

Seite 3



Autobahnbrücke bei Swiecko (Schwetig).

ADAM CZERNENKO



Slawomir Milejski hat Fundstücke aus dem Lager Lagower See gesichert.

NANCY WALDMANN



Boleslaw Lisek aus Wasowo hat eine Tafel aufgestellt. Sie erinnert an das Lager Hardt.

NANCY WALDMANN

● Nationalsozialistische Arbeitslager entlang der Reichsautobahn-Baustelle 1940 bis 1945



BLZ/GALANTY; QUELLE: INSTITUT FÜR ANGEWANDTE GESCHICHTE



INSTITUT FÜR ANGEWANDTE GESCHICHTE
Gedenken in Guldendorf
jafvajld



ADAM CZERNENKO
Autobahnrelikte bei Spiegelberg



XXXXXX
Überführung in Pinnow.



INSTITUT FÜR ANGEWANDTE GESCHICHTE
Jüdische Zwangsarbeiter im Reichsautobahnlager Poggenburg

POZNAN. Ein hellgraues Band verschwindet am Horizont in dunklem Nadelwald. Wer ihm folgt, gelangt von hier zur polnisch-deutschen Grenze. Es ist die Autostrada A2, die auch Autostrada Wolności heißt, „Autobahn der Freiheit“, der Name steht auf braunen Schildern an der Strecke. Autobahn der Freiheit, so taufte die damaligen Präsidenten von Deutschland und Polen, Joachim Gauck und Bronislaw Komorowski, die Autobahn. Das war im Juni 2014, dem 25. Jahrestag der ersten freien Wahlen in Polen. Autobahn der Freiheit – ein schöner Name, eine schöne Idee: die Autobahn als Teil der Erzählung vom Anschluss an Europa.

Eine Stunde und 45 Minuten fährt man auf der A2 von Poznan bis zur polnisch-deutschen Grenze, von dort geht es weiter auf der A12 Richtung Berlin. Der Bus rollt auf der rechten Spur in Richtung Westen. Matthias Diefenbach sitzt vorn und erzählt eine Geschichte, die überhaupt nicht passt zum Thema Freiheit. Es ist die Geschichte von nationalsozialistischen Lagern entlang dieser Autobahn und die von Tausenden Zwangsarbeitern, die vom Winter 1940/41 an diese Straße bauen mussten. An dieser Großbaustelle arbeiteten Menschen, die die Nazis erst versklavten und dann umbrachten. Erforscht war das alles kaum bislang. Das ändert sich.

Forschung im Unterholz

„Es gibt vor allem einen topografischen Faden, der inhaltliche Fäden dieser Geschichte ist verworren“, sagt Matthias Diefenbach vorn im Bus ins Mikrophon. Man muss sie entlang der Autobahn erfahren, diese Geschichte, von Lager zu Lager.

Diefenbach, der am Institut für angewandte Geschichte der Frankfurt (Oder) arbeitet, ist heute mit einer kleinen Gruppe von Journalisten unterwegs. Der 48-Jährige raucht polnische Filterlose. Vor 13 Jahren zog er ins Grenzland, wegen des Studiums und weil es auf halbem Weg liegt zwischen seiner Heimat und der Heimat seiner Frau.

Schon als Zwölfjähriger befragte er im Taunus Zeitzeugen zum Alltag in der Nazizeit. Als er seine Bachelorarbeit über das frühere NS-Zwangsarbeiterlager im heutigen Grenzort Swiecko begann, wusste er noch nicht, dass daraus eine jahrelange Recherche über den Reichsautobahn werden würde.

Inzwischen hat Matthias Diefenbach 37 Lager ausgemacht, die von 1940 bis 1942 zwischen Frankfurt (Oder) und dem damaligen Posen, heute Poznan, existierten. Fix zu-

sammengeschraubte Baracken, aus hölzernen Fertigbauteilen. Etwa 15 000 Gefangene, größtenteils polnische Juden, aber auch Polizeihäftlinge aus besetzten Ländern, polnische und sowjetische Kriegsgefangene und polnische Firmenarbeiter, schufteten an der Autobahn.

