt. Diese „Konzentrationslager auf Schienen“ sollten im Westen des Reichs die durch die alliierten Luftangriffe zerstörten Nachschublinien in Stand setzen, Rangierbahnhöfe, Brücken und Gleisanlagen wieder herrichten und so die letzten Offensiven der deutschen Wehrmacht im Westen ermöglichen und sichern.<sup>5</sup>

Die Idee war nicht neu. Denn die Reichsbahn unterhielt seit längerem Bauzüge mit deutschen Arbeitern, ab 1940 auch mit dienstverpflichteten „Westarbeitern“ aus Belgien und Frankreich, und ab 1941 mit sowjetischen Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern. Mit zunehmendem Luftkrieg lag es dann nahe, mobile Bauzüge auch mit KZ-Häftlingen einzusetzen. Ab Juli 1944 baute man in den SS-eigenen und in Konzentrationslagern gelegenen Werkstätten der „Deutschen Ausrüstungswerke“ (DAW) Güterwaggons für die Zwecke eines Bauzugs um.<sup>6</sup>

Ab Mitte September 1944 wurden die SS-Eisenbahnbaubrigaden aufgestellt und eingesetzt. Insgesamt gab es 8 dieser Brigaden:<sup>7</sup> Die 1. SS-Eisenbahnbaubrigade (später umbenannt in 6.) wurde am 12. September 1944 im KZ Buchenwald aufgestellt, die 2. SS-Eisenbahnbaubrigade (die auch als 7. SS-Eisenbahnbaubrigade bezeichnet wurde) am 19. September 1944 im KZ Auschwitz, die 3. SS-Eisenbahnbaubrigade (später: 5.) am 2. Oktober 1944 im KZ Buchenwald, die 8. SS-Eisenbahnbaubrigade am 21. November 1944 im KZ Sachsenhausen, die 10. SS-Eisenbahnbaubrigade am 2. Januar 1945 im KZ Buchenwald, die 11. SS-Eisenbahnbaubrigade am 13. Februar 1945 im KZ Neuengamme, die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade am 24. Dezember 1944 im KZ Sachsenhausen und die 13. SS-Eisenbahnbaubrigade am 18. Januar 1945 im KZ Dachau. Die nicht fortlaufende Nummerierung und die damit auch nicht übereinstimmende Abfolge bei der Aufstellung der einzelnen Brigaden resultiert aus technischen und organisatorischen Problemen, so dass die ursprünglichen Planungen nicht wie vorgesehen umgesetzt werden konnten.

Diese SS-Eisenbahnbaubrigaden waren personell und sachlich im Wesentlichen gleichartig ausgestattet.<sup>8</sup> Sie gehörten jeweils zu einem bestimmten Konzentrationslager und bestanden aus 504 Häftlingen dieses (oder auch anderer) KZ. Die Häftlinge wurden von SS-Leuten geführt und bewacht. Kommandant, „Chef“ der

<sup>5</sup> Vgl. Karola F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 247 ff.

<sup>6</sup> F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 248 f.

<sup>7</sup> Vgl. dazu die Aufstellungen in: BArch (Bundesarchiv Außenstelle Ludwigsburg) B 162/711 Bl. 2, 4 und BArch B 162/709, Bl. 510 sowie: F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 249 ff und d i e s., a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigaden), S. 150 ff.

<sup>8</sup> Vgl. die Abschlussvermerke zu den einzelnen SS-Eisenbahnbaubrigaden: BArch B 162/710, etwa den *Abschlussvermerk betreffend SS-Baubrigade 12/E* vom 30. Mai 1972, B 162/710, Bl. 137-158 (137 f.) sowie: F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 254 ff.



Brigade war ein höherer SS-Dienstgrad, vielfach ein Fachmann für das Bauwesen, ein Architekt oder Diplom-Ingenieur. Ihm zur Seite stand ein SS-Unterführer, der mit Verwaltungsaufgaben betraut war. Weitere SS-Unterführer hatten spezielle Aufgaben, waren Kommandoführer, Rechnungsführer, Fourier (Verpflegungsbeschaffer) u.a. Zur eigentlichen Bewachungstruppe für die 504 Häftlinge gehörten ca. 10 SS-Leute, meist erfahrene Männer vom Stammpersonal des jeweiligen KZs.

Das weitere Personal bestand aus 50-60 meist älteren Eisenbahnern. Sie wurden zu diesem Zweck zur SS eingezogen und erhielten in den jeweiligen Konzentrationslagern eine kurze Ausbildung. Eingekleidet waren sie in feldgraue Waffen-SS-Uniformen. Diese „SS-Eisenbahner“ sollten mit ihren fachlichen Kenntnissen die KZ-Häftlinge bei ihren Reparaturarbeiten einweisen, beaufsichtigen und unterstützen. Es versteht sich, dass sich aus dieser technischen Fachkompetenz und dem Kontakt zu den Häftlingen auch eine Bewachung ergab. Wie weit diese im Einzelfall ging, hing sicherlich von der Atmosphäre in der Brigade und auch von dem einzelnen dienstverpflichteten Eisenbahner ab. Die autoritäre, gewaltmäßige Bewachung übten aber nicht sie, sondern die eigentliche SS-Wachmannschaft und die „Kapos“ aus.<sup>9</sup>

Die Kapos gehörten zum „Führungspersonal“ unter den KZ-Häftlingen. Das Wort „Kapo“ war zynischerweise wohl abgeleitet von dem Begriff „Kameradenpolizei“. „Chef“ der Kapos war der Oberkapo der Brigade. Ihm unterstanden weitere Kapos. Zur „Führungsschicht“ gehörten auch Funktionshäftlinge wie der Lager-(Kommando-)Älteste, der „Putzer“ des Kommandanten, der Koch, der Schuhmacher oder weitere, etwa für die Instandsetzung zuständige Häftlinge. Diese „Aristokraten“ unter den KZ-Häftlingen waren generell kriminelle deutsche Staatsangehörige. Sie waren als „befristeter Vorbeugehäftling“ (im NS-Jargon: Berufsverbrecher, BVler), ins KZ gekommen und hatten KZ-Erfahrung.

Die gesamte Eisenbahnbaubrigade, formell ein (Außen-)Kommando des Stammlagers, war in ca. 50 Eisenbahnwagen untergebracht. Die allermeisten waren umgebaute Güterwaggons, sog. G- (geschlossene) Waggons. 25 bis 30 dieser Güterwagen dienten den KZ-Häftlingen als Unterkunft. Jeder Waggon war mit 20 bis 24 Häftlingen belegt, oft waren es aber mehr. Zum Schlafen gab es doppel- und dreistöckige Holzpritschen mit Strohbelag und einer Woldecke. Die weitere Einrichtung bestand aus einem Tisch mit Bänken, einem Ofen, kleinen Schränken, Waschschüsseln und einem Kübel für die Notdurft. Die Waggons wurden abends abgeschlossen. Die Häftlinge hatten die übliche KZ-Kleidung zu tragen.

---

<sup>9</sup> Vgl. Zeugenvernehmung Götze vom 24. Februar 1960, in dem Verfahren Staatsanwaltschaft Koblenz 9 Js 223/60, LHA Ko Best. 584,1 Nr. 1430, Bl. 31-41 (32); s. auch: Anm. 34.

Andere Güterwagen – geräumiger und besser ausgestattet als die Waggonen der „einfachen“ Häftlinge – waren den Kapos und Funktionshäftlingen vorbehalten. Sie sollten eigentlich über Nacht auch verschlossen sein, waren es aber zumeist nicht. Diese Häftlinge hatten vielfach für sich beschlossen, keine KZ-Kleidung zu tragen. Das wurde allgemein auch geduldet. Weitere Güterwaggons waren Küchen-, „Kranken“- , Geräte- und Proviantwagen. Daneben gab es bisweilen Wagen für die Schreinerei und Schuhwerkstatt sowie einen Reservewagen.<sup>10</sup>

Das Personal der SS-Eisenbahnbaubrigaden war in Personenwagen untergebracht. Der Führungsstab, also der Kommandant und der Verwaltungs„chef“, hatten generell einen umgebauten Pullman-Wagen zur Verfügung. Die übrigen SS-Leute belegten umgebaute Schlaf- oder D-Zug-Wagen. Die dienstverpflichteten „SS-Eisenbahner“ waren wohl – geräumiger – ebenfalls in umgebauten Güterwaggons untergebracht.

Einen Eindruck von der Aufstellung dieser Bauzüge und deren Situation gibt ein Bericht eines Eisenbahners – ein einzigartiges Dokument, das Hugo Salzmann dem Bad Kreuzbacher Otto Stumpf abrang. Darin schilderte Stumpf im Jahr 1949, u.a. wie er im Dezember 1944 zum KZ Sachsenhausen zur Aufstellung der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade befohlen wurde:<sup>11</sup>

*Als Eisenbahner wurde ich am 11. Dezember 1944 nach Sachsenhausen beordert. Dort warteten noch mehrere tausend Kollegen (gemeint sind: KZ-Häftlinge, Erg. d. A.) auf ihr kommendes, schweres Los. Umso trauriger war es, dass es nur ältere Männer im Alter von 45 bis 60 Jahren waren, und dazu waren fast alle keine Parteimitglieder. Ja, es gab sogar Kameraden darunter, die der deutschen Sprache nicht mächtig waren, da ihre Heimat in Polen oder Tschechoslowakei lag. Als Eisenbahner hatten wir jedoch gar nichts zu bestellen, nur SS-Leute und Kapos allein hatten zu bestimmen, obwohl unter uns Reichsbahnräte und -inspektoren waren.*

*Auf Sachsenhausen zurückzukommen, muss ich erwähnen, dass es mir leider nicht möglich war, einen Blick in das dortige KZ-Lager zu werfen noch mit den Insassen zu sprechen. Dieser Umstand gab mir zum ersten Mal zu bedenken, dass der Standort nicht ganz in Ordnung war. Erst in dem Augenblick, wo der Bauzug fertig war, hatte ich Gelegenheit, mit den Gefangenen persönlich mich eingehend über die traurigen Zustände eines KZ-Lagers zu unterhalten. Aus jeder Antwort konnte man die Freude merken, die alle besaßen, dass sie nun dieses Lager verlassen konnten.*

*Der Bauzug selbst bestand aus dem Stab der SS, fünfzig Eisenbahnern als Wachleute und 500 Häftlingen. Der Stab der SS bestand aus lauter jungen Leuten, die aber noch*

<sup>10</sup> Vgl. F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 254 f.

<sup>11</sup> Der Bericht befindet sich im Nachlass Hugo Salzmanns, dieser ist im Besitz dessen Tochter Julianna Salzmann.



*nie eine Front gesehen hatten. Ihre einzige Beschäftigung war, Hand in Hand mit den Kapos, die Gefangenen und auch uns zu quälen und zu betrügen in Bezug auf Verpflegung und Geld. Die Handlanger der SS waren die Kapos und Vorarbeiter, die dann auch die Schläge und Quälereien an den Unschuldigen ausführten.*

*Mit 25 bis 30 Mann waren diese Armen in einem Waggon untergebracht. Das einzig Gute war, es fehlte allen nicht an Brennmaterial. Aufgabe des Bauzuges war, im Auftrage der Reichsbahn beschädigte Gleisanlagen zu beheben, also in Gebieten zu arbeiten, die durch feindliche Flieger dauernd gefährdet waren. So ist es auch zu verstehen, dass durch diese Verhältnisse keine großen Leistungen vollbracht werden konnten. Obwohl der Befehl da war, dass auch bei Fliegeralarm weiter zu arbeiten sei, sind wir diesem Befehl nie nachgekommen. Da ja diese Herren SS den ganzen Tag im sicheren Bunker waren. (...)*

*Es war überhaupt festzustellen, dass zwischen Führung und Kapos eine intime Freundschaft bestand. Als wir dagegen einmal Stellung nahmen, wurde uns durch den Feldweibel erklärt, dass er uns Eisenbahner nicht gebrauchen könne, da wir ja mit den Gefangenen unter einer Decke steckten. Deshalb sei ihm auch ein Kapo lieber als alle Eisenbahner. (...)*

Von den acht SS-Eisenbahnbaubrigaden waren drei in der hiesigen Region. Diese Präsenz begann mit dem am 12. September 1944 im KZ Buchenwald aufgestellten 1. (später umbenannt in: 6.) SS-Eisenbahnbauzug.<sup>12</sup> Er wurde über Weimar und Kassel in das linksrheinische Bingerbrück beordert.

Bei seiner Ankunft dort Anfang Oktober 1944<sup>13</sup> fand er ein Trümmerfeld vor. Bereits am 29. September 1944 hatten die Alliierten die Bahnhofsanlagen des damaligen noch selbstständigen Bingerbrück (heute: Bingen/Rhein Hauptbahnhof) massiv angegriffen und die Gleise und die Infrastruktur des Bahnhofs wie auch die nahe gelegenen Gebäude schwer getroffen. 123 Menschen starben an diesem „Schwarzen Freitag“ in Bingerbrück.<sup>14</sup>

Die Brigade musste zunächst und vor allem aufräumen. Eine wesentliche Aufgabe bestand darin, ein Gleis wieder herzurichten, damit der Durchgangsverkehr passieren konnte. Denn Bingerbrück war mit seinem Güter- und Rangierbahnhof ein Verkehrsknotenpunkt. Zum einen lag es an der linken Rheinstrecke nicht weit entfernt von Mainz und auf der Strecke nach Koblenz, Bonn und Köln. Schon damals war das eine wichtige Nord-Süd-Verbindung mit einer großen Zugdichte. Zum anderen zweigte hier die Nahetalbahn ab, die die Nahe hinauf über Bad Kreuznach bis nach Saarbrücken führte.

<sup>12</sup> Vgl. zu ihm: F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigaden), S. 154 ff.

<sup>13</sup> Es ist gesichert, dass er am 10. Oktober 1944 in Bingerbrück war, vgl. dazu den Vermerk des Landeskriminalamtes (LKA) NRW vom 28. Januar 1975, BArch B 162/30086, Bl. 445-492 (472).

<sup>14</sup> Carl W o o g, KZ-Häftlinge beseitigen Bombenschäden in Bingerbrück, in: Bingerbrücker und Rupertsberger Geschichte(n), Heft 38, Januar 2015, S. 19 f.



*Abb. 1: Bingerbrück 1944/45: Ort und Bahngelände durch Bomben zerstört  
(Foto: Sammlung Heimatverein Bingerbrück)*



*Abb. 2: Bahnhof Bingerbrück 1944/45: Zerstörte Gleisanlagen  
(Foto: Sammlung Heimatverein Bingerbrück)*



*Abb. 3: Bahnhof Bingerbrück 1944/45: Zerstörte Bahnanlagen  
(Foto: Sammlung Heimatverein Bingerbrück)*



Über die Verhältnisse in und um die SS-Eisenbahnbaubrigade in Bingerbrück ist sehr wenig bekannt, obwohl – wie ein Heimatforscher erst jüngst zu Recht feststellte – „gerade den Bingerbrückern, die in der Nähe des Bahnhofsbereichs wohnten, aber auch den Eisenbahnern (...) nicht verborgen (blieb), dass Männer in Häftlingskleidern Tag und Nacht die schweren Schäden im Bahnhofsbereich beseitigten.“<sup>15</sup> Immerhin wird davon berichtet, dass ein Waggon als Gefängnis umfunktioniert wurde. Dort sperrte man vor allem Russen ein, die des Plünderns beschuldigt wurden und die dann der Gestapo in Mainz überstellt wurden. Überhaupt soll der Kommandant der Brigade, ein gewisser SS-Obersturmführer Walter Fikeis, besonders die ausländischen Häftlinge schikaniert und sie nach Gutdünken in das Gefängnis gesteckt haben.<sup>16</sup>

Nicht mehr geklärt werden kann, wie lange der 1. SS-Eisenbahnbauzug in Bingerbrück eingesetzt war. Bekannt ist aber, dass er später, wohl ab dem 1. November 1944, in Brühl stationiert war.<sup>17</sup> Brühl mit seinem „Kaiserbahnhof“ lag ebenfalls an der Rheinstrecke. Dies allein war aber nicht der Grund für die Stationierung des Zuges dort. Brühl war vielmehr ein geradezu idealer Standort für Arbeiten in und um Köln. Dort gab es schon damals viele Güter- und auch zahlreiche Rangierbahnhöfe, wie etwa den nur wenige Kilometer in Richtung Köln gelegenen Güterbahnhof Köln Eifeltor oder den rechtsrheinisch im damals noch selbstständigen Porz befindlichen Rangierbahnhof Gremberg.<sup>18</sup> Gerade die Rangierbahnhöfe waren kriegswichtig und ein bevorzugtes Ziel der alliierten Luftangriffe. Von Brühl aus wurden die Häftlinge täglich mit einem Transport zum Bahnhof Köln Eifeltor verbracht.<sup>19</sup> Auf den Bahnhöfen und an den Strecken von Köln brauchte man jede Hand zum Aufräumen und Instandsetzen. Denn die Angriffe wiederholten sich. Schließlich waren die Luftangriffe auf den Bahnhof Gremberg am 28. Dezember 1944 so verheerend, dass er seinen Betrieb ganz einstellen musste. Hier sollte der Bauzug Abhilfe schaffen und war dort für drei Wochen eingesetzt. Der Erfolg war aber offenbar nicht so groß.<sup>20</sup>

Die 1. bzw. 6. SS-Eisenbahnbaubrigade blieb noch im Kölner Raum. Nachgewiesen sind ihre Einsätze in Zündorf (heute: Köln-Zündorf) am 9. Februar 1945 und am 1. März 1945 in Troisdorf. Erst danach wurde sie nach Mitteldeutschland zurückverlegt.<sup>21</sup>

<sup>15</sup> wie vor, S. 20.

<sup>16</sup> Vgl. F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 265.

<sup>17</sup> Vermerk des LKA NRW, a.a.O. (Anm. 13), Bl. 472; F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 250; d i e s., a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigade), S. 154 f. sowie: Frank P ö t t e r, Rollende Särge, in: Mitt-OberrheingV, 91. Band, 2006, S. 173-223 (219 f.).

<sup>18</sup> Vgl.: Hans-Joachim L e v e n (Hg.), Eine Stadt erlebt ihre Verkehrsgeschichte. Brühl im Straßennetz des Rheinlandes. Brühl und die Eisenbahnen, o.J. (1985), S. 67 ff.

<sup>19</sup> F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 257; d i e s., a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigade), S. 154 f.

<sup>20</sup> www.porz-am-rhein.de/porang.html (Zugriff 10. August 2015); F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 278; d i e s., a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigade), S. 155.

<sup>21</sup> Vgl. F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 278; vgl. auch den *Bericht des Inspektors der SS-Frontar-*

Unterdessen gerieten die Rheinstraße und die Nahestraße immer mehr in das Fadenkreuz der alliierten Bomber. Noch sechs weitere Luftangriffe flogen sie auf den Bahnhof von Bingerbrück. Der Großangriff am 29. Dezember 1944 zerstörte alles, was damals noch nicht in Schutt und Asche lag.<sup>22</sup> In diesen letzten Tagen des Jahres 1944 und den ersten des Jahres 1945 flogen die Alliierten auch schwere Luftangriffe auf Bad Kreuznach und die Nahestraße.<sup>23</sup> Zur Beseitigung dieser Schäden und zur Instandsetzung der Strecken kam wiederum ein SS-Eisenbahnbauzug zum Einsatz.

Es war die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade, die im Januar und Februar 1945 in Bad Kreuznach stationiert war. Man hatte sie am 24. Dezember 1944 im Konzentrationslager Sachsenhausen aufgestellt. Ihre erste Station war aber nicht Bad Kreuznach, sondern vielmehr Kamp am Rhein (heute: Kamp-Bornhofen) und ihre ersten Einsatzorte waren Nieder- und auch Oberlahnstein (heute: Lahnstein). Niederlahnstein, rechtsrheinisch an der Mündung der Lahn in den Rhein und vor den Toren von Koblenz gelegen, war damals ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Denn hier stieß die sog. Kanonenbahn – von Berlin kommend und nach Metz führend – auf die rechtsrheinische Bahnstrecke Frankfurt/Main–Köln(-Deutz).<sup>24</sup>

Auch nachdem der 12. SS-Eisenbahnbauzug Kamp/Rhein etwa Mitte Januar 1945 mit dem Ziel Bad Kreuznach verlassen hatte, war die Kanonenbahn im Bereich der Lahnstraße ein bevorzugtes Ziel der alliierten Luftangriffe. Im Oberlahnkreis hatte es schwere Bombardements gegeben, so dass die Schienenwege zwischen den Orten Runkel und Aumenau und zwischen Ennerich und Eschhofen zerstört waren. Dort und an weiteren Orten wurden Arbeitskommandos der 13. SS-Eisenbahnbaubrigade gleichzeitig eingesetzt.<sup>25</sup> Er war der letzte und offenbar bestausgestattete Bauzug überhaupt. Bei seiner Inspektion des Zuges Mitte Februar 1945 kam der „Inspekteur der SS-Frontarbeiter und SS-Baubrigaden“ SS-Sturmbannführer Gerhard Weigel richtiggehend ins Schwärmen:<sup>26</sup>

*Ich habe den Bauzug der 13. SS-Eisenbahnbaubrigade als Musterzug betr. Ausbau erklärt. Vorgenannter Bauzug ist bei den Deutschen Ausrüstungswerken aufgrund der gesammelten Erfahrungen ausgebaut worden. Hygienische Einrichtungen wie Brause-*

---

*beiter und SS-Baubrigaden* vom 2. März 1945, BAArch B 162/709, Bl. 37-40 (38) sowie den Vermerk des Landeskriminalamtes (LKA) NRW vom 28. Januar 1975, a.a.O. (Anm. 13), Bl. 471 f.

<sup>22</sup> <https://de.wikipedia.org/wiki/Bingerbrück> (Zugriff 10. August 2015).

<sup>23</sup> Vgl. Helmut Sch n a t z, Zu den Luftangriffen auf Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein 1944/45, in: JbwestdtLG, 26. Jg., 2000, S. 375-405 (379 ff.).

<sup>24</sup> Vgl. zur „Kanonenbahn“: <https://de.wikipedia.org/wiki/Kanonenbahn> (Zugriff: 10. August 2015).

<sup>25</sup> Vgl. den Vermerk des LKA NRW vom 28. Januar 1975, a.a.O. (Anm. 12), Bl. 490 sowie: F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 258, 277 f.; vgl. zur 13. SS-Eisenbahnbaubrigade insgesamt: F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigaden), S. 168 ff.

<sup>26</sup> *Bericht des Inspektors der SS-Frontarbeiter und SS-Baubrigaden* vom 2. März 1945, a.a.O. (Anm. 21), Bl. 37.



---

*bäder, Entlausungswaggons, vorbildliche Kucheneinrichtungen und Verpflegungswaggons usw. sind hier vorhanden.*

Auch sonst fiel die Inspektion der Brigade, die Weigel mit dem Präsidenten der Reichsbahndirektion (Erfurt?) Dr. Rabes unternahm, sehr zu seiner Zufriedenheit aus. Dazu heißt es in dem Bericht:<sup>27</sup>

*Besichtigung der 13. SS-Eisenbahnbaubrigade und deren Einsatzstellen. Sehr gute Leistungen erzielt, was vom RBD-Präsidenten anerkannt wurde.*

Nur sehr wenig wissen wir über das Schicksal der KZ-Häftlinge dieser Brigade. Feststellen lässt sich noch, dass die Alliierten am 2. März 1945 die gesamte Strecke aus der Luft angriffen und mit Bomben belegten. Dabei wurden 12 Häftlinge getötet und viele schwer verletzt. Am 26. März 1945 wurden die Häftlinge aus Aumenu „evakuiert“ und dann in der Nähe von Wetzlar von den alliierten Truppen befreit.<sup>28</sup>

Immer wieder erstaunt es, wie wenig über diese SS-Eisenbahnbauzüge bekannt ist. Die schriftliche Überlieferung ist sehr dürftig. In den Behörden des NS-Regimes sind nur einige Vorgänge entstanden und noch weniger ist in den Archiven überliefert. Informationen hierüber konnte und kann man vor allem von der „oral history“, also von Auskünften von Zeitzeugen erwarten. Erfahrungsgemäß schweigen die „Betroffenen“ aber. Die Täter ohnehin, denn sie haben viel zu verbergen und möchten sich nicht selbst bezichtigen. Anders ist es bei den Opfern. Sie könnten schon längst über ihr Schicksal und das ihrer Leidensgenossen berichtet haben. Aber auch da gibt es vielfältige Hemmnisse – sofern sie überhaupt diese Torturen überlebt haben. Die Häftlinge stammten nicht nur aus Deutschland, sondern aus zahlreichen europäischen Ländern. Wer sollte und konnte sie zum Sprechen bringen? Es gab und gibt keine Organisation, die sich dieser Menschen und ihrer Schicksale annahm. Und wem und wie sollten sie von sich aus ihren Leidensweg offenbaren?! Und im Übrigen: Es fällt schwer, über menschenunwürdige, erniedrigende Behandlung, die man am eigenen Leib erfahren hat, und über Angst, Todesangst zu sprechen und das gesprochene Wort auch noch zu lesen. Dazu gehören viel Kraft, eine bewusste (scheinbare) Distanziertheit von den Geschehnissen, eine gewisse intellektuelle Begabung und Offenheit sowie die Erkenntnis, dass das Erlebte nicht mit dem eigenen Leben untergehen sollte.

Ganz anders war die Situation der Zuschauer. Sie hatten diese Hemmnisse nicht, waren sie doch ohne eigenes Zutun mit dieser Situation vor Ort konfrontiert. Sicherlich gingen der Zug und seine „Besatzung“ im Allgemeinen auf Distanz zur Bevölkerung vor Ort. Aber zwangsläufig wussten sie von diesem Zug, seinem Personal und den KZ-Häftlingen, spielte sich das Geschehen um diesen Zug doch in ihrer unmittel-

---

<sup>27</sup> Nachweis wie vor.

<sup>28</sup> Vgl. die Nachweise in Anm. 25.

telbaren Nähe ab. Ein solcher Zug, der zum Teil mehrere Wochen mit 50 Waggons und auch mit D-Zug- und Pullman-Wagen auf einem Nebengleis auf dem Bahnhof stand und von dem jeden Morgen in der Frühe 500 KZ-Häftlinge in ihrer typischen Kleidung aufbrachen und dann am Abend wieder zurückkehrten, war natürlich ein Objekt des Interesses und des Gesprächs darüber. Das galt erst recht, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die Häftlinge zum Teil in der Umgebung der Bahnhöfe beim Aufräumen, bei der Verfüllung von Bombentrichtern usw. eingesetzt waren oder bei den Luftangriffen spontan Schutz in der Umgebung ihrer Arbeitsstelle suchten, und damit unmittelbaren Kontakt zu den Einwohnern hatten. Und erst recht hatten die SS-Chargen und die Funktionshäftlinge diesen Kontakt zur Bevölkerung.

