

# Das „kleine KZ“ in der Nachbarschaft (10)

von Joachim Hennig

In den beiden letzten Folgen dieser Reihe wurde über die großen Transporte vom 7. April und vom 3. Mai 1944 in das KZ-Außenlager Cochem berichtet. Mit diesen kamen insgesamt 1.550 KZ-Häftlinge - fast ausschließlich polnischer und russischer Staatsangehörigkeit - an die Mosel. Sie bildeten mit den dort verbliebenen Gefangenen, deren Zahl man auf 30 bis 50 schätzen kann, eine recht konstante Häftlingsgesellschaft von ca. 1.600 Personen.

Diese änderte sich bis zur Auflösung des Lagers zahlenmäßig im Ergebnis nicht wesentlich. Abgesehen von zahlreichen Einzeltransporten gab es nur noch vier größere Verlegungen. Ende Mai und Anfang Juni kam es zu zwei Wegtransporten von Cochem mit insgesamt ca. 100 Häftlingen und am 19. Juni zu einem Hintransport aus Natzweiler nach Cochem mit 210 Gefangenen. Das waren am 20. Juni 1944 dann 1.639 Häftlinge. Schließlich wurden am 12. Juli noch einmal 210 Gefangene von Cochem nach Natzweiler verlegt. Das ergab unter Berücksichtigung dieser Veränderungen am 24. Juli 1944 einen Bestand von 1.527 Personen. Auch die Häftlingsstruktur änderte sich nicht wesentlich. Unter den am 19. Juni 1944 hinzukommenden Gefangenen waren wiederum Polen und Russen, allerdings auch solche anderer Nationalität, wie etwa Italiener, und - die als solche ausdrücklich aufgeführt wurden - Elsässer und Lothringer.

In der letzten Folge wurde auch dargestellt, dass die Zusammensetzung dieser Häftlinge nicht unserem traditionellen Bild von KZ-Häftlingen entsprach. Die wenigsten von ihnen waren Deutsche und gehörten den politischen Häftlingen mit dem „roten Winkel“ an. Dies war dem länger dauernden Zweiten Weltkrieg und der Aufgabenstellung des KZ-Außenlagers Cochem geschuldet.

Im 5. Kriegsjahr wurden Gefangene nach Cochem mit einem ganz bestimmten Auftrag verschleppt. Sie sollten - wie schon erwähnt - den Tunnel zwischen Bruttig und Treis für die Produktion von Zündkerzen der Firma Bosch herrichten. Das war ein Projekt der Kriegswirtschaft, das von der SS geleitet und mit den Gefangenen ausgeführt wurde, damit alsdann das Privatunternehmen Bosch seine Produktion dort aufnehmen konnte.

Ein solches Projekt erforderte einen ganzen Stab von Mitarbeitern. Diese mussten das Projekt planen und dann realisieren. Da-

zu gehörte, das Material und die Maschinen herbeizuschaffen, Baufirmen und Arbeitskräfte, gerade auch die KZ-Häftlinge, einzusetzen und zu kontrollieren.

## Tarnname „Zeisig“

Das Projekt hatte den Tarnnamen „Zeisig“ und war ein Vorhaben des „Jägerstabs“. Der „Jägerstab“ wurde vom Reichsluftfahrtministerium und vom Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion gegründet. Er hatte u.a. die Aufgabe, „ohne bürokratische Hemmungen durch unmittelbare Befehlsgebung“ die Flugzeugindustrie in bombensichere unterirdische Produktionsstätten zu verlagern. Hierfür wurden im gesamten Deutschen Reich 10 Vorhaben in Anlagen des Bergbaus und in Eisenbahn- und Straßentunneln als „Sofortmaßnahmen“ ausgewählt. Sie erhielten eine Kurzbezeichnung von A1 bis A10 und außerdem einen Decknamen. Für die Tunnel wurden Vogelnamen verwendet. Das ergab für das Projekt im Tunnel zwischen Bruttig und Treis die Kurzbezeichnung „A7“ und den Tarnnamen „Zeisig“.

Betreut wurden diese Projekte von der SS. Zuständig für das Vorhaben an der Mosel war - neben drei weiteren - die Bau-Sonderinspektion III. Diese hatte für das jeweilige Vorhaben vor Ort einen SS-Führungsstab einzurichten. Für „Zeisig“ hatte dieser seinen Sitz in einem Hotel in Cochem und bestand aus 18 Personen.