Die Zahl ist geschätzt, nur wenige Spuren sind gesichert. Akten wurden vernichtet. Manchmal gibt es Zeitzeugen oder Ortskundige, die die Erinnerung bewahren. Einige der Lager wurden nach Abbruch der Bauarbeiten in anderer Funktion weiter betrieben. Diefenbach durchforstete Archive, kämpfte sich durch Unterholz im Wald, fuhr Orte entlang der A2 ab, verteilte Aufrufe auf Handzetteln, um die zu finden, die etwas wissen könnten.

Zabikowo, ein Dorf durchschnitten von der A2, kurz hinter der Anschlussstelle Poznan-Komorniki. Ein langes Barackengebäude steht auf einer Wiese, kleine vergitterte Fenster, ein Stacheldrahtzaun. An dem Gebäude ist in großen Lettern Museum zu lesen. Es ist der einzige Ort an der A2, an dem ansatzweise die Verbrechen in den Reichsautobahnlagern aufgearbeitet sind. Poggenburg taufte die Nazis den Ort.

Im Museum: Plakate zur „freiwilligen Registrierung zur Arbeit außerhalb des Ghettos“, wie sie 1940 im Ghetto Lodz aushingen. Zwölf Reichsmark im Monat wurden versprochen. Ein Foto zeigt schlaksige Männer mit Davidstern auf der Brust und Spaten auf der Schulter. Die 300 Insassen des Lagers Poggenburg kamen aus Ghettos im sogenannten Warthegau, vor allem aus Lodz. Die deutschen Besatzer hatten dort das jüdische Bürgertum eingesperrt.

Der Alltag in den Reichsautobahnlagern war so brutal wie in Konzentrationslagern. Zwölf Stunden Bäume roden und graben, zu wenig Essen, Krankheiten, Schläge, Hinrichtungen. Wer nicht mehr konnte, kam in ein Vernichtungslager, nach Kulmhof oder Auschwitz.

Es profitierten die Firmen, die von der Reichsautobahndirektion die Aufträge für den Bau bekamen, während ihnen die Gestapo für 50 Pfennig am Tag günstige Zwangsarbeiter beschaffte, eine Art öffentlich-private Partnerschaft. Arbeitskräfte für den Reichsautobahnbaue fehlten schon seit Mitte der Dreißigerjahre. Zwangsarbeiter zu beschäftigen, das war nicht neu, wohl aber, jüdische Zwangsarbeiter einzusetzen. Reichsautobahnchef Todt setzte sich gegen den SS-Chef Himmler durch, der es anfangs ablehnte, Juden „ins Altreich zurückzuholen“.

Dass das Reichsautobahnlager Poggenburg einen Platz in dem 1979 eröffneten „Museum des Martyriums“ gefunden hat, ist der Direktorin und Gründerin Anna Ziolkowska zu verdanken. Schon damals erforschte sie jüdische Zwangsarbeit in der Region und auch das Leid der nichtjüdischen Verfolgten an diesem Ort.

Die Bedingungen des Erinnerns sind in Großpolen, jenseits der deutsch-polnischen Vorkriegsgrenze, besser als anderswo. Denn es gibt Zeugen, die nicht auf der falschen Seite standen.

Einige Kilometer weiter in Richtung Westen zum Beispiel, an der Autobahn kurz vor Nowy Tomysl. Boleslaw Lisek ist ein zäher alter Herr mit uneindeutigem Blick. Blinzeln seine Augen unter den hochgezogenen Brauen von den Zumutungen des Lebens? Oder ist es Skepsis

Trasse des Todes

Die „Autobahn der Freiheit“ verbindet Berlin und Warschau. An der West-Ost-Verbindung wurde schon einmal, ab 1940, gearbeitet – jüdische Zwangsarbeiter schufteten für dieses Germanisierungsprojekt. Eine Spurensuche zwischen Poznan und Frankfurt (Oder)

VON NANCY WALDMANN

GESCHICHTE UND GEGENWART

Die Autostrada A2 ist eine zum größten Teil fertiggestellte Autobahn in Polen. Die 620 Kilometer lange Autobahn ist die wichtigste West-Ost-Achse Polens. Zusammen mit der Bundesautobahn 12 verbindet sie seit Juni 2012 Berlin und Warschau.