Darüber hinaus konnte der „Betrieb“ der Baubrigade nur mit gewissen Außenkontakten aufrechterhalten werden. Dazu gehörte, die Grundversorgung für ca. 600 Menschen – schlecht und recht – jeden Tag sicherzustellen. Wie sich die Beschaffung abspielte, war je nach Standort und Situation offensichtlich verschieden. Grundsätzlich versorgte sich die Brigade allerdings selbst in einem Verpflegungslager. Hierzu stattete ein SS-Unterführer des Zuges den Fourier, den Verpflegungsführer, mit Anweisungen und Bezugsberechtigungen zum Lebensmittelempfang aus, der dann mit einem Lkw und einem Fahrer zu einem Verpflegungslager fuhr und Lebensmittel besorgte.<sup>29</sup> Gleichwohl ergab sich immer wieder ein Kontakt zur einheimischen Bevölkerung. So berichtete ein Metzgermeister davon, dass verschiedentlich Wachsoldaten und Häftlinge in seinen Betrieb gekommen seien, um sich größere Stücke Schlachtvieh zerlegen zu lassen.<sup>30</sup> Nonnen, die „Armen Dienstmägde Jesu Christi“ erlebten, dass für „die Leute“ vom Bauzug in einer Bäckerei gebacken wurde, nachdem der Bäcker zum Militärdienst einberufen und die Bäckerei geschlossen worden war. Dadurch bekamen sie – wie es in ihrer Chronik dazu heißt – „einen Einblick (...), wie es in Gefangenenlagern zugeht, und man betet umso mehr für diese armen Menschen.“<sup>31</sup> Einige Zeit später schließlich war der Koch des Zuges mit fünf anderen Häftlingen in einem Ort unterwegs, um Lebensmittel zu beschaffen.<sup>32</sup>

Bei „besonderen Vorkommnissen“ – etwa wenn Tote registriert und „beerdigt“ werden mussten – war das SS-Personal erst recht auf die Hilfe vor Ort angewiesen. Im Übrigen hatten das SS-Führungspersonal und andere Privilegierte Freiheiten, die sie zum Kontakt mit der Bevölkerung nutzten. Lebensfremd ist es anzunehmen, dass sie sich tagein und tagaus in ihren D-Zug-Wagen aufhielten und die Freizeit

<sup>29</sup> Vgl. die Vernehmung des Fourier Heuer vom 6. Juli 1961 in dem Verfahren Staatsanwaltschaft Gießen, 2 Js 299/59, Hessisches Staatsarchiv (HStA) Darmstadt Abt. H 13 Gießen, Nr. 661, Band 4, Bl. 561-565 (562 f.); s. auch: Anm. 33.

<sup>30</sup> Zeugenvernehmung Gerlach vom 14. September 1959, in dem Verfahren Staatsanwaltschaft Koblenz, a.a.O. (Anm. 9), Nr. 1430, Bl. 24-25 (24); s. auch: Anm. 34.

<sup>31</sup> Zit. nach: Winfried M o n s c h a u e r, Die Geschichte von Kamp-Bornhofen, 2000, S. 39.

<sup>32</sup> Schriftliche Äußerung Jacob vom 28. März 1950 in dem Verfahren Staatsanwaltschaft Koblenz, a.a.O. (Anm. 9), Nr. 1434, Bl. 540-542 (540 f.); s. auch: Anm. 34.



nicht für einen „Stadtgang“ nutzten. Zu reizvoll war es, in Gasthäusern zu Abend zu essen und sich die Zeit mit allerlei Kurzweil, mit Kartenspiel und anderem mehr, zu vertreiben. Schließlich waren sie die „Chefs“ „ihres“ Bauzuges, im Dorf bzw. der Kleinstadt bestaunte Vertreter einer Staatsmacht, die man im fernen Berlin wusste, und die die große Not vor Ort lindern und den „Endsieg“ doch noch (mit-) schaffen sollten.

Trotzdem gibt es nur ganz wenige historische oder aktuelle Berichte von Zeitzeugen. Auch in Ortschroniken finden sich kaum Informationen zu diesen „rollenden KZ“, die gleichsam vor der Haustür standen und deren Häftlinge unter den Augen der Dorfgemeinschaft arbeiteten, litten und auch starben.

So kann man es – wenigstens für die Erinnerung an diese NS-Opfer und ihr Schicksal und Leiden – als eine glückliche Fügung bezeichnen, dass es in der Nachkriegszeit Voruntersuchungs- und Strafverfahren deutscher Staatsanwaltschaften und Gerichte zu diesen Bauzügen gab. Wenn auch diese Verfahren sehr spät begonnen und nur wenige der Verbrechen zum Gegenstand hatten sowie dann oft sehr unbefriedigend mit einer Einstellung des Verfahrens oder – wenn überhaupt – mit einer sehr unangemessenen Bestrafung endeten, so sind sie doch in gewisser Weise eine Fundgrube für die zeitgeschichtliche Forschung.

Ein solcher „Glücksfall“ für die Erinnerung an diese Opfer ist die staatsanwaltliche und strafgerichtliche Befassung mit Geschehnissen beim 12. SS-Eisenbahnbauzug in der Zeit von Ende Dezember 1944 in Kamp und Lahnstein am Rhein bis zur Befreiung am 5. Mai 1945 im KZ Ebensee im Salzkammergut. Sie ist dokumentiert in mehreren Verfahren in den Nachkriegsjahren und in einer recht großen Zahl von Zeugen- und anderen Vernehmungen: Einmal in dem Verfahren der Staatsanwaltschaft Gießen, das zu einem Strafverfahren vor dem Landgericht Gießen geführt hat,<sup>33</sup> zum anderen in dem Voruntersuchungsverfahren der Staatsanwaltschaft Koblenz<sup>34</sup> und zum dritten in dem Voruntersuchungsverfahren der Staatsanwaltschaft Bad Kreuznach.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Dieses Strafverfahren beim Landgericht Gießen ist dokumentiert in den Akten der Staatsanwaltschaft beim Landgericht Gießen gegen Otto Dümpelmann – 2 Js 299/59 –, archiviert in: HStA Darmstadt H 13 Gießen Nr. 661, Bände 1 bis 14. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird künftig dieses Strafverfahren kurz bezeichnet als: „Strafverfahren Gießen“. Das Urteil des Landgerichts Gießen in dieser Sache gegen Otto Dümpelmann – 2 Ks 1/62 – ist abgedruckt in: Justiz und Verbrechen. Sammlung deutscher Strafurteile wegen nationalsozialistischer Tötungsverbrechen 1945-1966, („Rütersche Sammlung“) Band XVIII, 1978, Nr. 532-1, S. 385-393.

<sup>34</sup> Das Voruntersuchungsverfahren der Staatsanwaltschaft Koblenz – 9 Js 223/60 – richtete sich gegen Otto Dümpelmann und ist archiviert in: LHA Ko Best. 584,1 Nr. 1430-1437. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird künftig dieses Verfahren kurz bezeichnet als: „Voruntersuchungsverfahren Koblenz“. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass sich einige Dokumente aus dem Strafverfahren Gießen in Abschrift auch in diesen Akten der Staatsanwaltschaft Koblenz befinden.

<sup>35</sup> Das Voruntersuchungsverfahren der Staatsanwaltschaft Bad Kreuznach – 10 Js 14/60 – richtete sich gegen Unbekannt zum Nachteil von Karl Leistner und ist archiviert in: LHA Ko Best. 584,6

Dabei sind die Bedingungen, unter denen sie erfolgten, mit zu berücksichtigen: Da die tatsächlichen oder vermeintlichen Täter kein Interesse an der Aufklärung der Morde und ihrer Beteiligung daran hatten, sind ihre Angaben sehr oft ungenau, lebensfremd und offensichtlich geschönt und schlichtweg falsch. Zudem muss man bei den Vernehmungen in der frühen Nachkriegszeit, deren Protokolle in dem Verfahren der Staatsanwaltschaft Koblenz beigezogen wurden, bedenken, dass sie gegenüber den gerade siegreichen Alliierten, den bisherigen „Feinden“, erfolgten. Für die Vernehmungen 15 Jahre später gelten auch Vorbehalte. Nach der langen Zeit kann das Erinnerungsvermögen nachgelassen haben. Zudem mag die Aussage des einen oder anderen vernommenen Zeugen durch seine längere Strafhaft beeinflusst gewesen sein. Das nimmt den Aussagen nicht ihren Wert, erfordert aber eine kritische Würdigung.

Ermöglicht wird diese durch die eine oder andere weitgehend glaubhaft erscheinende Zeugenvernehmung bzw. Passagen davon und durch weitere Nachforschungen und Informationen, wie sie sich durch die schon sehr früh begonnenen Recherchen des Bad Kreuznacher Widerstandskämpfers Hugo Salzmann, und durch den einen oder anderen Zeitzeugenbericht sowie durch die Arbeitsergebnisse des einen oder anderen Heimatforschers ergeben. All dies wird hier aufbereitet, mit eigenen Recherchen zusammengefügt und bei allen vorgefundenen Ungenauigkeiten und Widersprüchen zu einem einheitlichen Ganzen verbunden. Dabei mag die eine oder andere Bewertung bedenklich erscheinen. Dessen ist sich der Autor bewusst. Will man aber die Erinnerung an diese SS-Eisenbahnbaubrigade und vor allem an ihre Häftlinge wach halten, so bleibt nichts anderes übrig, als die Geschichte so „rund“ und nachvollziehbar wie möglich zu erzählen. Das schulden wir nicht nur den Opfern dieses Bauzuges, sondern auch den Opfern aller acht SS-Eisenbahnbaubrigaden.

### *III. Die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade*

Die Geschichte der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade begann Mitte November 1944.<sup>36</sup> *Täglich einlaufende Nachrichten über den Luftkrieg der Alliierten im Westen Deutschlands veranlassten das SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt offenbar, drei weitere SS-Eisenbahnbaubrigaden aufzustellen. Beim 12. SS-Eisenbahnbauzug sprach man darüber, dass dieser den Transport und damit den Abschuss der „Wunderwaffe“*

---

Nr. 396 und 397. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird künftig dieses Verfahren kurz bezeichnet als: „Voruntersuchungsverfahren Bad Kreuznach“.

<sup>36</sup> Vgl. zur Geschichte der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade: bereits: F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigade), S. 166 ff.; P ö t t e r, a.a.O. (Anm. 17).

*V2 ermöglichen sollte.*<sup>37</sup> Wie weit das einen realen Hintergrund hatte und nicht nur Propaganda zur Mobilisierung der letzten Kräfte war, lässt sich heute nicht mehr sagen. Jedenfalls waren der 12. SS-Eisenbahnbauzug und die beiden anderen Bauzüge die letzten des Zweiten Weltkrieges. Ihr Einsatz war aber erst möglich, nachdem die entsprechenden Züge umgebaut und der SS zur Verfügung gestellt werden konnten.<sup>38</sup> Anfang Dezember 1944 war die Fertigstellung des Bauzugs für die 12. Baubrigade absehbar. Deshalb wurden ca. 50 Eisenbahner, unter ihnen der bereits erwähnte Bad Kreuznacher Otto Stumpf, am 11. Dezember 1944 ins Konzentrationslager Sachsenhausen befohlen. Dort wurden sie nicht aus freien Stücken in SS-Uniformen gesteckt<sup>39</sup> und auf ihre Aufgaben beim Bauzug, insbesondere als Bewachungspersonal, vorbereitet.



*Abb. 4: KZ Sachsenhausen. Von der Arbeit einrückende Häftlingskolonnen vor dem Lagertor zum Schutzhaftlager (Foto: Bundesarchiv Bild 183-78612-0002)*

Der Kommandant des Bauzugs stand damals schon fest. Es war der SS-Hauptsturmführer Dr. Rudolf Götze. Götze war „Fachführer“, Tiefbauingenieur und Dr.-Ing.<sup>40</sup> 1908 geboren, absolvierte er sein Ingenieurstudium zurzeit der Weimarer Republik. Beim Start in den Beruf trat er 1933 der SS bei und 1937 – nach dem Ende des Aufnahmestopps – auch der NSDAP. Im Krieg war er in mehreren besetzten

<sup>37</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, S. 577-584 (578).

<sup>38</sup> F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Krieg), S. 253.

<sup>39</sup> Vgl. den Bericht des Eisenbahners Otto Stumpf, oben S. 595 f.; sowie: Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 3, Bl. 328-335 (329) und die Zeugenvernehmung Nowak vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Bl. 17.

<sup>40</sup> Vgl. zur Biografie Götzes: Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 37); P ö t t e r, a.a.O. (Anm. 17), S. 174 f.

Ländern tätig. Dafür wurde er 1941 zum SS-Hauptsturmführer befördert. Im Oktober 1944 kehrte er zum Amt C des SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamtes nach Berlin zurück. Von daher bot sich sein Einsatz bei einem SS-Eisenbahnbauzug kurz darauf geradezu an. Unwiderlegt behauptete Götze später, er sei beim Bauzug nur *für das Technische* zuständig gewesen. Er habe keine Disziplinargewalt besessen, sondern über Vorfälle im Bauzug lediglich Berichte gefertigt, die dann zum Konzentrationslager Sachsenhausen oder zum SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt gegangen seien.<sup>41</sup>



*Abb. 5: Kommandant der Brigade: SS-Hauptsturmführer Dr. Rudolf Götze, Nachkriegsfoto (Foto: Hessisches Staatsarchiv Darmstadt)*

Zuständig „für das Grobe“ sollte der SS-Hauptscharführer Gustav Sorge sein. Er war Kommandoführer des Zuges und er war es, der die Menschen dort einsetzte. Sorge teilte die Wachmannschaften und die einzelnen Arbeitskommandos ein. Als „Mann der Tat“ hatte er für die „Ordnung“ und die „Disziplin“ beim Bauzug zu sorgen.<sup>42</sup>

1911 in Schlesien geboren, hatte Sorge Schmied gelernt und dann eine kleine Karriere bei der SS gemacht. Bereits 1931 war er Mitglied der SA, Anfang 1932 trat er in die Allgemeine SS ein und wurde Unterscharführer. Seit Sommer 1934 gehörte

<sup>41</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 24. Februar 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 31-41 (31 f.) und vom 21. Juli 1961, a.a.O. (Anm. 37).

<sup>42</sup> Vgl. zur Biografie Sorges: Urteil des Landgerichts Bonn vom 6. Februar 1959 – 8 Ks 1/58 –, in: Justiz und Verbrechen. Sammlung deutscher Strafurteile wegen nationalsozialistischer Tötungsverbrechen 1945-1966, („Rütersche Sammlung“) Band XV, 1976, Nr. 473, S. 400-659 (416-421); Pö t t e r, a.a.O. (Anm. 17), S. 175.



Sorge zum KZ-Bewachungspersonal, erst im Konzentrationslager Esterwegen im Emsland, dann im KZ Sachsenhausen. Anfang 1940 wurde er zum Hauptscharführer befördert und arbeitete im Kommandanturstab des KZ Sachsenhausen. Die Häftlinge gaben ihm den Spitznamen „Eiserner Gustav“. 1943 und 1944 sammelte er „Auslandserfahrung“, erst in den Niederlanden im KZ Vught und dann in mehreren Arbeitslagern im Raum Riga. 1944 kehrte er in das KZ Sachsenhausen zurück.

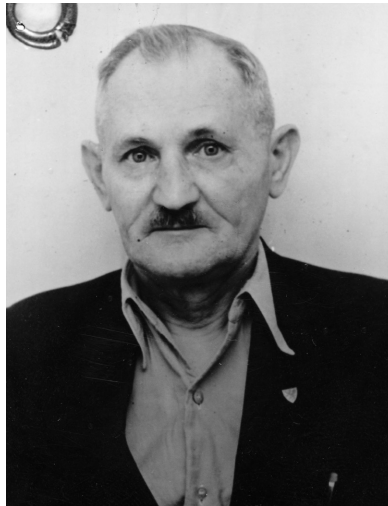


*Abb. 6: Kurzzeitiger Kommandoführer der Brigade: SS-Hauptscharführer Gustav Sorge, Mitte der 1930er (Foto: Bundesarchiv Berlin Sig. R 9361 III; Nr. 196028)*

Verwaltungsführer, einem Kompaniefeldwebel („Spieß“) vergleichbar, war Hauptscharführer Ernst Räther.<sup>43</sup> Der 1892 in Ostpommern geborene Räther war der Älteste dieses „SS-Führungs-Trios“. Der gelernte Schuhmacher trat ebenfalls schon vor der Machtübernahme der Nazis der NSDAP bei, war also „Alter Kämpfer“. 1933 wurde er Mitglied der Allgemeinen SS und 1939 der Waffen-SS. Räther war an verschiedenen Stellen in der SS-Verwaltung tätig, 1940 als Oberscharführer beim KZ Sachsenhausen. Dort und an anderen Stellen sammelte er Verwaltungserfahrung,

<sup>43</sup> Vgl. zur Biografie Räthers: Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, a.a.O. (Anm. 39), Bl. 328 f.; Pötter, a.a.O. (Anm. 17), S. 176.

die er später auf einem Lehrgang der Verwaltungsschule in Arolsen vertiefte. Ab Oktober 1944 arbeitete er in der Stabskompanie der Amtsgruppe C des SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamts. Dort erhielt er im folgenden Monat den Befehl, einen Eisenbahnbauzug zusammenzustellen und auszubauen, der als Einsatzzug zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen in Westdeutschland eingesetzt werden sollte.



*Abb. 7: Verwaltungsführer und Kommandoführer der Brigade: SS-Hauptscharführer Ernst Räther, Nachkriegsfoto (Foto: Hessisches Staatsarchiv Darmstadt)*

Kurz vor Weihnachten 1944 wurde die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade mit diesem SS-Führungs-Trio und dem weiteren SS-Personal, den „SS-Eisenbahnern“ und den KZ-Häftlingen auf dem großen Verschiebebahnhof Oranienburg an einer Anschlussgleisanlage des Konzentrationslagers Sachsenhausen zusammengestellt. Die Häftlinge rekrutierte man vor allem aus den Werkstätten des Konzentrationslagers,<sup>44</sup> ohne dass in der Kommandierung zum Bauzug eine Vergünstigung oder eine Bestrafung zu sehen war. Immerhin hätten sich die ausgewählten Häftlinge gefreut, auf diese Weise aus dem Konzentrationslager herauszukommen.<sup>45</sup>

Am Heiligabend verließ der 12. SS-Eisenbahnbauzug das Konzentrationslager Sachsenhausen. Er setzte sich aus etwa 50 Wagen zusammen. Die allermeisten waren umgebaute Güterwagen, außerdem führte er einige Personenwagen. Alle hatten einen Tarnanstrich. Einen Personenwagen mussten sich angeblich der Kommandant Götze, der Verwaltungsführer („Spieß“) Räther, der Kommandoführer Sorge und einige

<sup>44</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 24. Februar 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Bl. 31.

<sup>45</sup> So Stumpf in seinem Bericht von 1949, a.a.O. (Anm. 11), S. 1.

SS-Untersführer sowie ein Reichsbahnbaurat teilen.<sup>46</sup> Das erscheint in hohem Maße ungemütlich und allenfalls erträglich, wenn man bedenkt, dass schon bald aus der Führungsriege einige Abgänge zu verzeichnen waren, und der eine oder andere an den Standorten privat wohnte. Es mögen dann noch etwa 20 SS-Mannschaftsdienstgrade gewesen sein. Zusammen mit dem SS-Führungspersonal machten sie die Kerntruppe aus. Sie waren die eigentliche Waffen-SS, trugen feldgraue SS-Uniformen und waren an ihren SS-Runen gut zu erkennen. In solchen feldgrauen Uniformen steckten auch die ca. 50 „SS-Eisenbahner“, sie hatten aber keine SS-Runen.<sup>47</sup> Das Gros bildeten die ca. 500 KZ-Häftlinge verschiedener Nationalitäten.<sup>48</sup> Alle Gruppen waren in den Wagen unter sich: es gab den/die Wagen mit den SS-Mannschaftsdienstgraden, mit den „SS-Eisenbahnern“ und den KZ-Häftlingen. Unter den Häftlingen gab es noch eine Hierarchie. Die privilegierten Häftlinge, es sollen so etwa 20 (Lager-/Zugältester, Oberkapo, Kapo, Funktionshäftlinge) gewesen sein, hatten einen Wagen für sich.<sup>49</sup> Die „einfachen“ Häftlinge wurden zu 36-40 Mann in einen Güterwaggon „verfrachtet“. Außerdem gab es noch Küchenwagen, eine Waschküche, Handwerkerwagen, Gerätewagen, leere Waggons und einen Revierwagen, in dem ein polnischer Häftling, der Arzt war, arbeitete. Insgesamt machten sich Heiligabend unter diesen Umständen 45 bis 48 Wagen auf den Weg nach Westen.<sup>50</sup>

#### *IV. 1. Station: Kamp am Rhein*

Am 26. Dezember 1944 rollte der 12. SS-Eisenbahnzug in den Bahnhof von Kamp ein. Kamp mit seinen damals etwa 1.200 Einwohnern liegt an der rechtsrheinischen Bahnstrecke, die von Frankfurt/Main über Wiesbaden, Lorch, St. Goarshausen, Ober- und Niederlahnstein nach Koblenz führte. Der Zug wurde auf ein Nebengleis am Bahnhof abgestellt, vor dem letzten Stellwerk in Richtung Filsen.

Für den kleinen Ort war das ein großes Ereignis, schon allein zahlenmäßig, kam dadurch doch die Hälfte der Wohnbevölkerung hinzu. Zudem war der Zug als solcher und erst recht mit den weißgestreiften Waggons, die wie Zebras aussahen, sehr auffällig. Auch die Häftlinge sahen wie „Zebras“ aus – in ihrer typischen blau-weiß gestreiften KZ-Kleidung, zu der sie runde Käppis und Holzpantinen tragen mussten.<sup>51</sup>

<sup>46</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, a.a.O. (Anm. 39), Bl. 329.

<sup>47</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, a.a.O. (Anm. 37), Bl. 579.

<sup>48</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, a.a.O. (Anm. 39), Bl. 329, 332.

<sup>49</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, a.a.O. (Anm. 39), Bl. 331; Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, a.a.O. (Anm. 37), Bl. 579.

<sup>50</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, a.a.O. (Anm. 39), Bl. 329.

<sup>51</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, a.a.O. (Anm. 39), Bl. 332.

Wenn Gruppen von Häftlingen nicht gerade in Kamp selbst oder dessen unmittelbarer Umgebung eingesetzt waren,<sup>52</sup> bekam die Bevölkerung allerdings nicht viel von ihnen zu sehen. Denn vom frühen Morgen bis zum späten Abend mussten sie auf auswärtigen Baustellen arbeiten. Nach der Rückkehr nach Kamp und dem Abendappell wurden sie in den Waggons eingeschlossen und die Lüftungsluken geschlossen – bis zum Morgen entwickelte sich dann in den Waggons ein unerträglicher Gestank.



*Abb. 8: Bahnhof von Kamp am Rhein, Winter 1964. Aussehen der Bahnanlage wie 1944/45. Das Abstellgleis, auf dem der Bauzug stand, ist heute entfernt  
(Foto: Verein für Heimatgeschichte Kamp-Bornhofen)*

Etwas mehr Kontakt zur Bevölkerung hatten die „Privilegierten“ unter den Häftlingen, die Kapos und die Funktionshäftlinge. Die allermeisten von ihnen waren Deutsche, obwohl die Deutschen unter allen Häftlingen eindeutig in der Unterzahl waren. Offenbar meinte die Führung, mit diesen weniger Schwierigkeiten zu haben und sich auf sie besser verlassen zu können. Untergebracht waren die Kapos und Funktionshäftlinge in einem oder mehreren besonderen Wagen, dem bzw. den sog. Kapo-Wagen, etwa in der Mitte des Bauzuges. Die SS-Führung räumte ihnen gewisse Vorrechte ein und ließ ihnen einige Freiheiten. So trugen sie keine Häftlingskleidung und keine Holzpantinen, sondern „Zivilkleidung“ und Lederschuhe. Auch konnten sie sich relativ frei bewegen, etwa Einkäufe im Ort für den Bauzug erledigen.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Die Häftlinge mussten auch in Kamp selbst Bombenschäden beseitigen, vgl. dazu den Hinweis in: M o n s c h a u e r, a.a.O. (Anm. 31).

<sup>53</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, a.a.O. (Anm. 37), Bl. 579; Zeugenvernehmung Rätther vom 24. Juni 1960, a.a.O. (Anm. 39), Bl. 331; Zeugenvernehmung Walter vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Bl. 13-16 (15).



Erst recht fielen die ca. 80 Mann Wachmannschaft in ihren feldgrauen Waffen-SS-Uniformen auf. Zwar befanden sich damals in Kamp eine Flakeinheit und der Stab des Pionierausbildungsbataillons 838. Das waren aber Soldaten, während die Waffen-SS etwas anderes und Besonderes darstellte. Zudem hatten manche SS-Führer schnell in Kamp Anschluss gefunden und hielten sich dort auch nach dem Dienst auf. So hatte sich etwa der Verpflegungsführer („Fourier“) des Bauzugs, der SS-Unterscharführer August Heuer, in dem Hotel Meyer einquartiert – und so auf seinen Platz im Bauzug „verzichtet“.<sup>54</sup>

Im Hotel Meyer verkehrte regelmäßig der Kommandant Götze. Dort waren die Abende für ihn und auch für die ihn begleitenden Unterführer kurzweiliger als im Stabswagen, zumal er sich diesen mit Hauptscharführer Räther teilen musste, der ihn als Wohn- und Schlaf- sowie Arbeitsraum für seine Verwaltungsarbeiten nutzte.<sup>55</sup> Im Hotel nahm auch der Stab des Pionierbataillons, der in Privatquartieren untergebracht und dessen Schreibstube im Café Rheingold war, das gemeinsame (Abend-) Essen ein; dort hielten sie sogar Dienstbesprechungen ab.<sup>56</sup> Im Hotel Meyer wohnte auch noch der Führer der in Kamp stationierten Flak-Einheit, ein gewisser Hans Schmidt. Was lag da näher, als sich mit Schmidt zum Kartenspiel zu treffen?! Für *Zerstreuung nach harter und anstrengender Arbeit* sorgten sicherlich auch die beiden Töchter des Hauses.<sup>57</sup>

Die Hauptarbeit hatte die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade aber nicht in Kamp, sondern vielmehr im ebenfalls rechtsrheinischen Lahnstein, vor allem beim Bahnhof von Niederlahnstein zu verrichten. Aufenthalts- und Einsatzort des Bauzugs waren also nicht identisch, offenbar weil man (inzwischen?) gelernt hatte, dass der Zug selbst ein Ziel der Luftangriffe sein konnte, und dieser recht leicht zu treffen war, wenn er die ganze Zeit am Zielort stand. Die Distanz wollte man deshalb ganz bewusst, und nahm dafür in Kauf, dass die Häftlinge und die Wachmannschaft jeden Tag in einem anderen Zug zum Einsatz nach Niederlahnstein gefahren werden mussten.<sup>58</sup>

<sup>54</sup> Zeugenvernehmung Heuer vom 6. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, S. 563.