Chef des SS-Führungsstabes war zunächst der SS-Obersturmführer O. Meyer. Über ihn ist sehr wenig bekannt. Meyer war auch nur bis Ende April 1944 in Cochem. Nachfolger Meyers wurde der Hauptsturmführer der Waffen-SS Gerrit Oldeboershuis, genannt Oldenburg. Der 1895 in Schüttdorf, Kreis Bentheim geborene Oldeboershuis war nach seiner Maurerlehre Soldat im Ersten Weltkrieg. Obwohl er infolge einer Kriegsverletzung auf dem linken Auge blind war, wurde er noch Vize-Feldwebel und blieb bis 1920 in der Reichswehr. Anschließend heiratete er. Aus der Ehe gingen fünf Kinder hervor, von denen der Älteste im Zweiten Weltkrieg als Soldat in Russland fiel. Anschließend arbeitete Oldeboershuis weiter in seinem Beruf als Maurer und war Werkmeister bei der Stadt Lörrach. 1938 wurde er Bürgermeister von Haltingen, war zeitweise Soldat und auch bei der SS.

Im März 1943 berief man ihn zur Bau-Inspektion Reich-West nach

Wiesbaden ein. Zunächst war er auf dem Truppenübungsplatz Ohrdruf eingesetzt, wo - auch mit KZ-Häftlingen - ein neues Führer-Hauptquartier aufgebaut wurde. Dann versetzte man ihn zur Bau-Sonderinspektion III und im April 1944 kommandierte man ihn als Chef des SS-Führungsstabes nach Cochem. Hier will er - so seine Verteidigung nach dem Krieg - nur technische Befugnisse gehabt haben. Seine Aufgabe sei ausschließlich die „Beschaffung des Materials, der Maschinen, der Unternehmer und die Anforderung von Arbeitskräften aus dem zuständigen Lager“ gewesen. Das war - wie später noch näher auszuführen sein wird - eine Schutzbehauptung, denn als Projektleiter war er für die Realisierung des Projekts insgesamt zuständig, und damit auch für den Einsatz und die Behandlung der „Arbeitskräfte“, also der KZ-Häftlinge, verantwortlich.

Stellvertreter Oldeboershuis' war der SS-Untersturmführer Karl Heinz Burkhardt. Der 1911 in Leipzig geborene Burkhardt war etwas später zum SS-Führungsstab in Cochem kommandiert und dann von seinem Vorgänger, einem gewissen SS-Obersturmführer(?) Knaust, eingearbeitet worden. Burkhardt blieb bis zu seiner Versetzung am 23. August 1944 im SS-Führungsstab in Cochem tätig. Diesem Stab gehörten - wie schon früher erwähnt - insgesamt 18 Personen an. Das waren neben Oldeboershuis und Burkhardt noch Zivilangestellte, Luftwaffeningenieure, technische Offiziere und Mannschaften der Waffen-SS.

## Planungen des Architekturbüro Heese in Berlin

Die eigentliche Herrichtung der Tunnelanlage als Rüstungsbetrieb oblag einem zivilen Architekturbüro, dem Architekturbüro Heese in Berlin. Nach Angaben seines Chefs, des Architekten Klaus Heese, war ein Teil seines Büros Anfang 1944 zur Durchführung des Projekts „Zeisig“ nach Cochem dienstverpflichtet worden. Dazu gehörten etwa die Bau-Ing. Rehmagen und Einzig. Das Büro hatte die Aufgabe, gemeinsam mit der Firma Bosch das Vorhaben zu entwerfen, zu planen und durchzuführen. Dazu hatte das Architekturbüro auch die Bauaufträge an Privatfirmen der Region zu vergeben, mit ihnen abzurechnen und die Übereinstimmung der Bauarbeiten mit der Planung sicherzustellen. Baufirmen waren vor allem die Firma Fix mit Sitz in Bad Neuen-

ahr-Ahrweiler und die Kölner Firma Bauwens. Diese und andere Firmen setzten eigene Arbeiter ein, sie sorgten zudem für die Arbeitsabläufe bei den KZ-Häftlingen. An den Bauarbeiten beteiligt war auch der Bruttiger Bauunternehmer Karl Müntenich. Er war mit den beiden ihm verbliebenen Beschäftigten zu Arbeiten für den SS-Führungsstab dienstverpflichtet worden.

Die eigentlichen Arbeiten, vor allem die schweren im Tunnel, wurden von den KZ-Häftlingen erledigt. Für ihren Einsatz war der Chef des SS-Führungsstabes verantwortlich. Den Arbeitseinsatz der Häftlinge hatte der Lagerverwalter vorzunehmen und ihre Arbeitsleistung sicherzustellen und zu kontrollieren.

