

Ein Blick in die Vergangenheit

# Das „kleine KZ“ in der Nachbarschaft (5)

von Joachim Hennig

**Region.** In der letzten Folge zum „kleinen KZ in der Nachbarschaft“ wurde über den ersten Fluchtversuch aus dem Lager und der Ermordung der wieder aufgegriffenen Häftlinge durch „Baumhänger“ am Karfreitag 1944 berichtet. Natürlich haben sich die Häftlinge gefragt, wofür sie geschunden, gequält und womöglich getötet würden. „Offiziell“ hat man ihnen darüber keine Informationen gegeben. Soweit sie gerüchteweise etwas in Erfahrung bringen konnten, hieß es, dass in den Tunnel die Produktion für die „Wunderwaffen“ V (Vergeltungswaffe) 1 oder V (Vergeltungswaffe) 2 verlagert werden sollte. Dies vermuteten auch die Menschen in Treis und in Bruttig.

Dieses Gerücht hatte durchaus einen realen Hintergrund. Denn für die weitere Kriegsführung sollten wegen der von den Alliierten inzwischen erreichten Lufthoheit über Deutschland wichtige Rüstungsbetriebe bombensicher untertage verlegt werden. Zwei sehr wichtige Projekte waren dabei die Produktion der unbemannten Flugbombe V1 und der Flüssigkeitsrakete A4 (später V2 genannt). Schon im Jahr 1943 suchten Rüstungsexperten aus Berlin nach dafür geeigneten bombensicheren Produktionsstätten. Sie setzten diese Suche dann fieberhaft fort, nachdem Mitte August 1943 schwere Bombenangriffe auf Peenemünde auf der Insel Usedom an der Ostsee die dortige Weiterentwicklung und Erprobung der V2 unmöglich gemacht hatten.

## Eisenbahntunnel wurden für Rüstungsprojekte hergerichtet

So kam es zum Beispiel dazu, dass gar nicht weit von der Mosel, an der Ahr in Dernau und Marienthal im Kreis Ahrweiler ab dem Frühsommer 1943 mehrere ungenutzte Eisenbahntunnel für Rüstungsprojekte hergerichtet wurden. Auch in den Tunneln dort – wie im Tunnel zwischen Treis und Bruttig – hatte man einige Jahre zuvor eine Champignonzucht betrieben. Nachdem man deren Überreste beseitigt und den Rüstungsbetrieb eingerichtet hatte, produzierte dort seit November 1943 eine Stettiner Firma. In zwei dieser Tunnelröhren ließ sie Bodenanlagen zusammenbauen, die für das Starten der V2 notwendig waren. Das Projekt war geheim und lief unter dem Decknamen „Lager Rebstock“.

Deshalb lag die Vermutung nahe, dass auch im Tunnel zwischen Treis und Bruttig ein Rüstungsbetrieb für die „Wunderwaffen“ V1 und V2 entstehen sollte. Diese

Annahme war aber, wie sich alsbald herausstellen sollte und wie wir heute sicher wissen, falsch. Der Tunnel zwischen Treis und Bruttig sollte vielmehr für die Zündkerzenfabrikation der Firma Robert Bosch hergerichtet werden. Und damit hatte es eine eigene Bewandnis.

Wie wir aus der Aufarbeitung der Firmengeschichte (Johannes Bähr/Paul Erker: Bosch. Geschichte eines Weltunternehmens) wissen, war es schon im Herbst 1943 zu erheblichen Luftangriffen auf die Produktionsstätten in Stuttgart und Feuerbach gekommen. Deshalb verlagerte die Firma Robert Bosch seitdem Teile der Produktion weg von dort in ländliche Gebiete.

Das war nicht nur ein Problem des Unternehmens Robert Bosch, sondern hatte eine weit darüber hinausgehende Dimension. Denn die Firma Bosch war für die Kriegsführung Hitler-Deutschlands von ganz erheblicher Bedeutung.

Die Robert Bosch AG war maßgeblich beteiligt an Hitlers Prestigeobjekt, des Kraftdurch-Freude-Wagen (KdF-Wagen), den

„Vorgänger“ des Volkswagens. Für diesen entwickelte Bosch die gesamte elektrische Ausrüstung. Zwar hatte es mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges kaum noch einen Markt für Personenwagen gegeben, doch hatte nun die Produktion von Nutzfahrzeugen für die Wehrmacht höchste Priorität. Damit und mit anderen Produkten wurde Bosch, inzwischen in eine GmbH umgewandelt, zu einem für die Kriegsführung wichtigen Unternehmen. Ihm wurde die Auszeichnung „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“ verliehen.

Gleichzeitig aber war Robert Bosch Hitler und den Nazis gegenüber sehr distanziert und sogar aktiv im Widerstand. Er hatte Verbindungen zu Carl Goerdeler und anderen Männern des 20. Juli 1944. Zusammen mit seinen engsten Mitarbeitern rettete er Juden und andere Verfolgte des Nationalsozialismus vor der Deportation. Goerdeler reiste mit Hilfe eines Bosch-Ausweises durch die

Land, um Verbündete im Kampf gegen das Hitler-Regime zu gewinnen. Ungeachtet dessen wurde Robert Bosch auch persönlich vielfach geehrt, zuletzt mit der Inszenierung eines Staatsaktes anlässlich seines Begräbnisses im Jahr 1942.

Robert Bosch, seine engsten Mitarbeiter und das ganze Unternehmen verhielten sich also zwiespältig und diese Entwicklung setzte sich fort. Wenn auch Bosch persönlich gegenüber dem NS-Regime immer kritischer wurde und auch gegen den Krieg eingestellt war, beteiligte sich das Unternehmen an der Aufrüstung und entwickelte eine eigene Dynamik.