<sup>55</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 6. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 83.

<sup>56</sup> Zeugenvernehmung Sauer vom 22. Februar 1962, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1433, Bl. 469-472 (469 Rs).

<sup>57</sup> Zeugenvernehmung Frau Meyer vom 8. April 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 52-54 (52); Zeugenvernehmung Schmidt vom 2. November 1961, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1433, Bl. 382 (382 Rs); Zeugenvernehmung Heuer vom 6. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 563 f.

<sup>58</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 8. September 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 98-104 (98).



*Abb. 9: Zerstörte Eisenbahnbrücke zwischen Ober- und Niederlahnstein über den Fluss Lahn, 1944/45 (Foto: Emil Simonis †, Sammlung Stadtarchiv Lahnstein)*

Wie die bereits erwähnten Einsatzorte der 1. bzw. 6. SS-Eisenbahnbaubrigade war auch der Bahnhof des damals noch selbstständigen Niederlahnstein ein Eisenbahnknotenpunkt. Die rechtsrheinische Strecke Frankfurt/Main–Koblenz führte durch Niederlahnstein und traf dort auf die Lahntalbahn. Diese Bahnlinie entlang des Flusses Lahn führte von Wetzlar nach Koblenz und war – was sie militärstrategisch sehr interessant machte – eine Teilstrecke der bereits erwähnten Kanonenbahn. Als Kanonenbahn bezeichnete man die Bahnstrecke von der Reichshauptstadt Berlin in die lothringische Metropole Metz. Metz war seit dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 mit Elsass-Lothringen ein Teil des Deutschen Reiches. Deshalb hatte man die Strecke Berlin–Metz schon vor dem Ersten Weltkrieg gut ausgebaut; sie sollte das neue Territorium mit der Reichshauptstadt effizient verbinden. Dazu wurden bestehende Bahnstrecken, wie die Lahntalbahn, in die Streckenführung einbezogen. Im Zweiten Weltkrieg hatte diese Strecke – gerade für die Rundstedt-Offensive – eine besondere militärstrategische Bedeutung.

Die nach dem Generalfeldmarschall Gerd von Rundstedt benannte Offensive der Deutschen Wehrmacht – auch „Ardennenoffensive“ oder Unternehmen „Wacht am Rhein“ genannt – hatte das Ziel, ab dem 16. Dezember 1944 die seit zwei Monaten von den Westalliierten besetzte Stadt Aachen zurückzuerobern und dann den Hafen von Antwerpen einzunehmen. Dieser Hafen war für den alliierten Nachschub von Bedeutung.

In dieser Situation wurde die „Kanonenbahn“ nach Metz für den deutschen Nachschub an die Westfront sehr wichtig. Von daher musste es andererseits den Alliierten darum gehen, die Eisenbahnknotenpunkte der Kanonenbahn zu zerstören – und

dabei in Niederlahnstein auch noch die rechtsrheinische Strecke zu treffen. Deshalb wurde der 12. SS-Eisenbahnbauzug hierher beordert und in dem ca. 20 Kilometer südlich gelegenen Ort Kamp stationiert.

Diese Vorsichtsmaßnahme konnte aber einen Luftangriff auf den Zug nicht verhindern. Schon in den ersten Tagen ihres Einsatzes – am 28. Dezember 1944 – geriet die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in einen schweren Fliegerangriff. Von Norden und von Süden kommend, bombardierten die Alliierten Ober- und Niederlahnstein. Am schwersten traf es Oberlahnstein. Außer vielen Wohnhäusern wurde auch der Güterbahnhof getroffen, mehrere Gleise wurden schwer beschädigt und acht beladene Güterwagen brannten aus. Nachgewiesen ist der Tod von vier Personen, von zwei Wehrmachtsangehörigen und zwei Zivilisten. Sie wurden auf dem Oberlahnsteiner Friedhof beerdigt.<sup>59</sup>

Bei diesen Luftangriffen in Ober- und Niederlahnstein wurden auch zwei KZ-Häftlinge der Baubrigade getötet und weitere verwundet; sie hatten – wie generell üblich – während der Angriffe weiterarbeiten müssen und durften keine sicheren Schutzräume aufsuchen. Über sie ist vor Ort – in Oberlahnstein und in Niederlahnstein – nichts bekannt und schon gar nichts nachgewiesen. Aus der Geschichte des Bauzugs wissen wir aber von diesen Personenschäden. Außer Häftlingen wurden auch der den Zug begleitende Reichsbahnrat und der die Häftlinge beaufsichtigende Kommandoführer Hauptscharführer Gustav Sorge („Eiserner Gustav“) verletzt. Aus dessen Biografie wissen wir, dass die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in Niederlahnstein getroffen wurde.<sup>60</sup> Alle Verletzten brachte man in das Krankenhaus von Braubach, in das die Diakonissen von Koblenz ausgewichen waren. Die Verletzungen des Bahnrats waren so schwerwiegend, dass er bald darauf im Lazarett verstarb.<sup>61</sup> Sorge verlor Zehen am linken Fuß. Er kehrte nicht mehr zum Bauzug zurück, sondern ließ sich in mehreren Lazaretten behandeln. Nach seiner Darstellung hatte er sich zuvor noch für die verletzten Häftlinge eingesetzt. Als die im Krankenhaus postierten SS-Leute die verwundeten Häftlinge *umlegen* wollten, schritt er dagegen ein, weil er *hierfür verantwortlich war und (sie) so zu behandeln von (s)einer vorgesetzten Dienststelle keine Anweisung hatte*.<sup>62</sup> Wie auch immer. Das mag man Sorge glauben oder auch nicht. Auf jeden Fall hatten die Häftlinge Glück im Unglück, dass er nicht länger Kommandoführer der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade war. Denn Sorge, der „Eiserne Gustav“, war ein furchtbarer SS-Scherge.

<sup>59</sup> Auskunft an den Autor von Stadtarchivar Bernd Geil, Stadtarchiv Lahnstein, vom 19. März 2014, dem ich für diese Informationen danke.

<sup>60</sup> So heißt es in dem Urteil des Landgerichts Bonn vom 6. Februar 1959, a.a.O. (Anm. 42), S. 421: *Während des Einsatzes in Niederlahnstein wurde der Angeklagte bei einem Luftangriff verletzt.*

<sup>61</sup> Zeugenvernehmung Heuer vom 6. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, S. 564; Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, a.a.O. (Anm. 37), Bl. 581.

<sup>62</sup> Zeugenvernehmung Sorge vom 22. Juni 1961, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1433, Bl. 333-337 (336).

Die beiden bei dem Tieffliegerangriff getöteten KZ-Häftlinge brachte man in einen Wagen des in Kamp stehenden Bauzuges. Umgehend meldete Kommandant Götze diesen Vorfall und die Verletzung des Kommandoführers Sorge der Leitung des KZ Sachsenhausen und seiner vorgesetzten Dienstbehörde. Daraufhin wurde als Sorges Nachfolger der Verwaltungsführer Ernst Räther bestimmt. Räther erhielt neben seiner Aufgabe als Verwaltungs“chef“ jetzt noch die Aufgabe des Kommandoführers.<sup>63</sup>

Kaum hatte die Baubrigade den Luftangriff in Niederlahnstein überstanden und ihn organisatorisch „bewältigt“, wurde die zuvor beschriebene abendliche Idylle in Kamp durch ein weiteres unvorhergesehenes Ereignis gestört.



*Abb. 10: Zerstörter Bahnhof von Niederlahnstein, 1944/45  
(Foto: Sammlung Stadtarchiv Lahnstein)*

Zwei Tage später, am Abend des 30. Dezember 1944, ging beim Pionierbataillon in Kamp der Anruf einer Kompanie aus Lorch ein. Darin hieß es, man habe drei feindliche Flieger gefangen genommen und diese seien bereits auf dem Weg nach Kamp. Der Bataillonskommandeur war bei dieser Nachricht zunächst ratlos, dann fiel ihm aber der Bauzug ein. Er erinnerte sich, dass dort wohl drei Waggons frei waren. Sogleich schickte er seinen Adjutanten, Leutnant Sauer, zu Götze ins Hotel Meyer. Götze konnte wohl nicht nein sagen und war mit der Unterbringung der drei gefangenen feindlichen Flieger über Nacht in dem Bauzug einverstanden.<sup>64</sup>

<sup>63</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, a.a.O. (Anm. 37), Bl. 581.

<sup>64</sup> Zeugenvernehmung Sauer vom 22. Februar 1962, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1433, Bl. 469-472 (469 Rs).



Später am Abend des 30. Dezember 1944 stand zunächst der Bahnhof von Kamp im Blickpunkt. Dort ging ein Anruf aus dem südlichen Nachbarort Kestert ein, wonach sich in dem aus Richtung Lorch/St. Goarshausen alsbald ankommenden Personenzug ein kleiner Transport mit einem Feldwebel der Luftwaffe und einem Begleitkommando sowie drei Kriegsgefangenen befände. Tatsächlich lief mit gewisser Verspätung der fahrplanmäßige Zug mit der angekündigten Gruppe auf dem Bahnhof in Kamp ein.<sup>65</sup> Dort hatten sich neben dem Fahrdienstleiter Friedrich Klein der Ortspolizist, Hauptwachtmeister Kirsch, der bereits erwähnte Adjutant des Bataillonskommandeurs, Leutnant Sauer, und der SS-Hauptscharführer Räther eingefunden. Leutnant Sauer begrüßte die drei gefangenen amerikanischen Flieger mit den Worten: *Da kommen sie ja, die Spitzbuben und Gauner! Ihr werdet ein Nachtquartier bekommen, ihr werdet euch wundern!* Räther ergänzte, die Kriegsgefangenen würden in einem Waggon untergebracht, in dem bereits tote KZ-Häftlinge lägen. Und der Ortspolizist Kirsch wusste: *Die Gefangenen sind morgen nicht mehr am Leben.*<sup>66</sup>

Daraufhin führte Räther die Gruppe mit den Fliegern zu dem nahe gelegenen Bauzug. Dort traf er auf den Kommandanten Götze. Er war wohl zunächst noch im Hotel Meyer geblieben, zu diesem Zeitpunkt aber jedenfalls in seinem Pullman-Wagen. Götze war nicht allein. Zur Zerstreuung und kurz vor Silvester veranstaltete er – wie sein Putzer Huhn es nannte – eine *kleine interne Geselligkeit* mit Mädchen aus Kamp, darunter auch die beiden Töchter des Hoteliers Meyer.<sup>67</sup>

In diese *kleine Festlichkeit*, die *bis zum frühen Morgen* ging, platzte Räther mit den drei Gefangenen ziemlich ungelegen hinein. Auf die Unterbringung der feindlichen Flieger in dem Bauzug angesprochen, fand Götze diese Idee (jetzt) nicht (mehr) akzeptabel. Seiner Meinung nach passten die KZ-Häftlinge der Baubrigade und die drei feindlichen Flieger nicht zusammen und erhöhten unnötig das Konfliktpotenzial, das in dem Bauzug ohnehin schon vorhanden wäre. Götze wollte die drei Gefangenen stattdessen an das Spritzenhaus in Kamp loswerden. Mit diesem Vorschlag hatte er aber kein Glück, denn das Haus ließ sich nicht abschließen und war damit für die Aufnahme der Flieger ungeeignet. Schließlich gab Götze nach und willigte ein, dass die Gefangenen im Werkstattwagen des Bauzugs untergebracht würden. Abschließend ordnete er noch die Verpflegung der Gefangenen an.<sup>68</sup>

---

<sup>65</sup> Zeugenvernehmung Kirsch vom 18. August 1945, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1432, Bl. 95-109 (106 f.).

<sup>66</sup> Zeugenvernehmung Frau Horn vom 1. April 1945, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1431, Bl. 151; vgl. auch: Zeugenvernehmung Sauer vom 22. Februar 1962, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1433, Bl. 471.

<sup>67</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 88-90 (88 Rs).

<sup>68</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 1. Oktober 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 107-109 (107 Vs + Rs).

Mit dieser Einwilligung brachte Räther – begleitet von einigen Kapos und Funktionshäftlingen wie dem Putzer Huhn – die Gefangenen im Bauzug unter. Sie kamen aber nicht wie Kommandant Götze angeordnet hatte in den Werkstattwagen, sondern vielmehr in den Waggon, in dem schon die beiden toten Häftlinge lagen.<sup>69</sup> Das hatte Räther den gefangenen Fliegern ja schon bei der „Begrüßung“ auf dem Bahnhof angekündigt. Ein Gesichtspunkt mag dabei für ihn gewesen sein, dass er als einziger für diesen Waggon einen Schlüssel besaß.<sup>70</sup> Im Übrigen stand der Waggon ein wenig abseits, außerhalb der Postenkette.

Die letzte gesicherte Wahrnehmung aus dem Waggon hatte wohl Huhn, der Putzer des Kommandanten Götze. Bei einem später von ihm unternommenen Kontrollgang verlangten die Kriegsgefangenen nach Verpflegung. Ihr Rufen konnte er nach seiner Darstellung hören, weil die Luken des Waggons geöffnet waren. Offensichtlich hatte Räther auch die Anordnung Götzes, sie zu verpflegen, nicht befolgt. Daraufhin sagte Huhn den gefangenen Fliegern Essen zu und verständigte darüber den Koch Dümpelmann.<sup>71</sup>

Was dann in der Nacht in dem Waggon geschah, konnte nie sicher festgestellt werden. Keiner der unmittelbaren Tatzeugen hat hierüber erkennbar wahrheitsgemäß berichtet. Überliefert ist aber die Aussage eines ehemaligen KZ-Häftlings namens Willi Hackert, der beim Bauzug die Funktion eines Schneiders hatte, und die plausibel ist. Hackert war in einem anderen Waggon zusammen mit anderen Funktionshäftlingen untergebracht, u.a mit dem „Grabschaufler“ des Bauzuges Kurt Rosen. Hackert schilderte im Jahr 1946 gegenüber amerikanischen Ermittlern dieses Geschehen – zum Teil mit Hilfe der Angaben des Mithäftlings Rosen – wie folgt:<sup>72</sup>

*Es gab keine Wache. Die Flieger wurden in dem Waggon eingeschlossen. (Auf Frage nach der Dauer, Erg. d. A.): Nur ein paar Stunden, dann gingen (der Koch, Erg. d. A.) Dümpelmann und (der Lagerälteste, Erg. d. A.) Reinhardt (richtig: Reinke, Erg. d.A.) ausgerüstet mit zwei Knüppeln (clubs) zu dem Waggon und veranlassten dort, dass die Flieger sich auszogen und schlugen sie dann mit den Knüppeln zu Tode. (Auf Frage, ob er das selbst gesehen habe, Erg. d. A.): Nein. (...)*

*(Auf Frage, was ihm der Mithäftling und „Grabschaufler“ Rosen am folgenden Morgen erzählt habe, Erg. d. A.): Rosen berichtete mir, dass Paul Reinhardt (richtig: Reinke, Erg. d. A.) in der Mitte der Nacht zu ihm gekommen sei und ihm gesagt habe,*

<sup>69</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 88.

<sup>70</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 1. Oktober 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 107 Rs.

<sup>71</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 88.

<sup>72</sup> Zeugenvernehmung Hackert vom 18. November 1946, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1431, Bl. 159-175 (163 ff.).

*er solle mit zum Wagen kommen. Als er ankam, war Dümpelmann bereits da. Im Wagen befahl Dümpelmann den Fliegern, sich auszuziehen, dann nahm er einen der Flieger und zog ihn in die Mitte des Wagens und befahl den anderen beiden Fliegern, in der Ecke stehen zu bleiben. Dann begann Dümpelmann den Flieger mit einem Eisenknüppel zu schlagen. (...) Dümpelmann schlug den Flieger so lange, bis er tot war. (...) Dann nahmen sie den zweiten und den dritten. (Auf Frage, Erg. d. A.): Dümpelmann tötete sie alle. Reinhardt (richtig: Reinke, Erg. d. A.) half auch. (...) Rosen hatte den Waggon zu reinigen. (Auf Frage, Erg. d. A.): Rosen schlug die Flieger nicht. Er sagte mir, dass er nicht über diesen Zwischenfall sprechen sollte. Er beschrieb die Art, in welcher die Flieger um ihr Leben baten und gellend laut schrieten.*

Diese Schilderungen passten zu dem, was Hackert am Morgen des folgenden Tages erlebte:<sup>73</sup>

*Ich ging zu dem Waggon, in dem die drei Flieger waren und der Waggon war mit einem Stück Draht befestigt. (...) Rosen öffnete den Wagen und er und ein anderer Mann nahmen die Flieger heraus. In dem Wagen war auf der rechten Seite eine große Blutlache und das Blut war im ganzen Wagen verspritzt. (...) Die Flieger blieben in dem Waggon bis etwa 9 Uhr am nächsten Morgen und das war die Zeit, in der ich sie sah. Sie wurden aus dem Wagen genommen und die zwei britischen (das ist ein Irrtum des Zeugen, es waren amerikanische, Erg. d. A.) Offiziere wurden in einen Strohsack gesteckt und der amerikanische Flieger wurde mit einem der gestorbenen Häftlinge in einen anderen Strohsack gesteckt; dann wurden die Strohsäcke zugenäht. (...) Der Kopf des amerikanischen Fliegers war vollkommen zertrümmert. Ich kann die anderen nicht beschreiben.*

Auch der Putzer des Kommandanten Götze, Huhn, war am Morgen des folgenden Tages, es war Silvester 1944, bei der Öffnung des Waggons dabei. Schon von außen bemerkte er unterhalb der Tür Blut. Als Räther die Waggontür mit seinem Schlüssel öffnete, sah auch er die erschlagenen Gefangenen. Sie trugen nur noch ihre Unterwäsche, Ringe und Uhren waren ihnen abgenommen worden. Huhns Frage nach dem Verbleib der Wertsachen blieb unbeantwortet. Einige Zeit später ließ sich Huhn von Räther den Schlüssel zu dem Waggon geben, um sich persönlich und ungestört ein genaues Bild von den Verletzungen der Flieger zu machen. Als er den Waggon bestieg, stellte er mit Entsetzen fest, dass einer der Flieger den Kopf hob und in englischer Sprache nach Wasser rief. Huhn stürzte sofort aus dem Waggon und meldete Räther, dass ein Gefangener noch lebe. Räther winkte darauf ab mit der Bemerkung: *Ach Scheiß!* Huhn gab dem Oberkapo Leistner die Anweisung, dem Flieger Wasser zu bringen. Nach Leistners Darstellung war er noch in den

<sup>73</sup> Zeugenvernehmung Hackert vom 18. November 1946, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1431, Bl. 167 ff.

Wagen gestiegen, hatte aber nur den verstorbenen Flieger angetroffen. Später und betrunken brüstete er sich aber damit, den noch lebenden Gefangenen mit einem Genickschlag getötet zu haben.<sup>74</sup>

Einige Zeit später schrieb Götze den für diese Vorfälle nötigen Bericht an seine vorgesetzte Dienststelle und an den Offizier der Flakereinheit in Kamp. Der Inhalt des Schreibens ist nicht überliefert, aber Götzes wiederholte Vernehmungen in den späteren Voruntersuchungsverfahren lassen darauf schließen, dass er allen Grund hatte, die Geschehnisse in einem ihm günstigen Licht darzustellen. Dazu gehörte schon, dass er die Unterredung mit Räther in die „Abendstunden“ und diese erst schwankend, dann immer nachdrücklicher in den Gasträum des Hotels Meyer verlegte. Auch machte Götze geltend, den Feldweibel der Luftwaffe und erst recht die drei kriegsgefangenen Flieger nicht einmal gesehen zu haben. Vor allem behauptete er, noch am selben Abend und in seinem Wagenabteil von Räther die Meldung erhalten zu haben, dass die drei Flieger tot seien. Dabei habe ihm Räther das Geschehen wie folgt geschildert: Die drei Kriegsgefangenen sollen über „seine Leute“, als diese den Waggon geöffnet und ihnen die Verpflegung überbracht hätten, geradezu hergefallen und sie mit Werkzeugen geschlagen haben. Die Flieger seien dann in Handgemenge und in der Wut wegen des Fliegerangriffs wenige Tage vorher in Niederlahnstein erschlagen worden.<sup>75</sup>

Diese vom Kommandanten Götze gegebene Version der Geschehnisse ließ sich allerdings nur schwer darstellen, stand sie doch im Widerspruch zu sehr detaillierten Schilderungen anderer offenbar unbeteiligter KZ-Häftlinge und auch zu verschiedenen Indizien. Götze musste zu Beginn seiner Vernehmungen selbst einräumen, dass die getöteten Flieger *wüst zugerichtet* waren, während die angeblichen Opfer, die Kapos und Funktionshäftlinge, *keine ernsthaften Verletzungen* aufwiesen. Der eine oder andere hatte wohl eine Beule und mancher war auch etwas mit Blut verschmiert.<sup>76</sup> Aber das waren keine schwerwiegenden Verletzungen und die Spuren konnten aus einem wie auch immer gearteten Kontakt mit den Getöteten entstanden sein. Befremdlich war auch, dass die Flieger bei ihrem angeblichen Fluchtversuch von Kapos und Funktionshäftlingen im Waggon erschlagen – und nicht von SS-Wachposten auf dem Bahngelände – mit Schüssen in den Rücken erschossen worden waren.

<sup>74</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 88 Vs + Rs.

<sup>75</sup> Vgl. dazu die zudem unterschiedlichen Darstellungen, die Götze bei seinen verschiedenen Zeugenvernehmungen gegeben hat: Zeugenvernehmung vom 24. Februar 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 31-41 (Bl. 38), Zeugenvernehmung vom 8. September 1960, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 98-104 (Bl. 99, 100 Rs) und Zeugenvernehmung vom 1. Oktober 1960, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 107-109 Rs (Bl. 107 ff.).

<sup>76</sup> vgl. die Zeugenvernehmung Götze vom 24. Februar 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 39.



Die Umstände in ihrer Gesamtheit machten es so gut wie unmöglich, die Geschehnisse objektiv und zugleich für den Bauzug und sein Personal entlastend darzustellen. In seiner Not beriet sich Kommandant Götze mit seinem Verwaltungs“chef“ und Kommandoführer Räther. Dieser präsentierte Götze – wie zuvor schon dessen Putzer Huhn – die Version mit dem Fluchtversuch der gefangenen Flieger.

Der Bericht Götzes übernahm diese Fluchtversuchs-Version und nannte die Ermordung der drei Flieger eine *Häftlingsrache*. Die Kriegsgefangenen hätten bei der Verabreichung des Essens offenbar ausbrechen wollen und seien dann totgeschlagen worden. Die heftige Gegenwehr der Kapos und Funktionshäftlinge sei auf den Angriff alliierter Jagdbomber wenige Tage zuvor auf dem Bahnhof Niederlahnstein zurückzuführen, bei dem zwei Häftlinge getötet und mehrere verletzt worden seien.<sup>77</sup>

Genauso ungeklärt wie die Geschehnisse im Bauzug in der Nacht vom 30. auf den 31. Dezember 1944 ist der Verbleib der Leichen. Auch hier ist man auf Vermutungen angewiesen, die aber eine ganz erhebliche Wahrscheinlichkeit für sich haben.

Sehr nahe liegend ist eine Bestattung der Toten auf dem Friedhof von Kamp. Allerdings gibt es hierüber keine Eintragungen im Sterberegister, auch fehlen auf der Gräberliste entsprechende Namen.<sup>78</sup> Aufgrund verschiedener übereinstimmender Zeugenaussagen ist aber davon auszugehen, dass die drei toten Flieger kurz darauf auf dem Friedhof von Kamp beerdigt wurden.<sup>79</sup> Man ist offenbar so vorgegangen, dass man zum einen zwei Flieger zusammen in einen Strohsack und zum anderen den dritten Flieger zusammen mit dem einen beim Luftangriff in Niederlahnstein ums Leben gekommenen KZ-Häftling in einen zweiten Strohsack verbracht und dann auf dem Friedhof verscharrt hat. Über das weitere Schicksal des zweiten toten KZ-Häftlings wird nichts berichtet. Es ist aber davon auszugehen, dass auch er im Zuge der Bestattung der anderen in Kamp beerdigt wurde. Anderes ist kaum vorstellbar.

Der Grund dafür, dass die Suche nach den Leichen in Kamp ergebnislos verlief, liegt wohl darin, dass kurz nach Kriegsende – im Mai oder Juni 1945 – zwei amerikanische Offiziere einer in Treis (heute: Treis-Karden) an der Mosel stationierten Einheit nach Kamp kamen. Sie wollten das Schicksal der drei ums Leben gekommenen Flieger aufklären, hatten aber keinen Erfolg. Wahrscheinlich sorgten sie für die Umbettung von drei Toten.<sup>80</sup> Dem Vernehmen nach sollen sie auf einem

<sup>77</sup> Vgl. den Nachweis Anm. 76.

<sup>78</sup> Vermerk der Mordkommission Koblenz vom 8. April 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 46-49 (46).

<sup>79</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 1. Oktober 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 109 Rs; Zeugenvernehmung Huhn vom 18. April 1961, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34) Nr. 1431, Bl. 271 (271 Rs).

<sup>80</sup> Zeugenvernehmung Frau Meyer vom 8. April 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O.