Zu Beginn des KZ-Außenlagers Cochem war der SS-Obersturmführer Rudolf Beer Lagerführer. Der 1911 in Friedland/Böhmen geborene Beer war von Beruf Lehrer. Nachdem er in der tschechischen Armee gedient und es bis zum Oberleutnant der Reserve gebracht hatte, trat er nach der Einverleibung des Sudetenlandes in das Deutsche Reich (aufgrund des Münchner Abkommens von September 1938) in die Allgemeine SS und dann in die Waffen-SS ein. Dann war er an verschiedenen Stellen eingesetzt, war im KZ Sachsenhausen, in Buchenwald, in Warschau, in Holland, in Krakau, dann wieder im KZ Sachsenhausen und auch in Auschwitz. Schließlich wurde er Lagerführer im KZ Ravensbrück. Von Ravensbrück nach Natzweiler beordert, kam er mit dem ersten Transport der 300 Häftlinge aus Natzweiler Mitte März 1944 an die Mosel.

Dort blieb Beer nur bis Mai 1944. Zuletzt arbeitete er seinen Nachfolger, den SS-Obersturmführer Walter Scheffe, ein. Nominell war Scheffe vom 15. Mai bis zum 9. Juli 1944 Lagerführer. Scheffe, Jahrgang 1908 und in Mudersbach/Kreis Altenkirchen geboren, hatte eine Kaufmannslehre und höhere Handelsschule absolviert und war in Versicherungsunternehmen tätig gewesen, zuletzt als Geschäftsführer. Als bald wurde er Mitglied der NSDAP und meldete sich 1940 zur SS. Nach einigen Jahren an der Front beorderte man ihn 1944 in die Heimat und zum Lagerführer im KZ-Außenlager Cochem.

Auf Scheffe folgte der SS-Untersturmführer Heinrich Wicker. Er blieb Lagerführer bis zur Auflösung des KZ-Außenlagers Cochem am 15./16. September 1944. Von ihrer Funktion her mussten die Lagerführer für

„Disziplin“ und Härte sorgen. Zudem war das für die weitere Karriere sehr förderlich. SS-Obersturmführer Scheffe etwa schaffte in der kurzen Zeit seiner Tätigkeit im Lager die Beförderung zum SS-Hauptsturmführer. Einen Eindruck von diesen SS-Leuten vermittelt die Beschreibung, die nach dem Krieg ein Luftwaffensoldat vom letzten Lagerführer Wicker gab:

„Bei dem SS-Untersturmführer Wicker handelte es sich um einen jungen schneidigen Offizier, der mit äußerster Härte und Brutalität das Lager führte. Ich möchte ihn als ausgesprochenes Schwein bezeichnen, der nichts im Kopf hatte und nur durch seine Furchtheit und Brutalität und durch treue Ergebenheit dem damaligen Regime gegenüber etwas wurde. Ich habe hier den allgemeinen Eindruck der Wachmannschaft und der Bevölkerung aus dem Ort Bruttig wiedergegeben. Trotz dieses Werturteils über Wicker bin ich leider nicht in der Lage, Wicker konkret irgendeiner strafbaren Handlung zu beschuldigen. Man sprach damals viel über Wickers Brutalität und Grausamkeit, ohne jedoch Zeuge irgendeiner strafbaren Handlung von ihm gewesen zu sein.“

Für jedes Teillager in Bruttig und in Treis gab es noch einen (Teil-) Lagerführer. Näheres ist über diese nicht bekannt.

## Aufsicht durch Soldaten der Luftwaffe

Die unmittelbare Bewachung der KZ-Häftlinge geschah durch ein Wachkommando. Das bestand aus ca. 30 Soldaten der Luftwaffe, die für diese Tätigkeit in die Waffen-SS überführt worden waren. Unter der Leitung eines wachhabenden Oberfeldwebels hatten sie die Aufgabe, die Lager Tag und Nacht zu bewachen. Auch mussten sie die Häftlinge zum Arbeitseinsatz im Tunnel und wieder zurück bringen. An den Eingängen übergaben sie diese der Aufsicht im Tunnel, verblieben dort und passten auf, dass keiner sich unerlaubt aus dem Tunnel entfernte. Nach der Arbeit ging es wieder ins Lager zurück. Ebenso bewachten sie Häftlinge, die zu dem einen oder anderen Arbeitskommando ausrückten. Zu der Wachmannschaft gehörte auch ein Kommando von SS-Leuten, die sog. Bluthunde mit sich führten. Dieses Kommando unterstand dem SS-Lagerführer. Ein bis zwei dieser SS-Leute gehörten zu Bewachung der Arbeitskommandos und gingen mit ihren Hunden stets am Ende der Kolonne.

Joachim Hennig