Sie beginnt im Westen bei Frankfurt (Oder) und führt über Posen und Lodz bis nach Warschau. Geplant ist sie bis zur weißrussischen Grenze.

Die Nationalsozialisten hatten den Bau einer West-Ost-Verbindung durch Polen vorgesehen. Unter Einsatz meist jüdischer Zwangsarbeiter wurde mit den Arbeiten in Winter 1940 begonnen.

Rund 15 000 Zwangsarbeiter waren im Einsatz. 37 Lager gab es zwischen 1940 und 1942 an der Strecke zwischen Frankfurt (Oder) und dem damaligen Posen, heute Poznan. 1942 wurden die Bauarbeiten eingestellt. Einige Lager existierten bis 1945 weiter.

Das Institut für angewandte Geschichte in Frankfurt (Oder) hat einen Audioguide zum Thema herausgegeben: „Die Geschichte der Reichsautobahn Frankfurt an der Oder–Posen“ ist online unter www.institut.net auf Polnisch und auf Deutsch zu finden.

Eine Broschüre, die die Beschreibung aller 37 Lager enthält, erscheint im Juli.

angesichts der Horde Menschen, die sich um ihn im Gemeinderaum des Dorfes Wasowo versammelt hat?

Als Boleslaw Lisek fünf Leichname jüdischer Zwangsarbeiter zum Friedhof im Nachbarort transportierte, war er elf Jahre und sieben Monate alt – ohne zu überlegen, nennt er das Alter so präzise, es hat sich eingebrannt. Die Männer hatten sich um Brot gestritten und wurden dafür gehenkt. Eigentlich sollte sein Vater die Leichen transportieren, doch der lag an jenem Tag krank im Bett. Der Sohn musste den Befehl ausführen. Das Reichsautobahnlager Hardt, so hieß Wasowo auf Deutsch, hatten die Besatzer im Frühjahr 1940 auf dem beschlagnahmten Acker der Liseks aufgebaut. In drei Schlafbaracken, jeweils 20 mal sechs Meter Fläche, wurden 300 bis 350 jüdische Männer einquartiert. In zwei weiteren Baracken

Lagerraum, Küche und Waschraum, in der Mitte ein Platz für den Appell.

Der elfjährige Boleslaw spähte hinüber, als die fünf gehenkt wurden. „Als Kind war ich neugierig“, sagt er. Sie hätten die Männer auf eine Bank gestellt, ihnen Stricke umgelegt und die Bank umgestoßen. „Und dann hingen sie.“

Der alte Boleslaw Lisek erzählt lapidar, manchmal kommen ihm plötzlich deutsche Wörter und Satzketzen über die Lippen, die er damals aufgeschnappt hat. „Aufstehen und anpacken!“ zum Beispiel. Oder: Mutterboden. Boleslaw Lisek sah die Arbeiter immer morgens die Dorfstraße entlang zur Baustelle laufen, wo sie Erde in Loren schaufelten. Die Dorfbewohner, erinnert er sich, stellten ihnen Töpfe mit gekochten Kartoffeln auf den Treppenabsatz vor die Haustür – unter dem Vorwand, sie müssten kalt werden.

Im Lager Hardt kamen in den 14 Monaten, die es bestand, 31 Insassen um oder wurden ermordet. 1942 wurde das Lager geschlossen, die Baracken abgebaut. Vom Lagerkommandanten Baumann ist nicht einmal der Vorname belegt. Er stammte aus dem Raum Hannover, setzte sich nach dem Krieg nach Westen ab. Belangt wurde er nie.