Heldenfriedhof in Luxemburg, in Esch, bestattet worden sein.<sup>81</sup> Ob allerdings die – wenn die Information zutrifft – dort Beerdigten tatsächlich auch die drei ermordeten Flieger waren, kann wohl nicht mit Sicherheit angenommen werden, waren diese doch von ihren deutschen Mördern bis auf die Unterwäsche entkleidet und ihrer persönlichen Dinge und ihrer Wertsachen beraubt worden.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass am 8. August 1945 ein amerikanischer Mediziner auf dem Friedhof von Kamp an einer Ziegelmauer ein mit Gehölz überwachsenes, nicht markiertes Massengrab öffnete und zwei Leichname, von denen man annahm, es könnten Amerikaner gewesen sein, identifizieren wollte. Da die Körper schon stark verwest sowie unbekleidet waren und keinerlei Besonderheiten aufwiesen, konnten die Leichen nicht identifiziert und nicht einmal die Todesursachen festgestellt werden.<sup>82</sup> Später stellte sich heraus, dass in diesem Massengrab weitere Tote verscharrt waren. Insgesamt sechs dieser Toten, die nicht identifiziert werden konnten, befanden sich noch in dem Grab. Drei von ihnen wurden innerhalb des Friedhofs von Kamp umgebettet, während drei weitere in dem Massengrab verblieben. Dazu resümiert ein Bericht der Gendarmeriestation Kamp-Bornhofen vom 26. Januar 1962: In dem Massengrab seien ursprünglich neun Tote bestattet worden. Drei von ihnen hätten die Amerikaner als die ermordeten alliierten Flieger auswärts – auf dem Heldenfriedhof in Esch in Luxemburg – bestattet. Drei weitere seien auf dem Friedhof von Kamp umgebettet worden und die restlichen drei im Massengrab verblieben.<sup>83</sup>

Nach diesen Geschehnissen in den letzten Tagen des Jahres 1944 ging man in der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade wieder zur „Tagesordnung“ über, fuhr die KZ-Häftlinge zu ihren Einsatzorten in Nieder- und wohl auch in Oberlahnstein. Dort erledigten sie ihre Aufgaben auf den Bahnhöfen, räumten auf und setzten instand.

Einige Tage später wurde der Transportzug, mit dem die Brigade vom Arbeitseinsatz in Lahnstein nach Kamp zurückkehrte, in Braubach von alliierten Tieffliegern angegriffen.

---

(Anm. 34) Nr. 1430, Bl. 53.

<sup>81</sup> Vermerk der Mordkommission Koblenz vom 8. April 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 46.

<sup>82</sup> Bericht des Hauptmanns und Pathologen Max Berg vom 8. August 1945, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1432, Bl. 200-203.

<sup>83</sup> Bericht der Gendarmeriestation Kamp-Bornhofen vom 26. Januar 1962, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1433, Bl. 420 (420 Rs). Diese Einschätzung wurde in Kenntnis eines Eintrags im Sterbebuch von Kamp vom 29. August 1945 abgegeben, wonach KZ-Häftlinge bei der Aushebung des Massengrabs angegeben hätten, sie hätten sechs Tote bestatten sollen.

Ein damals 15-jähriger Junge, der mit seinen Eltern an der Bahnstrecke in Braubach wohnte, erlebte diesen Angriff so nah und die Not der KZ-Häftlinge so bedrückend, dass er noch 50 Jahre danach sehr plastisch von dem Geschehen berichtete.<sup>84</sup>

*An das genaue Datum erinnere ich mich nicht mehr, aber es muss im Januar 1945 gewesen sein. Meine Familie wohnte in Braubach am Rhein, unser Haus stand direkt an der Bahnlinie Frankfurt–Köln, bis zum großen Güterbahnhof Lahnstein waren es vielleicht 1 ½ bis 2 Kilometer Luftlinie. Es war die Zeit des ständigen Luftalarms und häufig gab es Angriffe von Jagdbombern. (...) An einem Winternachmittag, während eines Fliegeralarms, saß ich am Schreibtisch in unserer Wohnung im 1. Stock. Das Fenster des Zimmers ging zum Hinterhaus, Garten und der Bahnlinie. Ich erinnere mich, dass sich ein Zug aus Richtung Lahnstein näherte, dann ein Aufheulen von Flugzeugmotoren, heftiges Geknatter von Bordwaffen. Als die Flugzeuge sich entfernt hatten, hörte ich ein lautes Zischen, das anhielt. Ich sprang die Treppen hinunter, lief durch den Garten zum Bahndamm. Circa fünfzig bis hundert Meter vor unserem Grundstück sah ich einen Zug stehen. Aus der Lokomotive entwich mit lautem Zischen Dampf. Als ich näher kam, sah ich, dass der Dampf aus einem Leck im Kessel strömte. In der rechten Tür zum Führerstand hing ein Toter, vermutlich der Lokführer, im Augenblick getroffen, da er das Führerhaus, die Gefahr erkennend, verlassen wollte. Am Zug liefen SS-Leute entlang, in den an den Bahndamm grenzenden Hausgärten lagen Männer in Sträflingsuniform auf dem Boden oder standen herum, auch hier SS-Leute mit geschulterten Gewehren. Um Verletzte bemühte man sich, aber einige waren auch schon tot. Was mich damals betroffen machte, war, dass die Männer in Sträflingsuniform gierig irgendwelches Grün (Gras, sonstiges Kraut), das sich trotz der Wintertage aus dem Boden wagte oder vom Herbst her noch gehalten hatte, gierig pflückten und aßen. Was mich damals wunderte, war, dass in einem Zug KZ-Häftlinge unterwegs waren. Dass es KZ-Häftlinge waren, war mir sofort klar, als ich die SS-Bewacher wahrnahm.*

Wie lange der Bauzug noch in Kamp stationiert und in Lahnstein im Einsatz war, ist nicht genau bekannt. Es ist anzunehmen, dass er Mitte Januar 1945 Kamp verließ und nach einem viertägigen Zwischenaufenthalt in Mainz zu seiner zweiten Station Bad Kreuznach weiterfuhr.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Bericht von Professor Lothar Kupp, Reichelsheim, vom 12. April 2005 an den Regionalforscher Bernd Vorlaeuer-Germer. Der Autor dankt beiden für die freundliche Information.

<sup>85</sup> Schriftliche Äußerung Jacob vom 28. März 1950, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1434, Bl. 540.

V. 2. Station: Bad Kreuznach

Jedenfalls am 20. Januar 1945 war die Baubrigade in Bad Kreuznach.

Es war kein Zufall, dass der Zug dorthin dirigiert wurde. Wie schon zuvor bei der Stationierung der 1. SS-Eisenbahnbaubrigade in Bingerbrück angesprochen, war dieser Bereich militärstrategisch wichtig und immer häufiger Ziel alliierter Bombardements. Ein Grund dafür war, dass hier die Nahetalbahn von der linken Rheinschiene abzweigte und diese Strecke für den Nachschub an die Westfront benötigt wurde. Nur wenige Kilometer von Bingerbrück die Nahe hinauf lag Bad Kreuznach. Die Stadt war ein weiterer Verkehrsknotenpunkt. Sie erhielt ihre Bedeutung dadurch, dass hier eine viergleisige Eisenbahnbrücke über die Nahe nach Bad Münster am Stein (heute ein Stadtteil von Bad Kreuznach) führte.

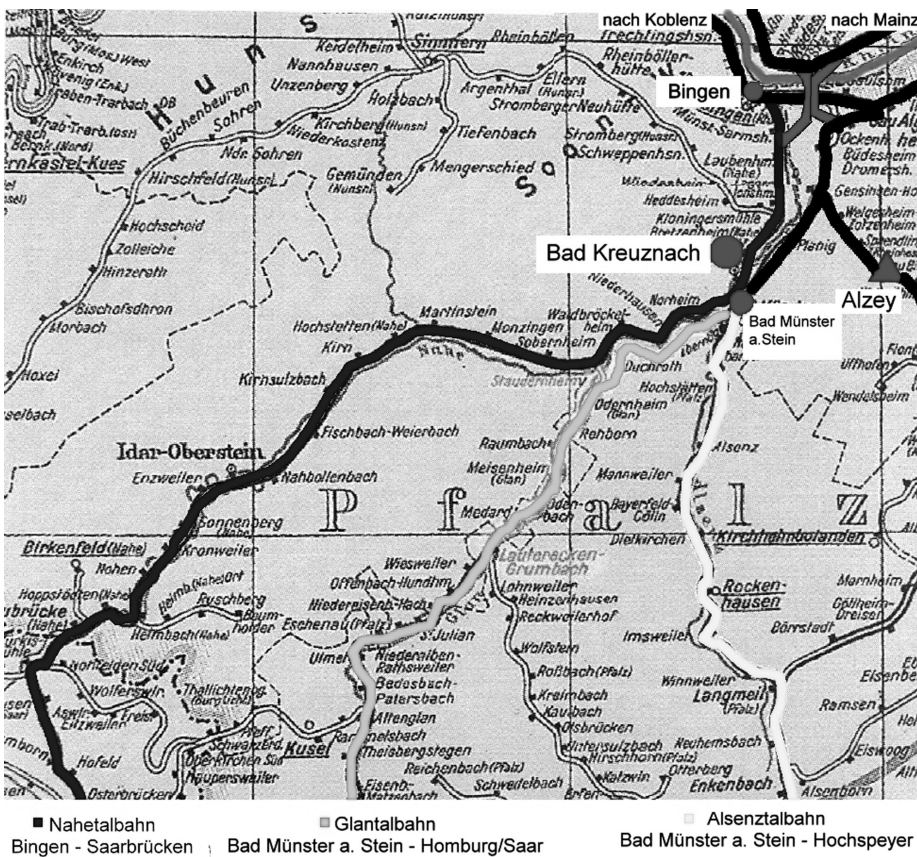


Abb. 11: Das Eisenbahnnetz in und um Bad Kreuznach, Stand um 1940

Ein Blick auf das damalige Streckennetz der Deutschen Reichsbahn verdeutlicht die Bedeutung von Bad Kreuznach und gerade der Nahebrücke: Die von Bingerbrück abzweigende Nahetalbahn führte über Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein die Nahe hinauf. Außerdem verlief eine Strecke von Mainz über Gau-Algesheim weiter nach Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein und ein Abzweig vor Bad Kreuznach ging nach Alzey. Weiterhin begann die Alsenzbahn in Bad Münster am Stein und führte das Flüsschen Alsenz hinauf. Zudem gab es in jenen Jahren noch die Glantalbahn. Mit ihr gelangte man von Bad Münster am Stein das Flüsschen Glan hinauf. Doch damit nicht genug. Damals gab es in Bingen noch eine Verbindungsstrecke zwischen den links- und rechtsrheinischen Linien. Sie überquerte mit der Hindenburgbrücke den Rhein und verband Bingen unmittelbar mit Rüdesheim und Geisenheim und damit letztlich mit dem Rhein-Main-Gebiet und Frankfurt am Main.

Die Alsenzbahn führte nach Hochspeyer und dann weiter, die Glantalbahn nach Homburg/Saar und die Nahetalbahn nach Saarbrücken. Alle Strecken gingen nach Westen. Bei einer Zerstörung der Nahebrücken wurde der Schienenverkehr im Westen schwer getroffen und die Verbindungen vom Rhein ins Saargebiet und vom Rhein in die Pfalz (über das Streckennetz an der Nahe) zerschnitten.

Die Bombardements begannen wohl am 21. Juli 1944 mit einem alliierten Fliegerangriff auf den Bahnhof von Bad Münster am Stein und auf Gleise zwischen Bad Münster am Stein und Bad Kreuznach. Die Schäden waren noch relativ gering, störten jedenfalls den Betrieb nicht wesentlich.<sup>86</sup> In den Folgemonaten wurde die Eisenbahnbrücke zwischen Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein von alliierten Bomben des Öfteren schwer getroffen. Dadurch waren die Gleise immer wieder unbefahrbar. Das begann mit einem Angriff am 3. November 1944 und steigerte sich immer mehr. Die Schäden wurden zunächst offenbar von einem Bauzug der Deutschen Reichsbahn provisorisch beseitigt. Dazu heißt es in den Akten der Deutschen Reichsbahn:<sup>87</sup>

*Am 3. November 1944 gegen 14.40 Uhr wurde die viergleisige Nahebrücke im Bahnhof Bad Münster am Stein von etwa 20 zweimotorigen Bombern angegriffen. Etwa 10 Volltreffer auf Bahngelände. (...) Vom Bauzug RB 33 Dortmund ein Wagen etwa 50 Meter weit in die Nahe fortgeschleudert und vollständig zertrümmert. Weiter sind von diesem Bauzug vier Wagen erheblich beschädigt. Durchgehender Zugverkehr auf noch nicht absehbare Zeit zwischen Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein unterbrochen.*

Und in einem als „Geheim“ eingestuften Telegramm der Reichsbahn Bad Kreuznach vom 4. November 1944 wurde ergänzend gemeldet:<sup>88</sup>

<sup>86</sup> Vgl. Aus Akten der Deutschen Reichsbahn. Die Bahnen im Naheraum während der letzten Monate des Jahres 1944 unter Angriffen durch Flugzeuge der Alliierten, in: KreuznachHbll, 1996, Heft 3, S. 1-4 (S. 9-12 des Jg.) (mit historischen Fotos).

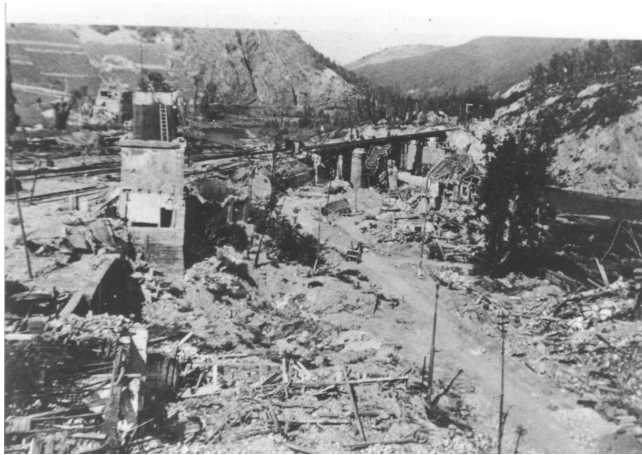
<sup>87</sup> Zit. nach Anm. 86, S. 4.

<sup>88</sup> Zit. nach Anm. 86, S. 4.



*Viergleisige Nahebrücke schwer getroffen. Alle Gleise unbefahrbar. Ein Güterwagen in die Nahe geschleudert und zertrümmert. Vier G-Wagen eines RB-Bauzuges beschädigt. Wiederbefahrbarkeit eines Gleises voraussichtlich in vier Tagen. Sachschaden schätzungsweise 200.000 Reichmark. Ein Arbeiter gefallen. Acht Personen verwundet.*

Verheerend war dann der Tieffliegerangriff zu Weihnachten 1944 – für die Stadt Bad Kreuznach, aber auch für die Verkehrsverbindungen dort.<sup>89</sup> In einem Schadensbericht der Reichsbahn heißt es dazu, die Nahebrücke sei schwer getroffen worden und zusammengestürzt, der Eisenbahnbetrieb und der Straßenverkehr seien unterbrochen. Die Nahebrücke am östlichen Bahnhofsende von Bad Münster am Stein und der anschließende Streckenbereich in Richtung Bad Kreuznach hätten mehrere Treffer erhalten. Alle Gleise seien unbefahrbar. Unbestimmt sei, wann die Nahebrücken wieder instand gesetzt seien.<sup>90</sup> Am 2. Januar 1945 gerieten Bad Kreuznach und Bad Münster am Stein ein weiteres Mal in das Fadenkreuz der Alliierten. Bei beiden Luftangriffen kamen über 250 Menschen ums Leben; die Hälfte der Einwohner von Bad Kreuznach wurde obdachlos.



*Abb. 12: Blick von Bad Münster am Stein auf die zerstörte Eisenbahnbrücke über die Nahe, Anfang 1945 (Foto: Kreismedienzentrum Bad Kreuznach)*

Die Bombardements wurden immer zerstörerischer und folgten in immer kürzeren Abständen. Die Alliierten wollten die Kapitulation Hitler-Deutschlands herbeibomben. Zugleich sollte das letzte Aufbäumen der Wehrmacht gegen die drohende Niederlage möglichst im Keim erstickt werden. Diese Strategie brachte schnell Erfolge.

<sup>89</sup> Vgl. dazu und zum Folgenden: S c h n a t z , a.a.O. (Anm. 23), S. 381 ff.

<sup>90</sup> S c h n a t z , a.a.O. (Anm. 23), S. 384.

Voller Genugtuung, aber zutreffend stellte der Bericht der Alliierten zum Angriff am 2. Januar 1945 fest, dass die Eisenbahnlinie und die Eisenbahnanlagen in Bad Kreuznach an der Bahnlinie von Köln nach Saarbrücken sowie ein Knoten von Zweiglinien nach Kaiserslautern, Neustadt (an der Weinstraße) und Mannheim schwer beschädigt seien. Das Saargebiet und die Pfalz auf der einen und die Rheinlinie auf der anderen Seite seien bahntechnisch so voneinander abgeschnitten, dass nur noch ein regionaler Personenverkehr beiderseits der Schadensstelle möglich war.<sup>91</sup>

In dieser Situation wurde die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade nach Bad Kreuznach beordert. Wie in Kamp und Lahnstein fielen auch hier der Stationierungs- und der Einsatzort des Zuges auseinander. Stationiert war die Brigade in Bad Kreuznach in der Rotlaymühle, einem kleinen Industriegebiet mit Gleisanschluss außerhalb von Bad Kreuznach auf der Strecke nach Bretzenheim/Nahe. Eingesetzt wurde er in Bad Münster am Stein, vor allem an der am Bahnhofsende beginnenden Eisenbahnbrücke über die Nahe. Einem damals 15-jährigen Eisenbahner ist es zu verdanken, dass wir heute noch etwas über die Situation an dieser Nahebrücke und den Einsatz der KZ-Häftlinge wissen. Gerd Bührmann<sup>92</sup> aus dem benachbarten Fürfeld war als Technischer Baujunghelfer zur Bahnmeisterei in Bad Kreuznach befohlen worden. Da es für ihn in Kreuznach keine Arbeit gab, weil der Bahnhof und die Gleisanlagen zerstört waren, schickte man ihn weiter nach Bad Münster am Stein. Man versprach ihm eine *schöne Arbeit*, eine Telefonwache an der Nahebrücke. Seine Aufgabe war es, den Luftraum zu beobachten und dann mit Signalhorn und Feldtelefon vor den nahenden alliierten Flugzeugen, vor allem Jagdbomber, zu warnen. Dabei konnte er auch die Arbeiten an der Brücke aus der Nähe beobachten. Aus Mainz waren zwei Brückenbauzüge der Reichsbahn mit Kränen und anderem schweren Gerät eingetroffen. Eingesetzt wurden auch 100 bis 150 ausgemergelte und ersichtlich schwache Männer in gestreiften dünnen Anzügen. Es hieß, das seien Zuchthäusler, die zur Instandsetzung der Brücke abkommandiert seien. Täglich konnte Bührmann dann beobachten, wie diese Männer in zwei bis drei mit Planen gesicherten Lkws zur Brücke gekarrt wurden. Dort angekommen, sprangen sofort vier bis fünf mit Karabinern bewaffnete Wachleute hinten von den Fahrzeugen ab und trieben die Männer mit lautem Geschrei aus den Lkws. Die ca. 40 bis 50 Gefangenen eines jeden Wagens mussten in Dreierreihen antreten und marschierten dann streng bewacht in Einerreihe zu ihrem Einsatzort an der Brücke. Obwohl er in der Nähe auf Posten war, konnte Bührmann nicht viel mehr über die Leute in Erfahrung bringen. Denn wenn er sich den Unglücklichen zu nähern versuchte, wurde er von den Wachleuten verscheucht. Noch heute steht ihm aber das Bild der Gefangenen beim Absitzen von den Lkws mit dem Geschrei und den Schlägen der Wachleute vor Augen.

<sup>91</sup> Zit. nach S c h n a t z , a.a.O. (Anm. 23), S. 391, 393.

<sup>92</sup> Der Autor dankt Herrn Gerd Bührmann, Fürfeld, für diese Informationen, die er von ihm im September/Oktober 2015 erhalten hat.

Nach einiger Zeit – so Bührmann weiter – war ein Gleis befahrbar. Es war aber nur notdürftig repariert. Dazu war die Brücke nicht mit den Pfeilern wieder hergestellt, sondern lediglich mit Schwellen abgestützt. Nur für wichtigste Transporte stand sie zur Verfügung: für Lazarettzüge, die nachts sehr langsam die Brücke passierten. Der Zeitzeuge weiß noch zu berichten, dass einige Zeit später ein zweites Gleis instand gesetzt wurde. Dann wurde er von seinem Beobachtungsposten abgezogen.

Wann genau der Zug an der Rotlaymühle eintraf und wie lange er dort blieb, kann nicht mehr festgestellt werden. Immerhin kann man aus den Beurkundungen der Todesfälle durch das Standesamt Bad Kreuznach auf gewisse Eckpunkte des Aufenthalts schließen. Der erste in Bad Kreuznach registrierte Tote wurde am 20. Januar 1945 angezeigt, der letzte am 25. Februar 1945. Daraus ist abzuleiten, dass der Zug jedenfalls in der Zeit vom 20. Januar bis zum 25. Februar 1945 in der Rotlaymühle stationiert war. In dieser Zeit wurde der Tod von insgesamt 28 KZ-Häftlingen registriert.

Auch aus der Aufgabe des Zuges und deren Erfüllung kann man auf die Aufenthaltsdauer schließen. Wenn es seine Aufgabe war, die viergleisige Nahebrücke für den Eisenbahnverkehr wieder herzustellen und den Verkehr aufrechtzuerhalten, dann war er jedenfalls längere Zeit nach dem 20. Januar 1945 noch in Bad Kreuznach. Denn es ist bekannt, dass die Nahebrücke bald wieder eingeleisig befahrbar war.<sup>93</sup> Der Einsatz setzte sich offensichtlich fort, denn das neue Gleis wurde am 21. Februar 1945 wiederum zerstört und unbefahrbar. Es wurde aber erneut wiederhergestellt, so dass die Nahebrücke am 11. März 1945 wiederum Ziel eines alliierten Luftangriffs war. Hieraus ist schließen, dass die Eisenbahnbaubrigade in Bad Kreuznach noch nach dem 21. Februar 1945 stationiert war – und auf jeden Fall nach dem 11. März 1945 abgezogen war. Dabei war die Reparatur der Nahebrücke – was nicht unerwähnt bleiben soll – nicht die einzige Aufgabe der Brigade in Bad Kreuznach. Nach Darstellung eines Häftlings nach dem Krieg wurde der Transport *bei allerlei militärischen Einrichtungen zur Arbeit eingeteilt*. Er selbst war bei einem Postamt beschäftigt.<sup>94</sup>

Anders als bei der Stationierung des Zuges in Kamp erlaubt sein Aufenthalt in Bad Kreuznach einen gewissen Einblick in die Interna der Brigade. Ein solcher Blick ergibt sich zunächst aus den 28 beim Standesamt Bad Kreuznach registrierten Todesfällen. Betrachtet werden sollen zunächst 26 dieser Todesfälle, wobei die beiden weiteren Tötungen, die einen besonderen Hintergrund haben, hier ausgeklammert und erst später dargestellt werden.

<sup>93</sup> Vgl. S ch n a t z, a.a.O. (Anm. 23), S. 394 ff.

<sup>94</sup> Zeugenvernehmung van Cadzand vom 19. Januar 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 517-520 (519).

Von den 26 Toten waren 5 Deutsche, 7 Holländer, 7 Franzosen, 3 Polen, 2 Belgier, 1 Ungar und 1 Italiener.<sup>95</sup>

Es versteht sich, dass diese Todesfälle eine Momentaufnahme sind und erst recht keine Rückschlüsse auf die Zusammensetzung des Bauzuges mit seinen insgesamt ursprünglich 504 Häftlingen zulassen. Mit aller Vorsicht lassen sich aber doch vier Tendenzen erkennen: Erstens: Nicht nur nominell, sondern auch tatsächlich kamen alle Häftlinge aus dem KZ Sachsenhausen. Zweitens: Die deutschen Häftlinge waren in der Minderzahl, stellten aber die weitaus meisten Kapos und Funktionshäftlinge.<sup>96</sup> Drittens: Viele der deutschen Häftlinge waren zuvor Soldaten gewesen. Viertens: Die weitaus meisten Häftlinge, gleichgültig ob Deutsche oder Ausländer, waren erst kurz vor ihrer Zuweisung zur Baubrigade in das KZ Sachsenhausen verschleppt worden, und zwar war das für sie ihr erster KZ-Aufenthalt.<sup>97</sup> Auffällig ist, dass – entgegen den Erwartungen – unter diesen 26 Toten kein einziger russischer Staatsangehöriger war, auch die Zahl der toten Polen ist niedriger als man vermuten konnte. Hingegen fallen die recht zahlreichen Westeuropäer auf. Die Holländer unter ihnen waren wahrscheinlich Zwangsarbeiter, die in einem Lager in Berlin-Grünau untergebracht waren. Ende November 1944 hatte es dort eine Razzia gegeben, bei der 78 Männer festgenommen, zum Polizeirevier gebracht und dann ins KZ Sachsenhausen verschleppt wurden.<sup>98</sup>

Jedenfalls für diesen Personenkreis wird man davon ausgehen können, dass er zunächst noch in einem „durchschnittlichen Gesundheitszustand“ und – im Guten wie im Schlechten – noch nicht an die schweren Lebens- und Überlebensbedingungen und Qualen in einem Konzentrationslager „gewöhnt“ war. Das hat sich dann in Bad Kreuznach offensichtlich schnell geändert. Die Todesursachen, die der polnische KZ-Häftling festhielt, der von Beruf Arzt war und als solcher für den Bauzug fungierte, lassen auf eine extreme Mangelernährung der Toten und auch der anderen Häftlinge schließen. Häftlinge verhungerten oder gingen an Folgeerkrankungen elend zugrunde. Der Eisenbahner Stumpf gab später an, in Bad Kreuznach hätten die Häftlinge (pro Tag) nur einen Liter Wassersuppe und zwei Stück Brot – und

<sup>95</sup> Diese und die weiteren Angaben beruhen auf Informationen des International Tracing Service (ITS) in Bad Arolsen vom 3. Januar 2013 an den Autor; s. auch die von Pötter veröffentlichte Totenliste, a.a.O. (Anm. 17), S. 187 f.