## Bosch wurde mit Rüstungsaufträgen bedacht

Wie die Historiker in ihrer Firmengeschichte feststellten, wurde Bosch als Marktführer bei Kraft-

aufnahmen sollten. Für den vorgesehenen unterirdischen Betrieb gründete Bosch – wie es schon wiederholt an anderen Standorten geschehen war – eine weitere Tochtergesellschaft, die WIDU GmbH mit Sitz in Cochem. Als Firmenname hatte man aus Tarnungsgründen eine Kombination aus den Geschäftsführern Karl Wild und Ernst Durst gewählt.

Geplant war, dass die Produktion in dem Tunnel von an die Mosel abkommandierten Beschäftigten anderer Bosch-Werke erfolgen sollte, denn Fachkräfte in größerer Zahl konnte man nicht aus der Umgebung gewinnen. So sollten Teile der sog. Gefolgschaft von Bosch im Tunnel arbeiten. Das waren zum einen Deutsche, sicherlich auch sog. freie Arbeiter und auch Dienstverpflichtete, und zum anderen ausländische Arbeitskräfte, wie die Zwangsarbeiter („ausländische Zivilarbeiter“),

aber auch Kriegsgefangene und auch KZ-Häftlinge. An Planungen von April 1944 waren insgesamt 2.000 Arbeiter vorgesehen, dazu kommen sollten noch 100 bis 150 Angestellte. Diese hochfliegenden Pläne sind – wie wir später noch sehen werden – nie Realität geworden. Sie machen aber deutlich, dass dies ein schon größeres Bauvorhaben war, das einer dementsprechenden Planung, Organisation und Ausführung bedurfte.

## Bildung einer SS-Bausonderinspektion III

Für Vorhaben dieser Art und Bedeutung in der hiesigen Region wurde eine SS-Bausonderinspektion III gebildet. Diese war für vier Bauvorhaben vor Ort zuständig. Für jedes Bauvorhaben wurde ein örtlicher SS-Führungsstab gebildet. So war es auch für den Ausbau des Tunnels zwischen Treis und Bruttig. Dessen SS-Führungsstab hatte seinen Sitz in Cochem und das Vorhaben die Bezeichnung A 7 und den Decknamen „Zeisig“. Aufgabe dieses SS-Führungsstabes war die Herrichtung der Produktionsstätte im Tunnel und damit allumfassend. Er war zuständig für die Beschaffung und den Einsatz von Material, Maschinen, Bauunternehmern und Arbeitskräften. Chef des SS-Führungs-

stabes war anfangs der SS-Hauptsturmführer Gerrit Oldeboershuis (genannt Oldenburg). Sein Stellvertreter war der SS-Untersturmführer Karl Heinz Burkhardt. Zu dem Führungsstab gehörten noch 16 weitere Personen, Zivilangestellte, Luftwaffeningenieure, sowie technische Offiziere und Mannschaften der Waffen-SS.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben bediente sich der SS-Führungsstab des Planungs- und Architekturbüros Klaus Heese, Berlin, Baufirmen wie etwa der Baufirma Fix aus Ahrweiler und des Bauunternehmers Karl Müntenich aus Bruttig, jeweils mit ihren Arbeitern.

Arbeitskräfte waren vor allem dann noch die KZ-Häftlinge des Konzentrationslagers Natzweiler-Struthof im KZ-Außenlager Cochem mit seinen beiden Teillagern in Treis und in Bruttig. Lagerführer und damit Chef dieses KZ-Außenlagers war zunächst der SS-Obersturmführer Rudolf Beer. Ihm unterstellt waren dann die beiden Führer der Teillager in Treis und Bruttig sowie weitere SS-Leute in den beiden Lagern.

Bewacht wurden die KZ-Häftlinge – in den beiden Lagern, auf dem Weg zur Arbeit sowie bei den einzelnen Kommandos (dazu später) – von Soldaten der Luftwaffe unter der Leitung eines Oberfeldwebels und SS-Hauptscharführers. Als Außenlager hatte das Lager Cochem keine eigene politische Abteilung. Die sicherheitspolizeilichen Aufgaben für das Außenlager wurden von der Geheimen Staatspolizei Koblenz wahrgenommen. Es gab also ein Netzwerk von „Organisationseinheiten“, die im mehr oder minder guten Zusammenspiel für die Fertigstellung des Rüstungsbetriebs im Tunnel verantwortlich waren. An der Spitze stand der SS-Führungsstab in Cochem. Er hatte – wie gesagt – dafür Sorge zu tragen, dass die Bosch-Werke im Mai 1944 den Produktionsbetrieb aufnehmen konnten. Das bedeutete einen ungeheuren, gerade auch zeitlichen Druck. Der Druck lastete auf allen Beteiligten. Dieser Druck wurde von oben nach unten weitergegeben. Dort kam er dann bei den Häftlingen als unerträgliche Arbeitsbelastung an. Wie schrieb der französische NN-Häftling André Ragot doch später: „Man muss schnell gehen, schneller, noch schneller! Deutschland fühlt, dass die Zeit drängt und dass man schnell unterirdische Fabriken (...) errichten muss im Schutz vor den Bombenangriffen. Man muss arbeiten wie Galeerensträflinge und der Hunger wird immer entsetzlicher.“

Joachim Hennig



Die zerstörte Produktionsanlagen der Firma Robert Bosch AG nach einem Bombenangriff auf das Werk in (Stuttgart-)Feuerbach am 21. Februar 1944 Foto: Unternehmensarchiv der Robert Bosch GmbH