Der Acker gleich an der Dorfstraße wird heute von Liseks Cousin bestellt. Zwei Felder weiter läuft der Lkw-Strom der A2. Es gibt einen Mann in Wasowo, der sich für Liseks Erinnerungen interessierte und sie aufzeichnete. Als die A2 vor ein paar Jahren fertiggebaut wurde, beschlossen die beiden, eine Erinnerungstafel an der Straße vor dem Feld zu stiften. Sie montierten sie auf eine Betonplatte, die von der Baustelle übrig war. Zu lesen ist: „Hier befand sich 1941–42 das deutsche Zwangsarbeiterlager für Juden aus Polen, die beim Bau der Autobahn beschäftigt waren.“ Damit die Leute Bescheid wissen, sagt Lisek.

Bescheid wissen ist relativ, sagt diese sachliche Tafel doch nichts über die komplexe Gewalt, die dieses Autobahn-Projekt vorantrieb, das die Nazis nicht bloß als Verkehrswege, sondern als „Denkmal“ planten. Nichts wurde dem Zufall überlassen, auch nicht der kerzengerade Verlauf des großpolnischen Abschnitts. „Deutschtumsschneisen“, die „Polen verinseln“, sollten die Autobahnen in besetzte Gebiete sein – so hieß das in der Sprache der Nazis. Links und rechts der Strecke nach Posen hatten Landschaftsarchitekten Streifen „deutschen Waldes“ angelegt: Eichen, Buchen und Wacholder statt Kiefern. Die Bäume sind heute nicht mehr zu sehen,

weil die Trasse verbreitert wurde. „Da sollte ein Heimatfilm durch die Windschutzscheibe ablaufen“, erklärt Diefenbach. Die Autobahnen waren gedacht für die neue NS-Elite, für die Autofahren Kult war.

Tatsächlich ändert die A2 auf Höhe der Abfahrt Trzciel, wo die alte Reichsgrenze verlief, ihren geraden Lauf. In langgezogenen Kurven geht es bis Frankfurt (Oder). Hinter der alten Reichsgrenze ändert sich auch die Erinnerungslandschaft. Die 100 Kilometer breite Gegend bis zur Oder gehörte bis 1945 zu Brandenburg. Mit der Vertreibung der Deutschen verschwanden die, die etwas von den Lagern wissen konnten.

Es gibt Ausnahmen, etwa Slawomir Milejskis Großvater. Er war damals polnischer Zwangsarbeiter auf einem deutschen Hof bei Lagow, musste mit dem Pferdewagen Milch zu den Lagern bringen. Als die Deutschen gingen, blieb er. Sein 36-jähriger Enkel führt durch einen Wald, in dem Reste eines Lagers verrotten. In einem Karton hat er Relikte von einst gesichert: zerschlissene Handschuhe, Werkzeugteile, Geschirr-Teile mit der Prägung „Amt für Schönheit der Arbeit“. Milejskis Großvater hat berichtet, dass tote Arbeiter oft direkt in der Baugrube verscharrt wurden. Milejski vermutet solche Gräber unter den Erddämmen neben der Landstraße nach Lagow. Dort nämlich weicht die damalige Trasse vom heutigen Verlauf der Autobahn ab.

In der Abenddämmerung ist endlich die Oder erreicht. Ein Steinwurf vom Grenzübergang Swiecko liegt das Denkmal des Lagers Schwetig. So hieß das Arbeitserziehungslager von Frankfurt (Oder). Interniert waren in Schwetig nicht Juden, sondern ausländische Zwangsarbeiter aus der Umgebung, denen Renitenz unterstellt wurde. Auch sie arbeiteten an der Autobahn, speziell an der Oderquerung. Als 1977 das polnische Denkmal in Gehweite zum Grenzabfertigungsplatz errichtet wurde, beseitigte man allerdings Reste des Lagers, erzählt Matthias Diefenbach. Im Halbdunkeln abseits vom Denkmal steuert er auf ein Gebüsch zu: „Ich nehme an, an der Stelle befand sich das Fundament des Galgens.“

Tief verschüttet ist die Erinnerung dort, wo die A2 zur A12 wird, die nach Berlin führt. Überquert man die Oderbrücke nach Deutschland, erreicht man den Frankfurter Stadtteil Guldendorf. Drei Lager gab es. Auch dort hat sich Diefenbach umgehört. Er stieß auf eine Mauer des Schweigens.