<sup>96</sup> Nur 5 Deutsche waren unter diesen Toten, die 21 anderen waren Ausländer. Vgl. dazu auch die Angabe in der schriftlichen Äußerung von Jacob vom 28. März 1950 in dem Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1434, Bl. 541: *Die Zahl der Deutschen dürfte kaum an 100 herangereicht haben.*

<sup>97</sup> Von den 26 Toten kennen wir von 25 den Einlieferungszeitpunkt in das KZ Sachsenhausen. Danach kamen 18 im Zeitraum von Ende November bis Mitte Dezember 1944 und 6 weitere im Zeitraum von Mitte August bis Ende September 1944 dorthin und nur einer – ein Italiener – war zuvor schon ein Jahr lang in Sachsenhausen.

<sup>98</sup> Zeugenvernehmung Huisman vom 3. Januar 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 512-516 (512).

das bei der schweren Arbeit – erhalten. Etwas besser hätten es nur die gehabt, die den Mut und das Glück hatten, auf dem Bahnhof Essbares zu finden und es an sich zu nehmen, oder die, die auch schon mal von Kreuznachern etwas zugesteckt erhielten.<sup>99</sup> Das waren unter den 500 Häftlingen aber Ausnahmen. Ein ehemaliger holländischer Häftling stellte nach dem Krieg fest: *In Bad Kreuznach haben wir so gut wie nichts zu essen bekommen. Bernard Tanghe und Piet Pladdet sind in Bad Kreuznach vor Hunger gestorben.*<sup>100</sup>

Diese Darstellung erinnert an den Bericht des 15-jährigen Zeitzeugen, der davon berichtete, dass KZ-Häftlinge nach einem Luftangriff auf den Eisenbahnbauzug in Braubach gierig irgendwelches Grün, Gras und sonstiges Kraut, das im Januar an der Bahnstrecke noch zu finden war, pflückten und aßen.

Eine gewisse Anschaulichkeit derartiger Geschehnisse erhält man vielfach erst – wenn überhaupt – durch konkrete Lebensschicksale. Ein solches lässt sich für Erich Freiherr Vogt von Hunolstein rekonstruieren. Sicherlich ist es nicht typisch für die ca. 500 KZ-Häftlinge der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade, nicht einmal typisch für die deutschen Häftlinge des Bauzuges. Es ist aber das einzige Schicksal „einfacher“ KZ-Häftlinge, das recherchiert werden konnte und dem im Übrigen Hugo Salzmänn schon kurz nach Kriegsende u.a. durch den Kontakt zu dessen Schwester nachgegangen war.<sup>101</sup>

Erich von Hunolstein wurde 1896 als Spross eines Adelsgeschlechts geboren, das sich bis ins 12. Jahrhundert zurückverfolgen lässt, und seinen Stammsitz auf der Burg Hunolstein im gleichnamigen Ortsteil der Gemeinde Morbach im Hunsrück hatte.<sup>102</sup> Sein Vater war Hauptmann und Forstmeister. Sohn Erich wuchs in Wiesbaden auf, machte dort 1914 das sog. Notabitur und meldete sich als Freiwilliger für den Ersten Weltkrieg.<sup>103</sup> Auch nach dem Krieg blieb er aktiver Soldat der Reichswehr. In den 1930er Jahren schied er, bei zwei Reaktivierungen, wiederholt aus dem Soldatenverhältnis aus, zuletzt 1940 als Major. Grund war seine psychische Erkrankung; nach dem Urteil der behandelnden Ärzte litt er an chronischem Verfolgungswahn (Paranoia) bzw. an einer Schizophrenie.

<sup>99</sup> Bericht von Stumpf von 1949, a.a.O. (Anm. 11), S. 2.

<sup>100</sup> Zeugenvernehmung Ruyter vom 4. Januar 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 520-524 (523).

<sup>101</sup> Der kleine Schriftverkehr Hugo Salzmännns mit der Schwester Erich Freiherrn Vogt von Hunolstein befindet sich im Nachlass Hugo Salzmännns, vgl. dazu Anm. 11.

<sup>102</sup> Der Autor dankt Herrn Eugen Ertz, Bad Kreuznach für Informationen zum Geschlecht der Herren von Hunolstein; vgl. auch: [https://de.wikipedia.org/wiki/Hunolstein\\_\(Adelsgeschlecht\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Hunolstein_(Adelsgeschlecht)) (Zugriff: 10. August 2015).

<sup>103</sup> Vgl. zur Biografie Erich von Hunolsteins den unter dem 19. Juli 1941 in Berlin angefertigten Bericht (der Gestapo?), in dem er – vorgeführt – seinen Lebenslauf schilderte, Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden Abt. 2072/2. Aus dieser Patientenakte von Hunolsteins bei der Nervenklinik der Stadt und Universität Frankfurt/Main ergibt sich auch sein weiteres Schicksal bis zur Einweisung ins KZ Sachsenhausen.



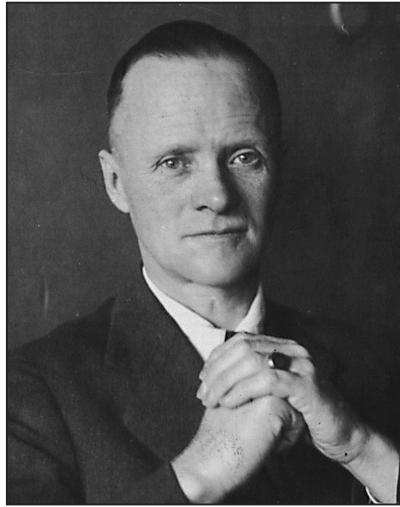


Abb. 13: Erich Freiherr Vogt von Hunolstein, um 1940 (Foto: HHStAW Abt. 2072/2 Hunolstein, Erich von)

Als er den „Führer“ Adolf Hitler und das Oberkommando der Wehrmacht wegen der seiner Meinung nach zu Unrecht erfolgten Entlassung wegen Schadensersatz anging, nahm ihn die Gestapo in „Schutzhaft“ und verbrachte ihn in eine Nervenklinik. Im Sommer 1943 wurde er mit Zustimmung der Gestapo als „gebessert“ nach Hause entlassen. Im April 1944 kam er aber wieder in Haft. Auf Anordnung des Reichssicherheitshauptamtes (RSHA) in Berlin verschleppte man ihn Anfang Dezember 1944 in das Konzentrationslager Sachsenhausen. Zu Weihnachten 1944 kam er zur 12. SS-Eisenbahnbaubrigade – einen Monat später, am 26. Januar 1945, war er tot. Als Todesursache meldete Kommandant Götze dem Kreuznacher Standesamt: *Herzmuskelschwäche und allgemeine Schwäche*<sup>104</sup> – seine Angehörigen sprachen davon, dass er von der SS-Wachmannschaft des Zuges erschossen worden sei.

Zwei der in Bad Kreuznach registrierten Toten hatten eine sehr viel andere Lebensgeschichte, auch ein anderes Schicksal im KZ und erst recht in der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade, als die zuvor erwähnten „einfachen“ KZ-Häftlinge. Sie gehörten zu den „privilegierten“ Gefangenen, ihr Status konnte aber gleichwohl ihre Ermordung – wenn auch aus anderen Gründen – nicht verhindern.

Das erste dieser beiden Mordopfer war der bereits im Zusammenhang mit der Ermordung der drei alliierten Flieger in Kamp erwähnte Karl Leistner.

<sup>104</sup> Vgl. die Nachweise in Anm. 95.

Der 1913 geborene Leistner war Soldat im Zweiten Weltkrieg. 1940 wurde er als sog. befristeter Vorbeugehäftling, im Nazi-Jargon „Berufsverbrecher“, BVler, im KZ Sachsenhausen inhaftiert und trug den „grünen“ Winkel. Das lässt den Schluss zu, dass er wiederholt wegen Straftaten auffällig geworden und in sog. Vorbeugehaft gekommen war. Anschließend brachte man ihn ins KZ Neuengamme bei Hamburg und dann ab Oktober 1942 wieder ins KZ Sachsenhausen. Anfang Dezember 1944 wählte man ihn für den 12. SS-Eisenbahnbauzug aus und machte ihn von Anfang an zu dessen Oberkapo<sup>105</sup> – zum „Chef“ der „Kapos“ der Eisenbahnbaubrigade.

Leistners Tod ist im Zusammenhang mit dem Tod der drei alliierten Flieger in Kamp zu sehen. Der Verdacht, sie ermordet zu haben, fiel sehr schnell auf die Kapos und Funktionshäftlinge, vor allem auf Leistner und Reinke. Hauptscharführer Räther brachte sie kurz nach dem Vorfall, noch am selben Abend, als mutmaßliche Täter zu Götze und dieser vernahm die beiden als „Beschuldigte“.<sup>106</sup> Sie räumten ein, die amerikanischen Flieger getötet zu haben – aber in Notwehr, diese hätten nämlich, als sie ihnen Essen gebracht hätten, auf sie eingeschlagen und versucht auszubrechen. Bei dieser „Beschuldigtenvernehmung“ spielte Räther – wie auch in anderen Fällen – eine sehr undurchsichtige Rolle. Nach dem Krieg wollte er sich nicht einmal mehr an den Namen „Leistner“ erinnern.<sup>107</sup> Seine Angaben waren sehr vorsichtig, ersichtlich geschönt und bei wichtigen Geschehnissen tat er erstaunlich unwissend. Er hatte offenbar ein Interesse daran, nicht alles zu sagen und sich womöglich nicht zu belasten, war er doch der einzige, der den Schlüssel zu dem Waggon mit den gefangenen genommenen Fliegern hatte. Für den Putzer Huhn war Räther der Drahtzieher dieses Mordkomplotts. Er erinnerte sich später<sup>108</sup>:

*Aus allem, was ich später über den Tod der Gefangenen hörte, muss ich annehmen, dass dieser Gewaltakt gegen die Gefangenen auf Anweisung von Hauptscharführer Räther geschah. Räther hatte für den Wagen der Gefangenen den Schlüssel.*

Nicht nur Räther hatte Leistner und Reinke im Verdacht. Allgemein erzählte man sich, dass die beiden die Täter gewesen seien. In dieses Bild passte, dass Leistner und der Lagerälteste Reinke sowie der in diesem Zusammenhang zuvor schon erwähnte Koch Dümpelmann die Kleidung und die Ringe der drei ermordeten Flieger trugen. Überdies bemerkte man zwischen Leistner und Reinke Missstimmigkeiten, ja Feindschaft. Streitpunkt war die Aufteilung der Ringe und Uhren der toten Flieger.

<sup>105</sup> Vgl. die Nachweise in Anm. 95; Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, S. 581.

<sup>106</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 8. September 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 99 Vs + Rs.

<sup>107</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 3, Bl. 334.

<sup>108</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 14. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 89 Rs-90 (90).

Der Putzer Huhn belauschte gar ein Gespräch, zwischen Reinke und einem SS-Rottenführer, in dem es hieß, Leistner müsse beseitigt werden. Zum Schluss soll der Rottenführer gesagt haben: *Nun hole man den Leistner!*<sup>109</sup>

Daraufhin will Waldemar Huhn Leistner gewarnt haben, im Wagen zu bleiben. Doch dieser, wieder einmal betrunken, habe nicht gehört und habe, als man nach ihm gerufen habe, den Wagen verlassen. Draußen habe der Rottenführer ihn angewiesen, sich beim Stabswagen zu melden. Als Leistner etwa zehn Schritte dorthin gegangen sei, habe ihn ein Schuss getroffen. Beim Umfallen konnte Leistner Huhn – so dessen Darstellung – gerade noch zurufen: „Wally, Wally, der Lagerälteste hat mich erschossen!“ Huhn schilderte weiter, dass er dann aus seiner Deckung hervorgekommen sei und den Lagerältesten Reinke mit einer Pistole in der Hand gesehen habe. Für Huhn gab es keinen Zweifel, dass Reinke Leistner erschossen hatte.<sup>110</sup>

Danach, es war später Abend, schaute Huhn noch einmal nach dem toten Leistner und sah, dass er mit einem Genickschuss getötet worden war. Sodann meldete er Götze den Vorfall und schilderte ihn aus seiner Sicht. Kurz darauf erschien der besagte Rottenführer und behauptete, Leistner sei bei einem Fluchtversuch von einem Posten erschossen worden. Huhn ließ das keine Ruhe. Am Morgen des nächsten Tages besah er sich die Leiche, die inzwischen in den dafür bestimmten Waggon gebracht worden war. Dabei stellte er fest, dass Leistner außer dem Genickschuss noch einen Karabinereinschuss im Rücken hatte. Dieser Schuss in den Rücken musste nach Huhns Einschätzung aber später, bereits auf den toten Leistner, abgegeben worden sein, denn der Pistolenschuss Reinkes hatte seiner Meinung nach Leistner bereits getötet. Offensichtlich sollte der Karabinereinschuss in den Rücken den angeblichen Fluchtversuch Leistners und das Erschießen auf der Flucht „beweisen“.<sup>111</sup>

Wie es seine Aufgabe war, fertigte Kommandant Götze auch über diesen Vorfall für seine vorgesetzte Dienststelle einen Bericht. Wie schon beim Mord an den drei Fliegern in Kamp gab er auch hier eine von der Darstellung seines Putzers Huhn deutlich abweichende Schilderung ab. Bei ihr fiel wiederum auf, dass Götze danach ohne Tadel dastand und das Geschehen von ihm erkennbar aufgeklärt und nachvollziehbar gemacht worden war, so dass nichts weiter zu veranlassen war. Seine Version der Geschehnisse, die er auch nach dem Krieg erzählte, lautete wie folgt:<sup>112</sup>

---

<sup>109</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 88-90 (90).

<sup>110</sup> Vgl. Nachweis Anm. 109, Bl. 89.

<sup>111</sup> Nachweis wie vor.

<sup>112</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 8. September 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 101 Vs + Rs.

Einige Tage nach dem Tod der drei Flieger habe er einen Häftling mit einem blutunterlaufenen Auge bemerkt. Er habe angenommen, dass dieser von einem Kapo geschlagen worden sei, habe alle Kapos kommen lassen und befohlen, die Häftlinge nicht zu schlagen oder sonst wie zu misshandeln. Danach habe er erneut von Übergriffen auf Häftlinge gehört, Leistner sei als einer der brutalsten Schläger genannt worden. Daraufhin habe er diesen ermahnt und angeordnet, dass er bis zu einer Gegenüberstellung mit dem misshandelten Häftling bewacht werde. Es sei seine Absicht gewesen, ihn wegen seines brutalen Verhaltens in das KZ Sachsenhausen zurückzuschicken. Als Leistner von einem SS-Wachmann in den Wagen zurückgebracht werden sollte, habe dieser versucht, zu fliehen oder gar den Wachmann anzufallen. Der SS-Mann habe ihm, Götze, später geschildert, er habe in Notwehr gehandelt und dabei Leistner niedergeschossen. Er, Götze, habe die Schüsse gehört und sei sofort aus seinem Wagen herausgetreten. Da habe er gesehen, wie Leistner ca. 200 Meter von seinem Wagen entfernt am Bauzug auf einem Nebengleis gelegen habe. Er sei bereits tot gewesen.

Dementsprechend zeigte Götze den Tod Leistners beim Standesamt Bad Kreuznach an und nannte als Todesursache: *Erschossen, weil er versucht habe zu fliehen*. Dass die Geschichte nicht stimmen konnte, liegt auf der Hand. Die konnte nur jemand glauben, der sie glauben wollte.

Wie die Verhältnisse im Bauzug tatsächlich waren, zeigt das Schicksal des zweiten in Bad Kreuznach zu Tode gekommenen „privilegierten“ Häftlings, des zuvor schon erwähnten Lagerältesten Paul Reinke. Der 1901 geborene Reinke war wie Leistner befristeter Vorbeugehäftling, BVler.<sup>113</sup> Auch er hatte zahlreiche Straftaten begangen. Deshalb saß er im Zuchthaus, kam in eine Sicherungsanstalt und im November 1940 ins KZ Sachsenhausen. Im Dezember 1944 wurde er der SS-Eisenbahnbaubrigade zugewiesen und „Lagerältester“ des Bauzugs. Damit war er für die SS Befehlsempfänger für Anordnungen an die anderen Häftlinge.

Reinke überlebte seinen mutmaßlichen Mordkumpanen Leistner nur um zwei Wochen. Als Ursache seines Todes gab Götze gegenüber dem Standesamt Bad Kreuznach wiederum an: *auf der Flucht erschossen*.

Das Geschehen dürfte sich aber vielmehr so abgespielt haben, wie es der Putzer Huhn Jahre später zu Protokoll gab:<sup>114</sup> Eines Abends fand in dem Stabswagen des Bauzuges wieder eine *kleine Feierlichkeit* statt. Reinke, der dazu nicht eingeladen war, hielt sich in angetrunkenem Zustand offenbar in der Nähe des Wagens auf. Dort traf er den SS-Unterscharführer Mattern und geriet mit ihm aneinander. In dem

<sup>113</sup> Vgl. die Nachweise in Anm. 94; Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, S. 581.

<sup>114</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430 Bl. 89.

Streit nannte Reinke diesen, der aus dem Banat stammte, einen *Beute-Deutschen*. Als Götze davon erfuhr, ließ er Reinke zu sich kommen und stellte ihn zur Rede. Ange-trunken wie Reinke war, konnte man sich mit ihm nicht unterhalten, er pöbelte und randalierte nur. Daraufhin ließ Götze ihn abführen. Beim Verlassen des Stabswagens oder kurz danach erschoss der SS-Unterscharführer Reinke.

Alle 28 Häftlinge der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade – die 26 „einfachen“ und Leistner und Reinke - wurden nach und nach auf dem kleinen jüdischen Friedhof an der Straße von Bad Kreuznach nach Bretzenheim in der Gemarkung „Auf dem Galgen“ verscharrt.<sup>115</sup> Man mag sich wundern, dass sie auf dem jüdischen Friedhof beerdigt wurden – waren sie allesamt doch keine Juden. Aber darum ging es nicht. Sie waren KZ-Häftlinge und als solche „minderwertig“. Mit ihnen wollte man den christlichen Friedhof nicht „entweihen“. Bei dem jüdischen Friedhof hatte man diese Bedenken nicht – dort lagen ja „nur Juden“.

Nur eine Woche nach dem Mord an Reinke besuchte der „Inspekteur der SS-Frontarbeiter und SS-Baubrigaden“ Weigel auf seiner Rundreise auch die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade. Die Morde an dem Lagerältesten Reinke und an dem Oberkapo Leistner sowie der vielfache Tod der „einfachen“ Häftlinge waren kein Besprechungsthema. Entweder hatte sich der SS-Inspekteur mit dem Bericht Götzes zufrieden gegeben oder die Geschehnisse interessierten ihn ohnehin nicht. Weigel war nur an der Arbeitsleitung der Brigade interessiert und fand in seinem Bericht anerkennende Worte:<sup>116</sup> *Bei der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade keine besonderen Beanstandungen. Einsatz ist nach Aussagen der Reichsbahndirektion Mainz sehr wertvoll.*

In diesen Tagen, Mitte Februar 1945, erhielt der Bauzug Verstärkung durch einen Flak-Trupp. Ein Obergefreiter als Führer und acht weitere Flaksoldaten sollten den Zug vor Tieffliegerangriffen bewahren. Dazu montierte der Trupp seine Geschütze auf den ersten und letzten Waggon.<sup>117</sup> Als Wehrmachtsangehörige unterstanden sie nicht dem Kommandanten Götze, verpflegten sich selbst und waren in einem eigenen Wagen untergebracht, der an den Bauzug gekoppelt wurde.<sup>118</sup>

Sehr wahrscheinlich war das eine Reaktion auf die inzwischen geänderte Kriegslage im Westen. Längst war die Rundstedt-Offensive zum Stillstand gekommen. Zu Weih-

<sup>115</sup> Vgl. dazu den Bericht des Bretzenheimer Rektors Jakob Maria Zacher und das Schreiben des Amtsbürgermeisters von Langenlonsheim vom 13. Oktober 1948, in: Heinz L e i w i g, *Es war ja nichts. Nationalsozialismus in Rheinhessen sowie in Alzey, Bingen, Mainz und Worms*, 2. Aufl., 2012, S. 150 f.

<sup>116</sup> *Bericht des Inspektors der SS-Frontarbeiter und SS-Baubrigaden* vom 2. März 1945, a.a.O. (Anm. 21), Bl. 39.

<sup>117</sup> Zeugenvernehmung Ernst vom 29. August 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 126 Vs + Rs (126 Vs); Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 3, Bl. 332.

<sup>118</sup> Zeugenvernehmung Nowak vom 2. Juni 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 29 (?) ff. (29).



nachten hatte Rundstedt Hitler mitgeteilt, dass ihr Höhepunkt überschritten sei und Hitler hatte drei Tage später erklärt: „Wir haben ausgesprochenes Pech gehabt.“<sup>119</sup> Die Offensive wurde zur Abnutzungsschlacht, bei der die deutschen Truppen im Laufe des Monats Januar 1945 sämtliche Geländegewinne verloren. Anfang Februar gingen die Alliierten zum Gegenangriff über. In dieser Situation konnte ein noch so kleiner Flaktrupp für den Bauzug eine Hilfe sein und eine gewisse Sicherheit geben.

Ende Februar 1945 waren die Alliierten aber nicht nur mit ihren Tieffliegern der Region um Bad Kreuznach sehr nahe. Auch die Bodentruppen kamen immer näher. Am 2. März 1945 rückten amerikanische Panzer in Trier ein – keine 100 Kilometer mehr von Bad Kreuznach entfernt. Die KZ-Häftlinge waren in großer Gefahr. Ihnen drohte zum einen der Tod durch die Luftangriffe der Alliierten, vor denen sie nur wenig geschützt waren. Zum anderen mussten sie aber auch den Tod durch die SS-Mannschaft und die Kapos fürchten. Für diese waren die vielen KZ-Häftlinge ein großes Sicherheitsrisiko. In dem abzusehenden Chaos könnten die Häftlinge ihre Bewacher überwältigen, vielleicht sogar töten oder nach einer Befreiung durch die Amerikaner über ihre Verfolgung, die Schikanen, die Brutalität ihrer Bewacher und den Tod ihrer Kameraden berichten. Eine für die SS nicht fern liegende Möglichkeit, dies zu verhindern, war die „Liquidierung“ der Häftlinge. Offenbar gab es solche Pläne. Jedenfalls ging in der Baubrigade das Gerücht, bei der Annäherung alliierter Bodentruppen sollten sie in eine Schlucht bei Bad Kreuznach getrieben und mit Handgranaten in die Luft gesprengt werden.<sup>120</sup>

Zu einem solchen Massenmord kam es aber nicht. Bevor die Amerikaner dem Bauzug gefährlich nahe kamen, verließ er Bad Kreuznach, nachdem wie bereits erwähnt der letzte Tote am 25. Februar 1945 hier registriert worden war.<sup>121</sup>

Wohl beim Verlassen von Bad Kreuznach wurden 156 sehr kranke und nicht mehr arbeitsfähige Häftlinge des Bauzuges, sog. Muselmänner, abtransportiert. Auch das ist ein Beleg dafür, wie hart die Lebens- und Überlebensbedingungen für die KZ-Häftlinge im Winter 1945 in Bad Kreuznach waren. Zu diesen Häftlingen gehörten offenbar auch acht namentlich bekannte Holländer, die auf einen *Transport des malades de Bad Kreuznach en févr. 1945 pour une destination non établi* gingen.<sup>122</sup> Wohin diese Häftlinge kamen, ist bis heute nicht eindeutig geklärt. Man wüsste es wohl, wenn einer dieser Häftlinge später seinen Leidensweg geschildert hätte. Ein

<sup>119</sup> Der Spiegel Nr. 53 vom 25. Dezember 1967, S. 35-37 (37).

<sup>120</sup> Schriftliche Äußerung Jacob vom 28. März 1950, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1434, Bl. 540.

<sup>121</sup> Nachweis wie vor, Bl. 541.

<sup>122</sup> Vgl. dazu die Studie von H. v. Zeppelin vom urkundlichen Nachrichtendienst des Auskunftsbüros vom Niederländischen Roten Kreuz (Nationales Ermittlungsbüro) über die SS-Baubrigaden von April 1949, BArch B 162/711, Bl. 2-21 (15 f.) und die Studie des Auskunftsbüros des Niederländischen Roten Kreuzes (Nationales Ermittlungsbüro) von Februar 1952, BArch B 162/711, Bl. 60 ff. (90 f.).

solcher Bericht – in welcher Form auch immer – ist aber nicht bekannt. So ist man auf Dokumente der in Frage kommenden Konzentrationslager angewiesen, also vor allem auf die des Stammlagers Sachsenhausen und die des näher gelegenen KZ Buchenwald. Die Dokumente von Buchenwald dazu werden unterschiedlich bewertet.<sup>123</sup> Deshalb soll auch hier keine Stellung dazu bezogen werden. Für das weitere Schicksal des 12. SS-Eisenbahnbauzuges und deren Häftlinge ist dies ohnehin nicht von Bedeutung.

### *VI. Stationen in Rheinhessen und Hessen*

Mit den übrigen Häftlingen verließ der Bauzug Ende Februar 1945 Bad Kreuznach. Seine nächsten Stationen lagen in Rheinhessen und Hessen. Allerdings lassen sich die genauen Standorte und Standzeiten nicht mehr vollständig rekonstruieren. Das liegt vor allem daran, dass der Zug in den folgenden Tagen häufig seinen Standort wechselte und – was zynisch klingt, aber dafür maßgeblich wäre – in dieser Zeit keine beurkundeten Todesfälle feststellbar sind. Letzteres wird übrigens auch daran gelegen haben, dass die 156 sehr geschwächten und kranken Häftlinge die Brigade verlassen hatten.

Aufgrund eines Vorfalls wissen wir aber vom Aufenthalt der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in der rheinhessischen Gemeinde Uhlerborn (heute ein Stadtteil von Heidesheim) an der Bahnstrecke Ingelheim–Mainz. Später berichtete der Führer des den Bauzug begleitenden Flaktrupps davon, dass er bei dem Aufenthalt dort – nachdem er sich ein Stück vom Zug entfernt hatte – nach seiner Rückkehr zum Zug in einer Entfernung von 100 bis 150 Metern beschossen und nur knapp verfehlt worden sei. Er habe gesehen, dass der Koch der Brigade, der Häftling Otto Dümpelmann, mit einem Karabiner auf ihn geschossen habe. Als er diesen zur Rede gestellt habe, habe er den Vorfall bagatellisiert.<sup>124</sup>

Der Name Dümpelmann war schon früher im Zusammenhang mit den Morden an den drei alliierten Fliegern gefallen. Dümpelmann war aber offensichtlich cleverer und nicht so gierig wie Leistner und Reinke gewesen, so dass ihm die Ermordung der drei und der Streit um deren Kleidung und Wertgegenstände nichts anhaben konnte.<sup>125</sup>

<sup>123</sup> F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigade), S. 167 geht unter Berufung auf Unterlagen des KZ Buchenwald davon aus, dass die Kranken ins KZ Buchenwald transportiert wurden. Dem widerspricht der Regionalhistoriker Vorlaeufer-Germer, dem der Autor für diesen Hinweis dankt, dezidiert, da nach seinen Recherchen die Transportlisten von Buchenwald eine solche Überstellung nicht belegen.

<sup>124</sup> Zeugenvernehmung Nowak vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 19 f.

<sup>125</sup> Vgl. Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O.



*Abb. 14: Der Koch der Brigade: Otto Dümpelmann, Nachkriegsfoto  
(Foto: Hessisches Staatsarchiv Darmstadt)*

Dümpelmann kam 1917 in Dortmund-Hörde als drittes Kind eines Bäckermeisters und SPD-Mannes zur Welt.<sup>126</sup> Nach Abschluss einer Metzgerlehre meldete er sich als Freiwilliger zur Luftwaffe. Seine Dienstzeit war geprägt von ständigen Auseinandersetzungen mit seinen Vorgesetzten. Mit 22 Jahren kam er zum ersten Mal in eine Strafkompagnie. Insgesamt wurden gegen ihn 16 militärische Strafen verhängt, im Jahr 1941 folgte eine Verurteilung zu einer Gefängnisstrafe von 1½ Jahren wegen gefährlicher Körperverletzung. Sein Dienstrang wurde ihm aberkannt, die Vollstreckung der Strafe bis nach Kriegsende ausgesetzt. Ein Jahr später verurteilte ihn ein Kriegsgericht wegen fortgesetzter Beleidigung von Vorgesetzten und wissentlich falscher Anschuldigung zu drei Jahren Gefängnis. Wieder in einem Strafbataillon, wurde er wegen einer Fleckfiebererkrankung ins Wehrmachtsgefängnis Fort Zinna in Torgau gebracht. Im Mai 1944 kam er als „Berufsverbrecher“ ins KZ Sachsenhausen. Dort war er Koch, in gleicher Funktion wurde er von Anfang an im Eisenbahnbauzug eingesetzt.

Von vielen wurde Dümpelmann, den man den „dicken Otto“ nannte, als unberechenbar, gewalttätig und brutal beschrieben. Ein holländischer Häftling bekannte später: *Vor dem ‚dicken Otto‘ hatten wir alle Angst. Er war der Mann, der die Strafen*

---

(Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 88 Rs; Zeugenvernehmung Götze vom 8. September 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 101.

<sup>126</sup> Vgl. zu seiner Biografie: Urteil des Landgerichts Gießen vom 10. April 1962 – 2 Ks 1/62 –, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 6, Bl. 968-988 (969-971).

*austeilte*.<sup>127</sup> Selbst Kommandant Götze bezeichnete ihn als *Typ des Schlägers*<sup>128</sup> und für Hauptscharführer Räther war er ein *Schläger und Menschenhinder*.<sup>129</sup> Kaum einen Streit ließ er aus und war fast immer dabei, wenn es „dick“ wurde. Seine Misshandlungen waren so brutal, dass sogar manches Bahnhofspersonal das Geschrei von Häftlingen mitbekam. Berichtet wurde auch von einem Vorfall, der offensichtlich tödlich endete. Allerdings nur vom Hörensagen erzählte der Führer des Flaktrupps von einem Häftling, der als Schuhmacher eingeteilt worden war.<sup>130</sup> Er hatte von einem Kapo ein Paar Lederschuhe zur Reparatur erhalten. Als er diese nicht mehr finden konnte, schleppte man ihn zum Wagen der Kapos. An den anschließenden Misshandlungen war vor allem Dümpelmann beteiligt. Am nächsten Tag soll der Schuhmacher an den Folgen der Schläge gestorben sein – der Soldat sah noch, wie der Schuhmacher aus dem Wagen der Kapos und Funktionshäftlinge herausgetragen wurde. Eine Äußerung Dümpelmanns, die er gegenüber einem uneteiligten Nachbarn vom Bahnhof in Großen-Buseck machte, als dieser ihm vorhielt, er schlage die Leute, charakterisiert ihn vielleicht am besten: *Je mehr ich totschlage, umso eher bin ich hier wieder raus*.<sup>131</sup>

Neben solchen „spontanen Bestrafungsaktionen“ gab es für Strafen aber auch ein „Ritual“: Nach Feierabend hatten die zur Bestrafung vorgesehenen Häftlinge vor dem Wagen der Kapos und Funktionshäftlinge anzutreten und wurden abgezählt. Dann mussten sie in deren Wagen steigen. Die Kapos und gerade Dümpelmann wie auch SS-Leute gingen ebenfalls in den Wagen und schlossen hinter sich die Türen. Durch die geschlossenen Türen konnte man draußen oft genug das laute Schreien der misshandelten Häftlinge hören.<sup>132</sup>

Anfang März 1945 gab es schließlich noch einen Wechsel an der Spitze der Brigade, als ihr Kommandant Götze zum Baukommandostab der Reichsbahndirektion Frankfurt am Main versetzt wurde. Am Bauzug war er nur noch sonntags, um dort „nach dem Rechten zu sehen“. In der übrigen Zeit lag die Führung der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in den Händen des Hauptscharführers Räther.<sup>133</sup> Dadurch

<sup>127</sup> Zeugenvernehmung van Elten vom 29. Dezember 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 34), Band 4, Bl. 507-509 (507).

<sup>128</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 8. September 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 99.

<sup>129</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 3, Bl. 333.

<sup>130</sup> Zeugenvernehmung Nowak vom 2. Juni 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 29 Rs.

<sup>131</sup> Zeugenvernehmung Walter vom 11. August 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 73.

<sup>132</sup> Zeugenvernehmung Ernst vom 29. August 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 126 Vs + Rs und vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 21-23 (22).

<sup>133</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 8. September 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 103 Rs.

verschlechterte sich noch die Situation der Häftlinge. Denn während der Kommandant Götze eher desinteressiert der Brigade vorstand, genoss Räther seine Macht über die Häftlinge und demonstrierte das auch gern nach außen. Nach Darstellung des Putzers Huhn<sup>134</sup> fühlte dieser sich in seiner Rolle sehr wichtig und zeigte den Bewohnern in der Umgebung des Zuges, welche Macht er gegenüber den Häftlingen ausüben konnte. Oftmals trug er *aus Angabe* eine Reitpeitsche, bisweilen schlug er damit einen vorbeilaufenden Häftling, vornehmlich einen russischen. Dabei stand Räther offensichtlich regelmäßig unter Alkoholeinfluss.

Von Uhlerborn aus setzte die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade ihre Fahrt durch Rheinhessen und Hessen in Richtung Norden und Osten fort. Gesichert sind Aufenthalte in Mainz-Mombach, in Frankfurt/Main und in Bad Nauheim.<sup>135</sup> Schließlich erreichte der Zug Gießen. Dort war er zwischen dem Güterbahnhof und Kleinlinden stationiert. Mit diesem Standort war die Brigade wieder nah an der Kanonenbahn, an der sie schon in Kamp mit ihrem Einsatz in Lahnstein war. Allerdings lag Gießen nicht unmittelbar an dieser Bahnstrecke. Die Kanonenbahn umfuhr vielmehr den Verkehrsknotenpunkt Gießen und führte auf einer eigenen Trasse von Lollar nach Wetzlar; dort traf sie auf die Lahntalbahn. In Gießen geriet der Bauzug wiederum in einen alliierten Luftangriff.<sup>136</sup> Daraufhin fuhr er weiter nach Großen-Buseck.

### VII. Station: Großen-Buseck

Großen-Buseck (heute ein Stadtteil von Buseck) war eine Haltestelle der Vogelbergsbahn, die von Gießen nach Fulda führte, 10 Kilometer östlich von Gießen gelegen. Dort war die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade jedenfalls am 11. März 1945. An diesem Tag wurde im Sterbebuch von Großen-Buseck der Tod eines Polen und eines Franzosen registriert. Am 14. März starb ein weiterer Pole und am 16. März ein Lette.<sup>137</sup>

Das Sterberegister von Großen-Buseck enthält bis zum 24. März 1945 noch sechs weitere Eintragungen, von denen die ersten fünf so nicht zutreffen können.<sup>138</sup> Die ersten vier dieser Eintragungen (Nr. 20, 21, 22 und 23) datieren unter dem 20. März 1945 und betreffen vier Häftlinge,<sup>139</sup> die zwei Tage zuvor, am 18. März 1945, durch

<sup>134</sup> Zeugenvernehmung Huhn vom 12. Juni 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 89 Rs.

<sup>135</sup> Vgl. die Studie von H. v. Zeppelin von April 1949, a.a.O. (Anm. 122), Bl. 20 sowie: Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 3, Bl. 332 und Auskunft von ITS vom 3. Januar 2013 an den Autor

<sup>136</sup> Zeugenvernehmung Tumoscheit vom 5. Februar 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 2, Bl. 250-256 (253).

<sup>137</sup> Vgl. P ö t t e r, a.a.O. (Anm. 17), S. 199 f.

<sup>138</sup> So bereits P ö t t e r, wie vor.

<sup>139</sup> Einen Holländer, zwei Ungarn und einen Polen.



einen Fliegerangriff ums Leben gekommen sein sollen. Die dann folgende, fünfte Eintragung (Nr. 24)<sup>140</sup> trägt – obwohl sie logischerweise allenfalls auch vom 20. März stammen konnte – ein zwei Tage früheres Datum, nämlich den 18. März, und gibt für den Toten als Todesursache Schwindsucht an. Die räumlich spätere Eintragung (Nr. 24) springt also beim Beurkundungsdatum zwei Tage zurück (18. statt 20. März).

Richtig ist allerdings, dass amerikanische Tiefflieger am 18. März 1945 einen schweren Angriff auf den Bahnhof von Großen-Buseck und seine unmittelbare Umgebung geflogen waren. Dabei kamen auch einige KZ-Häftlinge des Bauzuges zu Tode. Das Geschehen an diesem Tag war aber viel komplexer als es die späteren Eintragungen vom 20. bzw. 18. März 1945 der vier (*Fliegerangriff*) bzw. fünf Todesfälle vermuten lassen.

Der 18. März 1945 war ein Sonntag, Konfirmationssonntag.<sup>141</sup> Der Gottesdienst hatte wegen der zu erwartenden Fliegerangriffe schon vor 8 Uhr begonnen. Kurz danach griffen Tiefflieger mit Bordwaffen und Bomben an. Die am Zug anwesenden SS-Leute und Wachmannschaften, auch Häftlinge, deren Waggons geöffnet worden waren, suchten unter den Wagen, im Feld südlich des Bahnhofs und in dem daran anschließenden Wald oder in den auf der anderen Seite des Bahnhofs gelegenen Häusern Schutz. Bei dem 20 bis 30 Minuten dauernden Angriff kamen auch Häftlinge zu Tode, zwei Häftlingswagen brannten aus. Ein Haus in der Nähe wurde durch eine Bombe zerstört, seine Bewohner und dorthin geflohene Häftlinge überlebten im Keller.

Nachdem sich die erste Verwirrung gelegt und man mit den Aufräumarbeiten begonnen hatte, fand ein Zählappell der Häftlinge statt. Dabei stellte man fest, dass zwei Häftlinge fehlten. Bei der sofortigen Suche nach ihnen in den umliegenden Häusern fand man die beiden. Während der eine von ihnen daraufhin lediglich mit einem roten Tuch als „fluchtverdächtig“ gekennzeichnet wurde,<sup>142</sup> erging es dem anderen, offenbar einem Polen, sehr viel schlechter. Bei ihm entdeckte man unter seiner KZ-Kleidung einen Zivilanzug. Diesen musste er ersichtlich in dem zerstörten Haus an sich genommen und angezogen haben. Nach dem Verständnis der Nazis war das Plündern und zwar *unter Ausnutzung des Kriegszustandes*. An sich wäre das ein Fall für die Sondergerichte gewesen, denn diese waren zuständig für solche Delikte nach der „Verordnung gegen Volksschädlinge“ (Volksschädlingsverordnung – VVO)<sup>143</sup>. Aber die SS-Brigade regelte das selbst<sup>144</sup> – obwohl in Fällen, in denen *der Täter auf*

<sup>140</sup> Eines weiteren Ungarn.

<sup>141</sup> Vgl. hierzu und zum Folgenden das Urteil des Landgerichts Gießen vom 10. April 1962 – 2 Ks 1/62 –, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 6, Bl. 968-988.

<sup>142</sup> Vgl. die Zeugenvernehmung Nowak vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 17-21 (18).

<sup>143</sup> RGBl. I S. 1679.

<sup>144</sup> Ohne dass die SS-Leute dazu befugt waren, vgl.: Zeugenvernehmung Räther vom 2. Oktober 1961,

*frischer Tat betroffen (war) oder sonst seine Schuld offen zutage lag, die Sondergerichte die Täter sofort ohne Einhaltung von Fristen abzuurteilen hatten.*<sup>145</sup>



*Abb. 15: Bahnhof von Großen-Buseck, 1912, Aussehen etwa wie Anfang 1945  
(Foto: Archiv Buseck)*

Später, es war inzwischen Nachmittag geworden, mussten die Häftlinge am Zug vor einem der ausgebrannten Waggonen antreten, auch SS-Leute versammelten sich dort. Der Häftling wurde gebracht, auf das Trittbrett des Waggonen gezerrt und dann belehrt, dass auf Plündern die Todesstrafe stünde. Sodann legte Dümpelmann ihm einen am Laternenhalter des Waggonen befestigten Strick um den Hals. Der Häftling musste vom Trittbrett springen oder wurde von diesem gestoßen. – Dann riss der Strick und das Opfer fiel leblos zu Boden. Der Häftling wurde erneut hochgehoben. Dümpelmann zog seinen Ledergürtel aus, befestigte ihn an dem Laternenhalter und legte eine Schlinge um den Hals des Opfers. Als es ein zweites Mal vom Trittbrett gestoßen wurde, hielt die Schlinge und der Häftling blieb darin hängen.

Dieser Mord durch Erhängen ist in dem Sterbebuch der Gemeinde Großen-Buseck als solcher nicht registriert. Die Eintragungen Nr. 20 bis 23 unter dem Datum des 20. März 1945 zu Todesfällen am 18. März infolge eines Luftangriffs sowie die Eintragung Nr. 24 unter dem Datum des 18. März 1945 zum Tod eines Häftlings infolge Schwindsucht sollten offensichtlich den Mord an dem Häftling verschleiern.

Nicht unerwähnt bleiben soll eine weitere Ungereimtheit. Ein nach dem Krieg vernommener Häftling berichtete von einem holländischen Kameraden, der bei einem Arbeitseinsatz in Gießen im Keller eines zerstörten Hauses ganz offensichtlich auf

Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 652-654 (654).

<sup>145</sup> Vgl. § 5 VVO.

der Suche nach Lebensmitteln von einem SS-Mann erschossen wurde. Am Abend habe er mit anderen den Toten geborgen und zum Zug gebracht.<sup>146</sup> Der Name dieses Toten findet sich dann auch bei den vier Opfern, die unter dem 20. März 1945 als bei einem Fliegerangriff am 18. März ums Leben gekommene Häftlinge eingetragen sind. Das kann aber nicht stimmen. Für dieses Geschehen in Gießen kann zum einen nicht das beurkundete Todesdatum (18. März, Fliegerangriff in Großen-Buseck) und zum anderen ganz sicher nicht die angegebene Todesursache *Fliegerangriff* zutreffen.<sup>147</sup>

Als letzten und zehnten Toten in Großen-Buseck verzeichnet das Sterbebuch – unter Nr. 25 – noch den Deutschen Walter Käuflein, der danach am 24. März 1945 ums Leben kam.<sup>148</sup>

Es ist nie geklärt und nicht einmal eindeutig ausgesprochen worden, wer neben dem Koch Dümpelmann für den Mord an dem polnischen Häftling auf dem Bahnhof Großen-Buseck verantwortlich war. Denn eins ist klar: Wenn auch Dümpelmann der Ausführende war, so geschah das Erhängen mit Sicherheit nicht aus seinem eigenen Antrieb und eigenem Gutdünken. Angesichts der Macht- und Gewaltstrukturen in der gesamten Brigade hatte er nicht „das Sagen“, war nicht Herr über Leben und Tod der übrigen Häftlinge. Denn dieser Mord war eine „offizielle Veranstaltung“ der Brigade. Als solche musste sie von der SS-Führung der Brigade angeordnet, zumindest initiiert worden sein. Mit deren Anordnung stand zugleich fest, was dabei geschehen sollte: das Erhängen des beim Plündern erwischten Häftlings. Demnach musste es einen hohen SS-Dienstgrad gegeben haben, der Dümpelmann zu der Tat angestiftet hatte, also einen Anstifter – oder gar einen Täter, der das Geschehen letztlich bestimmte und der dafür sorgte, dass Dümpelmann nach dem ersten gescheiterten Versuch den Häftling mit seinem Gürtel ermordete.

Als ein solcher Anstifter oder Täter kommen nur zwei führende SS-Leute in Betracht: der Kommandant Götze und der Hauptscharführer und Verwaltungs- sowie Kommandoführer Räther. Keiner von beiden wird von einem der zahlreich vernommenen Zeugen namentlich beschuldigt.

Eine unmittelbare Verantwortung des Kommandanten Götze ist höchstwahrscheinlich auszuschließen. Wie bereits erwähnt,<sup>149</sup> war er zu dieser Zeit an die Reichsbahndirektion Frankfurt/Main abkommandiert. Der faktische Chef des Zuges war Hauptscharführer und Verwaltungs- sowie Kommandoführer Räther. Allerdings kam Götze zum Wochenende aus Frankfurt zur Brigade zurück und verbrachte den

---

<sup>146</sup> Zeugenvernehmung Huisman vom 3. Januar 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 516.

<sup>147</sup> Vgl. P ö t t e r, a.a.O. (Anm. 17), S. 199 f.

<sup>148</sup> P ö t t e r, wie vor.

<sup>149</sup> Vgl. oben S. 636.

Samstagabend und den Sonntag beim Bauzug. Er war also am Sonntag bei dem Tieffliegerangriff und beim Ergreifen des Häftlings sowie dessen Erhängen am Nachmittag vor Ort. Indessen hat er sich später so eingelassen, dass er als Täter und auch als Anstifter ausschied. Wie schon in Kamp, war es ihm auch in Großen-Buseck gelungen, sich die Zeit bei der SS-Eisenbahnbaubrigade mit Frauen zu verschönen. In Frankfurt hatte er eine Schwesternhelferin, die in einem dortigen Lazarett arbeitete, kennen gelernt. Angeblich wollte sie in den Osten, in die Niederlausitz zu einer Freundin, wusste aber nicht, dorthin zu gelangen. Sie schloss sich daraufhin Götze und seinem SS-Eisenbahnbauzug an. In der Woche arbeiteten beide in Frankfurt. Zum Sonntag nahm Götze diese Frau, die man das *blonde Gift* nannte,<sup>150</sup> mit nach Großen-Buseck. Sie wohnte dort im Wagen Götzes, der angeblich in einem anderen Wagen übernachtete.<sup>151</sup> An der Frau hatte Götze offensichtlich mehr Interesse als an der Eisenbahnbaubrigade. Als die Tiefflieger am 18. März 1945 den Bahnhof von Großen-Buseck und den Bauzug bombardierten, kam er im Bademantel einmal kurz aus seinem Wagen heraus.<sup>152</sup> Er ließ es aber dabei bewenden und flüchtete anschließend mit seiner Freundin in den nahe gelegenen Wald. Dort blieben die beiden den ganzen Tag über und kehrten erst am Abend zurück<sup>153</sup> – offensichtlich, um dann zu ihren Arbeitsstellen in Frankfurt am Main zu fahren, das Wochenende war ja zu Ende.

Diese Einlassung war Götze nach Lage der Dinge nicht zu widerlegen, zumal seine Freundin ebenfalls eine Flucht mit ihm in den Wald und einen Aufenthalt dort bis zum Abend behauptete und ihm damit ein Alibi für den gesamten Sonntag gab.

Damit bleibt nur Räther als Anstifter oder Täter übrig. Dafür, dass er der Verantwortliche für das Geschehen war, gab es nur eine Vermutung, die ein Flaksoldat äußerte.<sup>154</sup> Diese Vermutung lag nahe, denn Räther war in Abwesenheit des Kommandanten Götze „Chef“ der Brigade. Und Götze war in jener Zeit ganz überwiegend abwesend, er kam ja nur am Samstagabend zum Bauzug zurück und blieb dort bis Sonntagabend. Räther war also generell in der Woche „Chef“ der Brigade. Er war es auch an dem Sonntag, wenn man Götze abnimmt, dass er sich mit seiner Freundin im Wald versteckt hatte. Als „Chef“ wäre Räther aber sowohl für die Anordnung der Hinrichtung zuständig gewesen als auch dafür, die von einem anderen angeordnete

---

<sup>150</sup> Angeschuldigtenvernehmung Dümpelmann vom 28. September 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 630-635 (635).

<sup>151</sup> Zeugenvernehmung Frau van der Vreken vom 15. Dezember 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 5, Bl. 733-738 (734).

<sup>152</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 2. Oktober 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 652-54 (653).

<sup>153</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 21. Juli 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 577-584 (582); Zeugenvernehmung Frau van der Vreken vom 15. Dezember 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 5, Bl. 735.

<sup>154</sup> Zeugenvernehmung Huber vom 11. Januar 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 2, Bl. 277-278 (278).

Hinrichtung zu unterbinden. Dabei dürfte ihm eine solche öffentliche Hinrichtung eines Häftlings sehr gelegen gekommen sein. Denn wenn es richtig ist – was der Putzer Huhn über Räther sagte –, dass er sich in der Rolle des SS-Hauptscharführers sehr wichtig fühlte und man den Eindruck hatte, er habe der Zivilbevölkerung seine Macht über die Häftlinge demonstrieren wollen,<sup>155</sup> dann war eine solche Hinrichtung eine ausgezeichnete Angelegenheit, sich gerade auch bei den Bewohnern von Großen-Buseck als Herr über Leben und Tod aufzuspielen.

Allerdings stritt Räther später ab, bei der Hinrichtung überhaupt anwesend gewesen zu sein. Er stellte das Erhängen als eine spontane Aktion dar, die er im allgemeinen Durcheinander des Tieffliegerangriffs gar nicht wahrgenommen habe. Er behauptete, die Hinrichtung erst bemerkt zu haben, als der Häftling bereits tot gewesen sei.<sup>156</sup> Das war aber ersichtlich eine Schutzbehauptung. Das zeigt sich schon daran, dass Räther die Hinrichtung zeitlich kurz nach dem Fliegerangriff legte, während ein holländischer KZ-Häftling, der Augenzeuge war, angab, die Hinrichtung sei *am Nachmittag um ungefähr 17.00 oder 18.00 Uhr geschehen*.<sup>157</sup> Zudem hat Räther nicht angegeben, wo er sich sonst aufgehalten hat. Im Übrigen ist es völlig lebensfremd, als Chef ohne Grund an einem anderen Ort zu sein, während ein „zum Tode verurteilter“ Häftling, für den er ebenso verantwortlich war wie für das Geschehen selbst, in aller Öffentlichkeit hingerichtet wurde. Wenn er aber beim Zug geblieben war, dann muss er die Menschenansammlung bei der Hinrichtung und damit diese selbst mitbekommen haben. Denn nach der Darstellung eines unbeteiligten Einwohners von Großen-Buseck, der als Anwohner Augenzeuge des Geschehens war, hätte es an der Hinrichtungsstätte während des Erhängens und auch danach einen großen Menschaufmarsch gegeben. Zudem bekundete er, ihm sei noch genau in Erinnerung, dass ein Mann von gesetzter Gestalt mit Uniform und einer Reitpeitsche bei der Hinrichtung dabei gewesen sei; dieser Mann war – so der Zeuge weiter – wohl der Führer des Zugs.<sup>158</sup> Mit dieser Beschreibung konnte aber nur Räther gemeint sein.

Hinzu kommt noch folgendes: Als Chef der Eisenbahnbaubrigade meldete Räther sämtliche Todesfälle beim Standesamt Großen-Buseck. Dort wurden sie von dem damaligen Bürgermeister des Ortes so wie sie ihm mitgeteilt wurden beurkundet.<sup>159</sup> Indessen steht fest, dass die Beurkundungen so, wie sie vorgenommen worden waren,

---

<sup>155</sup> Vgl. bereits oben S. 636.

<sup>156</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 6. Juli 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 83-86 (85).

<sup>157</sup> Zeugenvernehmung de Ruyter vom 19. Januar 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 520-524 (522).

<sup>158</sup> Zeugenvernehmung Walther vom 11. August 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 72-73 (72 Rs) und vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 13-15 (14 f.).

<sup>159</sup> Zeugenvernehmung Roll vom 11. Februar 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 2, Bl. 257-258 (258).



nicht dem wahren Geschehen entsprochen haben.<sup>160</sup> Die Beurkundungen waren also falsch und mussten von Räther bewusst falsch veranlasst worden sein. Damit hatte er es in der Hand und auch tatsächlich dafür gesorgt, dass mit den Falschbeurkundungen die Hinrichtung des Häftlings vertuscht wurde. Warum sollte aber – so die sich aufdrängende Frage – Räther das wahre Geschehen verheimlichen und den Täter decken, wenn er nicht selbst der Begünstigte und damit der Täter war?! Höchstwahrscheinlich war es also Räther, der Verwaltungs- und Kommandoführer und tatsächliche Chef der Brigade, der mit dem Häftling „kurzen Prozess“ machte, sein Erhängen befahl und den Koch Dümpelmann mit der Hinrichtung beauftragte. Anschließend bewirkte er durch falsche Angaben gegenüber dem Standesamt, dass die Hinrichtung überhaupt aktenkundig wurde.

Nicht die Hinrichtung des Häftlings, wohl aber der Tieffliegerangriff hatte für den „Hinrichter“ Dümpelmann noch Folgen. Er hatte sich bis dahin schon mit einer Kellnerin im Gasthaus „Busecker Tal“, in der er zu verkehren pflegte, angefreundet. Diese Frau war mit 26 Jahren bereits Witwe und stand mit ihren drei Kindern allein da. Durch den Fliegerangriff wurde das Haus getroffen, in dem sie wohnte. Ihre Wohnung nahm dabei erheblichen Schaden. In dieser Situation war es gerade für Dümpelmann „Ehrensache“, sich noch intensiver um diese unglückliche Witwe zu kümmern.<sup>161</sup>

Unterdessen setzte die Eisenbahnbaubrigade ihre Arbeit fort. Weiter auf dem Bahnhof von Großen-Buseck stationiert, war sie in Gießen, vor allem am dortigen Bahnhof, und in der Umgebung von Gießen im Einsatz. Es waren dieselben Baustellen, auf denen sie beschäftigt war, bevor sie wegen des Luftangriffs auf Gießen nach Großen-Buseck hatte ausweichen müssen.<sup>162</sup>

Als Ersatz für die 156 kranken und nicht mehr arbeitsfähigen Häftlinge, die den Bauzug bei oder nach der Abfahrt von Bad Kreuznach verlassen hatten, gelangten 200 andere zum Zug. Sie kamen anders als die ersten Häftlinge nicht aus dem KZ Sachsenhausen, sondern aus dem – bezogen auf den Raum Gießen – näher gelegenen KZ Buchenwald.<sup>163</sup> Dabei brachte man etwas mehr Häftlinge zur Brigade als zuvor mit dem Transport der 156 von ihr gegangen waren. Dieser „Überschuss“ war ein Ausgleich für die zahlreichen Häftlinge, die wegen der Luftangriffe und

<sup>160</sup> Vgl. oben S. 636 ff.

<sup>161</sup> Vgl. das Schreiben des Polizeipräsidiums – Kriminalpolizei – Mannheim vom 7. Juli 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 53 f. (53).

<sup>162</sup> Zeugenvernehmung Ernst vom 29. August 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 126; Schriftliche Äußerung Jacob, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1434, Bl. 540.

<sup>163</sup> Vgl. F i n g s, a.a.O. (Anm. 2, Eisenbahnbaubrigade), S. 167 sowie eingehende Auskunft des Regionalforschers Vorlaeufer-Germer unter Hinweis auf Dokumente des ITS Bad Arolsen an den Autor. Nach Vorlaeufer-Germer handelt es sich bei den meisten dieser 200 KZ-Häftlinge um Polen, die zuvor aus dem geräumten KZ Groß-Rosen in das KZ Buchenwald verschleppt worden waren.

der völlig unzureichenden Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie der Brutalitäten und Willkür der SS-Wachmannschaft und der Kapos zuvor ihr Leben hatten lassen müssen.<sup>164</sup>

Wahrscheinlich verließ der Bauzug Großen-Buseck am 25. März 1945. Das war nur knapp vor dem Einmarsch der amerikanischen Soldaten, die am 28. März spät-abends den Ort erreichten. Seitdem war die Baubrigade ständig auf dem Rückzug und bewegte sich vor den von Westen heranrückenden Amerikanern immer mehr nach Osten.<sup>165</sup>

### *VIII. Stationen: Grünberg u.a. Stationen an der Vogelsbergbahn*

Als nächste Station der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade war Grünberg vorgesehen, ein weiterer Ort an der Vogelsbergbahn in Richtung Fulda, etwa 20 Kilometer östlich von Gießen. Dort hatte am 13. März 1945 ein alliierter Luftangriff den Bahnhof und 66 Häuser zerstört, 150 Menschen starben.<sup>166</sup> Schon die Fahrt dorthin gestaltete sich schwierig, weil der Zug vor dem Bahnhof Saasen halten musste. Der Grund dafür war entweder ein Tieffliegerangriff unterwegs<sup>167</sup> oder aber ein Stau auf der Strecke, in dem auch einige Transportzüge der Wehrmacht stecken geblieben waren.<sup>168</sup> Diese Situation nutzte offensichtlich ein Häftling zur Flucht. Er kam aber nicht weit und wurde wohl von einem SS-Mann erschossen. Am Tatort ließ man ihn liegen, bis der Bürgermeister des Ortes eine Arbeiterkolonie dorthin beordern konnte, die den Toten an Ort und Stelle begrub. Die wenig später eintreffenden amerikanischen Soldaten veranlassten sodann eine Exhumierung des Toten. Dabei stellte man fest, dass der Tote KZ-Kleidung trug und demnach zum 12. SS-Eisenbahnbauzug gehören musste. Er wurde auf dem Friedhof von Saasen begraben. Ein Eintrag im Sterbebuch der Gemeinde unterblieb.<sup>169</sup>

Nach Auflösung des Staus passierte der Zug Saasen und fuhr weiter nach Grünberg. Dort beteiligte er sich allenfalls kurz an den Aufräumarbeiten auf dem Bahnhofsgelände.<sup>170</sup> Die eigentliche Arbeit verrichtete die 13. SS-Eisenbahnbaubrigade, die inzwischen auf dem Bahnhof in Merlau (heute ein Stadtteil der neu gebildeten

<sup>164</sup> Schriftliche Äußerung Jacob vom 28. März 1950, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1434, Bl. 541.

<sup>165</sup> Wie vor sowie: Pö t t e r, a.a.O. (Anm. 17), S. 200.

<sup>166</sup> Pö t t e r, wie vor, S. 201.

<sup>167</sup> So der Bericht der Landespolizei – Station Gießen – vom 30. April 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, S. 17.

<sup>168</sup> Zeugenvernehmung Schepp vom 28. Juli 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, Bl. 44 Rs.

<sup>169</sup> Zeugenvernehmung Schepp wie Anm. 168.

<sup>170</sup> So der Bericht der Landespolizei – Station Gießen – vom 30. April 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1, S. 17.

Gemeinde Mücke im Vogelbergkreis) stationiert war. Dieses Zusammentreffen der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade mit der im KZ Dachau aufgestellten 13. SS-Eisenbahnbaubrigade schuf im Nachhinein eine gewisse Verwirrung, das Geschehen lässt sich aber – jedenfalls für den 12. Bauzug – so erklären wie hier geschehen.<sup>171</sup> Die 12. Baubrigade verließ sehr bald Grünberg und wich damit vor den heranrückenden Amerikanern zurück. Ein Weitertransport mit dem Zug war aber nicht möglich, da die Strecke wohl nicht mit einem voll besetzten Zug befahren werden konnte. Deshalb marschierten die Häftlinge zu Fuß weiter – neben dem Zug. Der eigentlich immer recht sorgfältig und plausibel berichtende Putzer Huhn schilderte dies dann wie folgt: *An der Seite des Häftlingszugs ging Dr. Götze in Begleitung der zuvor erwähnten Frau* (seine Bekanntschaft aus Frankfurt bzw. Großen-Buseck, Erg. d. A.). *Etwa 10 bis 15 Kilometer von Grünberg entfernt habe ich in einer Gastwirtschaft für Götze Quartier gemacht. Die Häftlinge waren in einer Scheune bei einem Bauern zusammen untergebracht.*<sup>172</sup> Am nächsten Tag war der Bauzug an der Bahnstation Mücke (heute ebenfalls ein Teil der Gemeinde Mücke). Dort bestiegen die SS-Mannschaft und die Häftlinge wieder den Zug. Er verließ spätestens am Mittag des 27. März 1945 Mücke, schon am Nachmittag dieses Tages zerstörte ein Fliegerangriff auf den Bahnhof die Gleisanlagen völlig und machte die Strecke unpassierbar.<sup>173</sup> Anschließend musste der Zug die Vogelsbergbahn über Alsfeld weiter bis zu deren Endpunkt Fulda gefahren sein. Denn nach der Darstellung Räthers war die Brigade alsdann in Bad Hersfeld.<sup>174</sup> Dorthin konnte man aber nur über Fulda gelangen. Der Zug setzte seine Fahrt an Bebra vorbei<sup>175</sup> fort und erreichte Eisenach und Erfurt.

#### *IX. Weitere Stationen in Mitteldeutschland, Tschechien und Oberösterreich*

Inzwischen war es Ende März 1945 geworden. Hinter den KZ-Häftlingen (der ursprünglichen Belegung) lagen jetzt schon drei Monate im 12. SS-Eisenbahnbauzug. Immer mehr verliert sich die Spur des Zuges, obwohl er noch sechs Wochen unterwegs war. Aller Voraussicht nach war für die Brigade ein planmäßiges und geordnetes Arbeiten an den Bahnhöfen und an den Gleisanlagen wie zuvor nicht mehr möglich. Der Bauzug wich in erster Linie vor den aus Westen heranrückenden amerikanischen Soldaten nach Osten aus. Neben dem ständigen Hunger, von dem die Häftlinge von Beginn an berichteten, hatten sie auch noch mit den Widrigkeiten der letzten Kriegswochen und -tage und vor allem mit den sehr häufigen Luft-

<sup>171</sup> Vgl. auch Pötter, a.a.O. (Anm. 17), S. 202 ff.

<sup>172</sup> Pötter, wie vor, S. 201.

<sup>173</sup> Pötter, wie vor, S. 202.

<sup>174</sup> Zeugenvernehmung Räther vom 24. Juni 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 3, Bl. 331.

<sup>175</sup> Nach Darstellung Räthers ist der Zug nicht über Bebra gefahren, vgl. den Nachweis wie vor.

angriffen zu kämpfen. Während solcher Angriffe konnten die Häftlinge – wie die Geschehnisse in Großen-Buseck zeigten – die Waggons verlassen. Ansonsten waren die Wagen aber verschlossen. Das wurde beim Anhalten auch immer wieder von den SS-Leuten kontrolliert, um Fluchtversuche zu verhindern. Die weitere Fahrt zog sich dann hin. Das lag zum einen daran, dass der Zug höchstwahrscheinlich tagsüber nicht bewegt wurde und nur nachts fuhr, damit die alliierten Flugzeuge möglichst nicht auf ihn aufmerksam wurden. Zum anderen war die Weiterfahrt auch durch die beschädigten und zerstörten Gleisanlagen erschwert. Wenn auch nicht ausdrücklich etwas dazu bekannt ist, so ist doch davon auszugehen, dass die Brigade gewisse Aufräumarbeiten leistete. Die Dauer und der Umfang der Arbeiten waren aber noch mehr als früher geprägt durch die Eigensicherung, d.h. durch Anstrengungen, mit dem Zug nicht in die Hände der Alliierten zu fallen.

Bekannt ist, dass kurz hinter Eisenach in Wutha (heute: Wutha-Farnroda im Wartburgkreis/Thüringen) sechs Häftlinge, vor allem oder ausschließlich Kapos, flohen. Unter Leitung des bereits erwähnten Dümpelmann sollten sie noch kurz vor der Abfahrt des Zuges Lebensmittel beschaffen. Dabei ließen sie sich bewusst Zeit und warteten solange, bis der Zug wegen der heranrückenden Amerikaner nicht mehr warten konnte und abfuhr. Während diese Gruppe sich versteckt hielt und nach einigen Tagen von den Amerikanern befreit wurde, fuhr der Bauzug weiter nach Osten.<sup>176</sup> Auch die Flucht der sechs Kapos schilderte der Kommandant Götze, der seit Großen-Buseck wieder ständig bei der Baubrigade war, auf seine Art, um selbst ohne Fehl und Tadel dazustehen. Nach seiner Version sollen alle Kapos, darunter auch Dümpelmann, unter Zurücklassung des Putzers Huhn gewaltsam durch das Dach des Waggons ausgebrochen sein und sich in Sicherheit gebracht haben.<sup>177</sup>

Von Wutha aus fuhr der Zug weiter nach Erfurt und Dresden. Er musste auch in Riesa (heute im sächsischen Landkreis Meißen) Halt gemacht haben, denn die Freundin Götzes verließ nach ihrer Darstellung dort den SS-Eisenbahnbauzug.<sup>178</sup>

Selbst zu diesem späten Zeitpunkt wurden kranke und arbeitsunfähige Häftlinge noch ins Konzentrationslager zurückgeführt. So berichtete später ein holländischer Häftling, dass er im April 1945 wegen Erschöpfung in das KZ Sachsenhausen zurückgeführt wurde.<sup>179</sup> Offenbar war der Zug inzwischen so weit nach Osten

<sup>176</sup> Schriftliche Äußerung Jacob vom 28. März 1950, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1434, Bl. 540 f. sowie Zeugenvernehmung Nowak vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 19.

<sup>177</sup> Zeugenvernehmung Götze vom 24. Februar 1960, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1430, Bl. 40 (Die Unsinnigkeit dieser Darstellung ergibt sich schon im Hinblick darauf, dass sich die Kapos und Funktionshäftlinge frei bewegen konnten. Warum sollten sie dann gewaltsam durch das Dach des Waggons ausbrechen?!).

<sup>178</sup> Zeugenvernehmung Frau van der Vreken vom 15. Dezember 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 5, Bl. 737.

<sup>179</sup> Zeugenvernehmung Derks vom 19. Dezember 1960, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band

gefahren, dass das bei Berlin gelegene KZ Sachsenhausen gar nicht mehr so fern war und Häftlinge dorthin transportiert werden konnten.

In Dresden änderte der Zug die bisher eingeschlagene West-Ost-Richtung und fuhr strikt nach Süden, zunächst nach Pilsen in der heutigen Tschechischen Republik. Von dort setzte er seine Fahrt nach Süden fort und gelangte Mitte April 1945 nach Oberösterreich.

Schon lange war die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade kein Bauzug mehr, sondern ein rollendes KZ auf der Flucht. In Oberösterreich sollte der Bauzug aufgelöst werden: die Häftlinge wollte man in das nächst gelegene Konzentrationslager verschleppen und die Eisenbahner entlassen; die SS-Leute sollten an die Front. Die Auflösung des Zugs begann dann aber ganz ungeplant. Der Eisenbahner Stumpf gab später an: *Doch bevor* (d. h. vor der geplanten Auflösung, Erg. d. A.) *ließen wir mehr als 300 Häftlinge zur Flucht frei*. Damit meinte er offensichtlich, dass die Eisenbahner (die ja die Häftlinge bewachen sollten) die Flucht ermöglicht hätten. Das wäre eine späte, aber große Tat der „SS-Eisenbahner“ gewesen. Erleichtert wurde diese Rettungsaktion – wenn sie so stattgefunden hat – dadurch, dass sich viele Kapos und Funktionshäftlinge, die oftmals brutal gegen die Häftlinge vorgegangen waren, inzwischen vom Zug abgesetzt hatten. Nach der geschilderten Freilassung der Häftlinge kamen die Eisenbahner wie vorgesehen zur Reichsbahndirektion Linz und wurden von dort auf einzelne Bahnhöfe verteilt.<sup>180</sup>

Die SS-Leute setzten die Fahrt mit den verbliebenen ca. 200 KZ-Häftlingen fort.<sup>181</sup> Ihr Ziel war das nahe gelegene Konzentrationslager Mauthausen. Aber dort kamen sie nicht an. Das KZ war längst total überlaufen. Ab Anfang 1945 trafen dort Züge aus den Konzentrationslagern Auschwitz, Groß-Rosen und Ravensbrück ein. Diese sog. Evakuierungstransporte sprengten alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten von Mauthausen.<sup>182</sup> Ab April 1945 kamen dann noch die Transporte aus den östlich gelegenen Außenlagern von Mauthausen hinzu.<sup>183</sup> Deshalb versuchte die Lager-SS von Mauthausen, die ankommenden Transporte schnell in die westlich gelegenen Außenlager zu dirigieren. Zum Teil wurden in Mauthausen nur noch die Toten ausgeladen und der Transport sofort in ein Außenlager weitergeleitet.<sup>184</sup>

---

4, Bl. 510 f. (511).

<sup>180</sup> Vgl. den schriftlichen Bericht des Eisenbahners Stumpf von 1949, a.a.O. (Anm. 11).

<sup>181</sup> Wie vor.

<sup>182</sup> Florian Freund/Bertrand Perz, Mauthausen – Stammlager, in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hg.), *Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Band 4, S. 289-346 (324).

<sup>183</sup> Florian Freund, Ebensee, in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hg.), *Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Band 4, S. 354-360 (355).

<sup>184</sup> Freund/Perz, a.a.O. (Anm. 182), S. 324.



---

*X. Endstation: Das Konzentrationslager Ebensee*

Für die verbliebenen Häftlinge ging ihre Odyssee weiter. Der Zug fuhr von der Donau in die Alpen, in das Konzentrationslager Ebensee am Traunsee im Salzkammergut, ca. 50 Kilometer östlich von Salzburg gelegen.<sup>185</sup>

Ebensee war ein Fluchtpunkt in der von den Nazis so genannten Alpenfestung. In Ebensee hatte man 1943 begonnen, zwei Stollen in das Gebirge zu treiben und auszubauen, um die in Peenemünde teilweise zerstörten Forschungsanlagen für die A4-Raketen („Wunderwaffe“ V2) und die Interkontinentalraketen A9 unterzubringen. Bis zur Befreiung war dieses große Projekt nicht realisiert worden. Stattdessen wurden in einem Stollen eine Raffinerie für Erdöl und in dem anderen Produktionsanlagen der Steyr-Daimler-Puch AG eingerichtet. Der Standort war günstig. Der nahe gelegene Ort Ebensee war mit einer eigenen Bahnstation gut an das Eisenbahnnetz und auch an das Straßennetz angeschlossen. Zudem war das Gelände dicht bewaldet. Bei der Einrichtung der Stollen und dem späteren Betrieb der Produktionsanlagen wurden vor allem KZ-Häftlinge eingesetzt. Untergebracht waren sie in einem Lager, etwa vier Kilometer vom Ort entfernt in einem dicht bewaldeten Gelände, in das mehr als 40 Baracken eingefügt waren. Erst war Ebensee ein Außenlager von Mauthausen, später ein selbstständiges KZ.

Auch dieses Lager war völlig überfüllt. Im April 1945 waren dort 18.500 Häftlinge eingepfercht. Obwohl viele Häftlinge starben – täglich etwa 200 – wurden beim Appell am 3. Mai 1945 16.448 Häftlinge gezählt.<sup>186</sup>

Am selben Tag, am 3. Mai 1945, erreichte der 12. SS-Eisenbahnbauzug Ebensee. Es war für die 214 verbliebenen Häftlinge die letzte Station. Zur gleichen Zeit traf auch noch die 11. SS-Eisenbahnbaubrigade, aufgestellt im KZ Neuengamme bei Hamburg, mit 206 Häftlingen in Ebensee ein.

Über die Situation dort wissen wir einiges aus der Autobiografie von Hans S. Bruun, einem dänischen KZ-Häftling, der später seine Lebensgeschichte aufgeschrieben hat.<sup>187</sup> Dieser Häftling gehörte zwar zur 11. SS-Eisenbahnbaubrigade. Seine Darstellung kann aber hier für die Situation bei der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade ohne weiteres herangezogen werden, kam er doch ebenfalls mit einem SS-Bauzug und am selben Tag in Ebensee an. Hans S. Bruun schreibt dazu:

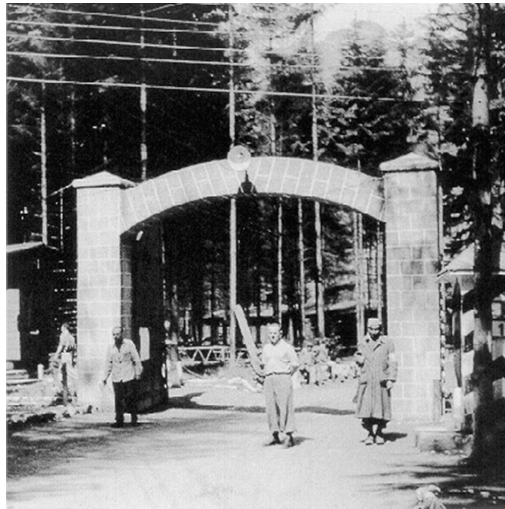
---

<sup>185</sup> Vgl. zum KZ Ebensee: Freund, a.a.O. (Anm. 183) sowie: Verein Widerstandsmuseum Ebensee (Hg.), Konzentrationslager Ebensee, 1997.

<sup>186</sup> Wie vor, Freund, S. 357; Verein Widerstandsmuseum Ebensee, S. 80.

<sup>187</sup> Hans S. Bruun, På dødsmarsch gennem Hitlers Tyskland (zu deutsch: Auf dem Todesmarsch durch Hitlers Deutschland), 1988. Der Autor dankt Herrn Wolfgang Quatember, Leiter der KZ-Gedenkstätte und des Zeitgeschichte Museum Ebensee, für den Hinweis auf diese Autobiografie und deren Überlassung. Herrn Johannes F. Sohlman ist der Autor dafür dankbar, dass er ihm den Text aus dem Dänischen ins Deutsche übersetzt und die Zitierung erlaubt hat.

„So verging die Zeit, bis wir am 3. Mai in der kleinen Stadt Ebensee anhielten. Dort wurden wir in Marschkolonnen aufgestellt, und es ging aus dem Ort bergauf durch eine grüne Gegend, bevor wir die Fichtenwälder erreichten. Etwas weiter unten im Tal konnten wir einen Fluss ausmachen, der anscheinend in einiger Entfernung in einen See mündete. Auf der anderen Seite des Flusses erhob sich das Gelände steil nach oben, oberhalb des Fichtenwaldes sahen wir nackten Felsen, und auf der Spitze lag Schnee. „Hier ist es eigentlich ganz schön“, dachte ich, während ich mich zusammen mit der Kolonne noch immer anstrengen musste, Schritt zu halten unter den ständigen Rufen der Wachleute: los – los! (...)



*Abb. 16: Eingang des KZ Ebensee, nach Befreiung Mai 1945  
(Foto: Privatarhiv Bárta)*

Nach ein paar Verschnaufpausen, in denen die Nachhut aufgesammelt wurde, erreichten wir den Fichtenwald und wurden in das KZ Ebensee hineingeführt. Es waren die üblichen Verhältnisse, konnte ich feststellen, mit Baracken, wie ich sie aus Neuengamme und Husum kannte, auch hier waren sie überfüllt. Alle waren krank, sagte man, und es gab Flecktyphus im Lager. Beim Krematorium lagen Haufen toter Gefangener, man schaffte es gar nicht, die vielen Toten zu verbrennen. Ich war zu dem Zeitpunkt sehr schwach und hatte viele Tage lang kein festes Essen erhalten, nur den täglichen Becher Zuckerrüben-tee und sonst nichts. Hier im Lager bekam man allerdings auch ein Stück Brot, man sagte aber, es sei zur Hälfte aus Sägespänen und Melasse hergestellt.“

Unter dem Datum des folgenden Tages, des 4. Mai 1945, wurden die KZ-Häftlinge der beiden SS-Eisenbahnbaubrigaden im Lagerbuch verzeichnet<sup>188</sup> – bis zuletzt registrierte die SS penibel Zu- und Abgänge und hielt die Stärke fest. Es waren dann aber die letzten Einträge. Denn am nächsten Tag, dem 5. Mai 1945, zogen die SS-Mannschaften ab, nachdem sich die Häftlinge erfolgreich dem Befehl des Lagerleiters widersetzt hatten, sich in die Stollen zu begeben.<sup>189</sup> Weiter heißt es bei Bruun – wobei die Datierung der Ereignisse am und nach dem 5. Mai 1945 wegen seines sehr schlechten Gesundheitszustandes nicht ganz richtig ist („Am 5. und 6. Mai war ich so schwach, dass ich mich nicht auf den Füßen halten konnte und ich lag daher in meiner Koje.“):

„Am selben Tag (richtig: 5. Mai 1945) verließ die Wachmannschaft das Lager, und Zivilisten besetzten die Wachtürme des Lagers. Es hieß, dass alle SS-Leute versucht hätten, sich unsichtbar zu machen, der harte Kern habe sich weiter oben in den Alpen verschanzt. Wir waren uns nun darüber im Klaren, dass es nur Tage dauern würde, bevor der Krieg vorbei war, und da die SS offenbar geflüchtet waren, schien es uns, dass wir trotz allem jener endgültigen Vernichtung entgangen waren, die man uns ständig versprochen hatte. (...)

Am 7. (richtig: 6.) Mai am Vormittag fühlte ich mich etwas ausgeruhter und verließ die Baracke, um meine Notdurft zu verrichten. (...) Ich bemerkte, wie einige gesunde Gefangene irgendetwas im Gange hatten. Es war ein Schild mit der Aufschrift „Welcome Yankee“, das am Eingangstor zum Lager aufgestellt wurde. Es musste also welche geben, die erwarteten oder wussten, dass die Amerikaner in der Nähe waren. Gleichzeitig flog plötzlich eine Formation amerikanischer Jagdflugzeuge unmittelbar unterhalb des Lagers durch das Tal. Sie beschossen kurz irgendein Ziel auf dem Alpenhang und waren gleich wieder weg. (...)

Wenige Stunden später kam eine amerikanische Panzerabteilung und fuhr mitten ins Lager hinein. Die Panzer fuhren einfach über die Stacheldrahtverhaue und Palisadenzäune und standen nun direkt auf dem Appellplatz. Wir waren befreit.

Viele saßen herum und weinten still vor sich hin, andere waren zu schwach, um zu verstehen, was da um sie herum vor sich ging. Im Lager starben viele, viele Menschen während dieser Stunden. Befreit wurden sie, aber es war zu spät. Die Sanduhr war abgelaufen. Die nicht ganz so Schwachen umarmten unsere Befreier, erklimmen die Panzerfahrzeuge, winkten und fuchtelten mit Armen und Beinen. Es war ein Riesendurcheinander. Die Soldaten gingen herum und unterhielten sich mit den näher Stehenden. Eine Abteilung wurde im Lager zur Aufklärung umhergeschickt.“

---

<sup>188</sup> So die Einsichtnahme des Autors in das in der Ausstellung der Gedenkstätte Ebensee gezeigte Lagerbuch.

<sup>189</sup> Verein Widerstandsmuseum Ebensee, a.a.O. (Anm. 185), S. 85.

Am Nachmittag des 6. Mai 1945 befreiten amerikanische Soldaten die Häftlinge. Sie fanden ca. 1.200 Tote vor. Die übrigen Häftlinge waren sehr stark abgemagert und schwach. Trotz der sofort einsetzenden medizinischen Versorgung starben in den nächsten Tagen und Wochen noch über 700 Häftlinge.<sup>190</sup>

Über das weitere Schicksal der Häftlinge des 12. SS-Eisenbahnbauzuges 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 im Zeitpunkt unserer Befreiung in Ebensee total erschöpft und am Rande des Todes.*<sup>191</sup> Der Führer des die Brigade begleitenden Flaktrupps berichtete später davon, dass die in Ebensee „entlassenen“ Häftlinge für ihre Tätigkeit bei der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade Arbeitsbescheinigungen erhielten.<sup>192</sup> Der Kommandant Götze kann hierbei jedenfalls nicht mitgewirkt haben. Er hatte nämlich in Ebensee schnell ein Auto *beschlagnt* und sich damit abgesetzt.<sup>193</sup>



*Abb. 17: Befreite Häftlinge auf dem Appelplatz des KZ Ebensee, Mai 1945  
(Foto: National Archives Washington)*

<sup>190</sup> Freund, a.a.O. (Anm. 183), S. 358.

<sup>191</sup> Zeugenvernehmung Huisman vom 3. Januar 1961, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 4, Bl. 516.

<sup>192</sup> Zeugenvernehmung Nowak vom 14. September 1959, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Bl. 19).

<sup>193</sup> Zeugenvernehmung Hackert vom 18. November 1946, Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Nr. 1431, Bl. 166.

---

*XI. Die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade und ihre Häftlinge nach der Befreiung*

Es ist das große Verdienst von Hugo Salzmann, die Erinnerung an die 12. SS-Eisenbahnbaubrigade und ihre Opfer wach gehalten zu haben.<sup>194</sup>

Vor 70 Jahren, Anfang Mai 1945, kehrte er aus dem Zuchthaus Butzbach, in dem er eine langjährige, vom Volksgerichtshof in Berlin verhängte Strafe wegen Hochverrats verbüßen musste, in seine Heimatstadt Bad Kreuznach zurück. Verloren hatte er viel: 12 Jahre seines noch jungen Lebens auf der Flucht, im Exil, im Konzentrationslager und in Gefängnissen, und seine Frau Julianna, die Ende 1944 im Frauen-Konzentrationslager Ravensbrück „umgekommen“ war, und seinen Sohn Hugo, der entfremdet bei der Familie seiner Frau in Graz/Österreich überlebte, sowie seinen Bruder Karl, zahlreiche Freunde und Weggefährten, die gefallen, ermordet oder umgekommen waren.

Salzmann ließ sich aber nicht entmutigen. Er machte da weiter, wo er bei seiner Flucht aus Bad Kreuznach 1933 hatte aufhören müssen: Er war wieder politisch und sozial stark engagiert, war Kommunist, Gewerkschafter, bald Stadtverordneter und Gewerkschaftssekretär in Bad Kreuznach. Und er machte noch etwas anderes. Er – selbst schwer Verfolgter des NS-Regimes – engagierte sich für andere Opfer des Nationalsozialismus, für Juden wie die Überlebenden der Familie Baruch, für kommunistische Genossen – und für die Toten der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade. Ende 1945/Anfang 1946 entdeckte er die Blutspur des Bauzugs in Bad Kreuznach. Er war der erste und in Bad Kreuznach einzige, der sich damals und bis heute um diese Menschen vom 12. SS-Eisenbahnbauzug und um ihr Schicksal kümmerte.

Im Nachlass von Hugo Salzmann, den seine Tochter Julianna Salzmann dem Autor zugänglich gemacht hat, finden sich die Ergebnisse seiner Recherche zum Bauzug. Bereits am 16. Januar 1946 schrieb er – als Gewerkschaftssekretär – an das Standesamt in Bad Kreuznach und fragte darin nach den *Anschriften der KZler, die auf dem jüdischen Friedhof zwischen Bretzenheim und Kreuznach liegen*. Auf dem Schreiben ist vermerkt: *Bauzug stand Rotlay im Jahre Februar/März 1945 – Gefangene KZ Oranienburg*. Unter dem 23. Januar 1946 nannte der Standesbeamte in Bad Kreuznach Salzmann insgesamt 27 Namen von „Schutzhäftlingen“, deren Tod in Bad Kreuznach im Januar und Februar 1945 beurkundet wurde. Diese Liste wurde von Salzmann noch bearbeitet und ergänzt. Am nächsten Tag schrieb er mit dem Briefkopf der Einheitsgewerkschaft in Bad Kreuznach und mit dem Betreff *Victimes étrangers, meurtres sur des détenus étrangers du Camp Concentration Oranienburg, dépendent de Sachsenhausen* an den *Chef du Service des Recherches PDR Bad Kreuznach*. Der

---

<sup>194</sup> Vgl. zu Hugo Salzmann die sehr umfangreiche virtuelle Ausstellung auf der Homepage des Fördervereins Mahnmahl für die Opfer des Nationalsozialismus in Koblenz e.V.: [www.mahnmal Koblenz.de](http://www.mahnmal Koblenz.de)



Brief war auf Französisch verfasst und hatte im Entwurf handschriftliche Korrekturen. Diese dürften von Hugo Salzmanns Frau Maria, die er nach dem Zweiten Weltkrieg in Bad Kreuznach geheiratet hatte, stammen. Maria Salzmann war in dieser Zeit Übersetzerin für die Franzosen. In dem Schreiben nahm auch Hugo Salzmann noch Änderungen vor – etwa bei dem bereits erwähnten Erich Freiherr Vogt von Hunolstein. Salzmann fügte auch noch eine unbenannte Nummer 28 hinzu.



*Abb. 18: Jüdischer Friedhof zwischen Bad Kreuznach und Bretzenheim, heute  
(Foto: privat)*

Die Recherche nach den Toten und der Umgang mit ihnen gestalteten sich schwierig. Unproblematisch war allein der Liegeort. Die in Frage kommenden Toten waren alle auf dem jüdischen Friedhof zwischen Bad Kreuznach und Bretzenheim, der auf Bretzenheimer Gebiet liegt, verscharrt. Nach den standesamtlichen Eintragungen stand mittlerweile auch die Zahl der Toten des Bauzuges fest. Es waren insgesamt 28 KZ-Häftlinge.

Der französischen Besatzungsmacht waren die deutschen Toten nicht wichtig. Sie kümmerte sich lediglich um die 21 Ausländer. Für sie wollten die Franzosen eine würdige Beerdigung auf dem jüdischen Friedhof und außerdem eine angemessene Herrichtung der gesamten Friedhofsanlage erreichen. Dagegen sträubten sich die Bretzenheimer. Sie standen auf dem Standpunkt, dass die Toten in Bad Kreuznach zu beerdigen seien, schließlich seien sie – so deren Argumentation – in Bad Kreuznach gestorben.

Auch Hugo Salzmann, der unterdessen weiter recherchiert und aufgeklärt hatte, sprach sich für eine Umbettung der KZ-Häftlinge – und zwar aller, unabhängig von ihrer Nationalität – nach Bad Kreuznach aus. Diese Anregung verband er mit einer

Idee: Die letzte Ruhestätte der Toten der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade in Bad Kreuznach sollte mit einem Mahnmal für alle Opfer des Faschismus gewürdigt werden.

Nach längerem Hin und Her kam es Mitte Oktober 1948 zu der Umbettungsaktion. Geplant war sie für die 21 ausländischen Häftlinge. Ausführen sollten sie Bretzenheimer Nazis. Dazu richtete der Amtsbürgermeister von Langenlonsheim unter dem Datum des 13. Oktober 1948 folgendes Schreiben an einzelne Personen:<sup>195</sup>

*Auf Anordnung der Militärregierung findet morgen (Donnerstag) die Umbettung der auf dem Judenfriedhofe Bretzenheim beerdigten alliierten Angehörigen statt, die während des Krieges von den Nazis erschlagen wurden. Laut ausdrücklicher Anordnung sollen die Arbeiten von ehemaligen SS-Leuten und alten Kämpfern ausgeführt werden. Auftragsgemäß ersuche ich Sie daher, sich morgen früh, spätestens 6 ½ Uhr mit Hacke und Spaten an dem Hause des Ortsbürgermeisters Hermes in Bretzenheim einzufinden. Irgendwelche Entschuldigung kann nicht geltend gemacht werden. Zur Vermeidung persönlicher Unannehmlichkeiten größten Ausmaßes bitte ich Sie dringend, pünktlich morgen früh zur Stelle zu sein. Ich muss auch Sie zu diesen Arbeiten auffordern, da in Bretzenheim nicht genügend alte Kämpfer bzw. SS-Leute sind.*

*Ausdrücklich bemerke ich noch, dass die Arbeiten unter Aufsicht französischer Offiziere ausgeführt werden.*

Bei der Exhumierung, für die 21 Särge zur Verfügung standen, stellte sich heraus, was schon länger befürchtet wurde: In den offenbar 10 Gräbern und dem Massengrab fand man nicht nur die 21 ausländischen KZ-Häftlinge und auch nicht nur die insgesamt 28 Häftlinge, sondern vielmehr insgesamt 38 Tote – zehn weitere, aller Wahrscheinlichkeit nach auch KZ-Häftlinge. Eine Identifizierung der Toten war – erst recht mit den sehr unzulänglichen Möglichkeiten vor Ort – nicht möglich.

Sie wurden so, wie man sie auf dem jüdischen Friedhof in Bretzenheim fand, auf dem Friedhof auf dem Galgenberg in Bad Kreuznach umgebettet. Das war von vornherein nur provisorisch, anschließend beerdigte man sie auf dem Ehrenfriedhof für Soldaten im Lohrer Wald in Bad Kreuznach.<sup>196</sup>

Schließlich bettete man im Sommer 1952 die 38 Toten erneut um, diesmal auf den Friedhof von Bad Kreuznach. Es sollte ihre letzte Ruhestätte sein. Salzmann war wieder der Initiator der Aktion. Er wollte erreichen, dass für die 38 Toten und für alle Opfer des Nationalsozialismus ein Mahnmal auf dem Kreuznacher Friedhof errichtet würde. Inzwischen hatte der Bad Kreuznacher Bildhauer Karl Steiner eine Skulpturengruppe geschaffen.

<sup>195</sup> A. a. O. (Anm. 115), S. 151.

<sup>196</sup> Vgl. dazu die Einstellungsverfügung der Staatsanwaltschaft Bad Kreuznach vom 3. August 1960, Voruntersuchungsverfahren Bad Kreuznach, a. a. O. (Anm. 35), Bl. 58-63 (58).

Es dauerte dann noch einmal 1½ Jahre, bis das Mahnmal am 2. Januar 1954 auf dem Kreuznacher Hauptfriedhof eingeweiht wurde. Zwei lebensgroße Skulpturen, die trauernde Frauen darstellen, stehen seitdem auf einem Sockel mit der Inschrift: „Den Opfern des Krieges und des Faschismus“. Auf den beiden Seitenflügeln des Mahnmals sind die Worte: „Den Toten zur Ehrung“ und: „Den Lebenden zur Mahnung“ eingemeißelt. Zur Linken und Rechten des Mahnmals liegen die Überreste der 38 Toten, die auf dem jüdischen Friedhof zwischen Bretzenheim und Bad Kreuznach verscharrt und dann exhumiert wurden. Es war Hugo Salzmann vorbehalten, die Ansprache zur Einweihung des Mahnmals zu halten. Dabei führte er aus:<sup>197</sup>

*Der Kreuznacher Bildhauer Steiner hat hier nicht nur ein künstlerisches Werk geschaffen, nein, diese junge Frau, die alte Mutter, sie tragen das Leid des Geschehens im Gesicht und in der Haltung. Selbst die Hände drücken die Unfassbarkeit des Leidens aus. Der Künstler hat sein inneres Erleben mit in die darzustellenden Figuren gemeißelt. Ein Kunstwerk, wie man es selten in unserem Lande findet.*

*Umrahmt von hohen grünen Tannen, wirkt das Mahnmal schlicht und dennoch eindringlich. Zur Linken und Rechten ruht der Rest der noch nicht identifizierten vielen Opfer, die zurückbleiben mussten, nicht in heimatlicher Erde ruhen konnten – 36 (richtig: 38, Erg. d. A.) an der Zahl – aus Deutschland und allen europäischen Staaten. Sie kamen Ende 1944 als „wanderndes Konzentrationslager“ aus dem KZ-Lager Oranienburg.*



*Abb. 19: Mahnmal für die Opfer des Krieges und des Faschismus auf dem Hauptfriedhof in Bad Kreuznach, Einweihung 2. Januar 1954  
(Foto: Nachlass Hugo Salzmann)*

<sup>197</sup> Zit. nach: Öffentlicher Anzeiger - Ausgabe Bad Kreuznach - vom 17./18. November 1984, S. 16.

Das und die jährliche Gedenkveranstaltung am Volkstrauertag an diesem Mahnmal waren alles, was in den 1940er und 1950er Jahren von der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade bekannt war bzw. bekannt gemacht wurde und was an sie erinnerte.

Die weitere Aufklärung über die Brigade erfolgte Ende der 1950er Jahre an einem ganz anderen Ort und gleichsam zufällig. Hierzu heißt es in der Vernehmung des Gemeindebediensteten Karl Großhaus durch das Staatliche Kriminalkommissariat Gießen in Großen-Buseck vom 25. März 1959:<sup>198</sup>

*Ich bin seit 1.5.1946 Bediensteter der Gemeinde Großen-Buseck und habe in dieser Eigenschaft auch die Tätigkeit des Friedhofswärters wahrzunehmen. Im Monat Februar 1959 wurde auf Grund einer besonderen Anordnung die Umbettung von Kriegstoten vom Friedhof Großen-Buseck nach dem Kloster Arnsburg vorgenommen. In der Gemeinde Großen-Buseck waren 15 Tote beigesetzt worden und zwar 9 Tote auf dem jüdischen Friedhof und 6 Tote auf dem hiesigen Gemeindefriedhof. Bei der Umbettung auf dem jüdischen Friedhof stellte ich bei einem Toten fest, dass in Höhe des Halswirbels ein Leibriemen sich befand, der zugezogen war. Der Durchmesser dieses Riemens konnte etwa der Halsstärke eines Menschen entsprechen. Ich habe den Gürtel sichergestellt und übergebe ihn der Polizei. Von dem Toten war nur noch das Skelett vorhanden.*

Dieser Bericht löste ein Strafverfahren der Staatsanwaltschaft Gießen gegen Otto Dümpelmann aus.<sup>199</sup> Nachforschungen der Gießener Staatsanwaltschaft zu dem damaligen Geschehen und dem Koch der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade Dümpelmann führten auch zu Voruntersuchungsverfahren der Staatsanwaltschaft beim Landgericht in Koblenz bezüglich der Morde in Kamp an den drei amerikanischen Fliegern Ende Dezember 1944<sup>200</sup> und der Staatsanwaltschaft beim Landgericht Bad Kreuznach bezüglich der Morde in Bad Kreuznach an Leistner, Reinke und anderen im Januar/Februar 1945.<sup>201</sup> Beide Voruntersuchungsverfahren, die sich gegen „Unbekannt“ richteten, brachten kaum neue Erkenntnisse. In Kamp wollte sich niemand mehr erinnern, so dass der Bericht der Gendarmeriestation Kamp-Bornhofen vom 9. Januar 1961 an den Untersuchungsrichter beim Landgericht Koblenz resignierend feststellte: *Die Ermittlungen in obiger Sache gestalteten sich hier sehr schwierig, da keine Augenzeugen zu ermitteln waren und niemand mehr von dieser Sache weiß.*<sup>202</sup> In Bad Kreuznach waren die Ermittlungen auch unergiebig. Über die von Hugo Salzmann seinerzeit gesammelten Informationen hinaus förderte die ohnehin wenig engagierte Staatsanwaltschaft keine neuen Erkenntnisse zutage.

<sup>198</sup> Zeugenvernehmung Großhaus vom 25. März 1959, Strafverfahren Gießen, a.a.O. (Anm. 33), Band 1 Bl. 11 Vs + Rs (11 Vs).

<sup>199</sup> Vgl. Anm. 33.

<sup>200</sup> Vgl. Anm. 34.

<sup>201</sup> Vgl. Anm. 35.

<sup>202</sup> Vgl. Voruntersuchungsverfahren Koblenz, a.a.O. (Anm. 34), Bl. 119 Vs + Rs (119 Vs).

So wurden beide Voruntersuchungsverfahren in Koblenz und Bad Kreuznach eingestellt.

Allein das Verfahren zum Geschehen in Großen-Buseck wurde weiter betrieben. Nach der Vernehmung zahlreicher Zeugen, die auch einiges über die anderen Stationen des Bauzuges schilderten, erhob die Staatsanwaltschaft Gießen Anklage gegen den damaligen Koch Otto Dümpelmann, der inzwischen Kohlenhändler und Fuhrunternehmer in Dortmund-Hörde war. Die Staatsanwaltschaft sah Dümpelmann des Mordes an dem von ihm erhängten KZ-Häftling überführt an und forderte eine lebenslange Zuchthausstrafe. Der Verteidiger Dümpelmanns plädierte demgegenüber auf Freispruch. Das Landgericht Gießen bestrafte Dümpelmann wegen Beihilfe zum Totschlag zu zwei Jahren und sechs Monaten Zuchthaus unter Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte auf zwei Jahre; außerdem rechnete es die erlittene Untersuchungshaft auf die Haftstrafe an.

Dümpelmann war der einzige der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade, der für seine Untaten zur Verantwortung gezogen wurde. Kein anderer, auch nicht der Kommandant Götze und vor allem nicht der SS-Hauptscharführer Räther, ist jemals auch nur als Beschuldigter in ein Verfahren einbezogen, geschweige denn verurteilt worden. Dies gilt auch mit Blick auf den SS-Hauptscharführer Gustav Sorge („Eiserner Gustav“). Sorge wurde zwar im Jahr 1947 von einem Militärtribunal der Gruppe sowjetischer Besatzungstruppen in Deutschland zu lebenslanger Haft mit Zwangsarbeit verurteilt und nach seiner Entlassung aus der Haft und Abschiebung in die Bundesrepublik Deutschland 1959 vom Landgericht Bonn wegen anderer Verbrechen zu lebenslangem Zuchthaus und zu 15 Jahren Zuchthaus verurteilt, jedoch war seine Tätigkeit im Rahmen der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade nicht Gegenstand der beiden Strafverfahren. Der Verurteilung durch das sowjetische Militärgericht lag die Ermordung ca. 10.000 sowjetischer Kriegsgefangener in der Genickschussanlage des KZ Sachsenhausen zugrunde und das Landgericht Bonn verurteilte ihn wegen persönlich ausgeführter Morde an 67 KZ-Häftlingen sowie des versuchten Mordes in 20 Fällen. Dass er wegen seines Einsatzes bei der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade nicht zur Verantwortung gezogen wurde, findet seine Erklärung u.a. darin, dass er ja bereits am zweiten Einsatztag verletzt wurde und dann nicht mehr zum Zug zurückkehrte.<sup>203</sup>

Jedenfalls aus heutiger Sicht war das gegen Dümpelmann ergangene Urteil des Landgerichts Gießen sehr, sehr milde. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass in den 1960er Jahren noch zwei weitere Verfahren bei der Staatsanwaltschaft Gießen anhängig waren, sie wurden aber bald eingestellt.<sup>204</sup>

<sup>203</sup> Vgl. oben S. 612 f. Der Massenmörder Sorge starb 1978 in der Strafhaft.

<sup>204</sup> HStA Darmstadt H 13 Gießen Nr. 629, Band 1 und 2 und Nr. 630, Band 1-3.



Unterdessen sorgte Hugo Salzmann 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 aus Bronze und Muschelkalk 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 Salzmann begründete Tradition fort und sie erinnern bis heute mit der Gedenkveranstaltung zum Volkstrauertag auch an die getöteten Häftlinge der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade.<sup>205</sup>



*Abb. 20: Hugo Salzmann (links) bei seiner letzten Gedenkveranstaltung am Mahnmal, Volkstrauertag 1977 (Foto: Nachlass Hugo Salzmann)*

Es dauerte mehr als zwei Jahrzehnte, bis die im Jahr 2005 veröffentlichte Dissertation der Kölner Historikerin Karola Fings mit dem Titel „Krieg, Gesellschaft und KZ: Himmlers SS-Baubrigaden“ sowie deren Beiträge über die Eisenbahnbaubrigaden<sup>206</sup> neue Erkenntnisse und dem Thema eine gewisse Aufmerksamkeit brachten. Dabei fügte die Doktorarbeit akribisch die verstreuten und zum Teil nur rudimentär vorhandenen Informationen über die Baubrigaden zusammen und vertiefte und verbreiterte das Wissen darüber. Sie stellte die kurze Geschichte der insgesamt acht SS-Eisenbahnbaubrigaden in den Gesamtzusammenhang mit den ab Oktober 1942 eingesetzten SS-Baubrigaden, zeigte aber auch deren Besonderheiten auf. Erstmals

<sup>205</sup> Vgl. zur Gedenkveranstaltung am Volkstrauertag 2014: Rhein-Zeitung - Öffentlicher Anzeiger Bad Kreuznach - Nr. 265 vom 15. November 2014, S. 15.

<sup>206</sup> Vgl. Anm. 2.

machte die Historikerin Fings die Geschichte der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade publik und konnte dabei auch auf die Recherchen von Hugo Salzmann zurückgreifen.

Diese Arbeit war für den Gießener Heimatforscher Frank Pötter Anstoß zu einer regionalen Forschung im Raum Gießen über den 12. SS-Eisenbahnbauzug. Dazu wertete er die Strafakten des Landgerichts Gießen aus und veröffentlichte einen größeren Aufsatz mit dem Titel „Rollende Särge“ im Jahr 2006 in den Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins Gießen.<sup>207</sup>

Auch anderenorts beschäftigten sich Heimatforscher zum Teil schon länger mit der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade. Der Regionalforscher Bernd Vorlaeufer-Germer recherchiert zur Geschichte des Zuges in Bad Nauheim und hält dazu Vorträge. Die beiden Militärhistoriker Alexander Heuser und Stefan Michels arbeiten zurzeit das Schicksal der drei in Kamp am Rhein ermordeten amerikanischen Flieger und den Verbleib der Toten auf. Und der Heimatforscher Carl Woog hat in diesem Jahr eine kleine Abhandlung über die 1. (später 6.) SS-Eisenbahnbaubrigade in Bingerbrück veröffentlicht.



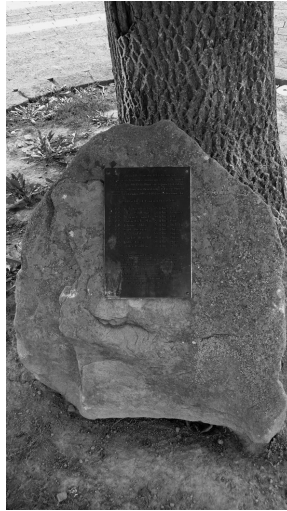
*Abb. 21: Gesamte Anlage des Mahnmals auf dem Hauptfriedhof in Bad Kreuznach  
(Foto: privat)*

Die Beschäftigung mit der Geschichte der SS-Eisenbahnbaubrigaden vor Ort hat bislang nur ein einziges Mahnmal, das Mahnmal für die Opfer des Krieges und des Faschismus auf dem Hauptfriedhof in Bad Kreuznach veranlasst. Anerkennenswert ist, dass es seit 1980 mit den beiden seitlich aufgestellten Tafeln an die 28 namentlich bekannten Häftlinge der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade deutlich sichtbar erinnert.

<sup>207</sup> Vgl. Anm. 17.

Ausgesprochen unglücklich ist aber, dass mit dem ehemaligen Oberkapo Leistner und dem Lagerältesten Reinke auch zwei KZ-Häftlinge geehrt werden, die bei der Ermordung der drei amerikanischen Flieger in Kamp am Rhein höchstwahrscheinlich schwere Schuld auf sich geladen haben. Das zeigt, dass eine gute Absicht auch zu einem sehr problematischen Ergebnis führen kann und wie schwierig es sein kann, NS-Opfer und -Täter als solche oder gar als beides zu erkennen. Wichtig ist und bleibt deshalb die regionale Forschung für die angemessene Gedenkarbeit.

Heute ist das Mahnmal und die gesamte Anlage „in die Jahre gekommen“. Es hat unter Wind und Wetter gelitten, ist stark angegraut, verwaschen und auch bemoost. Der Skulpturenteil hat einen Riss. In dem Beet vor dem Mahnmal gibt es keine einzige frische, blühende Pflanze, aber viel Unkraut. Insgesamt macht das Mahnmal bis auf die geschnittene Hecke einen ungepflegten Eindruck. Das Engagement der frühen Jahre ist in der letzten Zeit sichtbar verloren gegangen.



*Abb. 22: Gedenktafel für die 10 KZ-Häftlinge am Bahnhof in Großen-Buseck  
(Foto: Markus Ihle-Moehrlein)*

Nicht viel besser sieht es in Großen-Buseck aus. Immerhin haben die Arbeiten des früh verstorbenen Franz Pötter vor einigen Jahren zu einer kleinen Gedenktafel am Bahnhof geführt. Die Tafel beschreibt die Stationierung des Bauzuges im Bahnhof Großen-Buseck vom 10. bis 25. März 1945, führt 10 KZ Häftlinge mit Namen, Alter und Nationalität auf, und zwar mit den Todesdaten, wie sie sich aus dem Sterbebuch von Großen-Buseck ergeben - und ohne den erhängten Häftling und die Problematik der Eintragungen anzusprechen. Schließlich informiert die Tafel noch über die Umbettungen der Toten.

---

Bedauerlich ist, dass die Gedenktafel keinen würdigen Aufstellungsort hat. Befestigt ist sie an einem Findling, der am Fuße eines breit ausladenden Baumes steht. Seine Umgebung ist zugepflastert. Nur ein kleiner Kranz um den Stamm mit dem Stein hat Naturboden. Dieser ist mit Unkraut bewachsen und für Mensch und Tier und deren etwaige Bedürfnisse ohne weiteres zugänglich.

Es wäre sehr zu wünschen, wenn sich andere Standorte bzw. Einsatzorte an den guten Ansätzen in Bad Kreuznach und Großen-Buseck ein Beispiel nähmen. In Kamp erwägt man wohl eine Erinnerung an die drei amerikanischen Flieger. Aber nicht nur ihrer sollte gedacht werden, sondern auch der anderen Toten und des Standortes des 12. SS-Eisenbahnbauzuges dort überhaupt. Das gleiche gilt für Lahnstein (vor allem Niederlahnstein) und auch für Bingen/Rhein Hauptbahnhof (Bingerbrück). Auch das Mahnmal in Bad Kreuznach und der Gedenkstein in Großen-Buseck haben mehr Beachtung, Restaurierung und Pflege unbedingt nötig. Möge dieser Aufsatz dazu beitragen, dass die Geschichte der 12. SS-Eisenbahnbaubrigade nicht in Vergessenheit gerät und sich die Orte zu diesem Teil der eigenen Geschichte bekennen und die Erinnerung daran angemessen wach halten.

